

# 16. DER MITTELLANDKANAL

von Johannes Küllig

---

## 16.1 Vorgeschichte und Planungen des Kanalbaus

Schon 1856 veröffentlichte eine Gruppe Dortmunder Unternehmer einen Plan, den Rhein über die Ems und Weser durch einen Kanal mit der Elbe zu verbinden.<sup>1</sup> Dieser Plan fand jedoch keine weitere Beachtung. Auch eine 1877 vom Preußischen Staat in Auftrag gegebene Denkschrift über Wasserwege und Kanalbauten wurde zwar im Berliner Abgeordnetenhaus heftig und kontrovers diskutiert, führte aber zunächst zu keinem konkreten Ergebnis.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts setzte sich schließlich die Erkenntnis von der grundlegenden Bedeutung von Wasserstraßen und der zwingenden Notwendigkeit eines Kanals vom Rhein bis zur Elbe durch. 1890 bis 1899 wurde der "Dortmund-Ems-Kanal" gebaut, der sich von Dortmund in nördlicher Richtung hinzieht und über Münster und Rheine schließlich bei Lingen die Ems erreicht. 1904 einigte man sich, vom Rhein her bis Dortmund den "Rhein-Herne-Kanal" zu bauen, der nördlich von Herne den "Dortmund-Ems-Kanal" erreichte. Er wurde 1914 fertig. Von diesem Kanal zweigte östlich von Rheine der "Rhein-Weser-Elbe-Kanal" in Richtung Hannover ab. Auf dieser später "Mittellandkanal" genannten Wasserstraße konnten die Schiffe schon im Februar 1915 Minden mit dem Weserübergang erreichen, 1916 war der Kanal bis zum Hafen Hannover-Misburg schiffbar.

Die konkreten Planungen für den Weiterbau des Mittellandkanals ab Hannover in Richtung Berlin begannen schon vor dem 1. Weltkrieg. Die Stadt Peine war natürlich wegen des Walzwerks, der Ilseder Hütte und auch der Zuckerfabrik an einer direkten Anbindung an den Kanal interessiert. Mitten im 1. Weltkrieg diskutierten die Verantwortlichen hinsichtlich der Streckenführung von Peine über Braunschweig nach Magdeburg zwei Varianten:

- Die sog. "südliche" Strecke würde verhältnismäßig kostspielig sein (geschätzt 167 Millionen RM). Wegen des Umwegs über Börßum und Oschersleben durch den "Großen Bruch" käme man bis Magdeburg auf eine Gesamtlänge von 214 km und müsste acht Schleusen bauen. Diese Strecke erreichte jedoch direkt die Städte Peine und Braunschweig, wovon man sich natürlich hier wirtschaftliche Vorteile versprach..
- Die sog. "Nordlinie" würde aus technischen und volkswirtschaftlichen Gründen kostengünstiger sein (geschätzt ca. 146 Millionen RM). Allerdings wären Stichkanäle nach Peine und Braunschweig erforderlich und auch die Gesamtlänge bis Magdeburg von 272 km würde längere Fahrzeiten mit sich bringen.

Da sich die Befürworter der beiden Pläne gegenseitig blockierten und damit das Projekt insgesamt gefährdeten, hatte Professor O. Franzius (Hannover) 1917 die sog. "Mittellinie" vorgeschlagen, die nach seinen Plänen südlich direkt an Peine und nördlich (ca. 6 km) an Braunschweig vorbeiführen sollte, um auf kürzestem Weg nördlich von Magdeburg beim Hafen Rothensee die Elbe auf einer großen Kanalbrücke zu überqueren. Mit nur drei Schleusen zwischen Hannover und

---

<sup>1</sup> Siehe Heinrich Munk, Der Mittellandkanal, Peiner Heimatkalender 1974, S. 86ff.

Magdeburg wäre es die kostengünstigste und von der Fahrzeit her die kürzeste Linie, der man dann schließlich auch 1920 den Vorzug gab, obgleich die Sprecher des Braunschweiger Landes weiterhin die sog. "Südlinie" befürworteten.

## **16.2 Der Kanalbau erreicht Dungenbeck**

Im Dezember 1918 beschloss die Regierung in Berlin, mit dem Bau der Kanalstrecke von Hannover nach Peine "als Notstandsarbeit" unverzüglich zu beginnen, um insbesondere den zurückkehrenden Soldaten Arbeitsplätze zur Verfügung stellen zu können. Im Frühjahr 1919 waren bereits 10.000 (bald 20.000) Arbeiter an der Arbeit, darunter die sog. "**Kanal-Monarchen**", die hier ohne festen Wohnsitz mit dem fortschreitenden Kanalbau mitzogen und in Baubaracken wohnten. Sie waren bei der ansässigen Bevölkerung wegen ihrer häufig rauen Sitten nicht sonderlich geschätzt. Der Mindeststundenlohn betrug damals 2 RM. Es gab Klagen über die Arbeitsleistung, und es wurde die Einführung eines Akkordsystems gefordert. Wegen der Inflationszeit bis 1923 stiegen die Kosten in dramatische Höhen. Zu dieser Zeit war der Kanalbau bis Mehrum fortgeschritten. Es kam zu Betriebseinschränkungen, die erst Anfang 1924 überwunden werden konnten.

Am 6. April 1921 ging die Verwaltung der Wasserstraßen von den Ländern auf das Deutsche Reich über. Seitdem war für den Kanalbau nicht mehr Preußen, sondern das Deutsche Reich der Bauherr, das von den Baukosten zwei Drittel übernahm, während die beteiligten Länder ein Drittel tragen wollten.

Trotz des Einsatzes von Eimer- und Löffel-Baggern sowie von Loren und Lokomotiven gab es viel harte Handarbeit mit Schaufel und Karre, 12 Stunden am Tag, sechs Tage in der Woche. Um die Bagger und die Materialmassen heranschaffen zu können und die für solche Transporte unzureichenden Wege nicht zu zerstören, mussten Eisenbahnanschlüsse hergestellt werden. Der Kanal hatte bei 18 m Sohlenbreite und 30 m Wasserspiegelbreite eine Wassertiefe von durchschnittlich 2,50 m (maximal 3,50 m). Die Brücken erhielten eine Lichthöhe von 4 m. Der Kanal konnte bei einer Tauchtiefe von 2 m mit 1000-Tonnen-Kähnen befahren werden. Auf jedem Kanalufer wurde in der Regel ein 3,50 m breiter und 1,50 m über dem Wasserspiegel liegender Weg mit einem Seitengraben und einem 1 m breiten Geländeschutzstreifen angelegt. Für die Speisung des Kanals mit Wasser waren die Talsperren im Harz vorgesehen, aber auch das Wasser der Weser, Leine, Elbe und Saale. Bis zum 31.3. 1925 hatten das Deutsche Reich und Preußen für den Bau des Mittellandkanals ca. 62 Millionen Reichsmark ausgegeben. Man rechnete (ohne Bauzinsen) mit 547 Millionen Mark bis zu seiner Vollendung.

1926/27 wurde die Eisenbahnbrücke der Ilseder Bahn, die hier nahe der Hollandsmühle wegen des geplanten Hafens etwas nach Osten verlegt wurde, gebaut und die Brücke daneben für die Straße von Peine nach Klein und Groß Ilsede. Da die Fuhse unter dem Kanal hindurchfließen musste, wurde ihr 1928 ein Düker gebaut. Am Mittwoch, dem 20. Juni 1928, wurde der Kanalabschnitt Hannover-Peine dem Verkehr übergeben, was mit der Einweihung der Schleuse Hannover-Anderten verbunden war, die damals den Namen "Hindenburg-Schleuse" bekam; Reichspräsident von Hindenburg war extra zu diesem Festakt aus Berlin gekommen.. Die Schleuse hat die Aufgabe, zur Überquerung der Wasserscheide zwischen Weser und Elbe den Wasserspiegel auf 65 m über Normalnull zu bringen. Nach etwa 63 km wird er an der Schleuse bei Sühlfeld

wieder auf 56 m über Normalnull heruntergeführt. Am 2. Juni 1929 fuhr zum ersten Mal ein Passagier-Dampfer von Hannover bis Peine (Rosenthaler Brücke); es war die "Stadt Hannover I". Am 7. September 1929 berichtete die Peiner Zeitung: "Nachdem der Kanal durch Sportboote, Motorboote und Personendampfer schon längst in Benutzung genommen ist, konnte man am Sonntag, dem 4. August d. Js., auch den ersten Schleppzug auf der Fahrt von Hannover nach Peine sehen; es war ein kleiner Dampfer, der drei vollbeladene Kohlenkähne zog. Da es sich nur um eine Probefahrt handelte, drehte der Schleppzug an der Brücke der Bülten-Vöhrumer Eisenbahn wieder um und nahm die Ladung wieder mit nach Misburg zurück."

Der **Peiner Hafen** wurde als Werkshafen der Ilseder Hütte seit Mitte 1927 am südlichen Kanalufer (gegenüber der Hollandsmühle und östlich der Fuhse) gebaut und deshalb auch die Eisenbahnstrecke Peine-Ilsede ein wenig nach Osten verlegt. Die Hafenaufbauten gestalteten sich schwierig infolge des sehr ungünstigen Baugrunds (mächtige Torfschichten). Durch das Auftreten großer Wassermassen konnten die Kaimauern nur nach erheblichen Bodenbewegungen gegründet werden. Die Wasserfläche des Hafengeländes wurde 2,34 ha groß. Der Hafen wurde im Dezember 1929 in Betrieb genommen, und am 31. Januar 1930 verließ die "Emma Dora" als erstes Schiff den Hafen und brachte Breitflanschträger aus dem Peiner Walzwerk nach Neuwied am Rhein. Auf dem östlichen Hafenkai befand sich ein Bunker für größere Mengen Steinkohle und daran anschließend ein Lagerplatz für sonstige Güter. Auf der Ostseite wurde er mit zwei fahrbaren elektrischen Verladebrücken von 60 m Spannweite versehen, die 1929 und 1934 aufgestellt wurden. Zum Hafen hin wurden hauptsächlich Kohlen und Schrott transportiert, hinaus gingen Eisenerze, Schlacke und Eisenerzeugnisse. 1935 wurde eine weitere, für Erze geeignete Verladeanlage am südlichen Teil der Ostseite des Hafens in Betrieb genommen.

1927 wurde die Straße von Peine nach Woltorf und Sophiental, die durch den Kanalbau durchschnitten werden würde, verlegt. Seitdem verläuft sie entlang dem nördlichen Kanalufer. 1927 wurden auch die Kanalbauarbeiten im Bereich Dungenbeck begonnen und von der Firma Bischer & Sohn (Münster) durchgeführt. Sie wurden 1933 abgeschlossen. Der Kanalbau half in der Peiner Region zur Linderung der bedrängenden Arbeitslosigkeit; so wurden hier von sechs Unternehmern 600 Arbeitslose bei den Arbeiten beschäftigt.<sup>1</sup> Der Stundenlohn lag in dieser Zeit bei etwa 0,55 RM. Die schweren Bagger fanden natürlich das Interesse der Dorfjugend. Erwin Niemann berichtet rückblickend: "Beim Kanalbau hatten wir Kinder zum ersten Mal einen Bagger gesehen. Das waren mit Kohle geheizte Ungetüme." Im Januar 1930 wurde mit dem Bau der Kanalbrücke begonnen, die Dungenbeck mit Peine verbindet. Die zweite Brücke für den Essinghäuser Weg (früher "Mathopsweg") sollte ursprünglich nicht gebaut werden, doch wurde ihr Bau vom Dungenbecker Gemeinderat nach intensiven Verhandlungen durchgesetzt. Im Juli 1930 wurde die Eisenbahnbrücke der Strecke Peine-Braunschweig fertiggestellt. Ende März 1931 war der Kanal bis Woltorf schiffbar.

Als oberste Behörde für den Kanalbau war der Oberpräsident der Provinz Hannover (Wasserstraßendirektion) zuständig. Für die Arbeiten in der Region Peine war das Kanalbauamt Peine (Am Amthof 3) und als Streckenbauleiter

---

<sup>1</sup> Am 27.2.1926 veröffentlichte die Peiner Zeitung, dass es im Bezirk Peine rund 1.900 Erwerbslose gab, davon 991 ungelernete Arbeiter. Von den Erwerbslosen waren 56 Frauen.

Regierungsbaumeister von Buschmann verantwortlich. Letzterer nahm auch an den örtlichen Verhandlungen über Entschädigungen mit dem Dungenbecker Gemeinderat und privaten Berechtigten teil, meist mit dem landwirtschaftlichen Sachverständigen Braband (Drispenstedt). Mit der Gemarkung Woltorf übernahm der Braunschweiger Oberpräsident und das Kanalbauamt Braunschweig die Verantwortung. Der Mittellandkanal wurde anschließend an Braunschweig vorbei bis zur Elbe gebaut und hatte schließlich eine Gesamtlänge von 323 km. Das Schiffshebewerk Madgeburg-Rothensee senkt hier die Schiffe auf das Niveau der Elbe ab, so dass sie dann über den Elbe-Havel-Kanal bis Berlin fahren können. Der Mittellandkanal wurde mit dem Schiffshebewerk am 30. Oktober 1938 seiner Bestimmung übergeben. Die damals nicht mehr fertiggestellte Brücke des Kanals über die Elbe ist derzeit (2001) im Bau und geht ihrer Vollendung entgegen.

### **16.3 Ein Aufsatz aus der Dungenbecker Schulchronik<sup>1</sup>**

"In den Jahren 1927–30 wurde auf der nördlichen Feldmark der Kanal gebaut. Die einzelnen Tiefbaufirmen haben ein einziges Lot bekommen. Große Greif- und Löffelbagger hoben das Kanalbett aus. Das ausgehobene Erdreich wurde mit kleinen Zügen auf die Kippen von Woltorf gebracht. Das Kanalbett wurde 10 – 12 Meter tief mit etwa 30 Meter Breite an der Oberkante gebaut. Wo Landstraßen durchschnitten wurden, mussten Brücken gebaut werden. In unserer Feldmark waren es zwei Brücken. Es sind Stahlkonstruktionen.

Schwierig war es auch, das Grundwasser abzufangen. An manchen Stellen wurden Wasseradern angeschnitten, deren Wasser sich nun in das Kanalbett ergoss. Dadurch senkte sich der Grundwasserspiegel in unserem Dorfe. Es mussten die Brunnen vertieft werden. Später baute man für das Geld, das für die Brunnenvertiefung als Entschädigung gezahlt wurde, eine Wasserleitung.

Auch Felder, Wiesen und Obstgärten wurden geschädigt. Dafür wurden auch Entschädigungen ausgezahlt. Für einen Morgen Wiese bekam man bis 750 Mark und für einen Morgen Land bis 200 Mark. In der Feldmark wurden kleine Brunnen angelegt, um den Stand des Grundwassers zu beobachten. Da nicht jeder Feldweg, der vom Kanal durchschnitten wurde, eine Brücke erhielt, hatten die Bauern, deren Land hinter dem Kanal lag, weitere Anfahrtswege. Dafür bekamen sie Umwegsentschädigungen bezahlt. Einige Landwirte verloren viel Grundbesitz. Sie bekamen für einen Morgen 2.200 Mark, oder sie wurden durch anderes Land entschädigt. Restgrundstücke wurden zusammengelegt.

Auf kleinen Restparzellen nördlich vom Kanal entstanden kleine Buschstücke, die dem Wild und der Vogelwelt Unterschlupf boten. Auch die Kanalböschungen wurden später mit Baum- und Strauchwerk bepflanzt. Dort, wo der Wittmersweg den Kanal trifft, errichtete der Dungenbecker Turnverein einen Badestrand.

Heute verkehren auf dem Kanal viele Schiffe. Auch die Sportangler sieht man am Ufer sitzen und angeln. Der Kanal hat unser Landschaftsbild verschönert.

Bei der Hollandsmühle wurde das Kanalbett zu einem Hafen erweitert. Hier sehen wir heute drei große Krane arbeiten. Sie entladen die Schiffe, die vom Ruhrgebiet für die Ilseder Hütte Kohlen bringen, und sie beladen Kähne mit dem Ilseder Eisenerz. Der Hafen gehört der Ilseder Hütte. Oft sieht man hier viele Schiffe liegen. Vom Hafen aus führt eine Bahn nach Groß Ilsede zum Hüttenwerk. Am

---

<sup>1</sup> Ein Name oder eine Jahresangabe fehlen leider. Es war um 1960. Der Aufsatz wurde an wenigen Stellen stilistisch korrigiert und der heutigen Rechtschreibung angepasst.

Kanalufer liegen große Halden von Koks und Kohle, die zur Verhüttung des Eisenerzes in Groß Ilsede benötigt werden."

## **16.4 Dungenbecker Probleme durch den Mittellandkanal**

Mit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidenten von Halfern in Hildesheim vom 8. April 1924 wurden auch die Pläne der Gemarkung Dungenbeck mit dem eingetragenen Verlauf des Kanals vorgelegt und die mit dem Kanalbau im Bereich der Ortschaft entstehenden Probleme angesprochen wie Enteignung von Grundeigentum im Kanalbereich oder die Wiederinstandsetzung von Beschädigungen z. B. von Dränagen, Vorflutern und Wegen sowie das brisante Problem der zu erwartenden Senkung des Grundwasserspiegels. Jeder Beteiligte in Dungenbeck konnte sich vom 5. bis 19. Juni 1925 in der Wohnung des Gemeindevorstehers über die Baupläne informieren und prüfen, ob er Einwendungen zu erheben oder Ansprüche geltend zu machen hat. Jedem von dem Kanalbau betroffenen Grundeigentümer stand grundsätzlich eine Entschädigung für die Enteignung des Grund und Bodens zu. Schwierig wurden die Entscheidungen im Detail, wenn z. B. durch den Kanalbau nur ein Teil eines Grundstücks in Anspruch genommen wurde, aber das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt wurde, dass das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig genutzt werden konnte. Entschädigungen wurden auch fällig, wenn erst nach der Anlage des Kanals Schäden erkennbar werden würden, wie das z. B. hinsichtlich der Senkung des Grundwasserspiegels durch den relativ tief liegenden Wasserspiegel des Kanals erwartet wurde. Dadurch war eine Ertragsminderung der landwirtschaftlich genutzten Flächen in unmittelbarer oder weiterer Entfernung vom Kanal zu befürchten. Um solche Ernteschäden einschätzen zu können, wurden rechtzeitig über Jahre von einer gemischten Kommission Ernteschätzungen vorgenommen, deren Ergebnisse dann zur Grundlage für Entschädigungszahlungen gemacht wurden. So wurden z. B. 1930 in Dungenbeck Mindererträge bei Zuckerrüben von 10 bis 20 Zentnern pro Morgen, bei Kartoffeln von 30 bis 40 Zentnern pro Morgen festgestellt. Auch wurden in der Feldmark eine Reihe von Brunnen gebohrt, bei denen man den Grundwasserspiegel beobachten konnte. Die Senkung des Grundwasserspiegels führte schließlich zum Austrocknen der Teiche und Brunnen im Dorf. Auch eine 1932 durchgeführte erhebliche Vertiefung der Brunnensohle stellte die Wasserversorgung nicht sicher. Dieses Problem führte zu besonders hartnäckigen Verhandlungen des Dungenbecker Gemeinderats unter Vorsitz von Gemeindevorsteher Wilhelm Kielhorn seit Oktober 1929 mit dem Beauftragten des Regierungspräsidenten, Regierungsbaumeister von Buschmann und dem landwirtschaftlichen Sachverständigen Braband (Drispenstedt). Mitte 1932 kam sogar eine 7-köpfige Kommission der Wasserstraßendirektion Hannover nach Dungenbeck. Die Verhandlungen führten schließlich zu dem Ergebnis, dass hier eine Wasserleitung angelegt und ein neues Wasserwerk gebaut wurde, das 1934 in Betrieb ging und als Vorbild für andere Gemeinden gepriesen wurde. Der Unternehmer war auch verpflichtet, neue Wege und Brücken anzulegen, wenn ein Grundbesitzer durch den Kanalbau den Zugangsweg zu seinem Grundstück verloren hatte. Unbestritten war dabei eine Brücke für die wichtige Straße nach Peine; sie wurde 1930 gebaut. Eine zweite Brücke im Verlauf des Essinghäuser Wegs wurde nach intensiven Verhandlungen ebenfalls genehmigt. Eine Brücke im Verlauf des Wittmerswegs wurde allerdings trotz berechtigter Einsprüche

abgelehnt mit der Begründung, dass die beiden vorgesehenen Brücken für die Landwirte ausreichen würden, um ihre nördlich des Kanals liegenden Ländereien zu erreichen. Es ist verständlich, dass die Landwirte darüber besonders enttäuscht waren, weil sie künftig zum Teil erhebliche Umwege in Kauf nehmen mussten. Doch gab es wenigstens eine Umwegeentschädigung.

### **16.5 Dungenbeck bekommt eine "Badeanstalt"**

Nachdem der Kanal im Bereich Dungenbeck 1931 fertiggestellt war, richtete der Dungenbecker Turnverein dort, wo der Wittmersweg den Kanal erreicht, einen Badeplatz ein, der insbesondere von der Dorfjugend begeistert aufgenommen wurde. Viele Schulkinder haben hier das Schwimmen gelernt. Erwin Niemann erzählt: "Der Kanal war für uns ein Ereignis, denn es gab jetzt die Möglichkeit zum Baden. Viele konnten ja noch nicht schwimmen, und für mich war es ein besonderes Ereignis, als ich zum ersten Mal durch den Kanal geschwommen bin." Heinrich Peyers hat aus seiner Schulzeit berichtet und an Lehrer Gustav Winkelmann erinnert: "Er hat auch dazu beigetragen, dass jeder Schüler in Dungenbeck damals das Schwimmen gelernt hat. Der Kanal war gerade gebaut. Wir sind dann von der Schule aus immer zur Peiner Kanalbadeanstalt gegangen. Er hatte die fixe Idee, dass jeder sich eine Bolschendose besorgen musste. Dort wurden dann zwei Ösen angeschweißt, ein Riemen durchgezogen und um die Brust gebunden und dann lagen wir genau richtig im Wasser. Das dauerte etwa acht Wochen, und dann konnten alle Schulkinder schwimmen."

Es kam auch zu Unglücksfällen. So ist hier am 6. Juli 1946 Hermann Kielhorn, der Vater von Rainer Kielhorn, ertrunken.

### **16.6 Der Ausbau des Mittellandkanals um 1979**

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig (Neubauamt für den Mittellandkanal) baute bis 1979 das hiesige Teilstück ab Zweigkanal Salzgitter bis zum Peiner Hafen aus und anschließend den weiteren Abschnitt bis nach Hannover. Dabei wurde auch der Fuhsedüker durch einen Beton-Neubau ersetzt. Die Absicht war, durch die Verbreiterung des Kanals von 34 auf 42 m den Verkehr mit den wesentlich größeren Europa-Schiffen mit 1.500 Tonnen Ladekapazität zu ermöglichen; heute fassen die Schiffe sogar 2.100 Tonnen. Der Kanal wurde mit Rechteckprofilen gespundet (Unterwasserverspundung), weil man sonst mehr Gelände für den Ausbau benötigt hätte (z.B. den Woltorfer Friedhof). Für die wildlebenden Tiere wurden in Abständen von 250 m zu beiden Seiten des Kanals Wildausstiege angelegt. Steigleitern in der Spundwand dienen zur Rettung von Menschen.