

# Slesvigske kanalplaner i det 19. århundrede

Af N. H. Jacobsen

Fhv. rektor, dr. phil. N. H. Jacobsen, Haderslev, har tidligere beskæftiget sig med hertugdømmets Slesvigs trafikforhold. I Sønderjyske Årbøger 1971 bragtes beretningen om jernbaneprojektet Åbenrå-Haderslev-Årøsund fra 1844, som aldrig blev realiseret, i 1975 skildredes på grundlag af samtidens debat i presse og pjecer opbygningen af det nordslesvigske jernbanenet før 1864, og i 1976 fortsattes med debatten omkring udviklingen i jernbanenet 1864 - 1920. I denne artikel tager N. H. Jacobsen fat på de kanalplaner, som var fremme i sidste halvdel af 1800-tallet om at forbinde Nordsø og Østersø med en kanal gennem hertugdømmets sydlige del. Det fremgår af artiklen, at det ikke altid var økonomiske interesser, men snarere flådepolitiske og endog nationalpolitiske interesser, der lå bag planerne.

## *Indledning*

Den 18. okt. 1784 sejlede det nybyggede og flagsmykkede skib »Rendsborg« som det første fartøj ind i Den slesvig-holstenske kanal's Frederikssluse ved Holtenau. Herved markeredes ikke alene, at denne kanal - eller »Ejderkanalen«, som dens officielle navn var fra 1853<sup>1</sup> - nu var åbnet for gennemsejling, men også at dermed var indledt en helt ny æra for skibsfarten mellem Nordsøen og Østersøen.

Fuldførelsen af dette imponerende arbejde, der var blevet påbegyndt i april 1777, betød, at søgående skibe med en lasteevne på indtil 260 tons<sup>2</sup> nu ville kunne sejle fra Østersøen til Nordsøen ad den 34 km lange og ca. 3,5 m dybe kanal fra Kieler Fjord til Rendsborg og derfra ad den uddybede Ejder til nordsøhavnen Tønning.

Med åbningen af Ejderkanalen var virkeliggjort de drømme, som man igennem århundreder havde haft om, at der ved roden af den jyske halvø kunne blive bygget en vandvej, ad hvilken søgående skibe kunne finde en kort og bekvem vej fra Østersøen til

Nordsøen. Ganske vist havde der igennem ca. 400 år eksisteret en kanal mellem disse to have, nemlig den 94 km lange Stecknitz-Kanal fra Lauenborg ved Elben til Lübeck; men denne kanal, hvis formål først og fremmest havde været at lette Lüneborg-saltets udskibning til Østersø-området<sup>3</sup>, kunne kun besejles af pramme, der kunne laste 7 - 8 tons, og hvis dybgående ikke var mere end 35 cm. Dette nødvendiggjorde naturligvis, at der i Lübeck måtte foretages en omladning fra kanalfartøjet til søgående skibe.

Hertugdømmerne kunne nu med berettiget stolthed konstatere, at de med Ejderkanalen havde fået et kanal anlæg, »som intet kulturfolk tidligere har haft«<sup>4</sup>, og professor Chr. Olufsen, der selv havde arbejdet ihærdigt for et kanal anlæg fra København til Korsør<sup>5</sup>, udtalte, at »for Christian VII's Danmark var Ejderkanalen et større værk, end den berømte »Canal du Midi« (Languedoc-kanalen fra Toulouse ved Garonne til Sète ved Middelhavet) var det for Ludvig XIV's Frankrig«<sup>6</sup>.

Men selvom Ejderkanalen ved sin fuldførelse vel nok var den mest moderne kunstige vandvej i verden, og trafikken på den hurtigt blev ganske betydelig, så viste det sig snart, at den ikke var tilstrækkelig. Antallet af gennemsejlinger på kanalen var ganske vist i det store og hele – bortset fra årene med kontinentalspærring og krigsårene – jævnt stigende lige til henimod slutningen af det 19. årh., men hertil må bemærkes, at efterhånden var ca. halvdelen af denne kanaltrafik fartøjer fra selve kanalområdet<sup>7</sup>. De større skibe måtte stadig tage vejen omkring Skagen. Der skulle da heller ikke gå mange år, før der begyndte at fremkomme planer om en ny kanalforbindelse mellem Nordsøen og Østersøen. I 1804 var der således blevet planlagt en kanal, der fra Elben skulle føres til Ejderen og Ejderkanalen, og den danske regering var meget interesseret i, at dette projekt blev virkeliggjort. Så sent som i 1811 afgav den nedsatte kommission en betænkning, hvor det blev foreslået, at den påtænkte kanal, der skulle være 3,5 m dyb, skulle udgå fra den nedre del af Ejderen, ca. 18 km vest for Rendsborg, for derfra at gå gennem Ditmarsken til Brunsbüttel ved Elbmundingen. Men krigsårene og de vanskelige økonomiske forhold frem til omkring 1820 lagde uovervindelige hindringer i vejen for virkeliggørelsen af denne kanalplan. Kommissionen foreslog endog selv, at man »på grund af materialernes kostbarhed og mangelen på

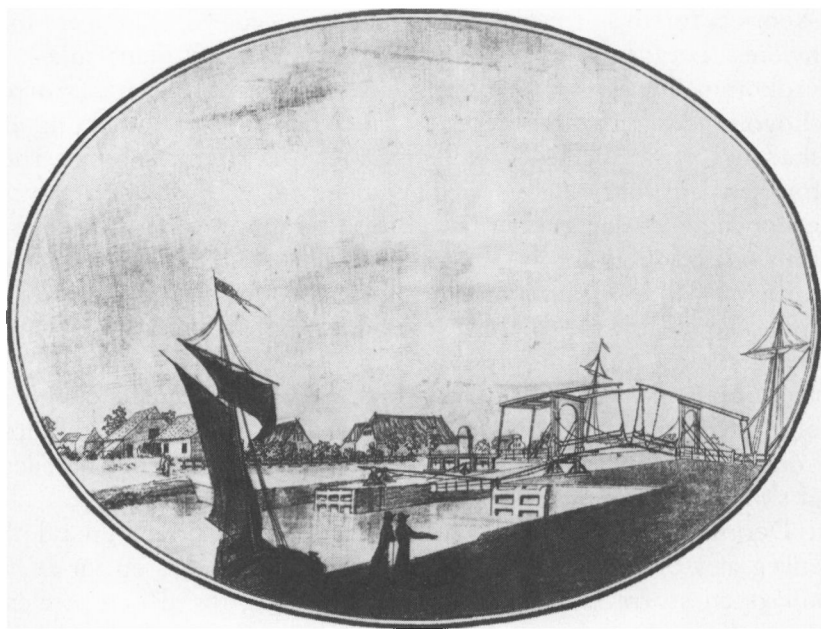


Fig. 1. Sluse i Ejderkanalen, muligvis ved Kløvensiek. Ejderkanalen, der blev indviet i 1784, havde ialt seks sluser. De var efter datidens forhold meget moderne, idet sluserne fyldtes og tømtes gennem kanaler indbygget i slusesidernes murværk og ikke ved hjælp af skodder i sluseportene, jfr. Aage Rasch: *Ejderkanalen*. Åbenrå 1978, s. 118-125. Radering fra H. A. Grosch: *Sammlung der Canal Gegenden*, bd. 2, u.å. (Det kgl. Bibliotek).

arbejdskraft« foreløbig udsatte sagen. I virkeligheden tvivlede man allerede på dette tidspunkt på muligheden for at kunne gennemføre et så mægtigt foretagende<sup>8</sup>.

### Kanalplanerne og drømmen om en tysk flåde.

Efter Ejderkanalens fuldførelse var det i begyndelsen af det 19. årh. først og fremmest spørgsmålene om anlæg af kanaler af mere lokal interesse, der ofte blev debatteret livligt i hertugdømmerne. Især i tiden indtil omkring 1820 fremkom der så mange forslag til anlæg af sådanne kanaler, at kanaldirektionen i København i august 1804 så sig foranlediget til at tilstille samtlige amtmænd i hertugdømmerne et spørgeskema omfattende 11 spørgsmål, hvoraf det tydeligt fremgik, at der var tale om anlæg af kanaler af rent lokal art. I

skemaets første spørgsmål udbad man sig således oplysninger om, hvilken betydning, man mente, at et eventuelt kanal anlæg i vedkommende egn ville have for f.eks. afsætningen af træ fra større skovområder, samt for anlæg af fabrikker eller for afledning af skadeligt vand. Ligeledes skulle man på et kort angive punkterne for kanalens begyndelse og dens afslutning. De fleste af amt-mændene gik i deres svar til direktoratet ind for anlæg af kanaler, som – da landevejene ofte var meget dårlige – kunne være med til at forbedre landets samfærdselsforhold. At dette synspunkt har spillet en meget stor rolle her fremgår også af, at der i det nævnte spørgeskema ønskes oplysning om, hvorvidt et kanal anlæg i vedkommende egn skulle have forbindelse med havet, eller om man blot havde tænkt sig, at det skulle betyde en lettelse af den indre kommunikation, samt om den ønskede kanal skulle kunne besejles af skibe, eller om den kun var beregnet til pramfart.<sup>9</sup>

Derimod var der i disse år mere stilhed om planer, der gik ud på anlæg af større kanaler. Men i 1848 blussede interessen for at få anlagt en større kanal tværs igennem Slesvig for alvor op. Den væsentligste årsag hertil var, at man ved den netop udbrudte krig fra tysk side havde følt det smertelige savn af en flåde, og at man samtidig var klar over, at en nord-østersø-kanal var en absolut nødvendighed for, at en sådan flåde helt kunne opfylde sin bestemmelse.

Den preussiske sejr ved Slesvig den 23. april 1848 bevirkede, at de danske tropper blev nødt til at forlade hertugdømmet Slesvigs fastland. Den provisoriske regering, der var blevet dannet den 24. marts, begyndte straks herefter at udstede en række nye forordninger og sætte arbejder, der var af særlig betydning for den nye regering, igang. Et af disse var planen om at få bygget en kanal, der fra Husum skulle gå over byen Slesvig til Ekernefærde. Om denne kanalplan skrev vandbygningsdirektør E. R. Grove, Husum, i en indberetning, som han den 13. dec. 1859 sendte til ministeren for hertugdømmet Slesvig, baron Blixen Finecke: »Det er bekendt, at hertugen af Augustenborg i 1848 hos digeinspektør Petersen lod udarbejde planen til en kanal imellem Husum og Ekernefærde efter en sådan målestok, at en eventuel tysk flåde kunne passere derigennem, af den anførte grund, at Øresundet var at betragte som »hermetisk« lukket for en sådan flåde i krigstid.«<sup>10</sup>

Der blev nedsat et udvalg af mænd fra de tre byer, som kanalen skulle berøre, og allerede den 23. juli 1848 fik dette udvalg den provisoriske regerings tilladelse til at lade foretage det nødvendige nivellement af den skitserede kanallinie. At det var de militære hensyn, som man særlig havde haft i tankerne ved dette kanalbyggeri, fremgår også tydeligt af et lille skrift, som allerede den 18. maj 1848 blev udsendt af byen Slesvig, og som bar den korte, men meget talende titel: »Deutsche Flotte - Deutsche Kanal«. Det blev dog meget stærkt betonet, at en sådan kanal ikke alene ville betyde, at en kommende tysk flåde ville kunne blive en enhed, selvom en del af den lå i Nordsøen og en anden del i Østersøen, men at den også ville blive af betydning for den nordtyske søgående sejlads og for kystskibsfarten.

Dette fremgår også af et skrift, som et udvalgsmedlem udsendte i 1848.<sup>11</sup> Heri påpeges det indledningsvis, hvorledes det under den hidtil forløbne del af krigen med Danmark havde vist sig, at savnet af en tysk flåde var blevet følt meget stærkt. Dette må siges at være forståeligt, når man betænker, at den preussiske marine ved udbruddet af krigen i 1848 kun ejede tre skibe - en sejlkorvet og to kampjoller.<sup>12</sup> Dette havde bevirket, at der overalt i de tyske lande nu blev indsamlet store beløb til bygningen af en tysk flåde. Hvor nødvendigt dette var, udtrykkes ganske malende i en betænkning fra den marinekommission, der den 4. april 1848 var blevet nedsat af forbundsagen i Frankfurt.<sup>13</sup> »Mere levende end nogensinde tidligere«, hedder det her, »føler hele Tyskland i dette øjeblik mangelen af en egen sømagt. Thi selvom dets sejrige hær uopholdeligt er trængt frem mod Bæltet, så står det alligevel ikke i dens magt at overskride dette. Den slagne modstander har trukket sig tilbage til øen Als - en tysk ø - og vi kan ikke komme ham til livs der ... Med et par enkelte krydsere blokerer danskerne vore udstrakte kyster, og det er lykkedes dem at tilføje vores blomstrende handel alvorlige slag. Vi kan ikke hindre noget«.

Forbundsagens marinekommission fastslår, at det navnlig må dreje sig om anskaffelse af kanonbåde,<sup>14</sup> som først og fremmest skulle sættes ind på at forsvare kysterne. Men for at en sådan tysk flåde skulle kunne få så stor betydning som muligt, ville det være af »uvurderlig værdi«, at der blev bygget en kanal fra Nordsøen til Østersøen. »For Tysklands flåde er en sådan - under tysk

herredømme beliggende – kanal uomgængelig nødvendig, og for den tyske handel vil den være af den største betydning«. <sup>15</sup>

Da man altså kun tænkte sig en krigsflåde af mindre fartøjer, var det ret beskedne krav, man dengang stillede til en kommende kanal, men hvorvidt Ejderkanalen »ved en overordentlig ringe bekostning« kunne forbedres så meget, at den kunne benyttes af marinen, var så et ganske andet spørgsmål. <sup>16</sup> Den gamle kanal var på store strækninger ikke bred nok, og dybden var for lille. Men en eventuel udbygning måtte – ganske bortset fra de meget store omkostninger ved udbygning af samtlige sluser – forkastes på grund af de talrige bugtninger, som karakteriserer Ejderens nedre løb.

Også i Kiel var der allerede i marts 1848 blevet nedsat et udvalg, hvis hovedopgave bestod i at arbejde for grundlæggelsen af en tysk flåde ved bygningen af kanonbåde. Ved siden heraf skulle udvalget arbejde for bygningen af en kanal, der svarede til de behov, som en krigsflåde måtte stille. <sup>17</sup> Udvalgets arbejde resulterede i en udtalelse om det ønskelige i, at der blev foretaget indgående tekniske undersøgelser af fire kanalprojekter, nemlig:

1. Ejderkanalen, der skulle udvides og føres videre til Elben.
2. En kanal fra Kiels havn til floden Stør og videre til Glückstadt.
3. En kanal fra Ekernefærde til Elben.
4. En kanal fra Kiel til Brunsbüttel.

Men hertil kom så det ovenfor nævnte projekt om anlæg af en kanal fra Husum til Slesvig og derfra videre til Ekernefærde. Kun denne kanal vil blive nærmere omtalt i det følgende.

## Projekter om kanelanlæg Husum – Slesvig – Ekernefærde.

### *1. Digeinspektør Petersens projekt 1848.*

Tanken om at bygge en kanal fra Husum til Slesvig var allerede i 1761 blevet fremsat af den tyske økonomiske forfatter J. G. H. v. Justi, <sup>18</sup> og en lignende plan kom stærkt i forgrunden, da den danske regering var begyndt at interessere sig for kanelanlæg i disse egne. Den 31. december 1773 udstedtes en kabinetsordre om slesvigske og holstenske kanelanlæg. <sup>19</sup> Den gav anledning til, at general Wegner, som var sendt til Slesvig for at undersøge, hvorledes

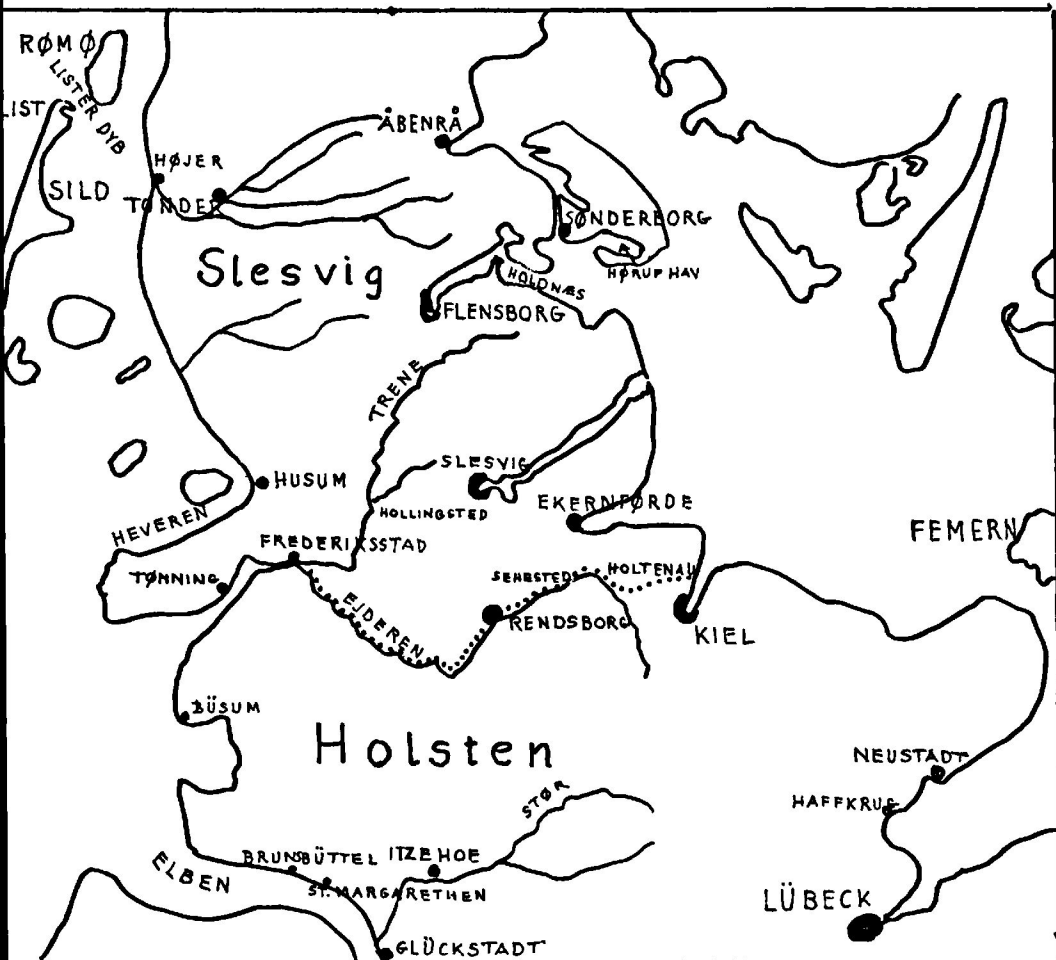


Fig. 2. Oversigtskort. På kortet er markeret de i afhandlingen omtalte stednavne.

forholdene for anlæg af en kanal var, indgav en lang og grundig betænkning, som blev forelagt i statsrådet. Wegners forslag gik ud på, at man skulle grave en kanal fra Husum til Ekerneførde, 16 fod (ca. 5 m) dyb, således at den kunne benyttes af større skibe. Planen fandt tilslutning hos prins Karl af Hessen, der var statholder i Slesvig og Holsten, men vakte dog alvorlige betænkeligheder hos en

del af dem, der skulle udtale sig om den, bl.a. hos Bernstoff, som fandt Wegners plan »absurd«, og efter store stridigheder blev den forkastet.

Kanalen Husum – Slesvig – Ekernefærde, som nu blev foreslået i 1848, ville blive ialt 56 km lang, og den skulle være så dyb og bred, at den kunne besejles af skibe med et dybgående på 20 fod (ca. 6 m).<sup>20</sup>

Et af de vanskeligste og mere omstridte punkter ved dette kanalanlæg var kanalens vestlige udmunding ved Husum. De specielle besejlingsforhold ind til denne by havde altid voldt vanskeligheder. Indsejlingen måtte foregå gennem farvandet Heveren, som de farlige sandbanker og omskiftelige dybdeforhold ofte gjorde det vanskeligt at passere. Det var derfor meget påkrævet, at der blev gjort, hvad man kunne, for at lette sejladsen ind til Husum, men for denne lille by, som dengang kun havde ca. 4.000 indbyggere, var det en så bekostelig affære, at det oversteg dens kræfter. Det måtte blive staten, der tog sig af denne opgave, og dette skete da også i 1839, da regeringen overtog arbejdet med at nyordne og selv at foretage afmærkningen af farvandene ved den slesvigske vestkyst.

I 1847 havde regeringen endvidere overtaget Husum havn, og for at lette den stigende kvægekspport til England planlagdes en storslået udvidelse af denne havn,<sup>21</sup> således at man på slesvigske område fik skabt en effektiv havn, der gjorde, at man kunne være uafhængig af Hamborg og de holstenske havne. Det første skridt hertil var bygningen af Dok-køgen i 1847–48,<sup>22</sup> og i forbindelse hermed skulle der så – efter en af digeinspektør H. Petersen udarbejdet plan – bygges en havn, der var uafhængig af tidevandet, og som skulle være tilgængelig for store skibe. Dette havneanlæg skulle så slutte sig umiddelbart til den foreslåede kanal til Ekernefærde. Men digeinspektør Petersens ide fra 1848, om at Husum havn skulle blive nordligste tyske flådestation ved Nord-søen, blev dog modtaget med meget stor skepsis af myndighederne, som mente, at farvandsforholdene i Heveren var for dårlige.

Den projekterede kanals forløb, som digeinspektør Petersen har angivet på et omhyggeligt udarbejdet kort fra 1848 i målestokken 1:60.000 (jfr. kortskitsen fig. 5), skulle være således, at den mellem Husum og Slesvig kom til at danne to blødt trukne kurver –



henholdsvis fra Husum til Trene og fra Trene til Bustrup Dam ved Slesvig – for derfra at gå til Vindeby Nor og Ekernførde.<sup>23</sup> Selve kanalens egentlige begyndelse var tænkt at skulle være den lige øst for Husum liggende mølledam. Her skulle der bygges en kammer-sluse, hvormed man kunne opnå, at vandspejlet i hele kanalen kom til at ligge 10 fod (ca. 3 m) over den ordinære flodvandstand i dokkanalen. Fra kammer-slusen skulle kanalen så føres gennem Husum å's dal til syd for Vester Ørsted, hvor den nåede sit nordligste punkt. Herfra fortsatte kanalen så sydvest for vandskellet mellem Husum å og Trene. På denne strækning havde bakkeøen, som kanalen skulle igennem, kun en ringe bredde på grund af de smeltevandsflader, der her skar sig ind i den fra øst og vest. Kanalen måtte derfor føres i en udgravning på ca. 12 m's dybde, inden den kunne passere Trene ca. 2 km nord for Hollingsted.

Overførselen over Trene var et meget vigtigt punkt i hele kanalprojektet. Ved at bygge en 900 m lang dæmning over Tredalen, ville der blive dannet en ca. 2 km lang kunstig sø, hvorfra der kunne blive tilført kanalen den vandmængde, der var nødvendig til erstatning for de vandtab, der ville opstå, når skibene passerede sluserne. Den dæmning, som stemmede op for søens vandmasser skulle kunne benyttes som træksti, men iøvrigt skulle den kunstige sø omgives af diger på alle sider for at afgrænse den.

Fra Trene-søen skulle kanalen føres mod sydøst til Rejde Ådal, som den ville komme til at følge op til Lille Rejde, hvorfra den førtes mod nord til Bustrup Dam. Her afsluttedes den egentlige kanal med kammer-sluser, der bragte kanalens vand ned i niveau med Slien, som kanalen kom i forbindelse med ved en lille sidegren lidt vest for Haddeby Nor.

Det sidste stykke af den projekterede vandvej fra Husum til Ekernførde havde et ret særpræget forløb. Det lå i niveau med Slien, og skulle føres gennem engstrækningerne langs Sliens sydbred til Louisenlund. På enkelte steder gennemskar denne kunstige vandvej, der var adskilt fra Slien ved et dige, småbugter i denne fjords sydbred. Fra Louisenlund skulle kanalen føres gennem den korte men brede tunneldal, der strækker sig fra Sliens Store Bredning til Vindeby Nor og Ekernførde Bugt (fig. 5).

Forløbet af den projekterede kanalstrækning fra Slien til Vindeby Nor kan som nævnt virke noget overraskende. Man spørger sig

selv, hvorfor man havde fundet det rigtigst, at den fra Haddeby skulle føres langs kysten som en kanal, der ved et dige var adskilt fra Slien, i stedet for at lade det sidste stykke af den projekterede vandvej begynde ved Louisenlund. Digeinspektør Petersen begrundede valget af det foreslåede forløb med, at en uddybning af Slien mellem Slesvig og Louisenlund ikke overalt ville være at foretrække frem for kanalen, da åbne bassiner midt i kanallinien ville være mere hindrende for kanalen som helhed, fordi gennemsejlingen af sådanne bassiner ved ugunstig vind ville kræve kostbar bugserhjælp. Han mener også, at en regelmæssig, omend mindre hurtig fart ved hjælp af en træksti stadig ville have fortrinsret, fordi man derved ville undgå sammenstød med hurtigere sejlede skibe.

Men de omhyggeligt udarbejdede planer blev ikke virkeliggjort. Den provisoriske regerings bestræbelser på at få forarbejderne til et kanal anlæg videreført blev bragt til standsning, da denne regering blev opløst i oktober 1848. Og medens slesvigholstenerne endnu under krigen havde arbejdet på et havneanlæg ved Husum,<sup>24</sup> vendte den danske regering efter krigen blikket mod det bedre beliggende Tønning.<sup>25</sup> Da dok-havnen nu blev opgivet, var en regulering af den vestlige del af Husum å og inddigning af dok-kogen det eneste, der blev realiseret af de store planer fra 1840'erne.<sup>26</sup>

## 2. Gads og Sabatinis projekt 1859

De følgende år var politisk set ret bevægede, og man følte, at Slesvigs og Holstens statslige fremtid var for usikker til at man kunne tænke på anlæg af nye kanaler.<sup>27</sup> Der var derfor mere ro om kanalspørgsmålet, men i årene omkring 1860 blev det påny bragt på bane. Det var denne gang ikke indbyggere i hertugdømmerne, der arbejdede for en kanalplan, men derimod rigsdanske og i ikke mindre grad udlændinge, der spekulerede i den fortjeneste, som de ventede, at en ny nordøstersøkanal ville kunne give. Det var uden tvivl den under bygning værende Suezkanal, samt talen om en Panamakanal, der var anledningen til, at disse kanalplaner fremkom.

I september 1859 var det således den norsk-svenske vicekonsul i Helsingør, Knud Gad og Dominico Sabatini fra Napoli, der i et andragende til Frederik 7. »bøjede sig i dybeste ærefrygt ved foden af Deres Majestæts trone og ansøgte højstsamme om meddelelse af

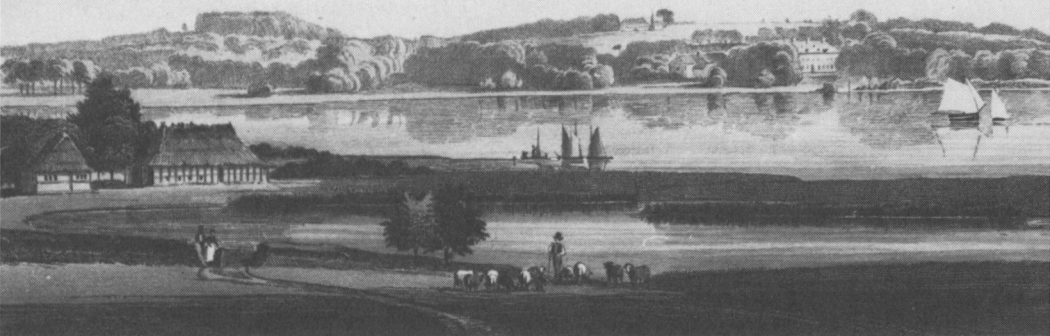


Fig. 3. Slien ved Louisenlund, litografi fra 1840'erne (original i farver) af C. Fuchs, Hamborg, tegnet af W. Heuer. Det var igennem de lave engstrækninger langs med Slien, at både H. Petersen i 1848 og Stieltjes i 1864 ville føre deres kanal. Louisenlund, der skimtes imellem træerne til højre i billedet, er opført 1772-76 og ombygget ca. 1820. Det ejes idag af hertug Peter af Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg og er nu indrettet til skolehjem. (Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig).

koncessionen til at bygge en sø-kanal igennem Deres Majestæts stater for større skibes gennemsejling, lig Suezkanalen, der er under udførelse«. <sup>28</sup>

Det var Sabatini, der var den egentlige ophavsmand til dette projekt. Han var medlem af Det kgl. nordiske Oldskrift-Selskab, havde deltaget i »flere industrielle og kommercielle foretagender i forskellige af Europas stater og var opfinder af planen til en dansk skibsfarts-kanal«.

Foruden at ansøge om ret til at bygge en kanal for større skibe (incl. krigsskibe) ansøgte Gad og Sabatini om ret til at grundlægge et selskab, som under navnet »Det danske Østersø-kanal Compagni«, og med Sabatini som generaldirektør og Gad som lokal-direktør, skulle kunne opkræve »Havne-, Sluse- og Passage-Afgifter«. »Dette store kunstværk«, skriver de, »lover både ver-

denshandelen og den danske statskasse de lykkeligste resultater i en uafbrudt tidsrække«.

Mærkeligt nok havde Gad og Sabatini ikke bestemt sig helt for, hvor denne kanal skulle bygges, men de angiver »linien Husum – Slesvig – Ekerneforde som den, de ikke, uden sært overvejende grunde, ville ombytte med nogen anden«. Hvad angår spørgsmålet om kanalens endepunkter, da påpeger Gad, at medens østkysten som regel er velegnet, er vestkysten mindre tilgængelig. Der kan efter hans mening her være tale om tre udmundingssteder for kanalen, nemlig Elben, Ejderen og Heverstrømmen, og »efter kyndige folks formening frembyder Heverstrømmen gunstigere forhold end både Ejderen og Elben«, ja, efter deres mening er »Heverstrømmen for større skibe den eneste vej på halvøens vestkyst til en kunstig gennemfart fra Nordsøen til Østersøen«.

Angående de terrænmæssige forhold og muligheden for kanalens forsyning med den nødvendige mængde overfladevand henholder Gad og Sabatini sig tydeligt til beskrivelsen af digeinspektør Petersens kanalprojekt fra 1848, dog uden at nævne dette projekt. Ligeledes er deres opfattelse af, hvilke kanal-dimensioner, der må anses for at være de mest hensigtsmæssige, ganske den samme, som i Petersens projekt.

Som hovedmotiv for anlæg af en sådan kanal angiver Gad og Sabatini, at et anlæg som dette »er et fremtidens foster, hvis liv og vækst skal gå ud på og følge med den materielle udvikling, som endnu tør forventes«. De nævner, hvorledes skibe kan ligge flere uger i Sundet på grund af modvind, og at en kanal derfor vil betyde besparelser i løn, slitage, assurance o.s.v., men understreger dog, at de ikke har udtalt sig om dampskibe, »hvis økonomi hviler på helt andre faktorer end seilskibenes, men at de kun vil bemærke, at deres antal tiltager i farten på Østersøen med hvert år«. Gad og Sabatini ser i særlig grad på stigningen af verdenshandelen til og fra Østersøen. »Det er kun troen på denne udvikling og deltagelse i dennes fremme, der danner det stærkeste grundlag for os alle«, og de slutter med at udtale: »Måtte kongens og regeringens visdom bringe denne velsignelse over Slesvig! Der skal da komme et nyt blad i historien om de velgerninger, som gamle Danmark modtog af Frederik den Syvende«.

Imidlertid udbad ministeriet for hertugdømmet Slesvig sig hos

vandbygningsdirektør E. R. Grove, Husum, en erklæring om Gads og Sabatinis projekt. I sin erklæring af 13. dec. 1859 skrev Grove, at projektet måtte siges at være så ufuldstændigt, at det ikke var muligt at fælde en endelig dom over det. Grove mente dog, at anlægsomkostningerne var ansat alt for lavt, og han bemærkede desuden, at farvandet gennem Heveren havde ændret sig så meget siden 1850, at det ikke mere var egnet som indsejling til en kanal. Det hævdes fra tysk side, at Groves erklæring ikke havde holdt sig til en rent teknik vurdering, en opfattelse, som støttes af et personligt brev, som Grove sendte til ministeren for hertugdømmet Slesvig, baron Blixen-Finecke, samtidig med, at han indsendte den tjenstlige erklæring. Det fremgår heraf, at den betænkelighed, som han nærede, egentlig var af politisk art, men at han havde ment, at hans »bemærkninger om denne sags politiske side muligvis ikke ønskedes blandet ind i en ren teknisk behandling af sagen«. Gads og Sabatinis kanalprojekt er, dokumenterer han, faktisk ganske svarende til det, der var blevet fremsat i 1848. »Planerne med denne kanal«, skriver Grove, »stod i nøje forbindelse med planerne om en tysk flåde, og den betingede derfor erobring af hertugdømmet Slesvig«. Og videre i skrivelsen hedder det derefter: »Sålænge tyskerne tror, at de ikke kan komme igennem Store Bælt, vil kanalprojektet igennem Slesvig spille en væsentlig rolle, fordi farvandet ind til Heveren i virkeligheden er så godt, som det skildres, og fordi Elben kun helt ude ved Brunsbüttel er tilgængelig for store skibe. Sålænge denne kanalplan vedbliver at henstå som et udførligt projekt, og som sådan anses det af mængden af tyskerne, vil også lysten til Slesvigs inkorporation vedblive hos enhver marinelysten tysker, og det turde derfor være af ikke ringe vigtighed, om det kunne konstateres, at projektet er udførligt«. <sup>29</sup>

### 3. Andre projekter ca. 1860

Omtrent samtidig med, at Gad og Sabatini kom med deres andragende, omgikkes også københavneren G. L. Stuhlmann - »med handelsvenner« - med planer om at bygge en kanal fra Husum til Slesvig og Ekernførde, og da Frederik 7. i 1860 opholdt sig på Lyksborg, søgte Stuhlmann at vinde ham for sine planer. <sup>30</sup>

Den 14. okt. 1859 havde Stuhlmann indgivet en ansøgning til

ministeriet for hertugdømmet Slesvig om at få bevilget koncession på – på egen bekostning – at måtte foretage nivellering og opmåling af terrænet mellem Husum og Ekernførde med det formål at finde den bedst egnede placering for en kanal mellem Nordsøen og Østersøen – »i så vidt muligt lige linie«. »En sådan kanal«, hedder det videre i Stuhlmans ansøgningssskrivelse, »ville kunne være en erstatning for den [i 1857] ophævede sundtold, og den vil kunne føre så uendelig mange fordele med sig for monarkiet Danmark (transittold og skibsafgifter), at det er en national pligt for enhver fædrelandsven, for hvem fædrelandets vel ligger oprigtigt på hjerte at virke for dette foretagendes fremme«.

Videre påpeger han den store fordel, som hertugdømmet Slesvig og kongeriget Danmark vil have ved en sådan – »i eget land beliggende« – kanal. Selvfølgelig bliver omkostningerne ved bygningen af denne kanal store, men på grund af de tekniske fremskridt, der er sket i disse år, blandt andet med dampdrevne gravemaskiner, vil omkostningerne dog kun blive ca. det halve af det, der var anslået ved tidligere kanalprojekter.

Også i strategisk henseende vil en kanal som den omhandlede være af en vis betydning, »da den kongelige flåde derved hurtigt og let vil kunne komme fra Østersøen til Nordsøen«, og kanalens størrelsesforhold må derfor være således, at de største lineskibe kan passere igennem den. Kanalen vil også kunne tjene landets forsvar, og den vil derfor være at anlægge »i en eventuelt af det kongelige krigsministerium nærmere bestemt retning med endepunkter i nærheden af byerne Husum og Ekernførde«.

Stuhlmann mente, at den sikreste måde til at få et sådant kanalprojekt gennemført, ville være at overdrage arbejdet til et privatselskab. Han gør opmærksom på, at han gennem et mangeårigt ophold i udlandet har haft lejlighed til at lære samtlige trafikgrene grundigt at kende og derved er blevet overbevist om, at »gode og formålstjenlige trafikveje er af største betydning for et lands velstand«. Og Stuhlmans ansøgningssskrivelse slutter med meddelelsen om, at »de til udførelse af et sådant projekt nødvendige pengemidler står til min og mine venners disposition.«<sup>31</sup>

Kanallinien Husum – Ekernførde nævnes også flygtigt i et andragende, som i 1860 blev fremsat fra amerikansk side. Det var en foretagsom og fantasifuld mand ved navn Carl Hansen, der var født

i København, men som nu var amerikansk statsborger og bosiddende i New York, der på en række amerikanske borgeres vegne indgav en ansøgning til den danske regering om at få koncession på bygning og drift af en holstensk nordøstersøkanal. Hansen anfører i sin ansøgning, at han i New York – sammen med en række velhavende amerikanske borgere – havde stiftet et aktieselskab, som ville finansiere et sådant kanalbyggeri.<sup>32</sup>

I indledningen til sit andragende omtaler Hansen også nogle af de projekter, der havde været fremme for at skabe en forbindelseskanal mellem Nordsøen og Østersøen, bl.a. en kanal fra Husum til Ekernefærde. Men denne linie svarede efter hans mening ikke godt til formålet, og han fremhævede, at man i stedet for burde foretrække en kanal fra Brunsbüttel til Haffkrug lige syd for Neustadt ved Lübeck Bugten. På det kort, som findes i Hansens skrift fra 1860,<sup>33</sup> og hvori han motiverer valget af den af ham foreslåede kanallinie, er denne kun markeret ved en fuldstændig ret linie mellem Brunsbüttel og Haffkrug. Den nærmere udarbejdelse af planen skulle foretages af ingeniør Kröhnke.

Men en af Hansens motiveringer for at lægge kanalens østlige munding ved Lübecker Bugten og ikke ved Ekernefærde, er unægtelig noget overraskende. Han skriver nemlig, at »sejladserne gennem farvandet mellem øerne Femern, Langeland, Lolland og Falster med de fra Bæltet stammende strømninger og de tildels farlige kyster så vidt muligt må undgås, ikke mindst, når man gør sig det klart, at det ved uroligt vejr kan ske, at et stort antal skibe om natten ligger og krydser i dette farvand, således at der kan være stor fare for at blive sejlet i sæk«. <sup>34</sup>

Når denne rent holstenske kanalplan omtales i artiklen her om slesvigske kanalplaner, skyldes det ikke alene det ovenfor anførte argument for ikke at føre en nordøstersøkanal ud til Ekernefærde, men også det, at den danske regering viste dette projekt til en ny kanal fra Nordsøen til Østersøen ret stor interesse. Dette fremgik blandt andet af, at regeringen meddelte Hansen bevilling til at lade foretage de nødvendige nivellementer af den foreslåede kanallinie, en bevilling, der blev endelig undertegnet af konseilspræsident C. Hall den 23. juni 1862. Ved statsrådsmødet den 15. maj 1860, hvor ministeren for hertugdømmerne Holsten og Lauenborg refererede andragendet om C. Hansens kanalplan, udtalte indenrigsminister

Molke, at det med hensyn til meddelelse af koncession til den projekterede kanal ville være af allerstørste betydning for regeringen, at der hos de andre magter opnåedes en sikring af neutralitet for denne kanal.<sup>35</sup> Men inden behandlingen af kanalplanen havde nået håndgribelige resultater, døde Frederik 7., og de derpå følgende begivenheder med afståelsen af Slesvig, Holsten og Lauenborg, betød naturligvis, at det nu så sort ud for det hansenske projekt. Men Hansen fortsatte dog trods alt ihærdigt arbejdet for sin kanalplan, og lige til 1878 blev han ved med at ulejlige den preussiske regering med ansøgninger om denne sag.<sup>36</sup>

#### 4. Kanalspørgsmålet efter 1864

De store krigerske og politiske begivenheder i 1864 bevirkede, at en forstærket aktivitet angående kanalspørgsmålet gjorde sig gældende fra tysk side, trods det, at hertugdømmernes statslige stilling endnu var ganske uafklaret. Det første skridt til en sådan plans virkeliggørelse kom fra den preussiske regering. Den 1. febr. 1864 overskred de preussiske og østrigske tropper Ejderkanalen, og dermed den slesvigske sydgrænse, og allerede i de sidste dage af februar foreslog den preussiske minister for handel og offentlige arbejder, grev Itzenplitz, at man skulle tage den gamle Ejderkanals forhold op til nærmere undersøgelse og overveje, om denne kanal skulle forbedres og gøres brugbar for den tyske Østersøsejlad, eller om der i stedet for den gamle kanal skulle bygges en ny og bedre.

Umiddelbart efter, at de tyske tropper havde besat Slesvig, fik imidlertid »Geheime Oberbaurath« Lentze af den preussiske regering den opgave at undersøge »hvor og hvordan der mellem Nordsøen og Østersøen kan anlægges en – om muligt slusefri – kanal, der kan besejles af alle krigsskibe og handelsskibe«<sup>37</sup> (se s. 103). I Kiel var der blevet dannet en komité, der skulle undersøge muligheden for den kanallinie, som i 1848 var blevet foreslået af vandbygningsdirektør E. H. Christensen og hans broder, digeinspektør C. F. Christensen, og som skulle gå fra Wik ved Kieler Fjord, umiddelbart syd for Holtenau, og til Brunsbüttel. Også fra byerne Husum, Slesvig og Ekernførde var der blevet nedsat en komité, som anmodede ingeniør J. A. Beijerinck om at afgive en betænkning om muligheden for at anlægge kanal mellem disse tre





*Fig. 4. Husum set fra vest ca. 1864. Bygningen af dokhavnen ved Husum ås udløb blev indledt i 1848 ved inddigningen af Dokkogen, hvorfra der er udløb til Nordsøen gennem den sydlige del af Heveren. Over Skibbroen ses Husum kirke, bygget 1829–30 af C. F. Hansen. Billedet udgør et af de tyve stik på J. Gottbells litografiske blad »Schleswig« fra 1864. (Landesbibliothek, Kiel).*

byer. Da Beijerinck imidlertid blev forhindret på grund af sin stilling som hovedingeniør i Syd-Holland, anbefalede han komiteen at anmode den hollandske ingeniør T. J. Stieltjes om at påtage sig denne opgave.

Debatten var nu for alvor kommet igang. »Weser-Zeitung« i Bremen beskæftiger sig den 19. april 1864<sup>38</sup> med kanalspørgsmålet og skriver bl.a., at det slesvig-holstenske spørgsmål i virkeligheden er »spørgsmålet om Tysklands magtstilling til søs... At de to herlige kyststrækninger – den slesvigske øst- og vestkyst – er i ikke-tyske hænder, lammer den tyske sømagts udvikling og prisgiver os til denne stats overmod. At frarive Danmark denne retsstridige besiddelse for alle tider, at forandre Kiel til en tysk orlogshavn, at forbinde Nordsø og Østersø ved en direkte kanal, at fremme den tyske skibsfart og siden den tyske krigsflåde, det er formålet«.

Og i september 1864 bringer Husumer Wochenblatt to artikler – skrevet af byens borgmester – om en kanallinie Husum – Slesvig – Ekernefærde. I den artikel, som bladet bringer den 17. september,

hedder det således: »Modstanderne af denne kanallinie bestrider ikke – og kan ikke bestride – at denne linie fremfor alle andre projekterede linier har så betydelige fordele som 1) kanalens korte længde, 2) Heverens »lykkelige« retning, 3) gode terrænforhold, 4) den sikrede beliggenhed af begge kanalmundinger og 5) den rigelige tilførsel af overfladevand fra Trenes 570 km<sup>2</sup> store flodområde«.

Også dr. K. J. Clement uddyber i sit skrift fra 1865<sup>39</sup> spørgsmålet om Heveren. Han fremhæver, at vurderingen af Heveren ofte lyder gunstigere end mange havde ventet. Han anfører, at allerede i 1846 havde næsten alle skibsførere i Blankenese ved Elben udtalt, at kun kanallinien Husum – Ekernførde var formålstjenlig og den eneste ønskelige – ikke mindst på grund af, at Heveren er et godt forbindelsesled mellem det åbne hav og kanalen. »En hovedbetingelse for en søskibskanal fra Husum til Ekernførde bliver«, skriver han, »Heveren, af hvis gode eller dårlige beskaffenhed kanalens væren eller ikke-væren afhænger«. Clement tilføjer videre, at det nautiske selskab i Stettin i Hansa (et tidsskrift for tysk søvæsen) den 11. sept. 1864 omtaler Elben som et farligt farvand og nævner kanallinien Husum-Ekernførde som den eneste, der tjener formålet – også derved, at den vestlige kanalmunding ikke ligger for langt mod syd. Det bemærkes, at hvis kanalen blev ført ud til Elbmundingen, ville det med de fremherskende nordlige og nordvestlige vinde være vanskeligt – ja, ofte umuligt – for de skibe, der skulle ud i Nordsøen, at nå ud til det åbne hav.

Som et bevis på den interesse, man i Stettin nærrede for kanallinien Husum-Ekernførde, må nævnes, at det i Husumer Wochenblatt den 21. sept. 1864 omtales, hvorledes det nautiske selskab i Stettin gennem længere tid har udtalt sig for dette kanalprojekt, og det nævnes, at »baron v. Puttkammer Zarrenthien på foranledning af et antal kapitalister for få dage siden har besøgt hele kanallinien og truffet de nødvendige forberedelser til et nivellement af denne«.

I 1865 udsendte ingeniør Piepgras et lille skrift<sup>40</sup>, hvori han giver udtryk for en helt anden opfattelse. Han skriver, at det må antages, at planerne om et kanal anlæg fra Husum over Slesvig til Ekernførde aldrig vil blive realiseret på grund af de vanskelige og foranderlige besejlingsforhold ind til Husum samt terrænvanskelighederne. Derimod foreslår han bygningen af en kanal fra byen

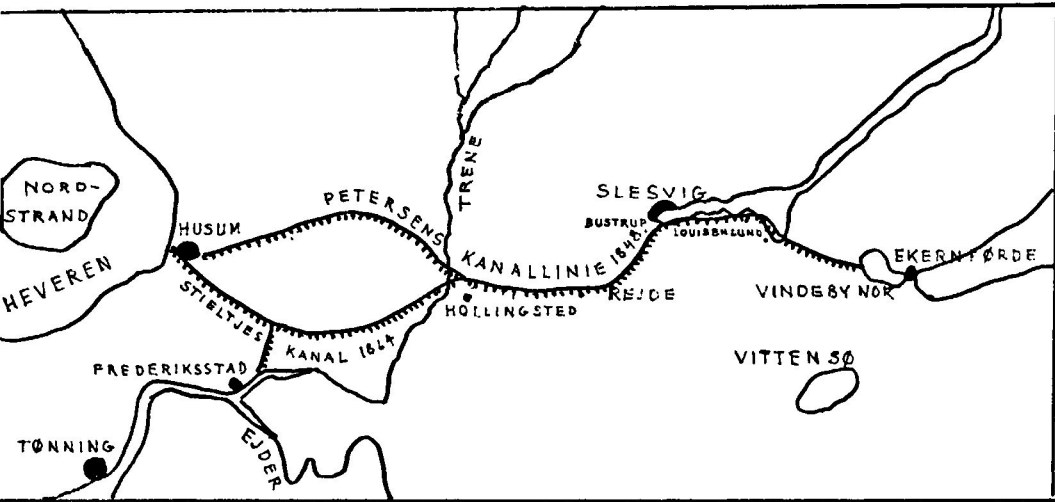


Fig. 5. Projekter til en kanal fra Husum over Slesvig til Ekernefærde af H. Petersen (1848) og Stieltjes (1864). (Efter »Stieltjes«).

Slesvig til Ekernefærde. Han mener, at en sådan kanal vil komme til at betyde meget derved, at den vil gøre det muligt, at flere og større skibe vil kunne komme til Slesvig. Et sådant kanalanlæg vil efter hans opfattelse ikke være så dyrt som omkostningerne ved at gøre Slien sejlbare for større skibe i hele dens længde.

### 5. Stieltjes' projekt 1866

Den rapport, som Stieltjes efter anmodning af kanalkomiteen udarbejdede om en ny forbindelseskanaal mellem de to have, og som udkom i 1866,<sup>41</sup> er et stort og meget grundigt arbejde. Efter hans mening er terrænforholdene ved udmundingen af en kanaal ved Husum bedre end ved en kanallinie til Elben, idet jordbunden i Wilstermarsken (mellem Brunsbüttel og floden Stør) vil medføre mange vanskeligheder for store byggearbejder – ikke alene for selve kanalanlægget, men også for bygningen af dokker, lagerhuse og befæstningsanlæg, ja, selv for beboelseshuse.<sup>42</sup> Foruden en beskrivelse af floderne indeholder rapporten nogle meget omhyggelige iagttagelser over forholdene ved Heveren samt over nedbørens og fordampningens størrelse. De to sidstnævnte punkter

var genstand for særlig opmærksomhed fra Stieltjes' side, idet en klarlægning af disse forhold var af afgørende betydning for hans vurdering af det store spørgsmål, om hvorvidt den påtænkte kanal skulle være en slusekanal eller en ren niveaukanal.

Allerede i 1848 var der i Hermann Petersens projekt blevet foretaget enkelte beregninger over, hvor stor vandmængde, nedbøren tilførte det flodområde, der førte vand til kanalen, og hvor meget vand, der gik tabt ved gennemslusningen af skibene. Stieltjes nøjedes ikke med – som Petersen – at tage det årlige gennemsnit af nedbørmængden. »Det kommer an på«, fremhæver han, »om der i de tørreste måneder i de tørreste år og ved en helt uventet stigning af antallet af gennemsejlinger altid vil være vand nok i kanalens højeste afsnit«. Dette ville være tilfældet, hvis man førte kanalen fra Husum til Kiel, idet man i så tilfælde kunne inddrage Witten See, Flemhuder See og Westen See i vandforsyningen til kanalen, men på den anden side mente Stieltjes ikke, at en sådan kanal ville være at foretrække for en niveaukanal fra Husum til Ekernefærde.

Stieltjes er af den opfattelse, at den vandmængde, der er til rådighed, er for lille til en slusekanal, og han gør sig derfor til talsmand for, at kun en niveaukanal vil kunne tilfredsstille de krav, som verdenshandelen nu og i senere tider vil stille til en stor kanal. Udfra den udvikling, som skibsfarten havde taget i de sidste 40–50 år, anså han det for meget sandsynligt, at kanalen om ca. 50 år ville blive gennemsejlet af måske 110–120 skibe om dagen. En sådan – unægtelig meget stor – trafik mente Stieltjes, at det var udelukket, at en slusekanal kunne klare, da tabet af vand ved de mange gennemslusninger ville være så stort, at den fødevandsmængde, der er til rådighed, ville være for ringe.

På grund af tidevandet ved vestkysten, og fordi forskellen mellem Nordsøens og Østersøens vandstand kan være stor ved stærk vestenvind, mente Stieltjes dog, at man var nødt til at have sluser ved kanalens endepunkter.

Angående selve kanalliniens forløb fulgte han i det store og hele det, som Petersen havde foreslået i 1848 (fig. 5). Dette gælder dog ikke strækningen mellem Husum og Hollingsted. Stieltjes forklarede som grund til, at Petersen havde ført kanalen over Vester- og Øster-Ørsted til Trene, at hans kanal var beregnet til at skulle ligge 10 fod (3 m) over Nordsøens flodvandstand, og at han derfor

havde valgt at følge denne linie i stedet for at føre kanalen gennem de lave marskregioner syd for bakkeøen. Da Stieltjes imidlertid regnede med en niveaukanal, ville det være en fordel for ham at lade kanalen følge dette lave område, idet bakkeøen på denne strækning kun er ganske smal.

Iøvrigt foreslog Stieltjes, at der fra kanalen fra Husum til Slesvig bygges en kort sidekanal til Frederiksstad, således at sejladsen på den nedre del af Ejderen kunne få bedre forhold, ligesom han også nævner muligheden for en lille kanal fra Hollingsted til øvre Ejder ved Rendsborg.<sup>43</sup>

Stieltjes' udførlige redegørelse blev af kanalkomiteen indsendt til den preussiske handelsminister med andragende om, at der måtte blive foretaget en grundig undersøgelse af kanallinien. I 1871 gav ministeriet kanalkomiteen et svar, som kort og godt gik ud på, at der for tiden ikke fandtes anledning til at foretage nærmere overvejelser af det omhandlede projekt.<sup>44</sup>

Trods dette nedslående resultat var der stadig stor interesse for kanalsagen, ikke mindst i byen Slesvig, hvor man med forventning så hen til en forbedring af forbindelsesvejene til byen. Selv da det i 1873 rygtedes, at en ny nordøstersøkanal skulle gå fra St. Margarethen ved Elbmundingen til Ekernførde – med en sidegren til Kiel – opgav man i byen Slesvig ikke håbet om, at denne by ville blive tilsluttet den nye kanallinie. Først da kanalbygningskomiteen i Husum i 1877 indstillede sin virksomhed, indså man, at man nu var nødt til at opgive arbejdet for kanalsagen.<sup>45</sup>

## Kanalprojektet Flensborg Fjord – Lister Dyb

### 1. Ældre planer

Den stærke interesse for, at der i hertugdømmet Slesvig kunne skabes en god kanalforbindelse mellem Nordsøen og Østersøen, blev ikke svækket ved den mindre heldige skæbne, som planerne om en kanal fra Husum til Ekernførde havde fået. Blandt de kanalprojekter, der blev særligt omdebatteret, må især nævnes forslaget om en kanal fra Flensborg Fjord til Lister Dyb.

Ideen om en kanal fra Flensborg Fjord til Tønder-egnen var dog ikke ny. Allerede i 1629 omgikkes den gottorpske hertug Frederik

3. med tanken om at opbygge Rudbøl ved Vidåens munding til en fristad med religionsfrihed i lighed med den i 1621 grundlagte Frederiksstad, og i forbindelse med bygningen af denne nye by, skulle der så graves en kanal til Flensborg. Denne kanal, som skulle formidle vareudvekslingen mellem vest og øst, skulle kunne besejles af – fortrinsvis fladbundede – fartøjer, der kunne laste 40 tons.<sup>46</sup> Tønder så med den største bekymring på muligheden for virkeliggørelsen af denne store plan, som imidlertid aldrig kom længere end på papiret. Dette skyldtes måske især de urolige krigsår, men de store ødelæggelser, som den voldsomme stormflod i oktober 1634 forvoldte, har sikkert også været medvirkende til, at hertug Frederiks plan strandede.

Bedre gik det ikke med de planer, som Christian 4. tumlede med, og som gik ud på, at der skulle bygges en havn ved Ballum. I forbindelse hermed skulle der graves en kanal, som skulle kunne besejles af skibe med et dybgående på 11 fod, fra Ballum til Åbenrå.<sup>47</sup>

I 1761 blev planen om en kanal fra Flensborg til egnen omkring Tønder påny fremsat. Det var den tidligere (s. 74) nævnte tyske økonomiske forfatter J. H. G. v. Justi, der hævdede, at de bedste steder for anlægget af en nordøstersøkanal ville være enten linien Slesvig – Husum eller Flensborg – Tønder-egnen.<sup>48</sup> v. Justi fremhæver for det første rent generelt, at »det højeste og mest fuldkomne udtryk for landenes sande kultur består i at gøre floderne sejlbare og at anlægge gode kanaler, som kan lette handelen«, men i forbindelse med hans omtale af spørgsmålet om en kanal fra Nordsøen til Østersøen kommer han med nogle højst ejendommelige betragtninger. Efter hans opfattelse ville en sådan kanal – foruden den rent handelsmæssige værdi – også have den store betydning, at den ville sikre Slesvigs vestkyst fuldstændig mod de skader, som store stormfloder så ofte havde forvoldt her. Hvis en sådan kanal fra hav til hav er tilstrækkelig stor og dyb, vil, skriver han,<sup>49</sup> »Nordsøens store stormfloder dér finde en gennemgang til Østersøen, og når de finder en sådan åbning, så vil det flade land, der ligger højere end kanalen, naturligvis ikke blive oversvømmet«!

Justi's løst udkastede plan blev meget hurtigt glemt, men godt 100 år senere dukkede altså tanken om en kanal fra Flensborg Fjord

til Lister Dyb op påny, og denne gang var den igennem en længere årrække genstand for en til tider meget heftig debat.

## 2. *Projektet fra 1868*

Umiddelbart efter krigen i 1864 foretog havnemesteren i Flensborg på egen bekostning et nivellement af kanallinien fra Kobbermøllebugten til vestkysten,<sup>50</sup> og resultatet af disse undersøgelser var tilsyneladende meget lovende for gennemførelsen af et sådant projekt. I 1868 udkom et anonymt skrift,<sup>51</sup> hvori der blev givet en nærmere beskrivelse af dette kanalprojekt. Der påpegedes her for det første, at denne kanals længde kun ville blive ca. 50 km, og for det andet, at en stor del af kanalen ville kunne bygges som en næsten ret linie, hvad der, foruden besparelser af anlægsomkostningerne, også ville betyde en besparelse for de gennemsejlene skibe – både med hensyn til tid og penge.

Også terrænforholdene blev betegnet som gode for et sådant kanal anlæg. Ja, i det nævnte skrift hævdedes det, at de naturgeografiske forhold langs den påtænkte kanallinie på mange måder er gunstigere end ved nogen af de hidtil foreslåede kanallinier. Passagen af det kun 4–5 km brede morænelandskab ved Kobbermøllebugten ville blive betydelig lettet ved, at man kunne føre kanalen gennem Kruså-tunneldalen. Iøvrigt er kanalens forløb kun angivet i de allergroveste træk på det meget lille kort (i målestok ca. 1:2.000.000), som det nævnte skrift bringer, men af beskrivelsen i teksten fremgår det, at den fra Kobbermøllebugten og Kruså-tunneldalen skulle føres mod nordvest til Vejbæk-egnen, til det sted, hvor jernbanen krydser landevejen fra Kruså til Tønder, og hvor terrænet ligger ca. 28 m over havet. Her måtte der foretages betydelige jordarbejder, medens kanalen på dens videre forløb mod vest ville komme til at gå gennem et meget jævnt faldende terræn. Fra det nævnte skæringspunkt er der kun ca. 5 km mod nordvest til Sønderåen, og ved Sød går kanalen så ud i marsken.

Mærkeligt nok anså man det ikke for påkrævet, at kanalen blev forsynet med sluseanlæg; kun ved kanalens endepunkter måtte det være nødvendigt at bygge »beskyttelsessluser«.<sup>52</sup>

Kanalens opgave ville ikke alene være at forkorte vejen mellem Nordsøen og Østersøen, men den ville også kunne få stor betydning i militær henseende, idet der ved begge kanalmundinger

ville kunne anlægges store og gode flådehavne. Ved østkysten regnede man med, at der ville være store fordele ved at bygge en marinehavn i den dybe og godt beskyttede bugt Hørup Hav, der skærer sig ind i den sydligste del af Als. En marinehavn her ville ganske vist komme til at ligge i ret stor afstand fra en kanals udmunding i Kobbemøllebugten, men for at lette indsejlingen til Flensborg, blev det foreslået, at der blev gravet en kanal gennem den ca. 4 km lange halvø Holdnæs, der i den yderste del af Flensborg Fjord tvinger sejladsen til at foretage en stor bue mod nord, og som dengang faktisk var delt i to dele ved det i 1924/25 udtørrede og inddigede Holdnæs Nor.

På vestkysten ville – mente man – farvandet øst for List på det nordligste Sild kunne danne en fortræffelig havn, som havde den store fordel at ligge i umiddelbar nærhed af det åbne hav.

Det blev iøvrigt spørgsmålet om en havn ved den vestlige ende af kanalen, der kom til at optage en meget stor del af debatten om dette kanalanlæg. Det var især forslaget om et havneanlæg på den sydlige del af Rømø, der kom til at spille en betydelig rolle, og især Flensburger Norddeutsche Zeitung bragte i 1868 lange artikler om dette havneprojekt og om den betydning, som det ville kunne få. Her skal blot nævnes artiklerne »Das Nord-Ostsee-Kanal und das Römer Hafenprojekt« (3. juni 1868) og »Esbjerg und Röm (12. juli 1868).

Tanken om at anlægge en havn på den sydlige del af Rømø havde været fremme tidligere. I 1855 havde det danske rigsråd udtalt, at en sådan havn havde fortrin fremfor andre nordsohavne som Hamborg, Glückstadt, Tønning og Husum, og i 1858 udarbejdede ingeniør Lønborg endog planerne til et havneanlæg ved Havneby og i forbindelse hermed planen om et jernbaneanlæg over en dæmning til fastlandet.<sup>53</sup>

I de artikler, som Flensburger Norddeutsche Zeitung i 1868 bragte om en havn på Rømø, hedder det blandt andet, at en sådan havns »betydning for handelen og søfarten er anerkendt fra alle sider«. Det sidste er nu noget overdrevet. I det mindste karakteriserer Kölnische Zeitung projektet som »idioti og svindel«. »Men«, skriver Flensburger Norddeutsche Zeitung, »disse skældsord er kun udtryk for fuldstændig ukendskab til forholdene i disse egne« og »for en blind partitagen for de danske interesser«.<sup>54</sup>



Selve det omhandlede kanalprojekt blev nemlig – som det senere skal omtales lidt nærmere – mødt med stor skepsis af de danske slesvigere. Fra tysk side konstateredes det derimod med en vis bekymring,<sup>55</sup> at medens spørgsmålet om bygningen af en havn på Rømø »ikke er kommet så meget som et hårsbred videre«, selvom det ønskelige i virkeliggørelsen af dette projekt er blevet fremhævet i talrige avisartikler, så har den danske regering ved lov af 24. april 1868 vedtaget at anlægge en havn ved Esbjerg – »et lille stykke nord for Rømø« – og dermed »fremskyndet dette projekt ualmindelig hurtigt og energisk« . . . »Det er altså højst sandsynligt« hedder det samme sted, »at Nordslesvigs beboere vil kunne sende deres kvæg og korn over denne havn direkte til verdensmarkedet London – endnu før man har fundet Flensborg – Rømø – projektet værdigt til en undersøgelse«. Tyskerne mente også, at vedtagelsen af loven om Esbjerg havn var et tegn på, at danskerne ved bygningen af denne havn ville skabe en modvægt mod en havn på Rømø og mod den politiske indflydelse, som man fra dansk side mente, at virkeliggørelsen af projektet om en kanal og en havn på Rømø ville komme til at udøve.

Artiklerne i Flensburger Norddeutsche Zeitung nøjedes ikke med at konstatere, at en havn på Rømø ikke alene ville blive det naturlige udskibningssted for Nordslesvigs kvæg og korn, men mente også at en sådan havn ville være af vidtrækkende betydning for landets materielle interesser, og »hvilken rækkevidde vil det så ikke have, når en sådan havn forbindes med Østersøen ved en kanal, der kan besejles af større skibe, og som udmunder i Flensborg. En bedre havn end Flensborg findes ikke i Nordeuropa«. <sup>56</sup>

Formålet med dette projekt var også at gavne Flensborg. Denne bys økonomiske situation var på afgørende måde blevet ændret efter 1864. Hertugdømmet Slesvigs udskillelse fra det danske rige, og dets indlemmelse i Preussen efter freden i Prag i 1866, gjorde, at overgangsårene efter 1864 blev meget vanskelige for denne landsdel. Handelen og samfærdselen måtte søge nye baner, og de vanskeligheder, som denne overgangsperiode medførte, fik især Flensborg at føle. Flensborg havde i tiden før 1864 været hertugdømmets økonomiske centrum, og i tidens løb havde denne by erhvervet sig et nogenlunde fast afsætningsområde i Norden,<sup>57</sup> men de urolige forhold i årene 1864–67 bragte faktisk byens økonomiske

liv til fuldstændig stilstand. »Den nye grænse ved Kongeåen betød et totalt brud med Flensborgs gamle traditioner som dansk-slesvigsk økonomisk centrum«, samt at byens storhandel blev afskåret fra sit vigtigste afsætningsområde. Og det, at hertugdømmet Slesvig i 1867 blev tilsluttet det tyske toldforbund, betød, at der nu var åben adgang for en stærk konkurrence fra Hamborg. Denne by var i fuld gang med at udbygge sin dominerende stilling indenfor Nordtysklands handel, og truede også Flensborgs centrale betydning for det nærmeste opland – noget der bevirkede, at mange store firmaer i Flensborg måtte likvidere.<sup>58</sup>

Det var – skriver Flensburger Norddeutsche Zeitung 14. aug. 1868 – derfor naturligt, at man i Flensborg bestræbte sig på at give den handel, der var gået så stærkt tilbage, et nyt opsving. Det foreslåede kanalprojekt ville give Flensborgs handel lettelser, og fordele, »der stiller vor bys tilbagevenden til de glansfulde tider – med en betydelig handel – i udsigt«. »Men«, hedder det videre, »ved siden af disse økonomiske grunde vil den foreslåede kanal – på grund af den gunstige retning, den får – også være at anbefale i kraft af den eminente politiske betydning, som den vil have«.

Det er først og fremmest dette sidstnævnte synspunkt, som Flensborg Avis beskæftiger sig med i debatten om kanalprojektet Flensborg – Lister Dyb, således som det vil fremgå af den følgende redegørelse for den udvikling, som kanalsagen tog.

### 3. Debatten 1868 – 69

Den 10. juni 1868 blev projektet om en kanal fra Flensborg til Lister Dyb bragt frem i rigsdagen, men planen mødte meget stærk modstand, blandt andet hos grev Moltke, der ud fra nogle målinger, som han havde ladet foretage i 1864, påviste, at en sådan kanal ville blive langt mere kostbar end en kanal fra Elbens munding til Kieler Fjord – hvilket dog ikke vil sige, at han gik ind for den sidstnævnte plan.

Der var imidlertid, trods den meget kølige modtagelse, som kanalprojektet havde fået, ikke skabt ro om denne sag. I september 1868 bragte »Flensborg-komiteen til fremme af bygningen af en kanal fra Flensborg til Lister Dyb« påny dette projekt frem. I komiteen sad bl.a. Flensborgs borgmester Streckenbach, og fra den stammer sandsynligvis det side 91 nævnte anonyme skrift: »Skizze

eines Ost-Nordsee-Kanal-Projekt mit den Endpunkten Flensburger Förhrde – Lister Tiefe«. Komiteen fik imidlertid den besked, at en sådan kanal hverken tilfredsstillte krigsmarinens eller den større handelsmarines interesser for en forbindelse mellem Østersøen og Nordsøen, og at dette projekt ikke kunne regne med statsstøtte. Det tilføjedes dog, at hvis man ønskede at fortsætte med at arbejde med projektet og derefter forelagde resultatet af de tekniske undersøgelser, som man havde foretaget, for den preussiske statsregering, så kunne sagen blive taget op til nærmere prøvelser, og der ville »på passende måde« blive taget hensyn til den ved udvælgelsen af, hvor en kommende nordøstersøkanal skulle gå.<sup>59</sup>

Men den 23. marts 1869 kunne Flensburger Norddeutsche Zeitung imidlertid – »fra sikreste side« – meddele, at »man aldeles ikke havde ladet tanken om at forbinde Flensborg havn med Nordsøen ved en kanal falde, men at den tværtimod nu fra kompetent side er blevet taget under de alvorligste overvejelser«. Og til denne meddelelse føjer avisen så nogle ord om, at der »hermed er blevet givet den mest opmuntrende tilkendegivelse af noget, der kan betyde en overordentlig opgang for vores by«.

Denne optimisme skulle dog ikke komme til at vare ret længe. I begyndelsen af 1869 havde grev Adalbert v. Baudissin anmodet rigsdagen om støtte til et af ham udarbejdet projekt til en havn på det sydlige Rømø og i forbindelse hermed anlæggelse af en jernbane til fastlandet. Såvel Flensborg magistrat som deputeretkammer samt handelsforeningen i Flensborg tilsluttede sig denne ansøgning med den begrundelse, at med bygningen af en Rømø-havn ville en af betingelserne for et snarligt anlæg af en kanal mellem Nordsøen og Østersøen og med udgangspunkt i Flensborg være opfyldt. Iøvrigt gik også det nystiftede »Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869« ind for planerne for bygningen af en sådan kanal.<sup>60</sup> Men den 2. juni 1869 kom rigsdagens svar, og det gik – idet man tilsluttede sig grev Moltkes ovenfor anførte synspunkt – ud på, at man anså projektet om en kanal fra Flensborg til Nordsøen som værende så godt som uigennemførligt.<sup>61</sup>

Kanalprojektet havde det altså, som Flensborg Avis skriver den 27. okt. 1869, for tiden »meget dårligt«, og fra tysk side opfordredes da også nu de kanal-interessererede til snarest muligt at træde

sammen og danne en forening, der skulle give Flensborgs magistrat og »handelskorporationer« »et pænt vink om at gå i ilden«. En sådan forening blev da også dannet efter et møde, som under ledelse af gymnasielærer, dr. Wallichs afholdtes den 29. nov. 1869. I § 1 i denne forenings statutter, som blev vedtaget den 7. dec., hedder det at foreningens formål er »på alle måder at fremme anlægget af en kanal i linien Rømø-Flensborg«. Formålet med kanalen var ellers ikke præciseret nærmere, men det skinnede efterhånden meget tydeligt igennem, hvad det var, man ville opnå med de store bestræbelser, som man fra tysk side udfoldede for at realisere kanalplanen. I omtalen af et møde, der den 1. december afholdtes i kommunalforeningen, skriver Flensborg Avis den 2. december: Dr. Müller udtalte her om kanalprojektet, at han nu havde taget afstand fra dette forehavende efter at have bragt i erfaring, at der tildeltes dette anliggende afgjort politisk betydning.

At dette var tilfældet blev efterhånden mere og mere tydeligt fremhævet fra dansk side i den omfattende og til tider meget kraftige polemik, som ikke mindst i slutningen af 1869 fandt sted mellem Flensborg Avis og Flensburger Norddeutsche Zeitung. Flensborg Avis bragte den 3., 6., 20. og 21. december fire lange og meget vægtige artikler om kanalspørgsmålet - skrevet af redaktør C. A. Willemoes. I Flensborg Avis for 3. december havde Willemoes i sin omtale af mødet den 29. november nævnt, hvorledes dr. Wallichs i »en kort orienterende bemærkning« havde henvist til kanalspørgsmålets »utvivlsomme vigtighed for Tyskland og især for »Slesvigholsten«.« Wallichs udtalte endvidere, at han fandt spørgsmålet om muligheden for dets udførelse tilstrækkeligt besvaret ved, at handelsministeren i det preussiske deputeretkammer havde udtalt, at han havde sin opmærksomhed alvorligt henvendt på at skaffe de dertil nødvendige 34 millioner preussiske daler til veje. Og hvad det endelige valg af kanallinien angik, så mente dr. Wallichs, at »der ved general Molktes ugunstige ytringer om linien Rømø-Flensborg ikke var fældet nogen endelig dom, fordi det syntes uvist, om de var støttet på tilstrækkeligt nøje kendskab til denne linie, og man måtte derfor ikke lade sig afholde fra, herfra at stille denne linie i det bedste lys«. Ligeledes fremhævede han, at »en i sin tid herfra afsendt komitédeputation ingenlunde var fuldstændig afvist af kong Wilhelm, men derimod

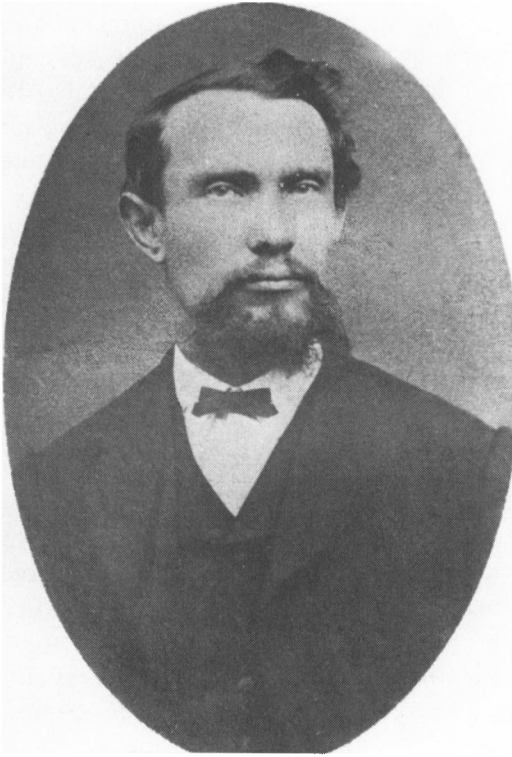
opfordret til at anstille så nøjagtige undersøgelser som muligt«. Mødet sluttede med vedtagelsen af en resolution, hvori forsamlingen erklærede, at »det var dens mening, at der var en mulighed tilstede for udførelsen af kanalen fra Flensborg til Rømø«, og »at den holdt det for sin pligt, af al magt at stræbe hen til at få denne linie realiseret«.

Dr. Wallichs' beretning og vedtagelsen af resolutionen måtte, ifølge Flensborg Avis vække den uhildede læsers forundring over »det overfladiske, ja, uholdbare og det ligefrem anstødelige i motiveringen«. »Der mangler«, fortsætter Flensborg Avis, »faktisk oplysninger, der stiller det udenfor al tvivl, at der kan bygges en kanal mellem Rømø og Flensborg, i hvilken større skibe kan komme ind fra Nordsøen, og at denne kanal vil kunne betale sig«. Den overfladiske og uholdbare måde, hvorpå man betragtede sagen, viste sig også derved, at man overfor general Molktes vægtige udtalelser om Flensborg-Rømø projektet »nøjedes med en vag formodning om, at generalen ikke besad det fornødne nøje kendskab til linien, men forresten ikke påviste en eneste grund til denne formodning.«

I en længere artikel i Flensborg Avis den 6. december fortsættes angrebene imod dr. Wallichs' argumentation: »... os synes det nu, at det allerede ikke kunne tages for ubetinget gode varer, at handelsministerens ytringer tages til indtægt for »vort« kanalprojekt; der foreligger langt større sandsynlighed for, at de nærmest gjaldt en af de sydligere linjer, hvis realisation har langt bedre udsigt, og som har været genstand for temmelig omhyggelige undersøgelser og beregninger.«

Noget af det, der kunne rokke troen på, at Rømø-Flensborg kanalprojektet kunne blive til virkelighed, var, at der ikke var offentliggjort noget om resultaterne af de opmålinger, som man havde foretaget i efteråret 1868. Grunden til dette må efter Flensborg Avis' mening sikkert være, at de tal, som man var nået frem til ved opmålingerne, havde vist sig at være ubrugelige for anlægget af en kanal.

Man kan også undre sig over, at der ved mødet den 29. november overhovedet ikke blev rettet nogen forespørgsel om, hvorvidt et sådant kanalanlæg havde udsigt til at kunne betale sig. Og hvad man tilsyneladende slet ikke havde tænkt på, var, at der i løbet af få



*Fig. 6. C. A. Willemoes, født 1835, var fra 1. okt. 1868 redaktør af Flensborg Avis. I 1872 udvandrede han til Danmark, hvor han døde i 1914.*

år ville være tilvejebragt en forbindelse mellem Nordsøen og Østersøen ved den jernbane, som man havde vedtaget at anlægge mellem Lunderskov på den østjyske jernbane og Esbjerg havn, der var under bygning.

Når Flensborg Avis går så vidt, at den betegner dr. Wallichs' beretning som »anstødelig«, skyldes det, »at man ved at vedtage denne resolution enstemmigt og uden debat ville opnå at få folk til at gå ind for kanalplanerne.« I sin artikel den 6. december kommer redaktør Willemoes nærmere ind på, hvorfor man brugte denne fremgangsmåde og i det hele taget gjorde sig så store anstrengelser for at få dette tvivlsomme projekt gennemført. Han finder, at forklaringen må søges i den omstændighed, at hertugdømmet

Slesvigs politiske situation var så uafklaret i disse år, da bestemmelsen i Prager-fredens § 5 om, at »befolkningerne i de nordlige distrikter af Slesvig skal afstås til Danmark, når de ved en fri afstemning tilkendegiver ønsket om at blive forenet med Danmark« endnu stod ved magt. »Man måtte«, hedder det, »operere med kanalprojektet som et politisk agitationsmiddel, som et middel mod den slemme artikel 5, et middel som pænt ville blive lagt til side, såsnart artiklen havde fundet sin endelige afgørelse«. »Kunne man nemlig«, hedder det videre, »få folk bildt ind, at den preussiske regering interesserer sig for en kanal mellem Flensborg og Rømø, så ligger det nær at få dem til at tro, at Preussen ikke for alt i verden vil opgive det landstrøg, hvorigennem denne kanal skal gå, ikke vil prisgive de 34 millioner eller hvad mere, der måtte gå med, inden kanalen kunne blive færdig . . . Denne resolution er en politisk demonstration og intet andet. Projektet selv er så at sige en kanal, ved hvilken man vil forene Nordslesvig med Tyskland«. Det var derfor man offentliggjorde en resolution, som overhovedet ikke omtalte, hvilke motiver der lå bag den, og som slet ikke nævnte de betænkeligheder, der kunne være med hensyn til muligheden for at anlægge denne kanal eller for rentabilitet, kommercielle interesser m.v. Og redaktør Willemoes slutter sin lange artikelserie i Flensborg Avis med den 21. december at skrive: »Men lykkedes det først at bilde folk muligheden af projektets gennemførelse ind, så ville følgen være, at de opgav at kæmpe for at komme tilbage til Danmark«.

#### 4. Projektets endeligt

Den 12. maj 1870 behandlede i Flensborgs bykollegier et andragende fra Kanalforeningen om et tilskud fra byen til det »specielle kanalnivellement«, som man anslog ville komme til at koste 5.000 daler. Kanalforeningens repræsentant bemærkede, at man mente at kunne skaffe 1.000 - 5.000 daler ved privat indsamling, og at Flensborg kreds allerede havde erklæret sig villig til at yde 1.000 daler på betingelse af, at byen bidrog med et tilsvarende beløb.

Forhandlingerne om at bevilge dette bidrag til kanalsagen blev ret bevægede, idet den danske minoritet, hvis ordfører var Gustav Johannsen, gik stærkt imod, at Flensborg skulle yde et beløb til

denne sag. »Drøftelserne var«, skriver Flensburger Norddeutsche Zeitung den 13. maj, »et drastisk bevis på, hvorledes et lille og stadig aftagende fanatisk dansk parti opfatter og træder i skranken for byens interesser«. Gustav Johannsen gjorde gældende, at den preussiske stat intet havde gjort for denne sag, men tværtimod allerede ladet linien St. Margarethen – Ekernefærde opmåle og ladet forstå, at den foretrak denne plan. Dette fremgår også af en artikel, som Flensborg Avis bragte den 9. maj 1870, og hvori det hedder, at »det flensborgske kanalprojekt aldrig har nydt nogen virkelig støtte fra kompetente kredse«, og »at den preussiske regering kun har interesseret sig for de to kanallinier Brunsbüttel – Kiel og St. Margarethen – Ekernefærde. »Man har«, fortsætter Flensborg Avis, »kun tilladt, at den [den flensborgske kanalplan] brugtes af projektmagere og politiske agitatorer . . . og har derfor fra kompetent side sjældent sagt vore flensborgske kanal mænd imod«.

Fra tysk side blev det under forhandlingerne den 12. maj udtalt, at Gustav Johannsens redegørelse savnede ethvert grundlag, og fremhævet, at »byen på grund af den interesse, den havde i kanalplanen, aldrig ville kunne tilgive, hvis de soleklare store fordele, som denne plan indebærer, blev afvist, fordi man havde forsømt at gå ind for planen. Forsøget på at få kanalen bygget måtte gøres«.

Resultatet af afstemningen blev da også at bykollegierne – med 15 stemmer for og 7 danske stemmer imod – vedtog at yde et bidrag på 1.000 daler til et kanalniveauement.

Ved et kanaludvalgsmøde den 3. maj 1870 havde dr. Wallich's iøvrigt holdt en lang tale, som er gengivet i Flensburger Norddeutsche Zeitung for 19., 24. og 26. maj, og hvori han blandt andet påpeger nødvendigheden af en kanal, der er farbar for alle krigsfartøjer, og fremhæver den meget gunstige retning, som en kanal fra Flensborg til Lister Dyb vil have, idet et skib vil kunne sejle fra Femern Bælt og videre gennem Flensborg Fjord og den påtænkte kanal ved en og samme vindretning.

Men på det møde, som kanalforeningen afholdt den 17. maj 1870, var der alligevel kun mødt 20 medlemmer, og i Flensburger Norddeutsche Zeitung for 18. maj udtales det da også i den anledning, at man må forbavses over, at købmandsstanden omfatter dette kanalprojekt, som netop på en velgørende måde berører



de specielle flensborgske handelsmæssige forhold, med så ringe interesse.

De flensborgske kanaltilhængere gav dog ikke op. De var utrættelige i deres bestræbelser for at få deres sag gennemført, trods det, at udsigterne til at få kanalprojektet realiseret, var meget små, og trods det, at rigsdagen, som nævnt side 95, den 2. juni 1869 havde erklæret, at en kanal fra Flensborg til Nordsøen var så godt som uigennemførlig. I 1871 ansøgte kanalkomiteen endog om 4.000 daler til et grundigt nivellement af kanallinien. Før den preussiske regering ville tage en beslutning i denne sag, sendte man imidlertid overbygningsinspektør Hagen op til det nordlige Slesvig for at foretage en indgående undersøgelse af de af Flensborg-komiteen tilvejebragte forarbejder samt af selve kanallinien. Resultatet af de af Hagen foretagne undersøgelser, der forelå i 1872, var, at han »udtalte sig særdeles fordømmende om Flensborg-linien«. (Flensborg Avis 13. aug. 1872). Og den 21. august bragte Flensborg Avis så en kort meddelelse med overskriften »Kanalprojektets endeligt«, hvori det hedder, at »alvorlige bestræbelser for at fremme projektet egentlig kun er udgået fra dem, der lagde størst vægt på sagens politiske side, medens forretningsdrivende har forholdt sig temmeligt koldt dertil«.

Men endnu i 1878 blev opmærksomheden dog flygtigt henledt på spørgsmålet om en kanal fra Flensborg til Lister Dyb. Af Flensborg handelskammers årsberetning for 1878 fremgår det, at man med særlig tilfredsstillelse har set, »at den handlekraftige statsregering nu også har sin opmærksomhed rettet mod en videreudvikling af det tyske kanalvæsen. Vi knytter dertil det håb, at den kongelige statsregerings omsorg vil bringe os den længselsfuldt ventede nordøstersøkanal, for hvilken Flensborg Fjord og Lister Dyb sikkert vil være de bedste endepunkter«.

Men håbet om, at en sådan kanal nu ville blive bygget, blev atter beskæmmet, og den kanal, som man fra visse sider havde arbejdet så ihærdigt for lige siden midten af 1860'erne, måtte naturligvis definitivt opgives, da den tyske regering og den preussiske landdag i foråret 1886 vedtog at bygge en kanal fra Brunsbüttel til Holtenu ved KIELERFJORD. Den kom til at gå under de forskellige navne: Nordøstersøkanalen, Kaiser Wilhelm Kanal eller KIELERKANALen, som den kaldes i internationale søfartskredse, og Bismarck havde

gennemtruffet den på trods af generalfeltmarskal, grev Moltkes kraftige modstand samt modvilje fra marineautoriteterne og krigsministeriet.<sup>62</sup>

### 5. Projektet *genoplives* 1918

Men selvom planen om en kanal fra Flensborg Fjord til Lister Dyb nu var fuldstændig opgivet, skulle det alligevel vise sig, at den blev fremsat igen, da Nordslesvigs genforening med Danmark var nært forestående. Allerede i november 1918 skrev professor, dr. phil. H. P. Steensby en artikel, hvori han gav udtryk for, at »får vi Sønderjylland, vil der sikkert en dag opdukke planer om at bygge en ny kanal, som bedre end Kielerkanalen ville formidle den direkte forbindelse mellem Nordsøen og Østersøen«. Efter Steensbys opfattelse ville det mest naturlige være, om en sådan kanal blev ført fra Lister Dyb til Flensborg Fjord eller Åbenrå Fjord, hvilken sidste han iøvrigt mente måtte foretrækkes af rent strategiske grunde.

Steensby anlagde, som han skriver, stats- og samfærdselsgeografiske synspunkter. En kanal som den af ham foreslåede ville være en nordisk opgave. Den ville betyde, at »Sveriges hele syd- og østkyst ville profitere umådeligt af en sådan kanal. Først ved den ville Sveriges østkyst egentlig blive åbnet for oceantrafikken ... Den vil frigøre Danmark og Sverige og hele Norden overfor Tyskland«. En betingelse for, at denne kanalplan kunne realiseres, var dog – mente Steensby – at øen Sild ikke forblev under Tyskland, for i så tilfælde ville det være »muligt for tyskerne at hindre kanalens udmunding i Lister Dyb«.

Som ovenfor nævnt skrev Steensby sin artikel i november 1918, og efter at den havde været forelagt »en af vore højt fortjente mænd, der har særlige tekniske og andre forudsætninger« – han nævner ikke, hvem det var – samt »forskellige betydende mænd« blev den trykt i Berlingske Aftenavis for 9. og 10. juli 1919.

Angående selve forløbet af Steensbys kanal, så indskrænkede han sig til kun at angive kanalens endepunkter uden at gøre noget forsøg på at skitsere planens nærmere enkeltheder, ligesom han også fuldstændig undlod at komme ind på, hvorledes de tekniske betingelser for et kanal anlæg på denne linie i det hele taget var. Han ville med sin artikel pege på det ønskelige i et kanal anlæg her, men den tekniske vurdering overlod han til ingeniørerne. Hans artikel

blev da også imødegået meget kraftigt af civilingeniør Vilh. Marstrand, der kort og klart skrev, at »det af rent praktiske grunde ikke er muligt at tvinge en sådan plan til udførelse«. Marstrand anfører, at der ikke findes en linie fra Tønder til Flensborg Fjord eller Åbenrå Fjord som ikke passerer 40 meters kurven. På lange strækninger måtte kanalen føres gennem et terræn, der ligger mere end 30 meter over havets overflade, og jordarbejdet ved en niveaukanal ville blive »så vanvittigt kostbart, at der absolut ikke kan blive tale om for alvor at drøfte denne mulighed ... Selv en slusekanal er det praktisk talt helt udelukket at anlægge, idet der i det pågældende terræn ingen muligheder er for at skaffe tilløb nok til kanalens øverste afsnit, så de nødvendige gennemslusninger kan foregå«. <sup>63</sup>

### Kanalprojektet Slien – Ekerneførde – Kielerkanalen

De mange anstrengelser, som man havde gjort for at få bygget en ny nordøstersøkanal i Slesvig havde således ikke ført til noget positivt resultat. Det skulle dog vise sig, at man ikke havde opgivet håbet om, at der i denne landsdel kunne blive anlagt en større kanal, som bl.a. kunne være medvirkende til at give skibenes passage fra Nordsøen til Østersøen så gode betingelser som muligt. Allerede mens den nye nordøstersøkanal – Kielerkanalen – var under bygning, blev der nemlig fremsat en plan om at grave en kanal fra Ekerneførde til egnen omkring Sehested ved Kielerkanalen. Herved ville den store nye vandvej, der skulle udmunde i Kieler Fjord, også få en udmunding i Ekerneførde Bugt.

Tanken om at benytte sig af de gode forhold, som den 10 km lange tunneldal mellem Ekerneførde Bugt og Sehested frembyder for et kanal anlæg, havde været fremme allerede i 1848, da brødrene Christensen (se s. 84) ville lade den østligste del af den af dem planlagte kanal fra St. Margarethen ved Elben gå fra Sehested til Ekerneførde Bugt. Den samme tanke havde også Lentze haft (se s. 84), efter at den preussiske regering i 1864 havde anmodet ham om at give et forslag til en handels- og marinekanal. I det omhyggeligt udarbejdede projekt, som forelå den 2. febr. 1865, foreslog Lentze nemlig en kanal fra St. Margarethen til Ekerneførde Bugt, men da

den preussiske marinehavn i Danzig i 1865 flyttedes til Kiel, ønskede det preussiske krigsministerium, at den nye kanal skulle føres ud til Kieler Fjord, og Lentze måtte derfor ændre den østligste del af det kanalprojekt, som han havde udarbejdet, i overensstemmelse med ministeriets krav. Kanalsagen kom iøvrigt ikke videre denne gang på grund af de usikre politiske forhold efter krigen mellem Preussen og Østrig.

Den preussiske regering var dog stadig interesseret i planerne om en ny nordøstersøkanal, men den kraftige modstand mod en sådan kanal, som generalfeltmarskal, grev Moltke gav udtryk for gentagne gange, blandt andet i den tale, som han holdt i den tyske rigsdag den 23. juni 1873,<sup>64</sup> bevirkede, at der i nogle år var ret stille om kanalsagen. Men i 1890 – 3 år efter, at arbejdet på den nye nordøstersøkanal var blevet sat igang – kom spørgsmålet om en forbindelseskanal mellem Ekernførde Bugt og Kielerkanalen for alvor på tale, og denne ret korte kanalstrækning kom efterhånden til – på en ret markant måde – at føje sig ind i rækken af slesvigske kanalprojekter i det 19. årh. Først efter at der i henved en snes år havde været ført talrige forhandlinger med forskellige ministerier og andre instanser, og efter at sagen havde været behandlet i rigsdagen, fandt dette projekt sin endelige afgørelse i 1908.

Det var en forretningsmand ved navn Hermann Petersen,<sup>65</sup> der i en skrivelse, som han den 11. september 1890 sendte til regeringen, fremsatte sin plan om »en søfartvej mellem Slien, Ekernførde havn og Nordøstersøkanalen«. I fortsættelse af denne skrivelse uddybede han i et skrift, som han udsendte den 26. sept. 1890, sine betragtninger over den betydning, en sådan forbindelseskanal ville have for handelen, og i december samme år påpegede han derefter i en skrivelse til ministeriet dens militære værdi. Hermann Petersens projekt, som altså også omfattede en forbindelseskanal til Slien, gik ud på, at der fra landsbyen Holm ved den sydligste del af Sliens Store Bredning, skulle føres en kanal til Witten See, og fra Bünsdorf ved denne søs sydligste punkt skulle kanalen så gå til Schirnau ved Kielerkanalen, ca. 5 km vest for Sehested. Fra et punkt ca. 4 km sydøst for Slien skulle der fra denne kanal graves en kanal til Vindeby Nor og Ekernførde.<sup>66</sup> Da Witten See ligger 5 m over havet, måtte der ved Østerby og ved Bünsdorf bygges sluser, som begrænsede det højest beliggende afsnit af kanalen (fig. 7).

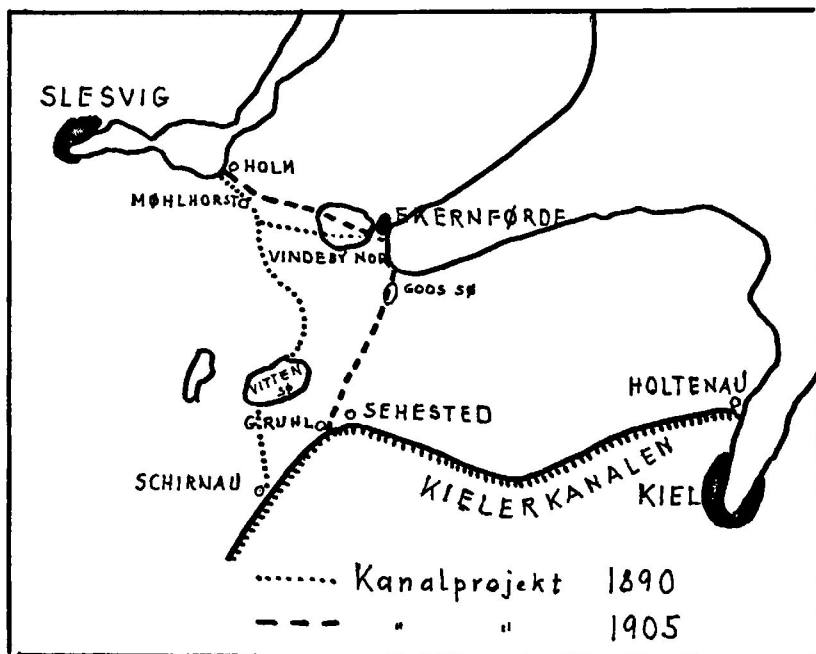


Fig. 7. Hermann Petersens projekter til en kanalforbindelse fra Slien over Ekerneførde til Kielerkanalen. (Efter Herm. Petersen: *Der ... Kanal og Der A- und der B-Kanal*.)

Hermann Petersens kanalprojekt blev modtaget med en vis interesse fra de højere myndigheders side, og den 21. marts 1891 fik han tilladelse til at lade de generelle forarbejder udføre. Dette arbejde overdrog han til ingeniør A. Creuz i Hamborg, og den 22. oktober kunne resultatet af disse undersøgelser tilsendes regeringen i en rapport, der omfattede 74 sider, og som var forsynet med 2 kort.

Det, der havde foranlediget Hermann Petersen til at foreslå et sådant kanal anlæg, var både kommercielle og militære betragtninger. »Alt i alt tror jeg«, skriver han, »at formålet med Nordøstersøkanalen først vil blive fuldstændigt opnået, når min kanal bygges samtidig med hovedkanalen«. <sup>67</sup>

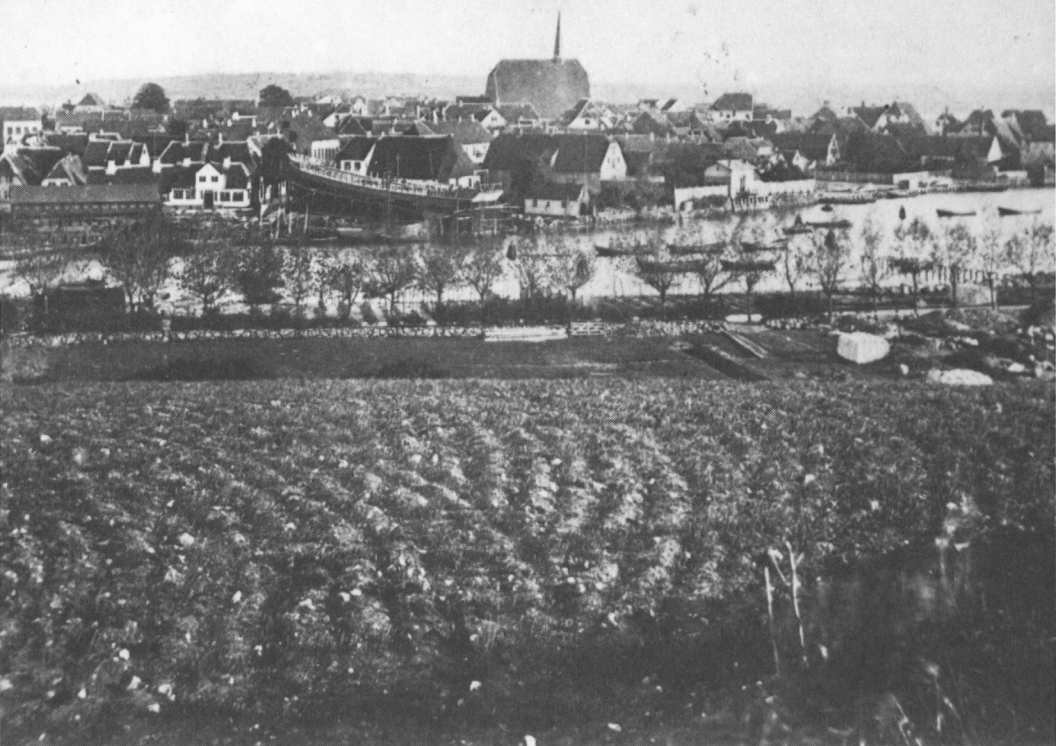
I de følgende år var der egentlig ret stille om Hermann Petersens kanalprojekt. Ministeriet havde ganske vist udbedt sig forskellige oplysninger om projektet. Man havde således ikke fundet det

tilstrækkeligt bevist, at den nødvendige vandforsyning til kanalen var til stede, ligesom man heller ikke mente at kunne gå igang med en undersøgelse af kanalens tekniske sider, før det var blevet belyst, hvilken betydning den ville have i militær henseende. Sagen var efterhånden ved at gå i hårdknude. I en skrivelse af 2. dec. 1896 gav marineministeriet (Reichsmarineamt) udtryk for, at man med interesse havde set projektet, men at man på ingen måde kunne stille et tilskud i udsigt, og den 10. juni 1897 meddelte ministeriet Hermann Petersen, at man efter nærmere at have gennemgået hans kanalprojekt ikke så sig i stand til give tilladelse til, at hans kanal kunne tilsluttes Kielerkanalen.<sup>68</sup>

Da det under disse omstændigheder ikke var muligt at formå ministeren til at bringe sagen videre til landdagen eller til rigsdagen, indså Hermann Petersen, at han måtte lade sagen hvile.

Men otte år senere syntes han, at begivenhederne omkring Kielerkanalen havde udviklet sig på en sådan måde, at det nu – mere end nogen sinde – var påtrængende nødvendigt at bygge den af ham foreslåede forbindelseskana1 til gavn for såvel handelen som for den kejserlige marine og rigskrigshavnen i Kiel. Fra offentligheden blev det nemlig nu – efter at kanalen havde eksisteret i 10 år – kritiseret, således som det også var sket tidligere, at der ved planlæggelsen af denne kanal ikke var blevet taget tilstrækkeligt hensyn til de økonomiske interesser. Også i rigsdagen taltes der om, at kanalforvaltningen ikke havde været forudseende nok. Som følge af dette besluttede regeringen, at der skulle foretages en udvidelse af kanalen, og i 1907 bevilgede rigsdagen enstemmigt de 223 millioner mark, som denne udvidelse ville komme til at koste.<sup>69</sup>

I forbindelse med den nu vedtagne udvidelse, som skulle forbedre Kielerkanalens effektivitet, fandt Hermann Petersen som nævnt, at tiden var inde til, at han påny kunne komme frem med sit forslag om en forbindelseskana1 fra Kielerkanalen til Ekernefôrde Bugt – omend i en noget ændret form. Det projekt, som han nu forelagde i et udfôrligt skrift,<sup>70</sup> omfattede tre hovedafsnit, nemlig 1) en kana1 fra Slien til Vindeby Nor og Ekernefôrde, 2) en kana1 fra Ekernefôrde Bugt til den lille lokalitet Gruhl ved Kielerkanalen, umiddelbart vest for Sehested og – som noget nyt – 3) planen om et stort havneanlæg – en frihavn – ved Ekernefôrde. Hensigten med denne store plan var at skabe en efter hans mening meget stærkt



*Fig. 8. Ekernefærde havn set fra nord 1870. Til højre indløbet til Vindeby Nor, gennem hvilket både H. Petersens kanalprojekt 1848, Stieltjes projekt 1864 og Hermann Petersens 1890 og 1905 havde udløb til Østersøen, der ligger til venstre for billedet. Over skibsværftet i forgrunden ses byens kirke, indviet til Sct. Nicolai. (Foto af F. Brandt, Flensborg i Det kgl. Bibliotek).*

tiltrængt ekstra udmundning for Kielerkanalen og at forbedre byen Slesvigs forbindelse med Østersøen samt at gøre Ekernefærde til en stor havneby.

Hvad angår besejlingsforholdene til Slesvig, havde disse i lange tider været meget dårlige. Hermann Petersen nævner, at der flere gange har været gjort forsøg på at gøre Slien bedre egnet som søfartsvej for de noget større skibe, men at anstrengelserne ikke har ført til det ønskede resultat. Han mener derfor, at man må nøjes med at konstatere, at man i stedet for at prøve på at forbedre

forholdene i dette farvand, bør forsøge på at skabe en anden søfartsvej fra byen Slesvig til Østersøen, og han er af den opfattelse, at den bedste løsning ville være den af ham projekterede kanal fra Slien til Kielerkanalen. Som nævnt side 86 havde ingeniør Piepgras i 1865 foreslået bygningen af en sådan kanal, som han mente måtte blive langt billigere end arbejdet med at gøre Slien sejlbar for større skibe.

Den del af Hermann Petersens kanalplan, som skulle blive genstand for den mest indgående behandling, var dog - foruden planen om en frihavn ved Ekernefærde - kanalstrækningen fra Ekernefærde til Kielerkanalen. En af grundene til, at han fremkom med sit fornyede og ændrede projekt for denne kanalstrækning, var - foruden det allerede anførte - at han mente, at der ved planlægningen af den nye, store Kielerkanal først og fremmest var taget hensyn til krigsmarinens interesser. Alene det, at krigshavnen Kiel var blevet udpeget som den østlige udmunding af den nye kanal, betød, at man fra første færd havde set bort fra muligheden for, at der kunne komme en livlig trafik af handelsskibe på denne kanal. »I Kieler Fjord er det krigsmarinen, der dominerer, og handelsskibene er så at sige kun tålt«. Han påpeger, hvorledes krigsmarinens og handelens interesser »aldrig kan bringes under samme hat«, og at den fulde udvikling af disse to grene af skibsfarten kun kan ske, når der foreligger »en lokal adskillelse af dem«. <sup>71</sup> Hermann Petersen fremhæver, hvorledes det af ham udarbejdede projekt muliggør en sådan adskillelse af krigs- og handelsmarinen, og at en med Holtenau sideordnet kanaludmunding ved Ekernefærde Bugt vil give handelen en havn, hvori den kan udvikle sig frit. Han betonere endvidere, at en kanal fra Ekernefærde til Gruhl ikke må betragtes som et konkurrenceforetagende til Kielerkanalen, men som en fuldstændiggørelse af denne, og at den først og fremmest vil være til gavn for handelen (fig. 7).

Som en naturlig følge af de synspunkter, Hermann Petersen fører frem, kommer så det tredje hovedpunkt i hans samlede projekt, nemlig bygningen af en frihavn ved Ekernefærde. Da han fremkom med sit projekt, var denne bys havn - således som den iøvrigt stadig er - af ringe udstrækning. Det er kun den ydre, bugtede del af den smalle forbindelse mellem Vindeby Nor og Ekernefærde Bugt, der tjener som havn, og dette ville naturligvis



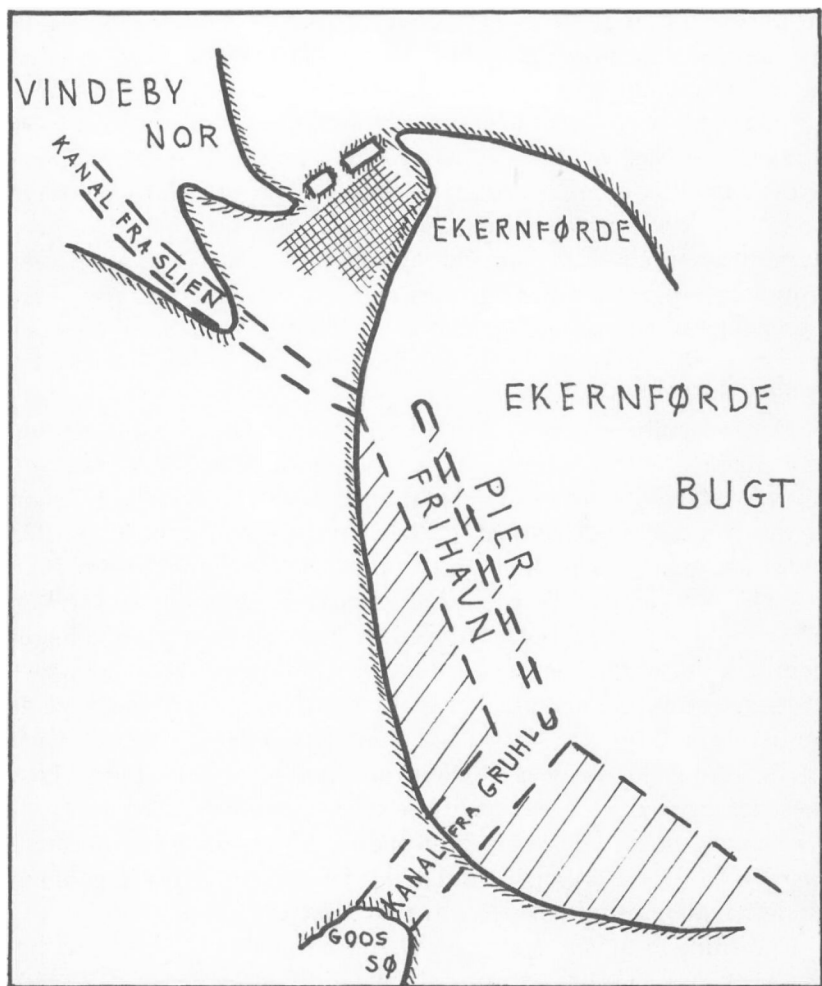


Fig. 9. Hermann Petersens plan for en frihavn ved Ekernefærde (Efter »Der A- und der B-Kanal«).

være ganske utilstrækkeligt til en frihavn – en transithavn. Han tænkte sig derfor, at der mellem udmundingerne af kanalen fra Slien og forbindelseskanalen fra Kielerkanalen skulle bygges et ca. 3 km langt havnebassin langs med kysten (fig. 9).

Hermann Petersens projekt kom efterhånden så vidt, at der i rigsdagssamlingen 1907/08 – den 20. febr. 1908 – blev indgivet et

andragende om, at der måtte blive nedsat en kommission på 14 medlemmer, som nærmere skulle behandle projektet om »en ved private midler anlagt kanal« fra Kielerkanalen til Ekernførde. Dette andragende blev støttet af en resolution, som et udvalg fra Ekernførde, Slesvig og Husum havde vedtaget den 2. febr. 1908, og hvori man enstemmigt fremsatte ønsket om, at der måtte blive nedsat en kommission, som skulle undersøge de forskellige projekter, der forelå. Flensborg Handelskammer, der også var blevet anmodet om at tiltræde resolutionen fra de tre byer, var i det væsentlige tilbageholdende, da man var meget skeptisk overfor det fremsatte projekt, men gav alligevel sin tilslutning til resolutionen.<sup>72</sup>

Det indsendte andragende blev behandlet på rigsdagsmødet den 13. marts.<sup>73</sup> Ordføreren for forslagsstillerne - Spethmann - understregede i sin stærke anbefaling af Hermann Petersens plan, at den vedtagne udbygning af Kielerkanalen, som ville koste 223 millioner mark, ikke ville opfylde de forventninger, som man stillede, hvis denne udbygning indskrænkede sig til blot at blive en uddybning og udvidelse af kanalen. Den væsentlige ulempe ligger nemlig i, udtalte han, at der ved kanalens udmundinger ofte ligger et meget stort antal skibe, der - måske i dagevis - må vente på at kunne blive sluset ind i kanalen, og dette uheldige forhold gør sig i særlig grad gældende ved kanalens udmunding i Kieler Fjord. Den mest effektive måde, hvorpå denne store ulempe kan fjernes, er, at Kielerkanalen får yderligere udmundinger - først og fremmest til Østersøen. Dette er noget, som den stærkt stigende trafik gennem Kielerkanalen gør til en påtrængende nødvendighed.

I slutningen af sin tale meddelte Spethmann, at »der bag hr. Petersen står et selskab, som vil bygge denne kanal ved private midler«.

Statsminister v. Bethmann Hollweg var bestemt modstander af projektet, som han mente ikke var tilstrækkeligt økonomisk funderet, og som heller ikke ville betyde særlige fordele. De forventninger om en betydelig udvikling af Ekernførde, som man knyttede til projektet ud fra et handelsmæssigt synspunkt, var meget overdrevne, og han betvivlede, at Ekernførde havn ville kunne blive en betydelig transithavn. Desuden mente han, at dette, at en privat kanal nu - ved Gruhl - skulle sluttes til den under

rigsforvaltningen stående kanal ville medføre visse vanskeligheder. Der måtte således indrettes et fælles lodseri og en fælles bugser-tjeneste.

Under de videre forhandlinger blev der fra flere sider givet udtryk for det ønskelige i, at der blev nedsat en kommission, men at denne ikke alene skulle behandle Hermann Petersens projekt. Kommissionen skulle undersøge samtlige foreliggende kanalprojekter, som var egnede til at yde søtrafikken og handelen fordele, der ville være af afgørende betydning. Blandt de projekter, der var fremsat, var der et, der gik ud på at forbinde Kielerkanalen med Heveren ved Husum.

Den kommission, der blev nedsat, arbejdede imidlertid især med Hermann Petersens projekt. De andre fremkomne forslag blev afvist af samtlige kommissionsmedlemmer, og den 6. maj 1908 vedtog kommissionen enstemmigt at tilstille regeringen en petition, hvori der udtales, at kommissionen ikke mener, at det tyske rige, i betragtning af den planlagte udvidelse af Kielerkanalen, har nogen anledning til selv at overtage bygningen af en kanal fra Ekernförde til Gruhl. Kommissionen var også af den opfattelse, at de ulemper, som tilladelsen til en sidekanals tilslutning til hovedkanalen måske ville medføre for rigskanalforvaltningen, ikke ville være så betydelige, at man som følge deraf skulle undlade at anbefale tilladelsen, såfremt entreprenørerne kunne dokumentere, at de penge, der var nødvendige til bygningen af forbindelseskanalen, stod til deres disposition, og at de iøvrigt ville opfylde de betingelser, som rigsregeringen fandt det nødvendigt at stille.

Samme dag, som kommissionen havde vedtaget petitionen til regeringen, kunne Eckernförder Zeitung (her efter Apenrader Tageblatt 8. maj) meddele, at kanalkommissionen ville komme til Ekernförde den 4. juni, for på selve stedet at foretage indgående undersøgelser. I Ekernförde håbede man naturligvis, at denne beslutning af kommissionen ville bidrage til, at kommissionsmedlemmerne fik en voksende forståelse af den petersenske kanalplan og for bygningen af en frihavn, således at virkeliggørelsen af »dette vidtgående projekt« måske blev bragt nærmere.

Det skulle dog ikke komme til at gå således. Det meget betydelige arbejde, der i henved en snes år havde været udført for at få den store plan realiseret, førte ikke til noget resultat. Men

alligevel skete der dog det, at planerne om en kanalforbindelse fra Slesvig over Ekernførde til Kielerkanalen dukkede op endnu engang. Bykollegierne i Slesvig så i den grad optimistisk på denne sag, at de den 17. april 1913 besluttede at bevilge 200.000 mark som bidrag til køb af landområder til den planlagte kanal fra Slesvig til Ekernførde. Men den første verdenskrig gjorde, at der ikke kunne arbejdes videre med kanalplanerne.

### *Slutning*

Det var således meget forskellige synspunkter, der lå til grund for slesvigske kanalprojekter i det 19. årh. Man lægger mærke til, at det nu egentlig ikke var det handelsmæssige og økonomiske aspekt, der var fremherskende, således som det tidligere havde været tilfældet. Det mest fremtrædende eksempel herpå var den gottorpske hertug Frederik 3.'s plan i 1630'erne om en nordøstersøkanal. Han havde øjet åbent for den gunstige handelsbeliggenhed, som hertugdømmerne havde fået ved nu – efter ændringen af magtforholdet i Europa – at ligge så at sige midt i verdenstrafikken, idet Europas hovedhandel i det 17. årh. bestod af udvekslingen af Østersølandenes og Vesteuropas varer. Hertug Frederik 3. arbejdede endog energisk med en fantastisk plan, der gik ud på at lede handelen med persiske og andre asiatiske produkter som f.eks. silke og krydderier gennem Rusland og over Østersøen til Kiel, hvorfra de skulle føres videre til Vesteuropa via en kanal fra Kiel til Ejderen. En nordøstersøkanal blev dog først en realitet, da Ejderkanalen åbnedes i 1784. Det var fortrinsvis den handelsmæssige betydning, som man mente, at denne kanal ville få, der lå bag ønsket om at få Ejderkanalen bygget, medens det ved de slesvigske kanalprojekter i det 19. årh. også var andre synspunkter, der gjorde sig gældende.

I 1848 – og 1860 – var det drømmen om en tysk flåde, der lå bag projektet om en kanal Husum – Slesvig – Ekernførde. Man fremhævede nødvendigheden af, at en kommende tysk flåde, hvorfra den ene del måtte være i Østersøen og den anden del i Nordsøen, skulle have mulighed for at kunne forenes i det ene eller det andet af disse to have uden at blive forhindret ved en spærring i de danske bæltter. Med det flensborgske projekt sidst i 1860'erne kom et nyt synspunkt frem, idet det nu blev den rent nationalpolitiske betydning af en sådan kanal, der blev fremført, selvom man også

pegede på, at en kanal Flensborg Fjord – Lister Dyb ville kunne få handelsmæssig betydning – især for Flensborg – samt at den også ville være af en vis strategisk værdi.

Men da man kort efter år 1900 drøftede, hvad der skulle lægges vægt på ved den udvidelse af Kielerkanalen, som havde vist sig at være nødvendig, blev modsætningerne mellem de krav, som krigsmarinen og handelsmarinen måtte stille, trukket klart op, og i forbindelse hermed blev der fra handelsmarinens side peget på det meget ønskelige i at få bygget en frihavn ved Ekernførde.

#### UTRYKTE KILDER

Landesarchiv Schleswig-Holstein, Slesvig. (LAS).

Abt. 68, nr. 478: Vorschläge für nützliche und mögliche Kanäle aus allen Teilen der Herzogtümer.

Abt. 309, nr. 16147: Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig.

#### TRYKTE KILDER OG LITTERATUR

Aviser: Flensborg Avis (*Fl. A.*). Flensburger Norddeutsche Zeitung (*Fl. N. Z.*).

Ludwig Andresen: Geschichte der Stadt Tondern bis zum dreissigjährigen Krieg (1629). Flensborg 1939.

O. Becker: Bismarcks Kampf für den Nord-Ostsee-Kanal. (Historische Zeitschrift, Bd. 167, 1943).

Bericht über die Verhandlungen der vereinigten Ständeversammlung der Herzogtümer Schleswig-Holstein. Rendsborg 1848.

Otto Brandt: Geschichte Schleswig-Holsteins. Kiel 1966.

C. F. Christensen und E. H. Christensen: Project zu einem deutschen Marine- und Handelskanal. Rendsborg 1848.

Theo Christiansen: Schleswig 1836 – 1945. Slesvig 1973.

H. V. Clausen: Sønderjylland. København 1932.

K. J. Clement: Die schleswig-holsteinischen Seekanal-Projecte. Hamborg 1865.

C. Dankwerth: Neue Landesbeschreibung der Zwey Herzogthümer Schleswich und Holstein. Husum 1652.

Denkschrift über die Bildung einer Deutschen Kriegsflotte. Vom Marine-Ausschuss der Bundesversammlung Frankfurth a.M. 1848.

Eckermann: Ein Kanal-Project von 1629. (Zeitschrift der Gesellschaft für Schlesw.-Holst.-Lauenburgische Geschichte Bd. 26).

Festgabe der Stadt Rendsborg zur Feier des 100 jährigen Bestehens des Schleswig-Holsteinischen Kanals. Rendsborg 1884.

Flensborg Bys Historie, bd. II, 1955.

Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. Flensborg 1966.

K. Gad: En Nordsøen og Østersøen forbindende, for større Skibe skikket, Kanal igjennem Hertugdømmet Slesvig. København 1859.

H. V. Gregersen: Den lüneburgske Saltoktroi. København 1962.

- »Grænsespørgsmålet«, III, København 1919.
- C. Hansen: Der Holsteinische Kanal von Brunsbüttel nach der Neustädter Bucht zur Verbindung der Nordsee und Ostsee. København 1860.
- Chr. Hansen jr.: Ueber die Anlage eines Seehafens an der Westküste als Ausgangspunkt für die Eisenbahnlínien der dänischen Halbinsel. Flensburg 1855.
- Edv. Holm: Danmark-Norges Historie fra Den nordiske Krigs Slutning til Rigernes Adskillelse. V. København 1906.
- N. H. Jacobsen: Nogle midtsjællandske kanalplaner fra begyndelsen af det 19. årh. (Geografisk Tidsskrift 1973).
- N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske Vadehav. København 1937.
- Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg 1908. Erster Teil.
- Waldemar Jensen: Der Nord-Ostsee-Kanal, Neumünster 1970.
- Manfred Jessen-Klingenberg: Vom Eiderkanal zum Nordostsee Kanal (i »Zerssen & Co. 1839-1964«. Rendsborg 1964).
- J. H. G. v. Justi: Gesammelte Politische und Finanzschriften. København og Leipzig 1761.
- Knud Klem: Bemærkninger om nogle ældre danske kanal anlæg. (Arkiv og Museum. Red. O. Andrup. Serie 2, bd. 2, 1943).
- A. Liljefalk og Otto Lütken: Vor sidste Kamp for Sønderjylland. København 1904.
- K. Loewe: Geschichte des Nord-Ostsee-Canals. Berlin 1895.
- Der Norddeutsche Kanal zur Verbindung der Nord- und Ostsee zwischen Eckernförde und Husum von dem zur Ermittlung dieser Linie gebildeten Ausschuss. Slesvig 1849.
- Hermann Petersen: Der A- und der B-Kanal. Schifffahrtsstrassen zwischen der Schlei, dem Eckernförder Hafen und der Kaiser Wilhelm-Kanal. 1905.
- Hermann Petersen: Der ... Kanal. Eine Schifffahrtsstrasse zwischen der Schlei, dem Eckernförder Hafen und dem Nord-Ostsee-Kanal. Eckernförde 1893.
- C. Piepgras: Bemerkungen über einige neue Verkehrswege. Slesvig 1865.
- Project zu einem Marine- und Handels-Canal von Husum über Schleswig nach Eckernförde zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Entw. Husum im December 1848 von H. Petersen. Vermessen, nivellirt und gez. v. J. Jansen u. A. G. Bussmann. 1:60.000. Litogr. 1. Bl. Slesvig 1849.
- Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Flensburg 1971.
- Schleswig-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte 1796.
- Skizze eines Ost-Nordsee-Canal-Projects mit den Endpunkten Flensburger Hafen - Lyster-Tiefe. Berlin 1868.
- Statsrådets Forhandlingar 1848-63. VIII. København 1968.
- T. J. Stieltjes: Denkschrift über einen Kanal zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Im Auftrag des Canal-Comités aus den Städten Husum, Schleswig und Eckernförde. Haag 1866.
- Sønderjyllands Historie IV. u. å.
- Topographischer Atlas Schleswig-Holstein. Neumünster 1966.
- J. P. Trap: Statistisk-topografisk Beskrivelse af Hertugdømmet Slesvig. København 1864.
- Verhandlungen des Reichstags, Bd. 231 og 232. Berlin 1908.
- Zur Beleuchtung des Canal-Linie zwischen Eckernförde und Husum von einem Ausschuss-Mitgliede 1848.
- Åbenrå Bys Historie I. Red. Johan Hvidtfeldt og Peter Kr. Iversen. Åbenrå 1961.

Kursiv angiver forkortelser i henvisninger.

HENVISNINGER

1. Festgabe s. 8
2. Topographischer Atlas s. 23
3. Gregersen s. 30
4. Provinzialberichte s. 78
5. Jacobsen: Kanalplaner
6. Klem s. 238
7. Waldemar Jensen s. 42
8. Sønderjyllands Historie s. 73
9. LAS Abt. 68, nr. 478
10. LAS Abt. 309, nr. 16147
11. Zur Beleuchtung der Canal-Linie
12. A. Liljefalk og Otto Lütken s. 132
13. Denkschrift s. 3
14. Denkschrift s. 9
15. C. F. Christensen og E. H. Christensen s. 4
16. O. Becker s. 87
17. K. Loewe s. 6
18. Justi s. 22. Justi var 1750 professor i statshusholdningslære i Wien, 1755 lektor i naturvidenskab i Göttingen, 1757-58 »Koloniinspektør« i København og 1765-68 tysk bjergværksdirektør.
19. Edv. Holm s. 479
20. Chr. Hansen jr. s. 21
21. Trap s. 232
22. Topographischer Atlas s. 168
23. Der Norddeutsche Kanal s. 27 ff. og Project.
24. Bericht über die Verhandlungen sp. 706 og Beilage II, sp. 36-40 og 109-116.
25. Sønderjyllands Historie s. 398
26. Schiffahrt und Häfen s. 261
27. Jessen-Klingenberg s. 74
28. K. Gad
29. LAS Abt. 309, nr. 16147
30. Jessen-Klingenberg s. 78.
31. LAS Abt. 68, nr. 478
32. Jessen-Klingenberg s. 79
33. C. Hansen
34. C. Hansen s. 9
35. Statsrådets Forhandling s. 116
36. Jessen-Klingenberg s. 89
37. Jessen-Klingenberg s. 90
38. Her efter Sønderjysk Månedsskrift 1976 s. 387
39. K. J. Clement
40. C. Piepgras
41. T. J. Stieltjes
42. Stieltjes s. 86
43. Stieltjes s. 89
44. Loewe s. 16
45. Theo Christiansen s. 154 f.
46. Ludwig Andresen s. 206 og Eckermann.

47. Åbenrå Bys Historie s. 110 og Dankwerth s. 3
48. Justi s. 32 f.
49. Justi s. 33
50. Clement s. 47
51. Skizze eines Ost-Nordsee-Canal.
52. Fl. N. Z. 21. juni 1868
53. Jacobsen: Skibsfarten s. 199
54. Fl. N. Z. 3. juni 1868
55. Fl. N. Z. 21. juni og 12. juli 1868
56. Fl. N. Z. 21. juni 1868
57. Flensborg Bys Historie II s. 324 f.
58. H. V. Clausen s. 156
59. Loewe s. 15 f.
60. Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt s. 357
61. Loewe s. 15
62. Otto Brandt s. 252
63. »Grænsespørgsmålet« III s. 55
64. O. Becker s. 87
65. Heinrich Friedrich Hermann Petersen blev født 25. november 1849 i Kappel. Fik i 1875 næringsbrev i Hamborg som »Købmand« og stiftede samme år Firma Hermann Petersen. Flyttede fra Hamborg i 1892 og boede fra 1895 på sin landejendom i Möhlhorst, 6 km vest for Ekernefærde. (Skrivelse af 2. november 1977 fra Staatsarchiv Hamburg til Dansk Centralbibliotek i Flensborg).
66. Hermann Petersen: Der ... Kanal s. 14
67. Hermann Petersen: Der ... Kanal s. 14
68. Hermann Petersen: Der A- und der B-Kanal s. 11
69. Waldemar Jensen s. 105
70. Hermann Petersen: Der A- und der B-Kanal.
71. Hermann Petersen: Der A- und der B-Kanal s. 18
72. Jahresbericht 1908, s. 12 f.
73. Verhandlungen Bd. 231, s. 3873-3877
74. Theo Christiansen s. 134 og 155.

*Efterskrift*

Efter at manuskriptet var sat, blev jeg opmærksom på, at der i Rigsarkivet findes et læg: »Den tyske Marine. Danica 203. Die Herstellung eines Kanal 1849-64«. Det rummer ikke noget der i væsentlig grad ændrer ved det der er fremført i afhandlingen. Bl.a. Lentzes rapport om en kanal fra St. Margarethen til Ekernefærde Bugt (se s. 84 og 103) findes heri.