

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Rohweder, Jürgen

Der Eiderkanal - Ein technisches Denkmal von Weltrang

Hydrographische Nachrichten

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/108151>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Rohweder, Jürgen (2009): Der Eiderkanal - Ein technisches Denkmal von Weltrang. In: Hydrographische Nachrichten 85. Rostock: Deutsche Hydrographische Gesellschaft e.V.. S. 20-22. https://www.dhyg.de/images/hn_ausgaben/HN085.pdf.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Der Eiderkanal – Ein technisches Denkmal von Weltrang

Ein Bericht von *Jürgen Rohweder*

Der zwischen 1777 und 1784 erbaute Schleswig-Holsteinische Kanal oder Eiderkanal ist eines der bedeutendsten historischen Technikbauwerke Schleswig-Holsteins. Er verband die Kieler Förde mit der unteren Eider bei Rendsburg und galt bis zur Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 als die wichtigste künstliche Wasserstraße Europas. Er war der erste Kanal der Welt, den auch seegehende Schiffe befahren konnten.

Eiderkanal | Nord-Ostsee-Kanal | Canal-Verein

Drei verträumte, alte Schleusen, ein paar Kilometer Wasserlauf in der idyllischen Landschaft an der Ostküste Schleswig-Holsteins – das sind die Reste des Eiderkanals oder, wie er auch hieß: Schleswig-Holsteinischer Kanal, die heute noch zu sehen sind, teilweise restauriert und unterhalten vom Canal-Verein. Und doch sind diese Fragmente die Überbleibsel des ersten Kanals der Welt, den seegängige Schiffe befahren konnten, ein technisches Meisterwerk in seiner Zeit – und der Vorläufer des Nord-Ostsee-Kanals, der heute zwischen Kiel und Rendsburg in weiten Teilen die alte Trasse seines Vorläufers nutzt.

Der Alte Eiderkanal, wie er heute gern genannt wird, wurde zwischen 1777 und 1784 erbaut. Er verband über 43 Kilometer als gegrabener Kanal die Kieler Förde mit der unteren Eider bei Rendsburg und führte über die Eider weiter bis Tönning in die Nordsee. Er ist nicht nur eines der bedeutendsten technischen Denkmäler in Schleswig-Holstein; er ist heute zugleich Anziehungspunkt für einen wachsenden sanften Tourismus in der Region.

Die Cimbrische Halbinsel war und ist ein natürliches Hindernis für die Passage zwischen Nord- und Ostsee. Der Umweg um Skagen war vor allem in den früheren Jahrhunderten nicht nur zeitraubend, sondern auch gefährlich. Nicht umsonst hat die Jammerbucht südlich von Skagen wegen der vielen Schiffbrüche ihren Namen bekommen. Kein Wunder also, dass seit Jahrhunderten nach Alternativen gesucht wurde.

Die Wikinger lösten das Problem, indem sie ihre Boote entluden und die Waren und Güter kurzerhand per Wagen von Haitabu nach Hollingstedt über Land zogen.

Rund vierhundert Jahre später entstand in Ostholstein 1398 der erste Kanal. Der Stecknitz-Kanal verband Lübeck mit Lauenburg. Knapp 130 Jahre später führte der Alster-Beste-Kanal von Lübeck nach Hamburg. Auch über die direkte Verbindung von Nord- und Ostsee dachten zweihundert Jahre später Herzog Adolf von Gottorf und noch einmal hundert Jahre danach Christian IV. und Herzog Friedrich III. von Gottorf nach. Allerdings sorgten die kriegerischen Zeitläufte dafür, dass die Pläne Pläne blieben.

Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Zeit reif, als die Bernstorffs den dänisch-deutschen Gesamtstaat aus allen europäischen Zwistigkeiten heraushalten konnten und eine wirtschaftliche Blütezeit einläuteten. Nach dem Vorbild des Merkantilismus ließen sie die Kanalpläne wieder aufleben mit dem Ziel, die Herzogtümer durch Infrastrukturmaßnahmen wirtschaftlich zu entwickeln.

So prüfte die 1774 eingesetzte hochrangig besetzte Kanalkommission mehrere Trassen für einen Kanal, der Kiel und die Elbe verbinden und zugleich die wichtigsten Städte des Landes einbeziehen sollte. Es zeigte sich allerdings schnell, dass die Kosten die finanziellen Möglichkeiten des Staates weit überstiegen. Sie hätten mehr als die Hälfte des jährlichen Staatshaushaltes verschlungen. So fiel die Entscheidung für die Trasse zwischen Kiel und Rendsburg mit Weiterführung über die Ober-eider nach Tönning. Veranschlagte Kosten: 620 000 Reichsbanktaler – knapp zehn Prozent des Jahresetats Dänemarks.

Dabei blieb es allerdings nicht: Tatsächlich hat der Kanalbau das Vierfache der veranschlagten Summe gekostet. Allein die mit jeweils etwa 30 000 Reichsbanktalern kalkulierten sechs Schleusen kosteten jede gut 120 000 Reichsbanktaler. Auch die Gutsbesitzer ließen sich das Land, das sie für den Kanal hergeben mussten, gut bezahlen. Letztlich kostete der Kanal rund 2,3 Millionen Reichsbanktaler. Schon damals wurden öffentliche Bauten teurer, als gedacht.

Der Bau verlief ab 1777 in vier Abschnitten. Die Bauarbeiten gestalteten sich schwierig, da in weiten Abschnitten in feuchten Niederungen gegrä-

Schleuse Knoop mit
Wartebecken um 1870



Hulbe-Verlag, Kiel

Autor

Dr. Jürgen Rohweder
ist Vorsitzender des
Canal-Vereins.
Kontakt unter:
mail@canal-verein.de

ben werden musste. Die bis zu über 4000 Arbeiter stammten überwiegend aus der Kremper- und Wilstermarsch, aus Lübeck und dem Königreich Hannover. Die Arbeiten wurden zunächst Privatunternehmern gegen niedrigstes Gebot übertragen, die – teils unverschuldet – ihren Verpflichtungen nicht nachkamen, sodass 1782 die Regierung den Bau in eigene Regie nahm. Endlich – am 1. Oktober 1784 – konnte der Kanal den Betrieb aufnehmen.

Die Grabungstrecke war 34 Kilometer lang. Entstanden war ein Kanal mit einer Spiegelbreite von 28,7 Metern, einer Sohlenbreite von 18 Metern und einer Tiefe von 3,45 Metern. Der Kanal besaß sechs Schleusen: Holtenau, Knoop und Rathmannsdorf hoben den Wasserlauf; Königsförde, Kluvensiek und Rendsburg senkten ihn auf das Niveau der Untereider. Jede Schiffsschleuse hatte eine Abmessung von 35 x 7,8 Metern und konnte Schiffe bis zu 160 Tonnen Ladegewicht aufnehmen. In den Schleusen wurden die Schiffe jeweils um etwa 2,5 Meter gehoben oder abgesenkt. Die Schleusen waren die besten ihrer Zeit und gelten als die bedeutendsten Ingenieursleistung des Kanals. Sie wurden von den technisch gebildeten Zeitgenossen bewundert. Und sie pilgerten in Scharen an den Eiderkanal, um sie zu bestaunen. Vor allem die Schnelligkeit und Leichtigkeit, mit der die Schiffe die Schleusen durchfahren konnten, waren so einmalig, dass die Rede von einem »Weltwunder« war.

Tatsächlich brachte der Kanal nun eine durchschnittliche Streckenersparnis von 160 bis 180 Seemeilen, Zeitersparnis allerdings praktisch keine – wegen der vielen Windungen des Kanals, ungünstiger Windrichtungen oder Treideln. Aber er verringerte das Risiko gegenüber der Passage rund Skagen für die Segelschiffe beträchtlich. So schätzte etwa 1859 ein Zeitgenosse den jährlichen Schaden durch Schiffsverluste auf rund eine Million Reichsbanktaler.

Wirtschaftlich war der Kanal anfangs ein Misserfolg. Denn nach gut merkantilistischer Sitte stand der Kanal nur Schiffen aus dem dänischen Gesamtstaat offen. Damit aber blieb die Zahl der Passagen

niedrig und die Einnahmen waren schlecht. Erst als der Kanal für alle Nationen geöffnet wurde, stieg die Zahl der Schiffe, und der Kanal begann, sich zu rentieren.

Schiffe mit mehr als 25 Commerzienlasten waren lotsenpflichtig, kleinere Schiffe durften ohne Lotsen segeln, mussten aber das halbe Lotsengeld zahlen. Gezahlt wurde nach Tiefgang, nicht nach Länge der Reise. Der Lotse war nicht nur für die Navigation, sondern auch für die Einhaltung der Zollvorschriften verantwortlich. Inländische Waren waren vom Kanalzoll befreit, soweit sie über Kopenhagen liefen. Für alle anderen Waren betrug der Satz durchschnittlich 1,5 Prozent vom Warenwert. Die Gebühren wurden bis 1841 fünfmal erhöht. Die Zahl der Zollsätze stieg von 311 auf 518. Gleichzeitig schrieben 1841 die Behörden Art und Umfang der Ladepapiere vor. Das war zuviel Bürokratie: Nach massiven Protesten der Kanalnutzer musste die Verordnung von 1841 zurückgenommen werden. Und verbunden mit einer Senkung der Zölle um 20 Prozent belebte das den Schiffsverkehr beträchtlich.

So entwickelte der Kanal sich zu einer Drehscheibe zwischen West und Ost. Aus dem Westen transportierten die Schiffe Luxuswaren aus Übersee wie Zucker, Rum, Branntwein, Kaffee, Tabak, Reis, Rosinen, Tee und Essig. Oder Salpeter, Zink, Hanf und Pech. Der Ostseeraum lieferte dagegen landwirtschaftliche Produkte wie Getreide, Saaten, Rübenöl, Kartoffeln. Baustoffe wie Holz, Dach- und Ziegelsteine. Aus Russland kamen Leinen, Holz, Flachs, aus Schweden Eisen, Stahl, Teer und getrocknete Fische.

Die gängigsten Schiffstypen in der Kanalfahrt kamen aus den Niederlanden, denn die Niederländer stellten das Gros der Nutzer. Schleswig-Holsteinische Werften am Kanal modifizierten deren Schiffstypen zu Spezialschiffen für den Kanal wie etwa der Eiderschnigge, der Eidergalioth oder der Pfahlkuff. Die Dampfschiffahrt ab 1872 erlangte nur geringe Bedeutung. Ab 1885 verkehrte ein maßgeschneiderter Dampfer »Kanal« im Stück-

Herrenhaus Knoop am Eiderkanal mit Schiff beim Treideln, etwa 1840



Lösch-Ladestelle Knoop



*Ansicht von Knoop an den Schlesw.-Holst. Canal bey Trud.
von J. H. Hansen*

gutverkehr zwischen Sonderburg, Flensburg und Hamburg.

Kuriosum am Rande: Jules Verne durchquerte im Juni 1881 auf der Reise von Rotterdam nach Kopenhagen mit seiner 35 Meter langen Dampfyacht »Saint Michel III« den Eiderkanal. Dies klappte allerdings erst, nachdem das zu lange Bugspriet gekappt wurde, damit das Schiff in die Schleusen passte. Darüber berichtete die *Kieler Zeitung* ausführlich. Ihre Hoffnung, dass Kiel nun auch in einem der späteren Romane des Erfolgsautors einen Platz finden würde, erfüllte sich allerdings nicht.

Nübbel, Tönning, Rendsburg und Friedrichstadt entwickelten sich zu Zentren des Schiffbaus am Eiderkanal. Besonders Nübbel: Hier wurde schon Schiffbau ab etwa 1430 betrieben und bis 1913 aufrechterhalten. Die Blütezeit des Nübbeler Schiffbaus währte während der Existenz des Schleswig-Holsteinischen Kanals. Zwischen 1800 und 1911 existierten dort bis zu sechs Werften mit zusammen durchschnittlich 60 bis 70 Mitarbeitern, die neben zahlreichen kleinen Booten über 200 Schiffe bauten.

Bis 1830 liefen über 94 000 Schiffe durch den Kanal. Von 1820 bis 1840 über 2600 pro Jahr und 1872 sogar über 5000. Insgesamt haben in 111 Jahren fast 300 000 Schiffe den Kanal genutzt. Für große, moderne Dampf- und Segelschiffe wurde er jedoch zu klein. Damit verlor der Kanal seine Bedeutung. Ihn ersetzte 1895 der Nord-Ostsee-Kanal.

Die mit seiner ursprünglichen Planung verbundenen hochgesteckten Ziele hat der Eiderkanal sicher nicht erfüllt. Er sollte – mit modernen Begriffen zu sprechen – die regionale Wirtschaftsstruktur verbessern und den Herzogtümern den wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Das konnte nicht gelingen, weil er aus Geldmangel nur ein Transitkanal wurde. Dennoch haben viele von ihm profitiert. Zum Beispiel der dänische Staat durch die direkten Abgaben und Zölle, die die Baukosten tatsächlich wieder hereinbrachten. Am Bau profitierten die Handwerker, Arbeiter, Tagelöhner aus der Region, die mehrere Jahre eine feste Be-

schäftigung hatten und die Bauunternehmer und Zulieferer. Die Schifffahrt hatte durch das geringere Havarierisiko Vorteile, der Schiffbau an der Eider blühte und auch das lokale Gewerbe und der Handel am Kanal verdienten gutes Geld. Kurz: Der Eiderkanal hat tatsächlich das geleistet, was man in seiner Endausführung realistisch von ihm erwarten konnte. Eine gute Voraussetzung für den neuen Nord-Ostsee-Kanal. □

Der Canal-Verein erhält den Eiderkanal als technisches Denkmal

Heute ist der Eiderkanal das wohl bedeutendste technische Denkmal in Schleswig-Holstein und zugleich Anziehungspunkt für den Tourismus in der Region. Denn obwohl der Nord-Ostsee-Kanal über weite Strecken zwischen Kiel und Rendsburg die alte Trasse benutzt, sind doch beachtliche Reste des alten Kanals erhalten. Die Schleusen von Kluvensiek, Klein Königsförde und Rathmannsdorf – einst technische Meisterleistungen ihrer Zeit – und kurze und längere Kanalstrecken bei Projensdorf, Rosenkranz, Klein Königsförde und besonders bei Kluvensiek sind noch erhalten und geben nach wie vor ein eindrucksvolles Bild von der einstigen Gestalt der Wasserstraße.

Denkmalgerecht restauriert sind die Schleusen Klein Königsförde und Rathmannsdorf und die gusseisernen Portale der Schleuse Kluvensiek. Und die Anlagen werden instand gehalten. Dahinter steht der Canal-Verein e. V. mit seinen rund 440 Mitgliedern. Er wurde 1980 gegründet, um den Kanal und seine Bauwerke vor dem Verfall zu retten und der Nachwelt zu erhalten. Der Verein informiert in seiner wissenschaftlichen Schriftenreihe in bis jetzt 27 Bänden und weit über 5000 Seiten über den Eiderkanal und verwandte Themen. Er hat an markanten Stellen Informationstafeln aufgestellt, er hat wissenschaftliche Publikationen gefördert und Modelle bauen lassen. Vorträge und Exkursionen runden das Programm ab.

Die Arbeit des Vereins hat immer wieder Anerkennung gefunden: Durch die Belobigung des Kreises Rendsburg-Eckernförde, Lob vom Ministerpräsidenten Dr. Gerhard Stoltenberg, eine Ehrenurkunde und Plakette der europäischen Denkmalinitiative »Europa Nostra« und jetzt durch die Schirmherrschaft von Ministerpräsident Peter Harry Carstensen über das Schleusenensemble in Kluvensiek. Dies alles ist Ansporn für den Verein, die Hände nicht in den Schoß zu legen, sondern sie zu benutzen, um auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Es gibt genug zu tun. Und Mitstreiter sind stets willkommen: Der Jahresbeitrag beträgt nur 25 Euro und die Anmeldung online über das Internet ist einfach: www.canal-verein.de/Mitglied werden. □

Eiderkanal bei Knoop – Lösch- und Lagerplatz 1887

