

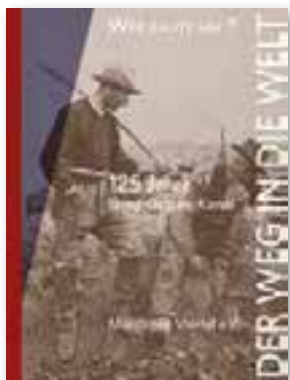
WER BAUTE IHN ?

125 Jahre +1  
Nord-Ostsee-Kanal

Maritimes Viertel e.V.

DER WEG IN DIE WELT





## Inhalt

- 5** **Vorwort**  
Verein Maritimes Viertel e.V.
- 6** **Programm der Veranstaltungen**
- 8** **Grußworte zur Ausstellungseröffnung**  
Hans-Werner Tovar - Stadtpräsident  
Mathias Stein - MdB  
Jörg Brockmann - WSA
- 11** **Einführung in die Sonderausstellung**  
Dirk-Uwe Spengler - Maritimes Viertel e.V.
- 13** **Open-Air-Konzert - Holtenau**  
Marinemusikkorps Kiel
- 15** **Die Sonderausstellung**  
Maritmes Viertel - Kultur am Kanal e.V.
- 28** **Der Traum vom Nord-Ostsee-Kanal**  
Susanne Kalweit liest aus dem Buch  
von Klaus Alberts
- 29** **Wik und Holtenau Auswirkungen des NOKs**  
Hannelore Pieper-Wöhlk und Dr. Dieter Wöhlk
- 30** **Historische Dokumentarfilme über den NOK**  
Gerd Tanski - Moderation
- 32** **Ohne Taucher geht es nicht**  
Dieter Harfst
- 33** **Aus der Sicht des Kapitäns**  
Gerald Immens
- 40** **Lieder über Weltmeere, Liebe und Sehnsucht**  
Lotsengesangverein Knurrhahn von 1929 e.V.
- 41** **Filmabend - 8mm Kieler Woche**  
Claus Oppermann - Regisseur
- 42** **Handwerker und Arbeiter - Bau und Technik**  
Uwe Steinhoff
- 43** **Einstein und Anschütz - eine Kieler Freundschaft**  
Dr. Redelf Martin Habben
- 55** **Der NOK - die Menschen, die ihn bauten**  
Rolf Fischer
- 69** **Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals  
für die deutsche Marine**  
Dr. Dieter Hartwig
- 81** **Jules Verne und der Unhold von Kiel**  
Ein Live-Hörspiel-Thriller  
Jens Raschke
- 82** **Der Nord-Ostsee-Kanal und die Stadt Kiel**  
Dr. Johannes Rosenplänter
- 85** **Ein technisches Denkmal von Weltrang  
Der Eiderkanal**  
Dr. Jürgen Rohweder
- 97** **Vorbereitung ist immer mühsam ...**  
Bilder aus dem Archiv

## Impressum

Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e. V. (Hrsg.)  
Arkonastraße 1 - 24106 Kiel

Layout/Produktion: Kirsten Borm  
Lektorat: Susanne Kalweit / Dirk-Uwe Spengler  
Druck: nndruck  
Selbstverlag, Kiel 2021

Das Werk ist in allem seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Vereins  
Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e.V. unzulässig

Titel: Kanalarbeiter  
Quelle: Landesbibliothek Kiel

# Die Sonderausstellung

## 125 Jahre NOK - Der Weg in die Welt



Seit Jahren zeigen wir, der Verein Maritimes Viertel e.V., eine detailreiche NOK-Ausstellung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WSA) in unseren Räumen. Zum 125-jährigen Jubiläum des Kanals planten wir zusätzlich eine Sonderausstellung zur Geschichte des Kanalbaus. Dabei wollten wir bewusst abrücken von der Nacherzählung der prunkvollen Eröffnungsfeier mit kaiserlichem Glanz, und uns der Frage zuwenden, wer den Kanal denn wirklich gebaut hat.

Hauptdarsteller unserer Ausstellung sollten die Arbeiter, Techniker und Ingenieure sein, die die Planungen Wirklichkeit werden ließen. Sie mussten technische Neuerungen ebenso bewältigen wie Regen, Schlamm und Erdbeben.

Die Superbaustelle löste eine in damaliger Zeit gewaltige Arbeitsmigration aus, arbeitssuchende Männer aus vielen Gebieten Europas machten sich auf den Weg, um an der Kanalbaustelle Arbeit zu finden. Zeitweilig waren knapp 9.000 Menschen auf der Baustelle beschäftigt. Wie waren sie untergebracht? Wie war die Arbeit organisiert? Wie waren die sanitären Verhältnisse und wie das Gesundheitswesen?

Auf diese Fragen versuchten wir mit unserer Sonderausstellung Antworten zu geben. Im Unterschied zur reich bebilderten Eröffnungsfeier gibt es zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen auf der Baustelle nur wenig Bildmaterial. Aber das Wenige, das es gibt, zeigt die Ausstellung, und mit etwas Stolz können wir sagen: So wurde die Arbeit am Kanal noch nie dargestellt.

Die folgenden zwölf Seiten geben die Schautafeln der Ausstellung wieder.

Gleichzeitig gab es seitens der Baufirmen immer wieder Versuche, die Löhne zu drücken.

So senkte eine Baufirma im Januar 1894 den **Handwerkerlohn** auf 35 Pfennig, woraufhin diese im Februar 1894 die Arbeit niederlegten.



Untergebracht wurden wir in **10 Barackenlagern** entlang der Baustelle.

In Doppelstockbetten lagen wir mit



Jeder denkt, dass so ein Löffelbagger einfach zu bedienen ist – denkste!

Er braucht

- 1 Baggermeister
- 1 Maschinisten
- 1 Heizer
- 2 Arbeiter

und für das Verschieben der Gleise zum Weiterfahren

- 1 Schachtmeister
- 18 Arbeiter

Was wir so gebaggert und geschaufelt haben?

**80 Millionen m<sup>3</sup> Boden**

Wenn Sie sich auf die Besucherplattform des Kieler Rathauses stufen, dann stehen sie noch 10 m tief im Sandberg, der vom Knauer Weg bis zur Küste und vom Dreiecksplatz bis zum ZOB reicht. Und das alles haben wir in 6 Jahren weggeschaufelt!



... der Stundenlohn ... 42 Pfennig angehoben.

... g und Verpflegung ... ische Versorgung



... der einmal der Untergrund nachgibt:

... e

... chubkarren ... oben werden, ... werden können.

Dazu kommt das dauernde **Fluchen** der Vorarbeiter. **Als ob wir etwas für den Unfall können!**





# Aus der Sicht des Kapitäns - Nautischer Verein zu Kiel

Gerald Immens



Der Nord-Ostsee-Kanal ist aufgrund seiner morphologischen Bedingungen in Verbindung mit der hohen Anzahl passierender Schiffe eines der anspruchsvollsten Reviere für Seeschiffe weltweit. Gerald Immens ist seit über 28 Jahren Lotse auf dem Kanal und hat vorher

## Wer nutzt eigentlich den Kanal und warum?

Die Grafik des Wegevorteiles spricht eigentlich für sich und so ist es zunächst klar, dass sich besonders für die Schiffe zu den deutschen, holländischen und südenglischen Häfen ein deutlicher Zeitvorteil ergibt. Ob dieser aber in Anspruch genommen

wird, ist in erster Linie davon abhängig, ob die Schiffe es überhaupt eilig haben, also der allgemeinen Frachtenlage. Der reine Streckenvorteil bringt natürlich auch

**Mittwoch - 28. Juli 2021 - 18:00 Uhr**

## Aus der Sicht des Kapitäns

*Gerald Immens vom Nautischen Verein* schildert die Anforderungen der modernen Schifffahrt an den Nord-Ostsee-Kanal heute und in Zukunft.

selbst fast 10 Jahre als Kapitän oder Schiffsoffizier viele Passagen erlebt. Geschildert werden sollen die besonderen Herausforderungen dieser Schifffahrtsstraße für die internationalen Nutzer angesichts der stetig wachsenden Schiffsgrößen. Besondere Herausforderungen ergeben sich zusätzlich durch die vielen endlich in Angriff genommenen Baumaßnahmen.

eine deutliche Brennstoffersparnis mit sich; ob sich das rechnet, ist dann wiederum vom Vergleich der Passagekosten angesichts des gerade geltenden Bunkerpreises abhängig. In beiden Fällen ist zusätzlich wichtig, ob das Schiff (besonders aufgrund des Tiefganges) als Alternative zum Kanal den Öresund oder den Großen Belt mit seinem erheblich längeren Umweg nutzen muss. Bereits zu Zeiten

des alten Eiderkanals hatte aber immer das Wetter im Skagerrak eine hohe Bedeutung für den Vorteil des Kanals gegenüber der Passage um Skagen, und daran hat sich bis heute nichts geändert. Während der Winterstürme zieht der Verkehr auf dem Ka-



nal deutlich an, weil auch die heutigen robusten Schiffe nicht mit voller Fahrt gegen schwere See andampfen können und sehr oft auch Rücksicht auf die empfindliche Ladung (Holzdeckslast, RoRo-Fähren, Schleppzüge, etc.) genommen werden muss. In den letzten Jahren hat die Größe der Schiffe im NOK stetig bis zum Maximum hin zugenommen. Die folgende Tabelle soll dies am Beispiel der wichtigsten Nutzer, der Container-Feederschiffe, verdeutlichen:



# Einstein und Anschütz: eine Kieler Freundschaft

Dr. Redelf Martin Habben

Mittwoch - 25. August 2021 - 18:00 Uhr

## Einstein und Anschütz: eine Kieler Freundschaft

Dr. Redelf Martin Habben - Beitrag des Vereins zur Errichtung eines Denkmals für die Erfinder des Kieler Kreiselkompasses, Einstein und Anschütz e.V.

Diese Erfindung von Hermann Anschütz-Kaempfe in Zusammenarbeit mit Albert Einstein ist auch heute noch von weltweiter Bedeutung in der Luft- und Seefahrt.



43

Der Erfinder, Unternehmer und Mäzen Dr. Hermann Anschütz-Kaempfe wurde in Kiel bisher jedoch nur mit einer kleinen Gedenktafel gewürdigt.

Einsteins Beitrag wurde auf dieser Tafel nicht erwähnt.

Erst viel später, aus Anlass der 100-jährigen Wiederkehr der Rede von Einstein im Kieler Gewerkschaftshaus, wurde dort eine Gedenktafel für ihn angebracht, auch jedoch, ohne auf die Zusammenarbeit mit Anschütz-Kaempfe hinzuweisen.

Die Aufzeichnung der Geschichte begann mit diesem vor 30 Jahren erschienenen Buch: Der Autor Prof. Dr. Dieter Lohmeier war der Leiter der Landesbibliothek Schleswig-Holstein und veröffentlichte zusammen mit einem leitenden Mitarbeiter der Firma Anschütz, Bernhard Schell, eine Dokumentation über die befreundeten Erfinder mit dem Titel „Einstein, Anschütz und der Kieler Kreiselkompass“.

Briefe und Dokumente aus dem Firmenarchiv und von Familienangehörigen ermöglichten, ein Bild von der Freundschaft zu zeichnen.

Dies ist deshalb besonders verdienstvoll, weil in kaum einer Einstein-Biografie die Freundschaft und wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit Anschütz in Kiel erwähnt wird und es ebenso wenig eine umfangreiche Anschütz-Biographie gibt. In Kiel ist die Geschichte nur wenigen Interessierten bekannt und gerät langsam in Vergessenheit. Die zentrale Figur dieser Geschichte war Hermann Anschütz. Er begann nach seiner Schulzeit ein Medizinstu-

dium, um bald darauf in das Studium der Kunstgeschichte zu wechseln. Dabei lernte er den österreichischen Kunsthistoriker Kaempfe kennen, der ihn förderte und zu Reisen in die Kunstwelt der Antike anregte. Nach dem Tod des Vaters von Anschütz adoptierte Kaempfe seinen inzwischen promovierten Zögling, der sich daraufhin Hermann Anschütz-Kaempfe nannte.

Wenige Jahre später verstarb auch sein Adoptivvater Kaempfe und ver-



# Der Nord-Ostsee-Kanal - die Menschen, die ihn bauten

Rolf Fischer - Vorsitzender der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte e.V.

## 1. Die Kanalbauer - die „unbekannten Wesen“

Im Juni 1895 legt Wilhelm II. den Schlussstein im Kreise höchster Würdenträger sowie zahlreicher adeliger und hochrangiger Gäste aus dem In- und Ausland. Er präsentiert an diesen Tagen ein Schauspiel deutscher Dominanz, demonstriert be-

haupt Uniformen, prägen das Bild. Nicht zuletzt deshalb fällt die kleine zivile Gruppe in der Nähe des Kaisers auf, der gerade, dem Ritual entsprechend, den letzten Stein setzt: Drei Herren mit weißer Schürze, inmitten des militärischen Glanzes.

Die Ordnung der Feier sieht vor: „Seine Majestät werfen von dem bereit gehaltenen Mörtel auf den Stein. Die Meister des Maurer- und Steinmetzgewerkes setzen das Verschlussstück auf“.<sup>1</sup> Den Innungsmeistern ist eine zwar dekorative, aber stumme Nebenrolle zugewiesen;

**Mittwoch - 1. September 2021 - 18:00 Uhr**

## Der Nord-Ostsee-Kanal – die Menschen, die ihn bauten

9000 Menschen waren zu Spitzenzeiten am Kanalbau beteiligt, viele kamen aus dem Ausland und konnten nur im Winter nach Hause. Untergebracht wurden sie in 10 Barackenlagern entlang der 100 km langen Baustelle. Wie das so lief, berichtet *Rolf Fischer - Vorsitzender der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte e.V.*

eindruckende Leistungsstärke und erhebt damit den Anspruch, Weltmacht sein zu wollen! Prächtige Parade- und Galauniformen, über-

doch repräsentieren sie in diesem historischen Moment als einzige jene Menschen, die den Nord-Ostsee-Kanal tatsächlich bauten. Die



55

Geschichte der Kanalbauer ist noch nicht wirklich erzählt; sie bleibt weitgehend unbekannt. Es ist so, wie Dietrich Duppel und Martin Krieger in ihrem Buch zum Nord-Ostsee-Kanal richtig anmerken: Bisher blieb der Mensch als „Akteur in diesem



Abb. 2: Die Meister des Maurer- und Steinmetzgewerkes

Abb.1: Schlusssteinlegung im Juni 1895