

Ejderkanalen

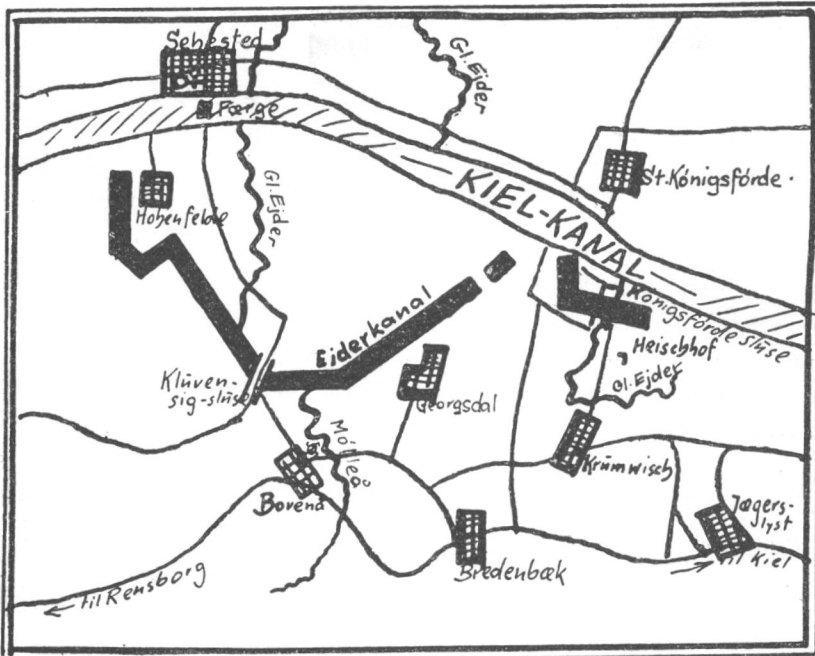
Af Aage W. Wegner.

Der findes den dag i dag masser af håndgribelige beviser på dansk virke omkring Sydslesvigs sydgrænse; specielt resterne af den gamle, danske Ejderkanal taler et tydeligt sprog om dansk initiativ og kunnen i det 18. og 19. århundrede.

Disse bevarede rester af Ejderkanalen — som man i Danmark med rette var så stolt af og betegnede som „et teknikkens underværk“ — ligger hen i en tornerosesøvn, afsides beliggende, godt gemt fra alfarvej, hvilket sikkert også er grunden til, at der i det hele taget er noget bevaret endnu. Tiden har dog været hård ved anlægget, især sluserne. De gamle sluseporte af svært egetræstømmer er smuldret bort, de røde slusemure slår dybe revner, og slusekamrene er ved at blive opfyldt med mudder eller al mulig ragelse, som omegnens bønder har kastet ned i dem. Danske kongers navnetræk, danske og latinske inskriptioner og årstal er stadig synlige — omend mange steder kun meget svagt. Naturen omkring det gamle, endnu bevarede kanalløb er smuk og ganske uberørt. De smalle, nu næsten tilgroede stier, som fører langs med kanalen, er de samme trækveje, som hestene og ofte skibsdrengene måtte benytte for at trække de tungt lastede skibe ved ugunstige vindforhold. Mange steder dækker et hav af åkander og andre planter vandfladen, og sjældne fugle holder til her, hvor kun nu og da et menneske forstyrrer naturens fred. For den, som interesserer sig for Sydslesvigs historie og samtidig holder af naturen, er denne egn en sand guldgrube, som man næppe finder magen til andre steder i landsdelen.

Tanken om at bygge en vandvej tværs over den jyske halvø for at spare den lange og til tider farefulde omvej omkring Skagen, har beskæftiget vore forfædre i århundreder. Efter at man i begyndelsen havde benyttet landets naturlige vandveje, f. eks. ruten Hedeby—Hollingsted med en forholdsvis kort transport over land, byggede man allerede 1391—1398 Stecknitz-kanalen, som forbindelsesled mellem Trave og Elben på hansestaden Lübecks initiativ. Dette ældste af alle anlæg efterfulgtes af Alsterkanalen (1525). Denne vandvej bestod imidlertid kun i 25 år, da ejeren af to tilstødende godser Borstel og Jersbek (Detlev v. Buchwaldt), som følge af en strid med Hamborg, lod den kaste til igen. Indtil bygningen af Ejderkanalen forblev en række kanalplaner kun projekter. Således planlagde Christian III en kanalforbindelse mellem Vesterhav og Østersø fra Ribe til Kolding (1539) og fra Ribe til Haderslev Fjord (1559). Noget senere skrev Hertug Adolf til kejser Maximilian I i et brev af 16. august 1571, at det var blevet klarlagt, at der kunne graves en kanal på ca. 2000 roders længde fra Kiel gennem nogle søer og åer til floden Ejderen, som blev besejlet af mange skibe, og som løb ud i Vesterhavet. Hertugen havde altså Ejderkanalens senere linieføring i store træk for øje 200 år før kanalens bygning. Christian IV havde planer om en kanal Ballum—Aabenraa (1659), og af andre kanalprojekter kan nævnes Tønder—Flensborg (1761) og Husum—Slesvig—Egernførde (1761).

Men først i sidste trediedel af det 18. århundrede blev kanalplanerne til virkelighed. Finansminister grev Henrik Carl v. Schimmelmann, herre til Ahrensburg og Wandsbeck, søgte på mange måder at fremme de økonomiske forhold i sin hjemstavn. På hans initiativ og med støtte fra den store statsmand A. P. Bernstorff, byggedes endelig under Christian VII's regering den såkaldte *Ejderkanal*. Kanalen begyndte ved Kieler Fjorden, hvor Levensåen havde sit udløb, gik derfra i skarpe krumninger mod vest til Flemhude sø. Den fulgte Levensåen til højderne ved Landeværn, gennemskar disse, berørte Flemhude



Ejderkanalens bevarede rester ved Klüvensig og Königsförde.

sø og fulgte nu hovedsagelig Ejderdalen videre mod vest — benyttende Skirnå sø, Borgsted snævring, Audorf sø og Nobiskro snævring — til Rensborg.

Omfattende og grundige forberedelser til bygningen af kanalen blev truffet af et *kanaludvalg* under ledelse af kronprins Frederik (den senere kong Frederik VI) og arveprins Frederik (Christian VII's halvbroder). Udvalget, som havde sæde i København, bestod af gehejmeråderne grev v. Bernstorff, Moltke, Schack-Ratlau, v. Schimmelmann (far og søn), Juel, v. Stemann og v. Hoeg-Guldberg, samt af konferensråderne Carstens og Prätorius. De mere praktiske og administrative forhold tog et *kanalbyggeudvalg* med sæde i Kiel sig af. Det blev nedsat ved et *kanallireskript* af 11. maj 1774 og fik hertugdømmernes daværende statholder, prins Carl af Hessen til formand, og iøvrigt bestod

udvalget af generalmajor v. Wegner, ingeniørkaptajnerne v. Peymann og Detmer og landråd v. Schilden-Haseldorf, som senere blev erstattet med konferensråd v. Stemann. Kancelli-assessor Janssen var sekretær og kasserer. Ligeså ofte tiden til- lod det, deltog finanministeren i kanalbyggeudvalgets møder.

Som indledning til kanalbyggeriet bestemte et kongeligt de- kret af 6. maj 1776, at sandbankerne i Ejderen vest for Rends- borg omgående skulle fjernes. Den 7. april 1777 udsendtes en forordning med ordre til amtmanden for amterne Kiel og Krons- hagen og til ejerne af godserne Søkamp, Knoop, Schwartenbek, Varlebjerg, Nordsø, Schinkel, Königsførde, Sehested, Østerrade og Kluvensig om, at de til bygning af kanalen nødvendige land- områder skulle afståes mod rimelig erstatning. Specielt blev eje- ren af det adelige gods Knoop opfordret til at nedlægge den til godset hørende vandmølle med gæstgiveri.

Det samtidig ved dekret af 7. april 1777 oprettede *kanal- taxationsudvalg* (kammerherre og landråd Christian Frederik v. Schilden til Haseldorf, justitsråd og overinspektør Lass Chri- stensen og overlandinspektør Otte — hvis sæde senere indtoges af justitsråd Stahl og siden af kammerråd Dröse fra Slesvig —, samt konsejlssekretær Huss) indkaldtes for første gang den 22. april 1777 i Kiel. Dette udvalg, som behandlede samtlige er- statningssager (ialt udbetaltes 171,346 rigsdaler 26¹/₂ skilling i affindelser og erstatninger) virkede indtil udsendelsen af det kongelige opløsningsdekret af 17. marts 1792.

Arbejdet påbegyndtes i april 1777 under ledelse af general- major v. Wegner, ingeniørkaptajnerne v. Peymann og Detmer, som alle tre gjaldt for at være fremragende teknikere; v. Pey- mann havde 1774—1776 foretaget rejser til Holland for at stu- dere hollandsk vandbygningskunst. 300 soldater og officerer virkede som såkaldte kronarbejdere og anvendtes ved opmåling og planering af terrainet, bevogtning af redskaber; endvidere bidrog de til opretholdelse af ro og orden blandt kanalarbej- derne, der var en noget broget flok.

Jordarbejdet blev i begyndelsen overdraget privatentreprenører fra Glückstadt og Rendsborg, som først tog fat på strækningen mellem Kiel fjord og Knoop. Da arbejdet imidlertid ikke blev afleveret på foreskreven måde og med store forsinkelser, bestemtes, at det fra 1782 skulle udføres umiddelbart for kongelig regning og samtidig befaledes, at hele værket skulle stå færdigt allerede eet år (!) senere. Formodningen om, at man ville kunne klare arbejdet hurtigere uden entreprenører, viste sig ikke at holde stik. Terminen, til hvilken kanalen skulle være færdig, måtte udsættes gang på gang, og den ene efterbevilling efter den anden var nødvendig for at holde arbejdet igang. Årsagen til vanskelighederne var af forskellig art. Undergrunden og grundvandet besværliggjorde i særlig grad jordarbejdet. Nogle steder lå overordentlig mange sten af kæmpekaliber, og andetsteds skød dybtliggende mosejord bestandig op. Moradset gjorde det også næsten umuligt at få dæmningerne langs kanalens sider til at holde. Man måtte derfor befæste dæmningerne med kvasfletværk, et meget besværligt og tidkrævende arbejde. Somrene 1782 og 1783 var tilmed så regnfulde, at afledningen af vandet og arbejdet i den fugtige undergrund krævede næsten overmenneskelige anstrengelser. 13—1400 arbejdere — ca. halvdelen af hele personalet — blev angrebet af sumpfeber, en sygdom, som man dengang stod ret magtesløs overfor, og herved besværliggjordes byggeudvalgets bestræbelser for at få en afslutning på kanalbyggeriet yderligere. Det så ud, som om hele naturen havde rejst sig mod dette kanalbyggeri, og der fandtes da også folk, som mente, at Vor Herre var blevet fortørnet over dette forehavende, der ville lave om på landkortet og forbinde to have med hinanden. Ledelsen var dog ikke overtroisk, og især generalmajor v. Wegner viste sig at være en energisk leder-skikkelse, som ikke lod sig dupere af genvordighederne.

Samtidig med at udgravningerne skred frem fra øst til vest, byggedes sluseanlæggene under ledelse af 2 hollandske sluseingeniører. På en mur ved Holtenu-slusen, som blev fuldendt



Kanalkompagniets bygninger i Holtenau ved kanalens udmunding
i Kiel fjord.

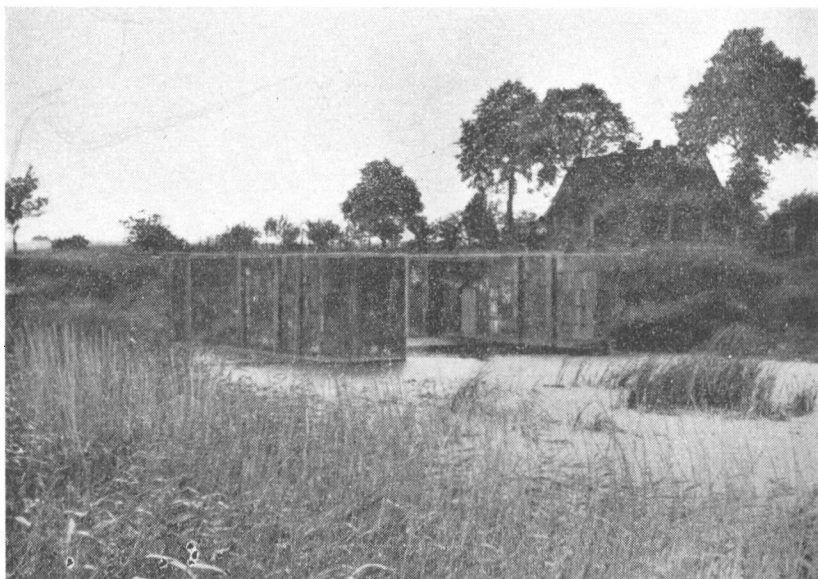
1781 og fik navnet „Frederiksslusen“, anbragtes, vendt mod Kiel Fjord, en nu forsvunden stor marmortavle, der bar følgende inskription:

*Christiani VII
jussu et sumptibus
mare balticum
oceanio
commissum anno
MDCCLXXXII*

(Paa Christian VII's
bud og bekostning blev
Østersøen forbundet
med oceanet
år 1782)

Endvidere blev på hver side af Holtenau-slusen rejst mindesøjler af marmor, som samtidig markerede indsejlingen til kanalen. Den sydlige søjle bar ordene *Patriae et populo* (For fædreland og folk). Af disse mindesmærker eksisterer idag kun det nordlige og endda kun i fornyet form; marmorsøjlen, som var meget høj og slank, væltede og blev erstattet med en søjle af granit og forsynet med samme inskription som den sydlige. Den sydlige søjle, som var anbragt på pæleværk ude i vandet, blev en dag sejlet ømkuld og ikke rejst igen.

Slusen ved Rathmannsdorf og broerne ved Levenså og Landeværn blev opført 1779—1781. Grundstenen til Rendsborg-



Rathmannsdorf-slusen med slusehus.

slusen nedlagde fæstningens kommandant, grev v. Ahlefeldt, 1781. Slusen stod færdig 1782, og slusemurene forsynedes med følgende inskriptioner:

*Christiani VII
jussu et sumptibus
oceanus
mari baltico
commissus
MDCCLXXXII*

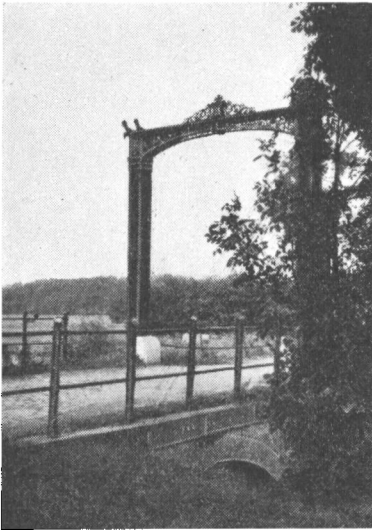
*Regno
et
patriæ meæ
sacrum*

(Mit rige og
fædreland
til ære.)

Formodentlig har disse plader også oprindeligt været fremstillet af marmor. Senere blev begge inskriptioner anbragt på en stor støbejernsplade og indmuret i den nordlige slusemur. På den sydlige mur kunne man læse ordene:

*Christiani VIII
jussu et sumptibus
emissarium
hoc reffectum anno
MDCCCXXXV*

(På Christian VIII's bud
og bekostning blev denne
kanal istandsat
år 1845.)



*Bro med støbejernsportal ved
KlUVensig-slusen.*

Også disse støbejernsplader er — hvis jeg er rigtig orienteret — forsvundet. Rejsningen af sluserne ved KlUVensig og Königsförde skete ligeledes i årene 1782—1782.

Af det omfattende byggeri, som fandt sted i forbindelse med kanalen, skal kort nævnes de store kongelige pakhuse i Holtenau, Rendsborg og Tønning, som stadig i det væsentlige står uforandrede.

Efter vanskelighederne somrene 1782 og 1783 kom med vinteren 1783-84 en langvarig, ualmindelig streng frostperiode,

som yderligere sinkede arbejdet. Endelig i september 1784 kunne man betragte opgaven som løst.

Den 1. oktober 1784 indberetter byggeudvalget til København, at kanalens åbning nu kan finde sted for skibe med 9 fods dybgang, dog på Underejderen — vest for Rendsborg — foreløbig kun for skibe med 7 fods dybgang. Derefter udstedtes ordre om, at Kanalkompagniets i Egernförde byggede kanalskib „Rendsborg“, og en paket fra ruten Kiel—København skulle prøvesejles fra Holtenau til Rendsborg. Begge skibe ankom den 17. oktober til indsejlingen ved Holtenau og tog kanalbyggeudvalget med kronprins Frederik i spidsen og mange indbudte gæster ombord. „Rendsborg“ var 96 fod lang og 26 fod bred; paketten målte henholdsvis 76 fod og 22 fod, og begge fartøjer blev lastet således, at de stak 9 fod $3\frac{2}{3}$ tommer dybt. Den 18. oktober oprandt den store dag, man havde stilet henimod i årevis: Kl. 6 om morgenen lettede man anker og sejlede ind i Holtenau-slusen, mens et militærorkester spillede nationalhymnen og en

tusindtallig menneskemængde blottede hovederne. — Skibene blev trukket af 4 heste hver. „Rendsborg“, som havde festselskabet ombord, sejlede først; 100 meter efter fulgte paketten. Langs med kanalen havde folk taget opstilling og hilste skibene med leve- og hurra-råb. På grund af modvind og kanalskibets høje rigning, samt skibets store længde, kom man kun langsomt frem, og derfor måtte festselskabet — mod alle beregninger — overnatte i Kluvensig. Man fristes til at forestille sig det fine selskab gå i land i deres stiveste puds midt om natten søgende efter natkvarter i det ensomme Kluvensig. For den ret afsides beliggende landsby har denne tildragelse sikkert været samtaleemne i mange år. Næste morgen kl. 6¹/₂ fortsattes rejsen, og først om eftermiddagen kunne man lægge til ved Rendsborg-sluse, hvor skibene og selskabet trods den store forsinkelse fik en begejstret modtagelse med musik, taler og blomster. Prøvesejladsen viste, at kanalens indretninger i sig selv fungerede tilfredsstillende; den store forsinkelse skyldtes mandskabets uerfarenhed og de før nævnte forhold. Ved kanalskibets og pakettens ankomst til Rendsborg var den stive vestlige vind blevet til storm, og da Underejderen, som nævnt, endnu ikke var tilstrækkelig uddybet, måtte man sejle tilbage til Holtenau.

Ejderkanalen blev altså åbnet den 18. oktober 1784. Arbejdet havde stået på i 7¹/₂ år. En egentlig kanalgravning havde kun været nødvendig mellem Varlebjerg og Flemhude sø og på den ³/₄ mil lange strækning mellem Kønigsførde og Kluvensig sluser; på de øvrige strækninger kunne man nøjes med at uddybe og gøre eksisterende vandløb bredere. Men alligevel var dette værk, set på baggrund af tidens primitive tekniske hjælpemidler, da det endelig stod færdigt, imponerende. Fyrster, ingeniører og andre interesserede fra hele verden valfartede til Sydslesvig for at beundre dette „verdens vidunder“. Danmark kunne rose sig af at eje Europas største kanal og at have rejst den dengang meget store sum af 7,537,296 rigsdaler courant til bygning

af dette anlæg. Selve kanalen var 33,9 km lang, bredden i vandlinien 31,40 m og dybden 3,45 m.

Det havde været nødvendigt at indbygge 6 sluser i kanalsystemet. Gennem Frederiksslusen ved Holtenau, sluserne ved Knoop og Rathmannsdorf blev skibene løftet 7 meter for at komme paa højde med Flemhude sø og måtte ad den øvre Ejder fortsætte gennem sluserne ved Kongsførde, Kluvensig og Rendsborg for at nå ned til den nedre Ejders vandstand. Hver af de 6 slusekamre havde en længde af 35 meter og bredde af 7,80 meter. Foruden ved Levenså og Landeværn førte ved hver af sluserne vindebroer over kanalen. Slusemurene var af røde hollandske klinker, og hjørner og andre udsatte steder var beklædte med bornholmsk sandsten. Gennemslusningen varede ved roligt vejr ca. 15 minutter, ved stærk blæst kunne det tage dobbelt så lang tid. For et sejlskib tog det 3—4 dage at komme fra Holtenau til Tønning, senere brugte hjuldamperne 15 timer til samme strækning.

På begge sider af kanalen anlagdes trækveje, ved søerne og Ejderen dog kun på den nordlige side. Trækheste blev stillet til rådighed af forpagtere, resp. slusevogtere ved Holtenau, Landeværn, Kluvensig og Rendsborg. Lodstjenesten på kanalen og Ejderen udførtes af en 1794 oprettet lodsforening, som havde afdelinger i Holtenau, Rendsborg og Tønning. Forbindelsen mellem lodsstationerne opretholdtes ved hjælp af brevduer. Alle skibe med lasteevne over 60 cbm var pligtige til at tage lods ombord. Denne bestemmelses effektivitet var dog saa som saa, idet man ved at erlægge halvdelen af lodsgebyret kunne købe sig fri for at tage lods, og skibe med hjemmehavn ved Underejderen var helt fritaget.

På hvilken måde man skulle udnytte den nye kanal, var man uenige om inden for regeringen. Oprindeligt havde man til hensigt at oprette et *kanalkompagni*, og i en den 13. maj 1782 udstedt oktroj for et saadant kompagni fastsloges, at kun dansk-norske skibe måtte benytte kanalen. Regeringen ville lade opføre

rummelige pakhuse, i hvilke kompagniet for egen regning kunne tage varer fra Østersø- og Nordsølandene til videreforsendelse på lager, og man ville også udsætte præmier for nybygning af kanalskibe for derigennem at øge kanaltrafikken. Selskabet, som fik det fine navn „Den kongelige danske, norske, slesvigske og holstenske kanalkompagni“, fik indrømmet mange særrettigheder og skulle have en aktiekapital på 1.500.000 rdl. cr. i aktier a 100 rdl. cr. Bestyrelsen skulle have sæde i København, medens en administrerende direktion skulle oprettes i Altona. Uenigheden inden for regeringen resulterede dog i, at kanalkompagniet blev opløst allerede 1784, altså kort efter kanalens åbning, og bestemmelsen om, at fremmede skibe skulle udelukkes fra at benytte kanalen, faldt samtidig bort.

Et vanskeligt kapital var told- og kanalafgiftsforholdene. Regeringen gjorde sig fra begyndelsen umage for at undgå en alvorlig konkurrence fra kanalens side overfor Øresundspassagen, som i århundreder havde været en indbringende og sikker indtægtskilde. Man fastsatte derfor kanalafgifterne betydelig højere end sundtolden. Men dette gav anledning til vanskeligheder og besværinger. Slesvig-Holstenerne udnyttede denne sag politisk og anvendte med stor snilde denne forskelsbehandling som propaganda mod det danske regime. Først 1842 blev kanalafgifterne ligestillet med Øresundstolden. Det ville føre for vidt at komme ind på de mange toldforordninger, som i kanalens 100-årige eksistens er blevet udsendt. Der kunne skrives en lille bog alene om dette bedrøvelige emne. Det har sikkert været vanskeligt at komme til den erkendelse, at man ikke i længden kunne få både i pose og i sæk.

Som følge af de høje afgifter var kanalen et forholdsvis godt aktiv for den danske stat. I tiden 1820—40, da kanalen årligt passeredes af over 2600 skibe, beløb indtægten sig til 70.000 rdl. cour., medens udgifterne til vedligeholdelse, lønninger etc. androg 20.000 rdlr. cour. Nettofortjenesten var altså 50.000 rdlr. cour., og hele anlægget forrentede sig med 2 pct.

Juridisk dannede kanalen i lang tid et eget område. Ved kancellipatent af 5. juni 1813 blev det bestemt, at den slesvigske overret alene skulle udøve jurisdiktionen i første instans „ i alle på Canalens Leie eller Strøm forefaldende Retssager og at ved disse Sagers Forhandling og Afgørelse udelukkende den for Hertugdømmet Slesvig gjældende Ret skulle komme til Anvendelse“. Denne jurisdiktion gik senere over til Hytten herred.

Den gamle Ejderkanal kunne imidlertid kun benyttes af forholdsvist små fartøjer. Den blev flere gange udvidet og moderniseret, men den var faktisk forældet og urentabel fra omkring midten af forrige århundrede, da der kom fart i skibsbyggeriet og skibene byggedes større og større. Sundtoldens ophævelse i sidste halvdel af forrige århundrede i forbindelse med dampskibets opfindelse gav til slut Ejderkanalen dødsstødet. Den måtte afløses af en bredere, dybere og mere lige vandvej med færre sluser. Militærstrategisk var Ejderkanalens værdi lig nul, og dette var først og fremmest årsagen til, at Tyskland efter annektionen måtte være interesseret i at skabe en ny forbindelse mellem de to have, som tillod de største krigsskibe at passere. 1887 blev grundstenen til den nye kanal nedlagt af kejser Wilhelm I, og snart blev hovedparten af den gamle kanals mange og store krumninger skåret bort. Bevaret er en stump på 1,2 kilometers længde fra Knoop til Projensdorf med den gamle Rathmannsdorf-sluse, et stykke kanal på ca. 6 kilometers længde mellem Hohenfelde og Georgsdal med Kluvensig-sluse, samt et lille stykke ved Königsförde med sluse af samme navn. Alt andet, som Frederiksslusen ved Holtenau, sluserne ved Knoop og Rendsborg blev slugt af den nye Kiel-kanal. I en ikke altfor fjern fremtid vil de få endnu synlige minder om et stort værk sandsynligvis være helt forsvundet.

LITTERATUR

- »Handbuch des schleswig-holsteinischen Privatrechts« af Falck, II, Altona 1831.
- »Wanderungen durch die Herzogthümer etc.« af J. A. Petersen, 1. afd. Kiel 1839, 2. afd. Kiel 1842.
- »Der schleswig-holsteinische Kanal« af major v. Lund, i Harms Gnomon, Kiel 1843.
- »Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg« af v. Schröder og Birnatzki, Altona 1845.
- »Den danske stat« af August Baggesen, København 1845.
- »Hertugdømmet Slesvig« v. I. P. Trap, København 1864.
- »Rendsburger Wochenblatt« 1884, Nr. 22, 24, 26, 28, 30, 32 og 34 Rendsburger Chronikbilder af lærer Höft.
- »Zur Geschichte des Schleswig-Holsteinischen Kanals und zur Erinnerung an den hundertjährigen Gedenktag der Eröffnung. Zusammen gestellt im Auftrage der städtischen Behörden der Stadt Rendsburg«, Rendsborg 1884.
- »Das alte Amt Kronshagen,« professor A. Gloy, Kiel 1914.
- »Die Einwirkungen des Nord-Ostseekanals auf die Siedlungen und Gemarkungen seines Zerschneidungsbereichs«, Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Paul Adolf Toas- pern, Kiel 1950.
- »Wanderbuch der Kieler Nachrichten,« Kieler Nachrichten, Kiel 1951.
- »Mit der Eider quer durchs Land«, Karl Müller, Rendsborg 1951.
- »Sydslesvig rundt,« Dansk-Slesvigsk Forlag, København 1952.