

# Zur fischereilichen Nutzung des Eiderkanals

Jörg Schimmler\*

Die Herstellung einer Verbindung von Nord- und Ostsee für seegehende Schiffe war das Ziel, das mit dem Bau des Schleswig-Holsteinischen Kanals<sup>1</sup> verwirklicht werden sollte. Merkantile und politische Zwecke standen dabei im Vordergrund; die Fischerei in der Eider und ihre Veränderung in Folge des Kanalbaues waren demgegenüber nachrangig. Unbeachtet blieb auch, dass der Kanal ein für Fische attraktiver Biotop und für die Fischerei ein ertragreiches Fischwasser sein kann. Bezeichnend dafür ist ein Zitat mit Bezug auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal, das auch für den Eiderkanal gegolten haben dürfte:

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist nur in schiffahrtlichem Interesse erbaut. Die Tatsache, daß nach seiner Erbauung auch Fische in den Kanalgewässern auftauchten, war ungewollt.<sup>2</sup>

Die Entwicklung der oft widerstreitenden Interessen der fischereilichen Nutzung des Eiderkanals einerseits und der Interessen der Kanalschifffahrt andererseits ist eng mit den sich wandelnden Nutzungskonzepten dieses Bauwerkes einschließlich seiner Stilllegung verknüpft. Die Fischerei vor dem Kanalbau, ihre Ausübung im Kanal während seines Betriebs und nach seiner Stilllegung sollen hier skizziert werden. In dieser Darstellung will ich mich auf die reine Grabungsstrecke des Kanals zwischen Holtenau und Fohrde beschränken. Die Entwicklung der Fischerei auf der westlich davon bis Rendsburg gelegenen, seenartig erweiterten Eider verdient eine eigene Darstellung. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit werden die fischereiliche Nutzung des ehemaligen Eiderkanals bei Klüvensiek und die Bemühungen um die Erhaltung dieses Kanalrestes seit 1927 ausführlicher geschildert.

## Fischerei vor dem Kanalbau

Vor dem Bau des Eiderkanals spielte die Fischerei im Bereich der Eider zwischen Flemhuder See und ihrem Übergang in die seenartig erweiterte „Breite Eyder“<sup>3</sup> westlich des Gutes Steinwehr eine wirtschaftlich bedeutende Rolle. Die Fischerei in der Levensau, in

---

\*Dieter Czerny verdanke ich wertvolle Hinweise und anregende Diskussionen. Hubertus Hoenck bin ich für die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Klüvensieker Gutsakten sehr dankbar.

<sup>1</sup>Im Folgenden werden die Bezeichnungen „Schleswig-Holsteinischer Kanal“ und „Eiderkanal“ nebeneinander verwendet. Vgl. auch [5].

<sup>2</sup>Aus einem Schreiben des ehemaligen Reichskanalamtes vom 21.7.1934 an den damaligen Regierungspräsidenten in Schleswig. Zitiert nach D. Czerny: Fangerträge der Angelfischerei im Nord-Ostsee-Kanal [4].

<sup>3</sup>Bezeichnung in der Varendorfschen Karte, heute Schirnauer See genannt.

deren Bett der Eiderkanal östlich des Flemhuder Sees verlief, war vermutlich nicht bedeutend.

Der von Schütt beschriebene allgemeine Niedergang der Fischerei in den Fließgewässern Schleswig-Holsteins in der Zeit nach der Reformation betraf weniger den genannten Abschnitt der Eider, wo die an ihr gelegenen Güter die Fischereirechte besaßen. Ihr Ertrag aus der Fischerei war demjenigen aus der Holzwirtschaft vergleichbar [11, S. 32f].

Für die Fischerei in der Eider waren neben Hecht, Barsch, Brachsen und Schnäpel vor allem die Wanderfische Aal, Lachs<sup>4</sup>, und Meerforelle von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung für die an der Eider gelegenen Güter. Die Eider war für den Fang von Lachs und Meerforelle einer der ertragsreichsten Flüsse in Schleswig-Holstein.

Vor dem Bau des Eiderkanals konnten Lachs und Meerforelle das Quellgebiet der Eider und ihrer Zuflüsse erreichen und dort ablaichen. Für diese Fische wurde der neu erbaute Kanal zum Aufstiegshindernis.

Die Wanderung des Aals verläuft entgegengesetzt derjenigen von Lachs und Meerforelle. Der Jungaal steigt aus dem Meer in riesiger Anzahl in die Flüsse auf, verbleibt mehrere Jahre im Süßwasser, um dann seine Laichwanderung ins Meer anzutreten. Die aufsteigenden Aale sind Kletterkünstler und konnten auch nach dem Kanalbau die oberen Flussregionen erreichen.

Absteigender Aal und aufsteigender Lachs wurden im Strom mit Reusen gefangen. Der Betrieb von Lachs- und Aalwehren<sup>5</sup> war eine wichtige Fangmethode, die allerdings mit der auf der Eider betriebenen Schifffahrt im Konflikt stand. Ähnliches galt für die Fischerei mit Stellnetzen.

Bereits vor dem Kanalbau führte die Schifffahrt auf der Eider und die Maßnahmen zu ihrer Verbesserung im 18. Jahrhundert zu Beeinträchtigungen der Fischerei. Die 1740 auferlegte Räumungspflicht für die Eider, die Beseitigung von Aalwehren und die Störung des Fischfangs durch das Treideln boten Konfliktstoff für die Auseinandersetzungen zwischen 1761 und 1772.

Das 18. Jahrhundert sieht den Kampf der Gutsbesitzer um den Eiderlauf gegen die Schifffahrt, die die Wehre beseitigen, den Aalfang zerstören, den Wasserstand und damit die Wiesen durch häufige „Räumungen“ beseitigen will. Die Treidelei stört die Heuwerbung und die Aalkörbe. 1740 wird den Gütern die Räumungspflicht von der Landesherrschaft auferlegt [14, S. 345].

Neben der Flussfischerei war vor allem die Teichwirtschaft mit ihren hohen Erträgen von besonderer Bedeutung für die Gutswirtschaft. Den Hauptertrag dürfte der Karpfen geliefert haben.

---

<sup>4</sup>Ob der Lachs im Eidergebiet einen natürlichen Bestand bildete, ist ungeklärt. Es ist zu vermuten, dass Lachs und Meerforelle nicht immer unterschieden wurden [13, Vgl. S. 97].

<sup>5</sup>Auf der Alten Eider zwischen Eiderkanal bei Klüvensiek und dem Nord-Ostsee-Kanal, deren Fließrichtung nach dessen Bau geändert worden war, bestand bei Sehestedt bis zur Verpachtung der Flussstrecke an den Norddeutschen Anglerverein im Jahre 1927 ein Aalwehr des Gutes Osterrade.

So bedeutend in vorigen Zeiten, und noch bis zur Grabung des Canals, die Teichfischereien gewesen waren: so verloren dieselben seit der Zeit bedeutend, indem mehrere Teiche, und selbst der größte der Güter Osterade und Cluvensiek, gänzlich eingingen, und zu Acker- und Weideland eingerichtet wurden. Vorher gab es auf den beiden Gütern Cluvensiek und Osterrade 4 Hauptteiche, die allein 620 Zuber Karpfen à 140 Pfund enthielten, ja einer dieser Teiche konnte 300 Zuber nähren.

An Neben- oder sogenannten Kuller<sup>6</sup>- und Streckteichen<sup>7</sup> waren 9 vorhanden. Ein Jahr ins andere gerechnet, betrug allein die Karpfenfischerei jährlich 155 Zuber. Im J. 1772 wurde der Gewinn zu 6 Reichstaler à Zuber, also zu 930 Reichstaler, angesetzt. Wie viel würde die Fischerei nicht in den letzten Jahren getragen haben, da der Zuber oft über 20 Reichstaler gekostet hat? [10, Viertes Heft II, S. 74]

Anlässlich des Verkaufs der Güter Kluvensiek und Osterrade an Christian Scheel und seinen Schwiegersohn Georg Heinrich Hagemann im Jahre 1772 weist eine Aufstellung der erwarteten Einnahmen beider Güter aus, dass mit 900 Reichsthalern rund 10 % aus der Fischerei zu rechnen war [7, S. 87]. Mit Beginn des Baues der Kluvensieker Schleuse kam das Ende der ertragreichen Teichfischerei der Güter Kluvensiek und Osterrade [14, S. 349]:

Mit der Teichfischerei im Großen war es nach 1781 vorbei[...]. Die Zeit, wo Osterrade und Kluvensiek mit 155 Zuber im Jahr an Teichfischen rechnen konnten, endete mit dem Kanalbau.

### **Fischerei während des Betriebs des Eiderkanals**

Der Kanalbau veränderte die hydrographischen Verhältnisse der Grenzflüsse Eider und Levensau tiefgreifend. Das Bett des Flüsschens Levensau wurde zum Kanal. Zwischen Flemhuder See und den Obereiderseen östlich von Rendsburg schnitt der Kanal mehrere Eiderschleifen ab. Eine weit nach Norden verlaufende Eiderschlinge bei Sehestedt wurde durch die Kanalstrecke zwischen Königsförde und Kluvensiek zur „Alten Eider“. Westlich der Kluvensieker Schleuse wurde das begradigte und vertiefte Eiderbett bis zum Übergang in die „Breite Eider“ bei Voorde<sup>8</sup> als Kanal genutzt.

Auch die vollständig neu erbauten Kanalstrecken wurden bald von Fischen besiedelt und konnten fischereilich genutzt werden. Die Fischereirechte waren mit dem Erwerb der für den Kanalbau erforderlichen Flächen dem dänischen Staat zugefallen. Georg Hagemann, Besitzer der Güter Kluvensiek und Osterrade, verzichtete für die Verleihung des Titels „Justizrat“ unentgeltlich auf das Fischereirecht [8, S. 26f].

Mit dem preußischen Fischereigesetz von 1874 wurde der vielerorts freie Fischfang aufgehoben. Das Fischereirecht im Eiderkanal besaß nun die preußische Provinz Schleswig-Holstein. Zuständig für die Verpachtung der Fischereirechte waren das Bau- und das

---

<sup>6</sup>Flache Teiche, in denen Karpfen ablaichen sollen.

<sup>7</sup>In diesen Teichen soll Karpfennachwuchs zu Satzkarpfen herangezogen („gestreckt“) werden.

<sup>8</sup>Am Ende der Grabungstrecke westlich von Steinwehr, auch Vorde, Fohrde oder Fohr geschrieben.

Schiffahrts-Inspektorat in Rendsburg im Namen der königlich preußischen Regierung zu Schleswig.

Das Fischereigesetz bestimmte, dass die Fischerei in schiffbaren Gewässern die Schiffahrt nicht behindern oder stören durfte:

Feste oder schwimmende Fischereivorrichtungen und alle sonstigen Fanggeräte müssen so aufgestellt oder ausgelegt sein, daß die freie Fahrt der Schiffe und Fahren, sowie der Wasserabfluß in nachtheiliger Weise nicht behindert wird<sup>9</sup>.

Seitens der Kanalverwaltung bestanden in Übereinstimmung mit dieser Rechtslage erhebliche Vorbehalte gegen jede Art von Fischerei im Eiderkanal. Man befürchtete, dass sich gestellte Netze in den Steuerrudern der Segelschiffe, vor allem aber in den Schrauben der Dampfschiffe verfangen und die Schiffe manövrierunfähig machten. Eine weitere Sorge galt den empfindlichen, rutschungsgefährdeten Kanalböschungen sowie dem Gras- und Reethwuchs an den Kanalufern, deren Nutzung verpachtet war. Im August 1876 wurde das Ruhen jeglicher Fischerei im Kanal angeordnet.

Trotz dieser Anordnung wurde im Eiderkanal von der lokalen Bevölkerung auch ohne Erlaubnis gefischt. Die Schiffer der den Kanal passierenden Schiffen stellten insbesondere den Hechten mit sogenannten „Blänkern“<sup>10</sup> nach, die an einer Angelschnur nachgeschleppt wurden.

Gegen die rigorose Maßnahme des vollständigen Fischereiverbots im Eiderkanal regte sich Widerstand. Der Fischerei-Verein der Provinz Schleswig-Holstein beantragte im Januar 1879, das Hechtblänkern von Schiffen und Booten aus zuzulassen. Es wurde vorgetragen, dass sonst die Hechte die anderen Fischarten, insbesondere den Zander, zu stark dezimieren würden.<sup>11</sup>

Dieser Antrag wurde vom Leiter des Schiffahrtsinspektorats Lund<sup>12</sup>, in einem Schreiben<sup>13</sup> an die Provinzregierung in Schleswig befürwortet, das auch der Oberfischmeister Dallmer zur Stellungnahme erhielt. Dallmer nutzte die Gelegenheit, das generelle Fischereiverbot von 1876 anzugreifen. Er verweist darauf, dass der Kanal „alljährlich viele tausende Kilo Fisch auf den Markt liefern“ könnte und bezweifelt entschieden, dass die Verpachtung der Fischerei den Kanalufern zusätzlichen Schaden zufügen würde:

Daß die Ausführung der Fischerei durch Pächter dem Kanalufer mehr Schaden thun soll, als das sehr häufige Betreten der Ufer durch Kontravenienten, u. durch Seeleute, welche die Schiffe ziehen, glaube ich nicht. Ich bin durch den Kanal gesehelt, u. habe gesehen, wie verbotswidrige Angler dutzendweise davonliefen, als sie meine Staatsflagge erkannten, auch Badende habe ich viele angetroffen. Wenn von Schleuse zu Schleuse ein Fischereipächter da wäre,

---

<sup>9</sup>§ 18 Des Fischereigesetzes für den Preußischen Staat vom 30. Mai 1874.

<sup>10</sup>Aus Blech gefertigte fischähnlichen Kunstköder, auch „Blenker“ genannt [11, S. 128f], heute allgemein als „Blinker“ bezeichnet.

<sup>11</sup>Vgl. Schreiben vom 19.1.1879 [1].

<sup>12</sup>Johann Cornelius Carl v. Lund, Sohn des Kanalinspektors Johann Cornelius v. Lund (Persönliche Mitteilung von Jörn Meiners).

<sup>13</sup>Vgl. Schreiben vom 21.1.1879 [1].

so würde derselbe die unbefugten Angler am besten abhalten können, u. das Kanalufer würde weniger betreten werden, als jetzt.<sup>14</sup>

Nur für den Fall, dass es beim Fischereiverbot bliebe, sollte wenigstens das Hechtblänkern gestattet werden:

Wird die Canalfischerei nicht gestattet, dann allerdings kann ich nur empfehlen, den Schiffern das Blänkern zu erlauben; - so thut die brachliegende Wirtschaftsquelle doch wenigstens etwas aus. Uebrigens glaube ich, daß gar viele Schiffer das Blänkern auch bisher nicht unterlassen haben werden. - Es fragt sich nur, ob nun solche Erlaubniß an Jedermann, ohne Bezeichnung der Person nicht als wilde Fischerei zu betrachten sein würde.<sup>15</sup>

In dieser Stellungnahme warf der Oberfischmeisters darüber hinaus die Frage auf, ob nicht die Zulassung einer geordneten Fischerei dem Verbot jeglicher Fischerei auch im Interesse der Bewirtschaftung des Kanals vorzuziehen sei. Die Bau- und Schiffahrtsinspektorate in Rendsburg wurden darauf hin von der Regierung in Schleswig aufgefordert, gemeinsam Bedingungen für eine Verpachtung der Fischerei im Eiderkanal auszuarbeiten.<sup>16</sup>

Zunächst versuchten Edens und Lund, die Verpachtung der Fischerei im Eiderkanal abzuwenden. Sie verwiesen auf die Gründe, die 1876 zur Ablehnung der Fischereiverpachtung und zur Einstellung jeglicher Fischerei im Kanal geführt hatten. Dabei sollte es bleiben. Dem Antrag auf Wiederezulassung des Hechtblänkerns könne man dadurch nachkommen, dass die Kirchspielvogteien in Kiel und Rendsburg Erlaubniskarten zum Blänkern von einem Fahrzeuge<sup>17</sup> aus an Einzelpersonen ausgaben. Die Fischereiaufsicht sollte durch Polizei sowie durch die Schleusen- und Brückenmeister erfolgen.<sup>18</sup>

Daraufhin verfasste der für die Fischerei zuständige Dezernent Petersen der Provinzialregierung in Schleswig ein ausführliches Votum für die Vergabe der Fischereirechte an Pächter unter Auflagen, die eine Kollision der Fischerei mit den „Kanal-Interessen“ verhindern sollte.<sup>19</sup> „Nur auf dem Wege der Verpachtung der Fischerei“ und nicht durch polizeiliche Überwachung könne die Kanalverwaltung den gewünschten Schutz erhalten“ – im Grunde ein Plädoyer für die Privatisierung der Überwachungsaufgaben. Dallmer konkretisierte in seiner von Petersen erbetenen Stellungnahme die Auflagen für die Fischereipächter und konstatierte: „M.E. kann nun die sich sträubende Behörde: Schiffahrts- u. Bauinspektorat vollkommen ihren Willen thun und doch dem Kgl. Fiscus eine voraussichtlich gute Einnahme verschaffen u. dem Markte oder der Küche die Kanalfische zugänglich machen.“<sup>20</sup>

Das Königlich preußische Schiffahrtsinspektorat in Rendsburg, und das Bauinspektorat unter der Leitung von Lund beziehungsweise Edens erarbeiteten daraufhin gemeinsam im Frühjahr 1879 Bedingungen für die Verpachtung der Fischerei auf dem Eiderkanal, die

---

<sup>14</sup>Stellungnahme vom 29.1.1879, Ebd.

<sup>15</sup>Ebd.

<sup>16</sup>Vgl. Schreiben vom 13.2.1879 [1].

<sup>17</sup>Gemeint sind Wasserfahrzeuge.

<sup>18</sup>Vgl. Schreiben vom 24.2.1879 an die Provinzregierung in Schleswig [1].

<sup>19</sup>Vgl. Votum vom 27.2.1879 [1].

<sup>20</sup>Stellungnahme vom 16.3.1879 LAS309/1730.

aber auf keinen Fall die Schiffspassagen im Eiderkanal behindern und Schäden an den Kanalböschungen verursachen durften.<sup>21</sup>

Der Eiderkanal wurde in die Pachtstrecke Voorde bis zur Brücke in Landwehr und in die Strecke östlich der Brücke in Landwehr bis zur Mündung des Eiderkanals in die Kieler Förde geteilt. Des weiteren wurde den Pächtern das Angeln nur von Booten, nicht jedoch von den Ufern aus gestattet. Das Fischen mit Netzen durfte nur in der Zeit betrieben werden, wenn im Allgemeinen wegen Eisgangs oder sonstigen Gründen, z.B. Schleusenreparaturen, die Schifffahrt ruhte. Das Fischen mit Stellnetzen war verboten.

Bemerkenswert waren die strengen Auflagen und die Pflicht der Pächter, für Schäden an Kanalböschungen, sonstigen Kanalwerken und an Schiffen Ersatz zu leisten. Dagegen hatten sie nur dann Anspruch auf Ersatz von Schäden an Fanggeschirr, wenn die Schiffer diese „böswillig“ verursacht hätten. Damit waren Schadensersatzansprüche der Fischereipächter praktisch nicht durchsetzbar.

Die Beschränkung der Netzfischerei auf die Zeit ruhenden Schiffsverkehrs im Winter war nicht so einschneidend, wie sie aus heutiger Sicht erscheinen mag. Dallmer weist auf die besonders guten Erträge der Fischerei unter der Eisdecke hin, die auch die Fangausfälle in milden Wintern wettmachten.<sup>22</sup> Überdies war die Vermarktung größerer Fänge bei den niedrigen Temperaturen im Winter trotz langer Transportzeiten unproblematisch.

Seitens des Kanal-Inspektorats rechnete man mit einem Ruhen des Schiffsverkehrs im Winter für zwei bis drei Monate:

Jeder Schifffahrtscanal kann aber in unseren nördlichen Gegenden alljährlich während 2 bis 3 Monate als unpassabel angesehen werden, indem selbst wenn ein gelinder Winter Statt findet, die eigentliche Fahrt auf dem Canale doch so zu sagen während dieser Zeit gänzlich aufhört, wenigstens ist dieses stets der Fall bei größeren Canälen, welche von Seeschiffen befahren werden, und wo selbst die durch den innern Verkehr entstehende Fahrt als Nebensache betrachtet wird, da solche Schiffe, wenn auch kein Eis vorhanden ist, doch durch die in den Wintermonaten Statt findenden heftigen Stürme, in der Regel genöthigt werden aufzulegen.<sup>23</sup>

Die recht häufigen Schleusenreparaturen wurden meist im Winter durchgeführt, um die Ausfälle an Zolleinnahmen gering zu halten. Die technischen Voraussetzungen für den Winterbau waren gegeben.<sup>24</sup>

Das Verbot, von den Ufern aus zu angeln, erleichterte die Eindämmung der Wildfischerei durch so genannte „Kontravenienten“, die keine Wasserfahrzeuge benutzen konnten. Jeder Angler, der vom Ufer aus fischte, war somit offensichtlich unberechtigt.

Eine Besonderheit der Pachtbedingungen betraf die Schleusen in Klüvensiek und Königsförde. Der Fischfang in den Freischleusen stand den Schleusenmeistern unbeschadet der

---

<sup>21</sup>Vgl. Den bereits korrigierten Entwurf der Bedingungen für die Verpachtung der Fischerei sowie das zugehörige Anschreiben vom 8.4.1879 [1].

<sup>22</sup>Schreiben vom 16.3.1879 [1].

<sup>23</sup>[6, S. 97].

<sup>24</sup>Vgl. [6].

sonstigen Fischereipacht als eine Art Deputat zu:

Den Schleusenmeistern zu Königsförde und Kluvensiek ist bis [sic] weiter gestattet, die Freigerinne bei den dortigen Schleusen zum Aalfang, sowie zum Fang anderer Fischarten durch Hineinsetzen von Reusen und dergleichen zu benutzen.<sup>25</sup>

Zu diesen Konditionen wurden ab 1. Oktober 1879 im öffentlichen Vergabeverfahren für drei Jahre Pachtverträge geschlossen. Die westliche Pachtstrecke erhielt der Fischer Christopher Hoffmann aus Ahlsbek für 100 Mark im Jahr. Der Universitätsbaumeister Frenger aus Kiel pachtete für 90 Mark die östliche Strecke. In den Jahren 1882 bis 1885 pachtete der Brückenmeister zu Levensau, H. Block, die westliche, der Schleusenmeister zu Königsförde, Fischer, die östliche Strecke.

Diese Dreijahresverträge hatten nicht die im Fischereigesetz geforderte Mindestlaufzeit<sup>26</sup> von 6 Jahren, wurden aber genehmigt, weil offenbar die gesetzlich geforderten „besonderen Umstände“ für eine verkürzte Pachtdauer vorlagen. Erst die Verpachtungen an Fischer<sup>27</sup> und Stange von 1885 bis 1891 hatten die gesetzliche Mindestdauer.

## Fischerei während des Baues des Nord-Ostsee-Kanals

Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals wurde zwar unter weitgehender Aufrechterhaltung der Schifffahrt auf dem Eiderkanal durchgeführt<sup>28</sup>, jedoch wurden sowohl die Schifffahrt als auch die Fischerei sehr behindert.

Durch Absenkungen der Scheitelhaltung zwischen Rathmannsdorfer und Klein Königsförder Schleuse, durch Baggerungen und Trockenlegung sowie durch erhebliche Angeltätigkeit der beim Kanalbau Beschäftigten, wurden die Rechte der Fischereipächter verletzt, ohne dass in jedem Fall die Pachtbedingungen angepasst wurden. Anträge des Pächters Stange aus 1889 und 1890 auf Aufhebung des bis 1891 befristeten Pachtvertrages wurden jedoch abgelehnt.<sup>29</sup>

Im Zuge der Baumaßnahmen wurden verschiedene Abschnitte des Eiderkanals an das Deutsche Reich übertragen und der Kaiserlichen Kanalkommission in Kiel unterstellt. Sie erhob den Anspruch, für die Fischereipacht in den entsprechenden Abschnitten zuständig zu sein und beanstandete die beabsichtigte Neuverpachtung der Eiderkanalstrecken ab 1. Oktober 1891 durch die Provinzregierung.

---

<sup>25</sup>Vgl. § 2 der „Bedingungen für die Verpachtung der Fischerei im Eider-Kanal“ zum Pachtvertrag mit dem Brückenmeister Block [1].

<sup>26</sup>Gemäß § 8 des Fischereigesetzes von 1874.

<sup>27</sup>Der Vertrag mit Fischer wurde mit dessen Pensionierung als Schleusenmeister in Klein Königsförde vom Schleusenaufseher A.H. Matthießen zu Kluvensiek vom Tage der Genehmigung des Vertrages, die am 19.1.1889 erfolgte, an übernommen.

<sup>28</sup>Vgl. [12, S.70f].

<sup>29</sup>Vgl. Schreiben des Pächters Stange vom 5.9.1889 und vom 28.9.1890 an die Provinzregierung und die entsprechenden Antwortschreiben vom 2.11.1889 und vom 6.11.1890 sowie die jeweilige Stellungnahmen von Lund [1].

In der westlichen Pachtstrecke seien nur noch 10170 m, in der östlichen Pachtstrecke nur noch 2270 m im Besitze des königlich preußischen Fiskus. Die Kanalkommission rechnete überdies mit der Aufhebung des Eiderkanals zum Winter 1892/93 und folglich mit dem Ende der Fischereipacht.<sup>30</sup> Auf Grund dieser Intervention wurde der bereits anberaumte Vergabetermin zur Neuverpachtung abgesagt.

Die noch im Besitz des preußischen Fiskus vorhandenen Reste von ca. 10 km der westlichen Pachtstrecke wurde ab Oktober 1891 für 30 M jährlich „bis auf weiteres“ mit einer vierteljährigen Kündigungsfrist an den zum Schleusenmeister aufgestiegenen A. H. Matthießen zu Kluvensiek freihändig vergeben. Es wurde bestimmt, „daß die die durch den Bau des Nordostseekanals oder oder die damit verbundenen Arbeiten herbeigeführten Senkungen des Wasserspiegels oder Trübungen des Wassers in den verpachteten Kanalstrecken keinen Anspruch auf die Herabsetzung oder Erlassung des Pachtgeldes für den Pächter begründen.“<sup>31</sup>

Dieser Vertrag wurde mit der Versetzung von Matthießen als Leuchtfeuerwärter in Westermarkelsdorf auf Fehmarn beendet. Der Gutsinspektor Eckmann zu Kluvensiek und Pächter der zur Kluvensieker Schleusenmeisterstelle gehörigen Gebäude und Grundstücke pachtete die unterhalb der Kluvensieker Schleuse gelegenen Wasserflächen bis zum Nord-Ostsee-Kanal für 20 M jährlich. Ab 1891 genehmigte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin die Pachtverträge.

## Die Fischerei im Eiderkanal bei Kluvensiek nach seiner Stilllegung

Mit dem Fortschritt der Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal wurde die Schifffahrt im Eiderkanal eingestellt. Die noch vorhandenen Reste standen zum Verkauf. Im Jahre 1891 erwarb das Gut Kluvensiek „ein Teilstück des alten Eiderkanals mit dem früheren Schleusengewese“.<sup>32</sup> Das Gut Steinwehr erwarb um 1900 „Teile des alten Eiderkanals und einige Dämme in Größe von  $8\frac{1}{2}$  ha“ offenbar mit dem Ziel einer erfolgreichen Fischerei, die sich auch einstellte: Die „Fischerei in Teilen des alten Eiderkanals, Kaiser-Wilhelm-Kanals und einem Teil des Schirnauer Sees hebt sich von Jahr zu Jahr“.<sup>33</sup>

Grundeigentümer, die seinerzeit die Flächen für den Kanal bereitstellten, kamen wieder in den Besitz der Flächen des Eiderkanals bei Kluvensiek einschließlich der zugehörigen Fischereirechte. Diese konnten sie selbst ausüben oder verpachten. Zunächst pachteten Berufsfischer<sup>34</sup> das Fischereirecht für den Eiderkanal, hatten jedoch mit der zunehmenden Verkrautung des Kanals kämpfen. Sie verhinderte weitgehend den Einsatz „bewegten Geräts“ wie z.B. von Zugnetzen. Die Erwerbsfischerei lohnte sich nicht mehr; die Pachtverträge wurden nicht verlängert. Die starke Verkrautung verhinderte nicht nur eine effiziente Fischerei, sondern behinderte auch den Wasserabfluss mit negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft auf den Flächen am Kanal.

---

<sup>30</sup>Vgl. Schreiben vom 11.9.1891 an den Regierungspräsidenten in Schleswig. [1]

<sup>31</sup>Vgl. § 3 des Pachtvertrages. [1]

<sup>32</sup>[7, S. 67].

<sup>33</sup>Vgl. [7, S. 117].

<sup>34</sup>Bis 1919 pachtete Hans-Friedrich Brauer den Eiderkanal von Klein Königsförde bis Steinwehr. Danach übte sein Schwiegersohn Jürgen Stuck dort die Fischerei aus (Persönliche Mitteilung von Dieter Czerny).



Im Jahre 1926 wurde auf Empfehlung des Oberfischmeisters Dr. Neubaur die „Fischereiwirtschaftsgenossenschaft für den alten Eiderkanal“ gegründet<sup>35</sup>. Sie umfaßt „die zur Fischerei im Gebiete des alten Eiderkanals zwischen den Ortschaften Steinwehr und Klein Königsförde und der alten Eider von Kluvensiek bis zu ihrer Einmündung in den Kaiser-Wilhelm-Kanal Berechtigten“.

Der Schutz des Fischbestandes und die gemeinschaftliche Nutzung der Fischgewässer samt Fangverwertung sind Zweck der Genossenschaft. Damit wurde eine im Fischereigesetz von 1916 gegebene Möglichkeit genutzt, durch Bildung einer „Fischereiwirtschaftsgenossenschaft“ die nach der Rückübertragung des Eiderkanals zersplitterten Fischereirechte zusammenzufassen und gemeinschaftlich wahrzunehmen. Aus dem Gesichtspunkt der Hege des einheitlichen Fischbestandes war das ein zukunftsweisendes Vorgehen [3].

Mit der Bildung der Fischereiwirtschaftsgenossenschaft waren die Voraussetzungen für eine Verpachtung der Fischereirechte verbessert worden. Im April 1926 wurde in einer Anzeige der Fischereizeitung, der Eiderkanal und die Alte Eider zur Pacht angeboten. Da wegen der starken Verkräutung das Gewässer für Berufsfischer nicht attraktiv war, bot sich die Verpachtung an einen Anglerverein an. Ab 1. April 1927 wurde die Fischerei in diesem Gewässer an Verein „Norddeutscher Anglerverein Kiel e.V.“ verpachtet.

Der Norddeutsche Anglerverein war im März 1922 zunächst als „Anglerclub Makrele“ in Kiel gegründet worden. Diesem Namen entsprechend war die Makrelenangelei auf der Ostsee mit vereinseigenen Booten zentraler Vereinszweck – im Zeichen der galoppierenden Inflation eine nachvollziehbare Zielsetzung. Im Herbst 1922 erfolgte die Umbenennung, im Februar 1923 die Eintragung in das Vereinsregister. Mit dem Ende der Inflation erwachte das Interesse, die Angelei auch im Süßwasser auszuüben. Der Verein suchte ein entsprechendes Gewässer.

Der Kontakt des Kieler Vereins zum Besitzer des Gutes Kluvensiek und Vorsitzenden der Fischereiwirtschaftsgenossenschaft, August Hoenck, erfolgte über Angler, die auf dem Weg vom Bahnhof Kronsburg nach Sehestedt an der still gelegten Kluvensieker Schleuse regelmäßig rasteten. Am 1919 auf der Schleuse errichteten Wasserkraftwerk sorgte der Stellmacher August Fliegel für die Reinhaltung des Rechens am Turbineneinlauf, damit die Stromerzeugung für das Gut Kluvensiek nicht durch Treibgut behindert wurde. Man lernte sich kennen, und schließlich kam es Ende März 1927 zum Abschluß des ersten Pachtvertrages.

Wie wichtig den Verpächtern die Entkräutung des Eiderkanals war, kommt in den in dieser Hinsicht sehr konkreten Auflage des ersten Pachtvertrages zum Ausdruck:

Pächter verpflichtet sich, in den ersten vier Pachtjahren die Kanalstrecke von der Kluvensieker Schleuse bis Königsförde von Kraut zu reinigen.

Die mit der Fischereipacht übernommene Verpflichtung zur „Krautwirtschaft“, wie die Entkräutung vereinsintern genannt wurde, erwies sich als überaus arbeitsaufwändig und kostenträchtig. Speziell die ungefähr vier Kilometer lange Kanalstrecke zwischen Schleuse und dem Kanale (auch Sud genannt) bei Klein Königsförde war zugewachsen. Die aus Nordamerika eingeschleppte Kanadische Wasserpest, der Wasserhahnenfuß, das rauhe

---

<sup>35</sup>Amtsblatt der Regierung zu Schleswig vom 22. Mai 1926, S. 125.

Hornblatt und die Krebschere nahmen die gesamte freie Wasserfläche ein. Das Gewicht dieser Pflanzenmassen – es bestand im wesentlichen aus Wasser – betrug viele Tonnen.



Erste Gerade Königsförder Seite, Blickrichtung Südost

Von Ruderbooten aus wurde das Kraut in Handarbeit geschnitten und ins Boot gezogen. Das rauhe Hornblatt macht seinem Namen Ehre und perforiert dabei die Haut der Hände und Arme; anhaftender Schmutz führt anschließend zu Brennen, Jucken und Entzündungen. Nach und nach füllt sich das Boot mit Kraut und Wasser, das immer wieder ausgeschöpft werden muss, um noch mehr Kraut an Bord holen zu können. Mit wenigen Zentimetern Freibord ging es dann ans Ufer zum Ausladen und anschließendem Ausschöpfen des Bootes und dann alles von vorn.

Offensichtlich hatte man auch die Vorstellung, dass dort, wo das Kraut einmal entfernt war, so schnell keine neues aufkommt. Man musste jedoch feststellen, das es schnell nachwuchs. Dazu kam das Problem der Verfügbarkeit von Arbeitskraft vor Ort.

Für diejenigen, die zur Zeit der Weltwirtschaftskrise noch Arbeit hatten, kam nur der Sonntag für eine Fahrt nach Kluvensiek in Frage. Die Fahrt von Kiel nach Kluvensiek wurde mit dem Zug bis Kronsburg, mit dem Boot auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal bis Sehestedt oder mit dem Auto vorgenommen. Die Anreise mit Zug oder Schiff erforderte anschließend einen längeren Gepäckmarsch. Kein Wunder, dass Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe des Eiderkanals sehr begehrt und wichtig waren.

Welche Bedeutung der Verpachtung an die Angler zugemessen wurde, kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass das erste Anglerheim, die alte Kate zur Unterbringung der Treidelknechte, abgerissen und vom Gut Kluvensiek ein neues Anglerheim an dieser Stelle errichtet wurde. Damit war gewährleistet, dass einige Kieler Angler eine Übernachtungsmöglichkeit am Gewässer hatten – eine Voraussetzung für die umfangreiche Arbeit, zu der sich der Verein verpflichtet hatte.



Das erste Anglerheim vor 1929



Einweihung des neuerbauten Heims im Juni 1932

Der Kampf gegen das wuchernde Kraut lag im Interesse der Mitglieder der Fischereiwirtschaftsgenossenschaft, die als Eigentümer der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen einen ungehinderten Wasserabfluss benötigten, aber er war auch erforderlich, um den Kanal mit Zugnetzen befischen zu können. Derartige Befischungen wurden bis 1985 regelmäßig im Herbst durchgeführt.

Die Entfernung des geschnittenen Krauts aus dem Gewässer war auch notwendig, um den Fischen bei lang anhaltender Eisbedeckung das Überleben zu sichern. Das im Herbst absterbende Kraut wird am Gewässergrund unter Sauerstoffzehrung abgebaut, was bei einem Übermaß an abgestorbenen Pflanzen und einer Monate währenden Eisbedeckung zu erheblichen Fischverlusten führt.

Es zeigte sich schnell, dass die Entkrautung ausschließlich in Handarbeit nicht zu bewältigen war. Bereits 1933, wahrscheinlich schon vorher, wurde in Kluvensiek ein Motorboot in der Krautwirtschaft eingesetzt, das recht reparaturanfällig war. Da die Schleuse stillgelegt war, musste es über Land in den jeweils anderen Abschnitt des Eiderkanals transportiert werden.



Erstes Motorboot für die Krautwirtschaft

Das Boot wurde in erster Linie zum Schneiden des Krauts eingesetzt. Die schwimmenden Krautinseln mussten dann mit Ruderbooten oder von Land aus dem Kanal gefischt und an den Ufern deponiert werden.

Sehr eindringlich und ausführlich schildert der damalige „Vereinsführer“ Otto Eigendorf in einem Brief<sup>36</sup> vom Dezember 1934 an den Vorsitzenden der Fischereiwirtschaftsgenossenschaft Aufwand und Kosten der Krautwirtschaft:

Die s. Zt. vereinbarte Jahrespacht ist insbesondere auch deshalb zu hoch, weil der Verein durch die weiterhin erforderliche Entkrautung beider Kanalstrecken in jedem Jahr stark belastet wird. Nach § 4 des Vertrages sollte der Verein nur in den ersten 4 Jahren (April 27/März 31) die Kanalstrecke von der Kluvensieker Schleuse bis Königsförde von Kraut reinigen. Die Begrenzung der

<sup>36</sup>Im Besitz des Gutes Kluvensiek.

Entkrautung auf die Dauer von 4 Jahren erfolgte wohl in der Annahme, dass die Kanalstrecke nach einer vierjährigen Entkrautung auch krautfrei bleiben würde. Die bisherigen Erfahrungen haben aber gezeigt, dass das Gewässer immer wieder bearbeitet werden muß. Um allen Mitgliedern der Fischereigenossenschaft Einblick zu geben, muß ich auf die Entkrautung etwas näher eingehen. Die Kanalstrecke nach Königsförde, die bei der Pachtung sehr bewachsen war, wurde nach mehrmaligen Versuchen zuerst im Jahre 1929 mit einem brauchbaren Gerät sauber gehalten.

1931 wurde diese Strecke wieder intensiv bearbeitet. 1932 hielt sich die Strecke verhältnismäßig gut. Von Ende Juni 1933 ab trat jedoch von der Grenze Klunsviek/Osterrade bis Königsförde das Kraut wieder so stark auf, dass von Land aus überhaupt nicht mehr geangelt werden konnte, vom Boot aus war dies nur noch in der Mitte des Kanals möglich.

In den letzten Jahren ist aber auch die Kanalstrecke nach Steinwehr, die in den ersten Jahren fast krautfrei und für die eine Verpflichtung zur Entkrautung nicht vorgesehen war, hauptsächlich vom Sandkamp ab immer mehr verkrautet, sodass im Sommer 1932 und 1933 die Entkrautung auch dieser Strecke in Angriff genommen werden mußte. Nach einer Stockung dieser Arbeiten von Anfang Juni 1933 ab infolge Zerspringen des einen Zylinder Motors war das Kraut in wenigen Wochen so stark und dicht geworden, dass die ungeheueren Massen mit dem Schleppgerät nicht mehr bewältigt werden konnten. Zur Schaffung von Angelstellen mußte dann die Entkrautung streckenweise von den Mitgliedern mit der Hand ausgeführt werden. Diese Arbeiten waren aber auch notwendig, um die Aloe<sup>37</sup> (eine starke Pflanze mit kräftigen Blättern) aus dem Kanal zu entfernen. Diese Aloe hatte sich in den letzten Jahren vom Sud aus so vermehrt, dass die Strecke Steinwehr - Hohenfelde in diesem Jahr bereits fast vollständig dicht gewachsen war; bedeutende Anpflanzungen waren auch schon bis zur großen Bucht am Sandkamp vorgedrungen. Dieses Unkraut läßt sich nicht durch Abreißen mit dem Gerät, sondern nur durch Herausnahme aus dem Wasser vernichten.

In diesem Brief geht Eigendorf auch auf die erheblichen Kosten für den Verein ein:

Durch die Entkrautung der Steinwehr-Seite im Sommer 1933 sind dem Verein an Unkosten entstanden:

---

<sup>37</sup>Wasseraloe oder Krebschere (*Stratiotes aloides* L.).

a)	für Brennstoff und Oel	40,50	RM
b)	Arbeitslohn für Hetzel u.Ortmann (nicht gerechnet sind die zahlreichen Arbeitsstunden, die von den andern Mitgliedern unentgeltlich geleistet worden s i n d)	140,-	RM
c)	für Anschaffung und Einbau eines andern Motors	165,-	RM
	Sa	345,-	RM
	Unter Hinzurechnung der Pacht von	540	RM
	und der Ausgaben für Besatzfische von	150	RM
	kostete das Gewässer im Jahre 1933	1035	RM

Für die folgenden Jahre erfordert die Entkrautung eine Ausgabe von mindestens 175 - 200 RM, nicht gerechnet ist hierbei die Abnutzung des Motorboots und des Motors.

Der Vorsitzende der Fischereiwirtschaftsgenossenschaft, August Hoenck, akzeptierte dieses Vorbringen. Die Verpächtergenossenschaft war mit einer Absenkung des Pachtpreises einverstanden.

Die Hoffnung, dass sich der mit der Krautwirtschaft verbundene Aufwand reduzieren würde, erfüllte sich zunächst nicht. Dieses Thema wurde immer wieder in den monatlichen Versammlungen des Vereins erörtert. Der Arbeitsdienst, das Entgelt für nicht geleistete Arbeit und die Vergütung der Mehrarbeit waren immer wieder Gegenstand hitziger Debatten.

Im Jahre 1941 konnte wegen Treibstoffmangels das Boot nicht eingesetzt werden. Offensichtlich hatte das Motorboot in Kluvensiek den Krieg überstanden. Im Juni 1948 beschloss man, das Boot auf weitere Verwendbarkeit zu prüfen. Es wurde 1949 verkauft und ein neues erworben. Dieses Boot wurde 1969 durch das Boot ersetzt, das heute noch unter dem Namen „Alex“<sup>38</sup> als Arbeitsboot auf der Steinwehler Seite dient. Seit 1972 kann mit dem Erwerb des zweiten Arbeitsbootes „Holler“<sup>39</sup> die Gewässerpflege gleichzeitig auf beiden, durch die Schleuse getrennten Gewässerteilen durchgeführt werden. Das Boot „Holler“ musste 1995 verschrottet werden und wurde eineinhalb Jahre später durch ein Boot gleichen Namens ersetzt.

Von entscheidender Bedeutung war für die Erhaltung des technischen Bauwerks Eiderkanal bei Kluvensiek der Verzicht auf eine 1974 geplante Absenkung des Wasserspiegels um 40 cm zwischen Kluvensieker Schleuse und dem Kanalende bei Klein Königsförde. Eine derartige Maßnahme hätte schwerwiegende ökologische und fischereiliche Konsequenzen gehabt, die auch zu einem deutlich anderen Erscheinungsbild des Eiderkanals geführt hätten. Der unveränderte Wasserstand im Eiderkanal ist auch für den Erhalt des verbliebenen Schleusenbauwerks von großer Bedeutung.

Zwei Jahre vor dem 200. Kanaljubiläum im Jahre 1984 wurden die Reste der Kluvensieker Schleuse in das Denkmalsbuch des Landes Schleswig-Holstein als Denkmal eingetragen [2]. Der damit gegebene Schutz wirkt sich indirekt auch auf den Eiderkanal selbst aus.

<sup>38</sup>Benannt nach dem verstorbenen Gründungs- und Ehrenmitglied Alex Hetzel.

<sup>39</sup>Benannt nach unserem Mitglied Horst (Holler) Thomas.

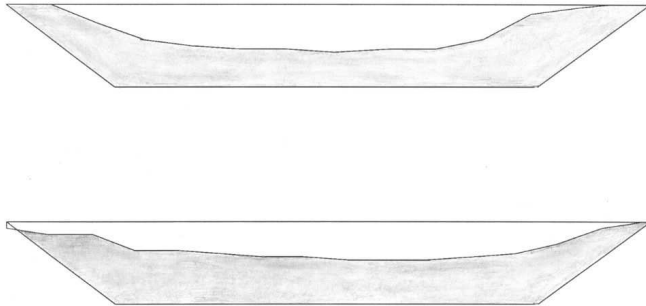
An den ursprünglich von Baumbewuchs freien Ufern des Eiderkanals, von denen aus getreidelt werden musste, wuchsen nach der Stilllegung des Kanals zunehmend Bäume auf, teils angepflanzt, teils natürlich angesiedelt. Auch wurden Flächen am Kanal mit Pappeln aufgeforstet. Auf diese Weise entstand ein mit heimischen Gehölzen bewaldeter Saum, der dem Kanal einen besonderen Reiz verleiht, allerdings auch die ehemals vorhandenen Treidelwege verbirgt und die Gewässerökologie verändert.

Die Bäume beschatten zunehmend die Wasserfläche; Unterwasser- und Schwimmpflanzen wurden durch den Lichtmangel zurückgedrängt. Im Herbst ist der Laubeintrag für den kleinen Wasserkörper beträchtlich. Die zum Teil über hundert Jahre alten Bäume an den Ufern stürzen nach und nach in den Kanal, sperren ihn und behindern den Wasserabfluss. Aus Sicht des Naturschutzes und der Fischerei sind solche Ereignisse zu begrüßen, weil durch sie die Struktur des Biotops „Kanal“ vielfältiger wird und dieser und mehr Entwicklungsmöglichkeiten für Flora und Fauna bietet.



In den Kanal gestürzte ca. 100-jährige Weide

Allerdings wird durch diese natürlichen Prozesse der Verlandungsprozess beschleunigt und es kommt zu einem raschen Verschwinden dieses erhaltenswerten denkmalswürdigen Kanalabschnitts. Wie weit in Klvensiek der Verlandungsprozess des ursprünglich 3,45 m tiefen Kanals vorangekommen ist, konnte durch eine Profilaufnahme im Juni 2004 festgestellt werden. Oberhalb der Schleuse betrug die größte gemessene Tiefe im Mittel 1,90 m, unterhalb nur noch 1,42 m. In den 109 Jahren seit seiner Stilllegung sind also jährlich zwischen 14 und 18 mm an Wassertiefe verloren gegangen. Etwa 600 m der letzten Kanalstrecke bei Steinwehr sind bereits verlandet; ein ausgedehnter Reetbestand hat die ehemalige Wasserfläche nahezu vollständig eingenommen.



Ursprüngliche und typische heutige Kanalprofile oberhalb und unterhalb der Kluvensieker Schleuse



Verlandete Kanalstrecke bei Steinwehr

Bislang ist es dem Verein durch Arbeitseinsatz und erheblichen finanziellen Aufwand gelungen, den Eiderkanal bei Kluvensiek als Relikt eines Schifffahrtsweges zu erhalten. Dieses bis heute 80-jährige Engagement diene und dient in erster Linie der Pflege eines wertvollen Fischwassers und seiner fischereilichen Nutzung. Gleichzeitig wurde der Kanalabschnitt als ein denkmalwürdiges historisches Bauwerk in einem vergleichsweise guten Zustand erhalten. Die zu Zeiten des Kanalbetriebs als Bedrohung für die „Kanalinteressen“ empfundene Fischerei dient nach dessen Stilllegung der Erhaltung der Kanalrelikte.

In der Öffentlichkeit bleibt der Aufwand der Landschaftspflege verständlicherweise weitgehend unbeachtet. Dass diese Arbeitsleistung ausgerechnet von einem Anglerverein erbracht wurde und wird, ist sicherlich außergewöhnlich, aber vielleicht nicht überraschend.



Die Nutzung der noch vorhandenen Kanalreste als Fischwasser für die Angelfischerei könnte ein Ansatzpunkt für ein wirksames ehrenamtliches Engagement zu ihrem Schutz sein. Für die Zukunft wird es entscheidend sein, dass Natur- und Denkmalschutz zur Erreichung ihrer Ziele eine gemeinsame Vorgehensweise abstimmen.

Die Kanalstrecken beiderseits der ehemaligen Kluvensieker Schleuse, die den Fischwechsel stark behindert, unterscheiden sich in fischereilicher Hinsicht auf Grund ihrer unterschiedlichen Entstehung. Während der Kanal unterhalb der Schleuse überwiegend im ehemaligen Eiderbett verläuft, wurde er oberhalb der Schleuse in ganzer Länge gegraben. Sein Wasserspiegel liegt in Schlusennähe sogar über dem Niveau des umliegenden Landes. Das Wasser ist häufig sehr klar. In Eiswintern besteht die Gefahr von Fischsterben. Die Kanalstrecke in Richtung Steinwehr ist flacher und das Wasser durch Algenblüte in der Regel trüb. Fischverluste sind auch nach langer Eisbedeckung selten. Bei einer Bestandserhebung im Jahre 2003 wurden unterhalb der Kluvensieker Schleuse 15 Fischarten festgestellt, oberhalb dagegen nur acht.

Der Eiderkanal ist praktisch ein stehendes Gewässer. Das ehemalige Bett der der Eider nimmt das abfließende Wasser auf und führt es dem Nord-Ostsee-Kanal zu. Die der jetzt als „Alte Eider“ bezeichneten Strecke gehört zum Pachtgewässer. Ihre Fließrichtung wurde durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals umgekehrt. Danach erfolgte Regulierungsmaßnahmen sind für ihren heutigen strukturarmen Verlauf ursächlich. Fischereilich wird diese Fließwasserstrecke wenig genutzt. Trotzdem ist sie als Zufluss des Nord-Ostsee-Kanals für die Fischwanderung von Aal, Meerforelle und Aland von Bedeutung.

Heute wird ausschließlich mit Handangeln gefischt. Bis 1984 wurden ein über das andere Jahr meist im Spätherbst die Eiderkanalstrecken oberhalb bzw unterhalb der Schleuse mit Netzen abgefischt. Diese Arbeit führten in den Anfangsjahren auch Berufsfischer im Auftrage des Vereins aus. In der Hauptsache wurden dabei Brassen erbeutet; der Fang von Hechten, Schleien und Barschen war vor allem in der Kriegs- und Nachkriegszeit hoch willkommen. Die Fische wurden in der Regel zur Aufbesserung der Vereinskasse an Vereinsmitglieder verkauft. Wie das Winterhilfswerk, für das auf jeder Versammlung gespendet werden musste, mit der Spende von 15 kg Brassen im Jahre 1935 verfuhr, ist nicht bekannt. Der Verkauf an Außenstehende wurde ab 1937 eingeschränkt. Mit Kriegsbeginn sollte das Abfischen intensiviert werden und die Fische den Fischgeschäften angeboten werden. Unmittelbar nach dem Krieg waren die Fänge dem Ernährungsamt anzuzeigen. Die Fischerei mit Zug- und Stellnetz wurde seit 1985 eingestellt, obwohl die Fänge vor allem an Brassen beachtlich waren.



Abfischen mit dem Netz

Die Angelfischerei erbrachte regelmäßig deutlich höhere Fangerträge als die zeitlich sehr begrenzte Netzfischerei. Seit 1962 liegen die Daten aus den jährlichen Fangmeldungen der Mitglieder lückenlos vor. Sie zeigen die Entwicklung der Fangerträge der befischten Arten [9].

Hauptsächlich werden Aal, Barsch, Hecht, Schleie, Karpfen und Brassen mit der Angel gefangen. Die Fangerträge seit 1990 ergeben folgendes Bild: Bei einem durchschnittlichen Hektarertrag<sup>40</sup> von 37 kg dominiert der Karpfen mit 57 %, Aal und Hecht folgen mit 15 bzw 13 % des Fanggewichts. Da der Karpfen im Eiderkanal nicht erfolgreich laichen kann, wird sein Bestand durch Besatz erhalten. Wegen der Behinderung des Aalaufstiegs durch die Klvensieker Schleuse wird Aalbestand oberhalb der Schleuse durch Besatz gestützt. Der Wiederaufbau eines selbsttragenden Zanderbestandes durch Besatz ist nicht gelungen.

Mit dem Landesfischereigesetz von 1996 wurde die Fischereiberechtigung mit der Hegepflicht verbunden<sup>41</sup>. Der Eiderkanal und die Alte Eider gehören zum Einzugsgebiet des Nord-Ostsee-Kanals. Als Mitglied der „Hegegemeinschaft Gewässersystem Nord-Ostsee-Kanal“ wird der Verein in allen Fragen der Fischerei, der Gewässerökologie und der Hege durch einen Fischereibiologen beraten und unterstützt.

## Literatur

- [1] Die Verpachtung der Fischerei im Schleswig-Holsteinischen Kanal und in der Ober Eider. LAS Abt. 309, Nr. 1730.

---

<sup>40</sup>Bezogen auf die befischbare Fläche des Eiderkanals.

<sup>41</sup>Vgl. § 3 Landesfischereigesetz

- [2] Helmut Behrens: Die Unterschutzstellung der Eiderkanalschleusen. *Mitteilungen des Canal-Vereins*, 3:13–17, 1982.
- [3] Dieter Czerny: Vorstellungen zur Wahrnehmung der Hegepflicht in Schleswig-Holstein mit besonderer Berücksichtigung des Nord-Ostsee-Kanals. Kiel, 2001. (unveröffentlicht).
- [4] Dieter Czerny: Fangerträge der Angelfischerei im Nord-Ostsee-Kanal km 1,65–96,60 (ohne Obereidersee mit Enge und Flemhuder See), Obereider See mit Enge, Flemhuder See und Stichkanal Achterwehler Schifffahrtskanal - Statistische Angaben - Stand 15.11.2005. (unveröffentlicht), 2005.
- [5] Ernst Joachim Fürsen: Eiderkanal (Schleswig-Holsteinischer Kanal). Ein Beitrag zur Namensgeschichte. *Mitteilungen des Canal-Vereins*, 4:7–17, 1983.
- [6] J.C. Lund: Beschreibung einer im Winter 1841 gemachten Reparatur einer Schleuse des Schleswig-Holsteinischen Canals. *Mitteilungen des Canal-Vereins*, 7:95–112, 1986.
- [7] Henning Oldekop: Topographie des Herzogtums Holstein. Lipsius & Tischer, 1908.
- [8] Jürgen Rust: Der Alte Schleswig-Holsteinische Kanal 1784-1895. Cobra-Verlag, Garding, 1982.
- [9] Jörg Schimmler: Informationen zur fischereilichen Nutzung des Eiderkanals bei Klunsviek. (unveröffentlicht), 2003.
- [10] Scholtz: Notizen, das im Kieler adelichen Güterdistricte belegene Kirchspiel Bovenau betreffend. *Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte für das Jahr 1824*, 1824.
- [11] Conrad Schütt: Die Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Binnenfischerei in Schleswig-Holstein. [Diss. Kiel 1927].
- [12] Gerd Stolz: Der alte Eiderkanal - Schleswig-Holsteinischer Kanal. Boyens, Heide in Holstein, 1983.
- [13] Siegfried Spratte und Uwe Hartmann: Daten zur limnischen Fischfauna im Eidergebiet. Kiel, 1992.
- [14] Paul v. Hedemann-Heespen: Kirchspiel Bovenau, Ältere Geschichte. In P. v. Hedemann-Heespen J. Kleen, G. Reimer (Hrsg.), *Heimatbuch des Kreises Rendsburg*. Rendsburg, Neudruck der Ausgabe von 1922 durch Schramm, Kiel 1981.