



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

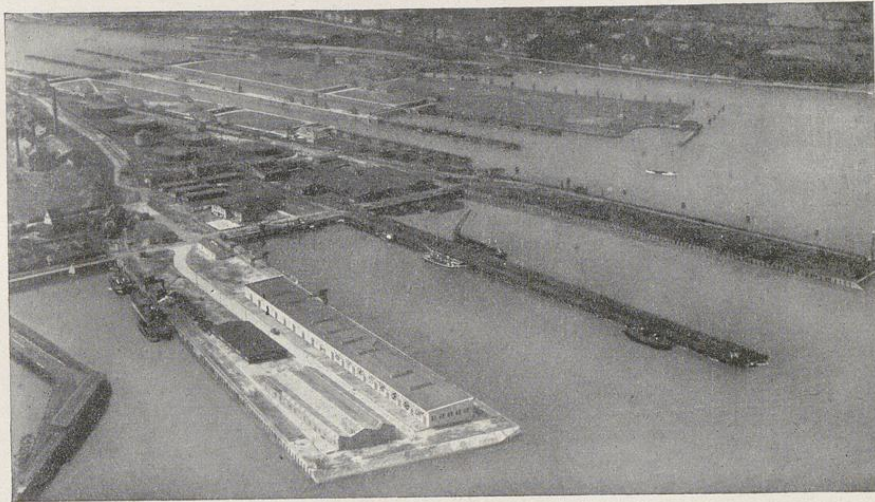
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

Der Freihafen in Kiel

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



Der Freihafen in Kiel

Der Stadt Kiel erwuchs nach dem Kriegsende die schwierige Aufgabe der wirtschaftlichen Umstellung, nachdem ihr durch den Abbau der Marine die Grundlage des Erwerbslebens entzogen war. Industrie, Gewerbe und Handel waren im wesentlichen auf die Bedürfnisse der Marinegarnison und der Werften eingestellt gewesen. Durch Umsicht, Tatkraft und Wagemut der an der Wiedergesundung des Wirtschaftskörpers beteiligten Kreise ist es gelungen, die durch die Vergangenheit festgelegten Entwicklungsbahnen umzulenken. Einen wesentlichen Anteil an dem kraftvoll begonnenen Wiederaufbau des Wirtschaftslebens hat die unter Führung der Stadtverwaltung geförderte **Handelshafenentwicklung**.

Die Auswertung der Vorteile der wirtschaftsgeographischen Lage der Stadt und der Vorzüge der ein natürliches Hafenbecken bildenden Kieler Bucht war durch die berechtigten Notwendigkeiten der Marine, sowie durch die Interessen des Reichskriegshafens oft gehemmt worden. Der gesamte Seehandelsverkehr entfaltete sich in dem räumlich beschränkten innersten Teile der Kieler Bucht. Für den Aufbau eines großen transatlantischen Verkehrs konnte dieser Hafen trotz seiner im Laufe der Jahre vorgenommenen Verbesserungen keine geeignete Grundlage geben. Für einen von außen heranzuziehenden größeren Umschlagsverkehr und für den Standort neuer industrieller Betriebe mußte ein Anschluß an den Nord-Ostsee-Kanal gesucht werden, dessen Bedeutung als Weltverkehrsstraße nach seiner Erweiterung und nach der Befreiung von marinestrategischen Sonderzwecken stetig weiter sich geltend macht.

Bei der Durchführung der Ideen der Hafententwicklung wurde ein Plan wieder aufgenommen, welcher bereits in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts eifrig verfolgt worden ist. Schon damals glaubte man, gleichzeitig mit der Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals, dem Träger neuer Verkehrsaufgaben, einen Stützpunkt für den Seehandelsverkehr in der Wiker Bucht schaffen zu müssen. Der Plan kam nicht zur Ausführung. Er wurde nach dem Ende des Weltkrieges von der Stadtverwaltung wieder aufgenommen. Hierbei wurde mit der Möglichkeit gerechnet, Teile der für den Betrieb der verkleinerten Marine entbehrlichen Anlagen auszunutzen. Die Bestrebungen der Stadtverwaltung gingen dahin, den südlich der Holtenauer Schleusen gelegenen, in Verbindung mit der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals geschaffenen Marinekohlenhof für die Umwandlung zu einem Handelshafen zu erwerben. Diese bis dahin der Versorgung der Marinefahrzeuge mit Kohlen und Öl dienende Anlage besteht im wesentlichen aus 2 je 300 m langen und mit massiven Kaimauern eingefassten Molen und aus einer in Holzkonstruktion hergestellten 20 m breiten Verladebrücke von gleicher Länge. Auf dem angrenzenden Hintergelände befinden sich 7 große Öltanks und die zugehörigen Gebäude mit den maschinellen Einrichtungen für den Pumpenbetrieb.

Die Reichsbehörden glaubten, mit Rücksicht auf die bestehenden Bedürfnisse der Marine und eine etwaige spätere Entwicklungsmöglichkeit die Anlagen nicht ganz aus der Hand geben zu können. Es kam infolgedessen zu einem Pachtvertrag über einen Teil des ehemaligen Marinekohlenhofs einschließlich einiger Tanks zustande. Die südliche Mole, die Hälfte der Mittelbrücke, mehrere

Schuppen und Betriebsgebäude sind bis zum 1. Oktober 1940 der Stadt pachtweise überlassen. Ihr steht auch das ausschließliche Verfügungsrecht über die zwischen der Südmole und der Mittelbrücke einerseits, der Torpedobootsmole andererseits gelegene Wasserfläche zu. Mit der Herrichtung des Marinekohlenhofes für die Zwecke der Handelsschifffahrt wurde sogleich nach dem am 1. Oktober 1920 erfolgten Übernahme auf die Stadt begonnen. Bei den baulichen Veranstaltungen waren die besonderen Zwecke des neuen Hafens als Lagerhafen für Transitware und als Industriehafen zu berücksichtigen und dementsprechend Einrichtungen zu treffen für eine ausgedehnte Güterlagerung, für bequemen Abtransport der Güter auf der Eisenbahn und auf dem Wasserwege und für einen schnellen Güterumschlag, um den Wettbewerb mit andern Seehäfen behaupten zu können und die erhoffte Verkehrsentwicklung zugunsten von Kiel zu erreichen.

Den Zuweg zu dem Freihafen bildet die von der Meteorstraße abzweigende und am Wiker Kasernement vorbeiführende Zeyestraße. Ein weiterer Zuweg besteht in der am Südufer des Nord-Ostsee-Kanals entlang führenden Uferstraße, deren Verlängerung die in der Mitte der Südmole angeordnete Ladestraße trifft. Zwischen dieser und den Kais liegen die Güterschuppen, welche eine Gesamtlagerfläche von 6500 qm bieten. An jeder Langseite der Mole befinden sich zwei Eisenbahngleise; diese sowie die Aufstellungs- und Verschiebgleise haben Anschluß an die städtische Kleinbahn Suchsdorf-Wik. Dem Güterumschlag dienen fünf elektrisch betriebene Portalkräne mit 1,5 und 2,5 t Tragkraft. Ein Rollkran mit einer Tragkraft von 1,0 t läuft am Querkai entlang. Ein Lokomotivschuppen nebst Werkstatt, ein Bürogebäude mit Fuhrwerkwege und ein Gebäude mit Aufenthaltsraum für Hafenarbeiter ergänzen die Betriebsanlagen.

Der Wiker Hafen ähnelt nach seinem Ausbau im ganzen anderen größeren Seehandelshäfen. Seine nahe Lage zum Nord-Ostsee-Kanal macht ihn zum Anlaufhafen besonders geeignet, zur Ergänzung der Schiffsloadungen und zur Abgabe von Teilladungen. Ein wesentlicher Vorzug besteht in seiner Einrichtung als Freihafen. Die eingeführten und wieder zur Ausfuhr bestimmten Güter sind von jeder Zollbelastung frei. Diese Vergünstigung erstreckt sich ebenfalls auf diejenigen eingeführten Stoffe, welche in den im Freihafengebiet angesiedelten Industrien verarbeitet werden, dabei eine Veredelung erfahren und wieder nach Übersee verfrachtet werden. Der Güterumschlag und die Güterlagerung sind dadurch auch von umständlichen und zeitraubenden Formalitäten befreit.

Das ein Zollausland darstellende Hafengebiet ist landseitig durch ein 3 m hohes eisernes Gitter umgrenzt. Die Einfahrt in die Hafenbecken wird von einem Zollwachtboot aus überwacht, welches seine Liegestelle am Kopfe der Südmole hat. Die Öltanks mit einem Gesamtfassungsraum von 18 000 cbm sind an eine Privatfirma weiter verpachtet. Auf dem Gelände zwischen diesen und dem Kai haben sich mehrere Industrien angesiedelt, weitere sind im Entstehen begriffen.

Der Freihafen umfaßt einschließlich der Hafenbecken ein Gebiet von 13 ha. Die Länge der nutzbaren Kais beträgt 1120 m; hierzu kommt die Mittelbrücke, welche in ganzer Ausdehnung ebenfalls Liegeplätze für Seeschiffe bietet.

Der Freihafen wird eine belebende Wirkung auf Handel, Schifffahrt und Industrie, sowie auf alle mit den Erwerbszweigen in unmittelbarer Beziehung stehenden Kreise der Bevölkerung ausüben und Kiels Zukunftsentwicklung auch in schwierigen Zeiten eine Stütze geben.

