



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Verringerte Aussichten.

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

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 wieder-gekehrt, 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.

Im Herbst dieses Jahres (1871) meldeten sich auch wieder die unermüdlichen Flensburger, die — was hier nachgeholt werden mag — im Frühjahr 1870 auf ihre beharrlichen Anträge, trotzdem ihnen Graf Itzenplitz auf Grund eines sehr gründlichen Gutachtens Lentzes von der Aufwendung von Kosten für eine aussichtslose Sache abgerathen hatte, die Concession zu den Vorarbeiten für ihre Linie Lister Tief-Flensburg erhalten hatten, mit der Bitte um eine Beihülfe von 4000 Thalern zu den Kosten eines gründlichen Nivellements jener Linie. Vor Beschlussfassung über diesen Antrag entsandte der Minister den Oberbauinspector Hagen in Cöslin nach dem Schleswiger Norden zur eingehenden Prüfung der vom Flensburger Comité beschafften Vorarbeiten und der vorgeschlagenen Kanaltrasse selbst und demnächstigen Abgabe eines technischen Gutachtens. Hagen unterzog sich dieser Aufgabe im Frühjahr 1872 und kam in seinem sehr eingehenden Gutachten zu dem Schlusse, daß die Hevermündung keinerlei Vortheile vor der Elbmündung biete, daß aber die Rinne des Heverstroms sich nie so verbessern ließe und nicht so regelmäßig ausgebildet werden könne, daß dem Nord-Ostsee-Kanal eine geeignete Mündung zu schaffen wäre. Daraufhin mußten denn natürlich die Bittsteller abschläg-lich beschieden werden.

Im Jahre 1872 beschäftigte sich zunächst in seiner in Berlin am 31. Januar abgehaltenen General-Versammlung der deutsche nautische Verein mit dem Nord-Ostsee-Kanal und beauftragte seinen Vorstand, an das Reichskanzleramt und den Reichstag das Gesuch zu richten, „den Bau dieses zur weiteren Entwicklung der deutschen Schifffahrt als dringend nothwendig anerkannten Kanals baldigst beschließen zu wollen. Derselbe sei, außer an den Endpunkten, möglichst schleusenlos herzustellen, auch seien möglichst eisfreie Ausmündungen zu wählen.“

Der in Folge des „Milliardensegens“ eingetretene Ueberfluß an verfügbaren Capitalien zeigte sich jetzt auch darin, daß aus Capitalistenkreisen und von verschiedenen Bankfirmen Anerbietungen gemacht wurden, den Bau des Kanals — allerdings mit Unterstützung aus Mitteln des Reichs oder des preussischen Staats — durch eine zu begründende Actiengesellschaft zu übernehmen. Diese günstigen Verhältnisse des Geldmarkts dachte der Minister Graf Itzenplitz für den Nord-Ostsee-Kanal zu benutzen, und offenbar, um die Lage zu klären, fragte er unterm 2. October 1872 beim Reichskanzler an, ob seine am 26. April v. J. ausgesprochene Ansicht, daß der Bau des Kanals St. Margarethen-Eckernförde mit Abzweigung nach Kiel, abgesehen von den für Zwecke der Marine auszuführenden Anlagen, als ein ausschließlich preussisches Unternehmen ins Leben zu rufen sei, den Anschauungen Bismarcks be-gegne. Die Antwort lautete, daß der Kanzler bisher von der Voraussetzung ausgegangen sei, es werde sich für den Kanal, unbeschadet der Interessen der Handelsschifffahrt, eine Richtung finden lassen, die zugleich den Bedürfnissen der Marine völlig genüge und die Kieler Bucht zum Ausgangspunkte habe. Da nach Itzenplitz' Ansicht die Vorzüge einer von Eckernförde nach St. Margarethen auszu-bauenden Kanallinie vom Standpunkte der Handelsmarine

aufser Zweifel stehe, treffe das nicht zu und sei er der Ansicht, daß die Ausführung dieses Kanals von Reichs-wegen nicht zu empfehlen sei, letzterem vielmehr über-lassen bleiben müsse, im Interesse der Marine dem Haupt-kanal einen von Kiel nach Rendsburg auf Reichskosten zu führenden Seitenkanal anzuschließen.

Der abweisende Ton dieses Erlasses mußte bei dem sonst bekundeten warmen Interesse des Reichskanzlers für den Kanalbau auffallen, wenn nicht der Umstand, daß zur Zeit seiner Abfassung Bismarck leidend und mißgestimmt in Varzin sich aufhielt, wie der fernere, daß der Erlaß nicht vom Kanzler selbst, sondern vom Präsidenten des Reichskanzleramts, Staatsminister Delbrück, ge-zeichnet ist, die Annahme rechtfertigte, daß nicht jener, sondern dieser aus dem Erlasse spricht; und daß Delbrück dem Kanal „kühl bis ans Herz hinan“ gegenüberstand, wissen wir schon aus seiner Antwort auf die Bunsensche Interpellation vom 14. Mai 1870 (s. S. 16).

Auf diese halbe Abweisung hin wandte Graf Itzenplitz sich am 22. November j. J. an den Chef der Admiralität General v. Stosch, um sich zu vergewissern, ob, wenn Preußen den Kanal nach dem jetzt als maßgebend für die Handelsschifffahrt feststehenden Lentzeschen Project aus-führen, dessen Dimensionen auch für die neuerdings ge-bauten schweren Panzerschiffe ausreichten, dabei betonend, daß Preußen darüber hinausgehende Anforderungen nicht würde berücksichtigen können, und empfing darauf die beruhigende Antwort, daß jene Dimensionen auch für die tiefgehendsten Panzerschiffe ausreichend seien. Gleichzeitig warf aber Herr v. Stosch die Frage auf, ob nicht die kürz-lich bei der Sturmfluth vom 12./13. November j. J. ge-machten Beobachtungen die Nothwendigkeit von Abschlufs-schleusen auch bei Eckernförde dargethan hätten. Die infolge dessen durch den schon früher genannten Ober-bauinspector Hagen angestellten Ermittlungen führten zu dem Ergebniß, daß wohl eine östliche Abschlufsschleuse, wenn nicht nothwendig, so doch sehr nützlich sein werde; daß man sie aber, da die Kriegsmarine den Ausgang bei Eckernförde nicht wolle, sehr wohl in kleineren Dimen-sionen als die Schleuse an der Elbmündung anlegen könne.

Die günstige Lage des Geldmarktes verschwand schnell; der „wirthschaftliche Aufschwung“ der „Milliardenzeit“ erhielt seinen ersten Stoß durch den Wiener „Krach“, der schnell genug auch seine Wirkungen über das Deutsche Reich hin äußerte und eine Zeit großer wirthschaftlicher Depression als Reaction zur Folge hatte. So war es denn natürlich, daß an einen Bau des Kanals in der Hauptsache mit durch die Auflegung von Actien beschafftem Gelde vorerst nicht zu denken war, und die Freunde des Kanal-baues darauf ihre Hoffnungen setzten, daß die dazu noth-wendigen Summen aus dem noch nicht verwendeten Theil der französischen Kriegsentschädigung hergegeben werden möchten. In der That wurde in der Reichstagssession von 1873 bei der Commissionsberathung des Gesetzentwurfs betreffend den nach dem Gesetze vom 8. Juli 1872 ein-stweilen reservirten Theil der französischen Kriegskosten-entschädigung in Uebereinstimmung mit einer erneuten Petition des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Danzig

beantragt, eine Summe von 30 Millionen Thaler für den Bau eines Nord-Ostsee-Kanals zu verwenden. Wenn nun auch dieser Antrag in der Commission abgelehnt wurde, und auch bei der Berathung des Gesetzentwurfs im Plenum am 23. Juni 1873 nicht wieder gestellt wurde, so benutzte doch in der Abendsitzung desselben Tages der Abgeordnete Lefse (Danzig) die Gelegenheit, bei der Berathung des Marine-Etats für 1874 unter Hinweis auf die dem Bau eines Nord-Ostsee-Kanals so günstigen Worte Bismarcks in der Reichstagssitzung vom 14. Juni 1871 (s. S. 16) anzufragen, wie weit die Vorarbeiten dazu gediehen seien und welche Stellung die Regierungen dem Project gegenüber einnähmen. Der Präsident des Reichskanzleramts Dr. Delbrück antwortete, daß von Reichswegen überhaupt nur ein Anschluß an den Kanal Brunsbüttel-Eckernförde nach Kiel hin ins Auge gefaßt sei. Dieses Project setze also den Bau des Hauptkanals voraus, und wie die Sache damit in Preußen stehe, darüber sei er nicht unterrichtet. Der Abgeordnete Dr. Schleiden (Altona) gab seinem Mißvergnügen über diese Antwort Ausdruck, verzichtete aber auf das offenbar Vergebliche, die Sache jetzt noch weiter zu urgiren; hingegen ergriff, um, wie er einleitend bemerkte, „die sehr großen Erwartungen, die an die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals geknüpft würden, einigermaßen auf das richtige Maß zurückzuführen“, ein Mann das Wort, der zwar selten im Hause sprach, der aber, wenn er es that, der gespanntesten Aufmerksamkeit seiner Zuhörer gewiß war und sicher sein konnte, daß seine Worte auch im figürlichen Sinne nicht ungehört verhallen, der Abgeordnete des ersten preussischen Wahlkreises Memel-Heydekrug, Generalfeldmarschall Graf von Moltke. Er argumentirte so:

- „1. Lentze hat einen für die Marine brauchbaren, östlich in der Kieler Förde mündenden Kanal auf 38 Millionen Thaler veranschlagt; wie inzwischen die Materialpreise und Löhne gestiegen sind, wird er heut 50 bis 60 Millionen kosten.
2. Von den jährlich den Oeresund passirenden Schiffen, deren Zahl auf 40 000 geschätzt wird, wird ein großer Theil, weil der Kanal für sie einen Umweg bedingt, den Kanal nicht passiren.
3. In unserm Norden ist der Kanal mindestens 100 Tage zugefroren, ohnehin hört in der Ostsee im Winter die Schifffahrt auf, und im Hochsommer bei gutem Wetter werden die Schiffe, um die Kanalkosten zu sparen, doch um Skagen fahren.
4. Bleiben also die Aequinoctialzeiten mit ihren Stürmen, wo nun vielleicht eine zu große Zahl von Schiffen den Kanal passiren würden, und wo eben durch die Stürme heftige Strömungen im Kanal entstehen würden, welche die Schifffahrt sehr hemmen und kostspielige Uferbauten nothwendig machen. Eine Schleuse wenigstens im Westen ist unentbehrlich.
5. Das Durchschleusen eines großen Schiffes kostet 1½ Stunden, wenn nun Hunderte von Schiffen vor der Schleuse liegen, geht die ersparte Zeit leicht verloren.

6. Der Kanal würde, da unsere Ostseestädte nach Skandinavien und nach Rußland, unsere Nordseestädte nach England, America u. s. w. handeln, und der Kanal wohl kaum einen großen Schiffsverkehr zwischen Nord- und Ostseestädten hervorrufen würde, nur für Schweden, Rußland, für America, Frankreich u. s. w. gebaut werden. Vielleicht würden sich diese Staaten an den Kosten der Anlage betheiligen; dann würde aber der Kanal international, im Kriege neutral werden müssen, und wir könnten ihn dann für unsere Marine nicht benutzen.
7. Daß wir nach Herstellung des Kanals unsere Flotte nach Belieben von einem Meer ins andere schicken könnten, wird auch nicht immer gehen, da wir in beiden Meeren engagirt sein können. Schiffe wie „Prinz Friedrich Karl“ und „König Wilhelm“ können wir in der Ostsee gar nicht brauchen.

Deshalb: wenn wir für maritim-militärische Zwecke 40 bis 50 Millionen Thaler ausgeben wollen, wollen wir statt eines Kanals eine zweite Flotte bauen.“

Es ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß Graf Moltke nie in seinem Leben seine Deductionen auf so irrigen Grundlagen aufgebaut hat, wie in diesem Falle. Eine Widerlegung zu unternehmen, ist hier nicht der Ort, zudem ist ja die Frage, um die es sich damals handelte, jetzt längst der Discussion entzogen. Aber die Wirkung der Moltkeschen Rede war groß: auf Jahre hinaus war die Agitation für den Kanal lahm gelegt; aus den folgenden fünf Jahren ist nur ein Anlauf dazu, den Kanal wieder aufs Tapet zu bringen, zu verzeichnen: am 7. December 1874 erboten sich zwei Schweizer Ingenieure, Riggerbach und Zschokke in Aarau, einen Nord-Ostsee-Kanal mit den Endpunkten Lübeck und Hamburg derart zu bauen, daß der östliche Ausgang des Kanals in der Neustädter Bucht, der westliche bei Glückstadt läge, besondere Hafeneinrichtungen sollten in Lübeck wie in Hamburg gebaut, die Elbe von Glückstadt bis Hamburg in solchen Stand gesetzt werden, daß sie für große Schiffe gut passirbar wäre; der Reichskanzler möge verfügen, ob ihre Anregung eine zeitgemäße und zutreffende sei. Wie leicht erklärlich, erfolgte der Bescheid des Reichskanzleramts, daß es dem vorgeschlagenen Projecte näher zu treten nicht in der Lage sei. —

Die historische, allen Deutschen werthe Persönlichkeit Moltkes wird es rechtfertigen, wenn gleich hier kurz einige für Moltkes Persönlichkeit wie für seine Stellung zum Nord-Ostsee-Kanal charakteristische Aeußerungen und Züge desselben aus späterer Zeit eingeschaltet werden.

In der Ausschufssitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt, am 17. März 1870, wo das weiter unten zu erwähnende Bartlingsche Project eines Nord-Ostsee-Kanals zur Discussion stand, ergriff auch Graf Moltke das Wort, um unter Hinweis auf die bedeutenden Erdarbeiten, die ein solcher Kanal erforderte, und unter Wiederholung der in seiner Rede vom 23. Juni 1873 oben zu 2 bis 4 und 6 wiedergegebenen Ansichten, dennoch zu versichern, — ähnlich wie er es schon in einem an

Dahlström gerichteten Briefe vom 26. October 1879 gethan — wie er wohl glaube, daß, wenn ein Kanal in beschränkteren Dimensionen von der Elbe bis zur Kieler Bucht mit einem wesentlich geringeren Baucapital hergestellt, und dann die Rentabilität dieser Anlage nachgewiesen werden könne, dieselbe auch aus Privatmitteln zur Ausführung gelangen werde, und wie er weit entfernt davon sei, den Nutzen — auch den militairischen — eines solchen Kanals in Abrede zu stellen; nur gegen den Bau eines großen, viele Millionen kostenden Kanals aus Reichsmitteln habe er sich ausgesprochen.

Im Reichstage sich weiterhin zum Nord-Ostsee-Kanal zu äußern, hatte Moltke keine Gelegenheit: die Sitzungen dieses Hauses im Jahre 1886, wo der Gesetzentwurf betreffend den Bau des Kanals verhandelt wurde, gehören zu den wenigen, denen der stets pflichttreue Mann ohne äußerlich ersichtlichen Grund fern blieb, — und doch ist dieser so klar: für den Kanal zu reden und stimmen vermochte er nicht, da es gegen seine Ueberzeugung gewesen wäre, das Gegentheil zu thun verbot ihm seine strenge Loyalität gegen seinen kaiserlichen Herrn, von dem er wußte, daß er den Kanal als nothwendig betrachtete, ja selbst dafür eingetreten war. — Die Einladung zu der Grundsteinlegung für die Holtenauer Schleuse am 3. Juni 1887 lehnte Moltke ab, weil, wie er dem Staats-Secretair v. Bötticher schrieb, er als Gegner des Kanalbaues sich nicht für „berechtigt“ hielt, an dieser Feier theilzunehmen. Und als er mit des jetzt regierenden Kaisers Majestät am 6. April 1891 — nur 14 Tage vor seinem Tode — den im Bau befindlichen Kanal bereiste, und bei der Frühstückstafel in Königsförde von dem neben ihm sitzenden Allerhöchsten Herrn befragt wurde, was er nun zum Nord-Ostsee-Kanal meine, erwiderte Moltke freimüthig: „Ew. Majestät wissen, daß ich stets ein Gegner des Kanals gewesen bin, und ich würde es auch heut noch sein, wenn er noch zur Frage stünde; da er aber nun einmal gebaut wird, ist es mir interessant, und freut es mich, die Arbeiten daran zu sehen und wahrzunehmen, mit welchem Fleiß und mit welcher Sachkunde und Sorgfalt sie ausgeführt werden.“

Die Dahlströmschen Arbeiten.

Es war der Hamburger Kaufmann und Schiffsrheder H. Dahlström, der zuerst den infolge der Moltkeschen Reichstagsrede auf dem Project eines Nord-Ostsee-Kanals ruhenden Bann brach, und das in Handel und Gewerbe allmählich wiederkehrende Vertrauen für jenes nutzbar zu machen gedachte. Durch diese That wie durch sein unermüdeliches rastloses Bemühen für die endliche Ausführung des Kanals und durch die von ihm beschafften sehr werthvollen Vorarbeiten hat Dahlström seinen Namen für alle Zeiten mit dem nationalen Unternehmen verknüpft.

Unterm 8. November 1878 überreichte Dahlström dem Minister Maybach eine von ihm verfaßte Brochüre, die im März des folgenden Jahres bei L. Friedrichsen in Hamburg auch im Buchhandel erschien: „Die Ertragsfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Schiffahrtskanals“, die sich als ein Beitrag zu der Lentzeschen Denkschrift vom Jahre 1865

charakterisirte, und auf Grund einer statistischen Verarbeitung des Verkehrs im Sunde und im Eiderkanal, einer näheren Erörterung der durch einen Kanal nach dem Lentzeschen Entwurfe erzielten Reiseabkürzung und der dadurch gewonnenen Zeit und einer annähernden Feststellung der event. zu erhebenden Kanalabgabe nachzuweisen suchte, daß bei einer Baukostensumme von rund 90 Millionen Mark — Lentze hatte, wie erwähnt nur 28 192 000 Thaler = 84 576 000 Mark veranschlagt — das Anlagecapital sich gut verzinsen werde. In dem begleitenden Schreiben bemerkte er, daß auf seine Anregung ein Comité, dem erste Handelsfirmen Hamburgs und hochangesehene Namen des Auslandes angehören würden, in der Bildung begriffen sei, das um die Concession zur Ausführung des Lentzeschen Planes durch eine Actiengesellschaft nachsuchen wolle, und gab in einem ferner beigefügten Memorandum der Hoffnung Ausdruck, daß dem Unternehmen eine den Umständen entsprechende Staatsunterstützung zu Theil werden würde.

Der hierauf an Dahlström ergehende Bescheid vom 23. November war nicht eben ermutigend: bis ihm nicht näher nachgewiesen werde, auf welcher Grundlage die Verwirklichung des Projects in Aussicht genommen sei, welche Mittel dazu zu Gebote ständen, und wer als Unternehmer aufzutreten beabsichtige, könne der Minister auf weitere Erörterungen nicht eingehen.

Auch an andere Personen von Bedeutung und Einfluß sandte Dahlström seine Brochüre, an den Reichskanzler, seinen derzeitigen Stellvertreter Grafen Stolberg, den Nachfolger Delbrücks Staatsminister von Hofmann, den Chef der Admiralität General von Stosch u. A. mit der Bitte um Unterstützung bei seinem Vorhaben. Auch an Seine kaiserliche und königliche Hoheit den Kronprinzen sandte er sie mit der gleichen Bitte, der bei dem Minister Maybach Erkundigungen nach den Aussichten des von Dahlström wieder aufgenommenen Planes einziehen ließ. Aus der von diesem erteilten Auskunft erhellt, daß er über den Kanal anders dachte, wie sein 1874 aus dem Amte geschiedener Vorgänger. Dem Unternehmen wurde jede Aussicht auf Erfolg abgesprochen, da die Verhältnisse des Geldmarktes dazu nicht angethan seien und die Finanzlage des Staates nicht gestatte, es mit großen Summen zu unterstützen, auch erscheine die Bedeutung des Kanals in commercieller und maritimer Beziehung nach neueren Feststellungen zweifelhaft. Welche „Feststellungen“ damit gemeint sind, ist nicht recht klar, da Untersuchungen in dieser Beziehung in neuerer Zeit nicht stattgefunden hatten; zur Erläuterung der ausgesprochenen Ansicht werden nur die Anführungen Moltkes in seiner Reichstagsrede wiederholt und schließlichs behauptet, daß ungleich wichtigere Unternehmungen in Ermangelung der nöthigen Staatsbeihilfe noch der Ausführung harren.

Entgegenkommender als der Minister für öffentliche Arbeiten äußerte sich der Chef der Admiralität v. Stosch, der in seinem Dankschreiben vom 12. December 1878 bemerkte, daß es für die Kaiserliche Marine von unzweifelhaftem Werthe sein werde, wenn eine für den Tiefgang der Kriegsschiffe ausreichende Kanalverbindung zwischen