



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Eine neue Schrift in Sachen des norddeutschen Kanals.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

„gegen vier Proc. Zinsen und ein Proc. Tilgung jährlich mit Leichtigkeit Capitale bekommt“, sind nicht umwandelbar, und wir haben schon andere gesehen. Wie leicht kann ein allgemeiner Krieg — dem wir gerade jetzt so nahe gestanden haben und möglicherweise noch stehen — diese Leichtigkeit in die größte Schwierigkeit, ja in Unmöglichkeit verwandeln — und was würden dann die Folgen sein, wenn in solcher Zeit der Staat mit den schwersten finanziellen Verwickelungen sich belastet sähe. Man darf es geradezu Unbesonnenheit nennen, sich freiwillig in eine solche Gefahr stürzen zu wollen.

Weit am meisten überrascht es uns aber, wenn — wie gesagt wird — gerade Mitglieder der liberalsten, fortgeschrittensten Richtung sich für den Eisenbahnbau als Staatsfache aussprechen sollten. Wir können kaum irgendeine Erklärung dafür finden; aber deß sind wir gewiß, daß die Gewalt, die dadurch dem Staate in die Hand gegeben wäre, schwerlich in ihrem Sinne angewendet werden würde. Erinnern wir selbst uns doch, daß ein hochgestellter, jetzt verstorbener Staatsbeamter, als wir ihm unsere Zweifel über die Zweckmäßigkeit der Erwerbung von Eisenbahnen für den Staat aussprachen, mit Nachdruck auf den Einfluß und die Macht hinwies, die aus der Anstellung einer so bedeutenden Zahl von Beamten, und aus den Einwirkungen auf alle Verhältnisse des Verkehrs sich erzielen ließen. Ein solcher Fingerzeig bedarf keiner weiteren Erklärung.

Videant consules ne quid detrimenti respublica capiat!

Eine neue Schrift in Sachen des norddeutschen Kanals.

Unter dem Titel „Der große norddeutsche Kanal zwischen Ostsee und Nordsee“ ist soeben (Kiel, Schweser'sche Buchhandlung) eine Zusammenstellung und Prüfung der verschiedenen Projecte in Betreff der Richtung des Kanals erschienen, welche das von uns in Nr. 26 nach der sturz'schen Broschüre Gesagte ergänzt und theilweise berichtigt, und die wir um so mehr allgemeiner Beachtung empfehlen, als sie offenbar von einem gründlichen Kenner der Verhältnisse, ohne Voreingenommenheit und in klarer Sprache geschrieben ist, so daß auch der nicht technisch Gebildete daraus ein deutliches Bild der Sachlage zu gewinnen vermag*).

*) Was durch verschiedene Beilagen, eine Karte der cimbrischen Halbinsel, eine Uebersichtskarte der Ost- und Nordsee, zwei Kanalprofile und einen Plan des kieler Hafens erleichtert wird.

Das vom preussischen Geheimrath Lenge dem berliner Handelsministerium erstattete und jetzt in die Oeffentlichkeit gelangte Gutachten mindert den Werth der hier angestellten Untersuchung keineswegs. Zwar soll sich das berliner Comité überzeugt haben, daß nur die von Lenge vorgeschlagene Linie Elbe-Öckersförde die großen Ziele des Kanals zu verwirklichen geeignet sei, und die preussische Regierung soll derselben Ansicht sein. Allein wir bezweifeln mit der neuen „Kieler Zeitung“, daß der genannte Techniker selbst, so groß auch sein Wissen und so geschärft sein Auge sein mag, nach einer Prüfung der örtlichen Verhältnisse, die kaum acht Tage währte, geneigt sein wird, jene absolute Unübertrefflichkeit und Unwiderlegbarkeit seines Vorschlags zu behaupten. Wir bezweifeln dies um so mehr, als ihm, wie sein Gutachten beweist, zur Orientirung über die sehr zahlreichen und sorgfältigen Arbeiten seiner Vorgänger auf diesem Gebiet nur ein unvollständiges Material zu Gebote gestanden hat.

Die beste Linie wird — so beginnt unsre neue Schrift ihre Erörterung der Angelegenheit — offenbar diejenige sein, welche 1) den allgemeinen Handelsinteressen am vollständigsten entspricht, 2) die günstigsten Bedingungen für die Herstellung von Kriegshäfen und andern Marineetablissemens darbietet und 3) der Ausführung und Unterhaltung des Kanals die wenigsten Hindernisse in technischer Beziehung entgegenstellt, also die wohlfeilste ist.

Die Handelsinteressen verlangen zunächst sichere Zugänglichkeit für die Endpunkte des Kanals, mithin Lage derselben an möglichst freiem und möglichst lange im Jahre offenem Fahrwasser, sowie sichere Häfen und Rheden an diesen Endpunkten. Ferner ausreichende Tiefe des Kanals auch für die größten Kaufahrer. Dann genügende Speisung desselben auch für den höchst gesteigerten Schiffsverkehr sowie Gelegenheit zur bequemen Anlage von Werften, Docks, Waarendepots u. d. Sodann angemessene Richtung des Kanals, so daß er einerseits die Länge des Seewegs nach Möglichkeit kürzt, andererseits die gefährlichen Stellen dieses Wegs thunlichst zu vermeiden gestattet. Weiter dann möglichst wohlfeile Herstellung, damit die zu erhebenden Durchgangsabgaben nicht zu hoch angesetzt werden müssen. Endlich Sicherung des Unternehmens durch Stellung desselben unter Staatsaufsicht.

Die militärischen Interessen lassen etwa gleiche Forderungen wie die in den ersten vier von obigen Sätzen gestellten erheben, nur muß nach ihnen die Tiefe des Kanals größer sein als nach jenen. Dann kommt hinzu: eine solche Beschaffenheit der Enden desselben, daß an ihnen militärisch vollkommen zu sichernde, hinreichend geräumige Kriegshäfen sammt den dazu gehörigen Werkstätten und Magazinen angelegt werden können, und Sicherung des Kanals mit seinen Marineanlagen durch Staatsverträge, welche das gesammte Werk mit allem seinem Zubehör der Beaufsichtigung einer einheitlichen deutschen oder, wie wir

nach S. 5 im Sinn des Verfassers sagen zu dürfen meinen, der preussischen Oberleitung anvertrauen.

Man sieht sofort, daß die Forderungen des militärischen Interesses theilweise wenigstens mit denen des Handelsinteresses in Widerspruch gerathen können. Ein vortrefflicher Kriegshafen an einem Endpunkte könnte für den Kanal eine Richtung bedingen, welche dem Handelsverkehr weniger zusagt, als eine andere. Oder eine dem Handel besonders nützliche Linie könnte auf Endpunkte führen, welche die Kriegszwecke nicht erfüllen. Hier wird also bei der Wahl der Richtung des Kanals dessen Hauptzweck entscheidend sein.

Bei den für beide Zwecke gleichen Forderungen dagegen muß die technische Untersuchung maßgebend sein, welche sich theils auf die Endpunkte des Kanals, theils auf das Terrain zu erstrecken hat, durch welches derselbe zu führen ist.

Ohne Zweifel wäre ein Kanal ohne Schleußen, ein reiner Durchstich zwischen den beiden Meeren das Erwünschteste, da einerseits bei ihm dem schnellen Durchgang der Schiffe die wenigsten Hindernisse entgegenstehen und keine Stockung eintreten würde und andererseits die Schwierigkeit der Speisung von Schleußen hinwegfiel. Indes ein solcher bloßer Durchstich ist nach der Darstellung unserer Schrift unausführbar.

„Der periodische Wechsel des Wasserstandes bei Ebbe und Fluth an der Nordseeküste bedingt jedenfalls eine Abzugsschleuße an der Westmündung des Kanals, und selbst der nichtperiodische Wechsel der Wasserhöhe in der Ostsee, durch die verschiedenen Windrichtungen veranlaßt und je nach der Lage der östlichen Kanalmündungen mehr oder minder erheblich, dürfte bei einem Durchstiche noch in der Nähe des östlichen Endes einen zweiten Schleußenabschluß nothwendig machen.

Es ist ferner möglich, daß gerade die Kanalrichtung, in welcher ein Durchstich nach der natürlichen Terrainbeschaffenheit am leichtesten ausführbar wäre, den beabsichtigten Zwecken nicht entspräche. Dann wird sich die Frage erheben, ob in einer erwünschteren Richtung ein Durchstich, wenn auch mit erheblich größeren Kosten bewirkt werden kann, oder ob man sich mit der unvollkommeneren Verbindung beider Meere durch einen Kanal mit mehr als einer oder zwei Schleußen begnügen soll.“

Endlich mag als selbstverständlich nur kurz erwähnt werden, daß bei einem Unternehmen von so großer nationaler Bedeutung Localinteressen keinerlei Anspruch auf Berücksichtigung haben.

Nach diesen Gesichtspunkten prüft nun der Verfasser unsrer Schrift die bis jetzt bekannt gewordenen älteren und neueren Projecte, wobei er zu folgenden Resultaten kommt:

1) Die von Christian dem Dritten in der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts beabsichtigte Linie Ripen-Kolding oder Ripen-Hadersleben

ist als hart an der Grenze gelegen und deshalb schwer zu schützen, dann weil ihre Endpunkte für den großen Handel ungeeignet liegen, ganz außer Betracht zu lassen.

2) Aus ähnlichen Gründen ist der Gedanke eines Kanals zwischen Ballum und Apenrade, den der Holländer Pitael dem König Christian dem Vierten vorlegte, zu verwerfen, obwohl die apenrader Bucht schon an sich, dann wegen ihres Zusammenhangs mit der wichtigen Position des alsener Sundes sich sehr zum Flottenhafen empfiehlt.

3) Die Linie Hoyer-Flensburg, 1761 von v. Justi vorgeschlagen, ist, obgleich die flensburger Förde für Kriegszwecke noch günstigere Bedingungen bietet als der apenrader Busen, ebenfalls abzuweisen, weil der Hafen von Hoyer in dem gefährlichen Wattengebiet keinen passenden Einfahrtspunkt abgibt, weil ferner die Ausführung des Kanals für große Schiffe hier im Terrain fast unüberwindlichen Hindernissen begegnen würde, endlich weil von Flensburg aus wieder in der Ostsee das Gebiet der Inseln die Schifffahrt mehr erschwert als bei südlicher gelegenen Häfen. Mehr Beachtung und ausführlichere Prüfung verdient

4) das Project eines Kanals zwischen Husum und Eckernförde, welches, 1849 aufgetaucht, von einem Ausschuss, der aus den Herren Clausen, Jansen und Bruhn bestand, begründet wurde. Der Kanal sollte hiernach von dem mittelst eines Durchstichs mit der eckernförder Bucht verbundenen windesbyer Noor in gerader Richtung nach Westen laufen und in die durch Dampfbagger zu vertiefende Schlei münden. Bis Bustorf wäre er ohne Schleußen und läge im Niveau des Ostseespiegels. Bei Bustorf begönne ein künstlicher Wasserspiegel, und zwar sollte hier die Hebung der Schiffe in einer Doppelschleuße sogleich bis zur vollen Höhe des Kanals, circa 14 Fuß über der Ostsee, stattfinden. Dann ginge der Kanal ohne Unterbrechung durch fernere Schleußen bis Husum, wo eine zweite Doppelschleuße die Fahrzeuge circa 11 Fuß bis zum mittleren Nordseespiegel hinabließe. Die Speisung des Kanals, der Ersatz des beim Durchschleußen verloren gehenden Wassers sollte durch die zu einem künstlichen See aufgestaute Treene bewirkt werden. Die Tiefe des Kanals war auf 22 bis 24, die Breite desselben in der Sohle auf 50, in der Wasserlinie auf 128 angesetzt. Die Schleußenkammern sollten eine Länge von 220 und eine Breite von 50 Fuß erhalten. Das Gebiet zum Sammeln des Speisungswassers wurde auf zehn Quadratmeilen veranschlagt und angenommen, daß von 30 Zoll Regenhöhe 12 dem Kanal zukommen würden, eine Wassermenge, die zu 22,700 Durchschleußungen hinreichen würde. Die Kosten des Ganzen sollten circa zehn und eine halbe Million preussische Thaler betragen.

Diese Linie würde sich nach unserm Verfasser durch ihre Kürze empfehlen, da sie nicht viel über fünf deutsche Meilen lang sein würde. Dagegen reichen

die projectirten Dimensionen für den Kanal und die Schleußen nicht aus, wenn die Wasserstraße für die größten Handels- und Kriegsschiffe passirbar sein soll, sondern dieselbe müßte mindestens eine Tiefe von 25, eine Breite an der Sohle von 62, an der Wasserlinie von 160 Fuß haben, und den Schleußenkammern wäre eine Länge von 380 und eine Breite von 62 Fuß zu geben. Dies aber würde den für die Durchschleuung erforderlichen Wasserbedarf reichlich verdoppeln, dessen Herbeischaffung aus dem Treenegebiet ohnedies zu günstig berechnet ist, und so würden jährlich allerhöchstens 8000 Durchschleuungen stattfinden können, was für den zu erwartenden Verkehr nicht entfernt ausreichend wäre. Wollte man diesem Uebelstande dadurch abhelfen, daß man das Kanalbett tiefer einschneide, so würde dies die Kosten der Anlage beträchtlich erhöhen. Ließe sich diese größere Ausgabe rechtfertigen, so stände der Linie immer noch der Haupteinwand entgegen, der alle an der Westküste nördlich von der Elbmündung endigende Kanallinien in gleicher Weise trifft: sie würde im Gebiete der Wattbildung münden, und überdies liegt vor der Hever bei Husum eine Barre, die bei mittlerem Wasserstande nur Schiffe von 20 Fuß Tiefgang passiren läßt.

5) Aus ähnlichen Gründen ist der 1848 in öffentlichen Blättern besprochne Plan einer Linie Kiel-Tönningen, den neuerdings eine französische Gesellschaft wieder aufgenommen haben soll, und nach welchem man den bereits existirenden Kanal zwischen Kiel und der Eider austiefen und die letztere rectificiren und ebenfalls vertiefen wollte, unpraktisch. Auch bei Tönningen läßt sich der Wattbildung wegen kein für nautische und militärische Zwecke geeigneter Hafen gewinnen. Außerdem aber würde die Vertiefung und Erweiterung des alten Kanals und die Ausbaggerung der Untereider ebensoviel kosten als ein Neubau, aus welchem letzteren Grunde auch von dem verwandten Gedanken

6) einer Linie Kiel-Rendsburg-Brunsbüttel abgesehen werden muß. Dagegen hat

7) das Project eines Kanals zwischen Eckernförde und Büttel, welches 1848 von den Gebrüdern Christensen empfohlen wurde, wieder mehr für sich. Der Kanal würde nach diesem Plan zunächst von Büttel nordwärts bis Grünthal, dann dem Thale der Gieselau folgend bis zur Eider und wieder dieser folgend in die Obereider laufen. Von Schirnau sind zwei östliche Richtungen vorgeschlagen, von denen die eine über Bünsdorf und durch den Wittensee in das windebyer Moor, die andere über Boorde nach dem Goossee gehen und beim Sandkrüge in die eckernförder Bucht münden sollte. Der Marinehafen sollte bei Rendsburg in der erweiterten Eider sein, der Kanal eine Tiefe von 24, eine Sohlenbreite von 68 und einen Wasserspiegel von 150 Fuß Breite haben. An Schleußen waren drei, eine am westlichen, eine am östlichen Ende und eine in der Mitte projectirt, und jede derselben zu 250 Fuß Länge und 50 Fuß Breite. Die Länge des Kanals würde zwischen 11 und 12 Meilen betragen,

die Bespeisung für circa 18,000 Durchschleusungen hingereicht, die Ausgabe für das Ganze sich etwa auf $11\frac{1}{2}$ Millionen Thaler preussisch belaufen haben.

Gegen diesen Plan hat unsre Schrift zuvörderst zum Theil dasselbe wie gegen die Linie Husum-Eckernförde einzuwenden, das heißt, die hier angenommenen Dimensionen müßten, um den Erfordernissen der Gegenwart zu entsprechen, erhebliche Erweiterungen erfahren, und dies würde die Kosten in demselben Maße vermehren. Dann aber ist die Eider bei Rendsburg als Süßwasserreservoir für einen Marinehafen nicht zu empfehlen, und das windebyer Noor hat zwar hohen Werth für Werftanlagen u. d., ist aber als Brackwasserbassin auch nicht viel besser als Winterhafen für die Kriegsflotte. Endlich aber ist auch die Außenrheide Eckernfördes bei Ostwind nicht sicher und müßte als Zuflucht das bei schlechtem Wetter kaum sicher zu erreichende ebenermähnte Noor gelten.

Hierin hat der Verfasser zugleich die Gründe angedeutet, welche das Project, für das er im weitern Verlauf offenbar und, wie uns scheint, in schwer zu widerlegender Weise plaidirt, vortheilhafter erscheinen lassen. Dies ist

8) Die Linie Brunsbüttel-Kiel, über die wir den Verfasser in der Hauptsache mit eignen Worten reden lassen.

„Die von dem kieler Ausschuss für die deutsche Flotte im Jahre 1848 zu 1849 veranlaßte technische Untersuchung, die mit allen Details durchgeführt worden ist, stellte als zweckmäßigste Richtung die Linie: Kiel-Westensee-Vockelholm-Lütjenwistedt-Hanerau-Hohenhörn-Burg durch den Rudensee und zwischen Büttel und Brunsbüttel in die Elbe fest.

Die Wasserhaltung des Kanals, die Dimensionen desselben und die Zahl der Schleusen sind dieselben wie in dem vorigen Project, die Speisung insofern günstiger, als noch das wasserreiche Swentinegebiet mit herangezogen werden kann, also eine größere Frequenz des Kanals zu befriedigen ist. Auch der westliche Endpunkt fällt mit dem der vorigen Linie zusammen, der östliche im kieler Hafen dagegen ist unbedingt weit vorzüglicher, ja es darf behauptet werden, daß die Kosten der fortificatorischen Arbeiten für den Kriegshafen durch die Wahl dieses Ausgangspunktes auf ein Minimum herabgesetzt, also für den Kanalbau gewonnen werden.

An und für sich braucht freilich der Kriegshafen durchaus nicht mit der Kanalöffnung zusammenzufallen, wenn diese nur von jenem aus völlig gedeckt und unter allen Umständen von den Kriegsschiffen erreicht werden kann. Wären diese Bedingungen zu erfüllen und daneben Eckernförde für Handelszwecke günstiger gelegen, so würde es thunlich sein, die Kanallinie Büttel-Eckernförde zu wählen und die kieler Bucht zum Kriegshafen zu machen. Diese Bedingungen dürften indeß schwerlich zutreffen. Ein besondrer Vorzug der eckernförder Bucht für Handelszwecke würde kaum zu nennen sein, außer daß, wenn dort kein Kriegshafen gebildet werden soll, das windebyer Noor zu

Werftanlagen, Magazine u. s. w. vorzüglich geeignet ist. Dies ist entschieden am Kieler Hasen weniger günstig, obwohl auch hier genügender Raum vorhanden ist. Dagegen ist die Deckung einer Kanalmündung bei Eckernförde von Kiel aus, die gesicherte Communication der in Kiel zu stationirenden Flotte mit der Nordsee nicht möglich, es müßte denn geradezu ein Kanalarms von dem Eckernförder Kanal zur Kieler Bucht hin gebaut werden.

Hierdurch werden sich die Kosten, die ohnehin schon größer sein dürften als bei der husum-eckernförder Richtung, erheblich steigern, so daß dem letztern Project mit dem Zweigkanal Eckernförde-Kiel der Vorzug eingeräumt werden müßte, sobald der husumer Hasen genügend herzustellen, die vor ihm liegende Barre in erforderlichem Maße zu beseitigen wäre. Wäre hierauf nicht zu rechnen (der Verfasser glaubt, daß dazu sehr wenig Aussicht ist), so würde unsrer Meinung nach wohl die Linie Büttel-Eckernförde mit dem Handelshafen Eckernförde, mit dem Durchstich Eckernförde-Kiel als Marinekanal und mit dem Kriegshafen Kiel Beachtung verdienen, sobald die genauen technischen Untersuchungen beweisen sollten, daß diese Combination ebenso wohlfeil oder wohlfeiler als die directe Linie Brunsbüttel-Kiel wäre.“

Die Vorzüglichkeit des Kieler Hafens in nautischer und militärischer Rücksicht ist hinreichend anerkannt. Derselbe hat durchgehends eine sehr bedeutende Tiefe, überall vortrefflichen Ankergrund, an seinen Ufern reichlich Raum für Marineetablissemens und eine für Befestigungen vorzügliche Form. Die Erfahrungen über die Dauer des Wintereises sind sehr befriedigend und bestätigen das in Nr. 26 d. Bl. Gesagte nur theilweise. Endlich ist auch die Bucht jenseits Friedrichsort und Möllenort eine sehr gute Außenrède. Es sind nur zwei Einwände bekannt, von denen der eine, 1848 erhoben und dahin gehend, daß die Kieler Förde nicht den genügenden freien Meeresraum vor sich habe, um die Flotte in guter Segelordnung entwickeln zu können, jetzt durch Einführung der Dampfkrast in die Marine ganz beseitigt ist, da Dampfer zur Gewinnung eines bestimmten Courses nicht erst das offene Meer aufzusuchen brauchen. Der andre Einwand, daß von der Kieler Bucht aus die Gefahren der nach Osten gehenden Schiffe beim Durchgang zwischen Fehmarn und der dänischen Inselgruppe nicht vermieden würden, ist den geschilderten Vorzügen der Bucht gegenüber offenbar geringfügig. Das Meer zwischen der holsteinischen Küste und den Inseln ist verhältnißmäßig still, namentlich bei den West- und Südweststürmen, welche die gefährlichsten sind. Dann aber beträgt die geringste, auch für die größten Kriegsschiffe noch fahrbare Breite zwischen Fehmarn und Saaland wenigstens zwei deutsche Meilen, was bei guten Leuchtfeueranlagen gewiß genügen wird, die Schifffahrt vollständig zu sichern.

„Von den nördlichen Kanalprojecten,“ sagt der Verfasser, „halten wir daher das von Kiel nach Brunsbüttel unbedingt für das vorzüglichste.“ Dasselbe hat

nur den Mangel, daß es mehre Schleusen zu erfordern scheint. Doch meint unsre Schrift, wenn diese letztern an die Endpunkte zu verlegen wären und die Zwischenschleuße sich durch tieferes Einschnneiden des Kanals vermeiden ließe, so würde jener Mangel des Kanals durch die sonstigen Vorzüge desselben selbst einem Durchstich ohne diese Vorzüge gegenüber aufgewogen werden.

Ueber die Mehrzahl der übrigen Kanalprojecte müssen wir uns kürzer fassen. Dieselben sind:

9) Die Linie Störmündung-Kiel, die zu Anfang dieses Jahrhunderts von Kieler Magistrat ins Auge gefaßt, später nochmals in Anregung gebracht und von Major Christensen vermessen worden ist. Man dachte sich einen Durchstich von einem Ende des Kieler Hafens nach dem Gute Hammer am Schulensee; von dort sollte das Thal der Schuleneider und der Eider bis zum bordesholmer See verfolgt, dann durch Erweiterung der vorhandenen Verbindung der einfelder See erreicht und schließlich, indem man der Albeck folgte, die Stör gewonnen werden. Man ging hier, wie ein Blick auf die Karte zeigt, dem natürlichen Lauf der Gewässer nach, und es schien nur geringer Nachhülfe zu bedürfen, um einen für die kleine Schifffahrt geeigneten Wasserweg zu schaffen. Da indeß Major Christensen bei dem von ihm für den Flottenauschuß 1848 zu 1849 ausgearbeiteten Projecte Kiel-Brunsbüttel nicht wieder auf jenen Plan zurückgegriffen hat, so ist zu vermuthen, daß er sich überzeugt hatte, der letztere sei für die große Schifffahrt schwer durchzuführen, und dies ist um so eher zu glauben, als der Spiegel des einfelder Sees bei noch nicht drei Meilen directer Entfernung vom Kieler Hafen 64 Fuß über dem mittleren Wasserstande in diesem liegt.

10) Die Linie Alster-Trave, im Jahre 1820 projectirt, jezt aber nicht mehr in Betracht zu ziehen, weil bei ihr nur an merkantile Zwecke gedacht wurde und die Elbe oberhalb Glückstadt für große Schiffe nicht zu passiren ist.

11) Ein Kanal von Brunsbüttel nach Haffkrug an der neustädter Bucht, 1860 von dem Ingenieur Hansen vorgeschlagen, jezt ebenfalls nicht mehr der Concurrenz mit andern Plänen fähig, da die von der dänischen Regierung vorgeschriebenen Bedingungen für das Unternehmen eine Länge von 14 Meilen, 7 Schleusen und die ungeheure Summe von 46 bis 47 Millionen Thalern erforderten, wobei immer nur an einen Weg für Handelsschiffe gedacht wurde.

12) Die Linie Störort-Hemmelsdorfer See, die wir mit unsrer Schrift wieder ausführlicher prüfen, da sie in der That Manches für sich hat und deshalb auch von Sturz in seiner Broschüre adoptirt worden ist. Nach diesem Plan würde der Kanal in möglichst gerader Richtung von Störort nach Bramstedt führen, dann nach-Süden biegend der schmalfelder Au folgen und über Schmalfeld, Bentfurt, Bredenbekshorst und Sievershütten in das Trave-

gebiet gehen, nämlich über Dehring und Idstedt an die Nordbette. Von hier wollte man sodann die Trave bei Oldesloe erreichen und diesen Fluß bis hinter Lübeck, so lange er seinen nördlichen Lauf fortsetzt, zum Kanal vertiefen und umgestalten. Von der Stelle an, wo die Trave nach Osten umbiegt, sollte der Kanal dann in den hemmelsdorfer See geführt und dieser letztere durch einen kleinen Durchstich bei Niendorf mit der Ostsee verbunden werden.

Nähere technische Untersuchungen über die ganze in Vorschlag gebrachte Linie, die eine Länge von etwa 16 Meilen haben würde, liegen nicht vor, und so muß es dahingestellt bleiben, ob die Erwartung derer, die sie befürworten, daß sich hier ein Kanal mit nur zwei Abzugsschleußen schaffen läßt, sich bestätigt. Wenn man in dieser Beziehung daran erinnert, daß zwischen den Gebieten der Stör und Trave in dem 1525 angelegten Alsterkanal schon einmal eine Wasser-Verbindung existirt habe, so bezweifelt unsre Schrift, ob jener Kanal jemals befahren worden. Jedenfalls ist die zu überwindende Erhebung des Landes eine sehr bedeutende. Außerdem hatten dieser Linie andere erhebliche Mängel an. Erstens wird der Bau derselben schon wegen ihrer Länge — sie ist gerade dreimal so lang als die zwischen Husum und Eckernförde — sehr große Kosten, nach Sturz wenigstens 70 Millionen Thaler, verursachen. Dann aber erweckt der hemmelsdorfer See Bedenken. Derselbe hat allerdings eine Oberfläche von etwa 2000 Morgen und theilweise eine beträchtliche Tiefe, die auf einem Raume von 350 Morgen über 30 Fuß beträgt. Allein dieses schöne Wasserbassin kann mit seinem Süßwasser höchstens als ein guter Binnenhafen betrachtet werden, zumal es eine schlechte Rhede vor sich hat und von dieser aus nur durch den schmalen künstlichen Durchstich erreicht werden kann. Es würde sich hier nur das Verhältniß bei Eckernförde und zwar noch ungünstiger wiederholen, da das windebyer Noer gleich geräumig, aber von gleichmäßigerer Tiefe als der hemmelsdorfer See ist, als ferner die eckernförder Bucht eine besser geschützte Rhede darbietet wie der neustädter Busen, und als jene einen guten, diese aber einen so schlechten Ankergrund hat, daß die Schiffe vor Anker treiben. Es würden hier also zu den Kanalkosten noch die unzweifelhaft sehr hohen Ausgaben für einen Außenhafen kommen, und bei alledem würde man weder in nautischer noch in militärischer Hinsicht ein so günstiges Ergebnis für den östlichen Hafen des Kanals erzielen als bei Kiel mit verhältnißmäßig geringen Kosten.

„Wir würden,“ so schließt der Verfasser unsrer Schrift seine Beurtheilung der zwölf Kanalprojecte, „da wir auf die politische Bedeutung der Kanalanlage eine ebenso großes Gewicht wie auf die commerzielle legen, geneigt sein, die vier Linien, die uns der Aufmerksamkeit vorzüglich werth zu sein scheinen, so zu ordnen, daß wir dem Project Kiel-Brunsbüttel, wenn es technisch durchführbar ist, den Vorzug einräumten und erst, wenn sich hier unüberwindliche Schwierigkeiten zeigen sollten, auf die Linien Büttel-Eckernförde, allenfalls Husum-

Eckernförde (beide mit dem Hülfskanal Eckernförde-Kiel) und zuletzt auf die Linie St. Margarethen oder Störort-Bramstedt-Oldesloe-Neustädter Bucht reflectiren würden.“

Der Verfasser beweist dann, daß das Unternehmen nicht über Deutschlands Kräfte geht, und giebt darauf an, wie er sich die Betheiligung des Staats an demselben vorstellt. In ersterer Beziehung sagt er, daß den Kanal jährlich mindestens 20,000 Handelsschiffe passiren werden, die mit ihrer Ladung einen Asscuranzwerth von mindestens 500 Millionen preußischen Thalern repräsentiren. Von diesem Werth kann eine Kanalabgabe erhoben werden, welche den Schiffseignern und Frachthinhabern noch Vortheil gewährt, weil die Asscuranzprämie bei der Schifffahrt durch den Kanal viel kleiner sein wird als bei der gefährlichen Fahrt um die cimbrische Halbinsel, und weil dazu noch eine erhebliche Zeitersparniß tritt. Die Ersparniß allein an der Asscuranzprämie ist auf 1 Procent berechnet worden, und so wäre eine Kanalabgabe von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Procent des Schiffs- und Ladungswerthes nicht zu hoch gegriffen. Nehmen wir nur $\frac{1}{2}$ Procent, so würde die Kanalabgabe eine jährliche Einnahme von $2\frac{1}{2}$ Millionen Thalern liefern. Berechnen wir die Betriebs- und Unterhaltungskosten des Kanals zu 20, allerhöchstens 40 Procent der Bruttoeinnahme und ziehen wir diese Kosten von letzterer ab, so haben wir eine fünfprocentige Verzinsung eines Capitals von 30 bis 40 Millionen Thalern. Eine Actiengesellschaft, welche bis zu dieser Höhe sich bei dem Unternehmen betheiligte, könnte hiernach um so mehr auf gute Zinsen rechnen, als der Kanal den bisherigen Verkehr außerordentlich steigern und allmähig eine weit größere Anzahl von Schiffen als oben angenommen wurde, den neuen Wasserweg benutzen wird.

Der zweite Theil der Kosten, der durch die militärischen Zwecke des Kanals veranlaßt wird, die Ausgaben für Marineetablissemments, Festungswerke, den etwaigen Seitenkanal Eckernförde-Kiel u. d. würde nach des Verfassers Meinung durch Staatsbeiträge in Deutschland aufzubringen sein, wobei aber wegen der Höhe der Beiträge eine billige Rücksicht darauf zu nehmen wäre, welche Staaten von dem Kanale vorzüglich Vortheil haben würden. „Es könnte z. B. so gehalten werden, daß für die Fortificationsarbeiten die Kosten ebenso wie für den Bau der Bundesfestungen gleichmäßig im deutschen Bunde repartirt würden, größere Hafenarbeiten dagegen, welche der privaten Baugesellschaft nicht sämmtlich übertragen werden sollten, von den vorzugsweise beim Seehandel interessirten Staaten auszuführen wären, welche wohl auch in stärkerem Verhältnisse zu den eigentlichen Ausgaben der zu schaffenden deutschen Kriegsmarine, dem Schutze des Seehandels, beizutragen verpflichtet sein würden.“

Die verhältnißmäßig stärkste Besteuerung für diese Zwecke würde Schleswig-Holstein zu tragen haben, weil demselben durch die Kanalanlage die allergrößten materiellen Vortheile zugewendet werden. Demnächst würden Preußen, Mecklen-

burg und Lübeck besonders interessirt sein, deren Ostseehäfen eine viel höhere Bedeutung erhalten, ja die durch den Kanal in den Stand gesetzt werden, mit den Nordseehäfen in Concurrenz zu treten. In dritter Reihe würden die deutschen Nordseestaaten stehen, denen der Kanal jedenfalls einen lebhaften Handelsaufschwung und dann die endliche energische Gründung einer Kriegsmarine Sicherheit des Handels bringt.

Es würde uns so nicht unbillig erscheinen, wenn die am wenigsten interessirten deutschen Küstenstaaten zu den erwähnten Ausgaben ein Simplum, die stärker interessirten zwei Simpla und Schleswig-Holstein drei bis vier Simpla nach Kopfszahl beizusteuern hätten.“

Schließlich zeigt die Schrift, daß das Unternehmen in seiner technischen Unterhaltung unter dauernder Ueberwachung des Staates stehen muß. Allerdings ist es billig, sagt der Verfasser, daß, wenn private Mittel ein industrielles Werk ins Leben rufen, auch den Privaten dessen Führung überlassen wird, von der die Rente des aufgewendeten Capitals wesentlich abhängig ist. Andererseits aber kann der Staat es den Privaten nicht überlassen, ein solches Werk, von dessen jederzeit vollkommener Instandhaltung die Existenz des Staates abhängig sein kann, allein zu verwalten. So erwünscht es daher ist, daß den Actionären des Kanalunternehmens möglichst liberale Bedingungen gestellt werden und die Selbstverwaltung möglichst wenig gehindert wird, so nothwendig ist es, daß eine staatliche Oberaufsicht in genau bestimmter Weise festgestellt wird.

Wie die politisch-militärische Betheiligung Deutschlands geregelt werden soll, untersucht die Schrift nicht. Doch enthält sie Andeutungen, denen wir in der Meinung, daß wir richtig zwischen den Zeilen lesen, durchaus beipflichten können.

Wir freuen uns in dem Verfasser zugleich einen guten Patrioten, d. h. einen solchen begrüßen zu können, der über das zukünftige Verhältniß Schleswig-Holsteins zu Preußen sich richtige Vorstellungen gebildet hat. Wir haben Ursache zu glauben, daß er in dieser Hinsicht mit den Ansichten der neuen „Kieler Zeitung“ übereinstimmt, die in den Aufsätzen ihrer Probenummern, welche ihr politisches Glaubensbekenntniß aussprechen, dem Anschluß der Herzogthümer an Preußen warm das Wort redet. Wenn er in der Einleitung seiner Schrift sagt, daß die drei Hauptfragen der Herstellung der Wehrhaftigkeit Schleswig-Holsteins, des Eintritts der Herzogthümer in den Zollverein und des großen Kanals die Schleswig-Holsteiner besonders auf Preußen hinweisen, so glauben wir dies namentlich aus jenen Aufsätzen ergänzen zu dürfen, mit deren Erwähnung wir das Blatt zugleich unsern Lesern zu empfehlen hoffen. Es heißt da ungefähr, nachdem von der Nothwendigkeit die Rede gewesen, daß sich in Schleswig-Holstein eine öffentliche Meinung darüber bilde, welche Stellung die

Herzogthümer in Deutschland einzunehmen haben: Die Meisten leben in den Tag hinein, sie denken, es genüge, wenn wir nur unsern Herzog bekommen, später werde sich alles Andere wohl von selbst finden. Indes so verhält sich die Sache nicht. Wenn die Mittel- und Kleinstaaten Deutschlands die Anerkennung des Herzogs hätten durchsetzen können, so wäre die Constituirung eines Kleinstaats Schleswig-Holstein in der Weise aller übrigen Kleinstaaten möglich gewesen. Sie besitzen aber nicht die Macht dazu. Gegenwärtig ist die Anerkennung des Herzogs in Deutschland von den beiden Großmächten abhängig und vor allem von Preußen. Daher scheint uns der Weg des Particularismus unmöglich zu sein, und es bleibt nur entweder die Annexion oder der Anschluß an Preußen übrig. Wenn dieser nicht gelingt, so droht jene. Die Annexionspolitik gewinnt überall um so viel mehr Anhänger und wird unausbleiblicher, je weniger man sich entschließt, auf dem Wege des Anschlusses an Preußen vorzugehen.

Wir fügen dem hinzu, daß die Zeit des Balancirens zwischen den Parteien und des vagen Redens von Opfern, die man Deutschland bringen wolle, von deutscher Gesinnung, die bekanntermaßen jetzt alle Welt haben will, vorbei und die Zeit der Wahl gekommen ist.

An einer andern Stelle sagt das kieler Blatt: „der innige Anschluß der Herzogthümer an Preußen ist eine politische Nothwendigkeit.“ „Wollen wir uns klar machen, in welcher Form der Anschluß stattzufinden haben wird, so sind uns durch die thatsächlichen Verhältnisse wie durch die von der nationalen Partei schon vor Jahren aufgestellten Grundsätze einige wesentliche Anhaltspunkte gegeben. Der Krieg von 1864 hat wiederum gelehrt, daß Preußen durch einen beinahe fünfzigjährigen Frieden von der rastlosen Schlagfertigkeit, die es in den Befreiungskriegen bewährt, nichts verloren hat. Diese Schlagfertigkeit zu erhalten und möglichst zu schärfen hat nicht nur Preußen, sondern ganz Deutschland, vor allem aber, aus naheliegenden Gründen, Schleswig-Holstein ein besonderes Interesse.

Und wer wollte läugnen, daß die Herzogthümer die Mittel dazu besitzen. Schleswig-Holstein hat in den Jahren 1850 und 1851 unter schwierigen Verhältnissen eine Armee von mehr als vierzigtausend Mann gegen den Feind gestellt und unterhalten. Es würde jetzt, wenn ungetheilt, im Nothfalle dasselbe vermögen und jedenfalls einen guten Theil dieser Macht stets schlagfertig erhalten können. Dazu würde aber gehören, daß man sich an die erste deutsche Militärmacht anlehnte und in geeigneter Weise dafür sorgte, daß die Bundesgenossenschaft zwischen dem preussischen und dem künftigen schleswig-holsteinischen Heere fester und inniger geknüpft würde, als die Kriegsverfassung des deutschen Bundes es bedingt. Eine schleswig-holsteinische Armee von der oben angeführten Kriegsstärke, befehlet von dem kriegerischen Geiste, der das preussische Heer aus-

zeichnet, mit allen Vorzügen der Bewaffnung und Ausbildung, deren sich die preussische rühmen darf, gestützt auf das wiederbefestigte Rendsburg und eine genügende Küstenbefestigung, wäre in der That eine so wesentliche Verstärkung der norddeutschen Wehrkraft, daß es nur des Hinweises darauf bedarf, um die Vortheile eines Anschlusses an Preußen in militärischer Beziehung einleuchtend zu machen.“

Andreas Hofer.

2.

Während Hofer und seine Genossen so Tag für Tag ohne irgendeine Ahnung dessen, was bevorstand, dahinlebten, verbreitete sich plötzlich am 12. October ein Friedensgerücht, wornach Tirol und Salzburg an den Erzherzog Ferdinand kommen sollten. Diesem widersprachen aber andere Nachrichten, namentlich eine Mittheilung aus dem Hoflager zu Lötis, daß zwei Deputirte um Subsidien nach England abgereist seien und Oberstlieutenant Leiningen sich die Rückkehr nach Tirol beim Kaiser erbeten habe.

Gleichwohl wurde der Friede am 14. zu Wien abgeschlossen, und schon am 16. rückte der französische Divisionsgeneral Graf Drouet d'Erlon von Reichenhall über Meleck, wo seine Truppen Speckbacher umringten und in die Flucht trieben, gegen das Unterinnthal vor. Der eben angelangte österreichische Kriegskommissär v. Roschmann, der vom Friedensabschluß keine Kunde hatte, rieth noch immer zur Fortsetzung der Feindseligkeiten, allein das flüchtige Sturmvolk wollte nicht mehr Stand halten. Alles floh nach dem vielbewährten Stützpunkt am Berg Isel, und Hofer selbst zog sich dahin aus Innsbruck am 21. October zurück.

Getrennt von den Räten der Landesadministration, welche in Innsbruck zurückblieben, wurde er nun der Spielball der widersprechendsten Einflüsse. Haspinger und Donei kämpften wechselweise um die Herrschaft. Der Kapuziner war soeben von einem mißglückten Zuge gegen General Rusea aus Kärnthen zurückgekehrt und stachelte Hofer fortwährend zu nutzlosen Feindseligkeiten. Donei, dem der Obercommandant am 14. October „die unumschränkte Vollmacht ertheilte, bei allen Greyzcompagnien, Oberkeiten und Decanaten durch brüderliche Eintracht die gute Sache zu fördern,“ war anfänglich nach Unter-