



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Preussens Eintreten für den Kanalbau. Die Lentzeschen Projecte.

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

Preussens Eintreten für den Kanalbau.
Die Lentzesehen Projecte.

Der für die Entwicklung der politischen Verhältnisse in Deutschland so überaus folgenschwere, am 15. November zu Glücksburg erfolgte Tod König Friedrichs VII. von Dänemark und die daran sich knüpfenden politischen und kriegerischen Ereignisse brachten auch eine neue Belebung des Gedankens an einen Nord-Ostsee-Kanal, und zwar geschahen die ersten Schritte zu seiner Verwirklichung von Seiten der preussischen Staatsregierung.

Es war der preussische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Graf Itzenplitz, der in den letzten Tagen des Februar 1864 — am 1. dess. Mts. hatten die verbündeten preussischen und österreichischen Truppen zur „Inpfandnahme“ Schleswigs die Grenzen des Herzogthums überschritten — es in Anregung brachte, „die Verhältnisse des schleswig-holsteinischen Kanals näher ins „Auge zu fassen und zu erwägen, ob derselbe nicht vielleicht verbessert oder für unsere (die preussische) Ostsee-schiffahrt nützlicher gemacht oder gar vielleicht durch „einen neuen besseren Kanal zwischen Nord- und Ostsee „ersetzt werden könnte,“ und in diesem Sinne unterm 29. j. M. ein Schreiben an den Ministerpräsidenten v. Bismarck-Schönhausen richtete. Schon unterm 2. März j. J. erklärte sich dieser mit dem Vorschlage des Grafen Itzenplitz, in der angedeuteten Richtung Erhebungen zu veranstalten, einverstanden, dabei betonend, daß es zwar vorbehalten bleiben müsse, ob eine Actiengesellschaft oder der Staat den neuen Kanal bauen solle, daß aber jedenfalls die nächsten Ermittlungen und Vorarbeiten mit besonderer Vorsicht und unter Vermeidung jedes Aufsehens vorzunehmen seien, und deshalb die Annahme hingestellt werden müsse, als wenn das Project von einer Actien-Gesellschaft ausgehe.

Nachdem dann auch der Kriegs- und Marine-Minister v. Roon mit Vornahme der gedachten Erhebungen sich einverstanden erklärt hatte, nachdem ferner die leitenden Minister der Königreiche Sachsen und Hannover, Freiherr v. Beust und Graf Platen-Hallermund sich auf die deshalb von preussischer Seite ergangenen vertraulichen Anfragen bereit erklärt hatten, die als Commissare des Deutschen Bundes zur Verwaltung des im Wege der Bundesexecution occupirten Herzogthums Holstein bestellten Herren v. Könneritz und Nieper anzuweisen, etwaige Vorarbeiten zu unterstützen und Hilfe und Beistand zu gewähren, und nachdem endlich S. M. König Wilhelm I. seine Zustimmung zu dem Vorhaben erteilt, wurde der vortragende Rath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Geheimer Ober-Baurath Lentze, nach Schleswig-Holstein entsendet und mit den Vorarbeiten „für eine „Kanalverbindung zwischen Nord- und Ostsee, welche alle „Kriegs-, Handels- und Dampfschiffe gut passiren können“, betraut. Zur Unterstützung bei seinen Arbeiten für das Project wurde dem Geheimrath Lentze der bis dahin mit den Vorarbeiten zum Bau einer Kanalverbindung der Masurischen Seen mit dem Pregel beauftragte Bauinspector Lange beigegeben.

Mit welchem Interesse, ja man kann sagen Enthusiasmus, und welch' richtigem Blicke der Minister v. Itzenplitz den Plan des Nord-Ostsee-Kanals auffaßte, geht aus einem von ihm unterm 12. April 1864 erstatteten Immediatberichte an S. M. den König hervor, worin er den seitherigen Verlauf des Kanalplanes seit 1848 auseinandersetzt, die Sendung Lentzes und seinen Auftrag darlegt und so schließt:

„Dem Kanal können sich die günstigen Momente „zuwenden, welche s. Z. die Bedeutung der freien „Städte Lübeck und Hamburg herbeigeführt haben. „Die Ausführung würde unfehlbar nicht nur „von dem Handelsstande der Ostseehäfen, „sondern von allen betheiligten Nationen auf „das Freudigste begrüßt werden.

„Hiernach habe ich geglaubt, vor den bestehenden „Schwierigkeiten nicht zurückweichen zu dürfen. Es „wird — wie ich glaube — allseitig als erfreulich anerkannt werden, daß der Sache überhaupt näher „getreten wird, und wird zum Ruhme Ew. Majestät „gelingen, wenn hierdurch die Ausführung gefördert „und ermöglicht wird. Hierzu bedurfte es eines „schleunigen Vorgehens.“

Gegen Ende des Monats April kehrte Lentze nach Erledigung seiner Aufgaben nach Berlin zurück und erstattete unterm 9. Mai seinen Bericht, worin er als die beste Linie für den Kanal die von Brunsbüttel nach Eckernförde und für die Art der Ausführung das nur wenig modificirte Christensensche, 1848 von Rendsburg aus befürwortete (s. S. 7) Project empfiehlt. Der Kanal sollte als reiner Durchstich gebaut werden; Schleusen wurden nur an der Elbmündung als nothwendig hingestellt. Zur Verbindung mit der Untereider sollte bei Wittenbergen in dem dort herzustellenden Abschlußdamm und zur Verbindung mit dem zu erhaltenden alten Schleswig-Holsteinischen Kanal bei Steinrade je eine Schleuse angelegt werden.

Für die Wassertiefe des neuen Kanals wurden 30 Fufs als nothwendig angesehen, die Kosten mit allem Vorbehalt auf 34 Millionen Thaler geschätzt.

Auf Grund dieser Erhebungen und Vorschläge erbat der Minister v. Itzenplitz in einem Immediatberichte vom 20. Mai 1864 die Allerhöchste Genehmigung dazu, die auf 7000 Thaler veranschlagten Kosten der speciellen Vermessungen, Nivellements und Terrainuntersuchungen auf der Linie Eckernförde-Rendsburg-Brunsbüttel und der Anfertigung eines Projects für den Bau mit einem generellen Kostenanschlage „unter Vorbehalt der Erstattung Seitens einer sich bildenden Actien-Gesellschaft“ auf Staatsfonds zu nehmen.

Zur Erklärung dieses Vorbehalts ist nachzuholen, daß am 18. Mai 1864 unter dem Vorsitze des inactiven Staatsministers von der Heydt sich ein aus den Chefs der ersten Berliner Bankfirmen und anderen Herren von Namen bestehendes Comité zur Begründung einer Actien-Gesellschaft für den Bau des Kanals gebildet hatte, welches, wie gleich hier bemerkt werden mag, später durch den Hinzutritt von Banquiers und Rhedern aus sämmtlichen namhaften Haf-

städten der deutschen Nord- und Ostseeküsten, aber auch aus bedeutenderen Handelsstädten des Binnenlandes, wie Magdeburg, Breslau, Köln, Düren u. s. w. erweitert wurde.

Dieses Comité jedoch mit den Kosten der Vorarbeiten von vornherein zu belasten, wurde im Einverständniß mit dem Ministerpräsidenten aufgegeben.

Durch Cabinets-Ordre vom 23. Mai wurde dann der Antrag Itzenplitz' genehmigt und Lentze, wiederum unter Beigabe des Bauinspectors Lange, mit der Aufstellung des generellen Projects nebst Kostenanschlag auf Grund seiner Vorschläge vom 9. Mai beauftragt.

Während nun Lentze von Kiel aus an die Erledigung seines Auftrages ging, wurden in Berlin die Verhandlungen zwischen den beim Kanalbau interessirten Ressorts wie zwischen der Staatsregierung und dem Comité fortgesetzt. Aus ersteren verdient hier hervorgehoben zu werden, daß schon unterm 21. Juli der Kriegs- und Marineminister unter Hinweis darauf, daß man bei einer Untersuchung darüber, welcher unter den Häfen von Flensburg, Eckernförde und Kiel zur Einrichtung eines Kriegshafens oder einer Flottenstation sich am geeignetsten zeige, entschieden dem Kieler Hafen den Vorzug habe geben müssen, es für sehr wichtig erklärte, diesen Hafen in unmittelbare Verbindung mit dem projectirten Kanal zu bringen, und demgemäß um eine Erwägung der Frage ersuchte, ob eine directe Kanalleitung von Kiel nach der Elbmündung, auf die das militärische Interesse entschieden hinweise, ausführbar sei. Die Verhandlungen mit dem Comité berührten namentlich die Finanzierung des Unternehmens, da schon jetzt klar war, daß ohne erhebliche Unterstützung Seitens des Staats das erforderliche Baucapital nicht zu beschaffen sein werde. Dieser Staat konnte nur Preußen sein, und es war klar, daß, wenn dieses für den Kanal erhebliche Geldopfer brachte, es sich seinen Einfluß auf den Bau und Betrieb des Kanals der Landesregierung gegenüber — welche das sein würde, schwebte derzeit noch völlig im Dunkeln — durch feste Abmachungen werde wahrnehmen müssen.

Für die Wahl der Kieler Förde statt der Eckernförder als östlichen Endpunkt des Kanals trat jetzt auch ein am 18. Juni 1864 zu Kiel auf Anregung des Professors G. Karsten und unter dessen Vorsitz gebildetes Comité ein. In verschiedenen, zunächst in der „Kieler Zeitung“ abgedruckten, dann in Form einer Broschüre*) im Buchhandel erschienenen Artikeln wurde nachzuweisen versucht, daß bei den großen Vorzügen der Kieler Förde als eines namentlich innerhalb der Enge von Friedrichsort durchaus geschützten Wasserbassins jene vor der sehr breiten und gegen Ostwinde gänzlich ungeschützten Eckernförder Bucht unbedingt den Vorzug verdiene, zumal dort ein geräumiger natürlicher Hafen vorhanden sei, während er hier erst mit sehr großen Kosten im Windebyer Noer oder dem Goossee künstlich geschaffen werden müsse. Unterm 28. September 1864 überreichte

*) „Der große Norddeutsche Kanal zwischen Ostsee und Nordsee. II. Bemerkungen zu dem Gutachten des Geheimen Rathes Lentze, Kiel, Schwessche Buchhandlung 1864.“ Verfasser ist Professor Karsten. Von den neun Mitgliedern des Comité's leben heut nur noch die Herren Prof. Karsten, Dr. Wilh. Ahlmann und Consul Christ. Kruse, sämmtlich in Kiel.

dann das Kieler Comité ein kurzes Promemoria, in dem das schon 1848 von dem Kieler Flottencomité (s. S. 6) in Anregung gebrachte Project nach einer Neubearbeitung durch den einen der beiden Verfasser, den früheren Deich-inspector, derzeitigen Baudirector E. Christensen (der Major Christensen war inzwischen verstorben) mit einigen geringfügigen Abänderungen befürwortet wurde. Hiernach sollte der Kanal zwischen Brunsbüttel und St. Margarethen in die Elbe münden; die Kanallinie geht von dort über Ostermoor, Burg, Hohenhörn, Hanerau, Lütjenwestedt, Steinberg, Bokelholm durch den Westen- und den Hansdorfer See, und führt bei dem Dorfe Wiek in die Kieler Förde. Der Kanal sollte sechs Schleusen erhalten, von Westen her gerechnet die erste bei der Mündung in die Elbe, die beiden nächsten in der Gegend von Hochdonn und Hohenhörn, mit deren letzter die sich bis dicht vor die östliche Mündung erstreckende 24 rhein. Fufs über dem Mittelwasserstande der Ostsee und der Elbe bei der Mündung liegende Scheitelhaltung des Kanals gewonnen wurde; der Abstieg in die Kieler Förde erfolgte dann durch drei dicht hintereinander liegende Schleusen, von denen die letzte auf dem Vorstrande des Kieler Hafens zu liegen kommen sollte. Ein Schleusenkanal wurde für nothwendig erachtet, weil ein einfacher Durchstich namentlich an der östlichen Strecke die Baukosten auf ein unzulässig erscheinendes Maß gesteigert hätte. Die Tiefe des Kanals sollte 25, die Breite in der Sohle 64, in der Wasserlinie 160 Fufs rheinisches Maß, seine Länge 10,94 deutsche Meilen (82,5 km) betragen, die Schleusen je zwei Kammern erhalten, von denen die größeren 380 Fufs in der Länge und 64 Fufs in der Breite, die kleineren je halb so viel messen sollten. Die Kosten wurden auf 17 700 000 Thaler berechnet. Vorweg mag hier bemerkt werden, daß das Project in einer 1865 in Kiel, Schwesssche Buchhandlung erschienenen „Denkschrift über den großen Norddeutschen Kanal zwischen Brunsbütteler Koog an der Elbe und dem Kieler Hafen“ noch eingehend dargelegt und erörtert wurde, der ihr beigefügte von Christensen gezeichnete Kostenanschlag schließt sogar nur mit einer Summe von 16,5 Millionen Thaler ab.

Bei der Erörterung verschiedener, die Verkehrsverhältnisse Schleswig-Holsteins betreffenden Fragen hatte auch der Chef des Generalstabes der Armee, General v. Moltke, Gelegenheit, sich zur Kanalfrage zu äußern. Diese in einem Schreiben vom 18. September 1864 an den Kriegsminister v. Roon enthaltene Aeußerung darf hier mit Rücksicht auf die Persönlichkeit des Autors, wie die von ihm in den späteren Stadien der Sache eingenommene Stellung unmöglich übergangen werden. Die westliche Ausmündung des Kanals, so argumentirt der berühmte Feldherr, sei ganz bestimmt gegeben, da hier nur die untere Elbe, Gegend von St. Margarethen, in Frage kommen könne; für die östliche könnten nur Eckernförde, Kiel und Neustadt in Betracht treten, von denen Kiel als der zu einer Flottenstation durch seinen vorzüglichen und natürlichen, durch die Befestigungen von Friedrichsort geschützten Hafen geeignetste Ort den Vorzug verdiene. Zur Verbindung beider Endpunkte empfiehlt Moltke eine Linie

etwa im Thale der Stör und der Dosenbeck nach dem Schulensee hin und von da in die Kieler Förde mit Rücksicht darauf, daß auf dieser Linie anscheinend die geringsten Erdarbeiten zu einem Durchstich von 24 Fuß Wassertiefe auszuführen sein würden, denn außer an den Endpunkten dürfe der Kanalverkehr durch Schleusen nicht unterbrochen werden. Diese Linie würde, wenn überhaupt ausführbar (was wohl hauptsächlich im Hinblick auf die großen Kosten, die man im Handelsministerium auf circa 60 Millionen Thaler gegenüber den für das Project Brunsbüttel-Eckernförde vorläufig veranschlagten 34 Millionen schätzte, bezweifelt wird) mit Rücksicht auf den wichtigen Hafepunkt Kiel jeder andern vorzuziehen sein. —

Einen weiteren Schritt vorwärts machte die Sache dadurch, daß das Staatsministerium in seiner Sitzung vom 23. December 1864 einstimmig anerkannte, daß ein Nord-Ostsee-Kanal sowohl für die Marine als auch für die Handelsschiffahrt von der größten Wichtigkeit sei und jede Förderung seitens der preussischen Regierung verdiene. Ein Maximum der Baukosten von 40 Millionen Thalern vorausgesetzt, solle der preussische Staat sich mit dem vierten Theil der Bausumme dergestalt beteiligen, daß er ein Viertel der zur Aufbringung der ganzen Kosten zu emittirenden Actien übernehme, den Privat-Actionären der übrigen drei Viertel vorweg eine Dividende von $4\frac{1}{2}$ v. H. zugestehende, während der Rest zunächst zur Gewährung einer gleichen Dividende an die preussische Staatscasse zu verwenden, und der dann etwa noch verbleibende Ueberschuß zur Hälfte als Extra-Dividende an die Privat-Actionäre zu vertheilen, zur andern Hälfte zur Deckung der der preussischen Staatscasse etwa in früheren Jahren entstandenen Dividenden-Ausfälle zu bestimmen sei. Den Bau und die Verwaltung des Kanals solle die preussische Staatsregierung übernehmen, im übrigen der Kanal als Eigenthum der Actien-Gesellschaft behandelt werden. Dieser Beschlufs fand in der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 1. März 1865 die Zustimmung Seiner Majestät des Königs.

Am 1. Februar 1865 überreichte dann der Geheime Ober-Baurath Lentze sein vollständig ausgearbeitetes Project mit einer erläuternden Denkschrift, die unter dem Titel: „Denkschrift über den Entwurf zum Bau eines Schifffahrts-Kanals zur Verbindung der Ostsee mit der Nordsee von der Eckernförde nach der Elbe bei St. Margarethen“ in der Königlichen Staatsdruckerei zu Berlin gedruckt und der Oeffentlichkeit übergeben wurde. Der Kanal entsprach im Großen und Ganzen dem schon früher von Lentze aufgestellten, oben (S. 10) kurz dargelegten Projecte, das hier nun eingehend bearbeitet war, der beigefügte Kostenanschlag schloß mit einer Baukostensumme von 28 192 000 Thaler ab. Das Lentzesche Project hatte vor dem des Kieler Comités vor Allem das voraus, daß sein Kanal ein reiner Durchstich war, der Verkehr darin nicht durch Schleusen aufgehalten wurde, während namentlich von militärischer Seite die Mündung bei Eckernförde als ein schwerwiegender Nachtheil hingestellt wurde.

Jetzt, wie in der Folgezeit, fehlte es nicht an ferneren, aus privater Initiative hervorgehenden Projecten, nament-

lich die Linie Husum-Eckernförde ward immer wieder von verschiedenen Seiten, u. a. von der nautischen Gesellschaft in Stettin und einem Herrn v. Puttkamer-Zarenthin in Verbindung mit der Handelsgesellschaft L. Moßner & Co. zu Berlin, trotz aller dagegen geltend gemachter technischen Bedenken, dringend empfohlen, auch eine Lübecker Nord-Ostsee-Kanal-Commission trat zu Gunsten eines Projects St. Margarethen-Travemünde mit einer in der Dittmerschen Buchhandlung zu Lübeck 1866 erschienenen Denkschrift hervor und suchte dafür u. a. bei dem Berliner Kanal-Comité Stimmung zu machen; dieses lehnte es jedoch von vornherein ab, weil der Kanal zu lang (17 deutsche Meilen) und doppelt so theuer, wie der nach Lentzes Project war. Aber in der Hauptsache stand doch nur die Frage der östlichen Mündung des Kanals zur Discussion: als der zu erstrebende Kanal galt allgemein ein in Kiel mündender schleusenloser Kanal von der Elbe her, und es waren hauptsächlich die Kosten, durch die man vor das Dilemma gestellt wurde: Durchstich, aber Mündung bei Eckernförde, oder Mündung bei Kiel, aber dann Schleusenkanal. Ohne von den dieser Schrift gesetzten Grenzen allzuweit abzuweichen, darf auf die weiteren Phasen dieser Frage in diesem Stadium der Kanalsache nicht eingegangen werden; es mag nur noch bemerkt werden, daß in diesem Jahre (1865) wie den folgenden, Lentze hauptsächlich um der im Interesse der Landesvertheidigung vom Kriegs- und Marine-Minister erhobenen Forderung einer Mündung für den Kanal im Kieler Hafen zu genügen, noch drei weitere Ergänzungsprojecte ausarbeitete, wodurch wenigstens ein Anschluß nach Kiel hin (von den Obereiderseen her) zu ermöglichen war, und zwar:

1. ein Project von St. Margarethen über Rendsburg und Steinrade nach der Kieler Förde nur mit einer Fluthschleuse an der Elbmündung (auf 38 878 000 Thaler veranschlagt);
2. ein Project mit der gleichen Trace mit Schleusen an beiden Mündungen, die den Kanalwasserspiegel 6—8 Fuß über dem mittleren Wasserspiegel der Ostsee halten sollten (36 850 000 Thaler);
3. Kanal St. Margarethen-Eckernförde mit Abzweigung für die Marine nach der Kieler Bucht mit Schleusen (37 115 000 Thaler, davon 8 224 000 Thaler auf das Bedürfnis der Kriegsmarine fallend).

Inzwischen waren die Verhandlungen der Staatsregierung mit dem Berliner (v. d. Heydtschen) Comité fortgeführt worden, jedoch ohne daß man zu einem befriedigenden Abschluß kam. Einem solchen stand nicht nur die Unsicherheit über die Zukunft der Herzogthümer in Bezug auf ihre politische Gestaltung entgegen, auch die Zugeständnisse der Staatsregierung wegen finanzieller Unterstützung des Unternehmens genügten nach den Versicherungen des Comités nicht, den Rest des erforderlichen Capitals durch private Subscription von Actien aufzubringen. Die Lage der Sache wurde noch dadurch erschwert, daß das Comité sich nur für das ursprüngliche Lentzesche Project Brunsbüttel-Eckernförde erwärmen zu können schien, während der Staatsregierung es vor Allem darauf ankommen mußte, einen, den Interessen der Landes-

vertheidigung entsprechend, in der Kieler Förde — nicht in der Eckernförder Bucht — mündenden Kanal hergestellt zu sehen. Um beide Interessen zu vereinigen, kam man auf Seiten der Staatsregierung zu dem Plane, einen von den Obereiderseen nach der Kieler Förde führenden Zweigkanal, den nicht die Handelsschiffahrt, wohl aber das Interesse der Kriegsmarine forderte, ausschließlich auf Kosten des Staats zu bauen — das Wann blieb vorläufig noch vorbehalten —, behufs Förderung des von dem Comité acceptirten Kanals nach dem Lentzeschen Project, der ja eine Vorbedingung jenes Zweigkanals war, aber über das durch den Staatsministerialbeschluss vom 23. December 1864 festgesetzte Maß der finanziellen Betheiligung so weit hinauszugehen, daß durch Privatsubscription von der anschlagsmäßigen, durch eine Verminderung der Tiefe des Kanals um $\frac{1}{2}$ Fuß auf rund 28 100 000 Thaler herabgedrückten Baukostensumme nur noch etwa 17 000 000 Thaler zu decken wären. Zu diesem Behufe und zur Deckung der allein auf die Staatssasse fallenden Kosten einiger zur Sicherung des Kanals anzulegenden Fortificationen sollte von dem im Januar 1866 wieder zusammentretenden Landtage ein Credit von 12 000 000 Thalern gefordert werden.

Eine entsprechende Vorlage wurde in der zur Eröffnung des Landtags am 15. Januar 1866 vom Ministerpräsidenten Grafen v. Bismarck verlesenen Thronrede mit Worten angekündigt, die die Stellung der Regierung zur Sache klar darlegten, und deshalb hier wiedergegeben werden:

„Um die Ausführung des Kanals vorzubereiten, welcher die Ostsee mit der Nordsee verbinden soll, beabsichtigt die Staatsregierung durch eine besondere Vorlage die Mitwirkung der Landesvertretung in Anspruch zu nehmen. Die Bedeutung, welche dieses Werk und mit ihm die Entwicklung der vaterländischen Seemacht für die Stellung Preussens und für deren Verwerthung im Gesamtinteresse Deutschlands hat, verleiht der Regierung Sr. Majestät des Königs von neuem die Zuversicht, daß bei Erwägung der betreffenden Vorlagen die Meinungsverschiedenheiten über innere Fragen und die Parteistellungen sich der Pflicht gegen das gemeinsame Vaterland unterordnen, und daß beide Häuser des Landtags der Krone einmüthig und rechtzeitig die Hand bieten werden, um die Lösung der nationalen Aufgaben fördern zu helfen, welche dem preussischen Staate vermöge seiner Beziehungen zu den Elbherzogthümern in verstärktem Maße obliegen.“

Jedoch die Zugeständnisse der Staatsregierung genügten dem Comité nicht, es verlangte weitergehende Unterstützung, zudem erfolgte am 22. Februar 1866 der Schluss des Landtags, ehe ihm die angekündigte Vorlage gemacht werden konnte.

Aber der energische Mann, der an der Spitze der preussischen Regierung stand, ließ trotz des geringen Entgegenkommens, das dem ihm allmählich ans Herz gewachsenen Kanalprojecte entgegengebracht wurde, es nicht fallen. „Ohne die obwaltenden Schwierigkeiten verkennen

zu wollen,“ so schrieb er am 21. Februar 1866 an den Minister v. Itzenplitz — „glaube ich dennoch an der ernstesten und energischen Verfolgung der Sache festhalten zu müssen. Ich bin der Ansicht, daß wir, zumal im gegenwärtigen Augenblick, auch nicht den Anschein dürfen aufkommen lassen, als wollten wir die Ausübung des im Gasteiner Vertrage gewonnenen Rechtes aufgeben. Die Regierung Seiner Majestät darf sich durch Schwierigkeiten, welche überdies voraus zu sehen waren, nicht zurückhalten lassen. Ich beabsichtige die bei der Sache lebhaft interessirten norddeutschen Staaten, namentlich Mecklenburg und Hamburg, zur Theilnahme aufzufordern“ u. s. w. Auch an Hannover und Oldenburg, Bremen und Lübeck sollte, wie ein weiteres Schreiben Bismarcks an Itzenplitz vom 17. März 1866 besagt, die gleiche Aufforderung ergehen; in geeigneter Weise bei der Niederländischen Regierung (die bei der Küstenfahrt in der Nord- und Ostsee, wie die zahlreichen holländischen „Tjalken“, die stets den alten Eiderkanal durchfahren, beweisen, lebhaft interessirt ist) demnächst in geeigneter Weise Schritte zu thun, behielt er sich vor. Eine für diesen Zweck geeignete und zur Mittheilung an die gedachten Staaten bestimmte Denkschrift, worin das Ergebniß der bisherigen technischen Ermittlungen, die überschlägige Angabe der Kosten, die Aussicht auf Verzinsung und überhaupt die zur Beurtheilung der Sache nothwendigen Momente in übersichtlicher Weise dargelegt würden, sollte im Handelsministerium entworfen werden.

Während diese Verhandlungen in Berlin zumeist durch den Handelsminister geführt wurden, wurden durch Bismarck selbst an anderen Orten und mit anderen Mächten Verhandlungen gepflogen, bei denen der Kanal nur nebensächlich zur Frage kam, die aber, da sie beweisen, wie eifrig der große Staatsmann dieses Project verfolgte, und wie sehr er es sich angelegen sein ließ, dem preussischen Staate denjenigen Einfluß auf den Bau und Betrieb des Kanals zu sichern, den es im Hinblick auf sein hervorragendes Interesse am Kanal, seine finanzielle Betheiligung am Unternehmen, wie mit Rücksicht darauf beanspruchen mußte, daß eine preussische Gesellschaft das Geld zum Kanalbau hergeben sollte, in dieser Darstellung nicht fehlen dürfen. Wir müssen dabei auf das Jahr 1864 zurückgehen.

Nachdem durch den am 30. October 1864 zu Wien abgeschlossenen Frieden der König von Dänemark auf alle seine Rechte auf die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg zu Gunsten des Kaisers von Oesterreich und des Königs von Preußen verzichtet und sich verpflichtet hatte, die Verfügungen, welche diese Monarchen hinsichtlich der Herzogthümer treffen würden, anzuerkennen, war wenigstens das sicher, daß in Zukunft die Herzogthümer unter einem rein deutschen Fürsten stehen, und auch Schleswig dem Deutschen Bunde angehören werde, daß demnach die mannichfachen, dem Unternehmen des Kanalbaues aus der Zugehörigkeit der Herzogthümer zu den Ländern der dänischen Krone erwachsenden Hindernisse in Zukunft nicht mehr zu befürchten waren. Immerhin war aber die Position Preussens in den Herzogthümern eine so unsichere, und in der ersten Zeit nach dem Wiener

Frieden mußte so sehr mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß aus den Herzogthümern ein neuer, unter einem eignen Landesherrn stehender Bundesstaat geschaffen werden könnte, daß schon im December 1864 man im Preussischen Ministerium des Auswärtigen darauf Bedacht zu nehmen für nothwendig erachtete, ohne der Regelung der Besitz- und Successionsfrage irgendwie zu präjudiciren, das Schicksal dieser Länder vornehmlich in materieller Hinsicht eng an Preußen zu fesseln und gewisse hierfür Gewähr bietende Bedingungen als unerläßlich zu formuliren. Als besonders beachtenswerth erschien im Interesse des Handels und der Schifffahrt die „Anlage und der Besitz eines die Herzogthümer quer durchschneidenden, die Nord- und Ostsee verbindenden Kanals“. Entsprechend den in dieser Beziehung seitens des Handels- und des Kriegsministeriums gemachten Vorschlägen fanden dann diese Anforderungen in einem Absatze der unter dem Namen „Februarforderungen“ in der Geschichte jener Zeit bekannten Bedingungen Aufnahme, welche in seiner Depesche vom 22. Februar 1865 an den preussischen Gesandten in Wien, Freiherrn von Werthern, Bismarck als diejenigen bezeichnete, unter welchen die preussische Staatsregierung „die Bildung eines neuen Staates Schleswig-Holstein nicht „als eine Gefahr für die Interessen Preußens und Deutschlands ansehen dürfte, und deren gesicherte Verbürgung „daher das Königliche Staatsministerium berechtigen „würde, Seiner Majestät dem Könige die Uebertragung „Seiner durch den Friedensschluss vom 30. October erworbenen oder sonst ihm zustehenden Rechte auf einen „andern vorzuschlagen“, und zwar in folgender Fassung:

Die Verpflichtung zum Schutz der Herzogthümer macht für Preußen den Besitz von Territorien nöthig, welche mit voller Souveränität abzutreten sind:

[a und b, u. s. w.]

c, an den Mündungen des Kanals das zur Anlegung von Befestigungen erforderliche Terrain, welches später näher zu bestimmen ist. Preußen verlangt das Oberaufsichtsrecht über den Kanal, die Entscheidung über den Lauf desselben, die Leitung des Baues und das Recht der Reglementsbestimmung, desgleichen das Recht der Ausführung des Baues und des Betriebs für eigene oder für Rechnung einer Actien-Gesellschaft, in welchem Fall auf Grund der zu ertheilenden Concession dieser und nur dieser Gesellschaft die landesherrliche Genehmigung mit dem Recht der Expropriation gegen den Ersatz des Werthes zutheil werden soll. Transitzoll soll außer den an die Unternehmer des Kanals zu entrichtenden Schifffahrtsabgaben nicht erhoben werden. Die Benutzung des Kanals durch Kriegsschiffe bleibt näheren Bestimmungen beider Regierungen vorbehalten.

Die wegen des Kanals gestellten Bedingungen erklärte Oesterreich sich bereit, zu bewilligen, auch eine am 26. März j. J. in Berlin zusammentretende Versammlung von Mitgliedern des sogenannten „Sechsenddreißiger-Ausschusses“ deutscher Ständemitglieder und des „Engeren Ausschusses der schleswig-holsteinischen Vereine“ erwähnte in dem von ihr aufgestellten Programm, dem sogenannten

„Berliner Compromiß“, unter den seines Erachtens „im Interesse Deutschlands nützlich und mit Preußen zu vereinbarenden Einrichtungen“ die „Einräumung der in Bezug auf Anlage und Benutzung eines Nord-Ostsee-Kanals erforderlichen Rechte an Preußen“ durch den als den nach ihrer Ansicht einzig berechtigten Landesherrn der Herzogthümer „Herzog Friedrich VIII.“ Dieser selbst endlich, soviel er sonst gegen die „Februarforderungen“ einzuwenden fand, hatte doch gegen die wegen des Nord-Ostsee-Kanals aufgestellten Bedingungen keine Bedenken, wie sein Schreiben vom 31. März j. J. an seinen Bevollmächtigten in Berlin, Landrath v. Ahlefeld ergibt. —

Die Verhandlungen mit dem Erbprinzen Friedrich zerschlugen sich, der schon im Jahre 1865 drohende Ausbruch des Konflikts zwischen Preußen und Oesterreich aber wurde noch einmal durch die Convention von Gastein vom 14. August, wodurch die Ausübung der von den beiden Monarchen durch den Wiener Frieden gemeinsam erworbenen Rechte in Bezug auf Holstein dem Kaiser von Oesterreich übertragen wurde, abgewendet.

Auch bei dieser Gelegenheit vergaß Bismarck nicht, Preußen in Bezug auf Holstein diejenigen Befugnisse zu wahren, deren es bedurfte, um den Nord-Ostsee-Kanal auch bei längerer Dauer des durch die Convention geschaffenen Zustandes bauen zu können und in der Hand zu behalten. Denn Artikel 7 dieser Convention lautet:

„Preußen ist berechtigt, den anzulegenden Nord-Ostsee-Kanal je nach dem Ergebnis der von der Königlichen Regierung eingeleiteten technischen Ermittlungen durch das holsteinische Gebiet zu führen. Insoweit dies der Fall sein wird, soll Preußen das Recht zustehen, die Richtung und die Dimensionen des Kanals zu bestimmen, die zur Anlage erforderlichen Grundstücke im Wege der Expropriation gegen Ersatz des Werthes zu erwerben, den Bau zu leiten, die Aufsicht über den Kanal und dessen Instandhaltung zu führen und das Zustimmungsrecht zu allen denselben betreffenden reglementarischen Bestimmungen zu üben. Transitzölle oder Abgaben von Schiff und Ladung, außer der für die Benutzung des Kanals zu entrichtenden, von Preußen für die Schiffe aller Nationen gleichmälsig zu normirenden Schifffahrtsabgabe, dürfen auf der ganzen Ausdehnung des Kanals nicht erhoben werden.“

Die Convention von Gastein wurde durch die bekannten Ereignisse des Juni 1866 beseitigt, ehe Preußen Gelegenheit gehabt hatte, von den ihm dadurch bezüglich des Kanalbaues eingeräumten Rechten Gebrauch zu machen, der Krieg entbrannte zwischen den bisherigen Verbündeten, und in dem ihm ein Ende setzenden Prager Friedensvertrage vom 23. August übertrug der Kaiser von Oesterreich auf den König von Preußen alle seine im Wiener Frieden vom 30. October 1864 erworbenen Rechte auf die Herzogthümer Schleswig und Holstein, worauf dann durch Gesetz vom 24. December 1866 diese Herzogthümer mit der preussischen Monarchie vereinigt wurden.

Hiermit waren nun zwar die für den Kanal aus der politischen Situation der Herzogthümer hervorgehenden

Hindernisse beseitigt, aber die politische Neugestaltung Deutschlands und die damit zusammenhängenden dringenden organisatorischen Arbeiten nahmen zunächst die Kräfte der preussischen Staatsregierung und ihres Leiters derart in Anspruch, daß der Nord-Ostsee-Kanal bei ihnen in den Hintergrund treten mußte. Auch die Lage des Geldmarktes war für das Unternehmen nicht eben günstig und es war mit Bestimmtheit anzunehmen, daß eine Aufforderung an das Privatcapital zur Betheiligung an einem Unternehmen, bei dem nicht einmal ein mäßiger Zinsertrag als gesichert angesehen werden konnte, von einem genügenden Erfolg nicht begleitet sein würde. In erheblicherem Maße aber als bisher mit Staatsgeldern einzutreten oder den Bau ausschließlich auf Staatskosten zu nehmen, schien damals für die Finanzen Preussens zu weitgehend, zumal auch die politischen Verhältnisse dem Auslande, namentlich Frankreich, gegenüber, unsicher und nicht dazu angethan waren, ein so großes und die Staatsmittel so stark in Anspruch nehmendes Werk zu beginnen. Auch von Seiten der Interessenten sind aus dieser Zeit nur wenige Anregungen zur Verwirklichung des Kanalprojectes zu verzeichnen.

Das Kieler Comité (s. v. S.) richtete am 17. April 1868 an den Reichstag des Norddeutschen Bundes eine Petition — der ein Exemplar seiner Denkschrift vom Jahre 1865 beigelegt war — mit dem Antrage:

Der Reichstag möge dem Bundesrath empfehlen, daß eine eingehende Prüfung von sachverständigen Männern über die vorliegenden Projecte zur Herstellung eines Nord-Ostsee-Kanals veranlaßt werde, um eine demnächstige Ausführung des Werkes vorzubereiten.

Bei der Verhandlung dieser Petition wie zweier ferneren des Hafenmeisters Hansen in Flensburg, worin er den Reichstag bittet, sich für die Herstellung eines Kanals zwischen dem Flensburger Hafen und dem Lister Tief und die Einrichtung einer Flottenstation in der Flensburger Förde zu verwenden, war die Petitionscommission darüber einig, „daß die großen Interessen der Schifffahrt und des Handels, die sich an das Project eines Nord-Ostsee-Kanals knüpften, die präjudicielle Bedeutung, die dasselbe für eine planvolle Entwicklung der Kriegsmarine besitze, und selbst die Erwartungen, die durch das Vorgehen der preussischen Regierung im Jahre 1864 erweckt worden seien, eine eingehende Prüfung forderten, um ein abschließendes Urtheil darüber zu gewinnen, ob das Project eines Nord-Ostsee-Kanals ausführbar, ob und in welchem Grade seine Ausführung nützlich oder nothwendig sei, welche unter den vorgeschlagenen Linien den Vorzug verdiene, und wie sich die finanzielle Seite der Frage gestalten würde. (Anlage zu den stenographischen Berichten S. 314 und 315.) Der hieran geknüpfte Antrag der Commission auf Ueberweisung der Kieler Petition an den Bundeskanzler „zur Berücksichtigung“ wurde nach kurzer Debatte am 10. Juni 1868 im Plenum angenommen.

Acht Tage darauf brachte bei Berathung des Marine-Etats der Abgeordnete Harkort das Kanalproject nochmals im Reichstage zur Sprache, indem er, wie er schon bei der Debatte am 10. d. M. gethan, für das Project Flensburg-

Hoyer-Lister Tief eintrat, fand aber einen Gegner in dem Grafen Moltke, der auf Grund von Vermessungen, die er im Jahre 1864 hatte vornehmen lassen, nachwies, daß ein solcher Kanal viel theurer werden würde, wie ein Kanal von der Elbe nach der Kieler Förde. (Stenographischer Bericht S. 508)

Doch war damit jenes Project noch nicht zur Ruhe gekommen. Im September 1868 wurde es in zwei Immediateingaben des Bürgermeisters Streckenbach zu Flensburg und Genossen und eines „Flensburger Comité für Förderung eines Kanalbaues vom Flensburger Hafen nach der Lister Tiefe“ (von dem wahrscheinlich auch eine im Jahre 1868 zu Berlin anonym erschienene Broschüre „Skizze eines Ost-Nordsee-Kanal-Projects mit den Endpunkten „Flensburger Förde-Lyster Tiefe“ herrührt) aufs Neue zur Sprache gebracht. Sie wurden dahin beschieden, daß, da nach den angestellten Ermittlungen ein solcher Kanal weder dem Interesse der Kriegsmarine genüge noch der größeren Handelsschifffahrt zwischen Ost- und Nordsee dienstbar werden könne, auf Staatshülfe für dieses Project nicht zu rechnen sei; daß aber, wenn sie es in ihrem Interesse fänden, das Project weiter zu verfolgen und die Ergebnisse ihrer technischen Untersuchungen der Staatsregierung vorlegen wollten, diese sie eingehend prüfen und in geeigneter Weise bei Auswahl der Linie für den Nord-Ostsee-Kanal berücksichtigen werde.

Trotz dieses wenig ermuthigenden Bescheides gaben die Flensburger ihre Sache noch nicht auf. Denn als im Jahre 1869 der Graf Adalbert von Baudissin in Schleswig beim Reichstage eine Petition dahin einreichte, den von ihm projectirten Bau eines Hafens auf der Insel Romö und einer denselben mit dem Schienennetz des Festlandes verbindenden Eisenbahn durch Gewährung einer Zinsgarantie zu unterstützen, schlossen der Magistrat und das Deputirten-Collegium zu Flensburg sowie der dortige Handelsverein sich diesem Antrage mit der Begründung an, daß durch jenen Hafenbau „eine der Vorbedingungen für die demnächstige Anlage eines Kanals zwischen Ost- und Westsee mit dem Ausgangspunkt bei Flensburg erfüllt werde.“ Zwar beschloß der Reichstag auf Grund des Berichtes der Petitionscommission, der sich der oben erwähnten Ansicht Moltkes anschloß, daß ein Kanal von Flensburg nach der Nordsee so gut wie unausführbar sei, am 2. Juni 1869, trotzdem auch jetzt wieder der Abgeordnete Harkort für diese Kanaltrace plädirte, über jene Petition zur Tagesordnung überzugehen, fügte dem jedoch die Aufforderung an den Bundeskanzler hinzu, „dem Reichstage eine Mittheilung über die Frage betreffend die Herstellung eines die Ostsee mit der Nordsee verbindenden „Marinekanals zu machen.“ (Stenographischer Bericht Seite 1247.)

Auch im preussischen Abgeordnetenhanse kam derzeit die Kanalfrage zur Sprache, wo der Minister Graf Itzenplitz sich am 13. November 1869 sehr warm für den Bau aussprach, ja, in seinem Interesse für den Nord-Ostsee-Kanal wohl etwas zu weitgehend, das Haus aufforderte, für kein anderes Kanalproject eher etwas zu bewilligen, bevor nicht jener ins Leben getreten sei. Und im Früh-

jahr 1870 brachte der Abgeordnete Bunsen im Reichstage eine Interpellation an den Bundeskanzler unter Bezugnahme auf den Reichstagsbeschluss vom 2. Juni 1869 ein, worin er um Mittheilung über die Lage der Sache bat. Freilich, als ein Freund des Kanalbaues gab der Interpellant bei der Begründung seiner Anfrage im Reichstage am 14. Mai j. J. sich nicht zu erkennen; er betonte vielmehr, daß er dem Project kühl gegenüber stehe, und bezeichnete als den Hauptgrund seiner Interpellation das französische Sprichwort, wie es wohlgethan sei, eine Thür entweder zu öffnen oder zu schliessen. Auch die Antwort des Präsidenten des Bundeskanzleramts Delbrück war eine recht kühle: Der Kanal koste ein hoch in die Millionen laufendes Capital, und der gegenwärtige Moment sei zur Aufwendung eines solchen nicht geeignet, ein Antrag der preussischen Regierung wegen des Kanals sei nicht gestellt.

Verringerte Aussichten.

Es kam der Sommer 1870 und mit ihm der glorreiche Krieg gegen Frankreich, aber kaum war der Friede wiedergekehrt, und der erste Reichstag des neu erstandenen deutschen Reiches in Berlin versammelt, so ward auch der Plan des Nord-Ostsee-Kanals ihm unterbreitet, und zwar von dem Kieler Comité, dessen Vorsitzender, Professor Dr. Karsten, rastlos für diese Sache — es war selbstverständlich der seit 1864 von Kiel aus befürwortete Brunsbüttel-Kieler Schleusenkanal — thätig war. Die Petition vom 28. März j. J. legte kurz die seit 1864 gegebenen Anregungen zum Nord-Ostsee-Kanal dar und schloß mit dem Ausdruck der Hoffnung und der Bitte,

daß der erste deutsche Reichstag seinen gewichtigen Einfluß geltend machen werde, den deutschen Regierungen den Bau des Kanals dringend anzurathen.

Auch die Handelskammer zu Lübeck regte sich und empfahl in einer Eingabe an den Bundesrath vom 4. Mai 1871 für den Fall, daß der Bau des Nord-Ostsee-Kanals in Erwägung gezogen werden sollte, die in der Denkschrift von 1866 (s. S. 12) befürwortete Linie St. Margarethen-Travemünde zur Prüfung und vorzugsweisen Berücksichtigung.

An eine dritte Stelle, das preussische Handelsministerium, endlich wandte sich ein Comité für den Kanalbau von Husum über Schleswig nach Eckernförde unter Ueberreichung einer ziemlich ausführlichen, von dem holländischen Ingenieur T. J. Stieljes verfaßten und im Haag 1866 gedruckten Denkschrift mit der Bitte, eine gründliche Untersuchung der Linie, speciell des Heverstroms, durch dem Wasserbaufache und dem Seemannsstande angehörige Sachverständige vornehmen zu lassen. Sie mußten sich jedoch mit dem Bescheide begnügen, daß z. Z. kein Anlaß zur näheren Erwägung ihres Projects vorliege, daß jedoch die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals keinesfalls ohne gründliche Prüfung über die Wahl der ihm zu gebenden Linie erfolgen werde, wo dann ihre Ausführungen einer eingehenden Erwägung unterzogen werden würden.

Das Kieler Comité hatte nicht unterlassen, seine Petition an den Reichstag dem Reichskanzler, wie den

preussischen Staatsministern zu übersenden; dies war wohl für jenen der Anlaß zu seiner am 6. April gethanen Anfrage an den Handelsminister nach dem Stande der Sache, und ob es diesem etwa rathsam erscheine, sie als eine Angelegenheit des Reichs zu behandeln. Dieser verneinte die letztere Frage, da er fürchtete, daß eine auf diesem Wege unvermeidliche Heranziehung der seiner Meinung nach ganz uninteressirten süddeutschen Staaten zur Theilnahme an den Kosten des Unternehmens auf Widerstand stoßen und die Ausführung erschweren möchte. Ein Kanal nach Kiel freilich werde, weil nur für die Marine von Wichtigkeit, nicht auf preussische Kosten hergestellt werden können.

Vom Reichstage wurde über die Kieler Petition in der Sitzung vom 14. Juni 1871 verhandelt. Nachdem der Abgeordnete Lefse (Danzig) die Reichsbehörden als diejenige Instanz bezeichnet, die sich jetzt der Kanalsache anzunehmen haben würde, und diese gebeten hatte, sich namentlich der Förderung der Wasserstraßen im Reiche anzunehmen, und der Abgeordnete Dr. Elben aus Stuttgart, Vertreter des vierten württembergischen Wahlkreises darauf hingewiesen hatte, daß man in ganz Deutschland die nationale Bedeutung dieses großen Werkes — des Nord-Ostsee-Kanals — zu würdigen wisse, das ins Leben zu rufen jetzt eine würdige nationale Aufgabe sei, ergriff der Reichskanzler Fürst Bismarck das Wort, um seiner Freude über den Anklang, den das Kanalproject im Hause finde, Ausdruck zu geben und zu versichern, daß die vorübergehende Ruhe, die es gefunden, mehr in den Zeitumständen als in dem verminderten Interesse der verbündeten Regierungen für die Sache gelegen habe. Die Reichs- und namentlich die preussische Regierung hofften, die Zeit und die Mittel des Friedens mit größerem Erfolge als bisher diesem Projecte widmen zu können.

Ohne weitere Debatte wurde die Petition dem Antrage der Petitionscommission entsprechend „mit sehr großer Majorität“ zusammen mit einer denselben Gegenstand betreffenden Petition der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Danzig vom 1. Juni dem Reichskanzler, unter Bezugnahme auf den Beschluss des Reichstages des norddeutschen Bundes vom 10. Juni 1868, zur Kenntniß und Erwägung überwiesen. Dieser überwies beide Petitionen dem Bundesrath, der sie ebenso wie die Lübecker Petition seinen Ausschüssen für Handel und für Seewesen überwies, wo sie anscheinend zu weiteren Anträgen nicht führten. Daß aber der Nord-Ostsee-Kanal außer in dem Reichskanzler auch in dem Kriegs- und Marineminister Grafen v. Roon einen warmen Freund besaß, geht aus dessen Schreiben an jenen vom 20. April 1871 hervor, worin er den Anlaß, daß das Kieler Comité ihm einen Abdruck seiner Petition an den Reichstag übersandt hatte, benutzte, das Kanalproject, „dessen außerordentliche Bedeutung für die Sicherung unserer Küsten wie für unsere Machtentfaltung zur See näher zu erörtern er schon früher Gelegenheit gehabt habe, dem geneigten Interesse und der kräftigen Förderung des Reichskanzlers wiederholt angelegentlichst zu empfehlen.“ Ein ähnliches Schreiben richtete Roon gleichzeitig an den preussischen Handelsminister.