

Die Kieler Innenförde im 19. und 20. Jahrhundert

Eine hafengeographische Skizze

Gerhard Kortum

DIE KIELER HAFENLANDSCHAFT

Schon der Name der Stadt "tom Kyle" und das heraldisch vereinfachte Schiff im Nesselblatt des Stadtwappens weisen auf die besondere Bedeutung von Hafen und Seefahrt für die Entwicklung der Stadt Kiel nach ihrer Gründung auf einer holmartigen, fast ganz vom Wasser der Förde umgebenen Moränenkuppe im Jahre 1264 hin. Obwohl die beiden Kartenblätter im Maßstab 1 : 25 000 über den Hafen bzw. die Innenförde als Wasserkörper nur wenig aussagen und z. B. keinerlei Angaben über Tiefenverhältnisse u. a. zu entnehmen sind, spielen der Hafen und die sich gerade im Zeitraum zwischen den beiden Karteneditionen (1879-1979) vollziehenden Wandlungen in der seegebundenen oder hafensorientierten Nutzung des Fördeuferbereiches eine so entscheidende Rolle für die Stadtentwicklung, daß der Kieler Hafen eine eigene Würdigung im funktionalen Gefüge der Stadtlandschaft verdient.

Theodor MOMMSEN (1843) hat einmal im "Liederbuch dreier Freunde" scherzhaft die Quintessenz Kiels in dem Reim

"Was wissen jetzt von dir die besten Geographen,
Als was dir ewig bleibt: dein Sprott, der Hafen. . ."

zusammengefaßt (RADUNZ 1960, S. 457). Die folgende hafengeographische Skizze zu den beigegebenen Karten mag zeigen, daß sich heute der Kenntnisstand auch aufgrund mehrerer historisch ausgerichteter Monographien und einiger kürzerer Beiträge von seiten der Geographie etwas verbessert hat. Zumindest die neuere Kieler Stadtentwicklung, wie sie sich auf den Karten dokumentiert, wurde ganz entscheidend von maritimen Faktoren gesteuert, insbesondere durch Marine und Werften. Kiel ist neben Lübeck, Hamburg und Bremen die einzige Großstadt der Bundesrepublik mit unmittelbarem Zugang zur See an einem der meistbefahrenen Schifffahrtskanäle der Welt. Kiel ist Seestadt mit allen Konsequenzen einer monofunktional ausgerichteten Wirtschaftsstruktur und zugleich Stadt an der See mit hohem Freizeitpotential an den Stränden der Außenförde und der benachbarten Landschaften des Dänischen Wohldes und der Probstei.

Hafenstädte sind Siedlungszentren und Umschlagplätze, in denen sich weitreichende kulturelle Einflüsse und Güterströme aus dem seewärtigen Aktionsraum und dem binnenländischen Einzugs hinterland verdichten. Sie reagieren deshalb besonders feinfühlig auf jede Veränderungen in diesem Beziehungsgefüge und müssen sich flexibel und schnell anpassen verstehen, wenn sie ihre Stellung im harten Konkurrenzkampf von Häfen an-

gesichts sich immer schneller vollziehenden technischen Modernisierungen im internationalen Transportsystem behaupten wollen. Gerade diese Gesichtspunkte standen neben Typisierungsversuchen im Mittelpunkt älterer und neuerer hafengeographischer Arbeiten (KRÜMMEL 1891, RÜHL, 1920, MECKING 1930, FICK 1975, u. a.).

Für den Kieler Hafen ergeben sich für die letzten 100 Jahre in der engen Verknüpfung mit dem Aufbau der Kriegsflotte und damit der deutschen Politik sowie der wirtschafts- und sozialpolitisch bestimmenden Bedeutung der Werftindustrie besondere Akzente. Das andere Hauptproblem des Hafens ist in seiner peripheren Lage am Nebenmeer Ostsee gegeben. Der Kanalverkehr ging von Anfang an an Kiel vorbei und brachte keine entscheidenden neuen Impulse. Andererseits konnte Kiel in den letzten 20 Jahren zielstrebig die Funktion als "Fährhaus zum Norden" ausbauen. Die modernen Terminals für die neuen Linien nach Norwegen, Schweden und Dänemark sollten aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Stadt selbst nur durch den Einkaufsverkehr von Tagesbesuchern in den Kaufhäusern der Kieler City profitiert, der Transitverkehr im übrigen aber nur durch die Stadt läuft wie die Schiffe durch den Kiel-Kanal.

Leider schneidet der Meridian $10^{\circ}10'$ E (entspricht $27^{\circ}50'$ E von Ferro in der Ausgabe von 1879) den Hafen, so daß im Kartenspiegel nur die "Hörn" als südlichster Ausläufer des in seinem westlichen Teil dargestellten Binnenhafens und die "Wiker Bucht" abgebildet werden, nicht dagegen weite Teile des "Ostufers" nördlich von Ellerbek mit der Schwentinemündung (Wellingdorf/Neumühlen-Dietrichsdorf). Dieser Teil der Kieler Stadtlandschaft mit der auch in der heutigen Struktur der Bebauung sehr deutlichen Stadtgrenze beim Hochwert 60²⁴ gegenüber den bevorzugten Vorortwohngebieten von Heikendorf und Möltenort und insbesondere die 0,6 sm breite Zufahrt in den Hafen an der seit 1627 (Christianspries) befestigten Landenge von Friedrichsort entfallen auf das östliche Anschlußblatt (vgl. Abb. 2 in Beitrag REUMANN). Damit werden die verbindende, aber auch sehr trennende Funktion der Innenförde und die stärkeren Gegensätze zwischen dem West- und Ostufer im Hinblick auf ihre Flächennutzung sowie Inwertsetzung durch wasserorientierte Nutzungsansprüche verwischt, die für die Kieler Hafenlandschaft charakteristisch sind.

Diese konkurrierenden Flächenansprüche an die Uferflächen bis zu einer Landtiefe von 100-200 m sind durch die Bereiche Wohnen, Verkehr, Handel, Industrie und militärische "Sondernutzung" sowie Sport und Erholung gegeben und haben gerade in den letzten 100 Jahren zu mehreren Auseinandersetzungen geführt. Verwiesen sei hier nur auf den langwierigen und schwierigen Hafenprozeß (1899-1904) der Stadt Kiel gegen den Preussischen Staat und das Deutsche Reich, der zugunsten der Marine ausging. Mittelalterliche, in die Tage des Königs WALDEMAR von Dänemark zurückreichende Rechtstitel betreffs der Nutzung der gesamten schleswigschen Fördesseite von der Levensau bis Bülk aus dem Jahre 1334 konnten nicht mehr geltend gemacht werden wie bei Klagen der Stadt Kiel gegen "Störungen durch das Kloster Preetz am Ellerbeker Ufer" 1753.

Seitdem sind weite Bereiche des Fördeufers im Reichs- bzw. nun Bundesbesitz oder durch Werften verbaut worden, so daß sich der Kieler Handelshafen auf wenige Hafenteile beschränken mußte und kaum Expansionsflächen besitzt. Im ganzen Ostuferbereich von Dietrichsdorf bis zur Hörn besteht nur an dem alten Fährhaus Gaarden ein schmaler öffentlicher Zugang zum Hafen. Dies wird allerdings durch den Ausbau der 1972 zur Olympiade fertiggestellten Uferpromenade "Kiellinie" als Verlängerung des Hindenburg-Ufers kompensiert. Dieser reizvolle Uferweg (alter Name "Strandweg") wurde zwischen den Weltkriegen ausgebaut und führte von dem 1936 geschaffenen "Olympiahafen" am Düsternbrooker Gehölz Richtung Tirpitzhafen in der Wik.

Ziel dieses kartenbezogenen Überblicks soll es deshalb sein, die die Hafenlandschaft gestaltenden Faktoren in ihrer räumlichen Ausprägung im Uferbereich von den historischen Wurzeln bis in die Gegenwart zu verfolgen. Gerade die letzten Jahre haben umfangreiche neue Anlagen im inneren Hafbereich im Zusammenhang mit dem Ausbau des Fährverkehrs und der Umstellung auf Container und Roll-on/Roll-off-Verladung gebracht. Die aktive Hafenpolitik der Stadt Kiel wird in naher Zukunft weitere Veränderungen bringen.

DIE KIELER FÖRDE IN HYDROGRAPHISCHER SICHT

Zunächst scheint es angebracht, die meeresgeographischen Verhältnisse des Hafens als Teil der Kieler Förde und damit der westlichen Ostsee (eigentlich "Beltsee") zu skizzieren, denn der Hafen ist zunächst ein Wasserkörper, über dessen Tiefendimension die Karten leider nichts aussagen. Eine relativ schmale und von mehreren flacheren Schwellen unterbrochenen Tiefenrinne mit mehr als 12 m Wassertiefe führt von dem Binnenhafen durch die Landenge bei Friedrichsort in Richtung Außenförde. Sie hat aber für die Seefahrt bislang keinerlei besondere Bedeutung, da die 10-m Tiefenlinie bis auf die Wiker Bucht fast überall sehr nahe an die oft steilen Fördeufer herantritt und den Hafen damit für die üblichen Seeschiffe gut befahrbar macht. Auch bei Nordstürmen bietet der Tiefenwasserhafen guten Schutz. Die tiefsten Stellen im Hafbereich stellen ein 24 m hinabreichendes Baggerloch vor den HDW-Docks zur Erprobung von U-Booten und eine begrenzte, ebenfalls namenlose Mulde von etwa 18 m vor der Seeburg dar, die bei Lotungsvermessungen mit dem Forschungskutter "Alkor" des Instituts für Meereskunde 1966 festgestellt wurde. Der Hafen ist in seinen Becken mit schwarzem tonigem Schlack gefüllt; im inneren Hafbereich haben Abfälle und Unrat von mehreren Generationen eine anthropogene Sedimentation verursacht, die durch die Bildung von Faulschlamm mit stärkeren Ölrückständen gekennzeichnet ist und zum Rückgang des überlieferten großen Fischreichtums führte. Trotz der verminderten Wasserqualität hat sich allerdings die Seebade-

anstalt von Bellevue bis heute halten können, aber dies ist nur noch ein schwacher Abglanz des regen Badebetriebs am Hafen vor 100 Jahren.

Als "Blindsack" an der Südküste der Kieler Bucht steht die Förde über ein System von Schwellen und Rinnen mit der offenen See im hydrographischen Austausch (vgl. KÄNDLER 1959, SCHWENKE-ULRICH 1969 und betreffende Seekarten des DHI). Dabei ist der Hafbereich von dem Zu- strom nährstoffreichen, salzhaltigen Tiefenwassers stärker abgeriegelt als die anderen Förden der Ostseeküste, auf deren glaziale Genese hier nicht näher eingegangen zu werden braucht (vgl. Beitrag FRÄNZLE). Der Weg des Tiefenwassers und damit die Erneuerung des Wasserkörpers als Voraussetzung für das Funktionieren des marinen Ökosystems wird von der Bodentopographie vorgezeichnet und erfolgt über einen westlichen Um- weg aus der Rinne des Großen Belts über die Vejsnäs-Rinne, die Flens- burger Außenförde, die tiefere Eckernförder Bucht und dann durch die Stoller-Grund-Rinne mit einer Satteltiefe von 12,5 m. Ein weiterer tiefer, wenn auch schmaler Zugang besteht weit in See zwischen den "Flachs" vor dem Stakendorfer Strand. Tiefenwasser hat also nur sehr begrenzt Zugang in die Kieler Förde, die im wesentlichen durch das gemischte "Zwi- schenwasser" in Bereichen von 14-15 m Wassertiefe gekennzeichnet ist. Bei extremen Wetterlagen kommt es deshalb häufiger zur Sauerstoffknapp- heit im Hafen, die ein Fischsterben verursachen kann.

Der mittlere Wasserstand, auf den die Höhen der beiden Kartenausgaben bezogen sind, kann bei länger anhaltenden Nordost- bzw. Südweststürmen um bis zu 2 m über- bzw. unterschritten werden, wobei die extremen Wasserstände noch einige Zeit im Ostseebecken wie in einer Badewanne hin- und herpendeln ("Seiches"). Hochwasser führen aber sehr selten im Kieler Hafen zu größeren Überflutungen. Katastrophale Folgen hatte je- doch die Sturmflut vom 13. November 1872, die Teile der Stadt über- schwemmte und die gerade entstandenen Anlagen des Marinearsenals stark beschädigte.

Kiel ist die Heimstätte der Meeresforschung in Deutschland: Bereits im Winter 1697 stellte der an der neu gegründeten Universität lehrende Mathe- matiker und Kosmograph Samuel REYHER vom Eis der zugefrorenen För- de in einem "experimentum novum" fest, daß der Salzgehalt sich mit un- terschiedlicher Tiefe verändert. Dies war überhaupt die erste empirisch- ozeanographische Messung, wenn man von einigen ähnlichen britischen Un- tersuchungen im 17. Jahrhundert absieht. Die ersten längeren hydrogra- phischen Meßreihen in Oberflächennähe und 15 m Wassertiefe wurden dann von der in Kiel etablierten "Preußischen Kommission zur Untersuchung der Deutschen Meere" von 1870-1892 vorgenommen. Die Meeresforschung blieb seitdem eng mit Kiel verbunden: Der Verfasser des ersten umfassen- den deutschsprachigen Handbuchs zur Ozeanographie, Otto KRÜMMEL, war 1883-1911 Ordinarius für Geographie an der Universität Kiel und lehr- te auch an der 1872 gegründeten Marineakademie (heute Landeshaus, auf der Karte 1879 noch Marindepot). Erst seit 1937 besteht aber ein Institut für Meereskunde an der Universität, das in Kitzberg ausgebombt wurde

und nach vielen räumlichen Provisorien im alten Universitätsbereich am Hafen um die "Seeburg" in den 60er Jahren einen großzügigen Neubau mit Liegeplatz für Forschungsschiffe bezog.

Die Kieler Meerestechnik hat ebenfalls alte Grundlagen, wenn sie auch vorwiegend auf die Belange der Marine und den noch heute betriebenen "Sonderschiffsbau" zugeschnitten war. 1850-1851 ließ Wilhelm BAUER auf der im heutigen Bahnhofsgelände lokalisierten Werft Scheffel & Howaldt den "Brandtaucher" als mit Muskelkraft angetriebenes Unterwasserfahrzeug bauen, übrigens das erste Eisenschiff, das in Kiel konstruiert wurde. Es kam gegen die Dänen aber nicht mehr zum Einsatz, da es bei einer Tauchfahrt verunglückte und sich die Besatzung nur dank glücklicher Umstände retten konnte. Das Boot wurde später zufällig bei Baggararbeiten wiedergefunden und befindet sich heute im Deutschen Museum München. Hinzuweisen ist auch auf die Kreiselkompass der Firma Anschütz, das Flettner-Rotorschiff oder das von BEHN entwickelte Echolot, das neben anderen marineakustischen Geräten später in den ELAC-Betrieben im neuen Universitätsbereich gefertigt wurde. Viele Kieler Spezialfirmen, wie auch die Firma Hell auf dem Ostufer, sind ebenfalls mit der Meerestechnik befaßt; allerdings haben sich die neueren Entwicklungen der Off-shore-Technologie weitgehend an Kiel vorbei vollzogen.

Ein weiterer Aspekt der meereskundlichen Voraussetzungen der Förde ist die in strengen Wintern gegebene Vereisungsgefahr der westlichen Ostsee. Sie tritt aber nur in größeren Zeitintervallen auf und bringt dann die gesamte Schifffahrt zum Erliegen. Immerhin war die Vereisung im Jahre 1890/91 so andauernd, daß Pferdefuhrwerke englische Kohle weit draußen in See von dort eingefrorenen Dampfmaschinen in die Stadt bringen mußten.

Der Name "Kyl" bezog sich sehr lange in seiner Bedeutung "Gewässer" auf die 9 km lange Innenförde von der heute teilweise zugeschütteten Hörn bis nach Friedrichsort und ist aus der Zeit vor der Stadtgründung 1222 belegt. Die Verbindung zum "Kleinen Kiel" ist heute verrohrt. Man ist aber im Bereich des Berliner Platzes von seiten der Stadtplanung bemüht gewesen, die Verbindung über den alten "Bootshafen" zum Hafen optisch wirksam durch die Versetzung von Teilen des alten Friedrichsorter Leuchtturmes und eine großzügige Anlage des neuen Schweden-Kais maritim zu gestalten.

KIEL ALS MARINEHAFEN

Schon lange vor der entscheidenden Bestimmung des Kieler Hafens zum Flottenstützpunkt des Deutschen Reiches hatte dieser wegen seiner Geräumigkeit, Wassertiefe und Schutzlage gegen Stürme aus allen Richtungen seine Eignung als Ankerplatz für größere Flottenverbände mehrfach

unter Beweis gestellt. Wesentlich war hierbei auch die schmale, leicht zu verteidigende Zufahrt in die Innenförde: Das vorher wegen seiner Nachbarschaft zu Priesort Christianspries genannte Friedrichsort (außerhalb der Kartenausschnitte) wurde im Verlauf des Dreißigjährigen Krieges mehrfach zerstört, dann aber von FRIEDRICH III. 1660-1690 wieder befestigt. Die kleine Seefestung als Schlüssel zum Hafen bestand in dieser Form im wesentlichen unverändert bis zum Ende der dänischen Zeit 1864. Sie war gleichzeitig ein politisches Druckmittel. Nach einer zeitgenössischen Bemerkung von 1702 fühlten sich die Kieler dadurch eingeengt, denn der Handel der Stadt brauchte keinen Schutz. Vielmehr konnte Friedrichsort "die Stadt im Zaume halten und ihren Handel ruinieren, wenn Mißheligkeiten zwischen dem dänischen Hof und den Herzögen von Holstein entstehen" (RADUNZ 1960, S. 439). In den Revolutionsjahren um 1848 hatte der "Kieler Ausschuß für die Deutsche Flotte" in der Paulskirche von Frankfurt die Vorteile des Kieler Hafens als zukünftige Marinebasis gepriesen. Hierbei wurde das breite Fahrwasser, die fehlenden Strömungen, die weitgehende Eisfreiheit, der gute Ankergrund sowie die verfügbaren Freiflächen im Innenfördebereich zur Anlage von Werften, Arsenalen und Docks als besondere Standortvorteile ebenso herausgestellt wie die Lage an der Einmündung des Eiderkanals in die Wiker Bucht bei Holtenau. Dessen Ausbau für größere Schiffe von Rendsburg bis Brunsbüttel wurde schon damals erwogen wie auch andere euphorische Kanalprojekte in jenen Jahren (vgl. Beitrag BÄHR). Während der schleswig-holsteinischen Erhebung 1848 kam es auch zu einer bemerkenswerten Kampfhandlung der neugebildeten Flotte, wobei die von dem Artillerie-Leutnant Werner von SIEMENS entwickelten Seeminen gegen die dänische Blockade wenig ausrichteten.

Im Jahre 1854 diente der Kieler Hafen als Operationsbasis der Westmächte gegen das Zarenreich im Krimkrieg. Große Teile der britischen und französischen Flotte lagen längere Zeit vor Anker, ihre Matrosen bestimmten das Bild der erst 16 000 Einwohner zählenden Stadt. In Sonderzügen kamen Schaulustige auf der 1844 erbauten CHRISTIAN VIII. - Ostseebahn sogar von Altona an die Förde, um die bereits teilweise auf Dampfkraft umgestellten 40 Linienschiffe zu besichtigen.

Die volle Kapazität des Hafens zeigte sich dann 1895 anlässlich der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Der 21. Juni war ein großer Tag für den Hafen: Der an Deutschlands Seegeltung sehr interessierte Kaiser WILHELM II. nahm von Bord seiner Yacht "Hohenzollern" im bis auf den letzten Platz von ankernden eigenen und ausländischen Kriegsschiffen belegten Hafen eine Flottenschau ab.

15 Jahre vor dem im alten Kartenblatt von 1879 erfaßten Zeitpunkt hatte eine Abordnung von Professoren der Kieler Universität nach dem deutsch-dänischen Krieg dem König von Preußen die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens erläutert: "Die Kieler Bucht unter preußischer Militärhoheit durch mehrere Forts an beiden Seiten befestigt, würde einen

ausgezeichneten Hafen für die preußische Flotte bilden und zugleich eine vorzügliche Station für die Verbindung der preußischen Ostseehäfen mit dem Jadebusen abgeben" (RADUNZ 1960, S. 440). Ein Jahr später erfolgte dann in der Tat die entscheidende Wende für Kiel: Der Hafen wurde am 24. März 1865 zum preußischen Kriegshafen erklärt. Diese Deklaration wurde im Vertrag von Gastein am 14. August 1865 von Österreich akzeptiert. Die Marinestation Ostsee wurde mit den zugehörigen Kommandostellen und Einheiten von Danzig nach Kiel verlegt, und als Erster Chef der neuen Flottenbasis bezog Konteradmiral JACHMANN den Westflügel des Kieler Schlosses. Die preußische Marine umfaßte damals 31 Dampf- und 9 Segelschiffe sowie 40 kleinere Kriegsfahrzeuge, in den zwei Jahren nach der Verlegung der Station kamen aber bereits 10 weitere Dampfschiffe hinzu, die im Hafengebiet ihren ständigen Ankerplatz fanden. Nach 1871 wurde Kiel dann offizieller Reichskriegshafen, und in den nächsten 100 Jahren sollte das Schicksal von Hafen und Stadt mit den Belangen der Flotte und der Werften verbunden bleiben.

Als der französische Utopist Jules VERNE mit seiner Yacht in den 90er Jahren Kiel einen Besuch abstattete, war Kiel bereits zu einer "waffenstarrten Marinestadt" geworden: Seine Beschreibung des Hafens trifft sehr gut die Atmosphäre der Förde zur Zeit der ersten Kartenaufnahme (zitiert nach BOCK 1980, S. 75):

"Die Kieler Bucht ist ohne Zweifel eine der schönsten und sichersten von ganz Europa. In diesem geräumigen Wasserbecken können alle Flotten der Erde Schutz suchen und sogar manövrieren. . . . Kiel selbst liegt. . . . am Ende des Hafens mit einem Hintergrund von üppigem Grün. Auf der anderen Seite befindet sich das von der Stadt völlig getrennt und mit hohen Mauern umfriedete Arsenal. . . . Wir brauchen wohl nicht besonders zu bemerken, daß der Kieler Busen sorgsam und zweckmäßig befestigt ist. Die sehr enge Einfahrt zu derselben wird von furchtbaren Batterien beherrscht. . . ."

Die Karte zeigt in der Ausgabe von 1879 Kiels frühe Entwicklung als Marinestadt: Der Militärbereich konzentrierte sich damals auf das Marine depot mit umfangreichen Gebäudekomplexen im Bereich des heutigen Regierungsviertels um das Landeshaus am Düsternbrooker Weg. Es diente zur Reparatur und Ausrüstung der im Hafen an Tonnen ankernden Flotteneinheiten und verfügte anfangs auch über Werkstätten. Seit 1868 wurde auf dem Ostufer auf Ellerbeker Gelände dann mit umfangreichen Docks das Marineetablissement (später Kaiserliche Werft, Arsenal) aufgebaut. Das Depot auf dem Westufer diente nach 1879 der Torpedoinspektion. Ein Teil der hölzernen Lagerschuppen war schon vorher für die Marineakademie (heute Landeshaus) abgebrochen worden (1872). Auf diese älteste Funktion weisen noch heute die alte "Garnisonkirche" am Niemansweg und die militärische Nutzung der Blücherbrücke (Liegeplatz der "Gorch Fock" der Bundesmarine) hin. Im Bereich Schwanenweg-Karolinenweg entstanden die ersten Villen für hohe Marineoffiziere und ergänzten damit das alte Universitätsviertel zwischen der Brunswik und der Seeburg.

Die Wiker Bucht lag 1879 noch außerhalb der Marineinteressen und zeigt im Kartenbild nur eine Deviationsboje, die zur Justierung der nautischen Instrumente der Flotte gegenüber Landmarken auf dem Ostufer notwendig war. Erst nach 1888 begann sich mit dem Regierungsantritt von Kaiser WILHELM II. die Flottenpolitik stärker auf die Stadtentwicklung Kiels auszuwirken. Der Aufbau der Kriegsflotte nach den Flottengesetzen von 1898 und 1900 (Novellen von 1906 und 1908) trug maßgeblich zum Aufbau der Werften und der Entwicklung Gaardens und Ellerbeks auf dem Ostufer bei. Kiel wurde durch die Marine unter TIRPITZ, der seit 1897 das Reichsmarineamt leitete, zur weitgehend von eintöniger wilhelminischer Bausubstanz geprägten Großstadt (1900: 108 000 Ew., 1910: 212 000 Ew.). Die Großwerften beschäftigten 1913 bereits 17 400 Arbeiter (im Ersten Weltkrieg über 33 000). Damit hatte sich Kiel innerhalb von einer Generation von einem unbedeutenden Hafenort zur Marineindustriestadt gewandelt. OLDEKOP (1908, S. 3) konnte in seiner Topographie die stürmische Entwicklung Kiels um die Jahrhundertwende und ihre einseitige Orientierung mit folgenden Bemerkungen zusammenfassen:

"Kiel, Stadt am Kieler Hafen, die bedeutendste Stadt Schleswig-Holsteins, der Mittelpunkt der vaterländischen und geistigen Bestrebungen des Landes, Deutscher Reichskriegshafen und Seefestung. Das Kieler Schloß Wohnsitz Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen HEINRICH von Preußen, Admiral der Deutschen Flotte. In Garnison das 3. Bataillon des In.-Regiments Herzog von Holstein Nr. 85, das 1. Seebataillon, 1. Torpedoabteilung, 1. Matrosen- und 1. Werftdivision, Sitz der Kommandantur, der 2. Festungsinspektion, des Stabes der 9. Gendarmeriebrigade, des Kaiserlichen Kanalamtes...."

Um die Jahrhundertwende entwickelten sich nicht nur die Arbeiterwohngebiete Gaardens, sondern auch aus 1879 noch ländlichen Ursprüngen der von Marinekasernen und Hafenanlagen für die Flotte (Tirpitz- und Scheerhafen) geprägte Stadtteil Wik. Ebenfalls Friedrichsort erhielt durch die Garnison und den Komplex der Torpedowerkstätten (Keimzelle der heutigen MaK) wesentliche Entwicklungsimpulse durch die Marine.

Nach dem Zusammenbruch 1918 und dem Ausbleiben von Flottenaufträgen für die Wirtschaft versuchte die Stadt Kiel nach Kräften und mit einigem Erfolg, durch Ausbau der Handelsfunktion die einseitigen Bindungen an die auf einige veraltete Linienschiffe und bis zur Wiederaufrüstung 1933 auf 5 000 Mann beschränkte Marinegarnison aufzulockern. Dann wiederholte sich allerdings mit einem forcierten Flottenneubauprogramm auf den Kieler Werften ein neuer, kürzerer und katastrophaler Zyklus. Die Bevölkerung stieg auf 274 000 Einwohner. Der Schiffbau verringerte die Arbeitslosenzahl Kiels von 1933-1937 von 35 000 auf 1 200. Als unumstrittene "Stadt der Kriegsmarine" wurde Kiel im Zweiten Weltkrieg besonders auch wegen der Werften wiederholtes Ziel von verheerenden Bombenangriffen.

Nach 1945 wurden alle Werftanlagen bis auf die für Reparaturen an der SchiffsstraÙe durch den Nord-Ostsee-Kanal als notwendig erachte-

ten Howaldt-Werke in Dietrichsdorf demontiert und von der englischen Militärverwaltung gesprengt. Im ehemaligen Dock der eingeebneten Deutschen Werke liegt noch heute zugespült im Sand das gekenterte Wrack des Panzerschiffs "Admiral Scheer".

In den vorangegangenen Ausführungen wird deutlich, daß Kiels Hafen- und Stadtentwicklung in erheblichem Maße von den Belangen der Kriegsmarine bestimmt worden ist. Ein Rundgang durch das Kieler Schiffahrtsmuseum in der alten Fischhalle am Seegarten-Anleger läßt diese Beziehungen in eindrucksvollen Exponaten besonders hervortreten.

Der Kieler Hafen blieb - dies zeigte der marinehistorische Abriß - eng mit der politischen Entwicklung in Deutschland verknüpft: Der Matrosenaufstand auf den im Hafen ankernden Einheiten am 3. November 1918 führte zur Revolution und zum Ende des Kaiserreiches und der Flotte, die sich in Scapa Flow selbst versenkte. Schließlich wurde Mitte der 30er Jahre anlässlich einer Flottenschau auf dem Hafen das Stillhalten von Marine und Wehrmacht gegenüber dem Nationalsozialismus verabredet. Kiel mußte hierfür bezahlen: 80% der Stadt sanken in über 90 alliierten Bombenangriffen während der letzten Kriegsjahre in Schutt und Asche und stellten Kiel 1945 vor einen schwierigen Neuanfang ohne Werften und Marine.

Im Mai 1957 bezog die neugeschaffene Bundesmarine mit einigen kleineren Einheiten wiederum die Anlagen im Tirpitzhafen. Kriegshafen im engeren Sinne ist Kiel aber durch die Stationierung von einigen Zerstörer-, U-Boot- und Schnellboot- sowie Minensuchflotillen nicht wieder geworden, obwohl auch das Marinearsenal auf dem Ostufer und die Marinefliegeranlagen in Holtenau Vossbrook wieder genutzt werden. Der Auftrag der neuen, nunmehr "vierten Marine" in Kiel ist nicht auf Seemacht und Weltgeltung fixiert, sondern beschränkt sich auf eine Sicherung und im Ernstfall Schließung der Ostseezugänge im Rahmen der NATO. Außerdem wurden inzwischen auch weitaus stärker andere Kräfte in der Hafenlandschaft wirksam, die eine erneute dominierende Stellung der Marine in Kiel verhinderten.

KIEL ALS WERFTSTADT

Durch die frühe Standortverlagerung der Werften auf das Ostufer wurde eine Verzahnung mit der Innenstadtentwicklung wie etwa in Malmö verhindert und eine bis heute relativ scharfe sozialräumliche Trennung der Stadtteile um den Hafen bewirkt. Die City konnte sich von der Altstadt unter Integration des ohnehin unbedeutenden Handelshafens über den Bahnhof nach Süden ausbreiten, im Norden schlossen sich auf dem Westufer die alten gehobenen Wohnviertel um den Niemannsweg und am Düsternbrooker Gehölz an, das aber zumindest in seinem waldbestandenen Hochufer bis heute als innerstädtischer Erholungsraum bewahrt werden konnte.

Auf die Einzelentwicklung der Großwerften Gaardens braucht nicht näher eingegangen zu werden (vgl. Beitrag KILLISCH und STEWIG). Der Schiffbau in Kiel ist alt und war bis 1837 als Zunft organisiert. Die Werften waren bis ins späte 19. Jahrhundert einfache Schiffszimmerplätze am Wasser mit einigen Holzschuppen. Obwohl der Flensburger und Eckernförder Schiffbau bedeutender waren, bestanden 1848 in Kiel immerhin sechs kleinere Betriebe in der damals noch weiter nach Süden reichenden und erst in den 70er Jahren zugeschütteten Hörn nahe der heutigen Bahnhofsanlagen. Unter ihnen befand sich die Werft des Kaufmanns Johannes SCHEFFEL auf der Rosenwiese, der 1835 den vielseitigen Mechanikus August Ferdinand HOWALDT in die Firma aufgenommen hatte. Dieser widmete sich dem Aufbau einer kleinen Eisengießerei und der Fertigung von Maschinenteilen für die noch lange weiter aus Holz gebauten Schiffe. Das war der Anfang der Kieler Werftindustrie und die Keimzelle der noch heute bestehenden, zum Salzgitter-Konzern gehörenden Großwerft HDW. Das Nutzholz für die Segler wurde in ausreichendem Maße und guter Qualität aus den Forsten Ostholsteins an die Förde geschafft. 1843/44 wurde dieses erste "Werftviertel" Kiels am Südwestzipfel der Hörn aufgelöst. Die neue Eisenbahn von Altona benötigte die Juraten- und Rosenwiese zur Aufschüttung eines Eisenbahndamms, der bis zur Station auf dem Gelände der heutigen Hauptpost geführt wurde (vgl. Karte von 1879). Drei weitere kleine Werften bestanden aber auch im engeren Stadtbereich unterhalb des Schlosses zunächst weiter. Die Karte verzeichnet nur noch eine im erst 1884 zum Seegarten ausgestalteten Uferstreifen am Wall. Die Werften von LAGONI, CONRADI und THEEDE waren bereits umgesiedelt oder hatten ihren Betrieb eingestellt. Es blieb nur noch die auf der Karte verzeichnete Werft von REUTHER u. IHMS. Als sie um 1878 zum Eisenschiffbau übergehen wollte, kündigte die Stadt ihren Pachtvertrag. 1876 wurde auf dieser Hel- ling das letzte größere Segelschiff gebaut. Somit hatte der Schiffbau in Kiel traditionelle Wurzeln und einige Bedeutung: Von 1824-1854 wurden hier 138 Schiffe gezimmert und 408 Reparaturen durchgeführt. Zeitweise gab es 120 Schiffszimmerleute in Kiel.

Die erste kleine Werft auf dem Ostufer gründete der Schiffbauer Theodor Christian BRUHN aus Bornhöved 1863 in Gaarden. Es muß aber erwähnt werden, daß die Schleswig-Holsteinische Marinekommission bereits 1849 ein Gelände für den Schiffbau in Ellerbek angekauft hatte ("Marineplatz"). Dieses wurde 1865 von dem Kieler Ingenieur Georg HOWALDT übernommen. Drei Jahre später wurde dann "auf Allerhöchsten Erlaß" eine Königliche Marine-Hafenbau-Direktion für die Kieler Förde eingerichtet, mit der sich alle zivilen Bauwünsche im Hafenbereich abzustimmen hatten. Aus diesen Anfängen entwickelte sich das auf der Karte von 1879 detailliert dargestellte "Marine-Etablissement" als Arsenalkomplex südlich des noch nicht umgesiedelten Fischerdorfes Ellerbek, Südlich anschließend sind die Anfänge der Norddeutschen Werft, ebenfalls noch ohne Bahnanschluß, zu erkennen. Auf dem flachen Freigelände unterhalb Gaardens folgte später die 1896 von KRUPP übernommene Germania-Werft. Nur der letztgenannte Geländekomplex wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nach

der Demontage von der Stadt erworben und einer diversifizierten Nutzung zugeführt. Die anderen Bereiche konnten ihre Vorkriegsfunktion teilweise weiterführen wie das Marinearsenal und die HDW mit Betriebszweigen in Dietrichsdorf (schon 1879 als Ballastplatz mit Werft auf östlichem Anschlußblatt dargestellt; vgl. Abb. 2 in Beitrag REUMANN) und im Komplex der Norddeutschen Werft. Durch den "Ausbau der Kieler Förde durch Erweiterung der Dockanlagen" (so Titel des Planfeststellungsverfahrens von 1976) wurde hier in optimistischer Erwartung einer weiteren Expansion des Supertankerbaus ein weit in den Hafen vorstoßender Schwimmdock mit Ausmaßen von 426 m x 88,4 m x 10 m gebaut, der Tanker bis 700 000 tdw aufnehmen kann bzw. könnte. Schon während des Baues setzte aber die Flaute im Tankergeschäft ein, so daß diese letzte größere hafengebäude-technische Veränderung (noch nicht auf Karte von 1979) vielleicht verfrüht war. Der gewaltige 163 m breite 900 t-Portalkran des Docks 8 a, der fast die Höhe des Rathausturmes erreicht, ist seitdem zum bestimmenden optischen Akzent der Kieler Hafenlandschaft geworden. Die HDW sind noch immer der größte Industriebetrieb Kiels und bestimmen über zahlreiche, teilweise hochspezialisierte Zulieferfirmen in starkem Maße die Wirtschaft Kiels und das soziale Leben auf dem Ostufer.

KIEL ALS FISCHEREIHAFEN

Seit dem Abzug der Hochseefangflotte vom erst 1947 auf ehemaligem Marinegelände südlich der Schwentinemündung in Wellingdorf mit großem Optimismus aufgebauten Kieler Seefischmarkt nach Cuxhaven im Jahre 1971 spielt diese seegebundene Wirtschaftsbranche für den Raum Kiel, abgesehen von einigen an Anzahl sehr geschrumpften Kutterflotten in den kleinen, immer mehr für die Sportschiffahrt genutzten Vorhäfen der Förde (Heikendorf, Laboe, Schilksee u. a.), keine Rolle mehr. Es hielt sich nur noch eine renommierte Fischkonservenfabrik.

Somit blieb Kiels Stellung in der Fischwirtschaft nur ein kurzes Intermezzo: Auch vor dem Zweiten Weltkrieg gab es nur 22 Fischkutter in der Marinestadt. Diese Zahl erhöhte sich nach Kriegsende aber sprunghaft durch zahlreiche Flüchtlingsfischer (1948: 843 Fischer, davon 528 Ostflüchtlinge), die nun von Kiel aus zu den ihnen vertrauten Fischgründen der Mittleren Ostsee vor ihrer alten Heimat fuhren. Darüber hinaus verfügte die Hochseefischerei Kiel GmbH um 1960 über 14 moderne Fangschiffe für die isländisch-grönländischen Gewässer. Kiel wurde schnell zum viertgrößten Anlandeplatz für Seefische nach Bremerhaven, Cuxhaven und Hamburg. Ingesamt bot der Seefischmarkt in Wellingdorf zeitweise einschließlich der Zuliefer- und Verarbeitungsbetriebe an die 4 000 Arbeitsplätze. Weiterreichende Pläne zum Erwerb von großen Fabrikschereischiffen, wie sie in Gaarden damals in großer Zahl für die Sowjetunion gebaut wurden, scheiterten. Schließlich mußte der Seefischmarkt trotz aller Rettungsversuche ganz aufgegeben werden. Die heutige Nach-

folgegeseellschaft bewirtschaftet nur noch die umfangreichen, anderen Nutzungen zugeführten Gebäude.

Wie in jeder anderen Seestadt spielte die Fischerei natürlich auch in Alt-Kiel eine gewisse Rolle. Hierauf deutet der Straßename "Fischerstraße" in der Altstadt und die Beteiligung Kiels an der mittelalterlichen "Schonenfahrt" hin. Der Fischhandel war wie der gesamte Hafenbetrieb in den Kieler "Burspraken" geregelt. Später verlagerte sich die Fischerei dann auf das Ostufer, besonders Ellerbek, dessen neolithische Siedlungsgrundlage in Ausgrabungen nachgewiesen wurde (Ur-Ellerbek).

Bis in die 70er Jahre war die Hörn noch weitgehend im natürlichen Zustand. Bis zum Bau der Werften und der Begradigung der Ufer zu Kais gab es hier wie im ganzen Hafen noch reinen, stellenweise mit Seegrasbeständen bedeckten Grund, die ein reiches Fanggebiet vor der Haustür abgaben. Die einzelnen Hafenteile hatten bei den Fischern eigene Namen. Sie fuhren nachts mit ihren "Quasen" auf Fang in die Förde, den ihre Frauen dann auf altertümlichen Einbäumen ("Pumpfern") zum Fischleger am alten Schumachertor transportierten und dort verkauften. Von Gaarden verkehrte in der Zeit um 1880 der erste Fischdampfer der Ostsee in Richtung Aisen und Fehmarn. Auch die Miesmuschelzucht und Seegrasgewinnung für Möbelpolsterung spielte als Zuerwerb auf dem alten Ostufer eine gewisse Rolle. Ellerbek stieg sogar erfolgreich in das Fischversandgeschäft ein, nachdem der Ort 1873 ein eigenes Postamt und drei Jahre später auch einen Telegraphen erhalten hatte. Im Jahr 1904 wurden 150 Familien nach Wellingdorf umgesiedelt, da die Kaiserliche Werft das Dorfgelände zur Expansion benötigte. Nach der Jahrhundertwende wurde Kiel zum Hauptfischhandelsplatz an der deutschen Ostseeküste. Im Jahr der Inbetriebnahme der Fischhalle am Seegartenplatz 1910 gab es in der Stadt 11 Fischräuchereien, 4 Marinieranstalten und immerhin 16 Fischversandgeschäfte, die Kieler Bücklinge und Sprotten ins ganze Reich verschickten.

Die heutige Sportfischerei (Hochseeangelfahrten) ist nur noch ein Abglanz der alten Kieler Fischereitradition. Immerhin, man angelt heute bereits wieder an der Hörn, wenn auch auswärtige Besucher noch immer überrascht das Fehlen von guten volkstümlichen Fischrestaurants feststellen müssen.

KIEL ALS HANDELSHAFEN

Als Handelshafen hat Kiel auch in neuerer Zeit nie eine überregionale Bedeutung erringen können. Hauptgründe hierfür waren die alles überschattende Nähe Hamburgs, die periphere Lage zu den Hauptbevölkerungszentren und Industrierevieren sowie die Stellung des Ostseeraumes als Wirtschaftsgebiet im Rahmen des Weltverkehrs und -handels.

Der Seehandel Kiels ist natürlich so alt wie die Stadt selbst: 1284-1518 gehörte Kiel zur Hanse und besaß mit einer eigenen "Fitte" (Marktstand) auf dem Schonenmarkt in Skanö einen angemessenen Platz. In der Holstenstadt waren zeitweise 20 Schiffe beheimatet, vorwiegend schwerfällige Koggen, die erst langsam von wendigeren Fahrzeugen abgelöst wurden. In einer zweiten Periode der Kieler Schifffahrt vom 15.-18. Jahrhundert hatte die Seefahrt in der kleinen Landstadt nur geringe Bedeutung. Erst im Rahmen des dänischen Gesamtstaates des 18. Jahrhunderts kam es zu einer stärkeren Wiederbelebung des Seehandels, vorwiegend mit Anrainern der Ostsee, nachdem im 17. Jahrhundert weitreichende Pläne im Sande verlaufen waren, den Orienthandel über Kiel zu leiten ("Persianische Häuser"). Die unter preußischer Regie eingeleitete Periode des Ausbaus Kiels zur Marinestadt behinderte den Handel aber mehr, als daß durch die damit hervorgerufene Entwicklung zur Großstadt neue Impulse für die kommerziellen Beziehungen eingeleitet wurden. Der Kanal und damit der Zugang zum Elbebereich erwies sich entgegen manchen Erwartungen eher als Hemmnis, denn er zog Handel ab. Der Verkehr durch den Kanal ist seitdem überwiegend Transit, der keine regionalen Wachstumsimpulse abgeben konnte.

Bis zur Ausweitung auf die Bollhörnbrücke diente im 19. Jahrhundert die vor dem Schumachertor gelegene "Schiffsbrücke" zum Laden und Löschen. An diesem rd. 900 Fuß langen Bauwerk aus Holz und Faschinen konnten etwa 20 Schiffe gleichzeitig über Bug oder Heck abgefertigt werden. Um 1740 entstanden im Bereich des heutigen Sartori-Kais die ersten Packhäuser. Obwohl der Bau der Chaussee Altona-Kiel 1832 und der Bahntrasse 1844 eine spürbare Erhöhung des Frachtaufkommens hervorriefen, blieb Kiel doch im wesentlichen ein unbedeutender Hafenplatz für Agrarprodukte, der weit hinter Flensburg zurückstand (1817: Getreide, Rapsaaten, Käse, Butter u. a.). Nach Raumgehalt wurde die Hälfte des Handels mit anderen schleswig-holsteinischen Häfen abgewickelt, ein Fünftel mit Dänemark, rund 12% mit Schweden und der Rest mit England, Holland und anderen deutschen Staaten.

In der Zeit zur Aufnahme der Karte von 1879 vollzog sich in der Ostsee ein schneller Übergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt. Das Hafengebilde änderte sich. Die rege Bautätigkeit erforderte große Importe aus Rußland und den nordischen Ländern. Der Import war mit 85 000 Commercielllasten viermal so groß wie die Ausfuhr aus dem bescheidenen Hinterland. Auch der Viehhandel hatte einige Bedeutung. Der heute abgerissene Seegrenzschlachthof am südlichen Ende der Hörn setzte diese Tradition fort und importierte 1955 noch auf 408 Transportschiffen aus Dänemark 82 000 Rinder und 47 000 Schweine. Abgesehen von wenigen Ausnahmen (Sartori & Berger, Inversen, Grammersdorf) haben sich in Kiel ein gewichtiges Reedereiwesen und die für den Handel unentbehrliche Schiffsmaklerei nie recht entfalten können. Im öffentlichen Leben und in der Hafenpolitik mußte sich der Seehandel immer den Interessen der Marine unterordnen.

Auch aus dieser Situation muß man die ungünstige Aufteilung der städtischen Hafeneinrichtungen auf drei voneinander getrennte Gebiete verstehen. Allerdings praktiziert Kiel seit den 70er Jahren eine aktive und zukunftsorientierte Hafenpolitik und hat mit großem Investitionsaufwand die bestehenden Hafeneinrichtungen am Bahnhofs-Bollhörnkai, dem Scheerhafen (nur Nordmole an Kanaleinfahrt) und im Nordhafen (im Nordostseekanal) erweitert und modernisiert in der Hoffnung, daß ein bestehendes Infrastrukturangebot von den Nachfragern im härter werdenden Konkurrenzkampf der Häfen honoriert wird.

Aus Tabelle 1 geht hervor, daß Kiel ein Importhafen geblieben ist, der vorwiegend von Massengut und Fährverkehr geprägt wird. Mit in den letzten Jahren relativ gleichbleibendem Umschlag von nur etwas über 2 Mill. t kann sich Kiel selbst in der Reihe der mittelgroßen Häfen nicht messen, auch nicht mit Lübeck (Abb. 1).

Das offizielle Hafenprospekt geht davon aus, daß die Stadt nur durch spezielle Dienste und Flexibilität im Konzentrationsprozeß unter den Häfen im norddeutschen Raum und durch die erneute konsequente Inwertsetzung seiner Lagevorteile eine Chance hat. So wird in der Werbebroschüre gleich einleitend auf den nur eine Autobahnstunde entfernten Container-Großterminal Hamburg-Waltershof verwiesen. Kiel lobt seine schnellen Verladeeinrichtungen, seine "Lage sowohl an Nord- als auch Ostsee" durch die Kanalverbindung, seine großräumige Situation "im Herzen Nordeuropas" sowie die hydrographischen Vorteile der Förde ("leicht anzusteuern, ohne Schwierigkeiten navigierbar, keine Tiden, kein Lotszwang, keine tückischen Strömungen, .."). Mit den gerade fertiggestellten neuen Hafenanlagen am Bahnhofs- und am Bollhörnkai (Abb. 2), mit einem neuen Fährschiffterminal ("Schwedenkai") und einer großen modernen Verloaderampe für den Roll-On/Roll-Off-Betrieb sowie großen Umschlags-, Lager- und Aufstellflächen hofft die Stadt "einen Standort mit Zukunft" anzubieten, der dem "größten natürlichen Tiefwasserhafen der westlichen Ostsee" nicht in Konkurrenz zu Hamburg, sondern vielmehr als Ergänzung mit einer "feeder"-Funktion für das dominierende Hafenoberzentrum im Skandinavien- und Ostblockhandel neue Perspektiven geben könnte. Gegenwärtig werden nicht nur über die Autobahn Container in die Sowjetunion (vor einigen Jahren bis in den Iran und nach Afghanistan) umgeschlagen, sondern auch eine Eisenbahntrajektorie Kiel - Memel diskutiert.

Außerdem befindet sich zur Zeit auf dem Ostufer im Anschluß nördlich der HDW-Dietrichsdorf ein viertes kommunales Hafengebiet in Planung, das für Massengut und besonders den Kohle- und Ölumschlag vorgesehen ist, aber auch Standorte für seegebundene Gewerbe- und Industriebetriebe zur Verfügung stellt (außerhalb des Kartenausschnitts).

Der Binnenhafen bietet von der Hörn über den Bahnhofs-, Bollhörn- und Sartori-Kai insgesamt 2 500 m Kailänge mit Wassertiefen bis zu 10 m (sechs 24 t-Kräne, 60 000 m² Stellfläche mit Eisenbahnanschluß, älteres

Tab. 1: Kieler Hafen: Schiffs-, Güter- und Passagierverkehr 1981

1. Schiffsverkehr		Ankunft:		Abgang:	
Anzahl der Schiffe insgesamt	6.466	Schiffe	3.235	Schiffe	3.231
	NRT 13.277.388	NRT	6.638.201	NRT	6.639.187
davon: Auslandsverkehr	4.461	Schiffe	2.322	Schiffe	2.139
	NRT 12.263.946	NRT	6.176.056	NRT	6.087.890
Küstenverkehr	460	Schiffe	201	Schiffe	259
	NRT 311.130	NRT	134.120	NRT	177.010
Binnenverkehr	1.545	Schiffe	712	Schiffe	833
	NRT 702.312	NRT	328.025	NRT	374.287
2. Güterverkehr: +)		Gesamt	Einfuhr	Ausfuhr	
		t	t	t	
Gesamtgüterumschlag	2.344.845	1.499.807	845.038		
Auslandsverkehr	1.820.168	1.033.775	786.393		
Küstenverkehr	67.724	66.365	1.359		
Binnenverkehr	456.953	399.667	57.286		
Massengut	1.160.528	913.889	246.639		
Sack- und Stückgut	227.107	135.207	91.900		
Fährverkehr	957.210	450.711	506.499		
3. Fährverkehr		Gesamt	Eingang	Ausgang	
Passagiere	1.126.826	560.787	566.039		
Passagier-PKW	142.294	73.257	69.037		
PKW-Anhänger	9.011	4.694	4.317		
Omnibusse	6.001	2.777	3.224		
Lastkraftwagen	15.814	8.021	7.793		
LKW-Hänger	23.415	11.905	11.510		
Motorräder	2.818	1.411	1.407		
Bagger	78	8	71		
Im- u. Exportfahrzeuge	37.133	2.247	34.886		
Stückgut	424.278	205.162	219.116		
Container	1.083	520	563		

3. a) Ausflugsverkehr über See:

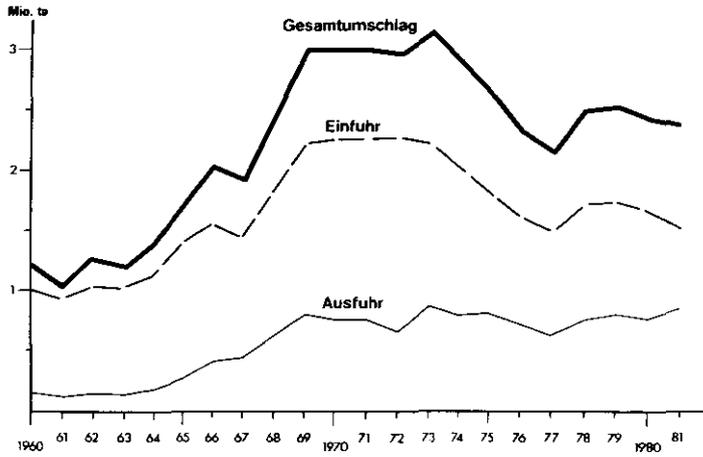
(in 3. nicht enthalten)

Passagiere: 341.547

+) davon: 4.932 t Seefische (Küste/Sack- und Stückgut)

2.400 t Seesand (Küste/Massengut)

Quelle: Hafenamt der Stadt Kiel



Quelle: Hafenamt der Stadt Kiel (1981)

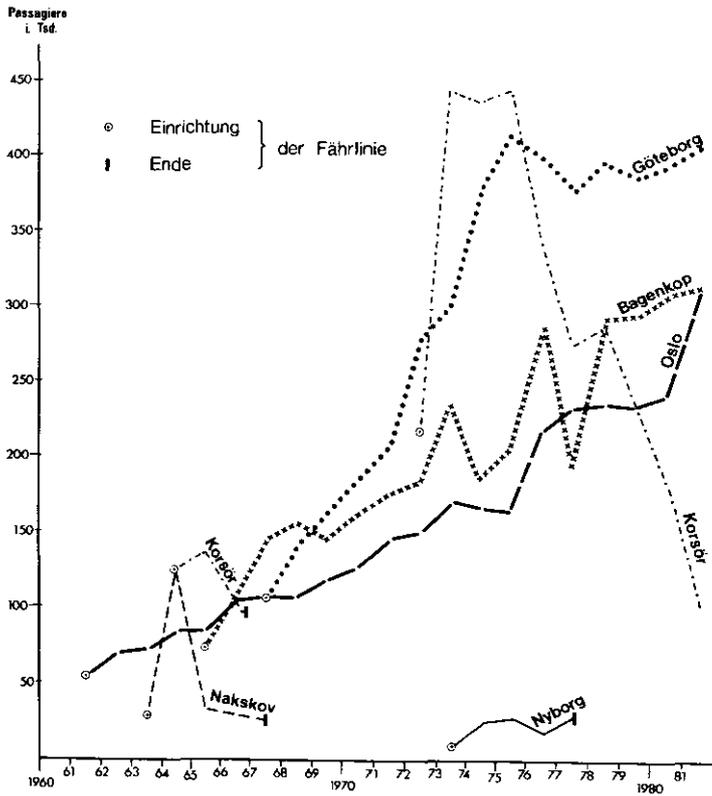


Abb. 1: Entwicklung des Güterumschlags und Fährverkehrs im Kieler Hafen 1960-1982



Abb. 2; Der Kieler Hafen 1982: Bollhörn- und Schwedenkai (Photo Kortum)

Lagerhaus und 16 000 t-Getreidesilo am Sartori-Kai, Schweden Fährterminal 1982). Der neue Kai, der mit seinen Aufschüttungen den alten Bootshafen vollends vom Hafen abtrennt, eignet sich für den Umschlag von Containern, Trailern, Stückgut, Holz, Kohle und Baustoffen, weist aber gegenwärtig noch eine Auslastung weit unter seiner Kapazität auf. Sowohl von der Autobahn als auch über die Schiene ist er zudem schwer zu erreichen.

Das zweite Kieler Handelshafen-Gebiet liegt unmittelbar am Austritt des Kiel-Kanals in die Förde: Die Nordmole des Scheerhafens (ehemaliger Marinekohlenhof) konnte nach dem Scheitern von weitergehenden Plänen in der Wiker Bucht bereits 1920-1924 für die Handelsschifffahrt hergerichtet werden, wurde dann aber nach 1935 erneut von der Marine beansprucht. Heute stehen hier 300 m Kai-Länge mit 10,3 m Wassertiefe sowie 8 000 m² Stellfläche (davon 1 000 m² in Lagerschuppen) für den Umschlag von Stückgut, Containern und Massengütern zur Verfügung.

Mit seinem dritten, ebenfalls 1923-1924 entwickelten Hafen ("Nordhafen") schaltete sich Kiel direkt in den Kanalverkehr ein und war angesichts der Umgehung des traditionellen Handelshafens der Stadt in der Innenförde durch die passierenden Schiffe damit ein Standort "mit (theoretisch) den meisten Schiffsabfahrten der Welt". Auch im Nordhafen stehen moderne Kaianlagen von 2 km Länge, neue Kräne und Lagerhäuser zur Verfügung, ferner ein großer Getreidespeicher unweit der alten Holtener-Hochbrücke.

Beide Hafenanlagen im inneren und äußeren Kanalbereich sind über Schiene und Straße schlecht angebunden und haben nur begrenzte Expansionsmöglichkeiten. Dies ist auch der Hauptgrund für das Bemühen der Stadt, das Ostufer-Hafenprojekt am Kraftwerk Ost zu realisieren. Die Funktion als Handelshafen ist somit in Kiel räumlich ungünstig aufgesplittert, wenn auch die Verlagerung zum Kanal konsequent war. Insgesamt dürften die Perspektiven für eine weitere Förderung nur in den oben umrissenen speziellen Aufgaben liegen, da Kiel kein eigenes Hafenhinterland hat und die Stadt nur Marktnischen nutzen kann.

KIEL ALS FÄHRHAFEN

Die Eröffnung der Fährlinie Oslo-Kiel durch die Jahre-Linie 1961 begründete in Kiel eine neue, entwicklungsfähige Hafenfunktion. Mit dem Fährterminal "Oslo-Kai" am neugestalteten und teilweise aufgeschütteten Seegarten-Ufer konnte sich die Stadt in den immer mehr zunehmenden internationalen Fährverkehr nach Dänemark, Norwegen und Göteborg einschalten. Im ersten Betriebsjahr wurden 1961 nur 54 000 Passagiere mit 8 300 PKWs gezählt (Oslo-Verkehr 1981: 308 862 Personen, 45 144 PKWs, 24 584 LKWs). Die Entwicklung Kiels als Fährhafen von 1961-1981 ist aus Abbildung 1 zu ersehen.

Bereits von 1780-1842 bestanden von Kiel aus regelmäßige Postschiffverbindungen nach Kopenhagen (seit 1819 auf Dampfschiffen). Besonders die Eisenbahn aus Altona brachte nach 1844 neue Fahrgäste. Damals wurden teilweise mehrmals wöchentlich Anschlüsse von Kiel nach Kopenhagen, Aarhus, Flensburg, Laaland, Naskov, Korsör, Göteborg und Christiania (Oslo) angeboten. Die heutige Fährfunktion ist also wie die anderen Aspekte der Hafennutzung alt und hat sich in ihren Zielen kaum verändert. Die Korsör-Route (mit Weiterfahrt per Bahn in die dänische Hauptstadt), die nach 1880 mit Doppelschraubendampfern der Firma Sartori betrieben wurde, mußte als schnellste Verbindung der beiden überregionalen Oberzentren Hamburg und Kopenhagen der über Fehmarn und den Fehmarnsund führenden Vogelfluglinie weichen.

Es kann davon ausgegangen werden, daß sich das Fähraufkommen bei anhaltendem Massentourismus noch weiter steigern wird, wenn auch zumindest von Schweden aus die Konkurrenz Travemündes bleibt. Gewiß verweilen die Reisenden nur auf der Durchfahrt in der Stadt und geben keine großen Impulse für die Wirtschaft und den Handel. Dennoch bleiben die nunmehr zwei großzügigen Fährterminals und die ein- oder auslaufenden Fährschiffe Teil des Kieler Hafentags.

HAFEN UND FÖRDE ALS FREIZEITRAUM

Die zahlreichen kleineren und größeren Sportboothäfen im Fördebereich, allen voran der alte Olympiahafen am Hindenburgufer (1936) und das neue Olympiazentrum in Schilksee (1972) an der Strander Bucht weisen auf die hervorragende Eignung des Hafens und der Außenförde für den Wassersport hin. Die Sportsegelei stieß anfangs auf größtes Unverständnis der Berufsschiffer, die sich gerade auf "Dampf" umstellten. Nach Austragung der ersten Regatta im Juni 1882 und der Gründung des Marine-Regatta-Vereins (nach 1890 "Kaiserlicher Yacht-Club") wurde das Segeln zu einer sportlichen Mode, die auch durch die aktive Teilnahme des flottenbegeisterten Kaisers an den bis heute alljährlich ausgerichteten Kieler Wochen gefördert wurde.

Heute ist aber kaum noch gegenwärtig, daß Kiel zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein beliebtes Seebad war. Die ersten "klassischen" Nachrichten über das Baden im Meer stammen von F. G. KLOPPSTOCK, H. W. von GERSTENBERG und L. von STOLBERG, die auf dem damals noch verträumten Ostufer im Gebiet der Wilhelminenhöhe 1776 ein "Meerbad" nahmen. Die dann 1822 an der Einmündung des Karolinenweges in den Düsterbrooker Weg auf dem Gelände des späteren Marindepots Kiels erbaute erste "Seebadeanstalt" hatte ein Logierhaus für Ortsfremde und war über 40 Jahre Treffpunkt der besseren Kieler Gesellschaft. In der Kieler Saison 1858 kamen 1 330 Fremde als Badegäste an die Förde, davon fast 10% aus dem "Ausland" (überwiegend Adel, Beamte und Offiziere). Die Karte von 1879 verzeichnet die erst 1866 am Strandweg in der Nähe des heutigen Instituts für Weltwirtschaft gegründete "Voß'sche Seebadeanstalt", die sogar mit Pferdeomnibus vom Alten Markt aus zu erreichen war. Die alte Badeanstalt mußte dem Marindepot weichen. Die Voß'sche Anstalt wurde später von Krupp übernommen, die hier ihr bekanntes großes Logierhaus (nach 1920 Institut für Welthandel und Seeverkehr, begründet von Bernhard HARMS) errichtete. Neben der Seebadeanstalt gab es im Hafen aber noch mehrere Schwimmflöße, um deren Benutzung es immer wieder Streit gab. Erst 1867/68 wurde das allgemeine Baden von der österreichischen Statthalterschaft im Hafen freigegeben. Kurz danach entstanden dann das Hohenzollernbad in Bellevue (vgl. Karte von 1979), das Agnatebad der Kaiserlichen Werft in der Schwentinemündung u. a. m.

Das Freibaden am Falckensteiner Strand oder Schilksee kam erst nach der Jahrhundertwende in Mode. Der Freizeitwert der Hafenlandschaft spielte also bereits damals eine größere Rolle. Hiervon zeugen auch die noch am alten Standort verbliebenen altkieler Wassersportvereine zwischen der Seeburg und dem Landeshaus.

Jules VERNES gab in seinen Reisenotizen eine geradezu überschwengliche Beschreibung des "herrlichen Baumbestandes" an der Förde, der teilweise bis zum Ufer reichte und fuhr fort: "... man kann sich kaum einen

freundlicheren und erquickenderen Anblick denken, als den jener Häuschen von oft phantastischer Bauart, welche das schöne, wechselreiche Ufergestade schmücken. Ohne Zweifel entwickelt sich dieses bevorzugte Stückchen Erde in nicht ferner Zeit zum Stelldichein der deutschen Gesellschaft, zu einem Brighton Norddeutschlands..." (zitiert nach BOCK 1980, S. 75).

Wenn der Verfasser dieser Zeilen auch in vielen seiner Romane die Zukunft treffend vorausahnte, in bezug auf Kiel sollte er sich irren: Die Fördestadt entwickelte sich nicht zu einem mondänen Seebad, sondern war zu Ende des 19. Jahrhunderts bereits auf dem Weg zu einer nüchternen von Marine und Werften geprägten Großstadt.

KONTINUITÄT UND WANDEL IN DER KIELER HAFENLANDSCHAFT

Die im Vergleich der topographischen Karten von 1879 und 1979 deutlich werdenden Wandlungen im Hafengebiet Kiels zeigen, daß sich trotz aller angesprochenen Entwicklungen doch eine bemerkenswerte Stabilität der Funktionen ausprägte.

Kiel wurde nicht zu einem bedeutenden "Zentrum im internationalen Verkehrsgeschehen über See" oder zum "funktionsstarken Sammelplatz, zur Drehscheibe und Schaltstelle im System der Weltschiffahrt" (FICK 1979) wie andere Großhäfen. Vielmehr wurde die Förde zum Wohl und Leidwesen der Stadt vorwiegend durch die Flotte bestimmt. Damit wurden in Abhängigkeit von der politischen Entwicklung die wirtschaftlichen Strukturkrisen der Stadt vorgezeichnet. Auch der Bau von Handelsschiffen unterliegt Konjunkturzyklen, die durch Diversifizierung der Produktion oder Subventionen nicht voll aufzufangen sind. Deshalb ergriff die Stadt mit großem Erfolg die Chance, zum "Fährhaus nach Norden" zu werden, und bemüht sich gegenwärtig um eine intensive Förderung der Handelsinteressen, die im Laufe der letzten 100 Jahre immer zurückstehen mußten.

Ein Rundgang am Fördeufer vom Hauptbahnhof bis in die Wik über die Bollhörn, die Kiellinie und das Hindenburgufer zeigt auf dem West- und Ostufer deutliche Sektoren unterschiedlicher Nutzung, die teilweise seit über 100 Jahren angelegt sind:

1. Das Ostufer von der Schwentinemündung war den Großwerften vorbehalten.
2. Südlich der Hörn ist nach dem Abriß des Seegrenzschlachthofs mit einer erneuten Bebauung (Wohnfunktion und Dienstleistungen) zu rechnen.
3. Der Hörn- und Bahnhofskai bietet noch größere Reserven für den Handelsumschlag.

4. Neu im Citybereich der Altstadt ist die Fährfunktion (Oslo- und Schwedenkai).
5. Das alte Seeburgviertel hat sich mit Universitätseinrichtungen und Wassersportclubs halten können und wurde durch die Uferpromenade bis zum auf altem Marinegelände untergebrachten Regierungsviertel um das Landeshaus aufgewertet.
6. Das Düsternbrooker Gehölz blieb bis zum Marinekomplex in der Wik um den Tirpitzhafen mit hochwertiger Wohnfunktion am alten Strandweg und an der Westflanke als reizvolle Erholungszone erhalten.
7. Der von militärischer Nutzung mit geringer Verzahnung von Handel (Scheer-Mole) und Freizeit (Bad Holtenau) eingerahmte Kanaleintritt in die Förde leitet zum stärker durch Industrie (MaK, Lindenau-Werft) geprägten alten Kasernenort Friedrichsort über, von dem die Karten nur Teile des Ortsteils Pries darstellen, ohne den Kernbereich um die alte Seefestung einzubeziehen.

Die Kontinuität und Wandel aufzeigenden konkurrierenden Flächennutzungsansprüche in der Hafenlandschaft der Innenförde sind Ausdruck der Funktionsveränderungen Kiels als Seestadt an der Ostsee. Sie dokumentieren sich teilweise im Vergleich der topographischen Karten 1 : 25 000 in den Ausgaben von 1879 und 1979.

Literatur

- BACHMANN, H. : Der Fährverkehr in Nordeuropa. Eine verkehrsgeographische Untersuchung. Schr. Geog. Inst. Univ. Kiel 27, H. 3, 1968
- BOCK, B. : Kiel die Geschichte seines Hafens. Zum 100jährigen Bestehen des Nautischen Vereins zu Kiel von 1869 e. V. . Kiel 1969
- BOCK, B. : Von der Civitas Holsatiae "to dem Kyle" zum Ankerplatz der Windjammer im Jahre 1980. In: Windjammer - Kiel 1980. Offizielles Programm, hrsg. i. A. der Landeshauptstadt Kiel in Zusammenarbeit mit der Sail Training Ass. (STA), Herford 1980, S. 36-96
- DURGELOH, H. u. R. KULLICK: Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafenausbaus der Stadt Kiel. (Gutachten) Münster 1961
- ECKARDT, H. : Alt Kiel in Wort und Bild. Kiel 1899
- FICK, K.E. : Hafengeographie - Fachgrundlagen, Forschungsziele, unterrichtliche Perspektiven. In: Praxis Geographie 9, 1975, S. 3-11
- JENSEN, J. : Seestadt Kiel, Geschichte und Gegenwart. Eine kommentierte Bildchronik. Neumünster 1975
- JENSEN, J. : Kiel im Kaiserreich. Das Erscheinungsbild der Marinestation der Ostsee 1871-1918. Neumünster 1978

- KÄNDLER, R. : Hydrographische Beobachtungen in der Kieler Förde 1952-1957. In: Kieler Meeresforschung 15, 1959, S. 145-156
- KLEYSER, F. : Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte von 1242 bis 1945. Kiel 1969
- KRÜMMEL, O. : Zur Morphologie der Seehäfen. In: Verhandl. d. Ges. f. Erdk., Berlin 1883, S. 94-96
- LOSCHELDER, W., H. STORCK u. E. MÄDING: Gutachten über die Raumprobleme der Stadt Kiel. o. O., o. J. (um 1955)
- MECKING, L. : Die Seehäfen in der geographischen Forschung. In: Peterm. Geogr. Mitt., Erg.-Heft 209, 1930, S. 326-345
- OHL, H. : Temperatur- und Salzgehaltmessungen an der Oberfläche des Kieler Hafens in den Jahren 1953-1957. In: Kieler Meeresforschungen 15, 1959, S. 157-160
- OLDEKOP, H. : Topographie des Herzogtums Holstein. Kiel 1908
- RADUNZ, K. : Der Kieler Hafen, Heimat Kiel 9, 1960
- RÜHL, A. : Die Typen der Häfen nach ihrer wirtschaftlichen Stellung. In: Zeitschrift für Erdkunde, 1920, S. 297-302
- SCHAUB, G. : Der Kieler Hafen. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 5, 1961, S. 229-233
- SCHWENKE, H. u. J. ULRICH: Die Kieler Bucht. In: Schleswig-Holstein. Ein geographisch landeskundlicher Exkursionsführer. Festschrift zum 37. Deutschen Geographentag 1969 in Kiel, hrsg. von H. SCHLENGER, KH. PAFFEN u. R. STEWIG, Kiel 1969, S. 174-194
- SIEVERT, H. : Kiel einst und jetzt. Vom Kanal bis zur Schwentine. Kiel 1964
- Stadt Kiel, Amt für Entwicklungsplanung: Landeshauptstadt Kiel, Entwicklungsplanung 1974-1978. Kiel 1974
- Stadt Kiel, Hafenamtsamt: Der Kieler Hafen. Kiel 1981 (hektogr.)
- Stadt Kiel, Hafenamtsamt: Der Kieler Hafen - 1981, ein erfolgreiches Jahr. Kiel 1982 (hektogr.)
- Stadt Kiel, Hafen- und Verkehrsbetriebe: Zielort Kiel. Kiel o. J. (um 1980/81)
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein: Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 1981. Kiel 1982
- STEWIG, R. : Die Entwicklung der Fährverbindungen Kiels. Eine verkehrsgeographische Betrachtung. In: Die Heimat 73, 1966, S. 348-354
- STEWIG, R. : Kiel. Einführung in die Stadtlandschaft. Kiel 1971

WIGET, A. : Entwicklungstendenzen des Seehafenwettbewerbs zwischen
Hamburg, Kopenhagen und den dänischen Provinzhäfen. Verkehrs-
wiss. Studien 27, 1975

ZIEGENBEIN, W. : Kiels Stellung als Ostseehafen und der Kaiser-Wilhelm-
Kanal. Mitt. d. Gesell. f. Kieler Stadtgeschichte 41, 1938