

Eider-Kanal



◀ **Schiffsverkehr auf dem Eiderkanal in Höhe des Gutes Steinwehr**
Bei ungünstigem Wind wurden die Segelschiffe mit Pferdegespannen oder mit menschlicher Muskelkraft gezogen.
Lithografie von A. Hornemann, 1850
Landesbibliothek Kiel

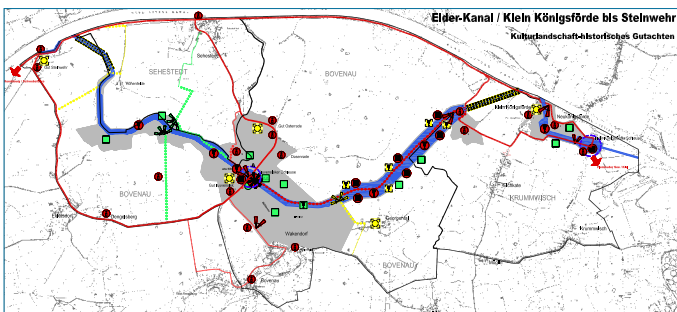
- 1770er Jahre**
Gründung einer Kanalkommission in Kopenhagen
- 1777**
Beginn der Vertiefung und teilweisen Begrädnung der Untereider mit Löffelbaggern sog. Muddermaschinen
- 1784**
Abschluss der Grabungsarbeiten und Fertigstellung der Schleusenbauwerke
18. Oktober 1784 erste Passage des Kanalschiffs »Rendsburg«
- 1895**
Nach siebenjähriger Bauzeit Ablösung des Eiderkanals durch den neuen Nord-Ostsee-Kanal (Kaiser-Wilhelm-Kanal)
- 1982**
Unterschutzstellung des Eider-Kanals als technisches Denkmal

Der Eider-Kanal als historisches Kulturlandschaftselement

Die uns umgebende Landschaft ist Träger kulturhistorischer Informationen. Ihre Elemente lassen erkennbar werden, wie das Mensch-Natur-Verhältnis früherer Generationen aussah. Der Eider-Kanal, als ein von Menschenhand geschaffener Verkehrsweg, ist ein solches Element und Zeugnis des damaligen Stands der Wasserbautechnik. Er galte bis zur Fertigstellung des heutigen Nord-Ostsee-Kanals 1895 als wichtigste künstliche Wasserstraße Nordeuropas, da er die gefährliche und längere Schiffspassage durch den Skagerrak ersetzte.

In der Regierungszeit des dänischen Königs Christian VII. (1749–1808) wurde das bereits seit dem 16. Jahrhundert diskutierte Vorhaben auf der Levensau-Eider-Linie umgesetzt. Der Verlauf zwischen der Stadt Tönning im Westen und der Kieler Förde im Osten orientierte sich an den natürlichen Gegebenheiten. Neben dem nutzbaren Flussbett der Untereider gruben sich die Kanalarbeiter durch Ackerschläge und feuchte Niederungswiesen. Geschüttete oder gemauerte Böschungen sowie Treidelpfade entstanden auf gesamter Länge. Zur Überwindung des Höhenunterschieds wurden Schleusen gebaut, unterbrochene Landverbindungen über Klappbrücken ausgeglichen. Über 100 Jahre nahm die Nutzung stetig zu bis der Bau des leistungsfähigeren Kaiser-Wilhelm-Kanals beschlossen wurde.

▼ Der längste erhaltene Abschnitt des alten Eiderkanals mit 5,7 Kilometer Länge liegt zwischen Klein-Königsförde und Steinwehr im Landkreis Rendsburg-Eckernförde. Aufnahme bei Kluvensiek.
Foto: F. Schneider, 2001



▲ Ausschnitt aus dem Entwicklungsplan
Büroschäper + Steffen + Runtsh, Hamburg, 2001

Große Teile des alten Kanals mussten dafür verändert werden, Schleifen kürzten die Kanalbauer ein oder füllten sie durch das anfallende Aushubmaterial. So existiert der alte Eider-Kanal heute nur noch abschnittsweise. Aus den isoliert liegenden Kanalstrecken sind in den letzten Jahrzehnten weitgehend unbeachtete Wasserläufe geworden. Im 18. und 19. Jahrhundert dagegen sorgte die direkte Lage adeliger Güter am Kanal, z.B. Georgenthal, Osterrade oder Knoop, dafür, dass die Wasserstraße in die Gestaltung der Parkanlagen einbezogen wurde. So ist ausstrahlend von dieser Verkehrsader eine vernetzte, für Schleswig-Holstein bedeutende historische Kulturlandschaft entstanden.



◀ Zwischen Klein-Königsförde und Kluvensiek hat der Kanal das Landschaftsbild entscheidend neu geprägt. In diesem Abschnitt wurde die Kanaltrasse, die sonst dem Verlauf der Eider folgte, neu gegraben und der Aushub seitlich als Randwall aufgeschichtet.
Foto: Landesamt für Denkmalpflege, 1980



► Gusseiserne Brückenbögen der ehemaligen Klappbrücke von 1840/50 an der Schleuse Kluvensiek
Foto: F. Schneider, 2001