



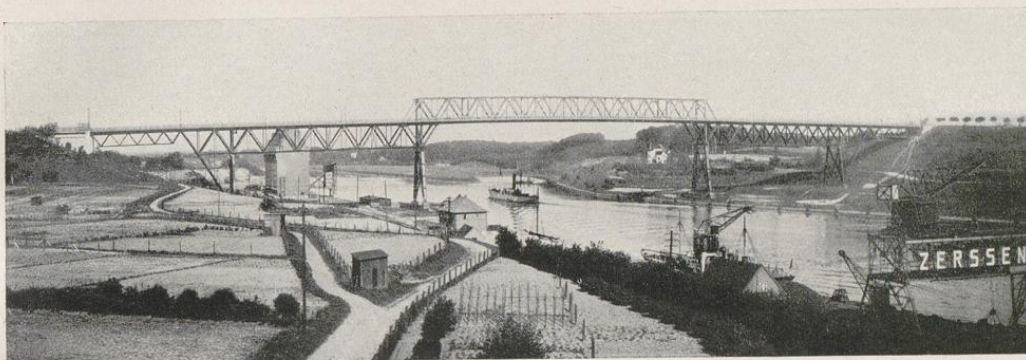
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

a) Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung, von
Oberregierungsbaurat Wulle, Kiel

[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

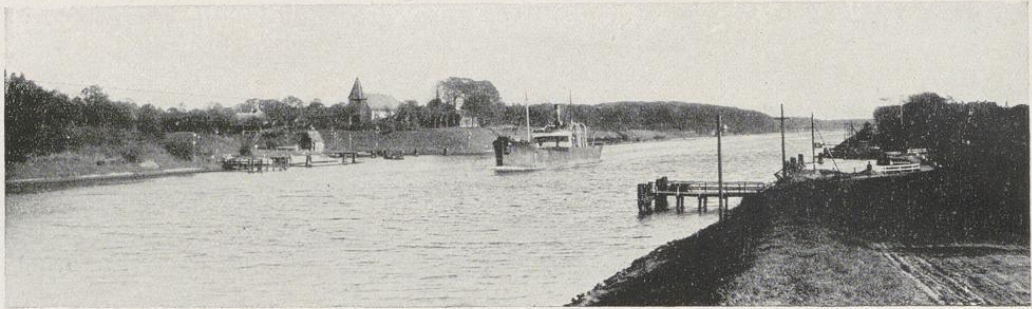
a) Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung

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 Schiffsverbindungsstraße 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 Seeschiffsstraße 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 wohlgeplantes Ingenieurbauwerk in der Welt unübertroffen da. Trotzdem mußte infolge der über Erwarten 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 (Oldenburg 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 gefallenem 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 Schiffahrtsschleuse Strohbrück, die mit 6,4 m Gefälle den Achterwehler 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 hauptsächlichlichen 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 $\frac{5}{10}$ 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