

SCHIFFFAHRT IM RENDSBURGER HEIMATMUSEUM

Kurt Mahrt, Rendsburg

Rendsburg als Stadt an der Eider ist von jeher mit dem Wasser und der See verbunden gewesen. Der Fluß war ein wichtiger Verkehrsweg zur Nordsee, und wohl schon vor 1500 gab es eine Schifferzunft in Rendsburg. Noch früher, nämlich Ende des 13. Jahrhunderts, trieben die Rendsburger Schiffer zusammen mit den Hamburgern Handel mit den Holländern. Wir sehen schon hieraus, daß die Schifffahrt für Rendsburg immer von Bedeutung gewesen ist. Bis zur Gründung von Friedrichstadt 1621 war Rendsburg die einzige Stadt an der Eider.

Die Handels- und Transportgüter waren vor allem: Holz, Kohle, Bohlen, Getreide, Heu und Torf. Überall am Fluß siedelten Schiffer, wie in Breiholz, Nübbel, Tielen und anderen Orten. Natürlich wurde hier auch Schiffbau betrieben. So gab es in Nübbel zeitweise bis zu acht Werften.

Da man auf der Eider nur zur Nordsee gelangen konnte, machte man sich schon früh Gedanken, wie der Wasserweg zur Ostsee weitergeführt werden könnte. Im Mai 1774 wurde schließlich eine Kanalkommission gebildet, um den Bau eines Kanals von Rendsburg nach Kiel vorzubereiten. Von 1777 bis 1784 wurde der „Schleswig-Holsteinische-Kanal“ mit einem Aufwand von 7,5 Mill. Thalern erbaut. Bis zu 3000 Mann waren zeitweise damit beschäftigt, das Kanalbett auszuheben. Außerdem mußten sechs Schleusen errichtet werden, um den Höhenunterschied zu überwinden. Die Schleusen, die z. T. noch erhalten sind, lagen bei Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Klein-Königsförde, Klüvensiek und Rendsburg. Die Wasserspiegelbreite des Kanals betrug 96 Fuß (27,5 m), die Sohlbreite 54 Fuß (15,5 m) und die Tiefe 10 1/2 Fuß holst. Maß (ca. 3 m). Mit diesen Abmessungen war der Kanal seinerzeit der größte in Europa.

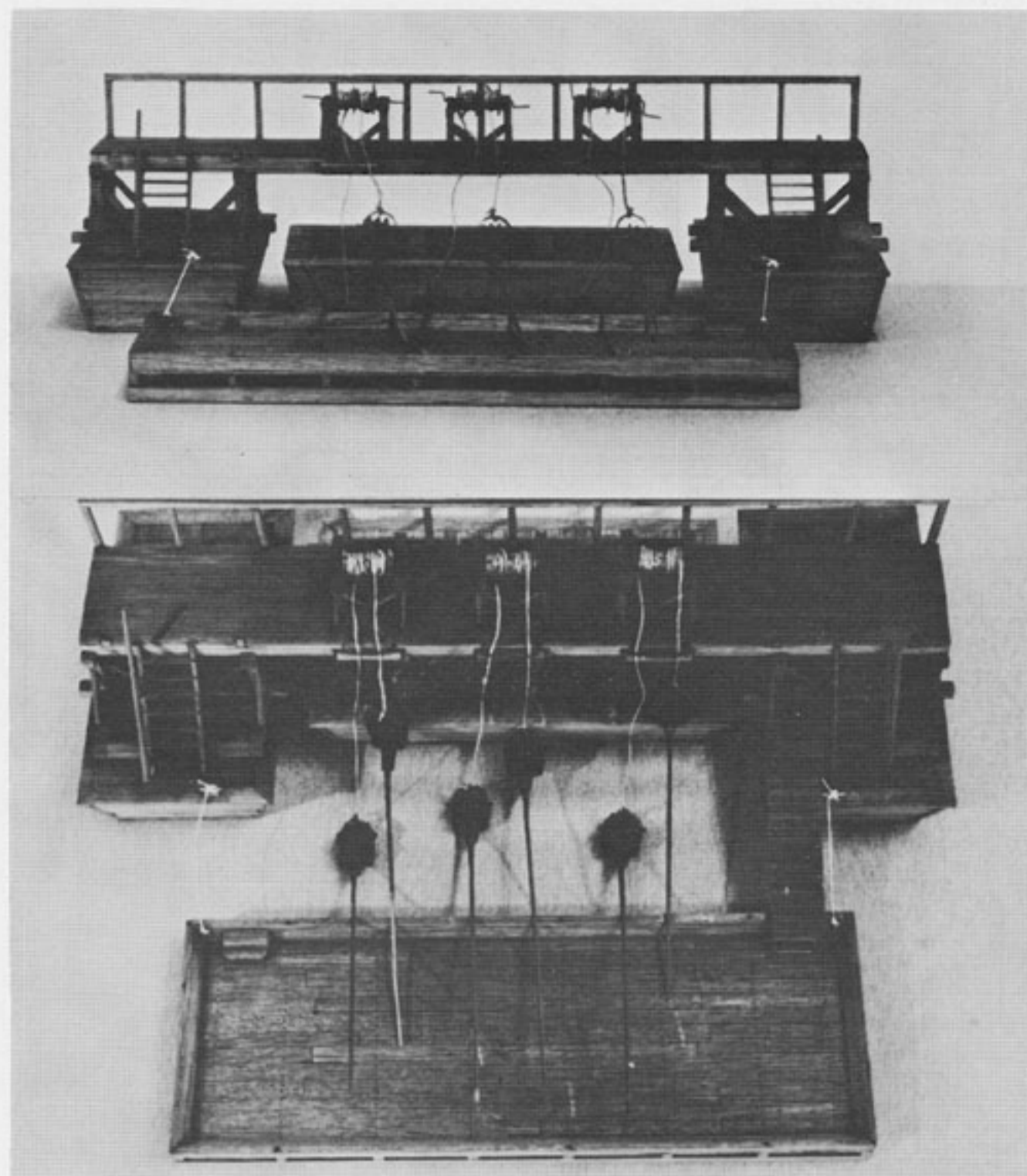


Abb. 2 Modell einer „Moddermaschine“. Entwurf Frahm, Nübbel 1745. Diese frühen Bagger wurden genutzt, um die Eider zu vertiefen.

Um den Handel an dieser Wasserstraße zu unterstützen, baute man in Tönning, Rendsburg und Holtenau Lagerhäuser, die heute noch stehen. Außerdem verankerte man in der Eidermündung ein Feuerschiff (Eider-Lotsen-Galio), um die Einfahrt in die Eider besser finden zu können. Allerdings geschah das erst 1815. Gleichzeitig waren hier Lotsen stationiert, um alle Schiffe über 12 Kommerzlasten (1 KL = 42 Schiffspfund = 5470 kg) durch die Eider und den Kanal zu lotsen. Die Fahrzeit für Segelschiffe betrug von Tönning bis Holtenau 3 bis 4 Tage, für Dampfer 15 Stunden.

Am Ufer entlang führte ein Treidelweg, da die Segelschiffe bei Flaute oder Gegenwind von Pferden oder Menschen gezogen (getreidelt) werden mußten. Dafür gab es zwischendurch Pferdestationen.

Aus politischen Gründen hieß der Kanal von 1853 bis 1864 Eider-Kanal.



Abb. 3: Schnigge GERMANIA, Schiff des Kapitäns Fink, Rendsburg.

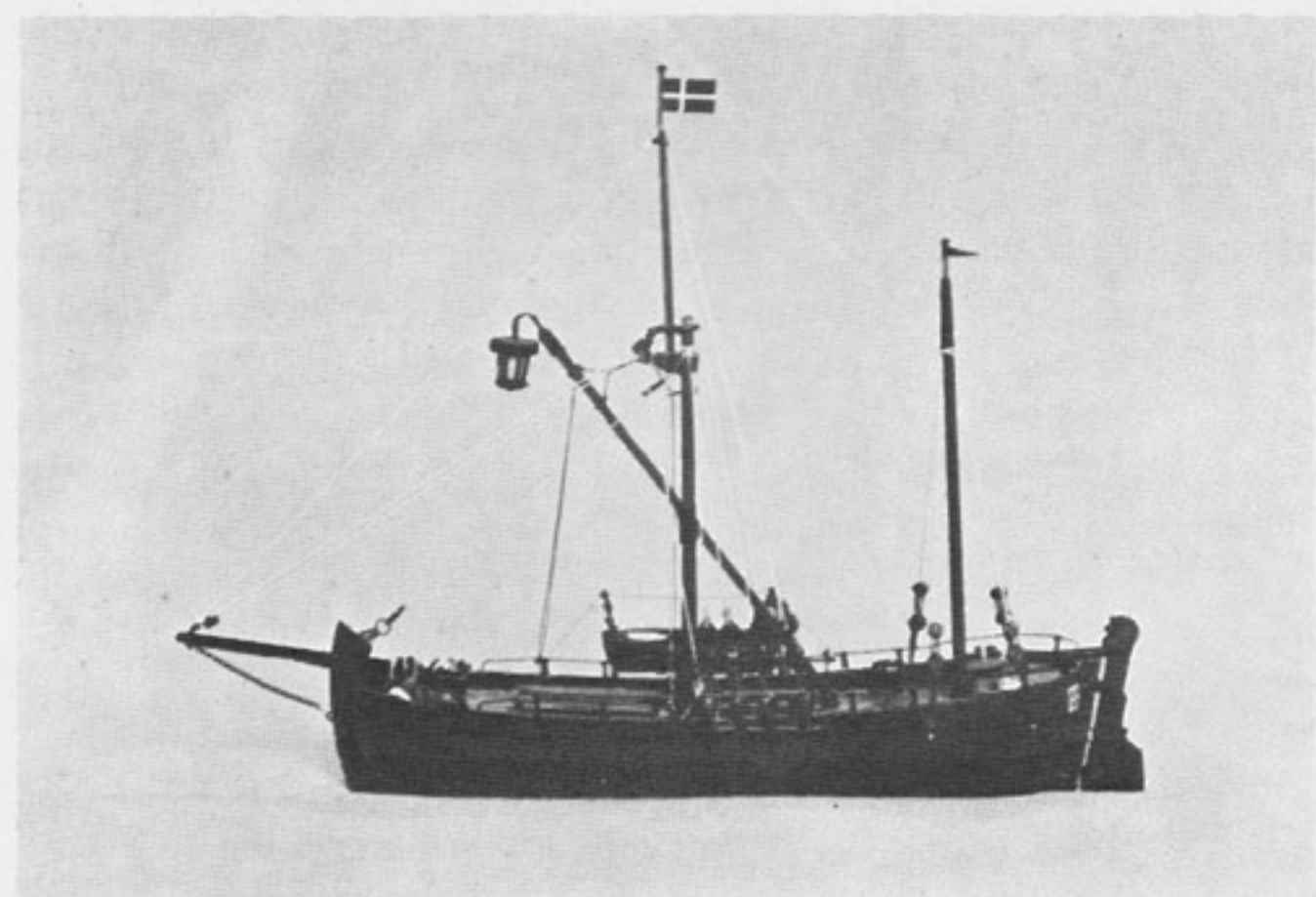


Abb. 1: Erstes Feuerschiff der deutschen Bucht von 1807. Es ist eine Eider-Lotsen-Galio, an deren Mast eine Wippe mit Metall-Öllampe befestigt ist. Aber erst im September 1815 ging das Schiff in der Eidermündung vor Anker. Im Jahre 1834 strandete es und wurde durch ein größeres ersetzt, das bereits die heute noch übliche rote Farbe der Feuerschiffe trug.