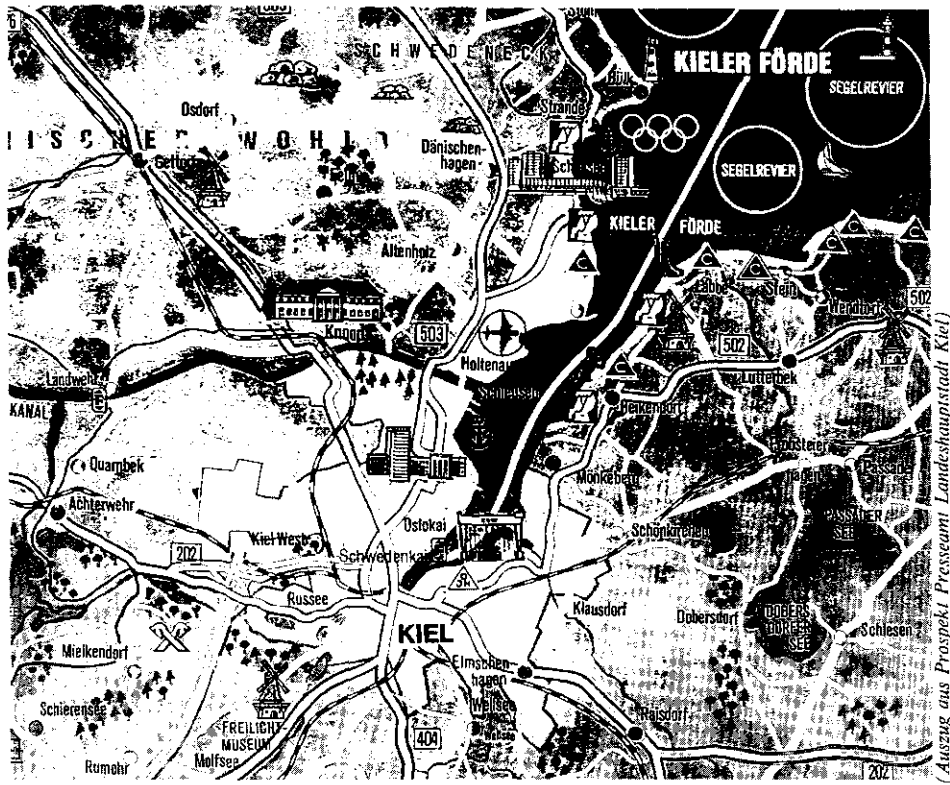


Gerhard Kortum

Kiel

Vom kaiserlichen Marinehafen zur Landeshauptstadt



Trümmern. Die Einwohnerzahl ging von 300.000 durch Ziviltote und Evakuierungen auf 183.000 bei Kriegsende zurück.

In den Wirtschaftswunder-Jahren konnte sich Kiel städtebaulich und auch wirtschaftlich erneut profilieren: Die einzige verbliebene Howaldt-Werft baute Tanker und Fischereischiffe, auch für Ostblockländer. Die Diversifizierung der Industrie beseitigte zumindest teilweise die monostrukturelle Abhängigkeit von dem Schiffbau, obwohl zahlreiche Kieler Firmen auch heute noch zuliefern. Immer wichtiger wurde die Herausbildung des tertiären Sektors. Als Landeshauptstadt beherbergt die Fördestadt zahlreiche Ministerien, Behörden und Ämter sowie zentrale Einrichtungen der Privatwirtschaft. Die Beschäftigten sind überwiegend im Dienstleistungsbereich tätig. Die Bildungseinrichtungen und das attraktive Freizeitangebot wurden tatkräftig ausgebaut. Die Universität Kiel erhielt am westlichen Stadtrand einen neuen Campus. Das Institut für Meereskunde blieb an der Förde (Kiellinie) bei dem Klinikviertel und der Kunsthalle. Auch durch das weltweit bekannte Institut für Weltwirtschaft konnte Kiel seinen Ruf in wissenschaftlicher Hinsicht aufwerten.

Neu hinzu kam in den letzten 20 Jahren die ständig wachsende Bedeutung Kiels als „Fährhaus zum Norden“. Die citynahen modernen Fährterminals der Oslo- und Göteborg-Fähren bestimmen heute das maritime Stadtbild und weisen darauf hin, daß in Kiel die seit der Gründung bestehenden engen Verbindungen zum Ostseeraum und nach Skandinavien gegenwärtig eine Zukunft haben.

Literatur

Bähr, J., (Hrsg.): Kiel 1879–1979. Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1:25.000. In: Kieler Geographische Schriften 58, 1983.
 Bock, B.: Kiel. Die Geschichte seines Hafens. Kiel 1969.
 Jensen, J.: Seestadt Kiel. Geschichte und Gegenwart. Neumünster 1975.
 Kleyser, F.: Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte von 1242–1945. Kiel 1969.
 Klose, O./R. Sedlmaier: Alt-Kiel und die Kieler Landschaft. Amt 1960.
 Statistisches Amt der Stadt Kiel (Hrsg.): Strukturatlas Kiel. Kiel 1982.
 Stewig, R.: Kiel – Einführung in die Stadtlandschaft. Kiel 1971.
 Wiebe, D.: Kiel – Landeshauptstadt an der Förde in Geschichte und Gegenwart. In: Bähr, J./G. Kortum (Hrsg.): Schleswig-Holstein. Sammlg. Geograph. Führer 15, Berlin/Stuttgart 1987, S. 133–153.



Schon das schwarze Schiff im weißen holsteinischen Nesselblatt des Kieler Stadtwappens weist auf die große Bedeutung von Seefahrt und Schiffbau in der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt hin. Kiel ist eine junge Stadt geblieben, obwohl es bereits 1242 von dem Schauenburger Grafen Adolf IV am Süden der weit ins Land vorstoßenden Kieler Förde auf einer erhöhten Halbinsel am Westufer gegründet wurde. Ältere Gebäude fehlen wegen der katastrophalen Bombenangriffe auf die Marinestadt im Zweiten Weltkrieg weitgehend, wenn man von Resten des alten Stadtklosters in der Dänischen Straße oder dem Rantzau-Flügel des Schlosses absieht. Die Bausubstanz ist in der Altstadt und in der bis zum Bahnhof reichenden Innenstadt neu, modern und in städtebaulich großzügiger Weise gestaltet.

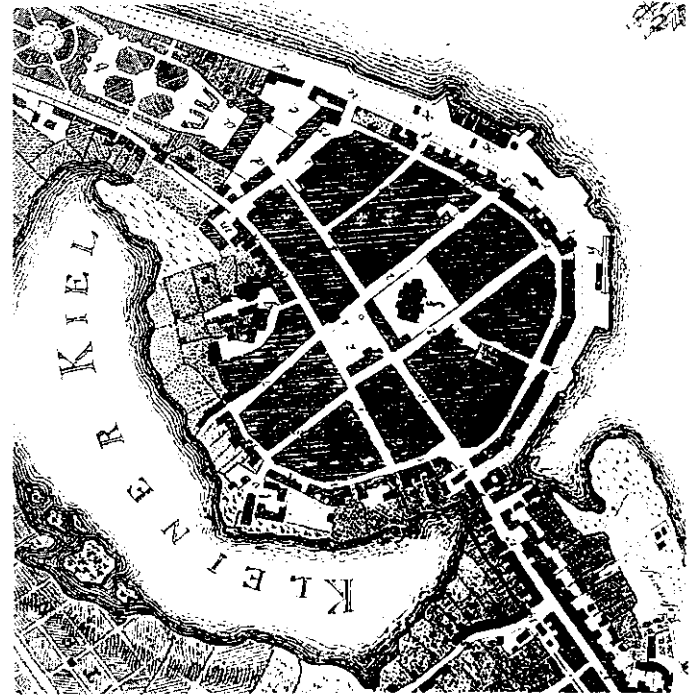
Die Kriegszerstörungen ließen einen Neuanfang in planerischer Hinsicht zu. Große Teile des häßlichen, gründerzeitlichen Wohnrings aus Kiels Boom-Phase von 1880–1914 unterliegen der gegenwärtigen Sanierung, so in Gaarden auf dem von Werften geprägten Ostufer oder in der südlichen Innenstadt.

Der entscheidende Einschnitt in der Geschichte des Landes und der Entwicklung Kiels war die Einverleibung der Herzogtümer als preußische Provinz 1867. Kiel wurde zunächst Station der Preussischen Flotte, dann 1871 Reichskriegshafen. Durch seine neue Funktion als Marinehafen und Standort von Großwerften für die kaiserliche Flotte, aber auch für Handelsschiffe, verzehnfachte sich die Bevölkerung durch starke Zuwanderung innerhalb weniger Jahrzehnte auf 200.000 Einwohner. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges war die Wirtschafts- und Sozialstruktur – abgesehen von der Krise nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg, dessen Ende durch den Matrosenaufstand der Flotte in Kiel 1918 eingeleitet wurde, – einseitig durch diese maritimen Bereiche bestimmt. Leider brachte der 1887–1895 gebaute (Erweiterung 1908–1915) Kaiser-Wilhelm-Kanal für Kiel keinen Aufschwung des Handels und wenig Industrie. Nach der Demontage der Großwerften 1945/46 kam es besonders auch durch den Zustrom von Flüchtlingen zu einem schweren wirtschaftlichen Einbruch. Die Stadt war durch 90 schwere Luftangriffe zu 75 Prozent zerstört. Der Wiederaufbau begann mit der Beseitigung von 5 Mio. t

M1 Die Kieler Altstadt heute



Pressamt Kiel, Brusat; Freigabe: SH 803-269



(Ausschnitt aus: Topogr. Atlas Schleswig-Holstein und Hamburg, Neumünster 1979, S. 18)

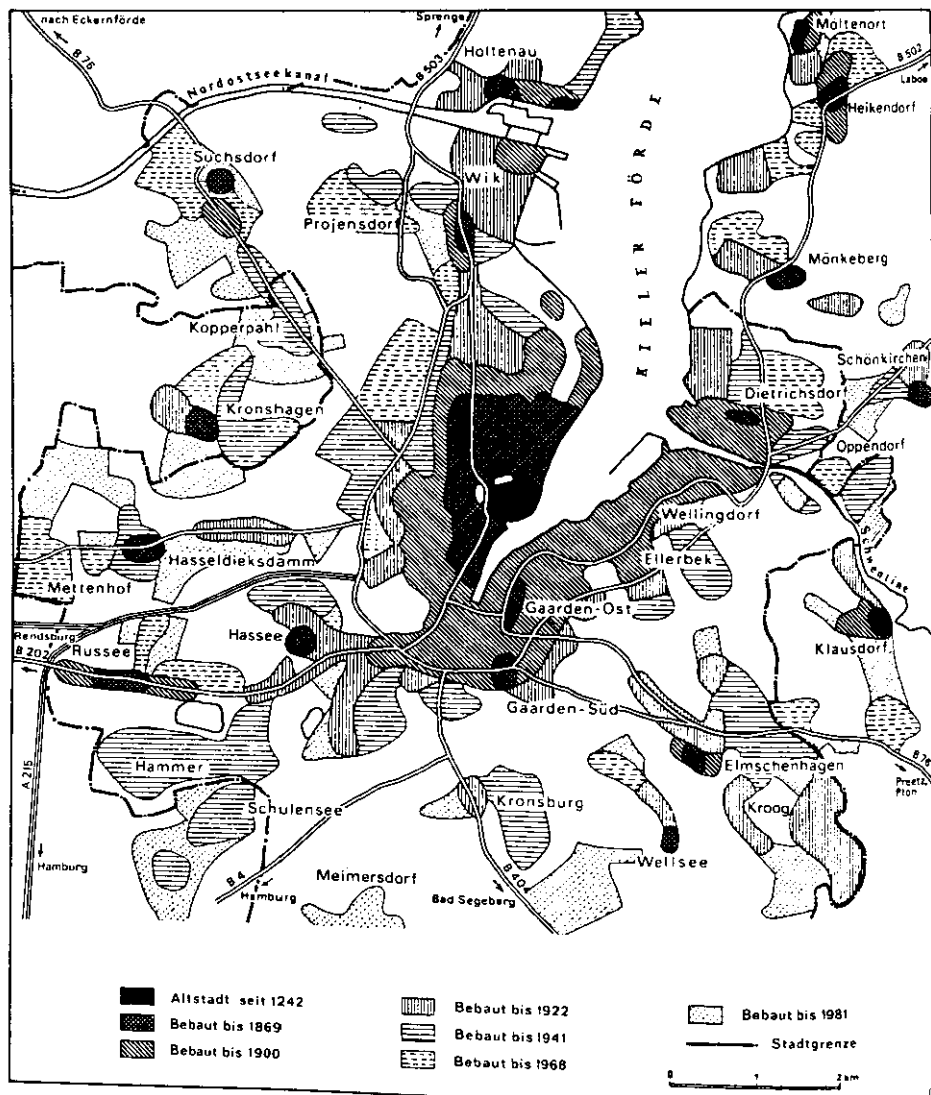
M2 Die Holstenstadt vom Kyle nach einer alten Karte von 1793

(Kiel ist eine planmäßige Gründung des 13. Jahrhunderts)

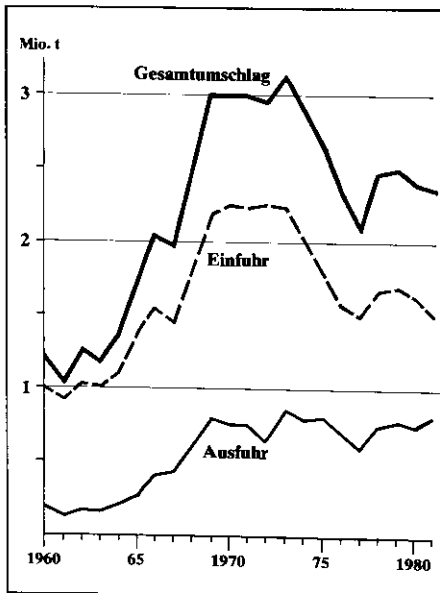
M3 Entwicklung der Kieler Wohnbevölkerung

1730 - 4.500	1943 - 300.000
1803 - 7.000	1945 - 183.000
1845 - 14.000	1961 - 273.000
1867 - 24.000	1970 - 274.000
1890 - 86.000	1979 - 251.000
1910 - 212.000	1980 - 249.000
1918 - 241.000	1985 - 244.000
1922 - 204.000	1987 - 240.000
1933 - 218.000	

M5 Räumliche Entwicklung der Stadt Kiel



M4 Der Kieler Hafen: Güterumschlag



(aus: Bähr 1985, S. 114)

(ergänzt aus: Stewig 1971)

M6 Pressespiegel

Eine Werft für Marine und Millionäre

Wie sein Vater war auch Friedrich Alfred Krupp fest entschlossen, in der Stahlherzeugung in vorderster Front zu stehen und in der Wehr- und Waffenindustrie die führende Stellung zu behaupten. Mit dem Erwerb einer in einem deutschen Kriegshafen gelegten Werft wollte er beides miteinander verbinden. Das gesuchte Objekt fand er in Kiel: die ehemalige „Norddeutsche Werft“, die 1863 mit damals dänischer Konzession vom Bornhöveder Schiffbauer Theodor Christian Bruhn „auf einem Uferplatz des Dorfes Gaarden gegründet“ und nach kurzer Zeit von der „Norddeutschen Schiffbaugesellschaft Berlin“ übernommen worden war. Die laut Jahresbericht der Handelskammer 1871 „zu den großartigsten Etablissements ihrer Gattung“ zählende Werft mußte sieben Jahre später Konkurs anmelden. Als „Germaniawerft“ brachte sie es 1891 bereits wieder auf 1100 Arbeiter. Fünf Jahre später übernahm Krupp den Betrieb; 1902 ging die Germaniawerft von der „Schiff- und Maschinenbau AG. Germania Berlin Tegel“ ganz in den Besitz der Familie Krupp über und wurde an die Hörn verlegt. Sie machte dort den Anfang einer dichten Kette von Werftanlagen, die sich über die Kaiserliche Werft (später Reichswerft, dann Deutsche Werke), die Nordwest-Werft (später Marinearsenal, zuletzt Kriegsmarinewerft) und die Howaldtswer-

ke über die Schwentinemündung hinaus erstreckte. ...

Mit der Machtergreifung Hitlers war dann auf der Germaniawerft noch einmal das Talent gefragt, vom klassischen Seeschiffbau auf Kanonen umzuschalten – prominentestes Ergebnis ist sicher der über 200 Meter lange und 22 Meter breite Kreuzer „Prinz Eugen“ (eine seiner Schiffsschrauben ist heute vor dem Labor Marine-Ehrenmal zu besichtigen). Der Einzug der britischen Truppen bereitete der florierenden Produktion von Kriegsschiffen im Mai 1945 ein jähes Ende. Vier Jahre später, am 10. und 11. März 1949, wurden auf Befehl der britischen Militärregierung die Sprengungen der Werftanlagen in Angriff genommen. Erstes Opfer: die Krananlage auf der Germaniawerft. Die Trümmer des 30 Meter hohen Eisengerüsts stürzten krachend in die Förde.

(gekürzt aus: Kieler Nachrichten vom 18.7.1987)

Freiwillig wird keine Werft die Segel streichen

Der schleswig-holsteinische Landtag wird sich auf seiner kommenden Sitzung vom 19. bis 21. August 1986 mit der Werftkrise beschäftigen. Sowohl die CDU als auch die SPD haben Anträge zu diesem Thema angekündigt. Am heutigen Donnerstag treffen Eigentümer und Manager der Werften zu einem Meinungsaustausch mit Wirtschaftsminister Manfred Biermann in Kiel zusammen.

HDW hängt an der Mutter

Bei der größten deutschen Werft, der Howaldtswerke/Deutsche Werft AG in Kiel muß nach Überzeugung des Werften-Koordinators Gerd Lausen die Belegschaft von 4939 auf 4000 Mitarbeiter reduziert werden. Vom Unternehmen war zu diesem Vorschlag keine Stellungnahme zu erhalten. Lausen bezweifelt, daß die nach der jüngsten Unternehmensplanung vorgesehenen 1,5 Millionen jährlichen Fertigungsstunden für den Handelsschiffbau mit kostendeckenden Aufträgen ausgefüllt werden können. Die aktuelle Beschäftigungssituation – im Bau befinden sich zwei 30 000-t-dw-Containerschiffe vom Typ „Schiff der Zukunft“ sowie das Fahrgastschiff „Astor“ – erzwingt bereits von diesem Sommer an Kurzarbeit im Stahlbau sowie im Ausrüstungsbereich. Zur Auslastung der Kapazität im angestrebten Umfang wären jährlich vier 30 000-Tonnen-Frachter erforderlich, die Lausen aber nicht für akquirierbar hält. In den Bereichen Sonderschiffbau und Reparatur sei eine Grundauslastung zum Teil bis 1991 gegeben, heißt es weiter. Wegen der schwankenden Auslastung in diesen Bereichen müsse HDW auch weiter Handelsschiffsneubauten kontrahieren. Da die Absatzfinanzierung mit dem bisherigen Förderungsinstrumentarium nicht geordnet werden könne, sei die „Assistenz der Anteilseigner“ – der bundeseigene Salzgitter-Konzern (74,9%) und das Land Schleswig-Holstein (25,1%) – erforderlich. Für angemessen hält Lausen eine Gesamt-

kapazität der Werft von 3,5 Millionen Fertigungsstunden. Davon dürften 400 000 auf den Überwassermarinebau und 600 000 auf den U-Boot-Bau entfallen. Das aktuelle HDW-Unternehmenskonzept geht von insgesamt 4,5 Millionen Fertigungsstunden aus.

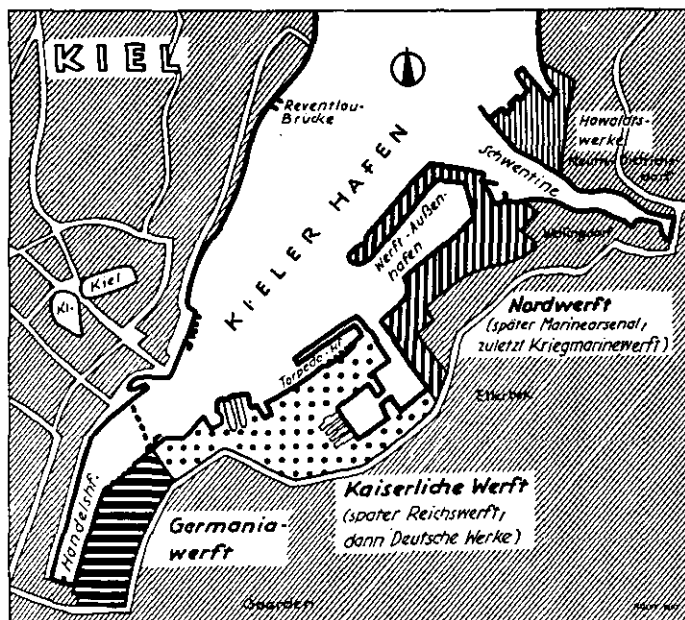
(Meldungen vom 7.8.1986)

Aufschwung mit Reisenden, Holz und Papier

Der Kieler Hafen steuert auf Erfolgskurs. Der Dezernent der Hafen- und Verkehrsbetriebe und der Hafendirektor konnten in ihrer Jahresbilanz nicht nur eine Zunahme des Güterumschlags um 13,7 Prozent auf 2,89 Millionen Tonnen und einen Anstieg der Passagierzahlen um 7,3 Prozent auf 1,67 Millionen vorweisen. Auch für die nächsten Jahre erwarten sie Steigerungen. Die Investitionen erreichen 1986 und 1987 die Rekordhöhe von insgesamt 33 Mill. DM. Zwei Bereiche stehen hinter der erfolgreichen Statistik: Zum einen der Fährverkehr nach Skandinavien, dessen Umfang in diesem Jahr mit dem Einsatz neuer Großfähren weiter zunehmen wird. Zum anderen der Umschlag von Holzprodukten, der sich mit der Erweiterung von Warico im Nordhafen und der Ansiedlung von Cellpap im Ostuferhafen noch steigern wird. Der Ausbau des Ostuferhafens bildet dabei den Grundstein für die Zukunftssicherung des Seehafens Kiel. Mit ihm wächst der innere Teil der Kieler Förde zu einem zusammenhängenden Hafenbereich heran.

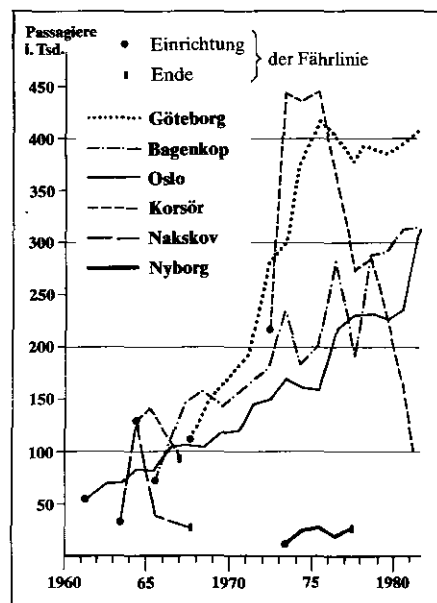
(aus: Kieler Nachrichten vom 24.1.1987)

M7 Kieler Großwerften 1905–1945



(aus: Radunz, K.: Der Kieler Hafen. Heimat Kiel 9, 1960, S. 427)

M8 Der Kieler Hafen: Fährverkehr



(aus: Bähr 1985, S. 114)