



Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

a) Die Hafen- und Eisenbahnanlagen der Stadt Kiel, von Stadtoberbaurat
Kruse

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



Handelshafen an der Hörn — Phot. Andresen

KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

a) Die Hafen- und Eisenbahnanlagen der Stadt Kiel

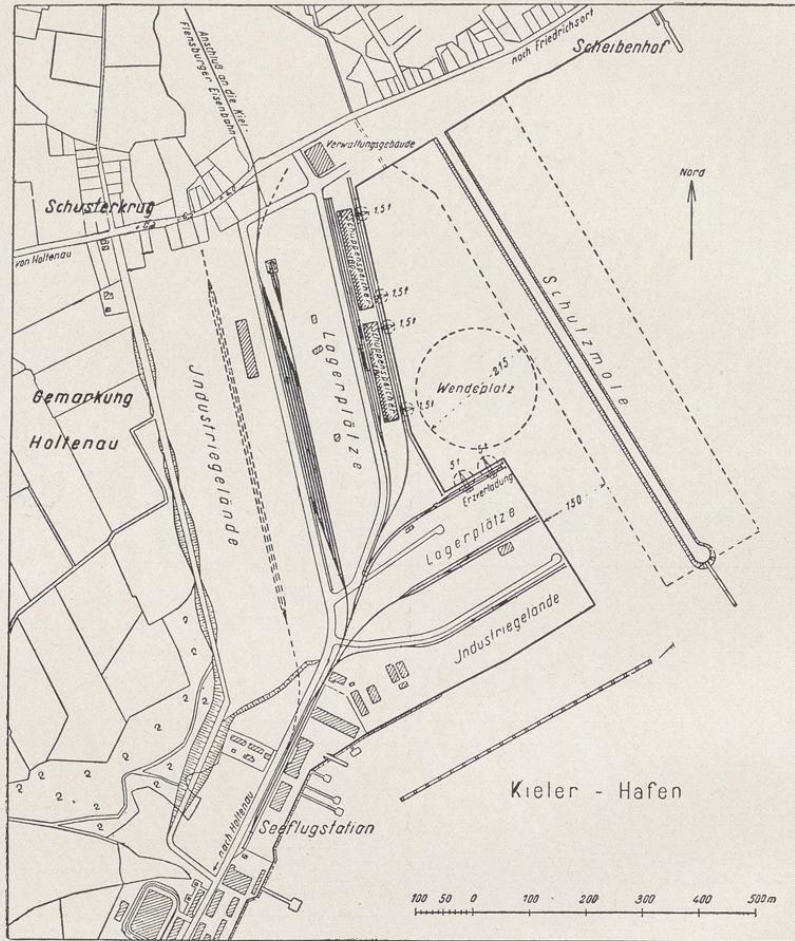
Von Stadtoberbaurat Kruse

Die tief in das Land einschneidende Kieler Bucht bildet in ihrer natürlichen Gestaltung ein vorzügliches Hafenbecken. Gegen die offene See und gegen die Einwirkung von Stürmen gesichert durch eine die Einfahrt auf 1,0 km einschränkende Landzunge, durch hohe Ufer geschützt, mit einer Wassertiefe von durchschnittlich 12 m, welche sich nur im inneren Teile der Bucht auf 6 m verringert, bietet sie alle Voraussetzungen für die Entwicklung eines Seehandelsverkehrs. Die geringen Wasserstandsschwankungen, die Unabhängigkeit von Strömungen und die durch das milde Klima begünstigte Eisfreiheit sind weitere Vorzüge.

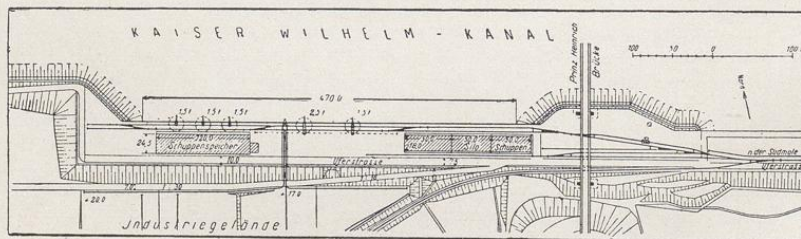
Einer großzügigen Ausnutzung als Handelshafen standen bis zum Ausgange des Krieges die gewichtigen Interessen der Marine entgegen. Auf Grund des Reichskriegshafengesetzes war die ganze 1530 ha große Bucht

in erster Linie der Kriegsmarine vorbehalten, nur das südlichst im Bereich der Altstadt gelegene Gebiet stand der Handelsschifffahrt zur Verfügung. Dieser Handelshafen hat im Anfange des Jahrhunderts eine völlige Umgestaltung und Erneuerung seiner Einrichtungen erfahren. Neue Kaimauern und Bohlwerke sind gebaut, die Kaiflächen erweitert und die Hafenbahnanlagen vervollkommen worden. An den Kais sind massive Lager-schuppen errichtet und elektrisch betriebene Kräne mit einer Ladefähigkeit von 1 bis 10 t aufgestellt worden. Ein in die innere Stadt einspringendes Wasserbecken, der sog. Bootshafen, wurde als Liegeplatz für kleinere Schiffe ausgebaut. Die Uferstraßen, welche sich neben den durchschnittlich 15–20 m breiten Kais hinziehen, sind verbreitert worden und mit den Verkehrsstraßen der Stadt in zweckmäßige Verbindung gebracht. Die Gesamtlänge der Kais, an denen eine Wassertiefe von 6,0 m vorhanden ist, beträgt 2300 m. Drei nebeneinanderliegende Eisenbahngleise dienen der Weiterbeförderung der Güter mit der Eisenbahn; sie stehen im Eigen-

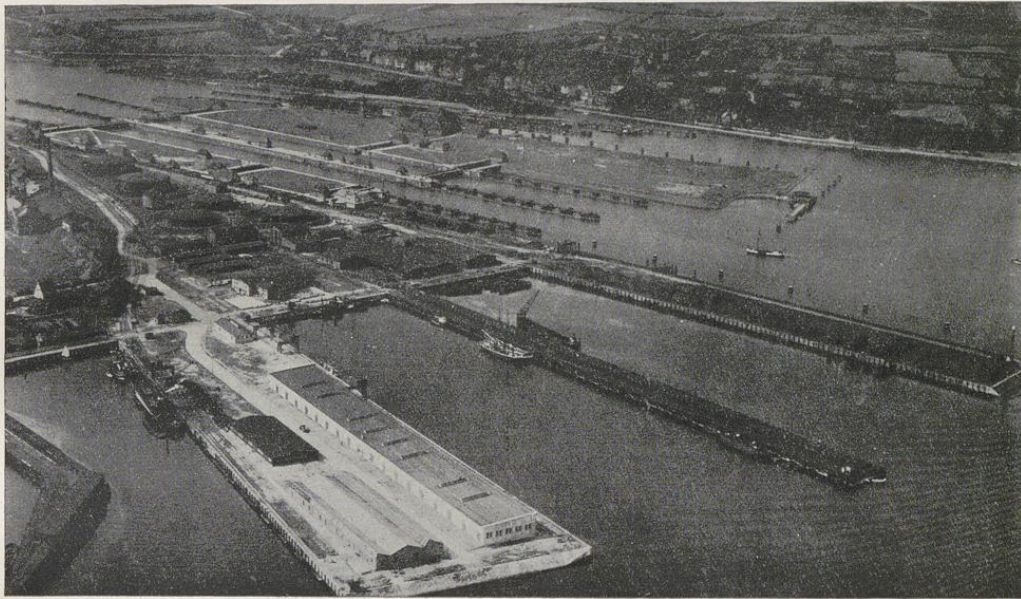
Die neuen Häfen der Stadt Kiel im Norden



Neue Hafenanlage in Voßbrook, zur Zeit im Ausbau begriffen



Nordhafen der Stadt Kiel, wird zur Zeit nach Westen verlängert

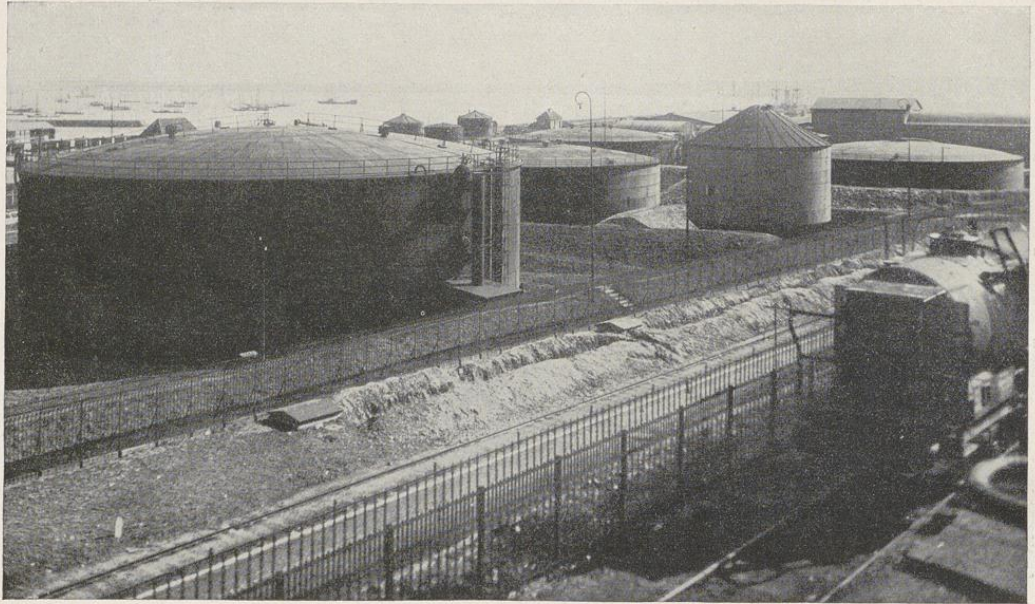


Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Kiel-Holtenau – Freihafen und Schleusen

tum der Reichsbahn, welche auch den Betrieb führt. Durch den kurzen Anschluß an den dem allgemeinen Verkehr dienenden Güterbahnhof sowie durch eine zweckdienliche Verbindung mit dem Verschiebebahnhof wird der Wagenumlauf erleichtert. Die Anlagen des Innenhafens erfahren andauernd Ergänzungen und Verbesserungen durch Erweiterungen der Ladegleise, durch den Neubau von Lagerschuppen und durch eine Vervollkommnung der dem Güterumschlag dienenden Einrichtungen, der Kräne und Ladebrücken. So genügt der alte Handelshafen heute allen Ansprüchen des Ostseeverkehrs und Ostseehandels. Die Lage in unmittelbarer Nähe der gewerblichen und industriellen Großbetriebe sowie der kaufmännischen Geschäfte macht ihn besonders wertvoll, so daß er in erster Linie den Bedürfnissen des Ortskonsums dient. Für die weitere Entwicklung des Kieler Handelshafens, insbesondere für den Anschluß an die Großschiffahrt, ist der Innenhafen jedoch nach Lage und räumlicher Ausdehnung unzureichend. Hierfür sind neue Häfen in der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals geschaffen worden, wobei zum Teil ausgedehnte Anlagen der Marine, welche diese nach ihrer durch den Friedensvertrag auferlegten erheblichen Einschränkung nicht mehr benötigt, in Anspruch genommen werden konnten. Die Stadt hat den größten Teil des südlich der Endschleusen des Nord-Ostsee-Kanals bei seiner Einmündung in die Kieler Bucht ge-

legenen Marinekohlenhofs auf eine lange Reihe von Jahren gepachtet und für die Zwecke der Handelsschiffahrt umgestaltet und ausgebaut. Der Kohlenhof besteht aus zwei 300 m langen und 100 m breiten, durch Kaimauern eingefasste Landzungen und einer ebenso langen und 20 m breiten, in Holzkonstruktion ausgeführten Verladebrücke. Auf dem angrenzenden Hintergelände befinden sich ausgedehnte Ölbehälteranlagen, deren Leitungen zu den Kais der Landzungen führen. In dem Hafenbecken ist eine Wassertiefe von 10 m vorhanden, Lagerschuppen und Gebäude mit den maschinellen Einrichtungen für den Pumpbetrieb der Ölbehälter ergänzen diese Anlagen.

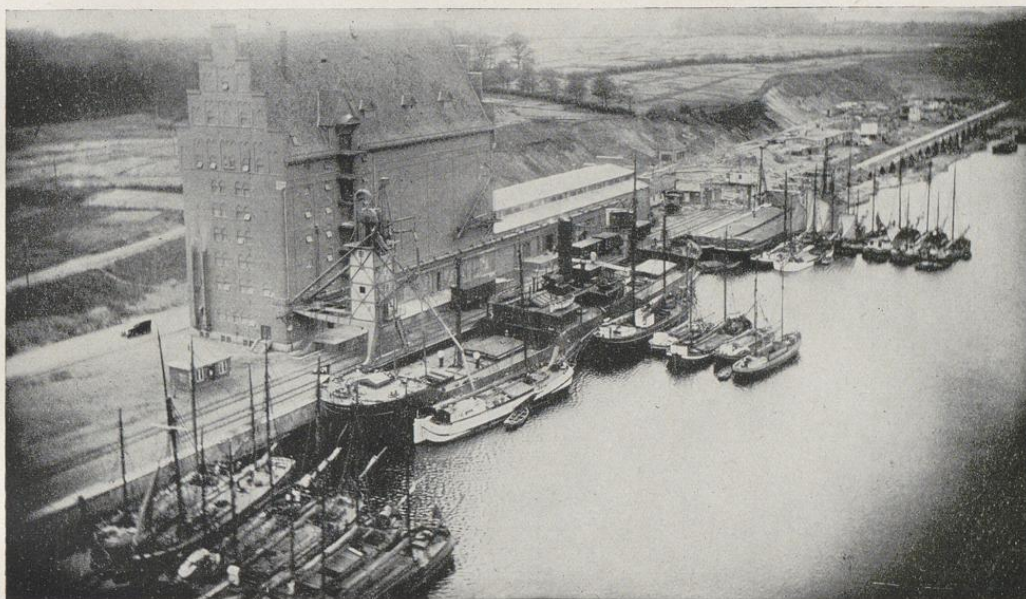
Die Kais sind mit Ladegleisen versehen, fahrbare, elektrisch betriebene Portalkräne mit einer Tragfähigkeit von 1,5 bis 2,5 t sind aufgestellt. Die neuen Güterschuppen haben einen Flächenraum von insgesamt 6000 qm. Das unbebaute Gelände in der Nähe des städtischen Elektrizitätswerkes und der städtischen Gasanstalt ist zur Unterbringung von Industrien besonders geeignet. Durch den Ausbau neuer Straßen hat das Hafengelände mit dem Verkehrsnetz der Stadt eine bequeme Verbindung erhalten. Die Eisenbahngleise sind an eine städtische Industriebahn angeschlossen, welche von der Reichsbahnstrecke Kiel-Flensburg abzweigt und ein weiträumiges, im Eigentum der Stadt befindliches Industriegelände durchschneidet. Der Eisenbahnbetrieb auf der



Öltanks am Kaiser-Wilhelm-Kanal in Holtenau — Phot. Andresen



Holtenauer Schleusen — Phot. Andresen



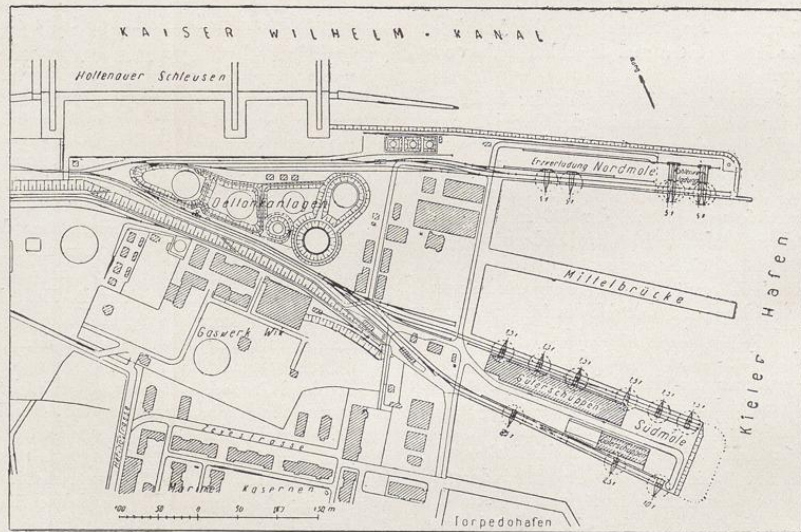
Nordhafen der Stadt Kiel — Silo der Meierei-Verbände — Phot. Andresen

Industriebahn liegt in den Händen der Stadt, welche in der Lage ist, durch die Tariffestsetzungen den jeweiligen Ansprüchen der Interessenten und Anschlußinhaber entgegenzukommen.

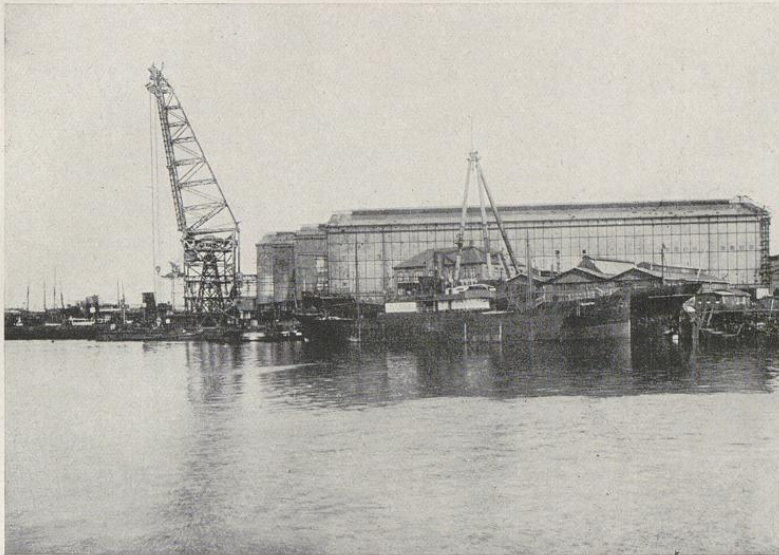
Eine zweite Hafenanlage ist im Norden der Stadt unmittelbar an der Schiffsstraße des Nord-Ostsee-Kanals im Anschluß an den Binnenhafen der Holtenauer Schleusen ausgebaut worden, der sog. Nordhafen. Das durch eine Uferbucht gebildete Hafenbecken hat eine Wassertiefe von 8,30 m, der 470 m lange Kai läuft parallel der Kanalachse, ist mit Ladegleisen und elektrisch betriebenen Kränen ausgerüstet. Aufstellungs- und Verschiebegleise ergänzen die Eisenbahnanlagen, welche mit der städtischen Industriebahn in Verbindung stehen. Die Uferstraße des Kanals bildet den Zuweg zu diesen Hafenanlagen. Am Ostende ist ein 12 000 t fassender Silospeicher errichtet, der dem Getreide-, Mais- und Futtermittelumschlag dient und mit Förderanlagen von außerordentlicher Leistungsfähigkeit ausgerüstet ist, welche eine leichte und schnelle Entlössung der Schiffe in den Speicher sowie eine Umladung in Eisenbahnwaggons oder Schiffe ermöglichen. An den Silo schließt an der einen Seite ein Güterschuppen mit 1000 qm Bodenfläche, an der anderen ein Schuppen mit 1300 qm Bodenfläche an, in welchem eine Futtermittelmühle untergebracht ist. Am Westende des Hafens erhebt sich ein 70 m langer und 23 m tiefer

Speicherschuppen mit 4 Stockwerken. Drei Halbportalkräne mit einer Tragfähigkeit von 3,0 t dienen für den Güterumschlag. Der Hafen liegt als Anlaufhafen für die den Nord-Ostsee-Kanal durchfahrenden Schiffe zur Abgabe und Einnahme von Teilladungen sehr günstig. Unmittelbar an ihn grenzt ein ausgedehntes, im Besitz der Stadt befindliches Industriegelände. Der Haferverkehr hat einen solchen Aufschwung genommen, daß der Nordhafen auf das Dreifache seines jetzigen Umfangs erweitert werden soll.

Die Absichten der Stadtverwaltung gehen dahin, für die Entwicklung des Seehandelsverkehrs noch weitere Anlagen zu schaffen, und zwar wird eine Verwendung weiterer früherer Marineanlagen für die Handelszwecke angestrebt. In erster Linie ist der Ausbau der an der Westseite der Kieler Bucht nördlich der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals bei Voßbrook gelegenen Werft für U-Boote und Torpedoboote, deren Bau im letzten Kriegsjahre von der Marineverwaltung in Angriff genommen war, in Aussicht genommen. Die gesamten Anlagen mit einem ausgedehnten, für Ansiedlungen sehr geeigneten Hinterlande sind von der Stadt angekauft worden und werden für die Zwecke der Handelsschifffahrt und für die Ansiedlung von industriellen Unternehmungen ausgebaut. Das Ufergelände umfaßt ein Gebiet von 150 ha. Das äußerst günstig gelegene Hafenbecken wird mit Kaimauern eingefafßt werden und durch einen befestigten Damm gegen die Kieler Bucht abgegrenzt.



Neuer Freihafen der Stadt Kiel an der Kanalmündung



Hellinge der Germaniawerft

Durch eine 11,0 km lange Eisenbahn, welche bei Neuwittenbek aus der Kiel—Flensburger Bahn abzweigt, steht das Voßbrooker Hafen- und Industriegebiet mit der Reichsbahn in Verbindung. Mit dem Ausbau der Hafenanlagen und der Herrichtung des Industriegeländes ist begonnen.

Eine besondere Stütze für die Entwicklung des Seehandels und für den Standort der Industrien hat der Beschluß des Reichstags gegeben, für die neuen Kieler Häfen nördlich und südlich der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals die Einrichtung als Freihäfen zuzulassen. Hiermit wird nicht nur der Güterumschlag von der transatlantischen Großtonnage nach den Ostseeländern wesentlich erleichtert werden, sondern auch der Veredelungsindustrie die Niederlassung in Kiel ermöglicht. Der Hafen südlich der Kanalmündung im Bereich des ehemaligen Marinekohlenhofs ist bereits als Freihafen eingerichtet.

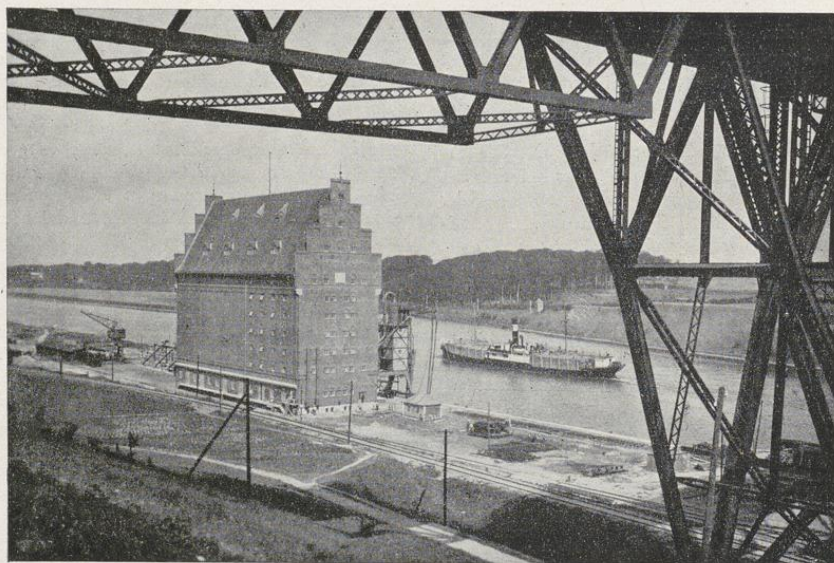
Die denkbar günstigsten Voraussetzungen bestehen in Kiel nicht nur für die Entwicklung des Seeverkehrs, auch die Eisenbahnen als Zubringer und für den Abtransport der auf dem Seewege eingeführten Güter bieten die besten Verkehrsmöglichkeiten. Nach allen Richtungen, nach Hamburg, Lübeck, Flensburg und Rendsburg strahlen die Hauptlinien der Reichsbahn aus. Mit außerordentlichen Aufwendungen wird ein bereits vor dem Kriege begonnener Umbau des Verschiebebahnhofs durchgeführt und hiermit eine wesentliche Er-

leichterung in der Güterbewegung erreicht werden. Zubringer zu diesen Bahnen bilden neben der städtischen Industriebahn Suchsdorf—Wik und der städtischen Anschlußbahn Neuwittenbek—Voßbrook die beiden vollspurigen Kleinbahnen Kiel—Schönberg und Kiel—Segeberg, welche hinsichtlich der Betriebs- und baulichen Anlagen den weitgehendsten Ansprüchen genügen und einen regen Verkehr aufweisen. Die 25,8 km lange Bahn Kiel—Schönberg durchschneidet die in bester Kultur stehenden und ertragreichsten Gebiete des holsteinischen Landes. Von ihr zweigt ein Anschluß an eine der größten Schiffswerften im Kieler Hafen ab. Die 48,9 km lange Kiel—Segeberger Bahn erschließt ebenfalls Gebiete mit dem fruchtbarsten Boden, außerdem von besonderer landschaftlicher Schönheit; sie verkürzt die Transportwege nach dem südwestlichen Teile von Holstein und setzte sich durch die Kleinbahn Segeberg—Lübeck nach dieser bedeutenden Seehandelsstadt fort. Die Entwicklung der beiden Kleinbahnen, welche Aktiengesellschaften unter starker Beteiligung der Stadt gehören, ist eine äußerst günstige.

Die vorhandenen und in weiterem Ausbau befindlichen Hafen- und Eisenbahnanlagen bilden eine wesentliche Grundlage für die nach dem Abbau der Marine notwendige Umstellung des Wirtschaftslebens, für die Entwicklung von Seehandel und Industrie. Die bisherigen Erfolge in dieser Beziehung geben einen Beweis für die Bedeutung dieser Verkehrseinrichtungen und für ihre zweckdienliche Gestaltung.



Bild vom inneren Hafen an der Hörn



Silobau der Vereinigten Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbände am Nordostseekanal — Arch. Theede