

v. Maack und dem Hauptmanne Geerz aufgestellte Behauptung: daß in der vorhistorischen Zeit eine Meerenge Jütland von Schleswig geschieden habe und reichte daran die elf Projekte, welche im Laufe von 5 Jahrhunderten — von 1391 bis jetzt — zu einer Verbindung der beiden deutschen Meere entworfen und zum Theil ausgeführt worden sind, ohne Berücksichtigung jenes natürlichen Bosphorus, den man aus triftigen Gründen aufgeben mußte. Er erwähnte den Delve-Graben, oder den späteren Stefenitz-Kanal, den Neuen Graben, oder die Wasserstraße zwischen der Beste und Mlster, das Projekt Christian's III., das den Kanal von Ripen nach Rolding, — Christian's IV., das denselben von Ballum nach Apenrade, und Friedrich's V., das ihn von Hoyer nach Flensburg leiten sollte, und zeigte zugleich, weshalb keines dieser drei letzten Projekte aus dem 16., 17. und 18. Jahrhunderte zur Ausführung kam. Die nähere Beschreibung des von 1777—1785 gebauten Eider-Kanals führte zur Beurtheilung der 5 Projekte von Kanal-Anlagen unserer Tage: der Linien 1) von Kiel nach Brunsbüttel, 2) von Eckernförde nach St. Margarethen, 3) von dort nach Husum, 4) von der Neustädter Bucht nach St. Margarethen und 5) von dort bis zum Ausfluß der Stör. Von diesen Linien sei die dritte zu verwerfen, weil die Ansegelung zu dem $6\frac{1}{2}$ Meilen von der offenen See entfernten Husum der Sandbänke und Watten wegen nur für kleine Schiffe mit Benutzung des Heverstromes möglich ist. Auch die vierte und fünfte werde man schwerlich wählen, weil sie 1—2 Meilen länger sind und Terrain-Erhebungen von 64—196 Fuß zu überwinden haben. Die meisten Vortheile scheine die zweite Linie, die des Geh. Ober-Baurath Lenze, zu bieten, wenn man auch schwerlich im Goos-See einen Hafen anlegen wird, der dem trefflichen Kieler Hafen gleich käme. Dem Vernehmen nach ist diese Linie mit einem Seitenkanal nach Kiel endgültig in Berlin jetzt festgestellt worden. Nachdem hierauf der Kostenpunkt der verschiedenen Linien und die Rentabilität besprochen worden war, wurde die Ausführbarkeit des Projekts und die politische und militärische Nothwendigkeit des Unternehmens bewiesen, dessen Verwirklichung außer den nationalen auch allgemein menschliche Interessen — wie der Vortragende zeigte — gebieterisch fordern. — Endlich wurde die unermessliche Tragweite dieses Nord-Ostsee-Kanals nachgewiesen, der an Wichtigkeit weder dem Suez-, noch dem Panama-Kanale nachstehe, und der als Welthandelsstraße und als Welt-Stapelplatz unberechenbare Vortheile in maritimer und merkantilischer Hinsicht verspreche, da der Ostsee durch die Ausdehnung des russischen Eisenbahn- und Wasserstraßen-Netz eine große Zukunft im Welthandel bevorstehe. — Der Vortragende schloß daher mit der Hoffnung, daß diesem Projekte die Mitwirkung der Landesvertretung nicht fehlen werde. — Nach diesem Vortrage hatte der Regierungsrath Malberg die Güte, noch einige Erläuterungen über die technische Ausführung der Lenze'schen Linie mitzutheilen.

In der Dinstagabend-Zusammenkunft vom 13. März 1866 sprach Dr. Paur über den Versuch einer göttlichen Komödie von dem römischen Juden Immanuel Ben Salomo, einem Zeitgenossen Dante's. Da der Vortragende der hebräischen Sprache, in welcher der Dichter das Epos seiner Höllen- und Paradiesesfahrt, „Toset und Eden“ schrieb, unkundig war, so konnte er nur nach der im vorigen Jahre zu Wien erschienenen Uebersetzung von M. G. Stern berichten; doch war es ihm möglich, die hervorragenden charakteristischen Stellen mit den bruchstückweise veröffentlichten Uebersetzungen