



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

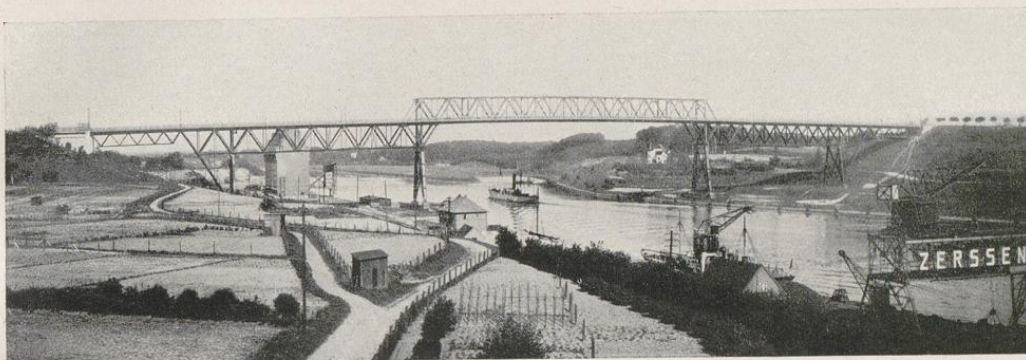
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

Kieler Verkehrsfragen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96769](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96769)



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Prinz-Heinrich-Brücke — Phot. Kanalamt

KIELER VERKEHRSFRAGEN

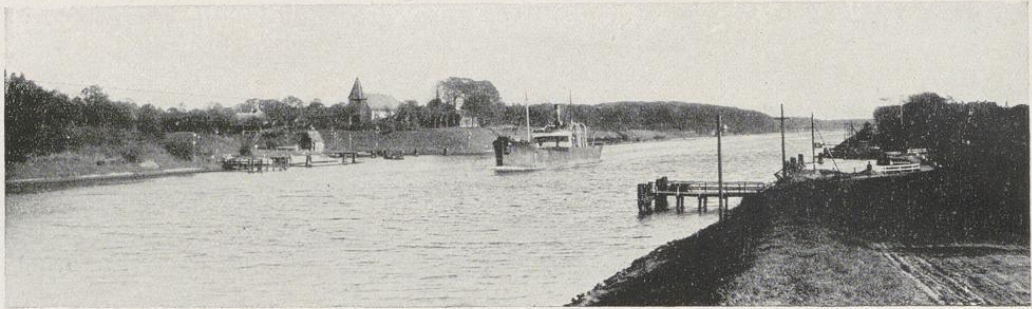
a) Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung

Von Oberregierungsbaurat Wulle, Kiel

Die Stadt Kiel hat als Schiffsstadt ihr Gesicht anfänglich nur der Ostsee zugewendet. Der Weg zur Nordsee stand zwar offen, führte aber durch die beengten dänischen Gewässer und um Jütland mit dem stürmereichen Skagen; er war weit und gefährlich und wegen der zahlreichen Schiffsuntergänge berüchtigt — damals bei den kleinen Segelschiffen noch viel mehr als jetzt, wo meist größere Schiffe, und zwar überwiegend Dampfer oder Motorschiffe, verkehren. Zudem bot der Handel mit den deutschen und fremden Küstengebieten der Nordsee bis zum Ausgange des Mittelalters noch wenig gute Möglichkeiten und keinen starken Anreiz. Die wirtschaftliche Entwicklung der Ostseegebiete und insbesondere der nähergelegenen Nordseegebiete mit Hamburg, Bremen, Holland und England, wo Schifffahrt und Handel auch durch die großen überseeischen Entdeckungen mächtig angeregt wurden, lenkte die Blicke und Wünsche weitschauender Staatsmänner und Kaufleute in der Neuzeit bald immer stärker auf eine kurze und sichere Schiffsverbindungs zwischen Ostsee und „Westsee“. Eine solche mußte eine möglichst weit im Süden liegende Durchquerung der schleswig-holsteinischen Halbinsel selbst zum Ziele haben, die mit ihren tief ins Land einschneidenden Buchten und Flußmündungen offensichtlich dazu einlud. Um 1571 verfolgte Herzog Adolf I. von Holstein, der Gründer der Gottorper Linie, ernstlich den Plan eines Schiffskanals vom Kieler Hafen nach der Eider. Aber erst mehr als 200 Jahre danach fand dieser Plan, dem manche ähnliche folgten, seine Erfüllung in dem 1784 eröffneten „schleswig-holsteinischen“ oder

„Eiderkanal“, zu einer Zeit, da Schleswig-Holstein mit Dänemark noch durch Personalunion verbunden war. Der Eiderkanal, der die erste wirkliche Seeschiffahrtsstraße quer durch die zimbische Halbinsel ergab, hatte 3 m Wassertiefe und verband die Kieler Förde mit dem Schirnauer See, einem Obereidersee bei Rendsburg, wo eine Schleuse, die sechste von Kiel aus, mit der Untereider verband, die als Tidefluß die weitere natürliche Verbindung mit der Nordsee bildete. Hundert Jahre lang hat dieser Schiffsverkehr der Schifffahrt und auch dem Lande großen Nutzen gebracht. Die Absicht der dänischen Kreise war allerdings dahin gegangen, daß allein die dänische Flagge auf dem Kanal gesehen werden sollte; doch entwickelte sich bald sein Verkehr dank seiner auch für andere seefahrttreibende Staaten günstigen Lage nicht in so einseitiger Weise.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts empfanden die Handel und Schifffahrt treibenden Kreise jedoch gegenüber der Zunahme der Seeschiffe und namentlich der Dampfschiffe immer mehr die Beschränkungen, die der Eiderkanal durch seine Abmessungen, scharfen Krümmungen und zahlreichen Schleusen dem Verkehr auferlegte, wozu noch ähnliche Erschwernisse auf dem Untereiderlauf kamen; sie drängten immer wieder auf eine leistungsfähigere Verbindung. Viele Vorschläge wurden gemacht und viele Entwürfe aufgestellt. Aber erst nachdem die dänische Herrschaft in Schleswig-Holstein verschwunden und das neue Deutsche Reich errichtet war, konnten diese Bestrebungen, an denen zuletzt der Hamburger Reeder Dahlström hervorragenden Anteil hatte, Aussicht auf Erfolg haben. Schließlich kam das langerstrebte Werk zustande, begünstigt durch die Forderungen der erstarkenden deutschen Kriegsmarine und gefördert durch Kaiser Wilhelm I. und Bismarck.



Kaiser-Wilhelm-Kanal — Phot. Kanalamt

Der neue „Nord-Ostsee-Kanal“ — nach seinem weitblickenden Förderer „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ genannt — wurde in den Jahren 1886 bis 1895 vom Deutschen Reiche mit 156 Mill. Mk. Kosten erbaut, wozu Preußen etwa ein Drittel beitrug. Er wurde als Seespiegelkanal hergestellt, dessen Spiegel in Höhe des mittleren Ostseewasserstandes gleichmäßig angenommen war und der nur an seinen beiden Enden je 2 große Schleusen erhielt (mit je 150 m nutzbarer Länge und 25 m lichter Weite), am Ostende wegen der Windschwankungen des Ostseespiegels, am Westende wegen der Tideschwankungen der Elbe. Der lebhafte Streit um die Führung und die Endpunkte des Kanals war aus technischen und strategischen Gründen zugunsten von Kiel-Holtenau und von Brunsbüttelkoog an der Unterelbe (rd. 30 km oberhalb von Cuxhaven) entschieden worden — eine Entscheidung, die sich in der Folgezeit durchaus als glücklich erwiesen hat.

Der Kanal durchschnitt, mit 9 m Wassertiefe, von der Kieler Förde aus ähnlich dem Eiderkanal das ostholsteinische Hügelland bis zu den Obereiderseen bei Rendsburg, wo eine neue Schleuse die Verbindung mit der Untereider herstellte, von dort aus nach Westen aber die grasreiche Niederung der linken Eidernebenflüsse, den sandigen Geestrücken bei Grünenthal und schließlich die fruchtbare, viehreiche Moor- und Marsniederung des rechtsseitigen Unterelbegebietes.

Der fertige Kaiser-Wilhelm-Kanal ging mit seinen Abmessungen und Einrichtungen beträchtlich über die damaligen Ansprüche der Handels- und der Kriegsmarine

hinaus und stand als wohl gelungenes Ingenieurbauwerk in der Welt unübertroffen da. Trotzdem mußte infolge der über Erwartungen schnellen und sprunghaften Vergrößerung der Handels- und Kriegsschiffe und infolge der starken Zunahme der größeren Dampfer die Erkenntnis sich Bahn brechen, daß der Kanal — dessen Verkehr bis auf rd. 6 Millionen Nettoregistertonnen im Rechnungsjahre 1906 angestiegen war — den wachsenden Anforderungen bald nicht mehr genügen würde.

Daher wurde eine für absehbare Zeiten ausreichende Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals von den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs im Jahre 1907 beschlossen und in der Hauptsache bis 1914, kurz vor Kriegsausbruch, durchgeführt, wonach größere Restarbeiten sich noch bis 1922 hinzogen. Die Kosten betragen rd. 223 Millionen G.-Mk.

Die Kanallinie ist, abgesehen von zwei kleinen Durchstichen zwischen Holtenau und Levensau und einem längeren Durchstich bei Rade (östlich von Rendsburg), beibehalten worden und jetzt von der Elbe bis zur Kieler Förde rd. 98 km lang. Seine Wassertiefe von 11,3 m ergibt bei einer Sohlenbreite von 44 m einen normalen Wasserquerschnitt von rd. 860 qm, d. h. reichlich 13 mal so groß als der des alten Eiderkanals — eine riesige Entwicklung innerhalb eines Vierteljahrhunderts! Der Querschnitt der größten deutschen Binnenkanäle, des Rhein-Herne- und des Mittellandkanals, könnte schon über einer seiner Unterwasserböschungen Platz finden. In den 11 Ausweichen, die mit Dalbenreihen zum Festlegen von Schiffen ausgestattet sind und zum Begegnen



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Rendsburger Hochbrücke — Phot. Kanalamt

mit Schiffen von mehr als 6,1 m Tiefgang sowie mit anderen schwierigeren Fahrzeugen dienen, sind Sohlenbreite und Querschnitt bedeutend größer; vier von ihnen haben Wendestellen mit 300 m Sohlendurchmesser. Beim ersten Kanalbau sind 82, bei der Kanalerweiterung 110, insgesamt also 192 Millionen cbm Boden ausgehoben und bewegt worden — ein Beispiel für die Größe und Schwierigkeit des Unternehmens.

An beiden Enden, in Holtenau wie in Brunsbüttelkoog, sind neben den alten Doppelschleusen je 2 unter sich gleiche neue, viel größere Seeschleusen angelegt, die mit je 330 m nutzbarer Kammerlänge, 45 m lichter Weite und einer Drempel- und Kammersohlentiefe von 14,1 m unter normalem Kanalspiegel (= 0,3 m über mittlerem Ostseespiegel bei Holtenau) die größten der Welt sind. Ihre gewaltigen eisernen Schiebetore, drei in jeder Schleuse, werden ebenso wie alle anderen beweglichen Einrichtungen der neuen Kanalanlagen elektrisch angetrieben.

Der ganze Kanal ist elektrisch beleuchtet, was auch bei Nacht ein sicheres Befahren ermöglicht.

Von den umfangreichen Nebenanlagen sind besonders hervorzuheben die Querverbindungen für den Eisenbahn- und Straßenverkehr, 5 gewaltige eiserne Hochbrücken mit 42 m lichter Höhe über Kanalspiegel — bei Holtenau, Levensau, Rendsburg, Grünenthal, Hochdonn — und eine zweiarmige eiserne Drehbrücke bei Rendsburg — sie wie die mehrere Kilometer langen Hochbrücken von Rendsburg und Hochdonn die größten ihrer Art in Europa —; auch die zahlreichen, mit Dampf oder Motor betriebenen Fähren nebst einer elektrisch betriebenen Schwebefähre unter der Hochbrücke Rendsburg; ferner die durch zwei besondere Kraftwerke (Oldenbüttel und Kudensee) elektrisch betriebenen 16 Schöpfwerke für die künstliche Entwässerung der durchschnittenen Niederungen des Eider- und des Elbegebietes, dazu ein großes Siel in Holtenau für die Entwässerung

des Kanals selbst nach der Kieler Förde. Nicht zu vergessen die große Ersatzanlage für den der neuen Schleuseneinfahrt zum Opfer gefallenen Marinekohlenhof zu Holtenau, mit 2 breiten Molen, von denen eine jetzt der Stadt Kiel zu Freihafenzwecken dient, und die neben der Mündung des Flämhuder Sees liegende Schifffahrtsschleuse Strohmück, die mit 6,4 m Gefälle den Achterwehrer Kanal, der hauptsächlich das Wasser aus dem Westensee und dem obersten Eidergebiet südlich Kiels zum Kaiser-Wilhelm-Kanal abzuführen hat, mit diesem verbindet.

Alles in allem ist der erweiterte Kaiser-Wilhelm-Kanal ein hervorragendes Zeugnis deutschen Strebens und Könnens; ein Werk, das mit seinen, den höchsten Anforderungen der Seeschifffahrt für absehbare Zeit genügenden Abmessungen und Einrichtungen sich in Krieg und Frieden schon über ein Jahrzehnt vorzüglich bewährt hat — ein Werk, dem sich unter den Seekanälen der Welt hinsichtlich der technischen Leistung allein der Panamakanal an die Seite stellen darf.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals liegt darin, daß er — abgesehen von dem Aufschluß des mittleren Holstein mit der gewerbetätigen Stadt Rendsburg für den Seeverkehr — eine kurze, sichere Verbindung zwischen dem Untereibe- und Nordseegebiet und dem Ostseegebiet selbst für die größten Seeschiffe darbietet und ihnen den weiten, oft gefährlichen Umweg um Skagen erspart.

Die durchschnittlichen Weg- und Zeitgewinne eines mittleren Frachtdampfers betragen gegenüber der Fahrt um Skagen für die Reise:

von Hamburg . . .	= 357 Seemeilen bzw.	39 Std.
„ Bremerhaven = 253	„	26 „
„ Rotterdam } = 188	„	19 „
„ u. Antwerp. }		
„ Dover (und Atl. Ozean) }	= 172	17 „
„ London	= 168	17 „
„ Hull	= 120	10 „

Gesamtverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Rechnungsjahr (1. April bis 31. März)	Abgabepflichtige Schiffe, die den Kanal befahren haben (im Gesamtverkehr)						
	überhaupt		Davon führen unter deutscher Flagge = v. H. des Gesamtverkehrs		Durchschnittliche Größen in NRT überhaupt	Mit Ladung führen = v. H. des Gesamtverkehrs	
	Zahl	NRT	Zahl	NRT		Zahl	NRT
1895	16834	1505983	88,9	68,1	89,5	71,2	82,7
1900	29045	4282094	85,7	61,6	147,4	70,9	84,4
1905	33147	5796949	82,0	58,4	174,9	69,7	82,4
1910	45569	7579339	83,5	61,1	166,3	63,2	80,2
1913	53382	10349923	82,3	57,2	193,9	63,9	81,9
1916	18546	4979174	100,0	100,0	268,5	48,9	67,5
1919	18991	4423325	89,8	69,9	232,9	54,1	68,1
1920	25877	9062190	75,3	36,8	350,2	55,6	72,4
1921	32552	9384639	79,4	45,1	288,3	57,2	77,8
1922	42845	13972444	72,7	39,7	326,1	60,1	78,8
1923	40622	14791549	73,0	43,7	364,1	62,6	79,0
1924	45843	14072215	77,7	50,9	307,0	64,0	78,9
1925	41350	14463588	74,4	50,5	349,8	68,2	78,1

Bemerkung: 1 NRT (Nettoregistertonne) = 2,83 cbm nutzbarer Schiffsraum.

Wie sehr diese Vorteile, die sich durch gewisse den Reedern wertvolle Annehmlichkeiten der Kanalfahrt (Verbindung mit den Schiffsmaklern, gute Gelegenheit zur Einnahme von Bunkerkohlen, Öl, Schiffsproviant usw.) ergänzen, in den Schiffahrtskreisen erkannt und geschätzt werden, zeigt sich in der lebhaften, wachsenden Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Die umstehende Übersicht läßt ersehen, daß der Verkehr schnell und in starkem Maße zugenommen hat. Der unvermeidliche Rückgang während des Weltkrieges 1914 bis 1918 ist in der Folgezeit rasch wieder ausgeglichen und die höchste Vorkriegsziffer (1913) schon im Jahre 1922 weit überholt worden. Selbst der bisher größte Verkehr im Inflationsjahre 1923 ist jetzt wieder nahezu erreicht, obschon die damalige besonders große Billigkeit der Kanalbenutzung für die fremden Schiffe seit der Befestigung der deutschen Währung (Ende 1923) fortgefallen ist.

Die durchschnittliche Schiffsgröße ist seit der Kanaleröffnung mit der Abnahme der kleinen Segler und der Zunahme der größeren Dampfer beträchtlich gestiegen. Immerhin liegt sie weit unter der durchschnittlichen Schiffsgröße von etwa 4000 NRT in den beiden anderen großen Seekanälen, dem Suezkanal und dem Panamakanal, die aber nur von je rd. 5000 Schiffen jährlich befahren werden, indessen fast durchweg von großen Überseedampfern. Die etwa achtmal so große Schiffszahl jährlich im Kaiser-Wilhelm-Kanal gibt einen Begriff davon, wieviel lebhafter der Verkehr in diesem ist und wieviel umfangreicher und vielseitiger demgemäß seine Betriebsleistungen sind, namentlich zu den Zeiten des stärksten Verkehrsandranges im Frühjahr und im Herbst.

Einige Hauptzahlen aus dem letzten Rechnungsjahr 1925 (1. April 1925—1. März 1926) mögen die Art des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal veranschaulichen, die auch in den vorigen Jahren annähernd ebenso war. Der abgabepflichtige Gesamtverkehr setzte sich nach den Fahrzeuggruppen wie folgt zusammen:

Rechnungsjahr 1925	Anzahl der abgabepflichtigen Schiffe			
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Leichter u. Schuten	Zusammen
Gesamtbetrag .	23656	14791	2903	41350
v. Hdt. . . .	57,3	35,7	7,0	100,0

Rechnungsjahr 1925	Raumgehalt der abgabepflichtigen Schiffe in NRT			
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Leichter u. Schuten	Zusammen
Gesamtbetrag .	12946654	726255	790679	14463588
v. Hdt. . . .	89,5	5,0	5,5	100,0

Bei den „Dampfschiffen“ sind die Motorschiffe ohne Segeleinrichtung mitgezählt, bei den „Segelschiffen“ auch alle Segler mit Motoreinrichtung, die in den letzten Jahren den reinen Seglern gegenüber außerordentlich in den Vordergrund getreten sind. Sie sind viel beweglicher und unabhängiger als diese, können daher die

Frachten- und Wetterlage besser ausnutzen, brauchen sich auch nicht wie die reinen Segler durch den Kanal schleppen zu lassen — was die Kanalverwaltung übrigens gegen mäßige Sondergebühr besorgt — und sind daher imstande, mehr Reisen im Jahre zu machen und wirtschaftlicher zu arbeiten. Trotz ihrer großen Zahl, die reichlich ein Drittel der Gesamtzahl ausmacht, spielen die kleinen Küstensegler, die selten über 100 NRT hinausgehen, im Kanalverkehr dem maßgebenden Raumgehalte nach nur eine sehr bescheidene Rolle — noch nicht einmal so viel wie die wesentlich größeren, geschleppten Seeleichter und Schuten. Den weit überwiegenden Teil des Raumgehalts (NRT), fast $\frac{9}{10}$, bringen die Dampfer.

Im Kaiser-Wilhelm-Kanal herrscht Lotsenzwang, von dem nur kleinere Schiffe, deren Führer genügende Kenntnis der Bestimmungen der „Betriebsordnung“ und der zahlreichen Signale in einer Prüfung nachgewiesen haben, befreit werden können.

Für das Befahren des Kanals wird eine Kanalabgabe, für das Lotsen ein Kanallotsgeld erhoben, beide gestaffelt nach der Größe der Schiffe. Im Durchgangsverkehr belasteten beide zusammen 1925 durchschnittlich die NRT mit 0,42 R.-Mk., was in Anbetracht der allgemeinen Preissteigerung niedriger ist als die Belastung vor dem Kriege.

Auf die hauptsächlichen Flaggen verteilte sich der Verkehr in nachstehender Weise (Durchgangsverkehr, d. h. ohne Teilstreckenverkehr):

Flagge (1925)	Zusammen		Gesamt- Raum- gehalt NRT in %	
	Anzahl	Raum- gehalt NRT	Anzahl in %	Raum- gehalt NRT in %
Deutsche	22272	6759651	69,10	49,40
Amerikanische .	44	166842	0,14	1,22
Belgische	26	23402	0,08	0,17
Britische	924	1155103	2,87	8,44
Dänische	2496	1119130	7,74	8,18
Danziger	217	130187	0,67	0,95
Französische . .	146	217699	0,45	1,59
Japanische . . .	6	25662	0,02	0,19
Niederländische	1687	707204	5,24	5,16
Norwegische . .	920	840079	2,85	6,14
Russische	313	299878	0,97	2,19
Finnische	457	334031	1,42	2,44
Schwedische . .	2286	1386270	7,09	10,13
Sonstige	438	519966	1,36	3,80
Zusammen	32232	13685104	100,00	100,00

Die deutsche Flagge stellte hiernach fast $\frac{7}{10}$ in der Anzahl, fast $\frac{9}{10}$ im Raumgehalt (NRT); als wichtigste folgen beim Raumgehalt dann die schwedische, britische, dänische und norwegische Flagge — ein Zeichen, wie überwiegend die Reedereien der näheren Nachbarschaft am Kanalverkehr beteiligt sind.

Ein weiteres Verteilungsbild gibt die folgende Zusammenstellung über den Gesamt-Verkehr nach den einzelnen Hafengruppen:

Zusammenstellung über den Gesamtverkehr nach den einzelnen Hafengruppen.

Hafengruppe (1925)	Es gingen nach: (Bestimmungshäfen)		Es kamen von: (Herkunftshäfen)	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Deutsche Ostseehäfen	6131	1723388	5292	1353082
Häfen des Freistaates Danzig	813	553211	1178	744825
Russische Häfen	667	527470	364	349771
Finnische " "	850	609521	1774	1324976
Baltische " "	422	271895	790	454616
Schwedische " "	2327	1472837	3059	2053524
Norwegische " "	179	105403	242	127592
Dänische " "	6026	1247766	5058	922672
Häfen des K.W.-Kanals und der Eider	5127	397324	5147	455169
Elbhäfen	10617	1797149	12000	2220367
Deutsche Nordseehäfen	1681	782911	1607	737150
Britische Häfen	2455	1829871	1520	1092512
Niederländische und Rheinhäfen	2212	1684133	2190	1665879
Belgische Häfen	878	629086	637	431087
Französische Häfen	509	406539	98	96856
Andere westliche und südliche Häfen	456	425084	394	426510
Zusammen	41350	14463588	41350	14463588

Personen	0,9 v. H.	Übertrag	56,8 " "
Kohlen	11,4 " "	Getreide	5,9 " "
Steine	0,7 " "	Vieh	0,5 " "
Eisen	1,2 " "	andere Massengüter	19,4 " "
Holz	22,6 " "	Stückgüter *)	34,2 " "
zu übertragen	36,8 " "	gemischte Ladungen	3,4 " "
			100,0 v. H.

*) oft nicht voll beladen!

Man ersieht hieraus die überragende Bedeutung der deutschen Ostseehäfen, der schwedischen und dänischen Häfen, der Elbhäfen, der britischen und niederländischen Häfen. Ihre Anteile am Kanalverkehr (NRT) als Bestimmungs- und als Herkunftshäfen zusammengerechnet steuern je 3 bis 4 Millionen NRT bei; am meisten die Elbhäfen mit Hamburg an der Spitze, das einen besonders großen Nutzen aus dem Bestehen des Kanals zieht. Vom Nettoraum des Gesamtverkehrs 1925 fuhren der 22 v. H. leer oder in Ballast, was auf die gegenwärtige schlechte Lage des Frachtenmarktes hindeutet. Von dem Nettoraum der beladenen Schiffe (= rd. 11,3 Mill. NRT in 28 200 Schiffen) entfielen auf:

Gegenüber der Vorkriegszeit hat die Beförderung von Getreide und Stückgütern merklich abgenommen, diejenige von Kohlen (englischen) und Holz (zumeist finnischen) dagegen bedeutend zugenommen. Der Anteil der beladenen Schiffe am Gesamtverkehr hat den Vorkriegswert beinahe wieder erreicht.

Aus kleinen Anfängen entstanden, ist die Nord-Ostsee-Verbindung in der Gestalt des Kaiser-Wilhelm-Kanals eine „Hochstraße des Weltverkehrs“ geworden, auf der die Flaggen aller seefahrttreibenden Nationen wehen. Die weiteren Aussichten für seine Verkehrsentwicklung erscheinen günstig und sie werden es umso mehr werden, je mehr das von dem Kriege schwer getroffene Wirtschaftsleben der durch den Kanal an die Nordsee und den transatlantischen Verkehr näher angeschlossenen Ostseegebiete, namentlich der größeren deutschen Ostseehäfen und der baltischen Ostseeländer, erstarken und sich entwickeln wird.

Die Stadt Kiel hat durch ihre Lage am Osttor des Kaiser-Wilhelm-Kanals einen besonderen Vorzug und kann sich, da der von der Nordsee kommende Verkehr sie zunächst berührt, mit gewissem Recht als den „östlichsten Nordseehafen“ bezeichnen. Nachdem der für sie einst so ergiebige Nährboden der deutschen Kriegsmarine mit ihren vielen Bedürfnissen infolge des unglücklichen Kriegsausganges recht mager geworden ist, hat sie sich mit Tatkraft und Weitblick daran gemacht, diesen Vorzug der Lage für Handel und Wandel in gesteigertem Maße fruchtbar zu gestalten. Beträchtliche Erfolge sind bereits errungen, vor allem durch den am südlichen Kanalufer errichteten, neuzeitlich ausgestatteten, städtischen „Nordhafen“, weitere Erfolge können bei geeignetem Anschluß an den Kanalverkehr und bei allgemeiner günstiger Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse hieraus wohl erwartet werden.



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Brücke bei Rendsburg — Phot. Kanalamt



Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Förde — Phot. Andresen

KIELER VERKEHRSFRAGEN

b) Kiel als Reedereiplatz

Von Reeder Curt Ivers

Die Lage Kiels an einem von der Natur geschaffenen, außerordentlich günstigen Hafen, welcher Schutz gegen alle Winde bietet, brachte es mit sich, daß sich zahlreiche Segelschiffsreedereien hier festsetzten, welche mit ihren Schiffen teils dem eigenen Import an Kohlen, Holz usw. nach Kiel dienten, teils Transporte für fremde Rechnung unternahmen. Im Jahre 1864, als Kiel eine Stadt von etwa 18 000 Einwohnern war, waren hier 97 Segelschiffe beheimatet. Nach dem endgültigen Anschluß Schleswig-Holsteins an Preußen und nach der Beendigung der Kriege nahm die Kieler Reederei einen starken Aufschwung, und es entwickelte sich der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt. Im Jahre 1866 verkehrte als erstes Dampfschiff zwischen Kiel und Kappeln der Dampfer „Vorwärts“, und die im Jahre 1858 zunächst als reine Segelschiffsreederei gegründete Firma Sartori & Berger stellte bald darauf in ihre Tourfahrt nach verschiedenen Ostseehäfen auch Dampfer ein.

Die Reederei Sartori & Berger verfügte im Jahre 1875 über 2 Dampfer und 17 Segler, welche letztere teilweise

in ferner Fahrt nach der chinesischen Küste beschäftigt waren. Bereits im Jahre 1883 hatte sich das Verhältnis umgekehrt, und die Reederei verfügte dann über 3 Segler und 17 Dampfer von 16 100 netto cbm. Am 1. April 1880 eröffnete sie einen Postdampferdienst von Kiel nach Korsör, welcher sich lebhaften Zuspruchs erfreute und der im Jahre 1905 mit den Dampfern „Prinz Adalbert“, „Prinz Waldemar“ und „Prinz Sigismund“ ausgestaltet wurde. Leider ruht dieser Dienst zurzeit infolge der nach dem Kriege aufgetretenen Schwierigkeiten, Pafsvorschriften usw. Es ist zu wünschen, daß der Dienst im Interesse des Kieler Wirtschaftslebens recht bald mit modernen Schiffen wieder aufgenommen wird. Die Flotte der Reederei besteht zurzeit aus 10 Dampfern mit 7000 netto cbm.

Weitere Reederei-Unternehmungen aus den 60er und 70er Jahren waren diejenigen der Firmen P. & H. Lohmann, Chr. Ahrens, Gebr. Lange, H. Diederichsen und Paulsen & Ivers. Die Reederei Lohmann betrieb lediglich Segelschiffahrt und verfügte beispielsweise im Jahre 1876 über 13 Segler mit 6383 netto cbm, wurde jedoch 1881 als Reederei aufgelöst, um als Holz-Großhandlung weitergeführt zu werden. Die gleiche Umstellung wurde

1885 mit der Firma Chr. Ahrens vorgenommen, welche bis dahin auch in der Hauptsache Segelschiffe ihr eigen nannte neben einem Dampfschiff. Von Anbeginn als Dampfschiffsreederei in den 80er Jahren begründet war die Firma Gebrüder Lange, welche zur Zeit ihres höchsten Standes im Jahre 1890 über 16 Dampfer mit 32 800 netto cbm verfügte, jedoch im Jahre 1893 nach Hamburg verlegt wurde. Gleichfalls nach Hamburg übersiedelten wurden die Schiffe der Reederei H. Diederichsen, welche bis 1885 Segelschiffahrt betrieb, dann auch zum Dampferbetrieb überging und im Jahre 1899 über 13 Dampfer mit 31 100 netto cbm verfügte.

Die Ursache zu dieser Auflösung von Reedereien bzw. Verlegung von Kieler Unternehmungen nach Hamburg war wohl der Umstand, daß durch das Anwachsen der Kriegsmarine der Hafenplatz für die Handelsflotte äußerst beschnitten wurde, so daß neben den Werftunternehmen sich Raum nicht bot für andere Industrien, Lager- und Umschlagplätze usw.

Von den angeführten Reedereien besteht außer der bereits genannten Firma Sartori & Berger heute noch die Firma Paulsen & Ivers, welche im Jahre 1876 gegründet wurde und zunächst Segelschiffe, dann aber seit 1882 in der Hauptsache Dampfer beschäftigte, sei es für den eigenen Kohlenimport, sei es für den Transport fremder Güter zwischen fremden Häfen. In gleicher Weise wie seiner Zeit die Firmen Sartori, Lohmann usw. sandte diese Reederei ihre Segler auch nach Übersee, was sie jetzt mit größeren Dampfern fortsetzt. Die früher als Partenschiffe einzeln fahrenden Dampfer sind jetzt in der „Ivers-Linie“, Kommanditgesellschaft, vereinigt, während zwei Dampfer der angegliederten „Kieler Reederei Aktiengesellschaft“ gehören. Die Flotte der Reederei Paulsen & Ivers besteht heute aus 17 Dampfern

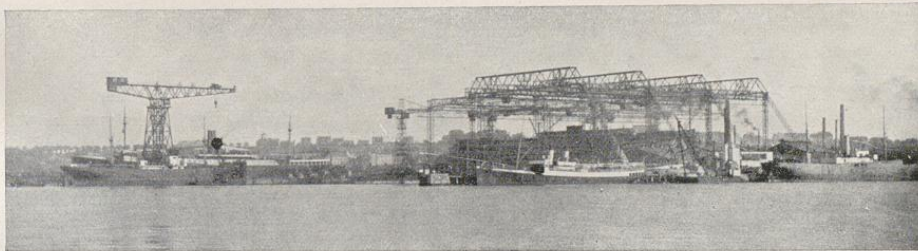
mit 44 608 netto cbm und ist somit die größte der bisher hier beheimatet gewesenen.

Dem Verkehr auf dem Hafen dienen die „Neue Dampfer Compagnie“ mit zur Zeit 8 Personendampfern und die „Hafenrundfahrt“ A.-G. mit 7 Personendampfern und A. C. Hansen mit 4 Personendampfern; erstere Gesellschaft besitzt außerdem 5 starke Seeschlepper und Bergungsdampfer, mit welchen sie schwierigste Schlepungen und Bergungen speziell in Ost- und Nordsee übernimmt.

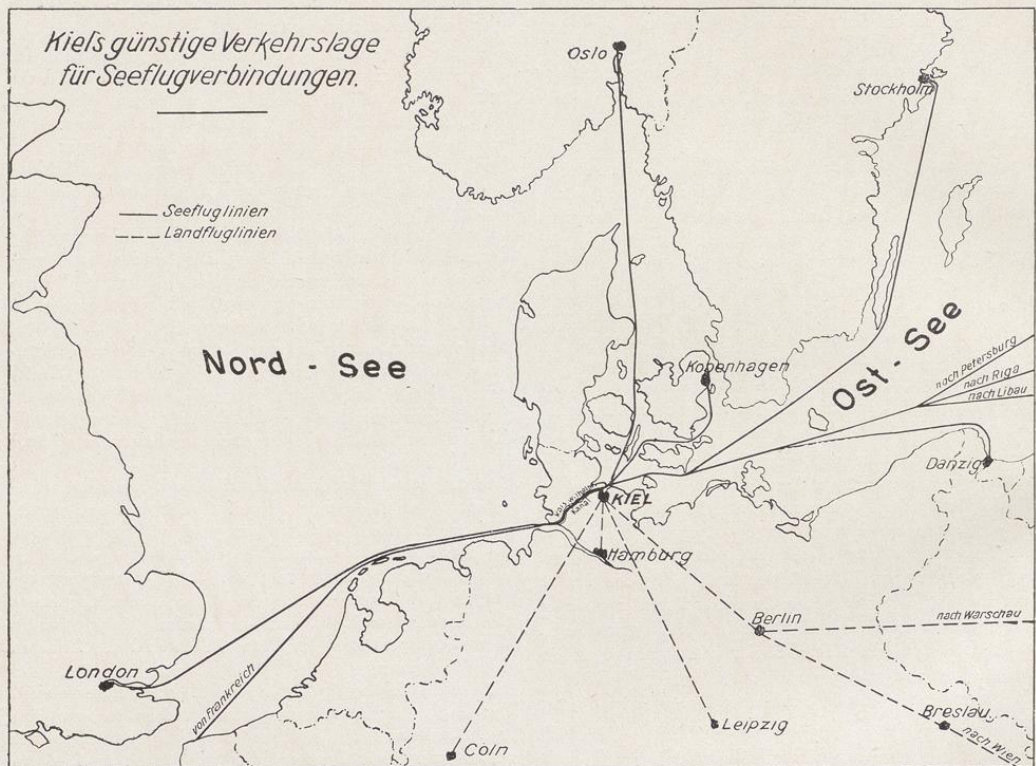
Neben der günstigen Lage des Kieler Hafens, welche durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zur Nordsee noch verbessert worden ist, kommt der Kieler Reederei die bedeutende Werftindustrie zu gute, und haben sich auch hier die früher mehr oder weniger auf den Kriegsschiffbau eingerichteten Werften, Deutsche Werke (Kaiserliche Werft) und Germaniawerft (Norddeutsche Werft) ganz auf die Bedürfnisse der Handelsschiffe umgestellt, ferner die aus der früheren Maschinenfabrik von Schwefel & Howaldt hervorgegangenen „Howaldtswerke“ und die „Kolbwerft“.

Seit Kriegsende ist die Stadt Kiel und ihre Kaufmannschaft ganz besonders darauf bedacht, ihre ganzen Hafenverhältnisse zu erweitern und zu modernisieren. So entstanden der Getreidesilo der Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbände von ca. 12 000 t Fassungsvermögen und das große Lagerhaus der „Kieler Lagerhaus Gesellschaft m. b. H.“ am Nordhafen, einige weitere Getreide-Lagerhäuser im Binnenhafen und die Anlagen des Freihafens.

Mögen Handel und Industrie bald die schwierigen Zeiten der Gegenwart überwunden haben und gesteigerte Ein- und Ausfuhr dem Schiffsverkehr Kiels neuen Impuls geben und seiner Reederei die Gelegenheit zu fördernder Mitarbeit wie zum Ausbau des Umschlagverkehrs zum Vorteil des Kieler Wirtschaftslebens!



Hellinge der Howaldtswerke an der Schwentinemündung



KIELER VERKEHRSFRAGEN

c) Kiels Lage für den Luftverkehr

Von Verwaltungsobersinspektor Langrehr

Dichter und dichter legt sich das Luftverkehrsnetz über alle Länder. Noch stehen allerdings selbst in Deutschland, dem Lande der meisten Luftverkehrslinien, die Luftverbindungen weit hinter der Zahl und Dichtigkeit der Eisenbahnlinien zurück, aber die größten deutschen Städte sind doch schon fast sämtlich dem Luftverkehrsnetz angeschlossen, weil sie die Bedeutung der Luftverbindungen für Handel und Verkehr erkannt haben. Kein auch nur etwas fortschrittlicher Verkehrsminister wird sich der Tatsache verschließen können,

daß der Luftverkehr mit seiner alle Verkehrsmittel weit überragenden Geschwindigkeit immer größere Wichtigkeit für das gesamte öffentliche Leben erhalten wird. Alle Kulturländer der Erde streben danach, Fluglinien einzurichten, ihr Luftverkehrsnetz zu erweitern, um sowohl ihre innerstaatlichen Verbindungen zu verbessern, als auch im Verkehr mit den Nachbarländern Zeit zu sparen und ihnen dadurch zeitlich näherzurücken. Die Welt steht schlechthin im Zeichen einer neuen Verkehrs-epoche, der des Luftverkehrs.

Deutsche Gründlichkeit und deutsches Organisations-talent haben das Flugzeug innerhalb der Grenzpfähle

Deutschlands zu einem wirklichen Verkehrsmittel gemacht. Unbelastet mit den Kompromissen, die das Nebeneinanderbestehen der Militär- und Verkehrsflugzeuge in anderen Ländern hervorbrachten, konnte Deutschland, dem der Bau und die Verwendung von Militärluftfahrzeugen verboten war, sein Augenmerk auf die Züchtung eines reinen Verkehrstyps richten. Deutschland konnte seine Bodenorganisation aus ganz denselben Gründen, den Erfordernissen eines reinen Luftverkehrs gerecht werdend, einrichten. Und es tat gut daran. Heute sind deutsche Verkehrsflugzeugtypen nicht nur die einwandfrei besten der Welt, Deutschland besitzt auch eine erstklassige Bodenorganisation, und die natürliche Folge dieser Fortschritte ist die von keinem anderen Land erreichte Dichte seines Luftverkehrsnetzes. Von Osten nach Westen, von Süden nach Norden durchziehen zahlreiche Linien ganz Deutschland. Deutschland hat durch seine Maßnahmen den Grund dazu gelegt, um seiner Bestimmung, infolge seiner Lage im Herzen Europas Durchgangsland für den gesamten Verkehr von West- nach Osteuropa zu sein, gerecht zu werden. Dieser zentralen Lage verdankt es wohl auch in erster Linie die jetzt endlich erreichte Aufhebung der jeder Entwicklung entgegenstehenden „Begriffsbestimmungen für die Luftfahrt“, weil Deutschland sonst der Überfliegung deutschen Hoheitsgebietes durch Luftfahrzeuge ehemaliger Feindbundmächte Hindernisse in den Weg legen konnte, die den Betrieb guter Fernverbindungen von Westeuropa nach den östlich gelegenen Ländern über Deutschland hinweg zur Unmöglichkeit gemacht hätten.

Wenn man sich das deutsche Luftverkehrsnetz betrachtet, so fallen zunächst einige wichtige Zentren des Luftverkehrs, wie Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M., München und Leipzig auf, außerdem das gänzliche Fehlen der Konzentration von Linien auf die sonst eigentlich verkehrsreichsten Küstenstädte. Die Ursache darin dürfte in folgendem zu suchen sein. Der Aufbau des Verkehrsnetzes begann im Binnenlande und mit Landflugzeugen, auch die wenigen internationalen Linien wurden und werden ohne Ausnahme mit diesem Typ befliegen, da größere Gewässer nicht berührt werden. Wenn das mehrmotorige Flugzeug auch durchaus ein ebenso sicheres Verkehrsmittel über See als über Land ist, hat man bis heute die ausgesprochenen Seeverbindungen noch nicht organisiert, einmal, um noch erst Erfahrungen im Seeluftverkehr zu sammeln und dann auch, um die Frage wirklich seetüchtiger Maschinen zu lösen. Unbestreitbar ist für den Überseeverkehr ein Wasserflugzeug oder ein Flugboot zweckmäßiger als ein Landflugzeug, und der Seeluftverkehr mit seinen großen Strecken, die die eigentliche Domäne des Flugzeuges sind, hat große Vorteile für sich. Die Möglichkeit, überall landen zu können, keiner kostspieligen Flugplatzanlagen zu bedürfen, die vorhandene See- und Küstenbefahrung bei Nachtflügen, die glatte Flugbahn, das alles sind Gründe, die einem See- und einem transozeanischen Verkehr ungemein die Wege ebnen.

Die steigende Verwendung des Seeflugzeuges wird dann günstig gelegenen Küstenstädten eine wichtige Stellung im Luftverkehr sichern. Solche Küstenstädte werden die Anflug- und Abflughäfen für diese transozeanischen Linien werden, und ein nebenher bestehender Landflugplatz hat für den Verkehr nach und aus dem Binnenlande zu sorgen. Es wird dasselbe Umschlagsverfahren eintreten, wenn auch zunächst im kleineren Umfange, wie jetzt bei der Weiterleitung des Personenverkehrs der Überseedampfer von den Hafenstädten ins Binnenland. Es wäre nun naheliegend, anzunehmen, daß dort, wo bereits die großen Einfallstore der Schifffahrt nach dem Binnenlande liegen, daß durch diese Hauptadern, durch die die Wirtschaft ihren Antrieb empfängt und der Personenverkehr vermittelt wird, nun auch das neue modernste Verkehrsmittel von und nach Übersee seinen Anfang und sein Ende haben müßte. Doch das trifft nur bedingt zu, vielleicht nur dann, wenn es sich um Anfangs- oder Endpunkte von Seefluglinien, nicht aber um Haltepunkte weiter führender Linien handelt. Abgesehen davon, daß ein Zusammenballen jeglichen Verkehrs auf einen Platz verkehrstechnisch nicht immer zu befürworten ist, spielt hier der Umstand, daß dem transozeanischen Flugboot oder Flugschiff geeignete Start- und Landemöglichkeiten geboten werden müssen, eine Hauptrolle. Unsere großen See- und Handelsstädte an der Nordsee, welche scheinbar zunächst als die gegebenen Anfangs- und Endpunkte von Überseelinien in Betracht kommen, liegen weit im Binnenlande. Die Gezeiten der Nordsee erlauben die Schaffung einer geeigneten Wasserflughafenanlage nur unter Aufwendung außerordentlich hoher Kosten, die Flüsse, an denen die Städte belegen sind, sei es die Ems, Weser oder Elbe, sind außerdem in der Nähe der Städte infolge des regen Schiffsverkehrs, ihrer beschränkten Ausdehnung und der Strömungsverhältnisse nur bedingt als Start- und Landegelegenheiten zu gebrauchen. Diese Tatsachen sind bekannt und nicht zuletzt der Anstoß gewesen, daß jetzt bereits nach einem zweckmäßig gelegenen Ostseehafen Umschau gehalten wird, der bequem genug liegt, den Luftverkehr von Übersee für Deutschland aufzunehmen oder nach Übersee zu leiten. Hier setzt die Bestimmung und Bedeutung Kiels ein, das durch eine Landfluglinie über Hamburg und über Lübeck mit dem übrigen Deutschland verbunden ist. Kiel verfügt bereits über eine Seeflugstation, die erweiterungsfähig ist, und über moderne Einrichtungen dazu. Die Kieler Bucht hat eine selten geschützte Lage, so daß Seegang niemals Start und Landung behindert, ihre Größe reicht auch für die großen Zukunftsflugzeuge, auch in Bezug auf Rollänge, aus. Die Kieler Bucht hat ferner den Vorzug, nebel- und eisfreier zu sein als jeder Flußlauf oder jedes Binnengewässer. Sie bietet infolge ihrer großen gleichmäßigen Tiefe, die bis nahe an die Ufer herangeht, für die Schifffahrt und den Flugverkehr wesentlich mehr Bewegungsfreiheit als z. B. Elbe oder Weser. Bei Nebel lassen sich durch Funkpeilungen Möglichkeiten schaffen, daß die dann schon aus Sicherheitsgründen auf der

Außenförde niedergehenden Flugzeuge ohne Gefahr zum Landepunkt gelangen. Das Aufsuchen der Landeplätze in den Flußmündungen stößt in solchen Fällen auf wesentlich größere Schwierigkeiten. Hinzu kommt, daß Bremen etwa 90 km und Hamburg, von Brunsbüttel gerechnet, etwa 75 km landeinwärts liegen. Es entsteht also bei dem Anflug dieser Plätze durch weiterführende Linien ein erheblicher Zeitverlust, weil das Flugzeug, um bei seinem Weiterflug die offene See zu gewinnen, wieder denselben Weg zurücklegen muß. Diese Zeitverluste und die Gefahren des Landens auf den Flußläufen fallen fort, wenn die von Westen nach Osten verkehrenden Linien der deutschen Küste bis zur Elbmündung und dann dem Laufe des Kaiser-Wilhelm-Kanals folgen, die Kieler Seeflugstation an der Mündung des Kanals in die Ostsee anfliegen und hier Güter und Personen für die Weiterbeförderung nach dem Binnenlande absetzen oder von dort aufnehmen. Der Kieler Landflugplatz wird in unmittelbarer Nähe des Seeflugplatzes errichtet, so daß das Umsteigen von einer zur anderen Linie denkbar einfach ist. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal bietet mit seiner teilweisen 200 m großen Breite und bei Dunkelheit mit seinen tausenden elektrischen Lampen die beste Notlandelegenheit und den besten Wegweiser. Von Kiel aus können die Weiterflüge über See nach allen Richtungen fortgesetzt werden. Die Erwartungen Kiels, als Landeplatz für internationale Durchgangs-Seefluglinien in Betracht zu kommen, dürften daher berechtigt sein, denn eine gleich günstige Lage hat keine größere deutsche Stadt. Daß internationale Seefluglinien ein großes Interesse daran haben, bei ihren Flügen über deutsches Gebiet hinweg Deutschland anzulaufen, und sei der Hauptzweck auch nur die Ergänzung der Betriebsstoffe, darf als gegeben anzusehen sein. Für einen solchen Anflug ist Kiel aber die einzige Stadt, die ohne Umweg für Seeflugzeuge, die von Westen

nach Osten gehen, erreichbar ist. Aber auch für Verbindungen zwischen Norwegen und Schweden einerseits und England andererseits und ebenso nach Stettin, Riga, Helsingfors ist Kiel der einzige in Betracht kommende Punkt, so daß Zwischenlandungen hier umso wahrscheinlicher sind, als der Umweg über Kiel für alle Linien dieser Art nur sehr gering ist. Die beigelegte Karte gibt ein deutliches Bild von der günstigen Lage Kiels für derartige Verbindungen.

Diese Ansicht von der Bedeutung Kiels für den durchgehenden Seeflugverkehr von Westen nach Osten und umgekehrt findet ihre Stütze in verschiedenen Plänen, die Fluglinien von England nach den nordischen Ländern mit Zwischenlandungen in Kiel vorsahen, deren Ausführung vorläufig aber noch eine Frage der Finanzierung ist. Es darf aber voraussichtlich damit gerechnet werden, daß diese und ähnliche Linien eingerichtet werden und daß Kiel dabei als deutscher Anflughafen gewählt wird. Die zwangsläufige Folgerung des Anfliegens Kiels durch solche Linien wird die automatische Einstellung der deutschen Landflugverbindungen auf Kiel als Seeflugknotenpunkt sein. Jetzt verfügt Schleswig-Holstein nur über die Linien Hamburg—Kiel—Flensburg—Westerland und (Berlin)—Lübeck—Kiel—Flensburg—Westerland eine Weiterführung nach Norden über die deutsch-dänische Grenze hinaus ist wegen der in Jütland fehlenden großen Städte nicht lohnend.

Da alle Vorbedingungen für eine verkehrstechnische und wirtschaftlich günstige Lage Kiels für die Entwicklung des Seeluftverkehrs in naher und ferner Zeit gegeben sind, werden Kiels Erwartungen, ein bedeutungsvoller Knotenpunkt im Luftverkehr zu werden, erfüllt werden, da die Rücksicht auf verkehrstechnische Mindestbedingungen den Flugverkehr veranlassen muß, die Kieler Bestrebungen fast zwangsläufig zu unterstützen.

