

# Inhalt

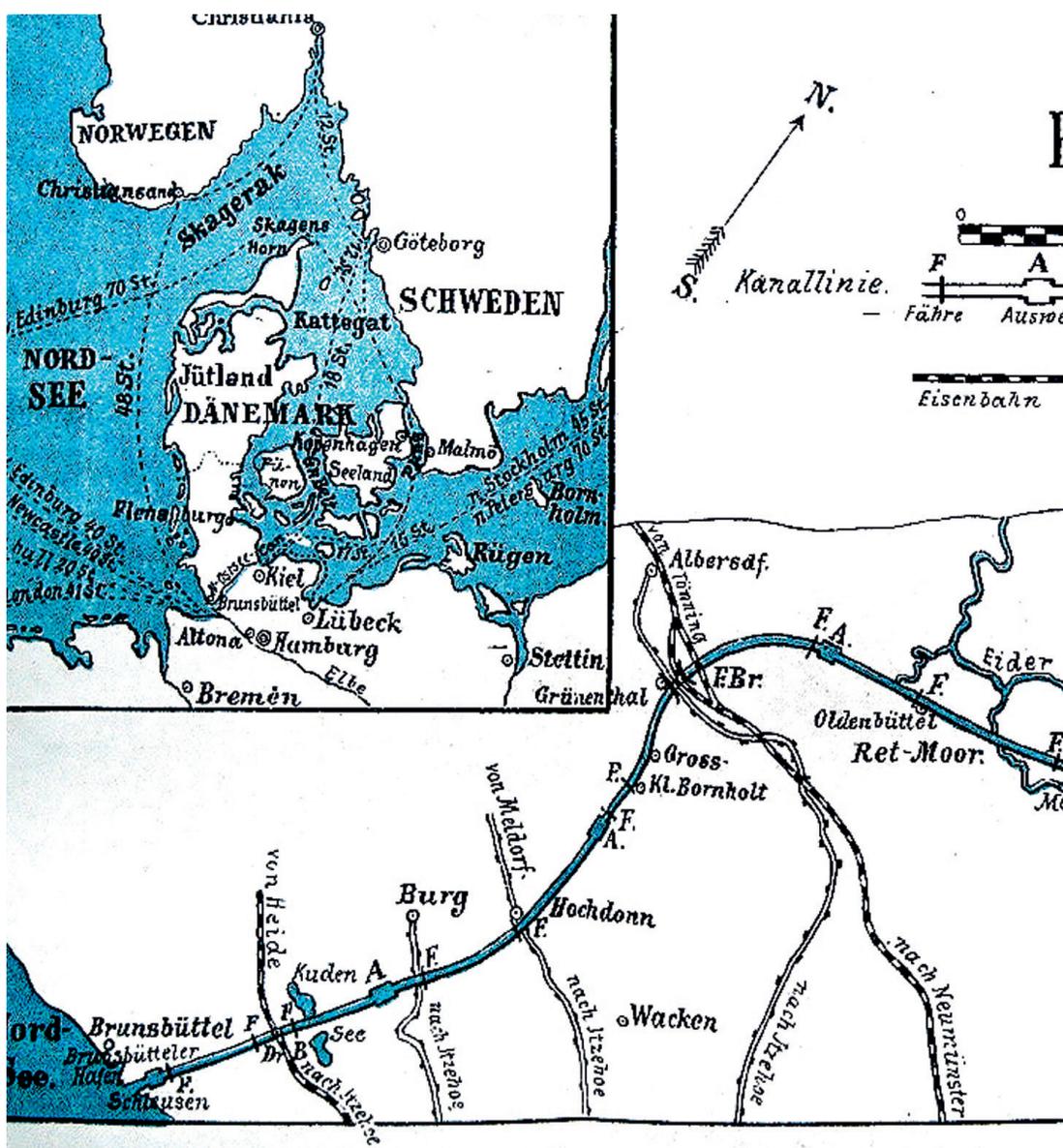
<b>Einleitung</b> .....	11
<b>Vorgeschichten</b> .....	19
Zwischen den Meeren .....	22
Der deutsche Kanal .....	43
<b>Exkurs: Anfänge</b> .....	71
Hammerschläge, Spatenstiche, Grundsteinversenkungen .....	71
Naturen des Wandels .....	76
<b>Das große Graben</b> .....	83
Vorarbeiten .....	84
Die aufsässigen Elemente .....	87
Harmonie? Sozialpolitik beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals .....	106
»Im Sturmesbrausen« – ein Roman vom Nord-Ostsee-Kanal .....	124
Technik .....	130
<b>Ein Fest, kein Frieden</b> .....	143
Das Friedensfest .....	145
... das keines war .....	156
»verkneipt, vertantz und verpulvert« .....	170
Das schwimmende Pressezentrum .....	180
Une Sauce à la Kiel .....	188
<b>Der große Graben</b> .....	199
Neue Handelsräume .....	201
Neue militärische Räume .....	219
Kanalerweiterung 1907–1914: Der Graben bricht Gräben auf .....	232
Geteiltes Land, geteilter Fluss .....	242
<b>Schluss</b> .....	269
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	275



## Danksagung

»Die Zeit der Doktorarbeit, das ist eine wirklich schöne Zeit. Machen Sie sich nichts vor, Herr Heine, mit ein, zwei schweren Lebenskrise müssen Sie auf jeden Fall rechnen. Aber am Ende lohnt es sich.« Andreas Helmedachs Prophezeiung hat sich als richtig erwiesen und ich danke ihm dafür, dass er mir mit viel Realismus Mut gemacht hat, das Wagnis Dissertation zu beginnen. Danken möchte ich auch dem Historischen Seminar der TU Braunschweig. Herbert Mehrrens, Ute Daniel und Bettina Wahrig standen immer mit Zeit und Rat bereit. Am wichtigsten war mir unser Doktorandenbüro, wo sowohl völlig abseitige als auch ganz konkrete Probleme erschöpfend und kontrovers diskutiert wurden, wo ich mich wunderbar von der Arbeit ablenken, aber auch wunderbar auf die Arbeit konzentrieren konnte. Ohne meine Schicksalsgenossen Christian Götter, Andreas Eberhardt und Ebbo Schröder wäre das wohl niemals was geworden. Danken muss ich außerdem Bernadette Descharmes, Martina Hohls, Dennis Frank, Christine Etteldorf, Sonja Petersen und Thomas Schuetz für ihre Anmerkungen. Schließlich gilt mein Dank noch der finanziellen Unterstützung der TU Braunschweig (Zukunftsfonds), die mir einige Monate sorgenloses Forschen ermöglichte, als auch dem Verein der Freunde des Historischen Instituts der Universität Stuttgart, der die Publikation großzügig bezuschusst hat. Schließlich muss ich meiner Familie danken. Ohne euch hätte ich es sicher nicht geschafft, durchzuhalten. Für eure Geduld und Hilfe bin ich sehr dankbar.

Eike-Christian Heine, Stuttgart, Dezember 2014

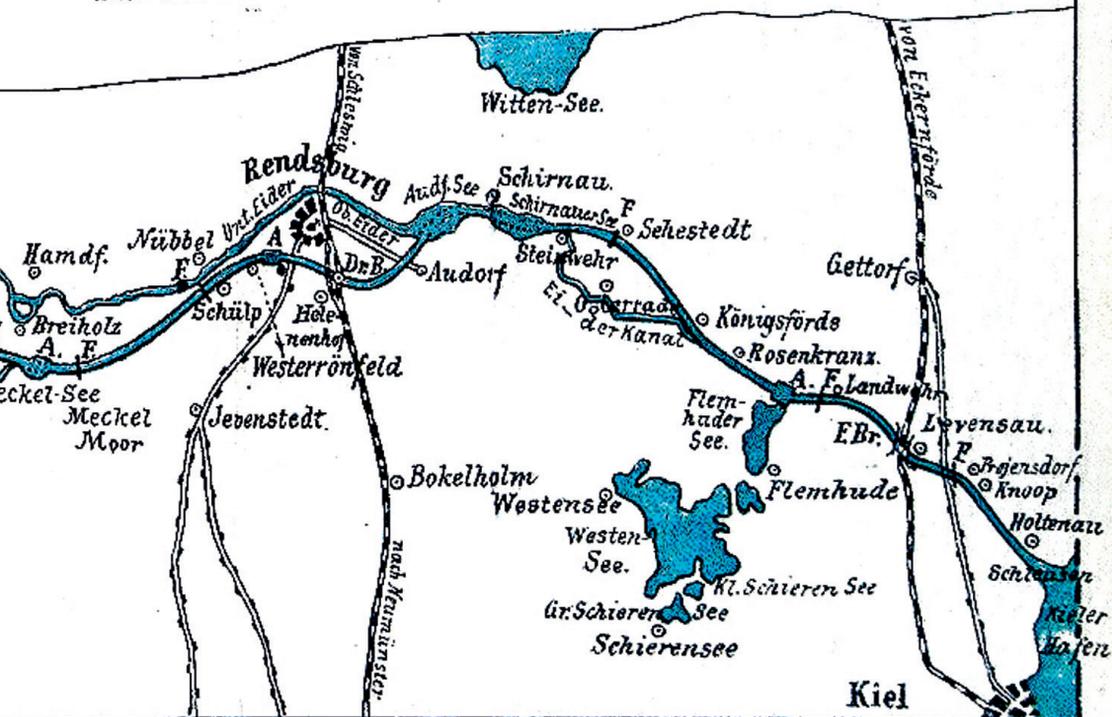


Karte des Nord-Ostsee-Kanals, 1895.

# Kaiser Wilhelm-Kanal.

1:400,000.

10 20 30 Klm.



Gezeichnet v. Bulius

(1895)



## Einleitung

*Die Geschichte eines Gegenstandes ist der Wandel seiner Bedeutungen in der Zeit.*<sup>1</sup> Der Satz dient der vorliegenden Arbeit als methodische Richtschnur, um die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals zu erzählen. Dazu gilt es zunächst eine Reihe von Erläuterungen zu geben, bevor das weitere Vorgehen geklärt wird.

Die Reflexion über die »Bedeutungen« eines Gegenstandes zeigt an, dass diese Arbeit sich als eine kulturwissenschaftliche versteht. Grundlegend ist dabei die Überzeugung, dass man nur »begreifen, beschreiben und erklären« kann, wenn, wie Ute Daniel betont, »die Bedeutungen, Wahrnehmungsweisen und Sinnstiftungen der zeitgenössischen Menschen in das Verstehen, Beschreiben und Erklären« mit einbezogen werden.<sup>2</sup> Der Plural weist darauf hin, dass ein Gegenstand unterschiedlich gedeutet wird, Entwickler, Arbeiter oder Nutzer also mit einem Artefakt ganz verschiedene Praktiken und Diskurse verbinden.<sup>3</sup> Es geht folglich sowohl um diskursive als auch um performative Wirklichkeitskonstruktionen. Für die historische Auseinandersetzung resultiert das in vielfältigen Perspektivierungen, die ein »Durchlässigwerden von Disziplinengrenzen« zur Folge haben, wie Aleida Assmann schreibt.<sup>4</sup>

Der Begriff des »Gegenstandes« schließt unmittelbar daran an. Denn dieser ist nicht einfach da, er ist nicht einfach verfügbar, sondern er muss begrifflich erschlossen werden. Die Tatsache, dass irgendein Ding materiell existiert, hilft nicht: So wie verschiedene Nutzer einem Objekt andere Bedeutungen geben, so verlangt auch die Arbeit des Historikers einen Aneignungsprozess. Der jewei-

---

1 Ich bin zwar der Meinung, dass ich diesen Satz schon einmal irgendwo gelesen habe, kann mich aber beim besten Willen nicht erinnern wo. Über Hinweise bin ich dankbar. Wichtige Impulse stammen in jedem Fall aus einem Aufsatz von Herbert Mehrrens, in dem er viele historisch heterogene Bedeutungen eines Hügels in Braunschweig herausarbeitet und darüber reflektiert, was das für das Erzählen von Geschichte bedeutet: Berg-Werk der Geschichte, Versuch über den Braunschweiger Nußberg, in: Wenk, Silke (Hg.), Erinnerungsorte aus Beton, Bunker in Städten und Landschaften, Berlin 2001, S. 129–146.

2 Daniel, Ute: Kompendium Kulturgeschichte. Theorien, Praxis, Schlüsselwörter, Frankfurt a. M. 2004, S. 17.

3 Dass diese keine Gegensätze bilden, argumentiert etwa Reckwitz, Andreas: Praktiken und Diskurse, Eine sozialtheoretische und methodologische Relation, in: Kalthoff, Herbert, Stefan Hirschauer, Gesa Lindemann (Hg.): Theoretische Empirie, Frankfurt a. M. 2008, S. 188–209.

4 Assmann, Aleida: Einführung in die Kulturwissenschaft. Grundbegriffe, Themen, Fragestellungen, Berlin 2006, S. 14.

lige Gegenstand kulturwissenschaftlicher Geschichtsschreibung wird erst in der Auseinandersetzung mit den vorhandenen Erzählungen über das Artefakt, mit historischen Quellen und mit geschichtswissenschaftlichen Konzeptionen und Debatten hergestellt. Den Zeichencharakter der Gegenstände zu betonen heißt auch, dass die historische Analyse zu einer Geschichte der Bedeutungen wird, die »gesellschaftlichen Gebrauch« analysiert, »der zu der reinen Materie hinzutritt«.<sup>5</sup> So geht es nicht um eine Aufzählung verschiedener Sinngebungen, sondern um eigene Interpretationen, die Quellen und Historiographie ordnen und ihnen Sinn geben. Marc Bloch kommentiert das Verhältnis von zeitgenössischen Deutungen und Fragestellungen an die Geschichte mit den Worten, dass wir zwar »dazu verurteilt [sind], die Vergangenheit ausschließlich durch jene Spuren hindurch kennenzulernen, die sie uns hinterlassen hat«. Doch gleichzeitig bietet der »Beruf des Historikers« auch die Chance, dass »uns manchmal gelingt, viel mehr über die Vergangenheit in Erfahrung zu bringen, als sie uns selbst mitzuteilen für gut hielt«.<sup>6</sup> Bei allen Spezifika technischer Großprojekte, diese generellen Bemerkungen stellen die Arbeit zudem in den weiteren Kontext von »Dinggeschichten«, der Historiographie von technischen Artefakten, Gebrauchs- und Konsumgütern.<sup>7</sup>

Hier folgen drei Begriffe, die eng miteinander verknüpft sind: »Geschichte«, »Wandel« und »Zeit«. Das Wort »Geschichte« weist darauf hin, dass etwas erzählt wird, dass es um eine Praxis geht, die aktiv ein Verhältnis zwischen der Überlieferung historischer Vorgänge zu einem Text herstellt. Thomas Nipperdey formuliert das prägnant: »Die Geschichte hat es mit den Geschichten zu tun, und die Aufgabe des Historikers ist es, auch und wieder, Geschichte zu erzählen.«<sup>8</sup> Entscheidend ist vor allem, dass eine vielschichtige Wirklichkeit in eine lineare Form gebracht wird: »Erzählte Geschichte hat, anders als die Wirklichkeit sonst, einen deutlichen Anfang und dann ein Ende, zwischen beiden verläuft sie.«<sup>9</sup> »Zeit« und »Wandel« sind zentrale Kategorien, die »das Prozeßhafte der modernen Geschichte« deutlich machen, »deren Ende unabsehbar ist«.<sup>10</sup> Zeit ist dabei in kulturwissenschaftlicher Perspektive kein rein physikalisches Phänomen, sondern selbst kulturell gemacht, ist Orientierungsgröße und Sinnträger.<sup>11</sup> Zeitlicher Wandel, in der Funktion des

5 Barthes, Roland: *Mythen des Alltags*, Frankfurt a. M. 1964, S. 86.

6 Bloch, Marc: *Apologie der Geschichte oder der Beruf des Historikers*, Stuttgart 1974, S. 78f.

7 Exemplarisch: Ortlepp, Anke, Christoph Ribbat (Hg.): *Mit den Dingen leben, Zur Geschichte der Alltagsgegenstände*, Stuttgart 2010; Gößwald, Udo: *Die Erbschaft der Dinge, Eine Studie zur subjektiven Bedeutung von Dingen der materiellen Kultur*, Berlin 2011; Selle, Gert: *Design im Alltag, Vom Thonetstuhl zum Mikrochip*, Frankfurt a. M. 2007.

8 Nipperdey, Thomas: *Machtstaat vor der Demokratie, 1866–1918*, München 1993, S. 11.

9 Ebd.

10 Koselleck, Reinhart: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeit*, Frankfurt a. M. 2006, S. 59.

11 Assmann, Kulturwissenschaft, S. 121.

Fortschritts oft emphatisch und affirmativ gefasst, soll hier in erster Linie als Offenheit gedeutet werden, die, wie Reinhart Koselleck betont, das Verhältnis der historischen Akteure zu ihrer Gegenwart und ihrer Zukunft kennzeichnet: »Weil sich die Zukunft der modernen Geschichte ins Unbekannte öffnet, wird sie planbar, – und sie muß geplant werden.«<sup>12</sup> Wandel kommt auch zustande, weil sich die »Differenz zwischen Erfahrung und Erwartung« in der Neuzeit »zunehmend vergrößerte«.<sup>13</sup> Für die Geschichtsschreibung ergibt sich daraus zuallererst, die Offenheit und den Wandel in den von ihr erzählten Geschichten zu betonen.

Für die Historiographie insgesamt, aber auch für die Technikgeschichte, ist die Hinterfragung und Relativierung der Erzählung vom Fortschritt oft eine Selbstverständlichkeit,<sup>14</sup> die jedoch, wie Jens Ivo Engels zu Recht beklagt, für die Geschichte von Infrastrukturen in der Breite nicht aufzufinden ist. Diese werden weiterhin zu oft als »Agenten linearer Prozesse des Zuwachses [...] von Wohlstand, Kommunikation und [...] von europäischer Integration«<sup>15</sup> beschrieben. In gewisser Weise ist diese positive Deutung im Anachronismus des Begriffs Infrastruktur angelegt. Ursprünglich stammt er aus der Sprache von Ingenieuren in den 1870er Jahren, die damit den Unterbau einer Eisenbahntrasse bezeichneten. Er wurde jedoch zur Metapher für die materiellen, technischen oder organisatorischen Voraussetzungen, die es braucht, unsere moderne Welt am Laufen zu halten. Ab 1960 hatte sich diese facettenreiche Bedeutung durchgesetzt. »Infrastrukturen«, so stellt Dirk von Laak fest, »wurden ein wesentliches Bindeglied zwischen Natur und menschlicher Zivilisation, zwischen Krieg und Frieden, zwischen Herrschaft und Alltag, Armut und Reichtum sowie zwischen Staat und Wirtschaft«.<sup>16</sup> Vor diesem Hintergrund gilt es zu fordern, dass eine Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals keine Erfolgsstory von steigender Geschwindigkeit und wachsendem Austausch werden darf.

Dieser Text widmet sich einem – obwohl das natürlich bei einem Kanal schon ein Widerspruch in sich ist – scheinbar trocken und theoretisch wenig fordernd wirkenden Gegenstand: der Entstehung und den Auswirkungen eines Stücks Infrastruktur im späten 19. Jahrhundert. Der Nord-Ostsee-Kanal

---

<sup>12</sup> Koselleck, *Vergangene Zukunft*, S. 61.

<sup>13</sup> Ebd., S. 369.

<sup>14</sup> Vgl. Laak, Dirk von: *Weißer Elefant, Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1999, S. 12.

<sup>15</sup> Engels, Jens Ivo: *Machtfragen, Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte*, in: *Neue Politische Literatur* 55 (2010), S. 51–70, S. 52f. Engels entwickelt daraus die Forderung, dass »eine systematische Konzeption des Verhältnisses zwischen Macht und Infrastrukturen« nötig sei.

<sup>16</sup> Laak, Dirk von: *Imperiale Infrastruktur, deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, Paderborn u. a. 2004, S. 10.

ist eines jener großen Projekte, die während der Industrialisierungsphase in mehreren europäischen und außereuropäischen Ländern verwirklicht wurden und einen wesentlichen Beitrag nicht nur zur Entfaltung moderner Mobilität und großräumiger Märkte, sondern auch zum Ausbau staatlicher Macht leisteten.<sup>17</sup> Diese historischen Narrative sind bekannt, und wir brauchen die von ihnen angebotenen Erzählungen, um uns in einer verwirrenden Welt voller unzusammenhängender Fakten zurechtzufinden, um Geschichte zu verstehen und um, wie Theodor Lessing es so plakativ auf den Punkt gebracht hat, dem Sinnlosen einen Sinn zu geben.<sup>18</sup> Wird ein Objekt wie der Nord-Ostsee-Kanal in den Mittelpunkt gerückt, produziert das jedoch eine spezifische Perspektive. Untersuchungsgegenstände sprechen zwar nicht selbst, doch ihnen soll, wie es Mieke Bal fordert, in Hinblick auf ihre Komplexität Respekt entgegengebracht werden, »damit sie die Möglichkeit erhalten, die Stoßkraft einer Interpretation zu bremsen, abzulenken und zu komplizieren.«<sup>19</sup> Da dieses Stück technischer Infrastruktur wie alle Dinge ein Zeichen ist, dessen Bedeutungsinhalt von Menschen bestimmt wird, wird hier danach gefragt, was die ganz verschiedenen Akteure taten und niederschrieben, als sie den Kanal planten, mit ihrer Muskelkraft ausgruben, ihn bereisten oder über ihn nachdachten. Hier wird über einen Prozess geschrieben, der seine oftmals widersprüchlichen Bedeutungen ständig erzeugt und der viel weniger ein festes Stück Materie ist, das wir noch heute besichtigen können, als ein Verlauf, ein Moment in einem als Fluss zu verstehenden Ablauf.

Zunächst die wichtigsten Eckdaten zum hier untersuchten Gegenstand: Der Nord-Ostsee-Kanal wurde zwischen 1886 und 1895 gebaut. Er ist 98,65 Kilometer lang und hatte bei seiner Fertigstellung eine durchschnittlich Breite von 65 Metern am Wasserspiegel und 20 Metern an der Sohle sowie eine Tiefe von 9 Metern.<sup>20</sup> Zwei Schleusenbecken im Westen an der Elbe bei Brunsbüttel und zwei Schleusenbecken bei Holtenau in der Kieler Bucht verbinden ihn mit den angrenzenden Meeren. Jedes der vier Becken ist 150 Meter lang, 25 Meter breit und 9,8 Meter tief.<sup>21</sup> 1907 wurde eine deutliche Erweiterung des Kanals begonnen, die kurz vor Kriegsbeginn 1914 abgeschlossen wurde. Im Zuge dieses Ausbaus wurden auch neue und deutlich größere Schleusen ge-

17 Vgl. Laak, *Weißer Elefant*, S. 7–12. Im Kontext von großen Infrastrukturprojekten hat auch die Arbeitsgruppe »Tensions of Europe« im letzten Jahrzehnt eine ganze Reihe Arbeiten vorgelegt, vgl. etwa Leuten, Erik van der, Arne Kaijser (Hg.): *Networking Europe, Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*, Sagamore Beach 2006. Aus diesem Umfeld kommen auch kulturwissenschaftliche Arbeiten aus dem Konnex von Infrastrukturen und Nationalismus: Schueler, Judith: *Materialising Identity, The Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*, Amsterdam 2008.

18 Lessing, Theodor: *Geschichte als Sinngebung des Sinnlosen*, München 1919.

19 Bal, Mieke: *Kulturanalyse*, Frankfurt a. M. 2002, S. 18.

20 Beseke, Carl: *Der Nord-Ostsee-Kanal, Entstehungsgeschichte, Bau, Bedeutung*, Kiel 1893, S. 14.

21 Ebd., S. 88.

baut. Insgesamt war der Kanal eines der teuersten Projekte, die das Deutsche Reich je realisiert hat. Bau, Erweiterung und Unterhalt des Kanals haben das Kaiserreich weit mehr als 400 Millionen Mark gekostet. Zum Vergleich sei die Flottennovelle von 1900 genannt, die den Haushalt jährlich mit rund 300 Millionen Mark belastete. Bis heute wird der Kanal erweitert und den Bedürfnissen der Schifffahrt angepasst. Nach dem Ersten Weltkrieg hat die Wasserstraße nie wieder die Bedeutung erreicht, die sie zuvor zeitweise hatte. Nach hundert Jahren Betrieb brachten die Kanalschleusen es wegen technischer Schwierigkeiten im Herbst 2013 kurzzeitig noch einmal auch in die überregionalen Medien. Das war jedoch eine Ausnahme, heute ist das Bauwerk vor allem für den Bremer und Hamburger Ostseehandel wichtig, ist ein Standortfaktor der regionalen Wirtschaft, prägt den Alltag seiner Anwohner und ist Attraktion für Reisende nach Norden, die von hohen Brücken Hochseeschiffe durchs platte Binnenland fahren sehen.

Hier sind einige kurze Anmerkungen zur Begrifflichkeit notwendig. Außer wenn aus Quellen zitiert wird, werden im Folgenden die Bezeichnungen »Eiderkanal« und Nord-Ostsee-Kanal verwendet. Ersterer erhielt diesen Namen erst 1853, vorher wurde er als Schleswig-Holsteinischer-Kanal bezeichnet. Der Name Nord-Ostsee-Kanal taucht ab 1848 regelmäßig auf. »Kaiser-Wilhelm-Kanal« wurde das Bauwerk bei seiner Einweihung im Jahr 1895 offiziell benannt. Der Name sollte an Kaiser Wilhelm I. erinnern. Nach dem Kaiser der Reichsgründung erhielten eine Reihe Institutionen ihren Namen, heute trägt ihn etwa noch die Wilhelms-Universität in Münster.<sup>22</sup> In der Weimarer Zeit war die Namensgebung umstritten, im »Dritten Reich« hatte sich erneut Kaiser-Wilhelm-Kanal durchgesetzt. Erst mit Gründung der Bundesrepublik erhielt der Kanal den Namen, den er während der Planungen hatte und der auch während des Kaiserreichs immer wieder Verwendung fand: Nord-Ostsee-Kanal.<sup>23</sup> In der internationalen Schifffahrt behielt er seit der Eröffnung seinen Namen »Kiel Canal« bei.

Im ersten Kapitel dieser Arbeit wird die Vorgeschichte zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals bis zum Beschluss Preußens und des Deutschen Reichs am Jahreswechsel 1885/1886 erzählt. Ausgangspunkt ist eine Kritik an bisherigen Konzeptionen, und nachdem verschiedene Möglichkeiten erörtert werden, wo eine Geschichte der Wasserstraße beginnt, werden mit Verweis auf Kosellecks Begriff der »Sattelzeit« die Planungen zum Eiderkanal ab den 1760er Jahren als Startpunkt gewählt. Es folgt eine Analyse der Debatten um Eisenbahnen und Chausseen in Schleswig-Holstein. Anschließend werden verschiedene

---

22 König, Wolfgang: Wilhelm II. und die Moderne, Der Kaiser in der technisch-industriellen Welt, Paderborn u. a. 2007, S. 85.

23 Unterlagen zur Umbenennung des Kaiserlichen Kanalamtes in Reichskanalamt aus dem März 1919 finden sich in BA/R/3101/7584.

Episoden der Planung eines Nord-Ostsee-Kanals bis zum Beschluss von Regierung und Parlamenten zum Bau vorgestellt. In diesem Kapitel ist der Kanal materiell noch nicht existent. Hier werden Geschichten erzählt, die zur Realisierung des Kanals führten, ihn innerhalb einer regionalen Verkehrsgeschichte einordnen und verständlich machen. Am Ende wird deutlich werden, dass der Bau des Kanals nicht in ein oder zwei Gründen zu sehen ist, sondern dass die Vorgeschichte eine heterogene Begründung dafür liefert, warum das Kanalprojekt in Angriff genommen wurde. Von zentraler Bedeutung ist in diesem ersten Abschnitt, wie auch im weiteren Verlauf der Arbeit, der Begriff »Natur«, auf den die Zeitgenossen sich immer wieder bezogen.

Nach einem knappen Exkurs, in dem Miniaturen unterschiedliche Erwartungen an den mit Erdarbeitern und Dampfbaggern aufziehenden Wandel skizzieren, beginnt das zweite Kapitel. Es beschäftigt sich mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals zwischen 1886 und 1895 und setzt sich erneut von bisherigen Erzählungen ab. Die Herausforderungen werden vorgestellt, die das Graben eines 100 Kilometer langen Kanals durch die Landschaft Schleswig-Holsteins bereitete. Die öffentliche Wahrnehmung räumte den eingesetzten Techniken viel Platz ein. Der faszinierte Blick auf die Maschinen und die Baustelle gab erneut Anlass, das Verhältnis von Mensch, Technik und Natur zu diskutieren. Im Mittelpunkt der zeitgenössischen Aufmerksamkeit stand jedoch etwas anderes. Versorgung und Unterbringung der Arbeiter wurden als Beweis dafür angesehen, dass die Stabilisierung der Klassengesellschaft durch Sozialpolitik gelingen könne. Herrschaftsansprüche fanden sich etwa in der räumlichen Ordnung der Arbeiterbaracken repräsentiert, was mit dazu beigetragen haben dürfte, dass die Arbeiter selbst ihre Unterkünfte nicht sehr schätzten.

Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit den Ereignissen des Frühsommers 1895, als der Kanal mit großen und prachtvollen Festen in Hamburg und Kiel sowie einer Parade von internationalen Kriegsschiffen eröffnet und zu einem globalen Medienereignis wurde. In den Wochen vor der Feier war der Nord-Ostsee-Kanal auf den Titelseiten der internationalen Presse. Doch während er ein »Weltstar« war, sprach kaum jemand über ihn. Seine Bedeutung bestand in erster Linie darin, Anlass gegeben zu haben, die Kultur der Flottenbegeisterung, das deutsch-französische Verhältnis und die Rolle der Medien zu thematisieren und Kritik am Kaiser zu üben. Erneut sind die Bedeutungszuschreibungen an den Kanal heterogen und die Diskurse, in denen über den Kanal gesprochen wurde, vielfältig.

In den ersten drei Kapiteln wird zunächst die Einordnung des Nord-Ostsee-Kanals in die regionale Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins geleistet und der Bedeutungswandel des Projekts bis 1895 verfolgt. Kapitel vier knüpft an die Analyse dieser Bedeutungen an, geht jedoch auch darüber hinaus. Im

Mittelpunkt steht die Feststellung, dass Infrastrukturprojekte immer verbinden und trennen. Kanäle oder auch Autobahnen schaffen zwar neue Verbindungen zwischen Städten, Regionen oder größeren Räumen, trennen jedoch zugleich auch eine vorher zusammenhängende Landschaft; Verbesserungen einer Verbindung können auch Verschlechterungen mit sich bringen. Eine – mit den Worten Jens Ivo Engels – »affirmative Infrastrukturgeschichte« des linearen Fortschritts blendet diese neuen Trennungen aus<sup>24</sup> und doch prägt bislang genau diese Perspektive die Historiographie des Nord-Ostsee-Kanals. Das vierte Kapitel widmet sich zunächst den widersprüchlichen Auswirkungen des Kanals auf wirtschaftliche und militärische Räume, bevor der Erweiterungsbau analysiert wird. Abschließend werden die Folgen des Kanals für seine direkte Nachbarschaft vorgestellt. Hier werden die umweltgeschichtlichen Auswirkungen des Kanalbaus thematisiert, die in den gravierenden Folgen für die Eider am deutlichsten werden.

Als Grundlage für diese facettenreiche Geschichte eines Stückes technischer Infrastruktur wurde eine möglichst breite Quellenbasis angestrebt. Reisebeschreibungen, Romane, Streitschriften, Tages- und Wochenpresse sowie andere gedruckte Quellen finden ebenso wie eine Vielzahl von Archivalien Berücksichtigung. Ergebnis ist keine lineare Erzählung, sondern eine, die den Untersuchungsgegenstand durch die ihn deutenden Diskurse in jeweils angemessenen Zeitschichten versteht, die ihre eigenen »Sinnhorizonte« entwerfen.<sup>25</sup> Ich sehe meine Arbeitsweise als eine Kulturgeschichte, das machen die ersten Absätze klar, aber es gibt darüber hinaus keinen dominanten theoretischen Zugang. Die angestrebte Multiperspektivität erfordert ein für jeden Abschnitt angebrachtes theoriegeleitetes Vorgehen und bedient sich unterschiedlicher historiographischer Konzepte der Politik-, Sozial-, Verkehrs-, Medien-, Technik- oder Umweltgeschichte. Man könnte das als Eklektizismus kritisieren, aber wie etwa Bruno Latour anhand der Lektüre einer Zeitung klar macht, ist nicht von vornherein klar, ob die Dinge nun der Politik, der Wirtschaft, dem Feuilleton oder womöglich allem zugleich zuzuordnen sind. Tatsächlich liegen sie fast immer quer zu diesen großen Kategorien,<sup>26</sup> entsprechend flexibel gilt es auf die einzelnen Herausforderungen zu reagieren. Lutz Raphael macht deutlich, dass das zumindest implizit ein keineswegs ungewöhnlicher Erklärungsansatz der Geschichtswissenschaft ist, um »den beiden Grundoperationen unseres Faches, dem Erklären und dem Verstehen« historischen

---

24 David Blackbourns Studie über den Wasserbau in Deutschland zeigt exemplarisch, wie fruchtbar diese Berücksichtigung des Wandels sein kann. Die alten zerstörten und die neu geschaffenen Welten geben einen Eindruck von historischen Veränderungen: *The Conquest of Nature, Water, Landscape and the Making of modern Germany*, London 2006.

25 Assmann, Aleida: *Zeit und Tradition. Kulturelle Strategien der Dauer*, Wien 1999, S. 4.

26 Latour, Bruno: *Wir sind nie modern gewesen, Versuch einer symmetrischen Anthropologie*, Frankfurt a.M. 2008, S. 7ff.

Wandels gerecht zu werden.<sup>27</sup> Die Berücksichtigung von Unschärfe und die Betonung von Offenheit sind schon im Titel der Arbeit angelegt. Es geht neben anderen Themen sowohl um das große Graben, also die Baustelle des Kanals, als auch um den großen Graben, etwa – um einige Beispiele zu nennen – den Kanal als Projekt, als Gegenstand von Erwartungen und Befürchtungen, von Publikationen und Politik, und als folgenreichen Eingriff in eine Landschaft und einen Lebensraum von Menschen, Tieren und Pflanzen.<sup>28</sup>

Aus dem Gesagten ergeben sich drei Feststellungen, die über den untersuchten Einzelfall hinausgehend für die Geschichte technischer Großprojekte kennzeichnend zu sein scheinen. Erstens: Die Geschichte von Infrastrukturprojekten kann vermutlich meistens in einem Spannungsfeld zwischen neuen Verbindungen und neuen Trennungen erzählt werden. Eine Verbesserung auf einem Gebiet wird mit negativen Folgen auf anderen Gebieten erkaufte. Dieser Fokus hilft, der Falle einer linearen Wachstumsgeschichte zu entgehen. Zweitens: Technische Großprojekte wie der Nord-Ostsee-Kanal werfen fast zwangsläufig die Frage des Verhältnisses von Natur, Technik und Menschen auf. Denn über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg verhandeln die Zeitgenossen die unterschiedlichsten Varianten dieses Verhältnisses. Die Tatsache, dass solche Großprojekte immer auch große Eingriffe in ihre Umwelt bedeuten, wirft zudem die Frage nach den umweltgeschichtlichen Folgen von Infrastrukturen auf. Dass diese Frage im Falle des Nord-Ostsee-Kanals eine anachronistische ist – das Problem des Umweltschutzes wurde bei diesem Projekt nicht thematisiert –, ist nicht weiter schlimm. Ganz im Gegenteil, denn diese Feststellung verweist darauf, dass Geschichte zu schreiben bedeutet, aktiv ein Verhältnis zum historischen Untersuchungsgegenstand herzustellen. Und in diesem Sinne verhandeln wir heute mit unseren manchmal evident erscheinenden Begriffen von Umweltschutz und Umweltzerstörung noch immer die Verhältnisse von Natur, Technik und Menschen. Drittens: Die Geschichte eines technischen Projekts als Wandel seiner Bedeutungen in der Zeit zu schreiben heißt, den Gegenstand als einen »Knoten« zu verstehen, »in dem eine Menge konvergierender Merkmale etwa der Sozialstruktur oder der Mentalität miteinander verknüpft sind.«<sup>29</sup> Das eröffnet die Chance – im Sinne von Clifford Geertz – die Netze der Bedeutungen zu verstehen, in denen die Zeitgenossen sich und ihre Gegenstände verstricken.<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Raphael, Lutz: Jenseits von Strukturwandel oder Ereignis? Neuere Sichtweisen und Schwierigkeiten der Historiker im Umgang mit Wandel und Innovation, in: *Historische Anthropologie* 17 (2009), S. 110–120, S. 114.

<sup>28</sup> Ein Beispiel, wenn auch aus der Literatur, das vielfältige historische Dimensionen von Wasserbauprojekten anschaulich macht, ist Swift, Graham: *Waterland*, London 2008.

<sup>29</sup> Bloch, Apologie der Geschichte, S. 50f.

<sup>30</sup> Geertz, Clifford: Dichte Beschreibung, Bemerkung zu einer deutenden Theorie von Kultur, in: ders.: *Dichte Beschreibung, Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*, Frankfurt a.M. 1987, S. 9ff.