

Der Schleswig-Holsteinische Kanal – Eiderkanal. Vorgeschichte, Entstehung, Bedeutung.

Manfred Jessen-Klingenberg

I



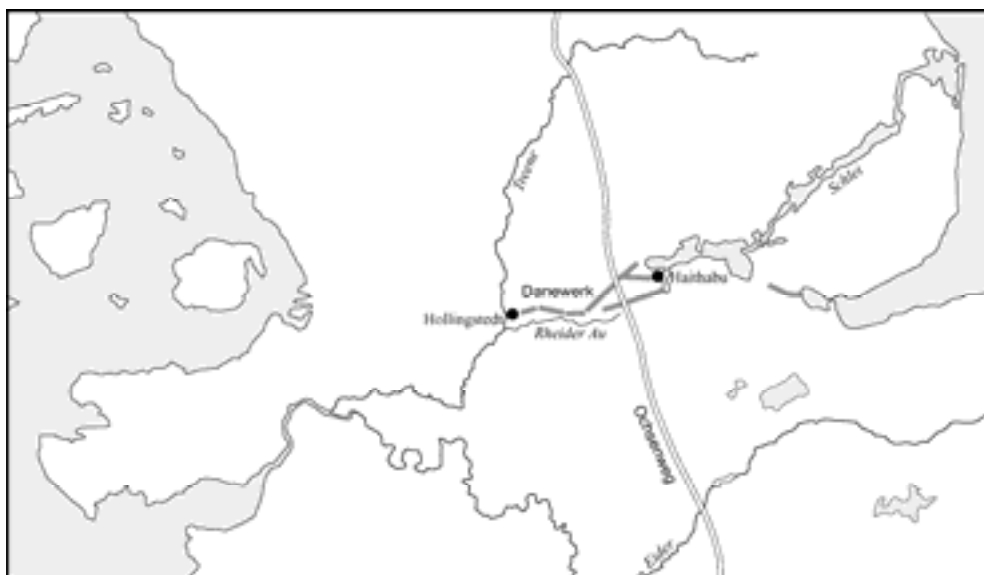
Die Cimbrische Halbinsel als Brücke und Barriere.

Schon seit vorgeschichtlichen Zeiten erfüllt die Cimbrische Halbinsel, die sich von der Elbe im Süden bis nach Skagen im Norden erstreckt, die Funktion einer Brücke zwischen Mittel- und Nordeuropa. Zeugnis davon legt zum Beispiel der noch in beträchtlichen Strecken erhaltene Heerweg oder Ochsenweg ab, der mit seinen Seiten- und Nebenwegen von Nordjütland bis an die Elbe verläuft. Ihn nutzten Kriegsheere auf ihrem Marsch nach Norden oder gen Süden, mehr noch diente er dem friedlichen Handel, und zwar nicht nur der Ochsentrift von Jütland bis zur Elbe. Die Fernkaufleute, ihre Helfer und Begleiter brachten außer ihren Waren auch vielerlei Nachrichten aus ihrer Heimat und den aufgesuchten Regionen mit; der alte Handelsweg diente somit zugleich der geistig-kulturellen Verbindung zwischen Mittel- und Nordeuropa.

Zugleich aber bildet die Cimbrische Halbinsel eine starke Barriere, und zwar zwischen den Natur-, Kultur- und Handelsräumen der Nordsee und der Ostsee. Diese Barriere mit dem Schiff durch einen der beiden Belte oder den Öresund, durch Kattegat und Skagerrak zu

umfahren, war zu allen Zeiten ein riskantes Unternehmen. „Nur an wenigen Stellen unserer Welt sind so viele Schiffe gestrandet wie an der jütischen Westküste und den Gestaden von Skagerrak und Kattegat“ (Christian Degn). Daher haben die am Handel Beteiligten und von ihm Profitierenden zu verschiedenen Zeiten auf verschiedene Weise und mit unterschiedlichem Erfolg versucht, die Fahrt um die Jütische Halbinsel zu vermeiden und die Barriere zu überwinden. Auf diese Weise ließ und lässt sich zugleich der Weg von einem Meer in das andere beträchtlich abkürzen. Für Schiffe, die heutzutage den Nord-Ostsee-Kanal passieren, verkürzt sich die Route um durchschnittlich 250 Seemeilen.

Die besten Möglichkeiten, die Barriere zu überwinden, bietet der südliche Teil der Cimbrischen Halbinsel, das heutige Schleswig-Holstein mit dem dänischen Nordschleswig. Hier ist das Wattenmeer, so nachteilig es auch für die Schifffahrt sein mag, weitaus verkehrsfreundlicher als die Ausgleichsküste Nordjütlands. Auf den einmündenden Flüssen, vor allem der Eider und ihrem Nebenfluss Treene, können seegehende Schiffe weit in Land hinein- und dann wieder seewärts fahren. Auf der Ostseite schneiden Förden, die zugleich gute natürliche Häfen bieten, bis zu vierzig Kilometer tief das Land ein. Freilich stellen die Schub- und Stauchmoränen – das östliche Hügelland – die Kanalbauer vor große wasserbautechnische Schwierigkeiten. Gleichwohl haben vor allem im ausgehenden 18. und im 19. Jahrhundert zahlreiche Kanalplaner zum guten Teil recht unterschiedliche Vorschläge für einen in Schleswig-Holstein zu bauenden Nord-Ostsee-Kanal ausgearbeitet.



Die Schleswiger Landenge mit Danewerk und Ochsenweg.

Die engste Einschnürung der Jütischen Halbinsel durch Fluss und Förde stellt die Schleswiger Landenge dar, der Landstrich westlich der Stadt Schleswig. Vom Westen her zieht das

Flusssystem von Eider, Treene und Rheider Au weit ins Land hinein; auf der Ostseite bildet die Schlei mit einer Länge von etwa vierzig Kilometern einen tiefen Einschnitt. Somit bleibt nur eine schmale Landbrücke von Hollingstedt an der Treene bis zur Schlei. Sie misst nicht mehr als 16 km; vom Oberlauf der Rheider Au an gerechnet, sind es nicht einmal 10 km. Diesen Tieflandpass, der den Ochsenweg kreuzte, haben die Fernkaufleute der Wikingerzeit (etwa 800 bis 1050 n. Chr.) genutzt. Unweit der Kreuzung der Handelswege wurde – am Haddebyer Noor – der Hafen- und Handelsort Haithabu angelegt, dessen Nachfolgerin um die Mitte des 11. Jahrhunderts die Stadt Schleswig wurde. Mit der Zeit wurde der Handelsweg über den Schleswiger Isthmus aufgegeben.

Gleichsam das Ausfalls- und Einfallstor für den Handel mit Nordeuropa und den Ostseeländern wurde das 1143 von dem Holsteiner Grafen Adolf II. (1130-1164) und dann wieder von Heinrich dem Löwen, Herzog von Sachsen (1142-1180), 1159 gegründete Lübeck. Es waren die Lübecker, die zusammen mit den Lüneburgern den ersten Kanal unseres Landes bauten: die Stecknitzfahrt, einen



Die Stecknitz-Fahrt und der Alster-Trave-Kanal.

Wasserweg zwischen der Elbe und der Trave. Er verlief von der Elbe bis zum Oberlauf der Delvenau; hier war die Wasserscheide bis zum Möllner See zu überwinden, bevor man zu Schiff auf dem See und auf der von ihm abfließenden Stecknitz die Trave erreichte. Die eigentliche Grabungsstrecke von der Delvenau bis zum Möllner See betrug 11 km. Nach siebenjähriger Bauzeit konnte die neue Wasserstraße – vor allem für den Transport von Salz aus der Lüneburger Saline - vom Sommer 1398 an genutzt werden. Bis kurz vor der Fertigstellung des Elbe-Lübeck-Kanals im Jahre 1900 ist die Stecknitzfahrt in Betrieb geblieben.

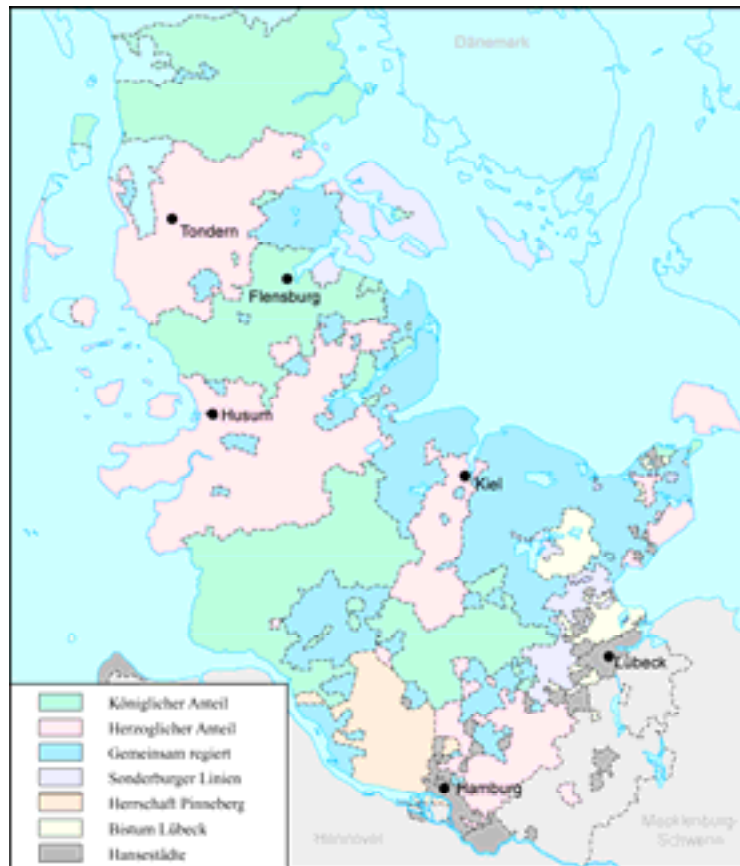
Kaum mehr als zwanzig Jahre ist der im Jahre 1529 fertiggestellte Alster-Trave-Kanal in Betrieb gewesen, den die Städte Hamburg und Lübeck gemeinsam anlegten. Die flach gehenden Prähme fuhren von Hamburg aus die Alster und ab Stegen die Alte Alster hinauf; sodann nutzten sie den etwa 8 km langen „Graben“, die eigentliche Grabungsstrecke, um darauf in die 9 m tiefer gelegene Norder-Beste geleitet zu werden. Über diesen kleinen Fluss und über die Beste war dann Oldesloe und damit die Trave zu erreichen. Aber die Fahrt auf diesem Wasserweg war zeitweise unsicher, langwierig und umständlich. Etwa 25 Schleusen, die sehr oft repariert werden mussten, waren zu passieren; Rutschungen verhinderten die Weiterfahrt zeitweise gänzlich.

II

Nach dem Bau des Wasserwegs zwischen Alster und Trave war die Kanalgeschichte Schleswig-Holsteins für etwa 250 Jahre lediglich eine Geschichte der Kanalprojekte. Zum besseren Verständnis ist ein kurzer Blick auf die Landesgeschichte nötig.

Im Jahre 1460 wählte der Rat des Landes, ein Ausschuss der Ritterschaft, in der Stadt Ripen (Ribe) den dänischen König Christian I. (1448-1481) zum Herzog von Schleswig und Grafen von Holstein. Holstein wurde erst 1474 zum Herzogtum erhoben.- In der Ripener Urkunde vom 5. März 1460 gewährte der König dem Lande eine stattliche Reihe von Sonderrechten. Er sagte u. a. zu, dass die Lande „ewich tosamende ungedelt“ bleiben und also nicht nach fürstlichem Erbrecht geteilt werden sollten. Eben diese Bestimmung wurde 1490 missachtet, als König Johann und sein jüngerer Bruder Friedrich die Herzogtümer untereinander aufteilten. Diese Teilung wurde bald wieder aufgehoben.

Aber im Jahre 1544 schritt König Christian III. (1533-1559) wiederum zur Teilung, die seine jüngeren Bruder, Herzog Adolf von Gottorf (1544-1586) und Herzog Johann den Älteren (1544-1580), zu Mitregenten machte. Nachdem Johann 1580 kinderlos gestorben war, wurde 1581 aus der Dreiteilung eine Zweiteilung, so dass von nun an die dänischen Könige und die Gottorfer Herzöge die Landesherren waren. Dabei gebot keiner der Landesherren über ein geschlossenes oder arrondiertes Territorium. Vielmehr waren ihre Anteile in zumeist streifenförmige, vielfach vermischte Distrikte zerlegt. Die Gebiete der adligen Güter wurden in jährlichem Wechsel gemeinsam regiert. Gemeinsam blieben u. a. das Landgericht, der Landtag und die evangelisch-lutherische Kirchenordnung von 1542. Gleichwohl: die politische Landkarte Schleswig-Holsteins glich einem bunten Flickenteppich. Aber gerade durch diese Art der Aufteilung wurde – so paradox es zunächst erscheinen mag – ein Auseinanderfallen der Gebiete verhindert.



Politische Einteilung Schleswig-Holsteins im 17. Jahrhundert.

Herzog Adolf von Gottorf wandte sich im Jahre 1572 an Kaiser Maximilian II. (1564-1576) mit einem Kanalplan. Es könne, so schrieb er, „eine Schifffahrt auß der Ostsee in die Westsee angerichtet werden ... zu grossem Nutz und Vortheil deß ganntzen Hailigen Reichs“. Dabei dachte er an einen Kanal für Binnenschiffe von der Kieler Förde bis zur Obereider oder zum Westensee. Es waren wohl außer politischen vor allem technische Schwierigkeiten, die einer Realisierung des Projekts im Wege standen.

Im folgenden 17. Jahrhundert sind in Europa künstliche Wasserstraßen von beachtlicher Bedeutung gebaut worden. So wurde 1604 in Frankreich ein Kanal zwischen Seine und Loire fertiggestellt, der Canal de Briare. Ab 1681 verband der berühmte Canal du Midi das Mittelmeer mit dem Atlantischen Ozean – eine technische Meisterleistung zur Zeit Ludwigs XIV. (1643-1715). Sein Wirtschaftsminister Colbert hegte sogar den Plan, alle großen Flüsse Frankreichs miteinander sowie mit dem Ozean zu verbinden. Auch die Engländer bauten in diesem Jahrhundert Kanäle. In den Jahren von 1662 – 1668 ließ der Große Kurfürst von Brandenburg (1640-1688) den nach ihm benannten 23 km langen Kanal zwischen Spree und Oder, den Friedrich-Wilhelm-Kanal, herstellen.

In diesem Jahrhundert der Kanalbauten hätte die geografische Lage und Gestalt Schleswig-Holsteins die beiden Landesherren, den dänischen König und den Gottorfer Herzog, durchaus

dazu bewegen können, einen Wasserweg zwischen Nord- und Ostsee anzulegen. Indessen blieb es bei einigen sehr vagen Vorüberlegungen und Plänen. So trug sich König Christian IV. (1588-1648) eine Zeitlang mit dem Gedanken, einen Kanal von Ballum an der Westküste nach Apenrade zu bauen. Herzog Friedrich III. (1616-1659) dachte daran, einen Kanal von Kiel bis zur schiffbaren Eider graben zu lassen für den Transport orientalischer Waren nach Westeuropa. Der kaiserliche Feldherr Wallenstein war während des Dreißigjährigen Krieges geneigt, einen Wasserweg von Kiel bis zur Nordsee zu bauen, um die Flotte des Kaisers wirksam gegen die Niederländer einsetzen zu können.

Warum ist hierzulande im 17. Jahrhundert kein Kanal gebaut und warum sind nicht einmal Pläne, die diese Bezeichnung verdienen, dafür ausgearbeitet worden? Der Grund ist in der Tatsache zu suchen, dass ein Nord-Ostsee-Kanal, welche Trasse man auch wählte, immer durch Anteile beider Landesherrn hätte verlaufen müssen. Aber dänische König und der Gottorfer Herzog gerieten seit 1625 in einen sich verschärfenden und schließlich unüberbrückbaren Gegensatz, der sich wiederum mit den größeren Konflikten der Zeit verband. Nur so viel sei hier gesagt. Dänemark und Schweden kämpften seit der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts um die Vorherrschaft im Ostseeraum, um das *Dominium Maris Baltici*. Nach dem Zerwürfnis mit Christian IV. suchte und fand Herzog Friedrich III. Anschluss an das mächtige Schweden. Für Schweden war das kleine Herzogtum gleichsam eine Bastion an der Südgrenze des dänisch-norwegischen Reichs; es konnte als Aufmarschgebiet schwedischer Truppen gegen Dänemark und zugleich als Brücken- und Verbindungsland zwischen Schweden und Lübeck, Hamburg und dem schwedischen Herrschaftsgebiet in Bremen und Verden in Anspruch genommen werden. Das kleine Gottorfer Herzogtum allein stellte für Dänemark keine Gefahr dar, wohl aber Gottorf als Verbündeter der rivalisierenden Großmacht Schweden.

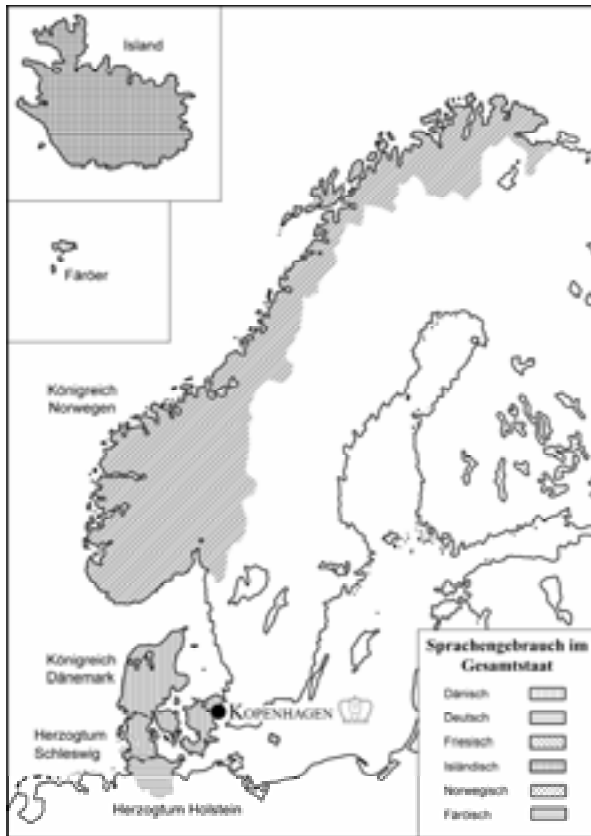
In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verbanden sich der schwedisch-dänische und damit auch der gottorfisch-dänische Konflikt mit den großen Kriegen der Zeit, von 1700 an mit dem Nordischen Krieg, aus dem 1720 das Russland Peters des Großen (1682-1725) – und mit ihm Dänemark - als Sieger hervorging. Der Absturz des schwedischen Reichs riss auch Gottorf mit in die Tiefe. König Friedrich IV. von Dänemark (1699-1730) vereinigte die Gottorfer Anteile im Herzogtum Schleswig mit den königlichen, herrschte also bis zur Eider allein. Dem Herzogshaus verblieben nur seine Anteile in Holstein, kaum mehr als zwei Fünftel des Herzogtums. Der Holstein-Gottorfer Miniaturstaat war hoch verschuldet, wurde schlecht verwaltet und war wirtschaftlich kaum lebensfähig.

Aber schon nach wenigen Jahren schien der Stern Gottorfs wieder zu steigen: Herzog Karl Friedrich (1718-1739) heiratete 1725 eine Tochter Peters des Großen und gewann somit in Russland, dem übermächtigen Gegner bis 1720, einen neuen Schutzpatron. Als 1762 der Sohn Karl Friedrichs, Karl Peter Ulrich, als Zar Peter III. den russischen Thron bestieg, stand ein Krieg zwischen Russland und Dänemark unmittelbar bevor. Nach der Ermordung des Zaren im selben Jahr zeigte sich seine Gemahlin und Nachfolgerin Katharina II., die Große (1762-1792), zu einem friedlichen Ausgleich mit Dänemark bereit. Im Tauschvertrag von 1767, der 1773 in Kraft trat, verzichtete Russland auf die gottorfischen Gebiete in Holstein zugunsten Dänemarks. Fast ganz Schleswig-Holstein – ausgenommen das Fürstbistum Lübeck, später der zum Großherzogtum Oldenburg gehörende Landesteil Lübeck – unterstand seit 1773 wieder einem einzigen Landesherren, dem dänischen König. Beide Herzogtümer waren Glieder des sich vom Nordkap bis zur Elbe erstreckenden dänischen Gesamtstaats, eines Mehrvölkerstaats, in dem Norweger, Isländer, Färinger, Dänen und Deutsche friedlich neben- und miteinander lebten, denn noch trennten sie keine nationalen Gegensätze.

III

Der dänische Gesamtstaat genoss im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts nicht nur bei seinen Einwohnern, sondern in ganz Europa ein hohes Ansehen. Als bedeutendster Staatsmann der Gesamtmonarchie in dieser Zeit gilt Andreas Peter Bernstorff, der von 1773 bis 1780 und von 1784 bis zu seinem Tode 1797 der Deutschen Kanzlei in Kopenhagen, der leitenden Behörde für die Herzogtümer, vorstand und die dänische Außenpolitik leitete. Sein Denken und Handeln waren maßgeblich von den Ideen der humanitären Aufklärung bestimmt, deren Maxime er auch in der Außenpolitik zu verwirklichen bemüht war. Er suchte Interessengegensätze friedlich auszugleichen und den Gesamtstaat aus Konflikten und Kriegen herauszuhalten, die „Ruhe des Nordens“ zu wahren. Das war eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen von Reformen und Förderprogrammen im Innern: Aufhebung der Feldgemeinschaften, Verkoppelungen, Aufhebung der Leibeigenschaft auf den adligen Gütern und Förderung der Manufakturen, des Handwerks und des Handels, um die „Wohlfahrt“ der Länder der Gesamtmonarchie und ihrer Bewohner zu heben. Diesem Ziel sollte auch vorrangig der Ost- und Nordsee verbindende Kanal dienen, der Schleswig-Holsteinische Kanal oder Eiderkanal.

Bereits vor 1773, als sich eine friedliche Lösung der Gottorfer Frage abzeichnete, war der Gedanke an einen Nord-Ostsee-Kanal wieder aufgelebt. Zu den Kanalplanern zählte auch der



Der Gesamtstaat um 1800 unter der Herrschaft des dänischen Königs.

bekannte Architekt Ernst Georg Sonnin (1713-1794), der Erbauer u. a. der Altonaer Michaeliskirche. Auch ihn darf man zu den „Vätern“ des Eiderkanals zählen. Aber einem großen, den Weltwundern zugerechneten Werk – wie dem Eiderkanal – sind bekanntlich viele Väter zu eigen. Zu ihnen gehört auch Carl Landgraf von Hessen, der im Jahre 1768 zum königlichen Statthalter in den Herzogtümern ernannt wurde und dieses Amt im Schloss Gottorf bis zu seinem Tode 1836 versah. Er war übrigens auch der Namenspatron der Büdelsdorfer Carlshütte. Er erhielt im Sommer 1770 hohen Besuch aus Kopenhagen, zunächst vom Schatzmeister der Monarchie, Heinrich Carl Schimmelmann (1724-

1782), danach von J. H. E. Bernstorff, dem Älteren. Es ist zu vermuten, aber nicht nachzuweisen, dass die Herren bei diesen Gelegenheiten über Kanalpläne gesprochen haben. Denn noch in Schleswig erteilte Bernstorff dem Statthalter den Auftrag, die Flüsse und Ströme – sicherlich auf ihre Schiffbarkeit hin - in den Herzogtümern untersuchen zu lassen. Engster Mitarbeiter und Freund des Statthalters war der Ingenieuroffizier Wilhelm Theodor Wegener, auch ein Kanalvater.

1773 wurde Wegener zum Generalmajor und Generaldirektor über das Vermessungswesen befördert und bekam damit ein Amt übertragen, das ihm beste Möglichkeiten bot, Kanalprojekte auszuarbeiten. Schon im Februar 1774 sandte der Statthalter Wegeners Vorschlag für den Bau eines Nord-Ostsee-Kanals nach Kopenhagen, um ihn von leitenden Beamten prüfen zu lassen. Was hatte Wegener vorgeschlagen? Als Mündungshäfen des Kanals waren im Westen Husum, im Osten Eckernförde vorgesehen. Wegener hatte drei Teilstücke vorgesehen. Zunächst sollte ein Kanalabschnitt von Husum bis zur Treene gegraben werden, sodann ein Teilstück von Hollingstedt bis zur Schlei. Die dritte Trasse sollte von Fleckeby an der Schlei bis Eckernförde verlaufen. Somit vermied man die Untiefen der Schlei, von deren Ufern aus die Schiffe überdies nicht getreidelt werden konnten. Für den

Kanal war die beträchtliche Tiefe von 5 m vorgesehen. Aber die hohen Beamten in Kopenhagen lehnten Wegeners Vorschlag aus mancherlei Gründen ab: er sei zu teuer, hieß es zumeist, oder auch, er sei technisch nicht in die Tat umzusetzen. Immerhin hat Wegener mit seinem Projekt die leitenden Beamten in Kopenhagen genötigt zu überlegen, welcher Kanalgang der optimale sei und welche Ausmaße der Kanal haben solle, und er hat sie auch zum schnellen Handeln bewogen.

Schon am 14. April 1774 wurde durch eine königliche Kabinettsorder eine Kanalkommission gebildet. Zu ihren Mitgliedern wurden Männer von Rang, Reputation und Kompetenz ernannt, so Andreas Peter Bernstorff und der Schatzmeister Heinrich Carl Schimmelmann. In der Order des Königs hieß es: „Da Wir Uns durch die Vorsehung des Höchsten nunmehr im ungeteilten Besitz des Herzogtums Holstein sehen, haben Wir zum Besten Unserer lieben und getreuen Untertanen den landesväterlichen Entschluss gefasst, die Ostsee mit der Nordsee zu vereinigen durch Grabung eines Kanals, der, soweit es die Natur und die Lage der Örtlichkeiten zulassen, mindestens 5 bis 6 Fuß tief sein soll, um dadurch den Handel zu fördern und auszubreiten sowie alle Gewerbebezüge im Lande auszuweiten.“ Hier wurde also anerkannt, dass der im Vorjahr in Kraft getretene Tauschvertrag erst die Voraussetzung für einen Nord-Ostsee-Kanal geschaffen hatte. Nunmehr favorisierte man einen nur für wenige seegehende Schiffe passierbaren Binnenkanal von nicht mehr als 1,50 bis 2,00 m Tiefe; allerdings ist der Zusatz „mindestens“ von Bedeutung: es konnte demnach auch eine größere Tiefe vorgesehen werden.

Der zu bauende Kanal sollte offenbar allein dem Gesamtstaat und seinen Bewohnern Nutzen bringen, und zwar vor allem dem Handel und dem Gewerbe in den Städten. Daher erhielt die Kommission den Auftrag zu prüfen, ob sich nicht der Hauptkanal durch kleinere Kanäle mit der Eider und der Trave verbinden ließe, so dass er außer den Städten Glückstadt, Itzehoe, Neumünster und Kiel auch Rendsburg und Friedrichstadt sowie Oldesloe und Segeberg zugute käme.

Projektierung und Bau des Kanals konnten selbstverständlich nur an Ort und Stelle geleitet und durchgeführt werden. Daher wurde im Mai 1774 eine Kanalausführungskommission bestellt, deren Leitung dem Statthalter Carl Landgraf von Hessen übertragen wurde. Mitglieder der Kommission waren u. a. die Ingenieurkapitäne August Hinrich Detmers (1730-1781) und Friedrich Hermann Peymann (1732-1817). Diese beiden haben als die eigentlichen Ingenieure des Kanalbaus zu gelten.

Noch 1774 begann man mit den Untersuchungen einer möglichen Trasse von Kiel bis zur Unterelbe. Dabei sollten möglichst die Obereider, der Bothkamper, der Bordesholmer und der

Einfelder See genutzt werden, sodann auch die Schwale und die Stör. Das Ergebnis aller Messungen war enttäuschend. Eine Wasserverbindung zwischen der Kieler Förde und der Untereider herzustellen, war nur möglich, wenn man sich mit einem Binnenkanal von 1.20 m Tiefe begnügte und den Bau von mehr als zwanzig Schleusen in Kauf nahm. Das aber widersprach allen ökonomischen und merkantilen Überlegungen.

Im folgenden Jahr 1775 entschloss sich die Kanalkommission, einen Kanalgang von der Stör bei Itzehoe bis zur Untereider ausfindig zu machen. Sodann müsse, wenn man nach Kiel gelangen wolle, die Obereider östlich von Rendsburg über den Flemhuder See mit der Kieler Förde verbunden werden. Die Untersuchung ergab, dass die technischen Probleme gelöst werden konnten. Aber die Baukosten würden allzu hoch sein. Die Kanalkommission schlug daher vor, die Verbindung der Stör mit der Untereider „vor der Hand“ auszusetzen und sich zunächst damit zu begnügen, einen Kanal von der Kieler Förde bis zur Obereider vor Rendsburg zu graben. Bis zur Nordsee könnten die Schiffe dann auf der Untereider gelangen. Damit hatte man sich für den Eiderkanal entschieden, den kürzesten – und billigsten – Wasserweg, um Nord- und Ostsee miteinander zu verbinden. Die Baukosten, so hatte man kalkuliert, würden 620.000 dänische Reichstaler betragen; tatsächlich fielen sie viermal so hoch aus.

Die Kanalkommission zweifelte indessen nicht daran, dass die „vornehmsten Absichten“ auch mit der provisorischen Lösung verwirklicht würden: Förderung des inländischen Handels, Vermehrung des Gewerbes, „Zirkulation“ des Geldes, „die Durchfahrt oder Durchbringung der Schiffe und der damit verbundene Gewinn der Untertanen und Bewohner des Landes.“ Tönning und Friedrichstadt, so hieß es, würden „mit der Zeit ansehnliche Handels- und Stapelstädte werden und dadurch in den Stand kommen, dass sie die Handlung von der Ostsee nach der Westsee zum Teil an sich ziehen.“ Wenn das Lotsenwesen zwischen der Eidermündung ausgebaut werde, könne man mit der Zeit die Schifffahrt nach Altona, Hamburg und ganz Deutschland an sich bringen.

IV

Bereits 1776 begann man damit, die Untereider an einigen Stellen zu begradigen und sie, wo Untiefen waren, mit von Menschen angetriebenen „Muddermaschinen“ auszubaggern. Der eigentliche Kanalbau nahm 1777 seinen Anfang am östlichen Ende. Dabei wurde das Bett der Levensau, des alten Grenzbachs zwischen Schleswig und Holstein, ganz genutzt. Ab Rathmannsdorf begann die Scheitelstrecke des Kanals, die man den Flemhuder See anschneiden ließ, so dass sie immer genügend Wasser führte. Weiter in westlicher Richtung folgte man, wo es eben ging, dem Lauf der Obereider bis zum Schirnauer See. Die

Grabungsstrecke betrug 34 km. Die Strecke durch die Obereiderseen bis Rendsburg, die hier und da noch vertieft werden musste, maß 9 km. Der Kanal war am Spiegel 28,7 m, an der Sohle 18 m breit, und er hatte die beachtliche Tiefe von 3,45 m.

Die Ausgrabung des Kanalbetts wurde zunächst an Unternehmer – nach öffentlichem Gebot – vergeben, und zwar pottweise. Ein Pott betrug etwa 25 cbm. Die Unternehmer ihrerseits warben die Arbeiter an. In den ersten Jahren wurden gleichzeitig über 2.000 Pottarbeiter beschäftigt, 1783 zeitweise sogar 2.400. Insgesamt waren in diesem Jahr ungefähr 4.600 Arbeiter beim Kanalbau eingesetzt. Sie kamen größtenteils aus der engeren und weiteren Umgebung, teils auch von weit her: aus Hannover, den lübeckischen Gebieten sowie aus Mecklenburg. Zur Bewachung der Geräte, zum Abstecken der Kanaltrasse, für Bodenuntersuchungen und zum Planieren standen 300 Soldaten zur Verfügung, die sogenannten Kronarbeiter.



Der Verlauf des Eiderkanals.

Wie es in und um Bovenau zugeht, hat Pastor Johann Friedrich Scholtz (1771-1848), der in Bovenau aufgewachsen war, – sein Vater Peter Christian Heinrich (1736-1811) war hier Pastor – 1824 in den Provinzialberichten auch aufgrund eigener Anschauung erzählt:

Als er [der Kanal] gegraben wurde, herrschte auch in der Bovenauer Gemeinde ein reges Leben, indem sich auf einem kleinen Fleck derselben zu Zeiten mehrere Tausend Menschen aufhielten. An einigen Stellen, namentlich wo jetzt der Hof Georgental steht, und zu Kluvensiek waren viele Häuser, teils von Brettern, teils von leichtem

Fachwerk erbaut, die einem Flecken [einer größeren Ortschaft] glichen. Schlachter, Bäcker, Krüger Marketender und andere Nahrungstreibende hatten sich daselbst angesiedelt, um sich von den vielen Arbeitern am Kanal zu nähren. Bei Königsförde und bei Kluvensiek wohnten die höheren Aufseher über die ganze Kanalarbeit; am letzteren Ort war auch ein Krankenhaus eingerichtet, dem zwei Ärzte vorstanden. Die Innung der Zimmerleute [sie arbeiteten an der Schleuse Kluvensiek] hatte sich eigens eine Herberge unter vielen Feierlichkeiten errichtet. Auf dem Hof Osterade war von dem Besitzer eine große Branntweinbrennerei und zu Kluvensiek, gleichfalls von dem Besitzer, eine der Volkszahl angemessene Bäckerei angelegt und eingerichtet... In den Dörfern hatten die Arbeiter sich bei 20, 30 ja 60 Personen in die Häuser einquartiert, wo sie ihre Schlafstätte mit 1 Schilling und ein warmes Abendessen nach Accord [Übereinkunft] bezahlten. Aus allen Gegenden, vor allem aber von der Elbe und jenseits derselben strömten Menschen zu Hunderten herbei.

Der Knabe Scholtz hat offenbar nicht bemerkt, dass sich in den Unterkünften der Kanalarbeiter auch „Damen“ des leichteren Gewerbes einfanden, „um sich von den vielen Arbeitern am Kanal zu nähren“ und dass manche Kanalarbeiter einheimische Mädchen heirateten und in der Kanalregion ansässig wurden.

Das Kanalbett wurde, nachdem die Strecken an die „Entrepreneurs“ vergeben worden waren, abschnittsweise und dabei Terrassenförmig ausgehoben. Die Arbeiten gingen indessen langsamer voran als es vorgesehen war. Wassereinbrüche, steiniger Untergrund, Regentage und Krankheiten der Arbeiter bedingten immer wieder Rückschläge und folglich auch allerlei Reibereien zwischen den Unternehmern, die sich, um die zugesagten Termine einzuhalten, hin und wieder die Arbeiter gegenseitig abwarben, was diesen freilich nur recht sein konnte. Vor allem gab es immer wieder Konflikte zwischen den Unternehmern einerseits und der Kanalkommission, der Ausführungskommission und den Militärs andererseits. Der Staat war ja keineswegs bloß Auftraggeber, sondern durch seine Beamten, Offiziere (Ingenieure) und Soldaten selbst an den Arbeiten beteiligt. Hier waren zwei einander wesensfremde Systeme miteinander verbunden, wobei den staatlichen Instanzen die Weisungsbefugnis zustand. Die Unternehmer jedoch wollten und konnten sich nicht in das System von Befehl und Gehorsam der militärisch-administrativen Hierarchie einfügen. Sie vermochten nicht alle Risiken zu übernehmen und sich zugleich den Anordnungen und Befehlen der Beamten und der Offiziere zu fügen. Hierin ist der tiefere Grund zu sehen für das Zerwürfnis zwischen dem Staat und den freien Entrepreneurs, das 1782 dazu führte, dass der Staat die Arbeiten in eigener Regie fortsetzte, und zwar keineswegs billiger und schneller als die Unternehmer es geschafft hatten.

Um die Höhen zwischen der Kieler Förde und der Untereider zu überwinden, waren bei der vorgeschriebenen Kanaltiefe sechs Schleusen nötig, und zwar, entsprechend dem von Osten steil ansteigenden geologischen Profil, drei in verhältnismäßig kurzen Abständen für den Aufstieg von der Kieler Förde: Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf. Hier begann die

Scheitelstrecke bis zur Schleuse von Klein Königsförde. Über die Schleusen Kluvensiek und Rendsburg, im Festungsteil Kronwerk, ging es dann hinab zur Untereider. Die Durchschnittliche des Hubs oder der Senkung betrug 2,5 m.

Die Schleusen entsprachen nicht nur vollkommen dem damaligen Stand der Technik, sondern waren auch in Détails mit etlichen Neuerungen ausgestattet. Bei dem Bau einer Schleuse waren mindestens 60 Zimmerleute, 50 Maurer und 100 weitere Handwerker tätig. In nie gekanntem Ausmaß waren Baumaterialien zu beschaffen: Steine verschiedener Sorten, Tarrasmörtel, der unter Wasser härtete, Bauholz, Werkzeuge, Schrauben und Nägel aller Art. Für eine Schleuse brauchte man 1.140 bis 1.640 Pfähle, die in den Boden gerammt und mit drei Lagen Eichenbohlen kreuzweise belegt wurden, so dass ein äußerst solides, gegen Wassereinbrüche sicheres Fundament entstand. Der Kern der meterdicken Schleusenmauern bestand aus inländischen Ziegeln. Die mit Wasser in Berührung kommenden Flächen wurden mit niederländischen Klinkern verblendet. Für die Ecken und Mauerkronen verwendete man Bornholmer Sandstein. Die Schleusentore, aus Eichenbohlen gezimmert, drehten sich in 150 kg schweren Messinglagern, die in Granit eingelassen waren.

Jede Schleuse – mit Ausnahme der Rendsburger – hatte zwei Kammern, die jeweils an der Nordseite angelegte Schifffahrts- sowie die Freischleuse, die der Wasserhaltung im Kanal diente. Durch sie konnte der Wasserstand auch während der Durchschleusung von Schiffen reguliert werden. Die Innenlänge der Schleusen betrug 35 m; die Hauptschleuse war 7,8 m, die Freischleuse 5 m breit. Die Schifffahrtschleuse war 3,5 m tief.

Über alle Schleusen, die Rathmannsdorfer ausgenommen, führten Landwege, und sie waren daher mit Klappbrücken ausgestattet, deren „Portale“ zunächst aus Holz, später von der Büdelsdorfer Carlshütte aus Gusseisen hergestellt waren. Heute sind nur noch die Portale in Kluvensiek erhalten.

Für die Schleusenmeister waren bei jeder Schleuse Wohnhäuser errichtet; in Kluvensiek befand sich auch eine Gastwirtschaft sowie eine Pferde-Station.

Beide Ufer des Kanals wurden mit 5 m breiten, teils gepflasterten Treidelwegen gesäumt, da die Schiffe, wenn kein achterlicher Wind wehte, von Menschen oder Pferden getreidelt werden mussten. Pferdestationen gab es in Holtenau, Landwehr, Kluvensiek und Büdelsdorf.

Da die Kanalplaner und –bauer damit rechneten, dass durch den neuen Wasserweg der Binnenhandel und der Außenhandel enorm gesteigert würden und somit geräumige Lagerhäuser vonnöten sein würden, errichtete man an den Endpunkten, in Holtenau und Tönning, große Packhäuser (Speicher) mit Nebengebäuden. Ein kleineres entstand in Rendsburg in der Nähe der Schleuse; hier errichtete man auch ein stattliches Zollhaus.

V

Am 18./19. Oktober 1784 wurde der Schleswig-Holsteinische Kanal – so hieß er -, der erste Kanal für seegehende Schiff zwischen Nord- und Ostsee, der größte Kanal Europas mit einer schlichten Probefahrt der Mitglieder der Kanalausführungskommission eingeweiht. Dass mit dem Kanalbau etwas Bedeutendes geleistet war, dessen waren sich die Regierung in Kopenhagen, die lokalen Beamten sowie alle Einwohner, die davon erfuhren, bewusst, wie man den zahlreichen Schriften, Stellungnahmen und Abbildungen dieser Zeit entnehmen kann. Wer des Lateinischen kundig war, dem verkündeten Marmortafeln an den Schleusen in Holtenau und Rendsburg die vollbrachte Leistung. In Holtenau war zu lesen:

**CHRISTIANI VII
IUSSU ET SUMPTIBUS
MARE BALTICUM
OCEANO
COMMISSUM ANNO
MDCCLXXXII**

(Auf Geheiß und auf Kosten Christians VII. wurde das Baltische Meer mit dem Ozean verbunden im Jahre 1782)

Es möge hier auch das Urteil des Verwaltungsbeamten, Diplomaten und Publizisten August von Hennings (1746-1826) nicht fehlen, der 1785, ein Jahr nach der Einweihung schrieb: „Soviel ist gewiss, dass der Kanal und die Schleusen Werke sind, die in der Vollkommenheit der Ausführung nicht übertroffen werden können. Sie verdienen in der Tat mehr als die Pyramiden Ägyptens und die Gärten der Semiramis unter die Wunder der Welt gesetzt zu werden.“

Wie gedachte man dieses Weltwunder zu nutzen? Vor der östlichen Kanaleinfahrt standen zwei die Einfahrt markierende Obeliskten, von denen eine – als spätere Kopie – noch erhalten und vor dem Packhaus in Holtenau zu sehen ist. Sie trägt die lateinische Inschrift

PATRIAE ET POPULO
(Für das Vaterland und für das Volk)

Das Vaterland war der dänische Gesamtstaat mit allen seinen Teilen. Ihm und seinen Bewohnern sollte der Kanal zu allererst dienen, nicht der internationalen Schifffahrt. Es war keineswegs eine bloße Phrase, wenn es hieß, der Kanal sei für das Volk da. Man hatte ja von Anfang an die Absicht gehabt, durch den Kanal das Gewerbe und den Handel zu beleben und damit den Wohlstand der Einwohner zu heben. Selbstverständlich sollte das auch dem Staat höhere Einnahmen beschern.

Vollkommen geprägt von gesamtstaatlich-patriotischer Gesinnung war die berühmte Schrift des Schleswiger Bürgermeisters Georg Bruyn: „Aufforderung an meine Mitbürger zur

Teilnehmung an dem Kanalhandel“ (Altona 1784). Sie erschien in deutscher und dänischer Sprache. Der Kanal, so ist hier zu lesen, sei eine „Quelle zu sicherem Glück und Wohlstand“, und er solle, wie es die Regierung bestimmt hatte, allein von dänischen, d. h. gesamtstaatlichen Schiffen befahren werden, nicht von „fremden“.

Es zeigte sich indessen bald, dass sich die hochgespannten gesamtstaatlich-egoistischen Erwartungen nicht erfüllen konnten. Die einheimische Handelsschiffahrt nutzte den Kanal in enttäuschend geringem Maße, und da die „fremde“ von der Kanalbenutzung ausgeschlossen war, erwies sich die neue Wasserstraße als völlig unrentabel. In der richtigen Erkenntnis, dass der Schleswig-Holsteinische Kanal in erster Linie ein Transitkanal war, den die Schiffe befuhren, um den Weg zwischen beiden Meeren um 200 bis 300 sm abzukürzen und die Risiken vor der Jammerbucht, im Skagerrak und im Kattegat zu vermeiden, gab die Regierung Anfang Mai 1785 die Passage für die internationale Schifffahrt frei.

Der Kanalbau hatte nicht die erhoffte Wirtschaftsblüte zur Folge. Es wäre allerdings unrichtig zu sagen, dass die am Kanal liegenden Städte keine Vorteile durch ihn gehabt hätten. Die Rendsburger, Tönninger, Friedrichstädter und, wenn auch nicht in hohem Maße, die Kieler haben zu unterschiedlichen Zeiten auf verschiedene Weise vom neuen Wasserweg profitiert. Er kam auch den Handel treibenden Gutsbesitzern, die Kanalanlieger waren und jeweils eigene Lösch- und Ladeplätze einrichteten, durchaus zugute.

In erster Linie diente der Schleswig-Holsteinische Kanal dem Transitverkehr. Normalerweise dauerte die Durchfahrt von Holtenau nach Rendsburg (43 km) für Segelschiffe 10 bis 12 Stunden; bis Tönning (180,5 km) brauchte man, je nach den Windverhältnissen, drei bis vier Tage. Treideln konnte man an der Untereider nicht. Später legten Dampfer den Weg von Holtenau bis Tönning in etwa 15 Stunden zurück.

Nach der Freigabe für Schiffe aller Länder nahmen die Passagen stetig zu. In Kriegszeiten, die dem Handel immer abträglich sind, gingen sie jeweils zurück. 1872 waren es 5.222, die höchste Zahl der jährlichen Passagen. Noch 1883 passierten den nahezu hundertjährigen Kanal 4.510 Schiffe. Rechnet man eine etwa dreimonatige Winterpause mit ein, so waren es im Durchschnitt 16 Schiffe täglich. Eine solche Frequenz war dem Kanal während der ersten achtzig Jahre seines Bestehens nie beschieden gewesen.

Mehr und mehr hat die inländische Schifffahrt den Kanal genutzt. Sehr stark am Verkehr beteiligt waren die Niederländer; in hohem Maße befuhren englische, dänische, schwedische Schiffe sowie Schiffe aus den baltischen Ländern, aus den deutschen Ost- und Nordseehäfen den Kanal. Würde man die verfrachteten Güter aufzählen, bekäme man eine lange Liste. Nur so viel sei gesagt: Von Ost nach West gingen vor allem Massengüter, wie Getreide,

Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Tran, Balken, Bretter, Mauersteine, Pottasche, Eisen, Kupfer. In umgekehrter Richtung wurde überwiegend in Kisten verpacktes Stückgut transportiert: Obst, Südfrüchte, Zucker, Kaffee, Tee, Tabak.



Kanalpassagen von 1784 bis 1883.

Die - aufs Ganze gesehen - ansteigenden Passagen sagen kaum etwas über die wirtschaftliche Bedeutung des Schleswig-Holsteinischen Kanals aus. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts an spielte er in der internationalen Frachtschiffahrt zwischen beiden Meeren eine zusehends geringere Rolle. In zugespitzter Formulierung kann man sagen: In dem Maße, wie sich die Zahl der Passagen erhöhte, verlor der Kanal an Bedeutung. Im Zeitalter der großen Dampfschiffe musste der weitaus größte Teil der Fracht wieder auf dem längeren und riskanten Weg um die Cimbrische oder Jütische Halbinsel transportiert werden. Den Dampfschiffen brachte die Kanalfahrt übrigens auch keinen großen Zeitgewinn. Es war die lokale und regionale Schifffahrt, die die Passagezahlen erhöhte, nicht aber die internationale. Während der Jahre der deutschen Revolution und der Erhebung der deutschen Schleswig-Holsteiner gegen Dänemark (1848-1851) wurden Pläne für einen modernen Nord-Ostsee-Kanal entworfen, den in erster Linie eine künftige deutsche Kriegsflotte nutzen sollte, um rasch von einem Meer in das andere fahren zu können. Mit der Wiederherstellung des

Gesamtstaats 1852 waren diese Pläne völlig inaktuell geworden. Die dänische Regierung löste – bis auf einige Ausnahmen – die administrativen und rechtlichen Verbindungen zwischen Schleswig und Holstein. Auch der bloße Name Schleswig-Holstein war unerwünscht. Daher wurde der Schleswig-Holsteinische Kanal 1853 umbenannt. Er hieß fortan Eiderkanal. Im Allgemeinen sind politische Umbenennungen nicht von langer Dauer. In diesem Falle war es anders: der Name Eiderkanal passt zur Sache, und er hat sich deshalb rasch durchgesetzt.

Noch während des preußisch-österreichischen Krieges gegen Dänemark 1864 setzte sich der preußische Ministerpräsident und spätere Reichskanzler Otto von Bismarck mit Umsicht und Zähigkeit für die Anlage eines modernen Nord-Ostsee-Kanals ein. Ihm ist es zuerst zu verdanken, dass dieser Kanal schließlich gebaut wurde und ab 1895 der nationalen und internationalen Schifffahrt als Nachfolger des Eiderkanals dienen konnte.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahmen die Bewohner Schleswig-Holsteins den Eiderkanal mehr und mehr als ein Zeugnis der vorindustriellen Zeit und als romantisch-schönes Gewässer wahr, das zu erholsamen Wochenendausflügen einlud. Eine der bemerkenswertesten Schilderungen der Fahrt durch den „alten Eiderkanal“ stammt aus der Feder Paul Vernes, des Bruders von Jules Verne. Während der Fahrt mit der Dampfyacht „Saint Michel“ von Rendsburg nach Holtenau ließ sich der Effektenmakler und einstige Kapitän Verne vom Zauber des idyllischen alten Kanals einfangen: „Die Yacht gleitet ruhig durch den geheimnisvollen Laubengang zwischen hölzernen Baken und geflochtenen Uferwänden hin. Die Fahrt schien nach unbekanntem Welten zu gehen. Rings um das Schiff säuselt und zittert ein Blättermeer, und das Ufer verschwindet gänzlich unter dem dunkel glänzenden Grün. Das Schilf neigt sich bei unserem unerwarteten Erscheinen; Wasserpflanzen mit grünen, still da liegenden Blättern scheinen zu erschrecken und tauchen in die schützende Tiefe...“

Wer die beachtlichen Reststrecken des Kanals kennt, wird Verständnis haben für diese stimmungsvolle Schilderung. Gleichwohl: Für alle, die um ihre Erhaltung bemüht sind, stellen die Kanalreste, die Kanalgebäude und ganz besonders die in Kluvensiek, Klein Königsförde und Rathmannsdorf erhaltenen Schleusen wichtige Baudenkmäler des ausgehenden 18. Jahrhunderts, der Blütezeit des dänischen Gesamtstaats, dar.

Literaturhinweise

Zahlreiche Untersuchungen zur Entstehung und Bedeutung des Schleswig-Holsteinischen Kanals/Eiderkanals finden sich in der Zeitschrift *Mitteilungen des Canal-Vereins* (MCV), von der bisher 25 Jahressbände erschienen sind, gleichfalls in den meisten der unten aufgeführten Monografien.

In MCV 5 (1985) und MCV 6 (1987) hat *Margot Konertz* eine Bibliographie zum Eiderkanal veröffentlicht.

Christian Degn, Die Herzogtümer im Gesamtstaat, in: *Gesch. Schleswig-Holsteins*, Bd. 6, Neumünster 1960.

Aage Rasch, Ejderkanalen, Aabenraa 1978.

Gerd Stolz, Der alte Eiderkanal – Schleswig-Holsteinischer Kanal, 2. Aufl. Heide 1984.

Der alte Kanal zwischen Nord- und Ostsee. Mit Beiträgen von *Kuno Brehm*, *Gert Uwe Detlefsen* u. *Manfred Jessen-Klingenberg* u. Fotos v. *Uwe Paulsen*, Neumünster 1991.

Der Elbe-Lübeck-Kanal, die nasse Salzstraße. Mit Beiträgen von *Christel Happach-Kasan*, *Walter Müller* u. Fotos v. *Hans-Jürgen Wohlfahrt*, Neumünster 1992.

Walter Asmus, *Andreas Kunz*, *Ingwer E. Momsen*, Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, Neumünster 1995.

Christian Degn, Schleswig-Holstein – eine Landesgeschichte. Historischer Atlas, 2. Aufl. Neumünster 1995.

Rainer Lagoni, *Hellmuth Seidenfus*, *Hans-Jürgen Teuteberg* (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal 1895-1995, Neumünster 1995.

Jörn Meiners, Claus Hinrich Christensen (1768-1841). Festungen, Deiche, Schleusen in Schleswig-Holstein und Dänemark, Heide 1995.

Gerd Stolz, Kleine Kanalgeschichte. Vom Stecknitzkanal zum Nord-Ostsee-Kanal, Heide 1995.

William Boehart, *Cordula Bornefeld*, *Christian Lopau*, Die Geschichte der Stecknitzfahrt 1398-1998, Schwarzenbek 1998.

Walter Müller, Die Stecknitzfahrt, hrsg. v. *Christel Happach-Kasan*, Ratzeburg 2002.

Frank Trende (Hrsg.), Jules Verne in Schleswig-Holstein, 2. Aufl. Husum 2005.