

De Eiderkanal, ok Sleswig-Holsteen-Kanal

Ole Kanalplaans

De Seeweg üm Kattegatt un Skagerrak weer bannig gefährlich – denken wi mal an de Naam „Jammerbucht“. Alleen in dat Johr 1859 sünd in Jütland 117 Scheep strandet mit üm un bi 500 Doden. So harr man all siet Johrhunnerten de Wunsch, en Weg för Seescheep quer dörch Sleswig-Holsteen to buen.

En vun de eersten Kanals (üm 1400) weer de Stecknitz-Kanal, de vun Lübeck na Lauenborg güng. Wiel dat de Waterstand mehrsttiets to siet weer, kunnen nich ümmer Scheep fohren un de Kanal harr keen so groote Bedüden. Över de Johren geev dat veele verschedene Kanalbuuplaans, de weren blots all nich to realiseeren.

De Bu vun de Eiderkanal

In 1774 kreeg Generalmajor Wilhelm Theodor von Wegener vun de däänsche Kroon de Opgaav, dat he en Entwurf för en Kanal opstellen schull. Sien Plan weer för Europa einmalig, denn dat weer en Kanal för seegahende Scheep mit Ladung. Vördem kunnen in Europa op all de Kanals blots lütte Binnenscheep fohren. De Kanalutführungskommission mit Sitz in Kiel hett denn beslaten, en Kanal von Holtenau bit Tönn (Tönning) to buen – sodennig, dat en Deel vun de Eider nutzt warrn kun. De Utslag dorför weer ok en finanzielle Grund. Vun 1777 bit 1784 (in 7 Johren Butiet) wurr denn de Kanal ünner de Leitung vun Wegener buet. Bannig düür wurrn de Kosten för Landkoop, Betriebsstörungen un för Utgaven an de Buern för wirtschaftliche Schadens un utfullen Oornen. Ok Inrichtungen in 't Land wurrn bruukt un buet, to 'n Bispeel Packhüser, dat schull sik positiv op de Hannel in de däänsche Staat utwirken. As de Waterstraat fardig weer, harr 'n vun Holtenau bit Tönn en Längde vun 180,5 km. De Kanal harr 6 Kamerslüssen, op de Waterspiegel weer he 28,7 m un op de Sohl 18 m breet un he weer 3,45 m deep.

De Folgen vun de Kanalbu

De Eiderkanal weer en ganz wichtige Vörutsetten för de Bu vun dat eerste moderne Industriewark in Sleswig-Holsteen, de Carlshütt in Rendsborg. Örtlich un ok regional hett de Kanal en wirtschaftliche Opswung bröcht. Ok de sünstigen Verkehrsweeg in 't Land bebben sik dordörch verbetert.

Fief vun söss – bit to 5.000 Scheep in 't Johr – fohren lever dörch de Kanal as üm Skagerrak, Kattegatt un dörch de Öresund. Man, liekers wurrn de groten Erwartungen in de Herzogtümer Sleswig un Holsteen nich erfüllt, denn de Scheep wurrn ümmer gröter. Mit de Entwicklung vun Segel- to Dampscheep, vun Holt- to Iesenscheep un mit de Bu vun ümmer grötere Dampers wurr de Eiderkanal to lütt, to flach un to small. De Innahmen weren in de eersten Johren recht wat höger as die Utgaven, aver later hebben se blots noch de halve Kosten deckt.

Na rund 100 Johrn in 1887 wurr mit de Bu vun de Kaiser-Wilhelm-Kanal anfangen. De Eiderkanal harr dormit sien Bedüden verloren un wurr sloten. Na en Butiet vun blots acht Johren wurr de ne'e Kanal an de 21. Juni 1895 inwieht. Hüüt heet 'n Nord-Ostsee-Kanal un international Kiel-Canal.

Verkehrsaafloop op de Eiderkanal

De Kanal harr sien Verloop tomeist överall op de Grenz twischen de Herzogtümer Sleswig un Holsteen. Dat harr man dörch Gebietsbereinigungen in 'n Vörweg all regelt. To de kanalfiskalische Tostännigkeit hören dat Kanalbett, de Böschungs, de Dämmen un de Treidelpadden. Jede Schipp, wat in Holtenau oder in Tönn inleep, muss sik dor bi de Tollsteed anmeldeln. Dat geev ok noch en wiedere Tollsted in Rendsborg. För de Narichtendeenst twischen de Steden wurrn Breefduven langs de Kanal insett.

In Holtenau muss de Schipper sik entscheeden, ob he mit egene Kraft fohrn wull, to 'n Bispeel bi günstige Wind ünner Segel, oder ob he Peer toon Treideln hüern wull oder ob sien Schipp dörch de Mannschaft trucken warrn schull. Treidelpadden geev dat vun Holtenau bit Rendsborg. De weren deelwies op de Dämmen, de man ut de utgraavte Eerd vun de Kanalbu opsett hett. Op de Nordersiet weer de Weg ca. 5 m breet un deelwies plaastert. Disse Weg weer för Peerspannen försehn. Op de

Südersiet weer de Weg smaler un för menschliche Togkräfte bestimmt. De Schipper muss sülvst fastleggen, wo veel Peer trecken schullen. Spannen mit bi to 6 Peer weren nich selten. De Peerspannen stunnen in Holtenau bereit. Wenn mehr Peer bruukt wurrn, hulpen de Buern meist mit ehr Peer ut. De Priesen för de Vörspann wurrn vun de Staat fastsett. De Peerlienen för dat Treideln weren üm un bi 200 m lang un wurrn an de Steven vun dat Schipp fastmaakt. Treidelte Scheep harrn Vörfahrt vör Segelscheep. Wenn twee Treidelscheep sik in de Mööt keemen, harr dat Schipp Vörfahrt, wat na Osten fohren dee. De Schleeptiet vun Holtenau bit Rendsborg duerte 10 bit 12 Stunnen, incl. 15 Minuten bi jede Slüüs. Fohrten weren nich vör Sünnenopgang oder na Sünnenünnergang verlöövt. Sodennig müssen veele Scheep de Fahrt ünnerbreken un de Lüüd op de Streck övernachten. Geern bleev man to Nacht in Kluvensiek, wo denn öfters 40 un mehr Scheep legen. Kanalfohrten weren in de Wintermonaten nich möglich.

Segelscheep, de wat gröter weren, un Dampers müssen jümmers en Loots an Bord nehmen. Lootsen müssen en Prüfung maaken un dat Dregen vun Uniform weer Plicht. De Weg op de Ünnerreider müssen de Scheep mit egen Kraft fohren, entweder segeln oder mit de Strom drieven. De Fohrt vun Holtenau na Tönn duerte mit en Segelschipp 3 bis 4 Daag, mit en Damper 15 Stunnen. Af 1830 geev dat Vörlägg, dat ok langs de Ünnerreider Treidelpadden anlegt warrn schullen. Disse Plaans wurrn aver nich ümsett.

De Rathmannsdörper Slüüs

In Rathmannsdörp giff dat de drütte Slüüs vun tosamen 6 Slüsen an de ole Eiderkanal. De Slüüs liggt an de Nordrand vun de Achtstückenbarg (23 m Hööch) südöstlich vun 't Goot Rathmannsdörp un nordwestlich vun dat Goot Projensdörp op dat Land vun Goot Projensdörp – hört nu allens to de Gemeen Olenholt. De Anlaag is för all Lüüd apen un de Weg dor hen geiht över de Kreisstraat K19 un en Dörpstraat mit Parkplatz glieks achter de Bahndamm.

De Slüüs wurr in dat Jahr 1784 buet. Bumesters weren twee Timmerlüüd ut Wilster: Johann un Hartwig Holler – in Rendsborg giff dat hüüt noch de Holler-Straat. De Slüüs weer, as ok de anneren 5 Slüsen an de Eiderkanal, en Tweekamer-Slüüs: De groote Kamer (35 m lang un 7,8 m breed) weer för de Schippsverkehr un harr en Hubhöchde vun 2,60 m. Mit de lütte Friekamer (35 m lang un 4,9 m breit) kunn de Waterstand reguleert warrn. De Schippskamer nehm Scheep bit 160 Tünnen Laadgewicht op. Dat Leeren oder Füllen vun de Kamer dörch Schotten in de Doren duerte sowat bi 5 Minuten. De Doren harrn twee Flögels ut Eekenbohlen un se wurrn mit Winden vun Hand op- un tomaakt. De höchste Steed in de Eiderkanal weer twischen de Rathmannsdörper Slüüs un de Königsförder Slüüs. Twischen disse beiden Anlagen leep ut de Eider un de Levensau dat Water to, wat för de Kanalbedrief bruukt wurr. De modernen Slüsen weren en Wunnerwerk an Technik. Dordörch weer de Eiderkanal to sien Tiet de weltwiet gröttste künstliche Waterstraat.

De Wänn in de Kamern sünd ut doppelwandige Tegelmuerwerk maakt. De Tegel wurrn in Hellingoer (Holland) brennt. De Afdeckung op dat Muerwerk weer ut Bornholmer Sandsteen. De Scharnierholer för de Slüüsendoren sünd ut norwegische Granit. De Rathmannsdörper Slüüs harr, anners as de annern Slüsen, keen Bruch. Över de Schippskamern in Holtenau, bi Goot Knoop, Königsförde, Kluvensiek un Rendsborg föhrten Klappbrüchen in en holländische Stil, de vun de Carlshütt in Büdelsdörp maakt weren. Erholen bleven sünd disse Brüchen noch in Königsförde un Kluvensiek. Dat Buwerk vun de Rathmannsdörper Slüüs wurr 1984 saneert. Dat bewegliche Tobehör hett man aver weglaten.

En Deel vun de Eiderkanal is op en Längde vun knapp 2 Kilometer vun de Rathmannsdörper Slüüs in Richtung Knoop noch erholen bleven. Hier giff dat en schöne Wanderweg op de Nordostsiet bit neeg an de Nord-Ostsee-Kanal. To Anfang un an de Enn giff dat Gasthüüs – sodennig ist nah 't Wannern för Kaffe, Beer un Bruus sorgt.