



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Neue Projecte für einen verbesserten Kanal bis 1864.

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

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 Schiffsgefäßen 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 weithin 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-

strafse, seine Bestrebungen auf die Herstellung eines den Bedürfnissen einer Kriegsflotte entsprechenden Kanals ausdehnte.

Als bald veranlaßte eingehende technische Untersuchungen förderten vier verschiedene Projecte zu Tage:

1. Begradigung und Erweiterung des schleswig-holsteinischen Kanals und Fortführung desselben nach der Elbe,

2. Kanal vom Südennde des Kieler Hafens nach dem Thale der Stör mit der Mündung in die Elbe bei Glückstadt,

3. Kanal von Eckernförde nach der Elbe,

4. Kanal von Brunsbüttel nach dem Kieler Hafen.

Von diesen wurde das letztgenannte zur näheren Ausarbeitung gewählt, und mit dieser Aufgabe der als vorzüglicher Kenner der Landesverhältnisse wie als hervorragender Techniker bekannte Major E. Christensen in Glückstadt betraut. Das von diesem unter der Beihilfe seines Bruders, des Deichinspectors H. Christensen, ausgearbeitete Project befürwortete die Herstellung eines Kanals, der von Kiel durch den Westensee, dann über Bokelholm, Lütjenwestedt, Hanerau und Hohenhörn nach Burg, von dort durch den Kudensee und zwischen Brunsbüttel und Büttel in die Elbe gehen, 24 Fufs Tiefe, 68 Fufs Sohlenbreite und 150 Fufs Breite in der Wasserlinie haben und dreifach gekuppelte Schleusen am östlichen Ausgange, eine Zwischenschleuse in der Gegend von Hohenhörn und eine Schleuse am westlichen Ende von je 250 Fufs Länge und 50 Fufs Breite erhalten sollte.

Dieses vollständig in Zeichnungen und Kostenanschlägen durchgeführte Project ist derzeit nicht veröffentlicht, nur dem Marine-Ausschuß der damaligen deutschen Centralgewalt in Frankfurt a. M. nicht lange vor dem Aufhören seiner Wirksamkeit mitgetheilt worden.

Ungefähr gleichzeitig arbeiteten die Brüder Christensen noch ein Project Brunsbüttel-Eckernförde aus, wonach der Kanal von Büttel an der Elbe nordwärts bis Grüenthal, von hier aus im wesentlichen dem Thale der Gieselau folgend bei Wittenbergen zur Eider und in deren Bett über Rendsburg in die Obereider-Seen gehen sollte. Von dem östlichsten dieser, dem Schirnauer See aus waren zwei Varianten bearbeitet: Nach der einen sollte der Kanal von Schirnau über Bünsdorf durch den Wittensee und das Windebyer Noer, nach der andern von Voorde nach dem Goos-See und beim Sandkrüge in die Eckernförder Bucht führen. Die Obereider bei Rendsburg sollte zu einem Marinehafen erweitert werden. Die Dimensionen und die Schleusen des Kanals waren dieselben wie bei dem für den Kieler Flottenausschuß bearbeiteten Project.

Für dieses Project wurde durch eine im October 1848 bei F. M. Wendell in Rendsburg von drei Rendsburger Bürgern J. Paap, Brenning und C. F. Hudemann herausgegebene Broschüre Propaganda gemacht; sie überreichten ihre Schrift am 10. November 1848 dem Könige von Preußen, Friedrich Wilhelm IV., unter Hinweis auf die großen Vorzüge ihres Projects für die deutsche Kriegsflotte: das ungehinderte Debouchiren nach der Nord- wie nach der Ostsee, die schnelle Vereinigung ihrer in beiden Meeren

befindlichen Abtheilungen und den Schutz, den die Flotte unter den Kanonen von Rendsburg finden würde, mit der Bitte, das Project näher zu prüfen und event. seine Ausführung kräftig zu fördern. Der Entwurf wurde den Ministern des Auswärtigen, dem Handels- und dem Kriegsminister zur Beurtheilung zugesandt; eine Bescheidung der Bittsteller aber im März 1849 mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretenen politischen Verhältnisse bis auf Weiteres vertagt.

Auch der in Frankfurt a. M. tagenden deutschen Nationalversammlung wurde gleichzeitig die Broschüre mit der Bitte um Prüfung und event. Förderung des Projects überreicht, das in dem damaligen Reichs-Kriegsminister, dem preussischen General von Peucker († 10. Februar 1876), einen eifrigen Förderer fand.

Wohl auf sein Betreiben wurde der k. k. österreichische Hauptmann Möhring mit der Vornahme von technischen Vorarbeiten und Untersuchungen beauftragt, und als dieser wegen anderer dringenden Arbeiten die Reise nach Holstein aufgeben mußte, wandte sich der Reichs-Kriegsminister an den früheren preussischen Geniedirector in Mainz, Haak, mit der Bitte um Vornahme dieser Arbeit; doch vergeblich, denn auch von diesem ist kein Schriftstück zu den Acten gekommen.

Wohl hauptsächlich auf Grund eines gutachtlichen Berichts des Baudirectors Heinrich Hübbe in Frankfurt a. M. vom 1. Februar 1849 über die Eingabe der Rendsburger Bürger, der vorschlug, man möge vor weiterem Eingehen in die Specialitäten des Projects einige Militärs beauftragen, sich gutachtlich darüber zu äußern, welche Bedingungen bei der Wahl der Linie für den Marine-Kanal zwischen Ost- und Nordsee in strategischer Rücksicht erfüllt werden müßten, bearbeitete nun General von Peucker selbst ein in großen allgemeinen Zügen gehaltenes und auf die Anlegung eines Kriegshafens unter den Kanonen der zu erweiternden Befestigung von Rendsburg ausgedehntes Promemoria zu einem vorläufigen Anhalt für weitere detaillirte Arbeiten und übergab diesen Entwurf mit allen Materialien bei seinem Rücktritt als Reichs-Kriegsminister im Juni 1849 dem Reichsverweser, Erzherzog Johann von Oesterreich auf dessen ausdrückliches Verlangen. Da dieser dem General von Peucker gegenüber die Absicht durchblicken ließ, sich erst der Zustimmung der beiden deutschen Großmächte versichern zu wollen, ist anzunehmen, daß auch hier die bald darauf eingetretene Veränderung der politischen Stellung der beiden Großmächte zu Dänemark der Verwirklichung des Projects hinderlich entgegentrat. —

Schleswig-Holstein erlag in seinem Kampfe gegen Dänemark, die deutschen Einheitsbestrebungen scheiterten, und damit verschwand die Aussicht auf Verwirklichung des an jene beiden Bestrebungen geknüpften Nord-Ostsee-Kanals. Doch der Weg für die Zukunft war den Schleswig-Holsteinern wie den Deutschen gewiesen: Das Interesse Deutschlands erforderte den Kanal gebieterisch, weil er unerläßlich war für Deutschlands Wehrfähigkeit zur See und den Schutz seiner Küsten, er mußte deshalb, wenn er je gebaut wurde, ein für die Marine brauchbarer sein.

Aber noch fehlten die Vorbedingungen vor allem in politischer Beziehung: Holstein zwar gehörte zum deutschen Bunde, Schleswig aber nicht, zudem bildeten beide Herzogthümer Theile einer Monarchie, die den deutschnationalen Interessen wenn nicht feindselig so doch gleichgiltig gegenüberstand, während ihre materiellen Interessen, vor allem die Rücksicht auf den noch bestehenden Sundzoll und die Hauptstadt Kopenhagen sie geradezu darauf hinwies, den Bau eines großen Kanals, der geeignet war, die Schifffahrt von dem Öresund abzuziehen, wenn nicht zu hintertreiben, so doch gewiß nicht zu begünstigen.

Durch den Vertrag vom 14. März 1857 wurden die Sund- und Beltzölle gegen eine von den interessirten Staaten an Dänemark zu zahlende Entschädigung von 30 476 325 Reichsthaler dänisch aufgehoben, und vielleicht war es der Gedanke, daß nunmehr die dänische Regierung einem durch Schleswig-Holstein zu führenden großen Schifffahrtskanale weniger entgegen sein würde, der einen derzeit in Berlin anwesenden Herrn C. Hansen (geboren zu Kopenhagen, dann nach America (New-York) ausgewandert, infolge dessen er stets als „Americaner“ auftritt) veranlafte, in einer durch Vermittlung des Gesandten der Vereinigten Staaten von Nord-America an die preussische Regierung gerichteten Eingabe vom 22. October 1858 einen solchen Kanal von der Elbe in die Ostsee unter der Anführung anzuregen, daß die Regierungen von Frankreich, England, Belgien und Holland dem Projecte ihre Unterstützung bei der dänischen Regierung zugesagt hätten. Die hierauf bei den genannten Regierungen angestellten Nachfragen ergaben, daß England jede Betheiligung an dem Unternehmen abgelehnt hatte, Frankreich ihm im allgemeinen nicht abgeneigt war, aber für eine bestimmte Aeußerung nicht hinlänglich unterrichtet zu sein glaubte; Holland hatte Hansen dem holländischen Ministerresidenten in Kopenhagen empfohlen und in Belgien behauptete man, von der ganzen Sache nichts zu wissen. Auch im preussischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten war keine günstige Stimmung für das Project: der bekannte Wasserbautechniker Gotthilf Hagen, der als derzeitiger vortragender Rath in diesem Ministerium mit der Sache befaßt wurde, bezweifelte in seinem Votum vom 9. November 1856 die dringende Nothwendigkeit eines solchen Kanals, namentlich da das frühere Hauptmotiv (?) dafür, der Sundzoll, jetzt gefallen sei. Nach seiner Ueberzeugung werde hier wie überall bei solchen Kanälen bei gutem Wetter kein Gebrauch davon gemacht werden, und überdies führe dieser Kanal noch in die Elbe, an deren Mündung die Gefahren wenigstens ebenso groß, als im Sund sein. (?)

Bei dem gänzlichen Fehlen eines Kostenanschlags, der Unkenntniß der betreffenden Vorstudien, und da über die Persönlichkeit Hansens ebenfalls Genaueres nicht bekannt war, beschloß man in Berlin, sich zunächst zurückzuhalten; als aber später bekannt wurde, daß die interessirten fremden Regierungen sich durch ihre Vertreter in Kopenhagen günstig für Hansens Project, das er dem Könige von Dänemark durch Immediateingabe vom 21. Februar 1859, der er unterm 30. April desselben Jahres

eine zweite, seine Bitte um „eine Bewilligung oder ein Privilegium zur Anlegung und Erbauung eines Schifffahrtskanals von der Elbe nach der Ostsee“ folgen liefs, unterbreitet hatte, ausgesprochen hätten, wurde auch der preussische Gesandte in Kopenhagen unterm 16. August 1859 ermächtigt, „sich den Umständen nach bei etwaigen ferneren Anregungen günstig für das Project auszusprechen.“

Nachdem Hansen nun auch für sein Project bei dem Ministerium für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg freundliche Aufnahme gefunden, brachte er es durch ein in Kopenhagen bei J. H. Schultz im December 1860 gedrucktes, gleichzeitig in verschiedene Sprachen erscheinendes Werk: „Der Holsteinische Kanal von Brunsbüttel nach der Neustädter Bucht zur Verbindung der Nord- und Ostsee“ an die Oeffentlichkeit. Nach einer Kritik der übrigen im Laufe der Jahre — ja man kann sagen, der Jahrhunderte — aufgetauchten Projecte, und indem er besonders betont, daß „die Gesellschaft von Bürgern der vereinigten Staaten von Nord-America“, die er repräsentire, allen Localinteressen sowohl als jeglicher militärischen Rücksichtnahme völlig fern stehe, daß sie keinen anderen Zweck verfolge als den, für die friedliche Handelsschifffahrt die bequemste Wasserstrasse zwischen den beiden, durch den dänischen Isthmus getrennten Meeren mit möglichst geringen Kosten herzustellen, stellt Hansen fest, daß für die westliche Mündung des Kanals die Elbe bei Brunsbüttel, für die östliche die Neustädter Bucht bei Hafkrug die geeignetsten Punkte seien. Auf die Führung der Kanallinie zwischen diesen Punkten läßt sich die Schrift nicht ein, — die beigegebene Karte zeigt eine schnurgerade jene verbindende Linie — ebenso wenig giebt sie einen Kostenanschlag; sie begnügt sich vielmehr damit, auf Grund eines sehr reichhaltigen statistischen Materials die großen der Schifffahrt aus dem Kanal erwachsenden Vortheile nachzuweisen und aus der mitgetheilten Statistik über den Schifffahrtsverkehr zwischen Ost- und Nordsee darzuthun, daß es dem Kanal nicht an starker Frequenz und damit auch an reichen Einnahmen fehlen werde. Zum Schlusse wird betont, daß der Kanal, um seine oben dargelegte Bestimmung eines gefahrlosen Verbindungswegs für die friedliche Schifffahrt zwischen Ost- und Nordsee erfüllen zu können, „den Wechselfällen der europäischen Politik entzogen und in völkerrechtlich verbindender Weise als neutrales Fahrwasser anerkannt werden“ müsse.

Aber grade an dieser Frage der Neutralität sollte das ganze Project scheitern. Denn die Regierung für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg hatte in ihrem Schreiben an Hansen vom 25. August 1860 geradezu als Vorbedingung der nachgesuchten Concession für den Kanal nicht nur die allgemeine völkerrechtliche Anerkennung seiner Neutralität hingestellt, sondern zugleich bemerkt, daß die deshalb einzuleitenden diplomatischen Verhandlungen, wenn der Zweck in wirksamer Weise erreicht werden solle, zugleich auf die völkerrechtliche Anerkennung der Neutralität des gesammten holsteinischen Gebiets gerichtet sein müßten, indem nur durch diese die Neutralität des anzulegenden Kanals in

in der von der Regierung für nothwendig erachteten Weise verbürgt sein würde.

Sofort nachdem dieser Versuch der dänischen Regierung, auf solchem Umwege die Neutralisirung eines deutschen Bundeslandes zum Gegenstande von Verhandlungen mit dritten Mächten zu machen, zur Kenntniß des preussischen Ministers des Auswärtigen, von Schleinitz, gekommen war, liefs er nicht nur durch den Gesandten in Kopenhagen dem dänischen Minister des Auswärtigen gegenüber erklären, daß die preussische Regierung, ohne die Zweckmäßigkeit der Kanalanlage an und für sich in Abrede zu stellen, nimmermehr ihre Einwilligung zu der als Bedingung gestellten Neutralisirung Holsteins ertheilen werde, — und auch die österreichische Regierung liefs dem dänischen Cabinet eine Eröffnung im gleichen Sinne zugehen — sondern wies auch die preussischen Gesandten in Paris, London und St. Petersburg an, falls ihnen gegenüber die Frage der Neutralisirung Holsteins zur Sprache kommen sollte, lediglich auf den in Kopenhagen erhobenen Einspruch zurückzukommen. Doch scheint die dänische Regierung überhaupt über diesen Gegenstand keinerlei Verhandlungen mit fremden Mächten angeknüpft zu haben, jedenfalls ist er nirgends den preussischen Vertretern gegenüber berührt worden.

Inzwischen setzte Hansen, in der Hoffnung, der er dem preussischen Gesandten in Kopenhagen gegenüber Ausdruck gab, daß schliesslich die dänische Regierung von dem Verlangen der Neutralisirung Holsteins zurückkommen werde, seine Bemühungen fort. Nachdem er die Erlaubniß zur Vornahme der technischen Vorarbeiten erhalten hatte, konnte im Sommer 1862 zur Ausarbeitung des Projectes und Kostenanschlages, wofür er den holsteinischen Civilingenieur Kröhnke (jetzt preussischer Regierungs- und Bauath in Frankfurt a. O.) gewonnen hatte, geschritten werden. Im Februar 1863 hatte Kröhnke seine Arbeit vollendet. Nach seinem Vorschlage sollte der Kanal — von Osten her genommen — von Haffkrug an der Neustädter Bucht über Sarau, Warder nach Bramstedt führen; von dort aus waren drei Linien zur Wahl gestellt, die eine über Itzehoe nach St. Margarethen, die andere an Creppe vorbei nach der Elbe nördlich der Störmündung, die dritte endlich an Hohenfelde vorbei nach Glückstadt führend. Eine von dem Ingenieur F. W. Conrad aus dem Haag zu dem Kröhnkeschen Project gegebene Kritik plaidirt für die Mündung bei St. Margarethen.

Des Näheren auf dies Project einzugehen, dürfte für diese Schrift entbehrlich sein, es genüge, auf die mit diesem immerhin sehr interessanten und groß gedachten Entwurf sich eingehend beschäftigenden Schriften,

1. Prospectus des Großen Schiffs-Kanals durch Holstein, projectirt von der durch C. Hansen von New-York repräsentirten Gesellschaft, Druck von A. Beig in Pinneberg 1864, welches einen großen Theil der Hansenschen Correspondenz über das Project, den Kröhnkeschen Entwurf und Kostenanschlag und die Conradsche Kritik enthält,
2. Bericht betr. ein Kanal-Unternehmen von der durch C. Hansen aus New-York repräsentirten Gesellschaft für die große Schifffahrt zwischen Nord-

und Ostsee von H. Behrens, Ingenieur in Altona, Druck von A. Beig in Pinneberg 1865, (ebenfalls eine Kritik des Kröhnkeschen Entwurfs)

hinzuweisen.

Abschließend sei hier noch bemerkt, daß Hansen noch über das Jahr 1864 hinaus bei den seit November 1863 die Verwaltung Holsteins führenden Bundescommissaren und später bei der preussischen Staatsregierung für sein Project zu wirken gesucht hat. Im Juli 1864 protestirte er bei ersteren gegen die Beeinträchtigung, die sein Unternehmen dadurch erfahre, daß Herrn Lentze die Vornahme von Vorarbeiten für die Linie Brunsbüttel-Eckernförde gestattet sei, und nachdem er hiermit abgewiesen worden war, wandte er sich in zwei Schreiben vom 26. December 1866 an den Ministerpräsidenten Grafen v. Bismarck, in deren einem er vorschlägt, von Ellerbek (an der Kieler Förde) aus durch den Lanker und Plöner See einen Kanal nach Haffkrug an der Neustädter Bucht zu bauen, um den von ihm — Hansen — projectirten Kanal St. Margarethen-Haffkrug mit dem Kieler Kriegshafen in Verbindung zu setzen, in dem andern forderte er, da unter den veränderten Verhältnissen sein und seiner Gesellschaft Bemühen um die Kanalconcession aussichtslos seien, eine Entschädigung (indemnification) für die fruchtlos aufgewandten Arbeiten und Kosten, für die er die Summe von 877 500 Reichsthaler dänisch (1974 375 Mark), nämlich $1\frac{1}{2}$ v. H. der Anschlagssumme seines Projectes, für angemessen hielt.

Auf beide Briefe wurde er natürlich abschläglich beschieden. Bis in das Jahr 1878 — wo er die Reichsregierung um Schadloshaltung für seine Arbeiten und Verdienste durch eine fortlaufende jährliche Unterstützung bat — trat Hansen mit allen möglichen Vorschlägen an die preussische und die Reichsregierung heran; so erbot er sich u. A. im August 1869, den Kanal nach dem Lentzischen Project in General-Entreprise zu bauen, was jedoch dankend abgelehnt wurde.

Der Vollständigkeit wegen sei hier nur noch bemerkt, daß im Jahre 1859 auch von einem gewissen Domenico Sabatini aus Neapel das Project eines Kanals von Husum über Schleswig nach Eckernförde bei der dänischen Regierung aufs neue, aber erfolglos, in Anregung gebracht worden ist. Auch dieser glaubte, sich dadurch so viel Verdienste um Preußen erworben zu haben, daß er noch lange Jahre die preussische Regierung, ja den König, mit Bitten um Belohnung durch Geld oder Orden behelligte.

Im Jahre 1863 endlich erschien in Schleswig eine anonyme Brochüre „Durchstich der holsteinischen Landenge zwischen Ostsee und Nordsee“, die einen Kanal empfahl, der von Störort an der Elbe in möglichst gerader Richtung nach Bramstedt führen, von da südlich abbiegend zunächst der Schmalfelder Au folgen, dann ins Travegebiet führen und die Trave selbst bei Oldesloe erreichen sollte; dieser Fluß sollte dann bis nördlich von Lübeck zum Kanal vertieft und umgestaltet, aber wo er nach Osten abbiegt, verlassen und der Kanal durch den Himmelsdorfer See bei Niendorf in die Ostsee geführt werden. Irgendwelche praktische Folgen scheint dieser Vorschlag nicht gehabt zu haben.