
Infrastruktur, Raum, Deutungsmacht

*Der Nord-Ostsee-Kanal als Handelsroute, Bedrohungs- und
Verteidigungsraum (1895–1955)*

von Christoph Laucht

Am 21. Juni 1895 fand in Holtenau bei Kiel die feierliche Einweihung des Nord-Ostsee-Kanals statt.¹ Neben dem Suez- und dem Panama-Kanal – 1869 bzw. 1914 eröffnet – zählt die künstliche Wasserstraße, welche die Nordsee bei Brunsbüttel in der Elbmündung mit der Ostsee bei Kiel über eine Länge von gut 98 Kilometern verbindet und der Schifffahrt so die Passage durch das Skagerak und das Kattegat erspart, weltweit zu den drei bedeutendsten interozeanischen Kanälen.² Als Teil der Eröffnungszeremonie hielt der Präsident des Deutschen Reichstags Rudolf von Buol-Berenberg eine kurze Ansprache, in der er die Seefahrtsstraße als „ein Unternehmen [...], wie es auf vaterländischem Boden an Großartigkeit der Leistungen, der Technik und der Industrie noch nicht hergestellt“ worden sei, pries. Während ihre Hauptaufgabe darin bestehe, „die nationale Wehrkraft zu stärken und den deutschen Handel und Verkehr zu fördern“, so Buol-Berenberg, diene sie des Weiteren dem internationalen Handel. Anschließend taufte Kaiser Wilhelm II. den Wasserweg zu Ehren seines Großvaters Wilhelm I., in dessen Regentschaft Planung und Baubeginn gefallen waren, auf den Namen Kaiser-Wilhelm-Kanal. Nachdem Wilhelm II. während des Einhämmerns des Schlusssteins einen „Weihespruch“ gespro-

1 Während die offizielle Bezeichnung der Wasserstraße von 1895 bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal lautete und sie in der anglophonen Welt weithin als Kiel Canal bekannt ist, verwendet dieser Artikel – außer bei Direktziten – ihren heutigen amtlichen Namen Nord-Ostsee-Kanal.

2 Zur Kanalgeschichte: *Carl Beseke*, Der Nord-Ostsee-Kanal. Seine Entstehungsgeschichte, sein Bau und seine Bedeutung in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht. Ndr. St. Peter-Ording 1982 [urspr. 1893]; *Carl Loewe* (Hrsg.), Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Fschr. zu seiner Eröffnung am 20., 21. Juni 1895. Berlin 1895; *Waldemar Jensen*, Der Nord-Ostsee-Kanal. Eine Dokumentation zur 75jährigen Wiederkehr der Eröffnung. Herausgegeben von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel. Neumünster 1970; *Rainer Lagoni/Hellmuth St. Seidenfus/Hans-Jürgen Teuteberg* (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal 1895–1995. Fschr. herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Neumünster 1995; *Eike-Christian Heine*, Vom großen Graben. Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Berlin 2015; *Dietrich Duppel/Martin Krieger*, Nord-Ostsee-Kanal. Biografie einer Wasserstraße. Kiel/Hamburg 2020.

chen hatte, ertönte die Kaiserhymne, gefolgt von einem Ehrensalue der beteiligten Kriegsschiffe.³

Neben der Schaffung von Zukunftsvertrauen in Staat, Gesellschaft und Regierung – einer allgemeinen Kernfunktion von Eröffnungsritualen neuer Infrastrukturen⁴ – drang in der von Buol-Berenberg formulierten Hierarchie der primär militärischen und sekundär wirtschaftlichen Nutzungsausrichtung des Kanals stark das reziproke Verhältnis von Infrastruktur und Deutungsmacht durch.⁵ Dass sich beide Interpretationssmuster ab 1895 zudem in konträren Raumdimensionen des Wasserwegs als einem militärischen Bedrohungs- bzw. Verteidigungsraum sowie einer Handelsroute entfalteten, machte ferner aus dieser konzeptionellen Zweier- eine komplexe Dreiecksbeziehung.⁶ Die treibende Kraft hinter diesem Dreiecksverhältnis war der Konkurrenzkampf dieser räumlichen Interpretationsschemata um die Deutungshoheit, der in der Kanalregion wie unter einem Brennglas hervortrat.

Der vorliegende Artikel untersucht deshalb am Beispiel des Nord-Ostsee-Kanals das von der Geschichtswissenschaft bis dato vernachlässigte wechselseitige Verhältnis von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht zwischen 1895 und 1955.⁷ Dabei liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Zeit ab 1943, als Aushandlungsprozesse zwischen den ökonomischen und militärischen Narrativen der Wasserstraße innerhalb dieser reziproken Beziehung offen zutage traten. Im Kern geht es darum, wie die britische Besatzungsmacht, in deren Zone der Kanal ab 1945 lag, diese Interpretationssmuster vor dem Hintergrund der Interaktion von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht zunächst im Zusammenhang mit der Deutschlandfrage und ab

3 Nichtamtliches. Deutsches Reich. Preußen. Berlin, 22. Juni, in: Deutscher Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischer Staats-Anzeiger, Abend-Ausgabe, 22.6.1895, 2.

4 Dirk van Laak, Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur. Frankfurt am Main 2018, 24.

5 Jens Ivo Engels/Gerrit Jasper Schenk, Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen, in: Birte Förster/Martin Bauch (Hrsg.), Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. (HZ, Beih. 8.) München 2015, 22–58, hier 55 f. Allgemein zu Macht und Infrastrukturen: Dirk van Laak, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880–1960. Paderborn 2004.

6 Zu Raumdimensionen von Kanälen: Jens Ivo Engels, Kanalregionen im Frankreich der Sattelzeit. Elemente für die Erforschung der Raumwirkungen von Infrastrukturen, in: Francia 37, 2010, 149–165; Valeska Huber, Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914. Cambridge 2013.

7 Engels/Schenk, Infrastrukturen (wie Anm. 5), 31. Ferner bezieht der Artikel Inspiration aus mikrogeschichtlichen Ansätzen wie bei Jan Rüger, Heligoland. Britain, Germany and the Struggle for the North Sea. Oxford 2017.

1948 im Kontext Nord- und Westeuropas während des frühen Kalten Kriegs neu zu ordnen suchte. Denn Infrastrukturen sind nicht nur das Resultat von Aushandlungsprozessen.⁸ Vielmehr forcieren sie Aushandlungsprozesse bei der Verteilung von Macht.⁹

Die Verschiedenheit der beiden gegensätzlichen Deutungsmuster des Kanals lag historisch in seiner dualen – militärisch-zivilen – Nutzungsausrichtung und der damit verbundenen „Umnutzung“ militärischer Infrastruktur für zivile Zwecke und umgekehrt begründet.¹⁰ Das Narrativ des militärischen Raums basierte zum einen auf einem ökonomischen Fokus auf der Wasserstraße als einem Rüstungsvorhaben.¹¹ Zum anderen fand darin eine nationalstaatlich oder militärisch-strategisch definierte Grundfunktion von Kanälen als Drosselstellen zur Regulierung von Verkehrs- und Handelsströmen Anwendung.¹² Schon das Gesetz über den Bau des Nord-Ostsee-Kanals von 1886 hatte unmissverständlich auf den strategischen Nutzen der Wasserstraße für die Verteidigung des Deutschen Reichs verwiesen.¹³ So ermöglichte der Kanal der Kaiserlichen Marine das Verlegen ihrer Einheiten zwischen Nord- und Ostsee durch deutsches Hoheitsgebiet. Zugleich befand sich mit der Kieler Marinestation der Ostsee einer der beiden Hauptstützpunkte der deutschen Seestreitkräfte an der östlichen Kanaleinfahrt.¹⁴ Insofern diente der Nord-Ostsee-Kanal phasenweise – ähnlich wie der Kanal von Korinth – in erster Linie nationalen Inter-

8 *Laak*, Fluss (wie Anm. 4), 21.

9 *Engels/Schenk*, Infrastrukturen (wie Anm. 5), 24.

10 *Dirk van Laak*, Infra-Strukturgeschichte, in: GG 27, 2001, 367–393, hier 373.

11 Zu militärischen Raumkonzepten: *Christoph Nübel*, Raum in der Militärgeschichte und Gewaltgeschichte. Probleme, Ergebnisse und neue Felder der Forschung, in: Militärgeschichtliche Zs. 73, 2015, 285–308; *Matthew Flintham*, The Shoeburyness Complex. Military Spatial Production and the Problem of the Civilian Body, in: Chris Pearson/Peter Coates/Tim Cole (Eds.), Militarized Landscapes. From Gettysburg to Salisbury Plain. London/New York 2010, 81–94.

12 Zu Drosselstellen: *Huber*, Mobilities (wie Anm. 6), 8. Zu deren militärischen und imperialen Dimensionen: *John Lindsay-Poland*, Emperors in the Jungle. The Hidden History of the U. S. in Panama. (American Encounters/Global Interactions.) Durham/London 2003; *Marko Zejnelovic*, Der „Highway of Nations“. Eine postkoloniale Studie zum Panamakanal als imperiale Infrastruktur. (Mesa Redonda, Bd. 28.) Augsburg 2014.

13 Gesetz, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals. Vom 16. März 1886, Dt. Reichsgesetzblatt 5, 1886, 58–59.

14 *Beseke*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 143 ff.; *Rainer Lagoni*, Der Nord-Ostsee-Kanal im Staats- und Völkerrecht, in: Ders./Seidenfus/Teuteberg (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 225–276, hier 228.

essen.¹⁵ Der Status der Wasserstraße als nationalem Prestigeprojekt kam unter anderem eindrucksvoll in dem sakral anmutenden, nationalistisch-militaristischen Tenor und Ambiente der eingangs beschriebenen ‚Kanalweihe‘ zum Ausdruck. Zusätzlich gestattete der Wasserweg dem Deutschen Reich, sich über eine rein militärisch-strategische Ebene hinaus als Weltmacht zu inszenieren.¹⁶ So geschehen auf der Weltausstellung 1893 in Chicago.¹⁷

Die Verkörperung dieser nationalen Großmachtaspirationen durch den Nord-Ostsee-Kanal bedingte seine bilaterale Funktion als perzipiertem Bedrohungsraum für Großbritannien in den deutsch-britischen Beziehungen.¹⁸ Dabei kam, wie auch in geringerem Maße beim ökonomischen Narrativ, mitunter zusätzlich noch eine krisenbezogene Raumdimension zum Tragen.¹⁹ Von seiner Eröffnung bis über die Zeit des Zweiten Weltkriegs hinaus ermöglichte der Kanal so eine Bündelung britischer Ängste vor Deutschland mit dem Ziel, sie zu verringern oder sogar ganz abzubauen. Damit kam der Wasserstraße eine identitätsstiftende Funktion zu, indem sie britische Werte oder Interessen repräsentierte, die sich fundamental von denen der deutschen Seite unterschieden.²⁰ Aussagen wie jene des Kieler Historikers Otto Be-

15 *Foreign Office* (künftig: FO) *Historical Section*, International Canals. (Peace Handbooks, Vol. 23, No. 150.) London 1920, 1.

16 *Klaus Alberts*, Der Traum vom Nord-Ostsee-Kanal. Nationalsymbol des Deutschen Kaiserreiches. (Sparkassenstiftung Schleswig-Holstein „zeit+geschichte“, Bd. 38.) Heide 2014. Zum Verhältnis von nationaler Identität und Infrastruktur: *Judith Schueler*, Materialising Identity. The Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity. (Technology and European History Series, Vol. 1.) Amsterdam 2008. Zur Rolle von Ingenieurwissenschaften und Kanälen in Diskursen über Nation: *Chandra Mukerji*, Impossible Engineering. Technology and Territoriality on the Canal du Midi. (Princeton Studies in Cultural Sociology.) Princeton, NJ 2009; *Darcy Grimaldo Grigsby*, Colossal. Engineering the Suez Canal, Statue of Liberty, Eiffel Tower, and Panama Canal. Pittsburg, PA/New York 2012.

17 Der Nord-Ostsee-Kanal. Begleitschrift zu dem auf der Weltausstellung in Chicago ausgestellten Reliefplan des Canals. Berlin 1893; Der Nord-Ostsee-Kanal. Die Ostseeschleusen zu Holtenau. Begleitschrift zu dem auf der Weltausstellung in Chicago ausgestellten Modell der Schleusen. Berlin 1893.

18 Dieser Punkt folgt den Gedanken zur „Perzeptibilität“ von Infrastrukturen von *Engels/Schenk*, Infrastrukturen (wie Anm. 5), 50ff. Zum deutsch-britischen Antagonismus: *Jan Rüger*, Revisiting the Anglo-German Antagonism, in: *JModH* 83, 2011, 579–617.

19 *Verena Brinks/Oliver Ibert*, Zur Räumlichkeit von Krisen. Relationalität, Territorialität, Skalarität und Topologien, in: Frank Bösch/Nicole Deitelhoff/Stefan Kroll (Hrsg.), Handbuch Krisenforschung. Wiesbaden 2020, 41–57.

20 *Pierre-Frédéric Weber*, Timor Teutonorum. Angst vor Deutschland seit 1945. Eine europäische Emotion im Wandel. Paderborn 2015, 41 f. Darin ähnelte der Kanal *imaginary landscapes* wie dem Rhein; *Thomas Eitzmüller*, Romantischer Rhein – Eiserner Rhein. Ein Fluss als „imaginary landscape“ der Moderne, in: *HZ* 295, 2012, 390–424, hier 424.

cker, der 1943 die große Aktualität seiner Studie zu Otto von Bismarcks Rolle bei der Umsetzung des Kanalprojekts „[i]n der Zeit eines Weltkampfes gegen die angelsächsische Seetryrannei“ hervorhob, untermauern diese Funktion.²¹

Das militärische Raumverständnis des Nord-Ostsee-Kanals wandelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg grundlegend. Wegen des beginnenden Kalten Kriegs verlagerte sich ab 1948 seine strategische Bedeutung für Großbritannien von einem deutschen Bedrohungs- zu einem Verteidigungsraum gegen einen möglichen sowjetischen Angriff auf Westeuropa. Im Zuge des Aufbaus kollektiver Sicherheitsstrukturen durch den Nordatlantikpakt (NATO) ersetzte in den frühen 1950er Jahren überdies ein multilateral-transatlantischer Rahmen das national-bilaterale Deutungsschema des Kanals.

Demgegenüber repräsentierte der Wasserweg gemäß seiner von Buol-Berenberg postulierten Zweit- bzw. Drittfunktion eine europäische Handelsroute.²² Ähnlich wie Ozeanen und Meeren, denen im neuen grenzüberschreitenden Raumverständnis (*spatial turn*) der Globalgeschichte gemeinhin eine verbindende Funktion zugesprochen wird²³, erleichterte auch der Nord-Ostsee-Kanal als Wirtschaftsinfrastruktur den Fluss (inter-)nationaler Handelsströme.²⁴ Als multilaterale Handelsroute zwischen dem Nordsee- und dem Ostseeraum schuf er Marktzugänge und band den Ostseeraum an den atlantischen Raum an. Bereits 1864 bezeichnete der Publizist Johann Jakob Sturz darum eine Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee als „Deutschlands Doppelpforte zu seinen Meeren und dem Weltmeere“.²⁵ Wenig später schlugen die Reeder August Sartori und Heinrich Hermann Dahlström in dieselbe Ker-

21 Otto Becker, Bismarcks Kampf für den Nordostseekanal, in: *HZ*, 167, 1943, 83–97, hier 84.

22 Zu Infrastrukturen und europäischer Vernetzung: Erik van der Vleuten/Arne Kaijser (Eds.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*. Sagamore Beach, MA 2006; Alexander Badenoch/Andreas Fickers (Eds.), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. Basingstoke 2010; Frank Schipper/Johan Schot (Eds.), *Infrastructural Europeanism, or the Project of Building Europe on Infrastructures*. (History & Technology, Vol. 27.) London 2011.

23 Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München 2009, 157–163; Michael North, *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*. München 2016, 13. Zum *spatial turn*: Philip J. Ethington, *Placing the Past. „Groundwork“ for a Spatial Theory of History*, in: *Rethinking Hist.* 11, 2007, 465–493; Charles W. J. Withers, *Place and the „Spatial Turn“ in Geography and in History*, in: *JHIdeas* 70, 2009, 637–658; Matthias Middell/Katja Naumann, *Global History and Spatial Turn. From the Impact of Area Studies to the Study of Critical Junctures of Globalization*, in: *Journ. of Global Hist.* 5, 2010, 149–170.

24 Laak, *Fluss* (wie Anm. 4), 13, 33–39.

25 Johann Jakob Sturz, *Der Nord- und Ostsee-Kanal durch Holstein, Deutschlands Doppelpforte zu seinen*

be.²⁶ Und es war Dahlström, der das Infrastrukturprojekt nach der schweren Rezession der frühen 1870er Jahre und Generalfeldmarschall Helmuth Karl Bernhard von Moltkes „Totenrede“ (1873) auf den Kanal wiederbelebte, bevor Reichskanzler Otto von Bismarck seine Umsetzung bei Kaiser Wilhelm I. erwirkte.²⁷ Dennoch fristete dieses ‚stille‘ Deutungsmuster in der öffentlichen Perception ein relativ unauffälliges Dasein, ein im Zusammenhang mit Infrastrukturen im Alltäglichen häufig beobachtetes Phänomen.²⁸ Indes sollte es nach dem Zweiten Weltkrieg die Deutungshoheit erlangen.

Im Folgenden stehen drei Phasen der Reziprozität von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht im Fokus. Der erste Abschnitt skizziert Stationen, die für die anschließende Analyse der Aushandlungsprozesse relevant sind (I). Er beleuchtet den Zeitraum von der Kanaleröffnung bis in den Zweiten Weltkrieg hinein, der im Zeichen der direkten Konkurrenz der Interpretationsmuster des Nord-Ostsee-Kanals als Bedrohungsraum in den deutsch-britischen Beziehungen sowie als europäischem Handelsweg stand. Im Kontext alliierter Planungen über die Zukunft Deutschlands untersucht der folgende Teil explizit Aushandlungsprozesse zwischen diesen beiden Deutungsschemata zwischen 1943 und 1947 (II). Das umfasst die sich ferner aus der geographischen Lage des Schifffahrtswegs im deutsch-dänischen Grenzraum ableitenden politischen, sozio-ökonomischen und militärischen Konsequenzen. Anschließend betrachtet der Artikel die Koexistenz der militärischen und wirtschaftlichen Narrative des Nord-Ostsee-Kanals nach 1948 (III). Einerseits nimmt dieser Abschnitt eine Verschiebung in der öffentlichen Gewichtung der Deutungsmuster des Kanals von einem nationalen Rüstungsprojekt hin zu einer europäischen Handelsroute in den Blick. Andererseits spürt er dem im Geheimen stattfindenden Strategiewandel von einem national-bilateralen Bedrohungs- zu einem multilateralen Verteidigungsraum nach. Der Untersuchungszeitraum endet

Meeren und zum Weltmeere. Mit einem Vorschlag zu einer neuen Befestigungsweise der deutschen Strommündungen und Küsten. Berlin 1864.

26 *Heinrich Hermann Dahlström*, Der Nord-Ostsee-Kanal als Durchstich mit Endschleusen zwischen der Elbmündung – dem Eider-Gebiet und der Kieler Bucht. Hamburg 1879; *Jensen*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 47; *August Sartori*, Kiel und der Nord-Ostsee-Kanal. Berlin 1891, 63.

27 *Hans-Jürgen Teuteberg/Matthias Oelke*, Der Nord-Ostsee-Kanal im Licht der nationalen Einigung und in den Debatten des Norddeutschen und Deutschen Reichstages bis zum Erlaß des Kanalgesetzes 1886, in: *Lagoni/Seidenfus/Teuteberg* (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 87–109, hier 91–99.

28 *Brian Larkin*, The Politics and Poetics of Infrastructure, in: *Annual Rev. of Anthropology* 42, 2013, 327–343, hier 336.

mit dem NATO-Beitritt und der Erlangung der Teilsouveränität der Bundesrepublik 1955, als der Nord-Ostsee-Kanal als Verteidigungsraum in die kollektive NATO-Sicherheitsarchitektur integriert und als europäischer Handelsweg wieder etabliert war.²⁹

I. Bilateraler Bedrohungsraum und europäische Handelsroute (1895–1942)

Von seiner Eröffnung bis in den Zweiten Weltkrieg hinein konkurrierten die Narrative des Nord-Ostsee-Kanals als national-bilateraler Bedrohungsraum und europäische Handelsroute, wobei sie unterschiedlichen Konjunkturen unterlagen. Die Hochphase der Wasserstraße als perzipiertem Bedrohungsraum für britische Sicherheitsinteressen in Nord- und Westeuropa nahm mit ihrer Eröffnung im Juni 1895 Gestalt an und dauerte – mit variierender Intensität – bis zum Ende des Ersten Weltkriegs an.³⁰ Dienten die Festivitäten zur Kanaleröffnung dem Deutschen Reich zur Selbstinszenierung als Welt- und Seemacht, befeuerten sie britische Befürchtungen vor einer erstarkenden Bedrohung der Vormachtstellung Großbritanniens in der Nordsee durch das Deutsche Reich.³¹ Daher reagierte die britische Admiralität mit Säbelrasseln und entsandte das Geschwader aus dem Ärmelkanal zur Kanalfest nach Kiel.³² Als Symbol eines aggressiv agierenden Deutschen Reichs fand der Nord-

29 Zur Teilsouveränität: *Daniel Hofmann*, Truppenstationierung in der Bundesrepublik Deutschland: Die Vertragsverhandlungen mit den Westmächten 1951–1959. (Dokumente zur Deutschlandpol. [künftig: DzD], Beih. Bd. 8.) München 1997.

30 Ursprünglich war der Kanal für einen Zweifrontenkrieg mit Frankreich und Russland geplant worden. *Michael Salewski*, Die militärische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals, in: Lagoni/Seidenfus/Teuteberg (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 341–364, hier 345 f.

31 *Jan Rüger*, The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire. Cambridge 2007, 199; *Heine*, Graben (wie Anm. 2), 143–186; *Alberts*, Traum (wie Anm. 16), 9–26, 99–122, 164–169. S. exemplarisch die Presseberichterstattung: The North Sea Canal, in: National Observer, 1.6.1895, 71–72, hier 72; The Progress of the World, in: Review of Reviews, Juni 1895, 491–500, hier 495; Kiel Canal, in: Cardiff Times, 15.6.1895, 6; *Poultney Bigelow*, Killed by the Baltic Canal! In: Speaker, 22.6.1895, 677–678; Chronicle, in: Saturday Review, 22.6.1895, 817–818; Bubbles from the Baltic, in: Punch, 29.6.1895, 304–305; Episodes of the Month, in: National Rev., Juli 1895, 577–597, hier 594 ff.; *W. Laird Clowes*, Some Lessons from Kiel, in: Nineteenth Century, Juli 1895, 165–176.

32 The North Sea and the Baltic Canal, in: The Times, 18.6.1895, 5; The North Sea and the Baltic Canal, in: The Times, 25.6.1895, 5.

Ostsee-Kanal außerdem Eingang in die zeitgenössische Populärkultur wie Erskine Childers' „Das Rätsel der Sandbank,“ einem der frühen und einflussreichen britischen Spionageromane, und erzielte so eine gewisse Breitenwirkung.³³

Wegen seines eskalierenden Einflusses auf das deutsch-britische Flottenwettrüsten markierte der Kanalausbau zwischen 1907 und 1914 einen weiteren Höhepunkt der britischen Wahrnehmung der Wasserstraße als Bedrohungsraum.³⁴ Denn die Modernisierung folgte dem Kalkül Großadmiral Alfred von Tirpitz' Flottenpolitik, die den Bau von Schlachtschiffen der Nassau-Klasse als Antwort auf die britischen Dreadnoughts vorsah. Um Einheiten der Nassau-Klasse die Passage durch den Kanal zu ermöglichen, musste dieser einschließlich seiner Schleusenammern ausgebaut werden.³⁵ Somit schien die Kanalerweiterung die von der britischen Presse durch die „*navy scares*“ im Winter 1904/5 und Frühjahr 1909 geschürten Ängste vor einer virulenten Bedrohung Großbritanniens durch das Deutsche Reich zu bestätigen.³⁶

Bedingt durch einen britischen Strategiewandel von einer direkten Auseinandersetzung mit der Kaiserlichen Marine zu einer Seeblockade des Deutschen Reichs, büßte die Wasserstraße ab 1911 massiv an Bedrohungspotenzial ein.³⁷ Dessen ungeachtet zeigte die Royal Navy anlässlich der ‚zweiten Eröffnung‘ des Kanals 1914 nach

33 Erskine Childers, *Das Rätsel der Sandbank*. Ein Bericht des Geheimdienstes, aus dem Englischen von Hubert Deymann. Zürich 1975, 110. [urspr. 1903]. Zum britischen Spionageroman s. die Pionierarbeit von Jens-Peter Becker, *Der englische Spionageroman*. Historische Entwicklung, Thematik, literarische Form. München 1973. S. ferner: Jost Hindersmann, *Der britische Spionageroman*. Vom Imperialismus bis zum Ende des Kalten Krieges. Darmstadt 1995. Zur Wirkung von Childers' Roman: Paul Kennedy, *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860–1914*. Hemel Hempstead 1980, 252; David Seed, *Erskine Childers and the German Peril*, in: *German Life and Letters* 45, 1992, 66–73, hier 70f.

34 *Kaiserliches Kanalamt Kiel*, *Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine Erweiterung*. Kiel 1913; Ulrich Troitzsch, *Die Baugeschichte des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1887–1895*, in: Lagoni/Seidenfus/Teuteberg (Hrsg.), *Nord-Ostsee-Kanal* (wie Anm. 2), 111–62, hier 140–153; Kennedy, *Rise* (wie Anm. 33), 287.

35 Heine, *Graben* (wie Anm. 2), 232–242; Salewski, *Bedeutung* (wie Anm. 30), 351–56; Michael Epkenhans, *Dreadnought. A „Golden Opportunity“ for Germany's Naval Aspirations?* In: Robert J. Blyth/Andrew Lambert/Jan Rieger (Eds.), *The Dreadnought and the Edwardian Age*. Farnham 2011, 79–91; Robert K. Massie, *Dreadnought. Britain, Germany, and the Coming of Great War*. New York 1991.

36 *Kiel Canal Widening*, in: *Evening Express*, 27.3.1907, 2; *The Kiel Canal*, in: *The Times*, 29.4.1907, 5; *The Kiel Canal*, in: *The Times*, 26.10.1909, 5; *The Kiel Canal Exit*, in: *The Times*, 11.4.1914, 7; Dominik Geppert, *Pressekrige. Öffentlichkeit und Diplomatie in den deutsch-britischen Beziehungen (1896–1912)*. (Veröff. des Dt. Hist. Instituts London, Bd. 64.) München 2007, 234; Lothar Reinermann, *Der Kaiser in England. Wilhelm II und sein Bild in der britischen Öffentlichkeit*. (Veröff. des Dt. Hist. Instituts London, Bd. 48.) Paderborn 2001, 354–365.

37 Salewski, *Bedeutung* (wie Anm. 30), 360.

seiner Erweiterung mit ihrem Zweiten Schlachtgeschwader in Kiel Flagge und nutzte diesen Besuch zugleich für Aufklärungszwecke.³⁸ Allerdings verlor der Wasserweg nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs weiter an Bedrohungspotenzial, und von der französischen First Lady Henriette Poincaré 1915 mutmaßlich gestreute Gerüchte über einen britisch-französischen Luftangriff auf die Kanalschleusen erwiesen sich als haltlos.³⁹ Mit Ende des Ersten Weltkriegs hatte somit das national-bilaterale Deutungsmuster des Nord-Ostsee-Kanals als Bedrohungsraum kräftig an Konjunktur verloren.⁴⁰

Demgegenüber gewann das ‚stille‘ Narrativ der multilateralen Handelsroute durch die Verlagerung des ökonomischen Fokus von einem Rüstungs- auf ein Wirtschaftsvorhaben von 1919 bis 1936 an Deutungsmacht. Dabei war der Nord-Ostsee-Kanal bereits vor dem Ersten Weltkrieg zu einer bedeutenden europäischen Wirtschaftsinfrastruktur aufgestiegen, von der signifikante „Fernwirkungen“ bei der „Zirkulation“ von ökonomischer Macht ausgingen, wie Jens Ivo Engels und Gerrit Jasper Schenk dies allgemein bezeichnen.⁴¹ Mit 50000 Schiffen und 10 349 929 Nettoregistertonnen 1913 hatte sich der Gesamtverkehr gegenüber 1895 verfünffacht und das Nettoregistertonnenvolumen mehr als verzwölfacht. Gleichzeitig waren die ausländischen Anteile am Kanalverkehr von 40% (1896) auf 53% (1913) sowie am gesamten Nettoregistertonnenaufkommen von 32% (1896) auf 43% (1913) gestiegen, wovon insbesondere britische, finnische und russische Häfen profitierten.⁴² Auf deutscher Seite waren Nordseehäfen, allen voran Hamburg, aufgrund ihrer verhältnismäßig großen Streckenersparnis durch den Kanal die großen Gewinner der

38 *Matthew Seligmann* (Ed.), *Naval Intelligence from Germany. The Reports of the British Naval Attachés in Berlin, 1906–1914.* (Navy Records Society Publications, Vol. 152.) Aldershot 2007, Doc. 219; Downes, *Kiel Canal*, 1.7.1914; Kitchener, *New Fort at Bulk [sic] Point, Kiel*, 1.7.1914; Commanding Officer HMS King George V an Vice Admiral Commanding, Second Battle Squadron, 2.7.1914, The National Archives, London-Kew (künftig TNA), ADM 137/1013.

39 Francis Bertie an Lord Crewe, 11.6.1915, TNA, FO 800/57/97.

40 *Salewski*, *Bedeutung* (wie Anm. 30), 361f.

41 *Engels/Schenk*, *Infrastrukturen* (wie Anm. 5), 49.

42 *Jensen*, *Nord-Ostsee-Kanal* (wie Anm. 2), 92ff., 103; *Martina Hinricher*, *Die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals*, in: *Lagoni/Seidenfus/Teuteberg* (Hrsg.), *Nord-Ostsee-Kanal* (wie Anm. 2), 181–224, hier 184. Während heutzutage die Brutto- und Nettoraumzahl zur Angabe des Rauminhalts von Schiffen verwendet wird, benutzt dieser Artikel fast ausschließlich die zeitgenössischen Maße Brutto- und Nettoregister- bzw. Gütertonnen.

Schiffahrtsstraße, wohingegen der Umschlag in Ostseehäfen wie Lübeck oder Stettin infolge der Kanaleröffnung stark einbrach.⁴³

Dass der Wasserweg in solchem Maße Wirtschaftsmacht zirkulieren ließ, war keineswegs selbstverständlich. Denn seit seiner Inbetriebnahme kämpfte er gegen zwei strukturelle Schwächen an. Anders als beim Suez- oder Panama-Kanal, drückte die relativ geringe Streckenersparnis seine Rentabilität. So engten die wenigen hundert Seemeilen Abkürzung den Spielraum der Kanalverwaltung beim Festlegen der Nutzungsgebühren ein. Gleichzeitig befuhren deswegen zumeist kleinere Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal, was wiederum ein vergleichsweise geringes Volumen an gewinnbringender, d. h. der Tariflegung zugrunde liegenden Nettoregistertonnage bedingte. Obwohl der Nord-Ostsee-Kanal zwar über ein höheres Gesamtverkehrsaufkommen als seine beiden Schwesterkanäle verfügte, trieben die Abfertigung und das Durchschleusen vieler kleinerer anstatt weniger größerer Schiffe seine Betriebskosten weiter in die Höhe.⁴⁴ Zusätzlich versagte ihm seine geographische Randlage fernab von industriellen Konglomerationen eine noch bedeutendere Funktion als Transportweg zwischen Rohstoffgewinnung und Verarbeitung.⁴⁵

Hatte sich der Nord-Ostsee-Kanal als europäische Handelsroute bereits vor dem Ersten Weltkrieg gegen diese Nachteile behauptet, gewann das wirtschaftliche Narrativ seit 1918 merklich die Oberhand. Das lag vor allem an der dem Kanal durch den Versailler Vertrag auferlegten Internationalisierung als grenzübergreifender, friedensstiftender Infrastruktur, die auf seine Entschärfung als Bedrohungsraum abzielte.⁴⁶ Bereits im Vorfeld der Pariser Friedenskonferenz, an deren Ende der Versailler Vertrag stand, hatten britische Regierungsstellen und Militärs seine wichtige Funktion als internationale Handelsroute betont.⁴⁷ Die letztlich im Versailler Vertrag festgeschriebenen Bestimmungen für den Nord-Ostsee-Kanal waren das Ergebnis langwieriger Verhandlungen eines Unterausschusses der Kommission zur Erstel-

43 *Hinricher*, Bedeutung (wie Anm. 42), 209f.; *FO Historical Section*, The Kiel Canal and Heligoland. (Peace Handbooks, Vol. 7, No. 41.) London 1920, 20f.; *Heine*, Graben (wie Anm. 2), 201–219.

44 *Jensen*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 84, 102ff., 141f., 164.

45 *J. M. Lorenzen*, Suez-, Panama- und Nord-Ostsee-Kanal. Eine vergleichende verkehrspolitische und wirtschaftliche Betrachtung, in: *Hansa* 102, 1965, 1783–1786, hier 1784.

46 Zum friedensstiftenden Potenzial von Infrastrukturen: *Laak*, Infra-Strukturgeschichte (wie Anm. 10), 373f.

47 Admiralty, Notes on Matters Affecting Naval Interests Connected with the Peace Settlement. Third Revision as Provisionally Approved by the Peace Settlement Committee of the Board, Januar 1919, 8, TNA, ADM 167/57; *FO Historical Section*, Kiel (wie Anm. 43), 23.

lung eines internationalen Regelwerks für Häfen, Wasserwege und Eisenbahnen.⁴⁸ Der Vertrag legte in den Artikeln 380–386 die Benutzung des Kanals als internationaler Wasserstraße fest, die samt ihrer „Zugänge“ laut Artikel 380 „allen mit Deutschland im Frieden befindlichen Nationen für ihre Handels- und Kriegsschiffe gleichberechtigt frei und offen stehen“ sollte.⁴⁹ Im Jahr 1923 setzten die Regierungen Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Japans mit einer gemeinsamen Klage im sogenannten „Wimbledon“-Fall vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof ferner das Durchfahrtsrecht für Schiffe aus Nichtsignatarstaaten des Versailler Vertrags durch.⁵⁰

Die verordnete Internationalisierung wirkte sich positiv auf die Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals als europäische Handelsroute aus. Das Gesamtvolumen an Nettoregistertonnen erholte sich zügig von ca. 5 Mio. (1919) auf gut 9 Mio. (1920), bevor es mit einigen konjunkturellen Dellen im Jahr 1929 knapp unter 25 Mio. landete. Nachdem es sich 1932 rezessionsbedingt fast halbiert hatte (ca. 13 Mio.), wuchs es bis 1937 mit rund 24 Mio. nahezu wieder auf das Niveau vor der Weltwirtschaftskrise an. Positiv wirkte sich außerdem der Anstieg der durchschnittlichen Schiffsgröße von 350 im Jahr 1920 auf fast 500 Nettoregistertonnen 1940 auf die Betriebskosten aus. Dass zudem ausländische Schiffe mit knapp über 60% (1922) bzw. um die 50% (1937) einen großen Anteil am Nettoregistervolumen hielten, unterstrich einmal mehr die Funktion des Wasserwegs als multilateraler Handelsinfrastruktur.⁵¹

Mit der einseitigen Aussetzung der den Kanal betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrags durch das Hitlerregime im November 1936 und der Wiedereinführung des Genehmigungsverfahrens für ausländische Kriegsschiffe durch die deutschen Behörden im Folgejahr rückte dann von 1937 bis 1942 erneut das Deutungsmuster des Bedrohungsraums in den Fokus.⁵² Während die britische Regierung auf diese Völkerrechtsverletzung gemäß ihrer Appeasement-Politik zunächst

48 Commission on International Regime of Ports, Waterways and Railways. Sub-Commission on Kiel Canal: Minutes of 2nd Meeting of 18th April, 1919, TNA, FO 608/222/46; *David Hunter Miller*, The International Regime of Ports, Waterways and Railways, in: *American Journ. of Int. Law*, 13, 1919, 669–686, hier 669.

49 Der Friedensvertrag von Versailles. Unter Hervorhebung der abgeänderten Teile mit Inhaltsaufbau, Karten und Sachregister. Berlin 1919, 203 ff.; *Lagoni*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 14), 233.

50 *Friedhelm Krüger-Sprengel*, Die Durchfahrt ausländischer Kriegs- und Staatsschiffe, in: *Lagoni/Seidenfus/Teuteberg* (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 329–339, hier 332f.; *Miller*, Regime (wie Anm. 48), 685; *Lagoni*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 14), 235, 237–244.

51 *Jensen*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 128, 136–139.

52 *Krüger-Sprengel*, Durchfahrt (wie Anm. 50), 334.

verhalten reagierte, verurteilte die britische Presse das deutsche Gebaren weitaus entschiedener.⁵³ Dabei wiesen britische Medien mitunter auch auf die Nähe des Nord-Ostsee-Kanals zur Nordseeinsel Helgoland hin, die aus Sicht Großbritanniens einen ebenso gefährlichen Bedrohungsraum darstellte.⁵⁴

Gut zwei Jahre später nährten Nachrichten über den ambitionierten – letzten Endes jedoch nicht realisierten – Plan Z des Hitlerregimes, der eine weitere Verbreiterung des Kanalbetts für die neueste Generation von Großkampfschiffen der Bismarck-Klasse vorsah, britische Befürchtungen vor einem Wiedererstarken der Bedrohung durch den Nord-Ostsee-Kanal.⁵⁵ Immerhin ließ sich der britische Außenminister Viscount Halifax persönlich über die Planungen unterrichten.⁵⁶ Unterdessen hatte das britische Militär mit einem Aufrüstungsprogramm für einen möglichen Konflikt mit dem ‚Dritten Reich‘ begonnen. Entsprechend entwickelte der Planungsstab des Luftfahrtministeriums für die Royal Air Force zwischen Oktober 1937 und Juli 1939 insgesamt 16 „Western Air Plans“, von denen einer exklusiv dem Nord-Ostsee-Kanal gewidmet war. Er sah unter anderem das Verminen des Fahrwassers sowie Bombenangriffe gegen die Schleusenanlagen und Schiffe im Kanal vor.⁵⁷

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kurz darauf verfügte die Wasserstra-

53 Documents on British Foreign Policy 1919–1939, Second Series, Vol. XVII (London 1979), Doc. 428; HC Deb 25 January 1937 vol 319 cc547–8; German Note to Powers, in: *The Times*, 16.11.1936, 11; Herr Hitler's Latest Coup, in: *The Times*, 16.11.1936, 13; 3 Notes to Germany, in: *Daily Telegraph*, 3.12.1936, 15; German Control of Kiel Canal, in: *The Times*, 18.1.1937, 11; The Kiel Canal's New Status, in: *Daily Telegraph*, 18.1.1937, 10; A. C. *Temperley*, How the Versailles Treaty Stands To-day, in: *Daily Telegraph*, 27.1.1937, 14.

54 *Sidney Morrell*, The Drama of Kiel, in: *Sunday Express*, 17.1.1937, 13; *Kennedy*, Rise (wie Anm. 33), 205 f.; *Martin Krieger*, Die Geschichte Helgolands. Kiel 2015, 71–100; *Rüger*, Helgoland (wie Anm. 7), 112f. Zur Nähe der beiden Bedrohungsräume s. ferner: *FO Historical Section*, Kiel (wie Anm. 43).

55 Hitler Decides to Enlarge Kiel Canal, in: *Daily Telegraph*, 16.2.1939, 15; Hitler Orders Wider Kiel Canal, May Build Bigger Ships, in: *Daily Express*, 16.2.1939, 2; Kiel Canal to Be Widened, in: *The Times*, 16.2.1939, 14; Nazis Double Kiel Canal, in: *Daily Mirror*, 16.2.1939, 2; HC Deb 09 March 1939 vol 344 c2373W. Zu Plan Z: *Salewski*, Bedeutung (wie Anm. 30), 361f.

56 Naval Attaché, Berlin Embassy, an Henderson, 21.2.1939; Henderson an Halifax, 24.2.1939, TNA, FO 371/23059/2529; Williams an Henderson, 6.3.1939; Henderson an Halifax, 8.3.1939, TNA, FO 371/23059/2867.

57 *Malcolm Smith*, British Air Strategy between the Wars. Oxford 1984, 94–105, 229–305; *Charles Webster/Noble Frankland*, The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945, Vol. I. London 1961, 86, 94; Plan W.A.9. Employment of Our Striking Force in Attack on the Kiel Canal, Juli 1939, TNA, AIR 9/127. Dieser Plan firmierte auch unter dem Namen Plans for Putting the Kiel Canal Out of Action. S. auch die Entwürfe in TNA, AIR 2/2772, AIR 9/198 sowie AIR 20/293.

ße als Bedrohungsraum flüchtig über eine gesteigerte, wenngleich auch nicht mit der Phase vor 1914 vergleichbare Symbolkraft. Dabei verhalf ihr der erste britische Luftangriff des Zweiten Weltkriegs, der teilweise auf Schiffe vor Brunsbüttel erfolgte, zu einer gewissen Publizität in den britischen Medien.⁵⁸ Obwohl ihr militärischer Erfolg überschaubar war, avancierte die Mission dank des Films „The Lion Has Wings“ (1939) zu einem der ersten großen Mythen der britischen Propaganda im Zweiten Weltkrieg.⁵⁹ Nach der Besetzung Norwegens und Dänemarks durch die Wehrmacht sowie der Verlagerung auf den U-Bootkrieg schwächte sich das gefühlte Gefahrenpotenzial des Kanals ab 1940 jedoch beträchtlich ab.⁶⁰ Dennoch führte die britische Luftwaffe – ab 1942 mit Unterstützung der Vereinigten Staaten – gelegentlich Operationen gegen die Wasserstraße durch.⁶¹ Auch wenn dem Kanal bei Kriegsende in alliierten Planungen für Operation Eclipse zur Besetzung Deutschlands kurzzeitig noch einmal eine wichtige Funktion zukam, hatte das Deutungsmuster des Bedrohungsraums für Großbritannien nun ein für allemal ausgedient.⁶² Ähnlich schlecht war es – zumindest zeitweise – um das ‚stille‘ Narrativ der Wirtschaftsinfrastruktur bestellt, was sich in einem kriegsbedingten Abschwung des Kanalverkehrs und Frachtaufkommens ausdrückte.⁶³

58 German Fleet Bombed, in: *The Times*, 5.9.1939, 8; R. A. F. Attacks German Battleships, in: *Manchester Guardian*, 5.9.1939, 7; German Fleet Bombed, in: *Daily Telegraph*, 5.9.1939, 1; Kiel Canal Is Bombed by R. A. F., in: *Daily Mirror*, 5.9.1939, 1; The First Week, in: *Picture Post*, 23.9.1939, 23–34, hier 23.

59 *James Chapman*, *The British at War. Cinema, State and Propaganda 1939–1945*. London 1998, 62–65; *Christoph Laucht*, *Der Nord-Ostsee-Kanal in der britischen Strategie und Propaganda zu Beginn des Zweiten Weltkrieges*, in: *Zs. der Ges. für Schleswig-Holsteinische Gesch.*, 138, 2013, 241–263; *S. P. MacKenzie*, *British War Films 1939–1945. The Cinema and the Services*. London/New York 2001, 27–32; *Anthony Aldgate/Jeffrey Richards*, *Britain Can Take It. The British Cinema in the Second World War*. 2. Aufl. Edinburgh 1994, 335 f.

60 *Krüger-Sprengel*, *Durchfahrt* (wie Anm. 50), 329.

61 Bridges, Bomber Command, 24.8.1942, 2, TNA, CAB 66/28/4; Sinclair, Summary of Operations of Bomber Command for Fortnight Ending 1200 Hours, Sunday, November 22, 1942, 12.12.1942, 3, TNA, CAB 66/32/18; ders., Summary of Operations of Bomber Command for Four Weeks Ending 18th June, 1944, 3.7.1944, 2, TNA, CAB 66/52/17; R. A. F. Saw Mines in Kiel Canal, in: *Daily Telegraph*, 23.11.1940, 6; U. S. A. To Our Aid, in: *Picture Post*, 22.3.1941, 24–25, hier 24; Kiel Canal Twice Closed, in: *Daily Telegraph*, 3.6.1944, 1.

62 Director of Plans, Security of Kiel Canal, 15.11.1944; Control of Kiel Canal – Points Requiring Guards. o. J.; *P. H.*, Brief Upon the Kiel Canal, 28.4.1945, TNA, ADM 228/72; *Renate Dopheide*, Mai 1945. Britische Truppen besetzen die Kriegsmarinestadt. Kiel 2007, 17.

63 *Jensen*, *Nord-Ostsee-Kanal* (wie Anm. 2), 128.

II. Zwischen Erhalt als Handelsroute und Entschärfung als Bedrohungsraum (1943–1947)

Existierten beide Narrative des Nord-Ostsee-Kanals als europäische Handelsinfrastruktur und national-bilateraler Bedrohungsraum bis 1942 mehr oder weniger parallel und in Konkurrenz zueinander, traten in den Jahren von 1943 bis 1947 im Zuge britischer und alliierter Planungen über die Zukunft Deutschlands nach Kriegsende Aushandlungsprozesse zwischen ihnen offen zutage. Dabei leitete das Ziel, ein Wiedererstarken des preußisch-deutschen Militarismus dauerhaft zu unterbinden, britische und alliierte Überlegungen.⁶⁴ Symbolisch wurde der Wasserweg infolgedessen 1948 offiziell von Kaiser-Wilhelm- in Nord-Ostsee-Kanal umbenannt.⁶⁵ Während mögliche Szenarien zum Umgang mit dem Kanal anfänglich zwischen seiner Entschärfung als Bedrohungsraum inklusive seiner Zerstörung und seinem Erhalt als internationalem Handelsweg oszillierten, wurde bis 1947 – wie auch bei der Deutschlandfrage im Allgemeinen – immer klarer erkenntlich, dass sich die britische Regierung, in deren Besatzungszone er lag, sich dessen annehmen würde. Letztendlich war so sein Fortbestand gesichert.⁶⁶

Vor der unmittelbaren Erfahrung des Zweiten Weltkriegs leitete zeitweilig noch die von dem Wasserweg ausgehende gefühlte militärische Bedrohung britische Überlegungen. In britischen Planspielen lag der Fokus bis zum Frühjahr 1946 auf dem ‚Neutralisieren‘ der Wasserstraße. Diese vage Formulierung, wie sie Premierminister Winston Churchill beispielsweise während eines Besuchs im Januar 1945 in Moskau benutzte, umfasste ein Spektrum an Maßnahmen von ihrer Internationalisierung bis hin zu ihrer Blockade bzw. teilweisem Verfüllen.⁶⁷ Die internationale Kontrolle des Wasserwegs war ebenso Teil von Planungen zur Zerstückelung des

64 Dazu allgemein: *Wolfram Wette*, *Militarismus in Deutschland. Geschichte einer kriegerischen Kultur*. Frankfurt am Main 2008, 215–219.

65 Zur Benennung von Kanälen: *Engels*, *Kanalregionen* (wie Anm. 6), 158. S. ferner: *Maoz Azaryahu*, *Renaming the Past in Post-Nazi Germany. Insights into the Politics of Street Naming in Mannheim and Potsdam*, in: *Cultural Geographies* 19, 2012, 385–400.

66 *Lothar Kettenacker*, *Krieg zur Friedenssicherung. Die Deutschlandplanung der britischen Regierung während des Zweiten Weltkrieges*. (Veröff. des Dt. Instituts London, Bd. 22.) Göttingen 1989, 209–237.

67 FO, *The Kiel Canal and the Entrances to the Baltic. Brief for the Secretary of State*, 26.1.1945, 1, TNA, FO371/50825. Churchill selbst meinte die Internationalisierung des Kanals; *Winston S. Churchill*, *The Second World War*, Vol. 6. London 1954, 210. Zur Zerstörung des Kanals: Allen an Hood, 24.1.1945; Howard an Allen, 8.3.1945, TNA, FO 1058/155.

deutschen Staatsgebiets. Im März 1943 schlug Außenminister Anthony Eden die Kontrolle des Nord-Ostsee-Kanals durch die Vereinten Nationen als eine von acht Maßnahmen für eine dauerhafte Friedenslösung für Deutschland vor.⁶⁸ Ein ähnlicher Entwurf kam kurze Zeit später aus der Feder des Ministers für wirtschaftliche Kriegsführung.⁶⁹ Churchill selbst favorisierte eine Donauföderation bei einer gleichzeitigen Isolation Preußens und deutschen Gebietsabtretungen im Osten.⁷⁰ Außerdem trug die britische Regierung auf der Teheran-Konferenz Ende 1943 Vorschläge des amerikanischen Präsidenten Franklin Delano Roosevelt zur Errichtung einer internationalen Zone entlang der Wasserstraße mit.⁷¹

Während die Internationalisierungspläne tendenziell auf den Erhalt des Kanals abzielten, kursierten gleichzeitig Vorschläge für seine teilweise Zerstörung oder die Verlagerung seiner Linienführung. Die Befürworter seiner Beseitigung argumentierten oft mit seinem vermeintlich geringen wirtschaftlichen Nutzen. Das Ministry of War Transport sprach dem Kanal sogar jedwede Bedeutung für den Welthandel ab, war er doch im Vergleich zum Suez- oder Panama-Kanal nicht mehr als eine „convenience“.⁷² Aus strategischen Gründen empfahl die britische Admiralität deshalb auch „completely blocking and filling in the Canal“.⁷³

Neben dem Vorstoß der Admiralität zum Verfüllen des Wasserwegs repräsentierte ein Entwurf des Wissenschaftlichen Dienstes des Außenministeriums vom August 1944, der die Verlagerung des Kanalbetts westlich von Rendsburg vorsah, einen der radikalsten Vorschläge zur Entschärfung des vom Kanal ausgehenden Bedrohungspotenzials. Da er sich darüber hinaus für eine Internationalisierung der Was-

68 Edén, *The Future of Germany*, 8.3.1943, 11–12, TNA, CAB 66/34/46.

69 Earl of Selborne, *The Future of Germany*, 8.4.1943, 5, TNA, CAB 66/35/44.

70 *Kettenacker*, *Krieg* (wie Anm. 66), 234f.

71 Records of the Anglo-American-Russian Conversations in Teheran and of the Anglo-American-Turkish Conversations in Cairo, 7.1.1944, 7, TNA, CAB 66/45/8; 28. November 1943. Aus den Aufzeichnungen des Ersten Sekretärs der amerikanischen Botschaft in Moskau, Bohlen, über das Gespräch zwischen Präsident Roosevelt, Premierminister Churchill und dem Vorsitzenden des Rates der Volkskommissare, Stalin, während des Abendessens in Teheran, in: *DzD, Rh. 1, Bd. 4*. Frankfurt am Main 1991, 658–661, hier 659.

72 M.E.W./E.L.2 (Sea), *The Economic Significance of the Kiel Canal*, 8.3.1943, TNA, FO 942/548; *The Commercial Importance of the Kiel Canal*, [1945], 4; Ministry of War Transport, *Notes on the Kiel Canal*, 26.4.1945, TNA, FO 1058/155.

73 Burroughs, *Secretary of the Admiralty*, 6.2.1946, TNA, FO 1038/153; *Chris Madsen, The Royal Navy and German Naval Disarmament, 1942–1947*. (Cass Series: Naval Policy and History.) London/Portland 1998, 207f.

serstraße durch die Errichtung einer neutralen Kanalzone unter internationaler Kontrolle sowie von Stützpunkten der Vereinten Nationen an beiden Kanalenden aussprach, markierte dieser Plan zugleich eine Art Mittelweg zwischen ihrer Zerstörung und Internationalisierung. Die neue Linienführung sollte dem Verlauf des alten Eiderkanals bzw. Schleswig-Holsteinischen Kanals, wie er auch genannt wird, folgen und die westliche Kanaleinfahrt weiter nordwärts – aus der Elbmündung heraus – verlegt werden. Als Alternative brachte das Memorandum einen neuen Durchstich zwischen Grünental am Nord-Ostsee-Kanal und der Dithmarscher Nordseeküste zwischen Heide und Meldorf ins Spiel. Mit dem erklärten Ziel, durch die neue Kanallinie die direkte Verbindung zwischen der Ostsee und der Elbe als Deutschlands „most important commercial river“ zu kappen, kamen auch wirtschaftliche Erwägungen zum Tragen. Außerdem sollte die westliche Kanalzufahrt so dem Wirkungsbereich Helgolands entzogen werden. Zur Umsetzung des Projekts veranschlagte das Außenressort „a period of years“ und bilanzierte die anfallenden Ausgaben in einer Kosten-Nutzen-Rechnung ebenso vage als „small compared to that of the smallest expenditures involved in modern war“. Ferner befürwortete das Foreign Office Research Department in seinen Überlegungen die Angliederung Südschleswigs, d. h. des Gebiets nördlich des Kanals bis an die dänische Grenze, an Dänemark sowie die Umsiedlung der dort ansässigen deutschstämmigen Bevölkerung.⁷⁴

Der Grundtenor des Entwurfs des Außenministeriums ähnelte dem umstrittenen „Morgenthau-Plan“ des amerikanischen Finanzministeriums. Im September 1944 machte das Treasury Department unter Henry Morgenthau's Leitung konkrete Vorschläge für eine Zerstückelung des deutschen Staatsgebiets nach der Kapitulation des ‚Dritten Reichs‘. Dabei nahm der Nord-Ostsee-Kanal eine wichtige Rolle ein. So sollte Dänemark die Gebiete nördlich des Kanals erhalten und eine internationale Zone geschaffen werden, die neben dem Ruhrgebiet das Rheinland und den Nord-Ostsee-Kanal einschließen sollte.⁷⁵ Bereits auf der Pariser Friedenskonferenz 1919

74 FO Research Department, Possible Neutralisation of the Kiel Canal, 31.8.1944, TNA, FO371/40771. Ein ähnliches Argument hatte das FO bereits nach dem Ersten Weltkrieg vorgebracht; *FO Historical Section*, Schleswig-Holstein. (Peace Handbooks, Vol.6, No.35.) London 1920, 82–85; *Erik Goldstein*, *British Diplomatic Strategy, Peace Planning, and the Paris Peace Conference, 1916–1920*. Oxford 1991, 128f. S. auch die Dokumente in: TNA, FO 608/140/4.

75 *Foreign Relations of the United States: The Conference at Quebec 1944*. Washington, DC 1972, Doc 91; *Bernd Greiner*, *Die Morgenthau-Legende. Zur Geschichte eines umstrittenen Plans*. Hamburg 1995.

hatte der amerikanische Außenminister Robert Lansing ähnliche Vorschläge unterbreitet.⁷⁶ In der öffentlichen britischen Meinung fanden derartige Planungen durchaus Zuspruch.⁷⁷

War der „Morgenthau-Plan“ von amerikanischen Regierungsstellen kurzzeitig kontrovers diskutiert, schlussendlich aber verworfen worden, dauerten die Diskussionen über den weiteren Umgang mit dem Kanal innerhalb der britischen Regierung und des Militärs auch Ende 1944 noch an. Aus diesem Grund verständigte sich die britische Admiralität im November 1944 darauf, die Sicherheit und Integrität der Wasserstraße im Fall ihrer Einnahme bis zu einer abschließenden Klärung ihres Status zu gewährleisten.⁷⁸ Zusehends zeichnete sich jedoch ab, dass eine nachhaltige Regelung nur im Zusammenhang mit der Deutschlandfrage auf multilateraler Ebene unter Einbeziehung aller Besatzungsmächte gefunden werden könnte.⁷⁹ Das erschwerte die Lösung der Kanalfrage ungemein: Nicht nur bedurften britische Vorschläge zum weiteren Verfahren mit der künstlichen Wasserstraße der Zustimmung Frankreichs, der Sowjetunion und der Vereinigten Staaten. Auch Entscheidungen der anderen Siegermächte in deren Besatzungszonen oder für Gesamtdeutschland – wie die potenzielle Abtrennung des Rheinlands von Deutschland – sowie die mögliche Internationalisierung des Ruhrgebiets konnten ebenso Einfluss auf Entscheidungen zum Nord-Ostsee-Kanal nehmen.⁸⁰

Mit ihrem Fokus auf der Zukunft Deutschlands hätte eigentlich die Potsdamer Konferenz im Juli und August 1945 Klarheit schaffen sollen.⁸¹ Nachdem sich die Delegierten in Jalta nicht mit der Schifffahrtsstraße befasst hatten, stand sie in Potsdam wieder auf der Tagesordnung. Am Ende versäumten es die „Big Three“ jedoch, sich vor den Toren Berlins auf eine einvernehmliche Regelung zu verständigen. Trotzdem war das Treffen für das Heranreifen einer britischen Position zum weiteren Umgang mit dem Kanal von Bedeutung. Bereits im Vorfeld der Potsdamer Konferenz

76 Robert Lansing, *The Peace Negotiations. A Personal Narrative*. London 1921, 174f.

77 George H. Gallup (Ed.), *The Gallup International Public Opinion Polls. Great Britain 1937–1975*. Vol. 1. New York 1976, 94f.

78 D. C. O. S., Allied Naval Commander-in-Chief Expeditionary Force. Staff Minute Sheet, 6.4.1945, TNA, ADM 228/72.

79 Burrough an Secretary of the Admiralty (wie Anm. 73).

80 FO, The Kiel Canal and the Entrances to the Baltic. Brief for the Secretary of State, 26.1.1945, 2–3, TNA, FO371/50825.

81 Marc Trachtenberg, *A Constructed Peace. The Making of the European Settlement, 1945–1963*. Princeton, NJ 1999, 15–33.

hatte das Foreign Office nämlich in Absprache mit dem amerikanischen Außenministerium Leitlinien für eine kohärente britische Haltung erarbeitet. So wollte man auf etwaige sowjetische Forderungen nach der Internationalisierung des Kanals – unter Umständen in Verbindung mit einer Regelung der internationalen Durchfahrtsrechte für europäische Meerengen wie den Dardanellen oder dem Bosphorus – vorbereitet sein.⁸²

Aufgrund seiner geographischen Lage in der britischen Besatzungszone empfahl das britische Außenministerium, kurz- und mittelfristig, d.h. für die Zeit des direkten alliierten Besatzungsregimes in Deutschland, den Nord-Ostsee-Kanal der unmittelbaren Kontrolle des Oberkommandierenden der britischen Streitkräfte in Deutschland bzw. dem Alliierten Kontrollrat zu unterstellen. Während dieser Phase sollte Handels- und Kriegsschiffen aus Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen die Passage durch den Kanal offenstehen. Langfristig schlug das Außenministerium eine Regelung durch das Beratende Komitee für Europa der alliierten Außenminister oder den Generalstabsausschuss des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen vor, vermied aber bewusst konkrete Zusagen, um sich später nicht sowjetischen Forderungen ausgesetzt zu sehen.⁸³

Im Punkt einer Verknüpfung der internationalen Durchfahrtsrechte für den Nord-Ostsee-Kanal mit denen anderer europäischer Meerengen gingen die Meinungen des Außenministeriums und des Militärs auseinander. So sah Außenminister Anthony Eden im britischen Vetorecht im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen ein probates Druckmittel gegenüber Stalin in möglichen Verhandlungen über die Internationalisierung des Nord-Ostsee-Kanals und der Dardanellen. Im Gegensatz dazu mahnten die Stabschefs zur Zurückhaltung, wollte man am Ende nicht noch die britische Präsenz am Suez-Kanal oder in Gibraltar aufs Spiel setzen.⁸⁴

Während der Potsdamer Konferenz kam der Nord-Ostsee-Kanal mehrfach zur Sprache. So teilte Churchill Josef Stalin mit „that he welcomed Russia's appearance on the oceans, and this referred not only to the Dardanelles but also to the Kiel Canal“, für den er eine dem Suez-Kanal ähnliche Regelung präferiere.⁸⁵ Des Weiteren

82 FO, Brief for United Kingdom Delegation at Terminal, 13.7.1945, 1–2, TNA, FO371/50825.

83 FO, The Kiel Canal, 13.7.1945, 2–4, TNA, FO 371/56105.

84 Documents on British Policy Overseas (künftig: DBPO), Series 1, Vol. 1. London 1984, Docs 77 und 109; COS (45) 459 (0), 12 July 1945, TNA, CAB 80/95/41.

85 DBPO, Series 1, Vol. 1 (wie Anm. 84), Doc. 185.

informierte Churchill Harry Truman, der nach Roosevelts plötzlichem Tod ins Präsidentenamt aufgerückt war, dass er Stalins Vorschlägen für eine Internationalisierung der Wasserstraße prinzipiell zustimme.⁸⁶ Entgegen dem Rat des Außenministeriums und des Militärs unterstützte die britische Regierung zudem Trumans Vorschlag einer Verknüpfung der Durchfahrtsregelungen für den Nord-Ostsee-Kanal und die europäischen Meerengen. „The Kiel Canal should certainly be free and open, and guaranteed by the Great Powers“, bekräftigte der britische Premierminister und forderte ein ähnliches Arrangement für die Schifffahrt auf Donau und Rhein. Nach Churchills Ansicht sollten letztlich die Vereinten Nationen über die internationalen Durchfahrtsrechte entscheiden. Obendrein stimmte das Plenum seinem Vorschlag zu, den Nord-Ostsee-Kanal zunächst der Aufsicht durch den Alliierten Kontrollrat zu unterstellen und den Rat der Außenminister mit der weitergehenden Beschäftigung mit Präsident Trumans Empfehlungen zu betrauen.⁸⁷

Somit vertagten die Siegermächte eine abschließende Entscheidung auf die Londoner Konferenz des Rats der Außenminister im Oktober 1945. Überdies wurden relevante Verlautbarungen bzw. deren Vertagung am Ende lediglich in das Protokoll, nicht aber in die Erklärung der Potsdamer Konferenz aufgenommen.⁸⁸ Die Londoner Konferenz verschob dann erneut eine endgültige Entscheidung über den Status des Nord-Ostsee-Kanals.⁸⁹ Allerdings gab die Royal Navy im Mai 1946 im Einklang mit den Beschlüssen der Potsdamer Konferenz die Kontrolle über den Wasserweg an die Alliierte Kontrollkommission ab.⁹⁰

Gleichzeitig veränderte sich die britische Haltung gegenüber der Wasserstraße im Frühjahr 1946 grundlegend, und es traten zunehmend wirtschaftliche Aspekte ins Zentrum der Betrachtung. Angesichts ihrer wachsenden Bedeutung als zivilem Infrastrukturprojekt des europäischen Handels forderten nun verschiedene Abteilungen innerhalb der Militärregierung der britischen Besatzungszone ihren Er-

86 G. M. Eelsey, Vermerk des Beraters des Marineadjutanten des Präsidenten, Eelsey, o.J., in: DzD, Rh.2, Bd. 1. Kriftel 1992, 1108–1109.

87 DBPO, Series 1, Vol. 1 (wie Anm.84), Docs 241, 450, 538 und 543.

88 DBPO, Series 1, Vol. 1 (wie Anm.84), Docs 518 und 608.

89 DBPO, Series 1, Vol. 2. London 1985, Doc. 1.

90 Deputy Controller, Marine Section, 21 Regional Port Control Team, Transport Division C.C.G. (BE), an Port Controller, Lübeck, 2.5.1946; Controller General, Ports Branch, Transport Division, Control Commission for Germany, Appreciation. Control of Kiel Canal, o.J., TNA, FO 1058/291.

halt.⁹¹ Unter anderem stellte der Unterausschuss für Wirtschaft fest, dass der Kanal trotz seiner defizitären Unterhaltungskosten einen bedeutenden Beitrag für den Wiederaufbau der lokalen Wirtschaft der Kanalregion und damit der britischen Besatzungszone leiste. Außerdem erwirtschaftete der produktive Einsatz lokaler Arbeitskräfte dort Devisen für Importgüter, was wiederum den Wiederaufbau insgesamt ankurbelte.⁹² Auch die Stabschefs revidierten ihr vorheriges Urteil und sprachen sich nun für den Erhalt der Wasserstraße aus. Vor dem Hintergrund steigender Spannungen mit der Sowjetunion stellten sie sich außerdem gegen eine uneingeschränkte Internationalisierung des Kanals und forderten die Vertagung der endgültigen Entscheidung über seinen Status bis zur Ratifizierung eines Friedensvertrags mit Deutschland.⁹³

Die Sicherheitsbedenken von Nachbarstaaten des Deutschen Reichs bzw. den Ostseeanrainern Polen und Dänemark, die stark unter dem deutschen Besatzungsregime gelitten hatten, sowie Schwedens gestalteten jedoch die Entscheidungsfindung zum weiteren Umgang mit dem Nord-Ostsee-Kanal noch schwieriger.⁹⁴ Wegen der räumlichen Nähe Dänemarks zur Wasserstraße sowie der dänischen Minderheit in Südschleswig versuchte die Kopenhagener Regierung, Einfluss auf die britische und alliierte Kanal-Politik zu nehmen. Von Forderungen nach einer Revision der deutsch-dänischen Grenze von 1920 sah Kopenhagen aber ab.⁹⁵ Vor der His-

91 German Organisations Branch, Economic Sub-Commission an Merry, 7.5.1946; Planning Staff, Economic Sub-Commission, Summary of the Comments of Divisions on the Future of the Kiel Canal, 26.6.1946, TNA, FO 1039/160.

92 Flag „B“. Control Commission for Germany (British Element). Economic Sub-Commission: Appreciation of the Economic Value of the Kiel Canal, 11.7.1946, 2, TNA, FO 943/327.

93 JP (46) 80 (S), 14.4.1946, TNA, CAB 84/80/32; JP (46) 80 (Final), 25.4.1946, 2, TNA, CAB 84/80/33.

94 DzD, Rh. 1, Bd. 5. München 2003, Nr. 198; FO, Kiel Canal, 26.9.1945, 1, TNA, FO 371/50825; FO Research Department, Neutralisation (wie Anm. 74).

95 British Embassy Copenhagen an FO, 18.6.1945, TNA, FO 371/50825; FO, Kiel (wie Anm. 94); Pressemitteilung des dänischen Außenministers im Juli 1945, in: *Kurt Jürgensen*, Die Gründung des Landes Schleswig-Holstein. Der Aufbau der demokratischen Ordnung in Schleswig-Holstein während der Besatzungszeit 1945–1949. 2. Aufl. Neumünster 1998, 178. Zur Begründung wird oft die ethnische Homogenität des dänischen Staats nach dem Verlust Schleswig-Holsteins infolge des Deutsch-Dänischen Kriegs von 1864 herangezogen; *Benedikte Brincker*, When Did the Danish Nation Emerge? A Review of Danish Historians' Attempts to Date the Danish Nation, in: *National Identities* 11, 2009, 353–365, hier 363 Fußnote 1. Zur deutsch-dänischen Grenze: *Martin Rheinheimer*, Grenzen und Identitäten im Wandel. Die deutsch-dänische Grenze von der Frühzeit bis heute, in: Ders. (Hrsg.), Grenzen in der Geschichte Schleswig-Holsteins und Dänemarks. (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 42.) Neumünster 2006, 7–52.

torie des deutsch-dänischen Verhältnisses war dieser Verzicht nicht selbstverständlich, verfügten doch Pläne für ein Wasserinfrastrukturprojekt zwischen Nord- und Ostsee auf dänischer wie auf preußisch-deutscher Seite über beträchtliches innenpolitisches Kapital. Bereits vor dem Deutsch-Dänischen Krieg hatte der dänische König aus innenpolitischen Motiven Planungen für solch einen Wasserweg angestoßen, um Holstein dem Zugriff Preußens zu entziehen.⁹⁶ Demgegenüber hatte der preußische Ministerpräsident Otto von Bismarck das Projekt Nord-Ostsee-Kanal nach 1864 zur Bindung Schleswig-Holsteins an Preußen und der Beschleunigung des deutschen Einigungsprozess nutzen wollen.⁹⁷ In Antizipation der für 1920 angesetzten Schleswiger Volksabstimmung war daher in Dänemark ein früherer Plan für den Bau eines „Slesvig Canal“ wiederbelebt worden. Der Wasserweg sollte, so erhoffte man sich, durch ein dann wieder dänisches Südschleswig von der Flensburger Förde oder Apenrader Bucht zum Lister Tief auf Höhe der Nordseeinseln Sylt und Rømø führen.⁹⁸

Dass die dänische Regierung nun zwar nicht die deutsch-dänische Grenze revidieren wollte, 1947 wohl aber sowjetische Forderungen nach einer Internationalisierung der Wasserstraße unterstützte, leitete sich ebenfalls aus den deutsch-dänischen Beziehungen ab.⁹⁹ Dabei kamen die ökonomischen und militärischen Narrative zum Tragen. Einerseits hatte der Bau des Nord-Ostsee-Kanals, aus Furcht vor wachsender Konkurrenz durch die Häfen Hamburg und Bremen im Ostseeraum, den unmittelbaren Anlass für die Umsetzung des Kopenhagener Freihafenprojekts geliefert. Die vom Nord-Ostsee-Kanal ausgehende Wirtschaftsmacht sollte nun eingeschränkt werden.¹⁰⁰ Andererseits hatte in Dänemark vor dem Ersten Weltkrieg die sicherheitspolitische Frage im Raum gestanden, ob nicht die bloße Existenz des

96 Hans-Jürgen Teuteberg/Matthias Oelke, Politische, militärische und wirtschaftliche Überlegungen über eine neue Nord-Ostsee-Verbindung zwischen der Revolution von 1848 und der Gründung des Norddeutschen Bundes 1868, in: Lagoni/Seidenfus/Teuteberg (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 51–85, hier 75.

97 Teuteberg/Oelke, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 27), 87.

98 Proposed Slesvig Canal, in: Daily Telegraph, 17.7.1919, 12. Dieser Plan war keineswegs neu: Teuteberg/Oelke, Überlegungen (wie Anm. 96), 80f.; Alberts, Traum (wie Anm. 16), 127. Zur Abstimmung von 1920: Jan Schlürmann, 1920. Eine Grenze für den Frieden, Kiel/Hamburg 2019.

99 Randall an Bevin, 10.2.1947; C.F.M.(D) (47) (G) 46, 5.2.1947, TNA, FO 371/64388.

100 Ausland, in: Berliner Börsen-Zeitung, Morgen-Ausgabe, 21.6.1895, 3; Heine, Graben (wie Anm. 2), 215 ff.

Schiffahrtswegs die Neutralität der skandinavischen Nation unterliefe.¹⁰¹ Durch den sowjetischen Vorschlag bot sich nun die Gelegenheit, zukünftig ein derartiges Sicherheitsdilemma zu vermeiden.

Verkomplizierten diese Bedenken eine Verständigung über das weitere Verfahren mit der Wasserstraße ohnehin schon, fügte der dänische Außenminister Christmas Møller durch die Verknüpfung der Kanalfrage mit der rechtlichen Stellung der dänischen Minderheit in Südschleswig noch eine zusätzliche Dimension hinzu.¹⁰² Im britischen Außenministerium stieß die dänische Position auf ein geteiltes Echo. So fürchtete man, Kopenhagen könnte trotz aller Bekundungen zur Unverrückbarkeit der Grenzlinie retrospektiv Ansprüche auf das Territorium zwischen einer internationalen Kanalzone und der dänischen Grenze anmelden. Mit ähnlicher Skepsis begegnete man dort Møllers Vorgehen bezüglich der dänischen Minorität, weil es die Gefahr eines Anfachens der Minderheitenfrage in Europa barg – etwa im slowenischen Bevölkerungsteil in der britischen Besatzungszone in Österreich.¹⁰³ Auch die Versuche der Kopenhagener Interessengruppe Sydslesvig Information, die Fragen nach dem zukünftigen Status des Nord-Ostsee-Kanals und der dänischen Minderheit in Südschleswig in einem Junktum zu verquicken, stießen im Foreign Office auf taube Ohren.¹⁰⁴ Ihrerseits sah die britische Regierung die Grenz- und Minderheitenfragen mit der „Kieler Erklärung“ des schleswig-holsteinischen Landtags und der Verabschiedung der Landdessatzung 1949 als erledigt an.¹⁰⁵ Ähnliches galt für Gedankenspiele über eine etwaige Zerstörung des Nord-Ostsee-Kanals, die Teil der Überlegungen zu seiner Entschärfung als Bedrohungsraum gewesen waren und die London bereits zwei Jahre zuvor im Einvernehmen mit Washington und Paris zu Grabe getragen hatte.

101 Heine, Graben (wie Anm. 2), 226–232.

102 DBPO, Series 1, Vol. 9. Abingdon 2011, Doc. 23.

103 Troutbeck an Hollis, 9.4.1946, TNA, FO 942/548. DBPO, Series 1, Vol. 9. (wie Anm. 102), Docs 14 und 26.

104 Thomsen an Warr, 14.10.1947; *South-Schleswig Information*, The Kiel Canal Question. Information on South Schleswig. Kopenhagen [1947], 3, 5–11, TNA, FO 371/64388.

105 Jürgensen, Gründung (wie Anm. 95), 136; Martin Höffken, Die „Kieler Erklärung“ vom 26. September 1949 und die „Bonn-Kopenhagener Erklärungen“ vom 29. März 1955 im Spiegel deutscher und dänischer Zeitungen. (Kieler Werkstücke, Bd. 13.) Frankfurt am Main u. a. 1994.

III. Europäische Handelsroute und multilateraler Verteidigungsraum (1948–1955)

Infolge der Entscheidung für den Erhalt des Nord-Ostsee-Kanals existierten seine Interpretationsmuster als militärische und wirtschaftliche Infrastruktur seit 1948 in einem zunehmend multilateralen Kontext nebeneinander her. Nach Kriegsende hatte sich die Schifffahrtsstraße vorübergehend in einem desolaten baulichen Zustand befunden, da die Turbulenzen der Zwischenkriegszeit häufig zum Aufschub von Modernisierungsarbeiten geführt hatten.¹⁰⁶ Nichtsdestotrotz erholten sich ihr Verkehrs- und Frachtvolumen nach 1945 rasch, wozu die steigende politische Stabilität und wirtschaftliche Erholung beitrugen.¹⁰⁷ Der Gesamtverkehr wuchs von ca. 22 000 Passagen 1945 bis auf über 60 000 im Jahr 1955. Im selben Zeitraum stieg das gewinnträchtige Nettoregistervolumen von unter 10 Mio. auf etwas über 30 Mio. Auch wenn der Nord-Ostsee-Kanal im internationalen Vergleich nach wie vor die meistbefahrene künstliche Wasserstraße war, konnte sein Frachtvolumen weiterhin nicht mit dem des Suez-Kanals mithalten. Mit knapp unter 50 Mio. Gütertonnen lag es 1955 zwar vor dem Panama-Kanal, aber weit abgeschlagen hinter dem Suez-Kanal (ca. 110 Mio. Gütertonnen), der vom Ölhandel mit Großtankschiffen profitierte.¹⁰⁸

Setzte sich nach 1945 vorerst der kriegsbedingte Rückgang beim Stückgut fort, belegte Letzteres 1956 wie schon vor dem Ersten Weltkrieg vor Kohle den ersten Platz der durch den Kanal verschifften Fracht. Starke Zuwächse verzeichneten ebenso das Eisenerz und Mineralöl.¹⁰⁹ Gleichwohl bundesdeutsche Schiffe den Kanal weitaus häufiger passierten als niederländische, dänische oder schwedische Seefahrzeuge, beförderten ausländische Schiffe zeitweilig gut 80% seines Nettoregisterteraufkommens – ein deutlicher Ausdruck seiner gestiegenen internationalen Be-

106 *Troitzsch*, Baugeschichte (wie Anm. 34), 154–158; *Reinhard Stolz*, Die Modernisierung des Kanals seit 1945, in: *Lagoni/Seidenfus/Teuteberg* (Hrsg.), Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 163–180, hier 163. Allgemein zur Vernachlässigung von Infrastrukturen: *Laak*, Fluss (wie Anm. 4), 211–220.

107 *Werner Abelshäuser*, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart. Zweite, überarbeitete und erw. Aufl. (Beck'sche Reihe). München 2011, 119–212.

108 *Jensen*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 158, 165; *Lorenzen*, Suez (wie Anm. 45), 1783.

109 *Jensen*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 2), 93, 161f., 187.

deutung. Daneben waren am Kanalverkehr immer häufiger Häfen und Schiffe aus Ostblockstaaten wie Polen oder der Sowjetunion beteiligt.¹¹⁰

Wegen zunehmender Passagen von sowjetischen und polnischen Handelsschiffen tat sich ein Spannungsverhältnis zwischen der wirtschaftlichen Funktion und dem völkerrechtlichen Status des Kanals als internationaler Wasserstraße einerseits und militärischen Sicherheitsbedürfnissen im frühen Kalten Krieg andererseits auf.¹¹¹ Obwohl seit 1949 das Voranmeldeverfahren und die Vorlage von Besatzungs- und Passagierlisten für Schiffe aus Ostblockstaaten verpflichtend waren, ereigneten sich im darauffolgenden Jahr zwei Vorfälle, die die britische Regierung zu einer rechtlichen Prüfung der Nutzungsbedingungen der Wasserstraße veranlassten. Im ersten Fall bewegten sich Mannschaftsteile eines sowjetischen Frachtschiffs über mehrere Stunden völlig unbehelligt in Ufernähe an Land. Der zweite Vorgang drehte sich um die Weigerung eines sowjetischen Kapitäns, ein per Haftbefehl gesuchtes Besatzungsmitglied an die bundesdeutschen Behörden zu übergeben.¹¹² Ferner berichteten britische Medien im Juni 1951 im Zusammenhang mit Guy Burgess und Donald Maclean, zwei auf der Flucht befindlichen Mitgliedern des Spionagerings der „Cambridge Five“, über Durchsuchungen von sowjetischen Schiffen, die den Kanal ostwärts durchfuhren.¹¹³

Alarmiert durch diese Vorfälle, rollten der britische Alliierte Hohe Kommissar und das Foreign Office im Herbst 1951 den völkerrechtlichen Status der Wasserstraße erneut auf. Beide Regierungsstellen betrachteten die Bestimmungen des Versailler Vertrags nach ihrer einseitigen, temporären Suspendierung durch die deutsche Note von 1936 weiterhin als gültig. Das britische Außenministerium hielt ebenfalls an seiner Linie fest, dass die Kontrolle über den Kanal zunächst Großbritannien als Besatzungsmacht und später, nach der Ratifizierung eines Friedensvertrags, der Bun-

110 G. A. Theel, *Der Nord-Ostsee-Kanal und die Methoden der Kanalstatistik*, in: *Wirtschaftsdienst* 30, 1950, 58–60, hier 60; *Jensen, Nord-Ostsee-Kanal* (wie Anm. 2), 161 ff.

111 Zu solchen Spannungen von raumübergreifenden Infrastrukturen allgemein: *Laak, Infra-Strukturgeschichte* (wie Anm. 10), 374.

112 *Krüger-Sprengel, Durchfahrt* (wie Anm. 50), 334; Arliss an Secretary of the Admiralty, 15.7.1949; Baker-Cresswell, *Vermerk*, 5.9.1949; Abercrombie an Arliss, 21.9.1949; Arliss an Secretary of the Admiralty, 9.10.1949, TNA, ADM 116/6272; Secretary of the Admiralty an Under-Secretary of State, Foreign Office, 1.4.1952; *Examples Showing that Adequate Control Is Not Exercised Over Kiel Canal*, o.J., TNA, ADM 1/27302.

113 B.U.P., *Kiel Canal Watch on Soviet Ships*, in: *Daily Telegraph*, 23.6.1951, 6.

desrepublik obliegen solle.¹¹⁴ Während die französische Regierung die britische Position teilte, stimmten die Vereinigten Staaten dem britischen Vorschlag erst nach zähen Verhandlungen im Rechtsausschuss der Hohen Alliierten Kommission im Januar 1953 zu.¹¹⁵

Dieses Spannungsverhältnis zwischen den ökonomischen und militärischen Raumdimensionen des Nord-Ostsee-Kanals beruhte auf der veränderten Perzeption der Wasserstraße als Verteidigungsraum und war das Resultat wachsender Besorgnis über sowjetische Ambitionen im westlichen Ostseeraum, insbesondere den Ostseezugängen – dem Nord-Ostsee-Kanal, dem Großen und Kleinen Belt sowie dem Øresund. Unerwartet kamen diese Befürchtungen nicht, denn bereits im Dezember 1941 hatte Josef Stalin den ungehinderten Zugang zur Ostsee gefordert.¹¹⁶ Daher waren britische Kampfverbände in den letzten Kriegstagen in einem schnellen Vorstoß nach Osten bis hinter Lübeck vorgerückt, um so einer möglichen Einnahme Schleswig-Holsteins und Dänemarks durch die Rote Armee vorzubeugen. Gleichzeitig hatte das britische Militär für den Fall eines sowjetischen Vormarsches nach Westen Operation Red Admiral zur Sicherung des Nord-Ostsee-Kanals vorbereitet sowie Marine- und Luftlandeeinheiten nach Kopenhagen verlegt.¹¹⁷

Selbst wenn diese Gefahr vorübergehend gebannt schien, nährte die anschließende Besetzung der dänischen Ostseeinsel Bornholm durch das sowjetische Militär von Mai 1945 bis April 1946 britische Ängste vor einer zunehmenden Einflussnahme der Sowjetunion auf die Ostseezugänge.¹¹⁸ Die sowjetische Okkupation Bornholms hatte weitreichende Folgen für sicherheitspolitische Konzeptionen der britischen Regierung im Hinblick auf den Nord-Ostsee-Kanal und Nordwesteuropa.

114 The Chancery, Office of the U.K. High Commissioner an FO German Political Department, 8.10.1951; FO General Department an The Chancery, Office of the U.K. High Commissioner, 28.11.1951; Armstrong, Vermerk, 7.11.1951; Best, Vermerk, 21.11.1951, TNA, FO 371/93249.

115 Political Director und Head of Chancery, Office of the UK High Commissioner, an Harpam, 8.8.1952, TNA, FO 371/99766; Rottembourg an Chairman, Law Committee, 29.9.1952; Legal Status of the Kiel Canal. Memorandum by the British Member, o.J.; Legal Adviser, Minutes. Status of the Kiel Canal. File Ref: L12/4/240, 9.1.1953, TNA, FO 1060/392; Department of State, Memorandum, 19.7.1946; Balfour an Hankey, 22.7.1946, TNA, CAB 121/417; *Lagoni*, Nord-Ostsee-Kanal (wie Anm. 14), 251.

116 FO, Kiel (wie Anm. 94).

117 *Madsen*, Navy (wie Anm. 73), 40; *Bent Jensen*, Soviet Occupation of a New Type. The Long Liberation of the Danish Island of Bornholm 1944–1946, in: *Scandinavian Journ. of Hist.* 25, 2000, 219–237, hier 224; *Dopheide*, Kiel (wie Anm. 62), 21–32.

118 *Jensen*, Occupation (wie Anm. 117), 220.

Auch teilte das Außenministerium nicht die optimistische Einschätzung des Generalsekretärs der Vereinten Nationen, Trygve Lie, wonach die Sowjetunion im Gegenzug für die Klärung der Durchfahrtsrechte für den Nord-Ostsee-Kanal und der anderen Ostseeezugänge zum Abzug von Bornholm bereit wäre. Deshalb sprach sich das Foreign Office, wie übrigens auch die Stabschefs und das amerikanische Außenministerium, weiterhin für eine Vertagung einer endgültigen Regelung für den Kanal und die Ostseeezugänge bis zum Abschluss eines Friedensvertrags mit Deutschland aus.¹¹⁹

Zogen die sowjetischen Streitkräfte am Ende aus freien Stücken von Bornholm ab, fiel in diese Zeit ein fundamentaler Wandel in der britischen Strategie für Nord- und Westeuropa, der auch auf die Integration Dänemarks, Schwedens und Norwegens in den westlichen Block abzielte.¹²⁰ So betrachteten die britischen Stabschefs Nordwesteuropa aufgrund wachsender Sorge über die als expansionistisch perzipierten Bestrebungen Stalins in einer streng vertraulichen Einschätzung Ende April 1946 nun als eine „protective area“ zum Schutz Großbritanniens vor einem möglichen sowjetischen Angriff und betonten: „Russia is a greater potential danger in the future than is Germany.“ Obwohl diese Bewertung unter militärischen Aspekten nach wie vor eine Zerstörung des Nord-Ostsee-Kanals nahelegte, teilten die Stabschefs schlussendlich die politische Einschätzung des Foreign Office, dass „such action would tend to drive West Germany further into the Russian orbit“. Für die Zeit nach dem Ende des alliierten Besatzungsregimes stellten die Stabschefs nun sogar die vollständige Abgabe der Kontrolle über den Nord-Ostsee-Kanals an die westdeutschen Behörden in Aussicht.¹²¹ Dass Großbritannien trotz seiner schwierigen wirtschaftlichen Lage und seines fortdauernden militärischen Engagements in (post-)kolonialen Konflikten einen bedeutenden Beitrag zur Verteidigung Westeuropas am Nord-Ostsee-Kanal oder durch seine Teilnahme an der Berliner Luftbrücke leistete,

119 FO an British Embassy Washington, 6.2.1946, TNA, FO 942/548; COS (46)122(0), 20.4.1946, 4, 7, TNA, CAB 121/417; Troutbeck an Hollis (wie Anm. 114).

120 COS (46)122(0) (wie Anm. 119), 2; *Dierk Walter*, Zwischen Dschungelkrieg und Atombombe. Britische Visionen vom Krieg der Zukunft. Hamburg 2009, 287–316; *Juhana Aunesluoma*, „Our Staunchest Friends and Allies in Europe“. Britain's Special Relationship with Scandinavia, 1945–1953, in: Michael Hopkins/Michael Kandiah/Gillian Staerck (Eds.), *Cold War Britain. New Perspectives*. Basingstoke 2003, 67–80, hier 69; *Martin H. Folly*, Protecting the Northern Flank, or Keeping the Cold War out of Scandinavia? British Planning and the Place of Norway and Denmark in a North Atlantic Pact, 1947–9, in: *Int. Hist. Rev.* 34, 2012, 45–69.

121 COS (46)129(0), 30.4.1946, 2, 4, TNA, CAB 121/417; Walker an Douglas, 21.6.1946, TNA, FO 1030/163.

verdeutlicht das tiefe Bekenntnis des Landes zum Schutz liberaldemokratischer Werte in Europa zu jener Zeit.¹²²

Innerhalb dieser Parameter bewegten sich britische Pläne zur Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals als Verteidigungsraum. In jenem Konzept ging es jedoch nicht um den Schutz des Kanals, also der fortlaufenden Gewährleistung seiner Funktionalität im Kriegsfall, im klassischen Sinne. Vielmehr verkehrte es eine Prämisse des Zivil- und Katastrophenschutzes – den Schutz kritischer Infrastrukturen – in ihr Gegenteil.¹²³ Denn der Gedanke des Verteidigungsraums zielte auf die teilweise Zerstörung bzw. Blockade des Kanalbetts und der Schleusenanlagen sowie die Sprengung der Kanalbrücken ab, um die Wasserstraße ungangbar zu machen. Dafür nutzen diese Maßnahmen die physisch-teilende Eigenschaft sowie die Fragilität des Nord-Ostsee-Kanals.¹²⁴

Im August 1948 ordnete Brian Robertson, der Militärgouverneur der britischen Besatzungszone, die Ausarbeitung eines Plans zur Unnutzbarmachung des Nord-Ostsee-Kanals im Verteidigungsfall durch das Oberkommando der britischen Streitkräfte in Deutschland an. Der Planungsstab bezog eine Reihe von Faktoren wie die Vorwarnzeit, die verfügbaren Kampfeinheiten oder mögliche Sabotage durch eine ‚fünfte Kolonne‘ unter dem deutschen Schleusenpersonal in seine Erwägungen ein. Im Kern machten sich die Empfehlungen die hohe Verwundbarkeit der Wasserstraße zu eigen. Der radikalste Vorschlag beinhaltete den Einsatz einer Atombombe („this might be a place for an atomic bomb exploded in situ“). Da Großbritannien zu jener Zeit aber noch nicht über eigene Kernwaffen verfügte, beschränkte man sich

122 *Martin A. L. Longden*, From „Hot War“ to „Cold War“. Western Europe in British Grand Strategy, 1945–1948, in: Hopkins/Kandiah/Staerck (Eds.), *War* (wie Anm. 120), 111–126; *Anne Deighton*, Britain and the Cold War, in: Melvyn P. Leffler/Odd Arne Westad (Eds.), *The Cambridge History of the Cold War*. Vol. 1. Cambridge 2010, 112–132; *Walter*, *Dschungelkrieg* (wie Anm. 120), 21; *Victor Mauer*, *Brückenbauer. Großbritannien, die deutsche Frage und die Blockade Berlins 1948–49*. (Veröff. des Dt. Hist. Instituts London, Bd. 80.) München 2018.

123 *Wolf R. Dombrowsky*, Schutz kritischer Infrastrukturen als Grundproblem einer modernen Gesellschaft, in: Michael Kloepfer (Hrsg.), *Schutz kritischer Infrastrukturen. IT und Energie*. Baden-Baden 2010, 27–38.

124 *Eike-Christian Heine*, Connect and Divide. On the History of the Kiel Canal, in: *Journ. of Transportation Hist.* 35, 2014, 200–219. Zur Verwundbarkeit von Infrastrukturen: *Laak*, *Fluss* (wie Anm. 4), 232–41; *Greg Bankoff*, Comparing Vulnerabilities. Toward Charting an Historical Trajectory of Disasters, in: Gerrit Jasper Schenk/Jens Ivo Engels (Eds.), *Historical Disaster Research. Concepts, Methods and Case Studies* (Historische Sozialforschung/Historical Social Research, Bd. 32.) Köln 2007, 103–114.

stattdessen auf das Verminen des Kanals sowie eine Kombination weiterer Methoden wie dem Versenken von Blockschiffen im Kanalbett und in den Schleusenkamern oder der Zerstörung der Schleusentore.¹²⁵

Diese Überlegungen bildeten im Oktober 1948 die Basis für einen ersten Plan zur Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals als Verteidigungsraum. Er sah die Zerstörung der Schleusenanlagen in Kiel und Brunsbüttel je nach Verfügbarkeit entweder durch see- oder landgestützte Einheiten vor. Zusätzlich arbeiteten die britischen Besatzungstruppen ergänzende Schritte zur Sprengung der Kanalbrücken aus. Im Laufe des folgenden Jahres wurden diese Planungen intensiviert und ab Januar 1949 Teil umfangreicher Verteidigungsmaßnahmen für die gesamte britische Besatzungszone.¹²⁶ Daher erteilte die Admiralität der Geheimhaltung der Verteidigungspläne höchste Priorität, sodass trotz akuter Personalprobleme nicht einmal die Verbündeten Dänemark und Norwegen in die Planungen eingeweiht wurden. Allerdings war diese Verschleierungstaktik nur bedingt erfolgreich, weil der Einbau von Sprengschächten in die Kanalbrücken diese Pläne teilweise der Öffentlichkeit preisgab.¹²⁷ Dennoch dürfte die Geheimhaltung, ähnlich wie die Umbenennung des Kanals 1948, einen Anteil am Bedeutungsgewinn des ‚stillen‘ Narrativs einer europäischen Handelsroute in der öffentlichen Wahrnehmung gehabt haben.

Die nächste Planungsphase setzte mit der Vorlage eines „Kiel Canal Emergency Plan“ durch den Ersten Seelord im November 1949 ein. Das Dokument bündelte alle wesentlichen Erkenntnisse der bisherigen Entwürfe und Diskussionen in einem Dokument. Bedingt durch die dünne Personaldecke der britischen Truppen in der Bundesrepublik beauftragte der Erste Seelord das Oberkommando der britischen Streitkräfte in Deutschland mit der Ausarbeitung einer praktikableren Lösung des

125 Robertson an Secretary, Chiefs of Staff Committee, 11.8.1948; Director of Plans, Vermerk, 22.10.1948; Director of Torpedo, Anti-Submarine and Mine Warfare, Minute Sheet. Register No.M. 060134/48, 8.11.1948; Director of Underwater Warfare, Minute Sheet. Register No.M. 060134/48, 19.11.1948, TNA, ADM 116/6272; *Salewski*, Bedeutung (wie Anm. 30), 343.

126 Arliss, Operation Order No. 1, 1.10.1948; Instructions to the Flag Officer Commanding. British Naval Forces. Germany, Januar 1949; Arliss an Secretary of the Admiralty, 14.9.1949, Abercrombie an Arliss, 3.2.1950; Arliss an Secretary of the Admiralty, 20.3.1950; Security of the Kiel Canal, o. J.; Commander, Royal Navy, Chief of Naval Intelligence Staff (Germany) an Flag Officer Commanding British Naval Forces, Germany, 14.7.1949; Arliss an Secretary of the Admiralty, 23.7.1949, TNA, ADM 116/6272.

127 Director of Plans, Vermerk, 3.8.1949; Denial of the Kiel Canal. Enclosure 1, [1949], TNA, ADM 116/6272; COS (49)404, 22.11.1949, 3, TNA, CAB 121/417. Diese Geheimhaltung entspricht dem „Kaschieren von Macht“ durch Infrastrukturen: *Engels/Schenk*, Infrastrukturen (wie Anm. 5), 24.

Problems. Seit 1950 firmierten diese Planungen unter dem Decknamen Operation Vulture. Im Mai desselben Jahres legte dann ebenjenes Gremium der britischen Besatzungsgruppen einen ersten Entwurf dieses Plans vor.¹²⁸

Im Kontext breiter angelegter Verteidigungsplanungen für die britische Besatzungszone markierte Operation Vulture eine von drei Maßnahmen. Operation Chivalrous befasste sich mit der Evakuierung von Militärangehörigen und Konsularpersonal, während Operation Abigail bei einer Invasion der Roten Armee den Rückzug der britischen Streitkräfte auf das westliche Rheinufer organisieren sollte. Aufgrund der hohen Geheimhaltungsstufe wurden selbst Verbündete weiterhin nicht in die Planungen eingebunden, sodass das in Schleswig-Holstein stationierte dänische Militär paradoxerweise eigene Maßnahmen zur Zerstörung der Brunsbütteler Schleusen vorbereitete.¹²⁹

Der plakative Kodename war treffend gewählt worden, verkörperte Vulture – der Aas fressende Geier – eindringlich den morbiden Charakter des Plans: Operation Vulture verfolgte das Ziel, den Nord-Ostsee-Kanal so lange wie möglich für sowjetische Einheiten unpassierbar zu machen. Dazu sollten im Kriegsfall vier Mechanismen im Bereich der westlichen Kanaleinfahrt greifen. Neben der Zerstörung der Tore der neuen (großen) Schleusenkammern ging es darum, die Tore der kleinen (alten) Schleusenanlage dauerhaft zu öffnen. So wollte man den Kanal dem Tidenhub der Nordsee aussetzen, damit er mittel- und langfristig verlanden würde. Des Weiteren sollten die Stromversorgung und die Steuerungsanlage der Schleusen zerstört sowie die zur Aufrechterhaltung des Kanalbetriebs notwendigen Schwimmbagger versenkt werden.¹³⁰ Nach intensiven Diskussionen innerhalb der Führung der britischen Streitkräfte kam es anschließend zu Nachjustierungen an Operation Vulture. Unter anderem wurden grundlegende Versäumnisse wie die Nichtberücksichtigung der Kieler Schleusen oder die mögliche Umgehung der westlichen Kanalein-

128 COS (49)404 (wie Anm. 127), 1–2; COS (50)180, 30.5.1950; COS (51)88, 23.2.1951, 17, TNA, CAB 121/417; Secretary [Chiefs of Staff Committee] to Chiefs of Staff Committee, 23 November 1950, TNA, ADM 116/6272.

129 Simpson an Secretary of the Admiralty, 19.2.1951; Abercrombie an Flag Officer Germany, 21.7.1950; Royal Navy Headquarters, Hamburg, Germany an Secretary of the Admiralty, 14.1.1951, TNA, ADM 116/6272.

130 COS (50)348, 6.9.1950, 2–4, TNA, CAB 121/417.

fahrt über den Gieselau-Kanal und die Eider bei Tönning beseitigt sowie die Ausführung optimiert.¹³¹

Mit der Einführung reformierter NATO-Kommandostrukturen traten Konzeptionen für den Nord-Ostsee-Kanal als Verteidigungsraum ab Juni 1951 in ein multilaterales Stadium ein. Von Januar 1953 an lag die Wasserstraße dann im Zuständigkeitsbereich des Befehlshabers der Alliierten Streitkräfte Nordeuropa.¹³² In NATO-Planungen zur Verteidigung Westeuropas und des atlantischen Raums fungierte der Wasserweg gemeinsam mit dem Limfjord im Norden der Kimbrischen Halbinsel als eine von „two main lines of resistance“ gegen einen sowjetischen Vorstoß nach Dänemark, was die NATO auch in Manövern simulierte.¹³³ Während diese Pläne weiterhin auf einer „Umnutzung“ der Wasserstraße von einer europäischen Handelsroute zu einem Verteidigungsraum basierten, verlagerte sich der ökonomische Fokus zeitweilig stärker auf eine militärische Infrastruktur. Deren Kernstück war ein vom Befehlshaber der Alliierten Streitkräfte Nordeuropa gemeinsam mit dem britischen Verteidigungsministerium und der Admiralität entwickeltes Projekt zum Bau von jeweils zwei Betontürmen an der Grüntaler und der Levensauer Hochbrücke, für das die NATO ca. 2,35 Mio. DM veranschlagte. Im Krisenfall sollten die Türme gesprengt und so das Kanalbett blockiert werden, um feindlichen Schiffen die Durchfahrt zu verwehren. Verantwortlich für die Umsetzung des Projekts zeichnete der Kommandeur der Britischen Rheinarmee.¹³⁴

Allerdings bargen die Turmbaupläne sprichwörtlich ‚politischen Sprengstoff‘. Im März 1954 konstatierte der britische Alliierte Hohe Kommissar Frederick Hoyer Millar, die Planungen seien „full of political difficulties and likely to land us in a lot of trouble with the Germans“. Neben einer bundesdeutschen Baukostenbeteiligung und der Bereitstellung von Bauland spielte Hoyer Millar auf die negative Publizität

131 COS (51)88 (wie Anm. 128), 1–4, 13–14; COS (51) 462, 9.8.1951, TNA, CAB 121/417; Director of Plans, Operation Vulture, 19.3.1951, TNA, ADM 116/6272.

132 A. H. E. Allingham, Revised Plan for Demolitions in the Kiel Canal Area, 29.6.1951, TNA, ADM 116/6272; SG 120/20. Periodic Report by the Supreme Allied Commander Europe (No. 20 – 18 September 1952), 29.9.1952, 4, NATO Archives Online (Alle im Folgenden zitierten Digitalisate sind unter <http://archives.nato.int> verfügbar. Zugriff 1.3.2021).

133 COS (52)209, 9.4.1952, TNA, CAB 121/417; SG 027/2. Preparation of the NATO Short Term Plan, 20.6.1950, 2; SG 127/1. Proposed NATO Naval Communications Exercise, 24.5.1951, 4; MC 0014/1-Final. Strategic Guidance, 9.12.1952, 17; SGM-1666–53. Meeting of Standing Group with the Danish Chief of Defence, 31.7.1953, 10, NATO Archives Online.

134 Paraphrase of a letter No.SHAPE/1067/53, 12.12.1953, TNA, FO 371/113402.

an, die dem britischen Militär in der Vergangenheit beim Einbau von Sprengschächten in die Kanalbrücken zuteilgeworden war. Darüber hinaus warnte er, das Projekt könne als Bankrotterklärung der NATO-Verteidigungskraft interpretiert werden und somit die öffentliche Stimmung in der Kanalregion negativ beeinflussen. Infolgedessen empfahl der Hohe Kommissar einen Aufschub des Plans, bis die Frage einer westdeutschen Wiederbewaffnung im Rahmen der geplanten Europäischen Verteidigungsgemeinschaft geklärt sei.¹³⁵

Hoyer Millars Bedenken waren durchaus berechtigt. Zwar hatten spätestens der erste sowjetische Atomwaffentest im August 1949 und der Beginn des Koreakriegs im Juni 1950 ein Umdenken der Regierungen Großbritanniens, Frankreichs und der Vereinigten Staaten hinsichtlich der westdeutschen Remilitarisierung bedingt.¹³⁶ Gleichzeitig sahen sich die Westalliierten jedoch mit großer Ambivalenz gegenüber ihren Plänen in der westdeutschen Politik und Öffentlichkeit konfrontiert. Auf der einen Seite versuchte die Regierung Adenauer, den Koreakrieg für die Westbindung der Bundesrepublik inklusive eines eigenen Verteidigungsbeitrags zu nutzen, was auch Vorschläge für die Zerstörung kritischer Infrastrukturen wie Brücken und Fähren über den Nord-Ostsee-Kanal beinhaltete.¹³⁷ Auf der anderen Seite regte sich in der bundesdeutschen Öffentlichkeit und Politik Widerstand gegen die Wiederbewaffnung.¹³⁸

In Großbritannien bestanden ebenfalls Vorbehalte gegenüber Deutschland und den Deutschen. In gewisser Weise war die Aussage des Marinekorrespondenten des „Daily Telegraph“ anlässlich der Wiederöffnung des Kanals im Juni 1945 – „I shall never forget that trip through the Kiel Canal, and I feel that I shall never understand

135 Hoyer Millar an Roberts, 3.3.1954, TNA, FO 371/113402.

136 David Clay Large, *Germans to the Front. West German Rearmament in the Adenauer Era*. Chapel Hill, NC 1996, 62–81, 279 Fußnote 1; *Beatrice Heuser*, *Britain and the Federal Republic of Germany in NATO, 1955–1990*, in: Jeremy Noakes/Peter Wende/Jonathan Wright (Eds.), *Britain and Germany in Europe 1949–1990*. Oxford 2002, 141–162, hier 141; *Andreas Wenger*, *The Politics of Military Planning. Evolution of NATO's Strategy*, in: Vojtech Mastny/Sven Holtsmark/Andreas Wenger (Eds.), *War Plans and Alliances in the Cold War*. London 2006, 165–192, hier 166f.

137 Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland (künftig: AAPD). Adenauer und die Hohen Kommissare 1949–1951. München 1989, Nr. 16 und 18; AAPD 1949/50. München 1997, Nr. 93.

138 Michael Geyer, *Cold War Angst. The Case of West German Opposition to Rearmament and Nuclear Weapons*, in: Hanna Schissler (Ed.), *The Miracle Years. A Cultural History of West Germany, 1949–1968*. Princeton, NJ 2001, 376–408, hier 379f.; *Jan Uelzmann*, *Building Domestic Support for West Germany's Integration into NATO, 1950–1955*, in: *Journ. of Cold War Stud.* 22, 2020, 133–162.

the German mentality“ – exemplarisch für die weitverbreitete Skepsis und Abneigung gegenüber den Deutschen so kurz nach Kriegsende. Auch nach 1945 wandelte sich das Deutschlandbild in der britischen Bevölkerung nur langsam, und viele Resentiments bestanden während der Debatte über die Wiederbewaffnung und den NATO-Beitritt der Bundesrepublik fort. Selbst britische Regierungsvertreterinnen und -vertreter warnten unter Verweis auf den Vertrag von Rapallo vor einer möglichen Doppelbödigkeit bundesrepublikanischer Intentionen.¹³⁹

In diesem mehrdeutigen politischen Klima lag es nun an der Alliierten Hohen Kommission, das Verteidigungsinfrastrukturprojekt am Nord-Ostsee-Kanal voranzutreiben. Die britischen Stabschefs priesen ihren Plan als die praktikabelste und effektivste Lösung zur Blockade des Kanals im Krisenfall. Pragmatisch schlugen sie vor, die Betontürme „as Flak towers, with which the German people have long been familiar“ zu kaschieren. Innerhalb der Alliierten Hohen Kommission gingen die Meinungen zu dem britischen Entwurf dagegen auseinander. Während sich der französische Hohe Kommissar offen für den Plan zeigte, hinterfragte der Vertreter der Vereinigten Staaten seine Effizienz und militärische Notwendigkeit. Am Ende scheiterte das Vorhaben am Widerstand des NATO-Hauptquartiers gegen jegliche bundesdeutsche Einbindung in die Planungen vor der Ratifizierung der Pariser Verträge.¹⁴⁰

Zugleich waren die Pläne für eine Europäische Verteidigungsgemeinschaft im August 1954 am Widerstand Frankreichs gescheitert. Außerdem ließen Stalins Tod im vorangegangenen Jahr sowie die ‚Nuklearisierung‘ der NATO-Strategie die Schaffung europäischer Streitkräfte nun weniger dringlich erscheinen.¹⁴¹ Indessen verständigten sich die Regierungen Großbritanniens und der Bundesrepublik 1954 auf die dauerhafte Stationierung der Britischen Rheinarmee auf Bundesgebiet.¹⁴² Oben-

139 *Kenneth Edwards*, Through the Kiel Canal in an Ex-German Destroyer, in: Daily Telegraph, 2.6.1945, 2; *Gallup*, Gallup (wie Anm. 77), 107, 117, 229, 235, 269, 342; *Daniel Cowling*, Anglo-German Relations after 1945, in: Journ. of Cont. Hist. 54, 2019, 82–111; *Spencer Mawby*, Containing Germany. Britain and the Arm- ing of the Federal Republic. Basingstoke 1999, 14.

140 Confidential Annex to COS (54) 41, 8.4.1954; COS (54)91, 25.3.1954; UK National Military Represent- ative, Supreme Headquarters Allied Powers Europe an Lovegrove, 23.11.1954, TNA, CAB 121/417; Tele- gramm UK High Commissioner Bonn an FO, 2.4.1954; Johnson an Warner, 13.4.1954; COS (54)310, 21.9.1954, 3; Johnston an Hancock, 23.11.1954, TNA, FO 371/113402.

141 *Large*, Germans (wie Anm. 136), 5.

142 *Beatrice Heuser*, Partners in NATO. Britain, Germany and the Nuclear Issue, in: Manfred Görtemaker (Ed.), Britain and Germany in the Twentieth Century. Oxford 2006, 145–183, hier 145.

drein übernahm die Bundesrepublik mit Inkrafttreten der Pariser Verträge am 5. Mai 1955 und ihres NATO-Beitritts als größtenteils souveräner Staat selbst umfangreiche Aufgaben bei der Verteidigung ihres Territoriums.¹⁴³ Wegen des Scheiterns des Turmprojekts waren Investitionen in die geheimen Verteidigungsmaßnahmen entlang des Nord-Ostsee-Kanals letztlich in einem recht überschaubaren Rahmen geblieben. In der öffentlichen Wahrnehmung hingegen hatte das ‚stille‘ Interpretationsschema der europäischen Handelsinfrastruktur die Deutungshoheit erlangt.

IV. Fazit

Diese 60 Jahre in der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals haben tiefe Einblicke in das wechselseitige Verhältnis von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht gewährt. Im Kern wurde diese Dreiecksbeziehung von zwei um Deutungshoheit ringenden Narrativen der Wasserstraße als militärischer und ökonomischer Infrastruktur einschließlich der korrespondierenden Raumdimensionen getrieben. Von 1895 bis 1942 bestanden diese konkurrierenden Interpretationsmuster parallel nebeneinander her. Einerseits repräsentierte der Kanal als ein deutsches Rüstungsprojekt einen Bedrohungsraum für britische Sicherheitsinteressen. Andererseits verkörperte die Wasserstraße gemäß ihrer anfänglich intendierten Zweitfunktion ebenso das ‚stille‘ Deutungsschema einer europäischen Handelsroute. In Verbindung mit der Deutschlandfrage, wie sie die Alliierten ab 1943 auf einer Reihe von Kriegskonferenzen verhandelten, traten bis 1947 Aushandlungsprozesse zwischen diesen gegensätzlichen Narrativen offen hervor. Dabei ging es zeitweise um nicht weniger als das Fortbestehen des Kanals. Was die Entscheidungsfindung zusätzlich komplexer gestaltete, war die Lage des Wasserwegs im deutsch-dänischen Grenzraum. Im Anschluss daran kam es von 1948 bis zum NATO-Beitritt und der Erlangung der Teilsouveränität der Bundesrepublik 1955 zu entscheidenden Transformationen in der Interaktion von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht. Während das ‚stille‘ Interpretationsmuster der europäischen Wirtschaftsinfrastruktur die Oberhand gewann, wandelte sich die militärische Dimension des Nord-Ostsee-Kanals im Kontext des frühen Kalten Kriegs von einem national-bilateralen Bedro-

¹⁴³ Edgar Wolfrum, *Die geglückte Demokratie. Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von ihren Anfängen bis zur Gegenwart*. Stuttgart 2006, 130–143.

hungs- zu einem multilateralen Verteidigungsraum, der in geheimen NATO-Planungen eine zentrale Rolle bei der Abwehr eines möglichen sowjetischen Angriffs auf Westeuropa spielte.

Mit Beginn umfassender Modernisierungsmaßnahmen der Wasserstraße verfestigte sich das ökonomische Narrativ nach 1955 weiter.¹⁴⁴ Im Vergleich zum Zeitraum vor dem Ersten Weltkrieg kehrten sich in der konzeptionellen „Umnutzung“ des Kanals seine ursprünglich intendierten Primär- und Sekundärfunktionen samt ihrer wirtschaftlichen Foki und räumlichen Dimensionen um. Hatten militärisch-strategische Überlegungen den Bau und die Erweiterung der Wasserstraße zwischen 1907 und 1914 geleitet, erfolgten die Ausbaumaßnahmen seit Mitte der 1950er Jahre aus wirtschaftlichen Erwägungen. Selbst wenn die NATO den Nord-Ostsee-Kanal weiterhin als kritische Infrastruktur im Blick hatte, ging das Investitionsvolumen in seinen Ausbau als europäische Verteidigungsinfrastruktur gegenüber den vom Deutschen Reich vor 1914 getätigten Investitionen beträchtlich zurück.¹⁴⁵

Die gesteigerte Deutungsmacht des ‚stillen‘ Narrativs der europäischen Handelsroute war vom Wachstum des durch den Nord-Ostsee-Kanal verschifften Gütervolumens abhängig. Obgleich die Anzahl der Schiffspassagen, nachdem sie ihren bisherigen Höhepunkt 1964 mit über 80000 erreicht hatte, stetig auf knapp unter 30000 im Jahr 2018 absank, befuhren den Kanal gleichzeitig zunehmend größere Schiffe. Überdies wurde 2008 mit einem Gesamtvolumen von 105,9 Mio. Tonnen transportierter Güter ein Rekordwert erreicht. Anhand dieser Daten lässt sich die große Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals als europäischer Handelsinfrastruktur im 21. Jahrhundert ablesen, die vor allem deutschen, niederländischen und belgischen Nordseehäfen einen Zugang zum Ostseeraum bietet sowie die skandinavischen und baltischen Staaten mit den Weltmärkten verbindet.¹⁴⁶

Das Deutungsschema des Schifffahrtswegs als Handelsroute schlug sich ebenfalls in den durch die Bundesregierung im Bereich des Kanals getätigten Investitionen nieder. Zwar investierte das Bundesverteidigungsministerium in den frühen 2000er Jahren rund 40 Mio. Euro in den Bau eines Erdmagnetfeldsimulators bei

144 Stolz, Modernisierung (wie Anm. 106), 163–168.

145 Krüger-Sprengel, Durchfahrt (wie Anm. 50), 329ff.; Wynford Vaughn Thomas, Guarding the Gates of the Baltic, in: NATO Letter (July–August 1962), 8–12, hier 8f., 11f.

146 Wirtschaftliche Bedeutung, https://www.wsa-kiel.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Kiel-Holtenau/DE/1_Wasserstrasse/1_Nord-Ostsee-Kanal/f_Wirtschaftliche-Bedeutung/Wirtschaftliche-Bedeutung_node.html (Zugriff 1.3.2021).

Rendsburg zur Entmagnetisierung von Schiffen der Bundesmarine.¹⁴⁷ Jedoch verblissen die Verteidigungsausgaben im Vergleich zu den milliardenschweren Investitionen in infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen wie die Verbreiterung und Vertiefung des Kanalbetts, den Neubau einer Schleusenkammer in Brunsbüttel oder der Levensauer Hochbrücke.¹⁴⁸

Trotz dieser Ausbaumaßnahmen und ihrer ökonomischen Bedeutung kämpfte die Wasserstraße nach 1955 weiterhin mit Problemen. Auch wenn sich das ‚stille‘ Narrativ durchgesetzt hatte, stand der Kanal nun nicht mehr einzig im Konkurrenzkampf zur Route um Kap Skagen. So warnte 1965 der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel vor weiterer Konkurrenz durch die festen Querungen des Großen Belts und des Øresunds.¹⁴⁹ Während sich der Nord-Ostsee-Kanal gegen diese Infrastrukturprojekte in der westlichen Ostsee behauptete, sah er sich im Jahr seines 125-jährigen Jubiläums erneut Rentabilitätsproblemen ausgesetzt. Wie bereits in der Weltwirtschaftskrise von 1929 bis 1932 oder der Finanzkrise von 2008/9, schlug die globale Rezession infolge der Sars-CoV-2-Pandemie 2020 voll auf das Verkehrs- und Güteraufkommen im Kanal durch. Erschwerend kam noch der Verfall des Kraftstoffpreises hinzu, der für viele Reeder aufgrund der relativ überschaubaren Streckenersparnis des Kanals nun die Fahrt durch Skagerak und Kattegat wieder wirtschaftlicher machte. Das zwang wiederum die Kanalverwaltung, die Benutzungsgebühren zu senken.¹⁵⁰ Die Beschäftigung mit dem komplexen Dreiecksverhältnis von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht hat insofern nicht nur Licht auf ein bisher vernachlässigtes Feld der historischen Infrastrukturforschung geworfen, sondern erstmals einen wichtigen Aspekt der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals gut 125 Jahre nach seiner Eröffnung erkundet.

147 Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck, Presseinformation. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck weiht Erdmagnetfeldsimulator ein, 7.11.2005, http://www.wsv.de/ftp/presse/2007/00231_2007.pdf (Zugriff 1.3.2021).

148 Investitionsprogramm NOK-Strecke, https://www.wsa-kiel.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Kiel-Holtenau/DE/3_Investitionen/2_Investitionsprogramm_NOK-Strecke/investitionsprogramm_nok-strecke_node.html;jsessionid=DB3307F9E5D270245C90695768F59387.live11294 (Zugriff 1.3.2021); Ausbau der Oststrecke des NOK, https://www.kuestendaten.de/NOK/DE/Projekte/Ausbau_NOK/Ausbau_Oststrecke/Ausbau_der_Oststrecke_des_NOK_node.html (Zugriff 1.3.2021); Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, https://www.kuestendaten.de/NOK/DE/Projekte/Schleusen_Brunsbuettel/Neubau5_Schleusenkammer/Neubau_5_Schleusenkammer_node.html (Zugriff 1.3.2021).

149 Lorenzen (wie Anm. 45), 1786.

150 Ulrich Metschies, Kein schönes Jahr fürs Jubiläum, in: Kieler Nachrichten, 15.6.2020, 2.

Zusammenfassung

Dieser Artikel untersucht das bisher von der Geschichtswissenschaft vernachlässigte Verhältnis von Infrastruktur, Raum und Deutungsmacht am Beispiel des Nord-Ostsee-Kanals zwischen 1895 und 1955. Die treibende Kraft hinter dieser wechselseitigen Dreiecksbeziehung war der Widerstreit militärischer und ökonomischer Interpretationsmuster der Wasserstraße als militärischer Bedrohungs- bzw. Verteidigungsraum und europäische Handelsroute. Von der Eröffnung des Kanals 1895 bis 1942 existierten die konkurrierenden Deutungsmuster der multilateralen Handelsinfrastruktur und des national-bilateralen Bedrohungsraums für britische Sicherheitsinteressen nebeneinander her. Dabei dominierte über weite Strecken das öffentlichkeitswirksame Deutungsschema des Bedrohungsraums gegenüber dem ‚stillen‘ Narrativ der Handelsroute. Im Kontext der Deutschlandfrage, wie sie die Alliierten im Zeitraum von 1943 bis 1947 verhandelten, traten Aushandlungsprozesse zwischen beiden Interpretationsmustern offen zutage. Seit 1948 entwickelten sich beide Narrative dann in einem zusehends multilateralen Kontext fort, wobei das Interpretationsschema der Handelsroute die Oberhand gewann. Gleichzeitig wandelte sich das Konzept des national-bilateralen Bedrohungsraums vor dem Hintergrund des frühen Kalten Kriegs zu einem multilateralen Verteidigungsraum gegen einen möglichen sowjetischen Angriff auf Westeuropa unter dem Dach des Nordatlantikpakts (NATO). Der Untersuchungszeitraum endet mit der Teilsouveränität und dem NATO-Beitritt der Bundesrepublik 1955.

Für hilfreiche Anmerkungen danke ich Mathias Häußler, Alexander Reinfeldt und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der „Awkward Relations? Britain and Germany in Europe since the Second World War“-Konferenz in Cambridge 2016, wo erste Ideen dieses Artikels vorgestellt wurden, sowie Tomás Irish und den beiden anonymen Gutachterinnen bzw. Gutachtern der Historischen Zeitschrift.

Dr. *Christoph Laucht*, Swansea University, Department of History, Singleton Campus, SA2 8PP Swansea