Der Eiderkanal – Eine Infrastrukturmaßnahme im 18. Jahrhundert

Drei verträumte alte Schleusen, ein paar Kilometer Wasserlauf in idyllischer Landschaft – 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 ihm streckenweise folgt.

Der Eiderkanal wurde zwischen 1777 und 1784 erbaut. Er verband über 43 Kilometer die Kieler Förde mit der unteren Eider bei Rendsburg und führte über die Obereider weiter bis Tönning in die Nordsee. Er ist Vergangenheit und Zukunft zugleich: Eines der bedeutendsten technischen Denkmäler in Schleswig-Holstein und heute 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 vor allem lebensgefährlich. Kein Wunder also, daß nach Alternativen gesucht wurde.

Doch erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Zeit gekommen, sie zu verwirklichen. So prüfte 1774 eine 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. So siegte der Rotstift.

Endlich – am 1. Oktober 1784 konnte der Kanal den Betrieb aufnehmen. Entstanden war ein 34 Kilometer langer 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 für Schiffe bis zu 160 t Ladegewicht. Diese Schleusen waren die besten ihrer Zeit und gelten als die bedeutendste Ingenieursleistung des Kanals.

Wirtschaftlich war der Kanal anfangs ein Misserfolg, denn er stand zunächst nur Schiffen aus dem dänischen Gesamtstaat offen. Erst als er für alle Nationen geöffnet wurde, stieg die Zahl der Passagen, und der Kanal begann sich zu rentieren. So entwickelte er sich zu einer Drehscheibe zwischen West und Ost. Von Westen her transportierten die Schiffe Luxusgüter aus Übersee, wie Zucker, Rum, Branntwein, Kaffee, Tabak, Reis, Rosinen, Tee und Essig. Der Ostseeraum bis hin nach Rußland lieferte dagegen landwirtschaftliche Produkte oder Baustoffe. Insgesamt haben in 101 Jahren fast 300.000 Schiffe den Kanal genutzt. Für große, moderne Dampf- und Segelschiffe wurde er jedoch zu klein und er verlor seine Bedeutung. Ihn ersetzte 1895 der Nord-Ostsee-Kanal.
Die mit seiner ursprünglichen Planung verbundenen hochgesteckten Ziele konnte der Eiderkanal nicht erfüllen. Er sollte – mit modernen Begriffen zu sprechen – die regionale Wirtschaftsstruktur der Herzogtümer insgesamt verbessern. Das jedoch konnte nicht gelingen, weil er aus Geldmangel nur ein Transitkanal wurde. Dennoch haben viele von ihm profitiert: Der dänische Staat durch die direkten Abgaben und Zölle, die die Baukosten tatsächlich wieder hereinbrachten. Am Bau profitierten Handwerker, Arbeiter, Tagelöhner aus der Region, die mehrere Jahre eine feste Beschäftigung hatten und die Bauunternehmer und Zulieferer. Die Schifffahrt hatte durch das geringere Havarie-Risiko 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.
(www.canal-verein.de)

JÜRGEN ROHWEDER