

WER BAUTE IHN ?

125 Jahre +1  
Nord-Ostsee-Kanal

Maritimes Viertel e.V.

DER WEG IN DIE WELT





## Inhalt

- 5 Vorwort**  
Verein Maritimes Viertel e.V.
- 6 Programm der Veranstaltungen**
- 8 Grußworte zur Ausstellungseröffnung**  
Hans-Werner Tovar - Stadtpräsident  
Mathias Stein - MdB  
Jörg Brockmann - WSA
- 11 Einführung in die Sonderausstellung**  
Dirk-Uwe Spengler - Maritimes Viertel e.V.
- 13 Open-Air-Konzert - Holtenau**  
Marinemusikkorps Kiel
- 15 Die Sonderausstellung**  
Maritmes Viertel - Kultur am Kanal e.V.
- 28 Der Traum vom Nord-Ostsee-Kanal**  
Susanne Kalweit liest aus dem Buch  
von Klaus Alberts
- 29 Wik und Holtenau Auswirkungen des NOKs**  
Hannelore Pieper-Wöhlk und Dr. Dieter Wöhlk
- 30 Historische Dokumentarfilme über den NOK**  
Gerd Tanski - Moderation
- 32 Ohne Taucher geht es nicht**  
Dieter Harfst
- 33 Aus der Sicht des Kapitäns**  
Gerald Immens
- 40 Lieder über Weltmeere, Liebe und Sehnsucht**  
Lotsengesangverein Knurrhahn von 1929 e.V.
- 41 Filmabend - 8mm Kieler Woche**  
Claus Oppermann - Regisseur
- 42 Handwerker und Arbeiter - Bau und Technik**  
Uwe Steinhoff
- 43 Einstein und Anschütz - eine Kieler Freundschaft**  
Dr. Redelf Martin Habben
- 55 Der NOK - die Menschen, die ihn bauten**  
Rolf Fischer
- 69 Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals  
für die deutsche Marine**  
Dr. Dieter Hartwig
- 81 Jules Verne und der Unhold von Kiel**  
Ein Live-Hörspiel-Thriller  
Jens Raschke
- 82 Der Nord-Ostsee-Kanal und die Stadt Kiel**  
Dr. Johannes Rosenplänter
- 85 Ein technisches Denkmal von Weltrang  
Der Eiderkanal**  
Dr. Jürgen Rohweder
- 97 Vorbereitung ist immer mühsam ...**  
Bilder aus dem Archiv

## Impressum

Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e. V. (Hrsg.)  
Arkonastraße 1 - 24106 Kiel

Layout/Produktion: Kirsten Borm  
Lektorat: Susanne Kalweit / Dirk-Uwe Spengler  
Druck: nndruck  
Selbstverlag, Kiel 2021

Das Werk ist in allem seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Vereins  
Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e.V. unzulässig

Titel: Kanalarbeiter  
Quelle: Landesbibliothek Kiel

v. l.: Gerd Tanski,  
Dirk-Uwe Spengler,  
Ingrid Lietzow, Kirsten Borm,  
Helmut Knoll, Heinz Jannig,  
Hanna Beckmann

nicht auf dem Foto:  
Edna Haagen, Jann Petersen

## Vorwort

von Dirk-Uwe Spengler

**Verein Maritimes Viertel -  
Kultur am Kanal e.V.**



Foto: Karina Dreyer

## Liebe Leserin, lieber Leser!

Für die Jubiläumsausstellung „125 Jahre+1 Nord-Ostsee-Kanal DER WEG IN DIE WELT Wer baute ihn?“ blicken wir nicht auf den Kaiser, sondern stellen die Arbeiter und ihre Leistungen in den Vordergrund. Wir danken den Referentinnen und Referenten, den Kolleginnen und Kollegen, die diese Ausstellung und die Veranstaltungen an den Mittwochabenden ermöglicht haben.

Archive, die Quellen des Internets oder gar unser Museumskeller boten hierzu überraschend wenig Material. Auf 19 Postern stellten wir zwar die Arbeiter mit ihren Gewerken und den Leistungen dar, aber der menschlichen Komponente wurden wir kaum gerecht. Wie haben die Menschen nach der Arbeit sich erholt, wie das Wochenende verbracht (war es eigentlich arbeitsfrei?). Wie legten die Saisonarbeiter die weiten Strecken von der Heimat im Osten zur Baustelle zweimal jährlich zurück? Die Referenten der Fachvorträge an jedem Mittwochabend und die Filme konnten uns Hinweise geben, warum die Quellenlage so unbefriedigend war.

Zur Zeit des Baubeginns 1887 befand sich das Deutsche Reich in großen Umbrüchen, denn es war erst 16 Jahre vorher aus 35 Königreichen und Herzogtümern sowie vier reichsfreien Städten gegründet worden. Alle lokalen Rechtsvorgaben, Maße, Gewichte, Vorschriften usw. mussten vereinheitlicht und dem Volk als zukunftssträchtige Entwicklung vermittelt werden. Daher wurde ein solches Großvorhaben wie der Kanalbau quer durch eine Provinz als national vereinigendes Ereignis politisch dargestellt. Natürlich erfolgten alle Präsentationen besonders positiv, es durfte keine Fehlschläge oder gar bedeutende Unfälle geben – wir haben auch keine Unfallbilder gefunden.

Seit 100 Jahren wütete die Cholera im Land und forderte unglaublich viele Todesopfer. Während der Bauzeit traf sie Hamburg besonders stark, aber die Berichte von der relativ nah bei der Großstadt liegenden Baustelle vermerkten keinen Ausbruch der Krankheit unter den Tausenden Arbeitern. Hatte der Staat so gut vorgesorgt, dass die Hygienemaßnahmen einen Ausbruch verhinderten, oder wurde davon nur nicht berichtet, weil nicht sein konnte, was nicht sein durfte? Gerade unter dem Eindruck der heutigen Pandemie hätten wir dies gern tiefer untersucht.

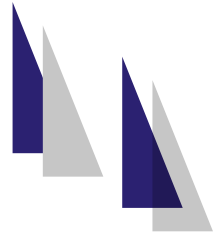
Das Megaprojekt Kanalbau begann während einer großen Wirtschaftskrise. Auch das erklärt, weshalb Tausende Arbeiter lange Fußwege von ihrer Heimat, oft aus Osteuropa, im Frühjahr zur Baustelle zurücklegten und im Herbst wieder zurückliefen, um daheim zu überwintern. Offenbar gab es auch Verträge fürs ganze Jahr – und damit ganzjährige Bezahlung – aber wohl nur für Facharbeiter und natürlich für die Mitarbeiter der Verwaltung und der Baufirmen. Veröffentlicht wurde ein rührseliges Foto einer Weihnachtsfeier in einer der vielen Baracken, das die Öffentlichkeit über das Schicksal der Saisonarbeiter täuschte. Der Armutsdruk in Osteuropa müsste auch viele Juden bewegt haben, zur Kanalbaustelle zu kommen – darüber fanden wir keine Notizen.

Fünf Monate Ausstellung haben aufgezeigt, dass die schwerpunktartige Darstellung von Technik, Militär und Organisation den Bauarbeitern und ihren persönlichen Leistungen nicht gerecht wird. Es gibt noch einen erheblichen Forschungsbedarf zu den Arbeits- und Arbeitersituationen beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, wie er damals genannt wurde. Wir hoffen, dass unsere Sonderausstellung dazu einen Anstoß gegeben hat.



# Die Sonderausstellung

## 125 Jahre NOK - Der Weg in die Welt



Seit Jahren zeigen wir, der Verein Maritimes Viertel e.V., eine detailreiche NOK-Ausstellung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WSA) in unseren Räumen. Zum 125-jährigen Jubiläum des Kanals planten wir zusätzlich eine Sonderausstellung zur Geschichte des Kanalbaus. Dabei wollten wir bewusst abrücken von der Nacherzählung der prunkvollen Eröffnungsfeier mit kaiserlichem Glanz, und uns der Frage zuwenden, wer den Kanal denn wirklich gebaut hat.

Hauptdarsteller unserer Ausstellung sollten die Arbeiter, Techniker und Ingenieure sein, die die Planungen Wirklichkeit werden ließen. Sie mussten technische Neuerungen ebenso bewältigen wie Regen, Schlamm und Erdbeben.

Die Superbaustelle löste eine in damaliger Zeit gewaltige Arbeitsmigration aus, arbeitssuchende Männer aus vielen Gebieten Europas machten sich auf den Weg, um an der Kanalbaustelle Arbeit zu finden. Zeitweilig waren knapp 9.000 Menschen auf der Baustelle beschäftigt. Wie waren sie untergebracht? Wie war die Arbeit organisiert? Wie waren die sanitären Verhältnisse und wie das Gesundheitswesen?

Auf diese Fragen versuchten wir mit unserer Sonderausstellung Antworten zu geben. Im Unterschied zur reich bebilderten Eröffnungsfeier gibt es zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen auf der Baustelle nur wenig Bildmaterial. Aber das Wenige, das es gibt, zeigt die Ausstellung, und mit etwas Stolz können wir sagen: So wurde die Arbeit am Kanal noch nie dargestellt.

Die folgenden zwölf Seiten geben die Schautafeln der Ausstellung wieder.

Gleichzeitig gab es seitens der Baufirmen immer wieder Versuche, die Löhne zu drücken.

So senkte eine Baufirma im Januar 1894 den **Handwerkerlohn** auf 35 Pfennig, woraufhin diese im Februar 1894 die Arbeit niederlegten.



Untergebracht wurden wir in **10 Barackenlagern** entlang der Baustelle.

In Doppelstockbetten lagen wir mit...



...der **Stundenlohn** auf 42 Pfennig angehoben.

...g und Verpflegung  
...ische Versorgung



...der einmal der **Untergrund** nachgibt:




Jeder denkt, dass so ein Löffelbagger einfach zu bedienen ist – denkste!

Er braucht

- 1 Baggermeister
- 1 Maschinisten
- 1 Heizer
- 2 Arbeiter

und für das Verschieben der Gleise zum Weiterfahren

- 1 Schachtmeister
- 18 Arbeiter

Was wir so gebaggert und geschaufelt haben?

**80 Millionen m<sup>3</sup> Boden**

Wenn Sie sich auf die Besucherplattform des Kieler Rathauses stufen, dann stehen sie noch 10 m tief im Sandberg, der vom Knapper Weg bis zur Küste und vom Dreiecksplatz bis zum ZOB reicht. Und das alles haben wir in 6 Jahren weggeschaufelt!





...schubkarren oben werden, ... werden können.

Dazu kommt das dauernde **Fluchen** der Vorarbeiter. **Als ob wir etwas für den Unfall können!**





# Aus der Sicht des Kapitäns - Nautischer Verein zu Kiel

Gerald Immens



Der Nord-Ostsee-Kanal ist aufgrund seiner morphologischen Bedingungen in Verbindung mit der hohen Anzahl passierender Schiffe eines der anspruchsvollsten Reviere für Seeschiffe weltweit. Gerald Immens ist seit über 28 Jahren Lotse auf dem Kanal und hat vorher

## Wer nutzt eigentlich den Kanal und warum?

Die Grafik des Wegevorteiles spricht eigentlich für sich und so ist es zunächst klar, dass sich besonders für die Schiffe zu den deutschen, holländischen und südeuropäischen Häfen ein deutlicher Zeitvorteil ergibt. Ob dieser aber in Anspruch genommen

wird, ist in erster Linie davon abhängig, ob die Schiffe es überhaupt eilig haben, also der allgemeinen Frachtenlage. Der reine Streckenvorteil bringt natürlich auch

eine deutliche Brennstoffersparnis mit sich; ob sich das rechnet, ist dann wiederum vom Vergleich der Passagekosten angesichts des gerade geltenden Bunkerpreises abhängig. In beiden Fällen ist zusätzlich wichtig, ob das Schiff (besonders aufgrund des Tiefganges) als Alternative zum Kanal den Öresund oder den Großen Belt mit seinem erheblich längeren Umweg nutzen muss. Bereits zu Zeiten

des alten Eiderkanals hatte aber immer das Wetter im Skagerrak eine hohe Bedeutung für den Vorteil des Kanals gegenüber der Passage um Skagen, und daran hat sich bis heute nichts geändert. Während der Winterstürme zieht der Verkehr auf dem Ka-

**Mittwoch - 28. Juli 2021 - 18:00 Uhr**

## Aus der Sicht des Kapitäns

*Gerald Immens vom Nautischen Verein* schildert die Anforderungen der modernen Schifffahrt an den Nord-Ostsee-Kanal heute und in Zukunft.

selbst fast 10 Jahre als Kapitän oder Schiffsoffizier viele Passagen erlebt. Geschildert werden sollen die besonderen Herausforderungen dieser Schifffahrtsstraße für die internationalen Nutzer angesichts der stetig wachsenden Schiffsgrößen. Besondere Herausforderungen ergeben sich zusätzlich durch die vielen endlich in Angriff genommenen Baumaßnahmen.



nal deutlich an, weil auch die heutigen robusten Schiffe nicht mit voller Fahrt gegen schwere See andampfen können und sehr oft auch Rücksicht auf die empfindliche Ladung (Holzdeckslast, RoRo-Fähren, Schleppzüge, etc.) genommen werden muss. In den letzten Jahren hat die Größe der Schiffe im NOK stetig bis zum Maximum hin zugenommen. Die folgende Tabelle soll dies am Beispiel der wichtigsten Nutzer, der Container-Feederschiffe, verdeutlichen:



# Einstein und Anschütz: eine Kieler Freundschaft

Dr. Redelf Martin Habben

Mittwoch - 25. August 2021 - 18:00 Uhr

## Einstein und Anschütz: eine Kieler Freundschaft

Dr. Redelf Martin Habben - Beitrag des Vereins zur Errichtung eines Denkmals für die Erfinder des Kieler Kreiselkompasses, Einstein und Anschütz e.V.

Diese Erfindung von Hermann Anschütz-Kaempfe in Zusammenarbeit mit Albert Einstein ist auch heute noch von weltweiter Bedeutung in der Luft- und Seefahrt.



43

Der Erfinder, Unternehmer und Mäzen Dr. Hermann Anschütz-Kaempfe wurde in Kiel bisher jedoch nur mit einer kleinen Gedenktafel gewürdigt.

Einsteins Beitrag wurde auf dieser Tafel nicht erwähnt.

Erst viel später, aus Anlass der 100-jährigen Wiederkehr der Rede von Einstein im Kieler Gewerkschaftshaus, wurde dort eine Gedenktafel für ihn angebracht, auch jedoch, ohne auf die Zusammenarbeit mit Anschütz-Kaempfe hinzuweisen.

Die Aufzeichnung der Geschichte begann mit diesem vor 30 Jahren erschienenen Buch: Der Autor Prof. Dr. Dieter Lohmeier war der Leiter der Landesbibliothek Schleswig-Holstein und veröffentlichte zusammen mit einem leitenden Mitarbeiter der Firma Anschütz, Bernhard Schell, eine Dokumentation über die befreundeten Erfinder mit dem Titel „Einstein, Anschütz und der Kieler Kreiselkompass“.

Briefe und Dokumente aus dem Firmenarchiv und von Familienangehörigen ermöglichten, ein Bild von der Freundschaft zu zeichnen.

Dies ist deshalb besonders verdienstvoll, weil in kaum einer Einstein-Biografie die Freundschaft und wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit Anschütz in Kiel erwähnt wird und es ebenso wenig eine umfangreiche Anschütz-Biographie gibt. In Kiel ist die Geschichte nur wenigen Interessierten bekannt und gerät langsam in Vergessenheit. Die zentrale Figur dieser Geschichte war Hermann Anschütz. Er begann nach seiner Schulzeit ein Medizinstu-

dium, um bald darauf in das Studium der Kunstgeschichte zu wechseln. Dabei lernte er den österreichischen Kunsthistoriker Kaempfe kennen, der ihn förderte und zu Reisen in die Kunstwelt der Antike anregte. Nach dem Tod des Vaters von Anschütz adoptierte Kaempfe seinen inzwischen promovierten Zögling, der sich daraufhin Hermann Anschütz-Kaempfe nannte.

Wenige Jahre später verstarb auch sein Adoptivvater Kaempfe und ver-





# Der Nord-Ostsee-Kanal - die Menschen, die ihn bauten

Rolf Fischer - Vorsitzender der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte e.V.

## 1. Die Kanalbauer - die „unbekannten Wesen“

Im Juni 1895 legt Wilhelm II. den Schlussstein im Kreise höchster Würdenträger sowie zahlreicher adeliger und hochrangiger Gäste aus dem In- und Ausland. Er präsentiert an diesen Tagen ein Schauspiel deutscher Dominanz, demonstriert be-

haupt Uniformen, prägen das Bild. Nicht zuletzt deshalb fällt die kleine zivile Gruppe in der Nähe des Kaisers auf, der gerade, dem Ritual entsprechend, den letzten Stein setzt: Drei Herren mit weißer Schürze, inmitten des militärischen Glanzes.

Die Ordnung der Feier sieht vor: „Seine Majestät werfen von dem bereit gehaltenen Mörtel auf den Stein. Die Meister des Maurer- und Steinmetzgewerkes setzen das Verschlussstück auf“.<sup>1</sup> Den Innungsmeistern ist eine zwar dekorative, aber stumme Nebenrolle zugewiesen;

**Mittwoch - 1. September 2021 - 18:00 Uhr**

## Der Nord-Ostsee-Kanal – die Menschen, die ihn bauten

9000 Menschen waren zu Spitzenzeiten am Kanalbau beteiligt, viele kamen aus dem Ausland und konnten nur im Winter nach Hause. Untergebracht wurden sie in 10 Barackenlagern entlang der 100 km langen Baustelle. Wie das so lief, berichtet *Rolf Fischer - Vorsitzender der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte e.V.*

eindruckende Leistungsstärke und erhebt damit den Anspruch, Weltmacht sein zu wollen! Prächtige Parade- und Galauniformen, über-

doch repräsentieren sie in diesem historischen Moment als einzige jene Menschen, die den Nord-Ostsee-Kanal tatsächlich bauten. Die



55

Geschichte der Kanalbauer ist noch nicht wirklich erzählt; sie bleibt weitgehend unbekannt. Es ist so, wie Dietrich Duppel und Martin Krieger in ihrem Buch zum Nord-Ostsee-Kanal richtig anmerken: Bisher blieb der Mensch als „Akteur in diesem



Abb. 2: Die Meister des Maurer- und Steinmetzgewerkes

Abb.1: Schlusssteinlegung im Juni 1895

# Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für die deutsche Marine

Dr. Dieter Hartwig



In einem Roman aus 1893 sinnt der Protagonist u. a. über den Riesenskanal, „der künftighin von Meer zu Meer Fluthen Salzwassers mitten durch das Land führen würde, und auf ihnen die stolzesten Kriegsschiffe der Welt in ihren gewaltigen Stahlpanzern...[und wie die Handelsflotte] ... nicht mehr in Sorge: wie wird es uns gehen im Sturmgewoge der Meeresklemme zwischen den beiden nordischen Halbinseln?“<sup>1</sup>

In einer Monographie zur Erdkunde aus 1900, die sich der deutschen Nordseeküste, den friesischen Inseln und Helgoland widmet, wird der jüngst eröffnete Kanal nur sehr nebenbei erwähnt.

In einer Informationsschrift für die Unterrichtung über die „Geschichte der Standorte der Reichsmarine“ aus 1929 heißt es: „Bis zu diesem Zeitpunkt [gemeint ist die Eröffnung des erweiterten Kanals am 24. Juni 1914] und während des Weltkrieges lag seine Hauptbedeutung auf militärischem Gebiet.“<sup>2</sup>

Auf der Internet-Seite „Holtenauer Geschichte“ (Bert Morio, 2016) liest man über die strategische Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals:

„Wenn auch gegenüber der eigenen und der Weltöffentlichkeit seitens der Reichsregierung so getan wurde, als sei der neue Kanal nur im Interesse der Schiffssicherheit und der ökonomischen Interessen geplant worden, so waren es wohl hauptsächlich die militärischen Beweggründe, die letztlich zum Kanalbau führten. Darauf weist auch die bereits nach etwas mehr als einem Jahrzehnt beschlossene Entscheidung zur Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals hin, die erst mit Ausbruch des Ersten [Weltkrieges] abgeschlossen wurde.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Mächten war die Kaiserliche Marine nur eine kleine, denn die

meisten Ressourcen flossen in das Landheer — nicht zuletzt weil dieses in den vergangenen drei Kriegen gegen Dänemark, Österreich und Frankreich höchst erfolgreich gewesen war. Zudem sah sich das Reich gezwungen, sowohl die Küstengebiete der Ostsee als auch die der

**Mittwoch - 8. September 2021 - 18:00 Uhr**

## Die Bedeutung des NOK für die deutsche Marine

*Dr. Dieter Hartwig* erklärt, warum der Kanalbau unerwartet seine strategische Bedeutung verlor und warum mehrere Jahre kein Marineschiff mehr die Passage wagte.

Nordsee im Kriegsfall verteidigen zu können.

Ein die beiden Meere verbindender Kanal würde es in den Planspielen der Strategen nun ermöglichen, innerhalb eines Tages Flotteneinheiten von einem Meer in das andere zu verlegen und auf diese Weise dort kurzfristig ein militärisches Übergewicht herzustellen.“



Die 1872 gebaute Panzerfregatte SMS „Deutschland“ in den Alten Schleusen.



# Der Nord-Ostsee-Kanal und die Stadt Kiel

Dr. Johannes Rosenplänter - Stadtarchiv Kiel

Der Vortrag liegt schriftlich nicht vor.

Der folgende Text ist eine Zusammenfassung von Susanne Kalweit

Kiel lag immer abseits der großen Handelsströme, deckte seinen Bedarf eher durch Handel über Land. Das änderte sich erst langsam mit dem Schleswig-Holsteinischen Kanal (1784), dann schneller durch zwei große Infrastrukturprojekte: 1832 wurde die Chaussee Kiel-Altona gebaut, 12 Jahre später die Eisenbahnlinie. Seitdem lohnte es sich,

worthalter Kruse, Fabrikant Howaldt u.a.) ein Comité für den Kanalbau. Anzunehmen ist, dass Karsten nahezu die gesamte Alltagsarbeit und auch die intellektuelle Arbeit dieses Comités selbst geleistet hat, etwa die Korrespondenz oder die Abfassung der Denkschrift. Die umfangreichen Akten sind erhalten und können noch heute im Stadtarchiv nachgelesen werden.

1865 legte das Comité die „Denkschrift über den grossen Norddeutschen Kanal zwischen Brunsbüttler Koog an der Elbe und dem

Kieler Hafen“ vor. Dafür wurde auf eine ältere Planung zurückgegriffen, die 1848 für den Kieler Flottenaussschuss schon einmal geprüft worden war. Das Comité versah sie mit einem neuen, politischen Vorwort, das die grundsätzlichen Vorteile eines Kanals herausstrich, und verbreitete sie. Prof. Karsten machte, wie man heute sagen würde, Lobbyarbeit für den Kieler Hafen.

**Mittwoch - 29. September 2021 - 18:00 Uhr**

## Der Nord-Ostsee-Kanal und die Stadt Kiel

*Dr. Johannes Rosenplänter* vom Stadtarchiv Kiel zeigt die Auswirkungen des Kanalbaus auf Stadt- und Hafenplanung und untersucht die Wahrzeichenfunktion des Kanals, der international als „Kiel Canal“ bekannt ist.

von Skandinavien aus mit dem Schiff Waren in Kiel umzuschlagen, die von dort über Land weitergingen.

Zum ersten Mal profitierte die Stadt vom Seehandel. Damit lebte die Diskussion um einen besseren Kanal quer durch das Land wieder auf. Die Frage der Trassenführung wurde in zahllosen Druckschriften heiß umkämpft. Dass er einmal von Kiel-Holtenau nach Brunsbüttel führen würde, war noch nicht absehbar. In Berlin wurde als Ausgangspunkt die Eckernförder Bucht favorisiert, in anderen Vorschlägen die Lübecker Bucht.

Ein Protagonist dieses Streits war der Kieler Physiker und Reichstagsabgeordnete Prof. Gustav Karsten (1820-1900). Er wollte den Beginn des Kanals in Kiel und gründete 1864 mit Kieler Honoratioren (Bürgermeister Thomsen, Bankier Ahlmann, Bürger-



Diese Denkschrift gelangte bis nach Berlin und wurde dem Reichskanzler vorgelegt. Mehr konnte man nicht erwarten!

Der Reichstag diskutierte lange über das Für und Wider eines Kanals. 1873 gab es einen herben Rückschlag in Form der berühmten „Totenrede“, in der Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke mit seiner ganzen Autorität den militärischen Nutzen und die Umsetzbarkeit eines solchen Kanals grundsätzlich anzweifelte. Er favorisierte statt dessen, das Geld in



Eisenbahn-  
damm  
1844

---

# Der Eiderkanal – Ein technisches Denkmal von Weltrang

---

Dr. 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 - damit Nord- und Ostsee - und galt bis zur Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 als die leistungsfähigste künstliche Wasserstraße Europas. Denn er war der erste Kanal der Welt, den auch seegehende Schiffe befahren konnten.*

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 ursprünglich hieß: „Schleswig-Holsteinischer Kanal“- die heute noch zu sehen sind, weitgehend 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, aber falsch genannt wird, denn es gab nur einen Eiderkanal, aber keinen weiteren „neuen“, wurde zwischen 1777 und 1784 erbaut. Er verband über 43 Kilometer, davon 34 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 Denk-

mäler in Schleswig-Holstein; er ist heute zugleich Anziehungspunkt für einen wachsenden sanften Tourismus in der Region.

## Frühe Kanalpläne

Die Kimbrische Halbinsel war und ist ein natürliches Hindernis für die Passage zwischen Nord- und Ostsee.

---

**Mittwoch - 6. Oktober 2021 - 18:00 Uhr**

## Die Entwicklung vom Eiderkanal zum NOK

*Dr. Jürgen Rohweder* erörtert die historische Entwicklung, die dem Bau des heutigen Kanals vorausging.

---

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. Überwiegende Winde aus West, schlecht messbare Strömungen, schlechte Sicht und Nebel, schwere westliche Stürme und der Mangel an hilfreichen Seezeichen waren fast bis in unsere Zeit die Feinde der Seeleute. Kein Wunder also, dass seit Jahrhunderten nach Alternativen gesucht wurde,

*Abb.: 1. Der Eiderkanal an der Schleuse Kluvensiek*

*Jürgen Rohweder*

