

---

# Inhaltsverzeichnis

Geleitwort des Bundesministers für Verkehr . . . . .	5
Vorwort der Herausgeber . . . . .	7

*Manfred Jessen-Klingenberg*

## **Kapitel 1: Erste Vorläufer und Projekte für eine künstliche Wasserverbindung zwischen Nord- und Ostsee vom frühen Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert**

Geographische Voraussetzungen . . . . .	15
Haithabu . . . . .	16
Der Stecknitzkanal . . . . .	17
Voraussetzungen für den erfolgreichen Kanalbau . . . . .	19
Der Alster-Trave-Kanal . . . . .	21
Der Kanalplan Herzog Adolfs von Gottorf . . . . .	24
Das Jahrhundert der Kriege, die Gottorfer Frage und ihre Lösung . . . . .	28

*Manfred Jessen-Klingenberg*

## **Kapitel 2: Der Schleswig-Holsteinische Kanal (Eiderkanal) im 18. und 19. Jahrhundert**

Planungen – Berechnungen – Hoffnungen . . . . .	33
Der Bau des Eiderkanals 1777-1784: Technische, soziale, organisatorische Innovationen und Probleme . . . . .	41
Der fertige Kanal: Euphorischer Anfang, nüchterner Alltag, romantischer Ausgang . . . . .	44

*Hans-Jürgen Teuteberg und Matthias Oelke*

## **Kapitel 3: Politische, militärische und wirtschaftliche Überlegungen über eine neue Nord-Ostsee-Verbindung zwischen der Revolution von 1848 und der Gründung des Norddeutschen Bundes 1868**

Kanalprojekte während der Frankfurter Nationalversammlung und die Bundesflottenpolitik 1848/49 . . . . .	52
Die wachsende wirtschaftliche Bedeutung einer neuen Nord-Ostsee-Verbindung in der Mitte des 19. Jahrhunderts . . . . .	57
Der deutsch-dänische Krieg und die Einbindung der Kanalfrage in Bismarcks Politik . . . . .	61
Staatliche und private Kanalprojekte vor dem Hintergrund der Handelspolitik zwischen 1864 und der Reichsgründung 1871 . . . . .	69

*Hans-Jürgen Teuteberg und Matthias Oelke*

#### **Kapitel 4: Der Nord-Ostsee-Kanal im Licht der nationalen Einigung und in den Debatten des Norddeutschen und Deutschen Reichstages bis zum Erlaß des Kanalgesetzes 1886**

Die Kanaldiskussion in der Zeit des Norddeutschen Bundes . . . . .	87
Neue parlamentarische Initiativen nach der Reichsgründung . . . . .	90
Generalfeldmarschall Helmuth von Moltkes „Totenrede“ 1873 . . . . .	91
Berechnungen über die wirtschaftliche Rentabilität des künftigen Kanalverkehrs durch den Hamburger Schiffsmakler Hermann Dahlström . . . . .	93
Die kommissarischen Beratungen, die offen befürwortende Parteinahme Kaiser Wilhelms I. und die Reaktionen des Militärs 1883-1885 . . . . .	98
Die Debatten über das Gesetz zur Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals und seine Verabschiedung 1886 . . . . .	104

*Ulrich Troitzsch*

#### **Kapitel 5: Die Baugeschichte des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1887-1945**

Entwurf, Bau und erste Betriebsphase 1887-1907 . . . . .	111
Der Aufbau der Kanalbauverwaltung S. 111 – Vorarbeiten und Grundsteinlegung S. 113 – Arbeiter, Unternehmer und Maschinen S. 117 – Erdarbeiten S. 125 – Schleusen- und Hafenanlagen S. 126 – Der Bau der Dreh- und Hochbrücken S. 131 – Beleuchtung und Kommunikationsmittel S. 134	
Die Eröffnung der neuen Wasserstraße im Jahre 1895 . . . . .	135
Der Betrieb des Kanals bis zur ersten Erweiterung . . . . .	138
Die erste Kanalerweiterung 1907-1914 . . . . .	140
Die Denkschrift zur Kanalerweiterung S. 140 – Die Baudurchführung S. 143 – Die neuen Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau S. 145 – Um- und Neubau von Brücken, Hochbauten und anderen Anlagen S. 148 – Die Eröffnung der neuen Schleusen 1914 S. 153	
Vernachlässigung, Erhaltung, Verfall: Der Nord-Ostsee-Kanal zwischen 1914 und 1945 . . . . .	154

*Reinhard Stolz*

#### **Kapitel 6: Die Modernisierung des Kanals nach 1945**

Der schlechte bauliche Zustand des Nord-Ostsee-Kanals bei Kriegsende . . . . .	163
Die Erneuerung der Bau- und Betriebsanlagen ab 1955 . . . . .	163
Gewässerbett und Anlagen des Kanals S. 163 – Schleusentorantriebe S. 164 – Alte Schleusen S. 165 – Neue Schleusen S. 165 – Schleusenleitstände S. 166 – Schiffsfahrtszeichen S. 167	
Anpassung der Anlagen des Querverkehrs . . . . .	169
Allgemeine Entwicklung des Verkehrs S. 169 – Freifahrende Fähren S. 170 – Das heutige Fährkonzept S. 170 – Der Neubau des Fahrzeug- und Fußgängertunnels bei Rendsburg S. 170 – Um- und Neubauten von Hochbrücken S. 171	
Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals . . . . .	172
Das Sicherungsprogramm S. 172 – Die Schäden am Kanalbett S. 172 – Modellversuche zur Ermittlung der Ursachen der Zerstörungen von Uferböschungen S. 173 – Entwicklung des neuen Kanalprofils S. 174 – Formen der neuen Uferbefestigungen S. 175 – Bodenaushub und Bodenablagerung S. 176 – Der Bau neuer Fährlandstellen S. 178 – Umfang und Ablauf der Ausbaumaßnahmen S. 179	
Landschaftspflege und Umweltverträglichkeitsprüfungen . . . . .	179

Von Martina Hinricher

**Kapitel 7: Die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals**

Die neue Schifffahrtsstraße: der Nord-Ostsee-Kanal . . . . . 181  
 Wirtschaft und Verkehr Deutschlands um die Jahrhundertwende S. 181 – Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal im Zeitraum zwischen 1895/96 bis 1905/06 S. 182

Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals aus der Perspektive der modernen Seeschifffahrt . . . . . 184  
 Die Determinanten für den Schiffs- und Güterverkehr S. 184 – Der Schiffs- und Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal 1970-1990 S. 187 – Entwicklungen in Weltwirtschaft und Seeschifffahrt S. 187 – Die Schiffsgrößenentwicklung S. 190 – Die Struktur des Güterverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal S. 196 – Die Herkunfts- und Bestimmungshäfen S. 198

Die Kosten des Kanals bei Trägern und Nutzern . . . . . 198  
 Die Ausgaben zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals S. 199 – Die Kosten der Kanaldurchfahrt bei den Nutzern S. 200 – Die Befahrungsabgaben S. 201 – Weitere Abgaben: Lotsabgabe, Lotsgeld, Kanalsteuereigentgelt, Schleusen- und Schleppentgelte S. 203 – Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Nord-Ostsee-Kanals S. 205

Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für Häfen und Wirtschaft . . . . . 206  
 Die Rolle des Kanals für den Handel S. 208 – Seine Bedeutung für die Häfen an Nord- und Ostsee S. 209 – Der Kanal und die Kanalregion S. 212

Ausblick . . . . . 219  
 Entwicklungen im Skandinavienverkehr und ihre Auswirkungen auf den Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal S. 219 – Denkbare Auswirkungen der deutschen Vereinigung und der Entwicklungen in Osteuropa auf den Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal S. 221 – Auswirkungen veränderter Reedereistrategien auf die Verkehre durch den Nord-Ostsee-Kanal S. 222

Rainer Lagoni

**Kapitel 8: Der Nord-Ostsee-Kanal im Staats- und Völkerrecht**

Einleitung . . . . . 225

Die völkerrechtliche Ausgangslage . . . . . 227  
 Der Kanal als künstliche Wasserstraße S. 227– Interozeanische Kanäle S. 228 – Der Kanal als Teil der inneren Gewässer S. 228 – Kriegs- und Staatsschiffe S. 229

Das Kanalprojekt des Deutschen Reiches . . . . . 229

Der Kanal als nationale Wasserstraße 1895-1920 . . . . . 232

Die Bestimmungen über den Kanal im Versailler Vertrag . . . . . 233

Der „Wimbledon“-Fall und die „Internationalisierung“ des Kanals . . . . . 237  
 Der Streit vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof S. 237 – Die internationalisierte Kanaldurchfahrt S. 241

Die deutsche Erklärung von 1936 und ihre Folgen . . . . . 244  
 Wortlaut, Vorgeschichte, innerstaatliche Wirkung der Note S. 244 – Die Reaktionen des Auslands S. 247 – Völkerrechtliche Beurteilung der Lossagung S. 248 – Die einseitige Durchfahrtsregelung S. 250

Die Entwicklung seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs . . . . . 251  
 Neue Vorstellungen und Vorschläge zur Internationalisierung S. 251 – Der Kanal in der deutschen Rechtsprechung S. 253 – Völkerrechtliche Lehrmeinungen S. 255 – Die Staatenpraxis S. 256 – Weder Friedensvertrag noch Regionalisierung S. 258

Völker- und europarechtliche Durchfahrtsregelungen und Schifffahrtsbestimmungen anstelle der Internationalisierung . . . . . 258  
 Verträge – Gewohnheitsrecht – Die einseitige Regelung von 1936 S. 258 – Das Recht der Europäischen Union S. 261

Zusammenfassung – Einschätzung – Ausblick . . . . . 261

Anhang 1: Britische Antwortnote vom 2. 12. 1936 . . . . .	263
Anhang 2: Französische Antwortnote vom 2. 12. 1936 . . . . .	264

*Georg-Wilhelm Keil und Michael Wempe*

### **Kapitel 9: Kanalrecht und Kanalverwaltung**

Die rechtlichen Grundlagen für den Bau des Nord-Ostsee-Kanals und für seine Erweiterungen . . . . .	277
Der Bau des Kanals 1887-1895 S. 277 – Die erste Erweiterung 1907-1914 S. 280 –	
Die zweite Erweiterung 1939-1942 S. 281 – Das Sicherungsprogramm ab 1965 S. 281 –	
Der Querverkehr über den Nord-Ostsee-Kanal S. 282 – Die Kanalverwaltung S. 283	
Das Verkehrsrecht des Nord-Ostsee-Kanals . . . . .	286
Die Betriebsordnungen S. 286 – Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung S. 287	
Die Verkehrslenkung . . . . .	289

*Ernst Joachim Fürsen*

### **Kapitel 10: Die Kanallotsen**

Zur Entwicklung des Lotswesens in Schleswig-Holstein . . . . .	295
Die Eider-Lotsenbrüderschaft in Tönning S. 295 – Die Laboer Lotsen S. 296 – Die Travelotsen	
S. 297	
Die Lotsen auf dem Nord-Ostsee-Kanal bis 1945 . . . . .	297
Die Rechtsstellung der Lotsen S. 298 – Der Dienstablauf S. 299 – Zustände nach	
dem Ersten Weltkrieg S. 299	
Die Kanallotsen heute . . . . .	302
Die Rechtsverhältnisse nach 1945 S. 302 – Rechtsgrundlagen und Aufgaben S. 302 – Der	
Kanallotse als Seelotse S. 303 – Die Prüfung und Bestallung der Lotsen S. 303 – Die Lotsreviere	
S. 304 – Die Aufgaben der Kanallotsen S. 304 – Der Dienstablauf der Lotsen S. 304 – Die	
Lotsenbrüderschaften S. 306 – Die Bundeslotsenkammer S. 306 – Lotsabgaben und Lotsgelder S. 307 –	
Haftung und Verantwortlichkeit S. 307	
Ausblick . . . . .	308

*Ernst Joachim Fürsen und Gabriele Röhl*

### **Kapitel 11: Die Kanalsteuerer**

Die Entwicklung des Kanalsteuererwesens . . . . .	313
Erste gesetzliche Regelungen S. 314 – Der Verein der Kanalsteuerer seit 1908 S. 316	
Das Recht der Kanalsteuerer . . . . .	317
Die gesetzlichen Grundlagen S. 317 – Das private Vereinsrecht S. 317	
Der rechtliche Status der Kanalsteuerer . . . . .	318
Arbeitnehmer oder Unternehmer? S. 318 – Der Verein der Kanalsteuerer und die	
Kanalverwaltung S. 320 – Das Rechtsverhältnis der Kanalsteuerer zu den	
gesteuerten Schiffen S. 321	
Anhang: Dienstanweisung für die Kanalsteuerer auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal vom 24. März 1900 . . . . .	323

*Friedhelm Krüger-Sprengel*

**Kapitel 12: Die Durchfahrt ausländischer Kriegs- und Staatsschiffe**

Der Wandel der militärischen Interessen . . . . .	329
Die Entwicklung der Durchfahrtsregeln für Kriegsschiffe . . . . .	331
Der Vorrang für deutsche Kriegsschiffe S. 332 – Status und Durchfahrtsregelung nach dem Versailler Vertrag 1919 S. 332 – Die Erneuerung des innerstaatlichen Durchfahrtsregimes S. 334	
Die Durchfahrtspraxis . . . . .	335
Die Benutzung durch ausländische Kriegsschiffe S. 336 – Durchfahrtsgrundsätze S. 336	
Perspektiven für die künftige Nutzung . . . . .	337

*Michael Salewski*

**Kapitel 13: Die militärische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals**

Die Übernahme des Kanals und erste Erfahrungen . . . . .	341
Die große Strategie und der Kaiser-Wilhelm-Kanal . . . . .	345
Kanalerweiterung und Seestrategie . . . . .	351
Höhepunkt und Ende der seestrategischen Bedeutung des Kanals . . . . .	356
Ausblick . . . . .	360

*Reinhard Stewig*

**Kapitel 14: Der Nord-Ostsee-Kanal und seine nähere Umgebung**

Die naturräumlichen Gegebenheiten . . . . .	366
Die kulturräumlichen Verhältnisse . . . . .	379
Entwicklung der Landwirtschaft und des ländlichen Raumes S. 379 – Verkehrsausbau S. 382 – Wachstum der städtischen Siedlungen S. 385	
Abschließende Bewertung . . . . .	390

**Anhang**

Abkürzungen . . . . .	393
Quellen- und Literaturverzeichnis . . . . .	395
Liste der Tabellen und Abbildungen . . . . .	412
Bild- und Kartennachweise . . . . .	416
Die Autoren des Bandes . . . . .	417
Personen- und Sachverzeichnis . . . . .	419