

# **Schiffahrt in Schleswig-Holstein 1864 – 1939**

Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades  
an der Philosophischen Fakultät  
der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt im April 2002

von  
Catharina Spethmann

Referent: Prof. Ulrich Lange  
Ko-Referent: Prof. Helmut Grieser  
Mündliche Prüfung (Rigorosum): 11.12.2002  
Hauptfach: Mittlere und Neuere Geschichte  
Nebenfach: Alte Geschichte  
Nebenfach: Öffentliches Recht

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>I.</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>RAHMENBEDINGUNGEN.....</b>	<b>13</b>
II.1	SCHIFFSVERMESSUNG.....	13
II.2	ENTWICKLUNGSSTAND.....	16
II.3	WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER SCHIFFFAHRT.....	20
II.4	DIE SITUATION DER SCHLESWIG-HOLSTEINISCHEN SCHIFFFAHRT ZU BEGINN DES UNTERSUCHUNGSZEITRAUMS.....	24
<b>III.</b>	<b>ERGEBNISSE DES MODERNISIERUNGSPROZESSES IN SCHLESWIG- HOLSTEINISCHEN HAFENORTEN.....</b>	<b>26</b>
III.1	BESTAND.....	26
III.1.1	<i>Die Entwicklung des Schiffsbestands in den einzelnen Hafentorten.....</i>	<i>26</i>
III.1.1.1	Abstieg als Folge einer unterbliebenen Umstellung.....	27
III.1.1.2	Abstieg als Folge einer unterbliebenen Umstellung, gebremst durch die Motorkleinschiffahrt.....	41
III.1.1.3	Unterbliebene Umstellung, die nicht unmittelbar zum Niedergang führte.....	44
III.1.1.4	Aufstieg aufgrund eines erfolgreichen Übergangs zur Dampfschiffahrt.....	46
III.1.1.5	Vorläufiger Aufstieg als Folge des Übergangs zur Dampf- und Motorschiffahrt und Bedeutungsverlust gegen Ende des Untersuchungszeitraums.....	50
III.1.2	<i>Fazit.....</i>	<i>69</i>
III.1.3	<i>Vergleich mit Lübeck.....</i>	<i>71</i>
III.1.4	<i>Vergleich mit Bremen und Hamburg.....</i>	<i>74</i>
III.1.5	<i>Entwicklung des Schiffsbestands im gesamten Schleswig-Holstein.....</i>	<i>77</i>
III.1.6	<i>Einordnung in die Entwicklung des Schiffsbestands im gesamten Deutschen Reich.....</i>	<i>80</i>
III.2	VERKEHR.....	83
III.2.1	<i>Entwicklung des Schiffsverkehrs in den einzelnen Hafentorten.....</i>	<i>83</i>
III.2.1.1	Anstieg des Verkehrsaufkommens als Folge des Übergangs zur Dampf- und Motorschiffahrt.....	84
III.2.1.2	Anstieg des von Seglern und Dampfern getragenen Verkehrsaufkommens.....	104
III.2.1.3	Anstieg des hauptsächlich von Seglern getragenen Verkehrsaufkommens.....	138
III.2.1.4	Rückgang des von der Dampfschiffahrt bestimmten Verkehrsaufkommens.....	145
III.2.1.5	Rückgang des vorwiegend von Seglern getragenen Verkehrsaufkommens.....	148
III.2.1.6	Rückgang des von Seglern und Dampfern getragenen Verkehrsaufkommens.....	153
III.2.2	<i>Fazit.....</i>	<i>160</i>
III.2.3	<i>Vergleich mit Lübeck.....</i>	<i>162</i>
III.2.4	<i>Vergleich mit Hamburg und Bremen.....</i>	<i>165</i>
III.2.5	<i>Die Entwicklung des Schiffsverkehrs im gesamten Schleswig-Holstein.....</i>	<i>168</i>
III.2.6	<i>Einordnung in die Entwicklung des Schiffsverkehrs des gesamten Deutschen Reichs.....</i>	<i>172</i>
III.3	ANALOGIE ENTWICKLUNG VON SCHIFFSBESTAND UND SCHIFFSVERKEHR IN DEN EINZELNEN HAFENORTEN.....	174
<b>IV.</b>	<b>WIRTSCHAFTLICHE UND SOZIALE FOLGEN DES ÜBERGANGS VOM SEGELSCHIFF ZUM DAMPF- UND MOTORSCHIFF.....</b>	<b>178</b>
IV.1	SEELEUTE.....	179
IV.1.1	<i>Lebens- und Arbeitsbedingungen.....</i>	<i>179</i>
IV.1.1.1	Geändertes Berufsbild.....	179
IV.1.1.2	Arbeitszeit.....	181
IV.1.1.3	Verpflegung.....	186
IV.1.1.4	Logis.....	190
IV.1.1.5	Gesundheitliche Verhältnisse an Bord der Schiffe.....	194
IV.1.1.6	Selbstmorde.....	197
IV.1.2	<i>Rechtsverhältnisse der Seeleute.....</i>	<i>201</i>
IV.1.2.1	Disziplinargewalt.....	203
IV.1.2.2	Stellenvermittlung, Musterungsbedingungen und Lohnniveau.....	204
IV.1.2.3	Soziale Absicherung.....	210
IV.1.2.4	Institutionen.....	214
IV.1.2.4.1	Seeberufsgenossenschaft und Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd.....	214
IV.1.2.4.2	Seeämter.....	216
IV.1.2.4.3	Seemannsämter.....	218
IV.1.3	<i>Organisation der Seeleute.....</i>	<i>221</i>
IV.1.4	<i>Fazit.....</i>	<i>224</i>
IV.2	AUSWIRKUNGEN AUF DIE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR AN LAND.....	225

IV.2.1	<i>Abkehr von der Schifffahrt</i> .....	226
IV.2.2	<i>Erschließung neuer Einnahmequellen</i> .....	227
<b>V.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>229</b>
	<b>ANHANG</b>	
	<b>LITERATUR</b>	

# I. Einleitung

Die allmähliche Ablösung des Segelschiffs durch das Dampfschiff und später das Motorschiff stellt einen der wichtigsten Prozesse der Verkehrsgeschichte dar. Er begann im 19. Jahrhundert und dauerte bis nach dem Ersten Weltkrieg an. Seine wirtschaftlichen und sozialen Folgen für Schifffahrt und Schiffsverkehr führten zu tiefgreifenden strukturellen Umwälzungen. Auch in Schleswig-Holstein machten sich seine Auswirkungen bemerkbar.

In dieser Arbeit soll untersucht werden, welche Konsequenzen der Übergang zur maschinengetriebenen Schifffahrt hatte. Zwei Aspekte verdienen in diesem Zusammenhang besondere Beachtung.

Von Interesse ist zum einen, welchen Einfluß der Modernisierungsprozeß der Schifffahrt auf die Verkehrsentwicklung Schleswig-Holsteins ausübte. Um eine Antwort auf diese Frage zu erhalten, werden auf der Grundlage statistischen Materials Tabellen und Diagramme erstellt, die die Entwicklung von Schiffsbestand und Schiffsverkehr in 25 ausgewählten schleswig-holsteinischen Hafenorten illustrieren.<sup>1</sup> Deren Entwicklung wird anhand von zwei Rubriken, Schiffsbestand und Schiffsverkehr, untersucht. Das Untersuchungsgebiet umfaßt die Provinz Schleswig-Holstein in der Gestalt, die sie nach der Herauslösung der Herzogtümer aus dem dänischen Staatsverband als Folge des deutsch-dänischen Krieges von 1864 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte. Gebietsveränderungen, die sich im Verlauf des Untersuchungszeitraums ergaben, finden Berücksichtigung. Zu nennen sind hier in erster Linie die Gebietsabtretungen des Jahres 1920 an Dänemark, aber auch die Gebietsreform von 1937, die Lübecks Zugehörigkeit zu Schleswig-Holstein bestimmte und Altona ins Hamburger Stadtgebiet eingliederte.<sup>2</sup> Der Vergleich des Entwicklungsverlaufs der Häfen untereinander gibt Aufschluß darüber, von welchen Faktoren es abhing, ob man letztlich vom Modernisierungsprozeß profitieren konnte oder aber, wie in der Mehrzahl der hier untersuchten Hafenorte, einen Bedeutungsverlust hinnehmen mußte. Bei der Interpretation wird zudem zu berücksichtigen sein, welche Rolle die vorherrschenden wirtschaftlichen Strukturen, die Mentalität der von der Umstellung betroffenen Menschen und die politischen Ereignisse in der Beobachtungsperiode spielten. Um die Entwicklung der Schifffahrt in den schleswig-holsteinischen Hafenstädten nicht isoliert zu betrachten, wird der

---

<sup>1</sup> Ein Kriterium für die Auswahl dieser Hafenorte ist ihre geographische Verteilung: beide schleswig-holsteinischen Küstenstrecken sollten in der Untersuchung vertreten sein. Es ist selbstverständlich, beispielsweise Kiel und Flensburg in die Bearbeitung aufzunehmen. Aber auch kleinere Häfen werden erfaßt, deren Bedeutung für das agrarisch geprägte Schleswig-Holstein nicht zu vernachlässigen ist.

Umstellungsprozeß im benachbarten Lübeck sowie in Bremen und Hamburg zum Vergleich herangezogen. Schließlich soll die Entwicklung Schleswig-Holsteins in den Zusammenhang der Schifffahrt des gesamten Deutschen Reichs während des Untersuchungszeitraums eingeordnet werden.

Zum anderen werfen die beobachteten Prozesse die Frage auf, welche Bedeutung die Weiterentwicklung der Schiffstechnik für die Menschen in ihrer wirtschaftlichen und sozialen Situation hatte, ob also der technische Fortschritt gleichzusetzen war mit einer Verbesserung der Lebensumstände. Für ein umfassendes Bild ist es notwendig, auch die Veränderungen in die Untersuchung einzubeziehen, die nicht nur die Seefahrt im eigentlichen Sinne betreffen. Neben dem gewandelten Berufsbild des „Seemanns“ und den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord verdienen also auch die veränderten Verhältnisse, mit denen sich die Menschen in den traditionellen Seefahrergebieten konfrontiert sahen, Beachtung.

Darüber hinaus werden Rahmenbedingungen wie die im Untersuchungszeitraum gültigen Schiffsvermessungsordnungen, der Stand von Technik und Verkehr und wirtschaftliche und politische Faktoren kurz umrissen.

Berücksichtigung findet in dieser Arbeit lediglich die Entwicklung der Seeschifffahrt zu Handelszwecken. Auf die Kriegsmarine und auch auf die Binnenschifffahrt wird nicht eingegangen.

Hinsichtlich der Quellen stützt sich diese Arbeit hauptsächlich auf statistisches Material. Die hier verwendeten Statistiken enthalten zum Teil vollständige Angaben, zum Teil aber beschränken sie sich - je nach Zielsetzung und Umfang - auf nur einige der erfaßten Orte und Kategorien. Zum Teil beruhen die Daten auch auf verschiedenen Erhebungsgrundlagen, so daß in nicht wenigen Fällen uneinheitliche Angaben vorliegen.<sup>3</sup> Um ein möglichst dichtes Datennetz für den untersuchten Zeitraum zu erhalten, wurde darüber hinaus auf Angaben aus

---

<sup>2</sup> Peter Wulf, Revolution, schwache Demokratie und Sieg in der „Nordmark“ Schleswig-Holstein in der Zeit der Weimarer Republik, in: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg. v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S. 513-552, S.524.

<sup>3</sup> Zur Abhängigkeit von den Erhebungsgrundlagen: Jürgen Kocka, Die Bedeutung historischer Statistikdaten für die Geschichtswissenschaft, in: Nils Diederich/ Egon Hölder/ Andreas Kunz u.a, Historische Statistik in der Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 1990 (Schriftenreihe Forum der Bundesstatistik Bd. 15, hg.v. Statistischen Bundesamt), S.22-26, S.23.

unterschiedlichen Quellen zurückgegriffen. Zu berücksichtigen ist daher, daß eine direkte Vergleichbarkeit der ermittelten Zahlen nicht immer gewährleistet ist.<sup>4</sup>

Die grundsätzlichen Erhebungskriterien, nach denen verfahren wurde, gelten für beide Rubriken - Bestand und Verkehr - gleichermaßen. Bevor im einzelnen auf die Quellen der Bestands- und Verkehrstabellen eingegangen wird, sollen einige methodische Erläuterungen vorausgeschickt werden: Daten über Schiffsbestand und Schiffsverkehr der Hafenorte wurden, ausgehend von 1864, für jedes fünfte Jahr erhoben. Stichtag ist jeweils der 31. Dezember eines Vergleichsjahres. Aufnahme in die Tabellen fanden alle Segel-, Dampf- und Motorschiffe, die für die Seeschifffahrt genutzt wurden. Jeder dieser drei Schiffstypen erhielt in den Bestandstabellen eine eigene Rubrik, in den Verkehrstabellen schließen die Angaben über Dampfschiffe die Angaben über Motorschiffe ein.<sup>5</sup> In Fällen, in denen eine eindeutige Zuordnung problematisch erschien, wurde wie folgt verfahren: Segelschiffe mit Hilfsmotor wurden, sofern sie eindeutig als Segelschiff charakterisiert waren, in der Zählung den Segelschiffen zugeordnet, ebenso Seeleichter und Schleppschiffe ohne Antriebsmaschine. Motorschiffe mit Hilfssegeln wurden bei den Motorschiffen verzeichnet. Unberücksichtigt blieben Fischereifahrzeuge sowie Schiffe, deren Bauart eine Verwendung in der Seeschifffahrt ausschloß, wie beispielsweise Spül- oder Baggerschiffe. Während des Untersuchungszeitraums unterlag die Schiffsvermessungsordnung mehreren Modifikationen. Durch die Neuvermessung änderte sich der eingetragene Raumgehalt der Schiffe. Soweit in den Quellen angegeben, wurde dies bei der Erhebung berücksichtigt. Ab 1872 wurde der Raumgehalt der Schiffe in Registertonnen angegeben (RT). Um zumindest eine annähernde Vergleichbarkeit mit den folgenden Eckdaten zu gewährleisten, wurde für die ersten Untersuchungsjahre (1864 und 1869) eine Umrechnung von Kommerzlasten auf Registertonnen vorgenommen.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Zum Problem der Vergleichbarkeit: Rainer Fremdling/Andreas Kunz, Historische Verkehrsstatistik von Deutschland, in: Diederich/ Hölder/ Kunz u.a., Historische Statistik in der Bundesrepublik Deutschland, S. 90-106, S.100; Daniel Thomas, Quellen zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert, in: Grundlagen der historischen Statistik von Deutschland, hg.v. Wolfram Fischer und Andreas Kunz, Opladen 1991 (Schriften des Zentralinstituts für sozialwissenschaftliche Forschung der Freien Universität Berlin Bd. 65), S.239-256, S.252.

<sup>5</sup> Dies entspricht der Vorgehensweise in den Quellen, in denen Dampf- und Motorschiffe ebenfalls zusammen erfaßt wurden.

<sup>6</sup> Zum Problem der Vergleichbarkeit von Daten aus verschiedenen Quellen insbesondere für die Zeit vor 1872: Thomas, Quellen zur Statistik, S.254. Eine dänische Kommerzlast, die in Schleswig-Holstein als Maßeinheit für die Tragfähigkeit von Schiffen galt, entsprach 5200 dänischen Pfund beziehungsweise etwa 2600 Kilogramm, s. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, Maße und Währungseinheiten, Neumünster 1990, S.13/14; amtlicherseits wurde eine dänische Kommerzlast zu zwei Registertonnen umgerechnet, s. Ingwer E. Momsen, Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1865, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg.v. Walter Asmus, Neumünster 1996 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 26), S. 77-98, S.79. Ebenso wurde in dieser Arbeit mit den in Altona als Maßeinheit gebräuchlichen Kommerzlasten verfahren,

### Quellen für die Bestandsdaten:

Grundlegend für die Tabellen ist die von Andreas Kunz erarbeitete, bisher noch nicht veröffentlichte *Statistik der deutschen Seeschifffahrt 1835 bis 1889*, die Bestands- und Verkehrszahlen für einen Großteil der hier untersuchten Hafenorte enthält.<sup>7</sup>

Einige der kleineren Hafenorte sind in ihr nicht erfaßt. Für sie können Daten der *Statistik des Deutschen Reichs*<sup>8</sup> entnommen werden. Diese macht für die von Kunz erfaßten Hafenorte übereinstimmende Angaben. Beide Quellen können also, ohne daß sich Probleme der Vergleichbarkeit ergeben, nebeneinander verwendet werden. Aufnahme in die Statistik des Deutschen Reichs fanden Schiffe mit einem Mindest-Raumgehalt von 50 cbm.<sup>9</sup> Ab 1929 erscheinen dort keine Bestandsangaben mehr. In den *Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs* finden sich allenfalls Informationen über die bedeutenderen Hafenorte.<sup>10</sup>

Lediglich in Fällen, in denen über die Tabellen von Kunz und die Statistik des Deutschen Reichs hinaus noch Lücken verbleiben, wird auf andere Quellen zurückgegriffen. So finden sich beispielsweise im *Handbuch für die deutsche Handelsmarine*,<sup>11</sup> das als Grundlage für die Statistik des Deutschen Reichs dient,<sup>12</sup> Angaben für die Jahre 1929 und 1934. Bei der Erhebung wurde nach den oben dargestellten Kriterien verfahren. Offen bleibt, ob die Redaktion des Handbuchs in den Fällen, in denen der Schiffstyp nicht zweifelsfrei festzustellen war, hinsichtlich der Einordnung eines Schiffes in eine der Kategorien zu

---

allerdings um den Preis einer gewissen Ungenauigkeit: entsprach eine dänische Kommerzlast etwa 2,6 Tonnen (2597 kg), lag eine Altonaer Kommerzlast mit 5200 hamburgischen Pfund beziehungsweise 2519 Kilogramm etwas darunter. (Lorenzen-Schmidt, Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, S.13/14).

<sup>7</sup> Andreas Kunz, *Statistik der deutschen Seeschifffahrt 1835 bis 1889* (Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, Bd. 19), St. Katharinen: Scripta Mercaturae (in Vorbereitung - die zitierten Tabellen befanden sich teilweise noch nicht im Endzustand der Bearbeitung).

<sup>8</sup> *Statistik des Deutschen Reichs, Statistik der Seeschifffahrt*, hg.v. Kaiserlichen Statistischen Amt, Bd. 18, T.1, Berlin 1875; Bd. 44, T.1, Berlin 1880; Bd. 17 N.F., Abth.1, Berlin, 1885; Bd. 49, N.F., Abth.1, Berlin 1890; Bd. 81, N.F., Abth.1, Berlin 1895; Bd. 130, N.F, Abth.1, Berlin 1900; Bd. 167, T.1, Berlin 1905; Bd. 234, 1.T., Berlin 1910.; Bd. 273, 1.T., Berlin 1914; Bd. 292, 1.T., Berlin 1920; Bd. 323, 1.T., Berlin 1925.

<sup>9</sup> Laut Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 18 I, Berlin 1875, entspricht dies 11,25 RT bei Dampfschiffen und 16,5 RT bei Segelschiffen, S.I.2.

<sup>10</sup> Herangezogen wurden hier die Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, hg. v. Statistischen Reichsamt, 39. Jg. 1930, Ergänzungsheft I, Berlin 1930; 44. Jg. 1935, Berlin 1935; 47. Jg. 1938, Ergänzungsheft III, Berlin 1939.

<sup>11</sup> *Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1877 bis 1915 und 1925 bis 1939.*, hg.v. Reichsverkehrsministerium, Berlin 1877 bis 1915 und 1925 bis 1939.

<sup>12</sup> Felix Walpurger, *Statistik des Seeverkehrs*, in: *Die Statistik in Deutschland nach ihrem heutigen Stand*. Ehrengabe für Friedrich Zahn, hg.v. Friedrich Burgdörfer, Bd. II, Berlin 1940, S.1133-1136, S.1133.

derselben Einschätzung kam, wie sie in dieser Arbeit getroffen wurde.<sup>13</sup> Im Gegensatz zur Statistik des Deutschen Reichs verzeichnet das Handbuch für die deutsche Handelsmarine darüber hinaus auch Schiffe mit einem Raumgehalt von unter zehn Netto-Registertonnen, die in die Tabellen aufgenommen wurden.<sup>14</sup>

Angaben, die im Handbuch für die deutsche Handelsmarine fehlen, können ergänzt werden durch Auskünfte, die den *Seeschiffsregistern* der einzelnen schleswig-holsteinischen Amtsgerichtsbezirke zu entnehmen sind<sup>15</sup> und die ihrerseits die Quelle für das Handbuch für die deutsche Handelsmarine darstellen.<sup>16</sup> In nicht wenigen Fällen ereignete sich der Untergang eines Schiffes oder sein Verkauf in einen anderen Amtsgerichtsbezirk beträchtliche Zeit vor seiner Löschung im Schiffsregister. War ein Schiff dadurch bis zum 31. Dezember des Eckjahres nur noch nominell, aber nicht mehr tatsächlich Bestandteil der Handelsflotte seines Heimathafens, wurde es nicht erfaßt.<sup>17</sup>

Da bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs verlässliche Daten in nahezu vollständiger Form vorliegen, wurde darauf verzichtet, für die Eckdaten von 1874 bis 1913 die Informationen aus dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine und aus den Seeschiffsregistern parallel zu den Tabellen von Kunz und den Angaben aus der Statistik des Deutschen Reichs aufzuführen. Sinnvoll erschien dies jedoch für den Zeitraum von 1919 bis 1939, während dessen sich nicht für alle Vergleichsjahre kontinuierliche und zuverlässige Angaben finden lassen.

Für die Bestandszahlen von 1864 und 1869 konnte noch nicht auf die Statistik des Deutschen Reichs zurückgegriffen werden, da diese erstmals 1873 erschien. Sofern sich bei Kunz keine Angaben über den Schiffsbestand eines Hafenortes im Jahre 1864 finden, wurde das *Verzeichniss der schleswig-holsteinischen Rhederei ultimo 1864*<sup>18</sup> herangezogen. Es verzeichnet Schiffe mit einem Mindest-Raumgehalt von zehn Kommerzlasten (das entspricht 20 Registertonnen). Informationen für das Jahr 1869, manchmal auch noch für 1864, halten

---

<sup>13</sup> Ein immer wiederkehrender Beispielsfall ist der eines kleinen Küstenseglers mit Motor: handelt es sich hier um einen Segler oder um ein Motorschiff? Für beide Einschätzungen ließen sich überzeugende Gründe anführen.

<sup>14</sup> In vielen gerade der kleineren Hafenorte setzt sich die Handelsflotte zu einem nicht unbedeutenden Teil aus diesen sehr kleinen Schiffen zusammen. Um ein möglichst realistisches Bild zu erhalten, wurden sie in die Tabellen aufgenommen.

<sup>15</sup> Die Bestände lagern heute an den Amtsgerichten Flensburg (die Amtsgerichtsbezirke des Untersuchungszeitraums stimmen nicht völlig mit den heutigen überein. Daher wird in Flensburg neben dem Seeschiffsregister für den Amtsgerichtsbezirk Flensburg auch das Seeschiffsregister für den Amtsgerichtsbezirk Schleswig aufbewahrt), Kiel, Lübeck und Itzehoe., siehe auch Walther Vogel, Die Grundlagen der Schifffahrtsstatistik, Berlin 1911, (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin Heft 16), S.44-47. Das Seeschiffsregister, das in Altona geführt wurde, wird im Staatsarchiv in Hamburg aufbewahrt.

<sup>16</sup> Walpurger, S.1133; Vogel, S. 59.

<sup>17</sup> Diese Kenntnisse, die den Redaktionen des Handbuchs und der Statistik des Deutschen Reichs noch nicht zur Verfügung stehen konnten, wurden genutzt, um „Karteileichen“ zu vermeiden und ein möglichst realistisches Bild zu erhalten.

<sup>18</sup> Verzeichniss der schleswig-holsteinischen Rhederei ultimo 1864, Kiel 1865.



die Seeschiffsregister bereit.<sup>19</sup> Werte für Lübecks Handelsflotte 1865 sind dem *Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1890*<sup>20</sup> zu entnehmen.

### **Quellen für die Verkehrsdaten:**

Auch für die Rubrik Verkehr bildet die von Kunz bearbeitete *Statistik der deutschen Seeschifffahrt 1835 bis 1989* die Grundlage.

Zahlen für diejenigen Hafenorte, die nicht bereits Gegenstand seiner Untersuchung waren, können für die Vergleichsjahre ab 1874 nahezu vollständig der *Statistik des Deutschen Reichs*<sup>21</sup> entnommen werden. Wie schon für den Schiffsbestand, so stimmen auch für den Schiffsverkehr die Werte der Statistik des Deutschen Reichs mit den Tabellen von Kunz überein, so daß die Angaben aus beiden Quellen problemlos nebeneinander verwendet werden können. Aufnahme in die Verkehrsstatistik des Deutschen Reichs fanden alle Kauffahrteischiffe mit einem Mindest-Raumgehalt von zehn Registertonnen.<sup>22</sup>

In den Fällen, in denen keine Zahlen für 1939 verfügbar waren, jedoch Daten für 1938 oder 1937 vorlagen, wurden diese herangezogen.

Die Verkehrszahlen für 1864, sofern sie nicht den Tabellen von Kunz entnommen werden können, entstammen den *Statistischen Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection*.<sup>23</sup> Angegeben werden nur die Daten für den Verkehr von Seglern und Dampfern insgesamt, außer für Kiel und für Flensburg erfolgt noch keine Differenzierung zwischen den einzelnen Schiffstypen. Im Gegensatz zur Statistik des Deutschen Reichs erfassen die Mittheilungen auch Schiffe, deren Raumgehalt weniger als zehn Registertonnen beträgt. Da sie nur bis 1865 erscheinen, geben sie keine Auskunft über den Verkehr der schleswig-holsteinischen Hafenorte 1869. Die Angaben aus den Statistischen Mittheilungen erfolgen in

---

<sup>19</sup> In einigen Fällen wurden die Seeschiffsregister erst nach 1864 eröffnet und anscheinend aus alten Aufzeichnungen übertragen. Schiffe, die zur Zeit der Anlegung des Seeschiffsregisters bereits gelöscht waren, wurden gar nicht erst übertragen, sind folglich in den Seeschiffsregistern auch nicht mehr verzeichnet, obwohl sie 1864 noch tatsächlicher Bestandteil der Handelsflotte ihres Ortes waren.

<sup>20</sup> Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1890, Lübeck 1891, S.16.

<sup>21</sup> Statistik des Deutschen Reichs, Statistik der Seeschifffahrt, Bd. 18, Abth.2, Berlin 1875; Bd. 44, Abth.2, Berlin 1880; Bd. 17, N.F., Abth.2, Berlin 1885; Bd. 49, N.F., Abth.2, Berlin 1890; Bd. 81, N.F., Abth.2, Berlin 1895; Bd. 130, Abth.2, Berlin 1900; Bd. 167, Abth.2, Berlin 1905; Bd. 234, 2.T., Berlin 1910; Bd. 273, 2.T., Berlin 1914; Bd. 292, 3.T., Berlin 1920; Bd. 323, 3.T., Berlin 1925; Bd. 385, T.2, Berlin 1930; Bd. 476, T.2, Berlin 1935; Bd. 576, T.2, Berlin 1941. Zur Erfassung des Seeverkehrs in den deutschen Häfen in der amtlichen Statistik siehe Vogel, S. 53-55, für den Verkehr Hamburgs S.49-53.

<sup>22</sup> Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 18 II, Berlin 1875.

<sup>23</sup> Statistische Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection, Heft Nr. 3, zusammengestellt von der Abtheilung für Statistik, Flensburg 1865.

Lasten. Wie schon für die Bestandsangaben, so wurde auch hier eine Umrechnung in Registertonnen vorgenommen.<sup>24</sup>

Für Lübeck, das zur damaligen Zeit nicht zu Schleswig-Holstein gehörte, finden sich vollständige Angaben bei Kunz. Vergleichend wurden die Angaben aus dem *Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1890*<sup>25</sup> aufgeführt.

Die oben aufgeführten Quellen bilden die Basis der Tabellen und Diagramme, die dieser Arbeit zugrundeliegen. Darüber hinaus existieren weitere statistische Quellen, die aber keinen Eingang in die Tabellen und Diagramme fanden:

Die *Amtliche Liste der deutschen Seeschiffe*<sup>26</sup> wurde nicht berücksichtigt, da in ihr nicht nach einzelnen Schiffstypen unterschieden, sondern lediglich verzeichnet wird, ob ein Schiff über einen Maschinenantrieb verfügte.

Das *Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich*<sup>27</sup> liefert nur Informationen über den Bestand bedeutender Hafeneorte, die an anderer Stelle bereits vorliegen; kleinere Hafeneorte werden nicht berücksichtigt. Für die Bestandsstatistik konnten dieser Quelle also keine zur Schließung vorhandener Lücken geeigneten Informationen entnommen werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Verkehrsstatistik, da in den diesbezüglichen Nachrichten keine Differenzierung nach Schiffstypen durchgeführt wird.

Aus demselben Grund fand auch das *Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates*,<sup>28</sup> fortgeführt als *Statistisches Handbuch für den preußischen Staat*,<sup>29</sup> dann erschienen unter dem Titel *Statistische Jahrbuch für den preußischen Staat*,<sup>30</sup> sowie die Angaben in seinen Nachfolgern, dem *Statistischen Jahrbuch für den Freistaat Preußen*<sup>31</sup> und dem *Statistischen Jahrbuch für Preußen*,<sup>32</sup> keine Aufnahme. Die *Preußische Statistik*<sup>33</sup> schließlich macht keine Angaben, die sich für die Tabellen und Diagramme verwerten ließen.

---

<sup>24</sup> Eine Kommerzlast wurde in zwei Registertonnen umgerechnet, siehe Lorenzen-Schmidt, Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, S.13/14.

<sup>25</sup> Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1890, S.12.

<sup>26</sup> Amtliche Liste der deutschen Seeschiffe (mit Unterscheidungssignalen als Anhang zum internationalen Signalbuch), erschienen 1903 bis 1939, hg.v. Reichsverkehrsministerium, Berlin 1903-1939.

<sup>27</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, hg.v. Kaiserlichen Statistischen Amt, ab 1919 hg.v. Statistischen Reichsamts, Jg. 1-58, Berlin 1880-1940.

<sup>28</sup> Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, Jg. 1-3, Berlin 1863-1869.

<sup>29</sup> Statistisches Handbuch für den preußischen Staat, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, Bd. 1-4, Berlin 1888-1903.

<sup>30</sup> Statistisches Jahrbuch für den preußischen Staat, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, ab 1913 hg.v. Königlichen Statistischen Landesamt, ab 1915 hg.v. Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 1-14, Berlin 1903-1916.

<sup>31</sup> Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preußen, hg.v. Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 15-27, Berlin 1917-1929.

<sup>32</sup> Statistisches Jahrbuch für Preußen, hg.v. Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 28-30, Berlin 1930-1933.

Überflüssig erschien eine Verwendung der von O. v. Wobeser für das Jahr 1884 herausgegebene *Statistik der Provinz Schleswig-Holstein im Rahmen des Deutschen Reichs und Preußens*,<sup>34</sup> da diese als Quelle die Statistik des Deutschen Reichs nutzt und deshalb mit dieser übereinstimmende Zahlen angibt. Dies gilt ebenfalls für die *Statistischen Monatshefte der Stadt Kiel*.<sup>35</sup>

Die von L. Boysen herausgegebenen *Statistischen Übersichten für die Provinz Schleswig-Holstein*<sup>36</sup> fanden ebenfalls keinen Eingang in die Tabellen und Diagramme, da sie das zwischen zwei Eckdaten liegende Jahr 1892 betreffen. Ähnliches läßt sich über die *Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Kiel, Band 13*,<sup>37</sup> sagen: sie geben Aufschluß über den Kieler Hafenverkehr 1906 bis 1908. Da also auch sie zwischen zwei Vergleichsjahren fielen, wurden sie ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die von von Wobeser herausgegebene Statistik sowie auch einige weitere statistische Quellen wurden allerdings zu Vergleichszwecken beziehungsweise als zusätzliche Informationsquelle bei der Interpretation herangezogen. Zu nennen sind hier die *Statistischen Jahresübersichten der Stadt Altona*,<sup>38</sup> die *Tabellarischen Übersichten des Lübeckischen Handels*,<sup>39</sup> die *Tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels*,<sup>40</sup> von 1912 an unter dem Titel *Hamburgs Handel und Schifffahrt* fortgesetzt,<sup>41</sup> sowie, ab 1929, als *Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg*.<sup>42</sup> Über die Anfangszeit des Untersuchungszeitraums können vergleichende Angaben dem *Statistischen Auszug und verschiedenen Nachweisen in Bezug auf Hamburgs*

---

<sup>33</sup> Preußische Statistik, hg. in zwanglosen Heften v. Königlich Preußischen Statistischen Landesamte, Jg. 1-48 und Jg. 48 A-305, Berlin 1861-1879 und 1879-1934.

<sup>34</sup> O.v.Wobeser, *Statistik der Provinz Schleswig-Holsteins im Rahmen des Deutschen Reichs und Preußens*, Altona 1887.

<sup>35</sup> *Statistische Monatshefte der Stadt Kiel*, im Auftrage des Magistrats hg.v. Statistischem Amt, Jg. 1-11, Kiel 1903-1914.

<sup>36</sup> L. Boysen, *Statistische Übersichten für die Provinz Schleswig-Holstein*, Kiel 1894.

<sup>37</sup> *Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Kiel No. 13. Kiels Schiffs- und Warenverkehr im Jahre 1908*, im Auftrag des Magistrats bearbeitet von E. Rosenberg, Kiel 1909.

<sup>38</sup> *Statistische Jahresübersichten der Stadt Altona für das Jahr 1901-1905, 1907-1908, 1910-1916 und 1923-1924*, Altona 1902-1906, 1908-1909, 1911-1917 und 1925.

<sup>39</sup> *Tabellarische Übersichten des Lübeckischen Handels in den Jahren 1855-1900 und 1906-09*, hg.v. Bureau d. Handelskammer, Lübeck 1856-1901 und 1907-1910; in den Jahren 1910 und 1912-14, hg.v. Statistischem Amt der Freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1911 und 1913-15; in den Jahren 1921-1925, hg.v. Statistischem Landesamt Lübeck, Lübeck 1922-1927, und 1929 bis 1939, hg.v. Statistischem Landesamt Lübeck mit Unterstützung der Handelskammer zu Lübeck, Lübeck 1930-1940.

<sup>40</sup> *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels, 1845/48-1911*, hg.v. Handelsstatistischem Bureau, Hamburg 1850-1912.

<sup>41</sup> *Hamburgs Handel und Schifffahrt, 1912-1913 und 1925-1928*, hg.v. Handelsstatistischem Amt, Hamburg 1913-1914 und 1926-1929.

<sup>42</sup> *Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg, 1929-1938*, hg.v. Handelsstatistischem Amt, Hamburg 1930-1939.

*Handelszustände*<sup>43</sup> und *Hamburg's Seeschiffahrt und Rhederei im Jahre 1864*<sup>44</sup> entnommen werden.

Zur Interpretation des Zahlenmaterials finden darüber hinaus die im Untersuchungszeitraum erschienenen *Jahresberichte der Handelskammern Kiel, Flensburg, Altona und Lübeck* Verwendung, ferner die *Jahresberichte der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein*,<sup>45</sup> die schriftliche Mitteilungen, bisweilen auch Zahlenmaterial über Bestand und Verkehr einzelner Hafenorte enthalten. Wertvolle Informationen über einzelne Reedereien, Hafenangelegenheiten der hier untersuchten Orte und die Rechtsverhältnisse der Seeleute bieten Akten im Landesarchiv Schleswig sowie in den Stadtarchiven Kiel, Flensburg und Lübeck.<sup>46</sup> Auch die *Angaben über Häfen und Anlegestellen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste* des Reichs-Marineamts wurden herangezogen.

Zeitgenössische Literatur, die sich mit dem Strukturwandel in der Schifffahrt und seinen Auswirkungen befaßt, ist in großer Fülle vorhanden. Unter anderem sind hier die Schriften des Kieler Reeders August Sartori zum Nord-Ostsee-Kanal und seinen Auswirkungen zu nennen. Marie Rehder behandelt in ihrer Dissertation den Übergang zur Dampfschiffahrt in Flensburg. Zum Umstellungsprozeß im gesamten Untersuchungsgebiet liegen Aufsätze von Franz Schulze und Karl Radunz vor, dessen Buch über die Entwicklung der Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert ebenfalls Verwendung findet. Eine Entwicklungsbilanz der schleswig-holsteinischen Schifffahrt bis zum Zweiten Weltkrieg bieten Hugo Heecks Bücher *Die deutsche Seeschiffahrt und der deutsche Außenhandel* und *Die verkehrspolitische Lage der schleswig-holsteinischen Häfen zu den nordwesteuropäischen Welthäfen*. Wilhelm Schulz leistet in seiner Arbeit *Der Wandel in der Handels- und Transportfunktion des Seehafens Bremen unter vergleichsweiser Berücksichtigung des Hamburger Hafens* eine Darstellung der Konzentration der Schifffahrt auf Hamburg und Bremen. Mit dieser Frage befassen sich auch

---

<sup>43</sup> Statistischer Auszug und verschiedene Nachweise in Bezug auf Hamburgs Handelszustände, hg.v.d. Handelskammer in Hamburg, Hamburg 1867-1899.

<sup>44</sup> *Hamburg's Seeschiffahrt und Rhederei im Jahre 1864*, zusammengestellt v.d. Handelsstatistischen Bureau, Hamburg 1865.

<sup>45</sup> Für diese Arbeit wurden herangezogen: die Vorläufigen Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel für 1884 - 1906 u. 1919; die Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel für 1871 - 1913 u. 1919 - 1935; die Jahresberichte der Handelskammer zu Lübeck für 1865 - 1913 u. 1919 - 1938; die Jahresberichte der Handelskammer zu Altona für 1903 - 1913 u. 1919 - 1935; die Jahresberichte der Handelskammer zu Flensburg für 1872 - 1913 u. 1929 - 1938; die Jahresberichte der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1886 - 1890, Kiel 1887-1891.

<sup>46</sup> Im einzelnen: Auflistung im Literaturverzeichnis. Ebenso wird für die *Angaben* und für die im folgenden besprochene zeitgenössische und Sekundärliteratur verfahren, da diese, im Gegensatz zu den bis hierher diskutierten Quellen, noch im Text bibliographisch aufgeführt werden. Die statistischen Quellen erfahren hingegen nur noch eine Interpretation der auf ihnen beruhenden Tabellen und Diagramme, werden aber nicht mehr explizit erwähnt.

Erich Murken und Walter Eucken. Informationen über den Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher und technischer Entwicklung der Schifffahrt sind den Büchern von Emil Fitger, Walter Laeisz und Christian Grotewold zu entnehmen. Über die Lebensverhältnisse der Seeleute geben die 1903 für den *Verein für Socialpolitik* erstatteten Berichte von Siegfried Heckscher, Wilhelm Böhmert und Ferdinand Tönnies Aufschluß. Der Beitrag von Tönnies ist für diese Arbeit von besonderem Interesse, da er sich den Bedingungen in Schleswig-Holstein widmet. Eine kritische Darstellung der gesundheitlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe findet sich in den Arbeiten des Hamburger Hafentarztes Bernhard Nocht. Seine Ausführungen werden bestätigt durch den *Seemann*, die Zeitung der gewerkschaftlich organisierten Seeleute. Auch in der nach dem Zweiten Weltkrieg erschienenen Sekundärliteratur erfuhr das Thema eine Bearbeitung unter verschiedenen Gesichtspunkten. Eine umfassende Darstellung des Strukturwandels in der Schifffahrt bieten Heide Gerstenberger und Ulrich Welke in ihrem Buch *Vom Wind zum Dampf*. Einige weitere ihrer Beiträge zu den wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen in der Schifffahrt des Untersuchungszeitraums werden in dieser Arbeit ebenfalls herangezogen. Detaillierte Informationen über die Schifffahrt der Zwischenkriegszeit enthält Reinhardt Schmelzkopfs Buch *Deutsche Schifffahrt 1919 bis 1939*. Die technische Entwicklung der behandelten Schiffstypen wird ausführlich in Dieter Hesses *Geschichte der Schiffsbetriebstechnik* beschrieben.

Auch hinsichtlich der Literatur zur Entwicklung der schleswig-holsteinischen Schifffahrt steht eine große Auswahl von Arbeiten zur Verfügung. Selbst kleinere Hafenorte sind zum Teil gut erforscht. Ingwer E. Momsen beschreibt in seinem Aufsatz *Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1864* die Situation bis zum Ausgangspunkt der hier besprochenen Untersuchung. Ein detailreiches Bild der Schifffahrt in Schleswig-Holstein gibt neben dem *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert* von Walter Asmus, Andreas Kunz und Ingwer E. Momsen das von Jürgen Brockstedt herausgegebene Buch *Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel*. In seinem eigenen Beitrag zeigt Brockstedt Schwierigkeiten auf, die der Strukturwandel für die Menschen in den betroffenen Gebieten mit sich brachte. Ole Mørkegaard stellt in seinem Aufsatz am Beispiel Apenrades die Probleme bei der Umstellung auf die neue Technik dar, während Uwe Kiupel auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen des Maschinenpersonals auf den neuen Schiffen eingeht. Mit demselben Thema beschäftigt sich auch Rolf Geffken. Das Buch *Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, herausgegeben von Hans-Friedrich Schütt, enthält zahlreiche Aufsätze über schleswig-holsteinische Hafenorte im Flensburger Gebiet. In erster Linie mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Flensburger Hafens befaßt

sich Hans Hinrich Schütt in seiner Arbeit *Entwicklungsphasen des Flensburger Hafens seit Mitte des 16. Jahrhunderts*, während Christine Keitsch in ihrem Buch *Landgang* den Blick auch auf die Lebensverhältnisse der Flensburger Seeleute richtet. Weitere Informationen über Literatur zur Schifffahrt im gesamten Schleswig-Holstein und in den einzelnen Hafenorten sind der *Bibliographie zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* von Martin Rheinheimer zu entnehmen.

## II. Rahmenbedingungen

### II.1 Schiffsvermessung

Beachtung verdient zunächst der Einfluß der Schiffsvermessungsordnung, die innerhalb des Untersuchungszeitraums mehrere Änderungen erfuhr, auf die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Schifffahrt. Die Vermessungsordnung bestimmte die Höhe der Abgaben, die für ein Schiff zu entrichten waren.<sup>47</sup> Aus diesem Grund spielte sie eine wichtige Rolle für die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Schifffahrt im internationalen Vergleich: unterlagen ausländische Schiffe günstigeren Vermessungsvorschriften, hatten die ausländischen Reeder damit einen Wettbewerbsvorteil<sup>48</sup> gegenüber den deutschen. Aber auch methodische Aspekte machen es erforderlich, auf die Schiffsvermessungsordnungen näher einzugehen. So schrieb beispielsweise die Vermessungsordnung von 1872 vor, die Resultate der Vermessung sowohl in Kubikmetern (cbm) als auch in Registertonnen (RT) anzugeben, was aber nicht immer geschah. Darüber hinaus weichen die einzelnen Vermessungsvorschriften hinsichtlich ihrer Bemessungsgrundlagen voneinander ab.<sup>49</sup> Teilweise bieten sich auch Möglichkeiten zum Mißbrauch der Vermessungsvorschriften, so daß verfälschte Werte die realen Verhältnisse verzerrt wiedergeben.<sup>50</sup>

1864 galt in den deutschen Küstenstaaten eine relativ einheitliche Vermessungsordnung, von der lediglich Hamburg und die Herzogtümer leicht abwichen. Sie beruhte auf dem schleswig-holsteinischen Vermessungssystem, das dem dänischen entsprach und als das genaueste angesehen wurde. Zunächst wurde das Raumvolumen eines Schiffes bestimmt, indem man an den Viertelpunkten der Gesamtlänge des Oberdecks die Fläche des jeweiligen

---

<sup>47</sup> Zur Bedeutung der Schiffsvermessungsordnung auf die wirtschaftliche Seite der Schifffahrt: Heinrich Herner, *Hafenabgaben und Schiffsvermessung*, Jena 1912 (Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, hg.v. Bernhard Harms), S.2/3. Zu Rückwirkungen sogar auf die Konstruktionsweise der Schiffe: Walther Hoffmann, *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Berlin/Heidelberg/New York 1965, S.5, und Herner, S.80 und 82.

<sup>48</sup> Romberg (o.N.), *Seewesen Teil 3*, in: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs 3* (1874), hg.v. Franz v. Holtzendorff, S.303-340, S.314.

<sup>49</sup> Vogel, S.91.

Rumpfquerschnittes berechnete. Daraus wurde dann das Volumen des Schiffskörpers bis zum Oberdeck ermittelt, das schließlich in die Tragfähigkeit umgerechnet wurde. Absätze oder Räume für Güter oder Passagiere auf dem Oberdeck waren miteinzumessen. Dampfschiffe wurden vermessen, indem man ihre Länge mit der Breite und dem Faktor 0,6 multiplizierte. Von diesem Wert zog man den Inhalt des Maschinenraums ab.<sup>51</sup>

Um hinsichtlich der Schiffsvermessung eine Einigung mit England zu erzielen, trat 1872 in Deutschland eine Schiffsvermessungsordnung in Anlehnung an das in England angewandte Moorsom'sche System von 1854 in Kraft. Prinzip dieser Methode war die Ermittlung des kubischen Inhalts der Schiffe und nicht - wie bisher - eine Ermittlung ihrer Tragfähigkeit. Das Resultat der Berechnungen gab den Brutto-Raumgehalt eines Schiffes an.<sup>52</sup> Frühere Systeme hatten den errechneten kubischen Inhalt eines Schiffes in Gewichtseinheiten übertragen, um die Tragfähigkeit des Schiffes zu erhalten. Dabei war nicht berücksichtigt worden, daß Schiffe mit gleichem Raumgehalt über eine sehr unterschiedliche Tragfähigkeit verfügen können.<sup>53</sup> Um den Netto-Raumgehalt zu bestimmen, waren nach dem Moorsom'schen System Räume auf dem Oberdeck, Besatzungsräume bis zu einem Zwanzigstel der Tonnage, Kombüse, Toiletten, Maschinen- und Kesselräume sowie festinstallierte Kohlenbunker abzuziehen.<sup>54</sup> Der so erhaltene Netto-Raumgehalt eines Schiffes war maßgebend für die Berechnung der zu zahlenden Abgaben und fand Verwendung in den Statistiken.<sup>55</sup>

Die deutschen Vorschriften von 1872 entsprachen im wesentlichen den englischen. Allerdings waren laut deutscher Verordnung sämtliche inneren Räume des Schiffes und, anders als in England, auch die Aufbauten auf dem Oberdeck in den Brutto-Raumgehalt einzumessen, sofern sie zur Aufnahme von Gütern oder Vorräten oder zur Unterbringung von Passagieren und Besatzung geeignet waren.<sup>56</sup> Gemäß der englischen Vermessungsordnung waren auf dem Oberdeck befindliche Räume nur dann einmessungspflichtig, wenn sie mit Türen oder anderen dauerhaften Einrichtungen zum Verschließen versehen waren. Diese sogenannten „offenen Räume“ sparten den englischen Reedern im Vergleich zur deutschen

---

<sup>50</sup> Christian Grotewold, Die deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht, Stuttgart 1914, S.337.

<sup>51</sup> 1888-1988. 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, hg.v. Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 1988, S.12/13.

<sup>52</sup> Romberg, S.316/317.

<sup>53</sup> Ebd., S.315/316; Walther Hoffmann, S.1-3 und 28.

<sup>54</sup> 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, S.15.

<sup>55</sup> Ebd., S.17; statt wie in England in Kubikfuß gab man in Deutschland das Ergebnis der Messung in Kubikmeter an. In den Meßbriefen hatte laut Verordnung neben dem Wert in Kubikmetern (cbm) der Wert in Registertonnen (RT) zu stehen, Romberg, S.319; eine RT entsprach 2,831 cbm oder 100 Kubikfuß, 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, S.15. Zum Aussagewert der NRT als Maßeinheit für die Statistik: Uwe Christiansen, Seeverkehrsstatistik. Methoden und Probleme, Hamburg 1954 (Schriften des verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg Heft 1), S.28

<sup>56</sup> Ebd., S.21.

Vermessungsordnung durchschnittlich 13,7% an Abgaben.<sup>57</sup> War diese Vermessungsmethode sehr brauchbar, was die Ermittlung des Brutto-Raumgehalts anging, so verursachten die Abzüge, die zur Ermittlung des Netto-Raumgehalts vorgesehen waren, einige Probleme. Teilweise wichen die Ergebnisse von der Realität erheblich ab. Darüber hinaus benachteiligten sie die Segler, die im Gegensatz zu den Dampfern keine Abzüge für die Antriebsmaschine geltend machen konnten.<sup>58</sup>

Diese Mängel und die notwendig gewordene Anpassung an die neuen Verhältnisse in der Schifffahrt führten 1888 zum Erlaß einer neuen Schiffsvermessungsordnung.<sup>59</sup> Vermessen wurde danach der Schiffsraum unter dem oberen Deck und alle auf diesem angebrachten festen Aufbauten. In den Brutto-Raumgehalt waren alle geschlossenen oder gedeckten Räume einzumessen, die zur Stauung von Gütern oder für die Unterbringung oder die Bequemlichkeit von Passagieren oder Besatzung geeignet waren. Ausgeschlossen von der Vermessung blieben auf dem Oberdeck befindliche Räume, die nach einer oder mehreren Seiten offen waren. Näherte man sich in diesem Punkt den englischen Vorschriften an,<sup>60</sup> so galten hinsichtlich der Regeln für den Abzug des Maschinenraums immer noch die - ungünstigeren - deutschen Vorschriften.<sup>61</sup>

Dies ließ die Klagen der deutschen Reeder nicht verstummen. Neben der Benachteiligung der deutschen Reederei wurde das Fehlen einer einheitlichen, international anerkannten Regelung bemängelt. Auch in Schleswig-Holstein war man mit den geltenden Vorschriften nicht zufrieden.<sup>62</sup> Um diesen Klagen zu begegnen, wurde 1895 eine Anpassung der bisherigen Schiffsvermessungsordnung an die englischen Vorschriften vorgenommen.<sup>63</sup> Die wesentliche Neuerung bestand darin, daß nun auch für deutsche Schiffe die günstigeren britischen Regeln für den Abzug des Maschinenraums galten. Dies bedeutete letztendlich eine weitere Begünstigung der Dampfer gegenüber den Seglern, da mit der technischen Fortentwicklung auch des Maschinenbaus die Antriebsmaschinen immer kleiner und leistungsfähiger wurden.<sup>64</sup> Diese Vermessungsordnung hatte Bestand bis 1913, als die Vorschriften ein weiteres Mal an die in England vorgenommenen Veränderungen angepaßt wurden.

Eine letzte nationale Regelung der Vorschriften erfolgte 1927, als genaue Anweisungen über die Behandlung der „offenen“ Räume im Schutzdeck erschienen. Mittlerweile hatte sich der

---

<sup>57</sup> Christian Rossen, Geschichte der Flensburger Reederei seit dem 18. Jahrhundert, Flensburg 1960, S.49/50.

<sup>58</sup> Romberg, S.318.

<sup>59</sup> 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, S.24/25.

<sup>60</sup> Rossen, S.49/50.

<sup>61</sup> 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, S.28.

<sup>62</sup> Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1894, Lübeck 1894, S.66/67.

<sup>63</sup> Grotewold, S.335.

<sup>64</sup> Ebd., S.336; 100 Jahre Schiffsvermessungsamt, S.28.



Völkerbund der Frage der Schiffsvermessung angenommen, um den Erlaß international einheitlicher Vorschriften voranzutreiben.<sup>65</sup> Um dennoch bis zur endgültigen Klärung dieser Frage auf schiffbautechnische Veränderungen reagieren zu können, teilte das Reichsvermessungsamt den örtlichen Vermessungsbeamten auf Einzelfallentscheidungen zurückgehende neue Vorgehensweisen in einem *Buch der Entscheidungen* mit. Das internationale Übereinkommen, das die vom Völkerbund eingesetzte Kommission schließlich erarbeitet hatte, wurde für den Untersuchungszeitraum nicht mehr wirksam. 1939 hatte man sich zwar auf einheitliche Vorschriften geeinigt; der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verhinderte jedoch ihr Inkrafttreten.<sup>66</sup>

## ***II.2 Entwicklungsstand***

Da der Fortschritt der Schiffstechnik die Schifffahrt im Untersuchungszeitraum nachhaltig prägte, lohnt eine nähere Betrachtung der Neuerungen und der Veränderungen, die er nach sich zog.

Die Zeit vom Anfang des Untersuchungszeitraums bis zur Jahrhundertwende wurde geprägt vom Aufkommen der Dampfschiffe. Die Vorstellung, die neue Technik habe die traditionellen Segelschiffe verdrängt, geht allerdings an der Realität vorbei.<sup>67</sup> Vielmehr vollzog sich parallel zur Einführung und Weiterentwicklung der Dampfschiffe die technische Vervollkommnung auch der Segler, so daß die Dampfer erst in einer relativ späten Entwicklungsphase - etwa in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts - zu einer ernsthaften Konkurrenz der Segler erwachsen.<sup>68</sup> Die neuen Segelschiffstypen, die durch die schnellen, in den USA verbreiteten Clipper und die deutschen, aus Eisen, später aus Stahl gebauten Vollschniffe wie beispielsweise die der „Flying P-Line“ der Hamburger Reederei Laeisz repräsentiert wurden,<sup>69</sup> fanden vielfach Einsatz auf den Übersee-Handelsrouten. Aufgrund ihrer technischen Verbesserungen fuhren sie noch bis ins 20. Jahrhundert beim Transport von Massengütern, die niedrige Frachtraten erzielten (Salpeter, Tee, Reis und Getreide, Kohlen und Petroleum), auf langen Strecken mindestens ebenso rentabel wie die damals eingesetzten

---

<sup>65</sup> Hundert Jahre Schiffsvermessungsamt, S.32.

<sup>66</sup> Ebd., S.34-36

<sup>67</sup> The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900, hg.v. Robert Gardiner und Basil Greenhill, London 1993, S.7/8.

<sup>68</sup> Erwin Strobusch, Deutscher Seeschiffbau im 19. und 20. Jahrhundert, Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums Nr. 2, Bremerhaven 1975, S.7; auch in den siebziger Jahren, als der Siegeszug der Dampfer bereits begann, betrug das Verhältnis Segler zu Dampfer in der Welthandelsflotte immer noch 4:1. Ein Gleichstand wurde erst in den neunziger Jahren erreicht, Jürgen Meyer, Hamburgs Segelschiffe 1795-1945, Norderstedt 1971, S.40.

<sup>69</sup> Karl Radunz, 100 Jahre Dampfschifffahrt 1807-1907, Rostock 1907, S.5/6; Dieter Hesse, Geschichte der Schiffsbetriebstechnik Bd.10, Flensburg 1974, S.S.16/17.

Trampdampfer.<sup>70</sup> Gerstenberger und Welke sprechen in diesem Zusammenhang von einer „Intensivierung“ der Segelschiffahrt. Sie weisen auf die zunehmende Bedeutung des Faktors Zeit schon vor Einführung des Dampfantriebs hin: Übersee- wie Küstenschiffahrt seien gekennzeichnet von einem Übergang vom saisonalen zum Dauerbetrieb. Daher könne man schon vor der Dampferzeit eine „Industrialisierung“ der Schiffahrt beobachten.<sup>71</sup>

Die Dampfschiffahrt bis zur Jahrhundertwende war durch einen weitgehenden Übergang von der Holz- zur Eisen-, ab den siebziger Jahren zur Stahlbauweise<sup>72</sup> und vom Raddampfer zum Dampfschiff mit Schraubenantrieb gekennzeichnet. Die geringe Effizienz der Schaufelraddampfer<sup>73</sup> sowie ihre Störanfälligkeit<sup>74</sup> hatten lediglich einen Einsatz in der Fluß- und Küstenschiffahrt zugelassen. Ein Beispiel hierfür ist die dänische „Löwen“, die 1837 die Strecke Kiel-Flensburg eröffnete.<sup>75</sup> Die gravierenden Nachteile der Schaufelräder, die sich auch durch eine Optimierung der Technik nicht hätten beheben lassen, führten dazu, daß man sich um die Weiterentwicklung der Schiffschraube als Antriebssystem bemühte.<sup>76</sup> Dafür mußte die Bauweise der Schiffe den neuen Anforderungen angepaßt werden. So erwiesen sich die Holzkonstruktionen bald als nicht ausreichend stabil, da sie den Vibrationen der Antriebsmaschine nicht standhielten. Dieses Problem hatte schon bei den Raddampfern bestanden, verstärkte sich aber mit dem Einsatz verbesserter, leistungsfähigerer Maschinen. Darüber hinaus führte die langfristige Materialermüdung dazu, daß bei Holzschiffen Bug und Heck abfielen, so daß das gesamte Schiff schließlich eine konkave Kurve bildete. Damit war die für den Schraubenantrieb notwendige Festigkeit nicht mehr gewährleistet. Erst durch die Verwendung von Eisen und Stahl für den Schiffskörper konnte diesem Problem abgeholfen werden.<sup>77</sup> Mit der Einführung der Compound- oder Verbundmaschine in den sechziger Jahren erfuhren die Antriebsmaschinen eine entscheidende Verbesserung. Der Heizstoffverbrauch

---

<sup>70</sup> Meyer, Hamburgs Segelschiffe, S.42; W. Laeisz, Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe, Jena 1910, S.12; E. Fitger, Schiffsbau und Seeschiffahrt in den letzten Jahren, in: Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Jg. XIV, Berlin 1892, S.26; Wilhelm Scholz, Probleme der Weltwirtschaft, Jena 1910 (Schriftenreihe des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, hg.v. B. Harms), S.13.

<sup>71</sup> Heide Gerstenberger/Ulrich Welke, Vom Wind zum Dampf, Münster 1996, S. 271, S.101-103 und S.110.

<sup>72</sup> Erwin Strobusch, Deutsche Marine. Kriegsschiffbau seit 1848, Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr.8, Bremerhaven 1984, S.17; Andreas Kunz, Daniel Thomas, Seeschiffahrt, in.: Technik und Wirtschaft, hg.v. U. Wengenroth, Düsseldorf 1993 (Technik und Kultur Bd. 8), S.367-381, S.372.

<sup>73</sup> Paul Heinsius, Der Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau an den deutschen Ost- und Nordseeküsten im 19. Jahrhundert, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 1.1975, Bd.5, S.105-122, S.118; Strobusch, Deutscher Seeschiffbau, S.11-13.

<sup>74</sup> Radunz, 100 Jahre Dampfschiffahrt, S. 53 und 61; Hans Arlett, Zur Entwicklung der Seeschiffahrt und des Seeschiffsbaus nach dem Weltkriege (Diss.), Kiel 1926, S.38.

<sup>75</sup> Gert Uwe Detlefsen, Flensburger Schiffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff, Hamburg 1983, S.11.

<sup>76</sup> J.C.Hoykaas, Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltseeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Rostock 1913 (Hamburger wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Schriften Heft 14), S.73.

<sup>77</sup> Hesse, Schiffsbetriebstechnik, S.44; Radunz, 100 Jahre Dampfschiffahrt, S.94/95.

konnte um bis zu 20% abgesenkt werden.<sup>78</sup> Den endgültigen Sieg über die Segler errangen die Dampfer allerdings in den Jahren nach 1880, als durch die Dreifach-Expansionsdampfmaschine eine weitere Optimierung des Antriebs erzielt wurde.<sup>79</sup> Fortschritte auf dem Weg zu einem wirtschaftlicheren Betrieb stellten auch die Verfeinerung der Feuerungsanlagen - Kohlenstaub- und Ölfeuerung traten in der Nachkriegszeit zunehmend neben die traditionelle Befeuerung mit Kohle<sup>80</sup> - sowie die Erfindung des Turbinenantriebs<sup>81</sup> dar.

Zu den Dampfschiffen und den verbliebenen Seglern kam nach dem Ersten Weltkrieg<sup>82</sup> ein weiterer Schiffstyp hinzu: die Entwicklung der Motorschiffe hatte einen Stand erreicht, der es ermöglichte, in den Wettbewerb einzutreten. Die einfache Bedienung, der im Vergleich zu den Dampfschiffen kleinere Raumbedarf sowie der geringere spezifische Brennstoffverbrauch sprachen für diese neue Antriebsart.<sup>83</sup> Besonders die Klein- und Küstenschiffahrt erhielt durch den Motor neue Impulse. Dort wurde bis zu dieser Zeit vor allem mit Seglern gearbeitet, Küstenfrachtdampfer kamen eher selten zum Einsatz: bei geringer Leistung liefen sie unwirtschaftlich, die Maschine nahm zu viel Platz weg und erforderte zu viel Personal zu ihrer Bedienung.<sup>84</sup> Der neuartige Motorenantrieb, mit dem in vielen Fällen bereits vorhandene Schiffe nachgerüstet wurden, ermöglichte einen effizienteren Betrieb und bot eine Alternative zu den kleineren Dampfern.<sup>85</sup> So ist im Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1933 zu lesen, es werde über die starke Konkurrenz der Motorsegler geklagt, die aufgrund ihrer niedrigeren Unkosten billiger fahren könnten als die Dampfer.<sup>86</sup>

---

<sup>78</sup> Strobusch, Deutscher Seeschiffbau, S.12; Heinsius, S.112.

<sup>79</sup> Heinsius, S.114 und S.118; Hoykaas, S.121.

<sup>80</sup> Hoykaas, S.152-160; zu den Vorzügen von Öl gegenüber Kohle und Kohlenstaub als Heizstoff: Arlett, S.134-139.

<sup>81</sup> Hoykaas, S.120/121; Kurt Mael, Die Einführung der Dampfturbine als Schiffshauptmaschine, in: Deutsches Schiffsarchiv 1.1975, Bd. 5, Hamburg 1975, S.123-134, S.133; Dieter Hesse, Schiffsdampfturbinen, Teil 1: Bauteile, Flensburg 1975 (Handbuchreihe Schiffsbetriebstechnik Bd. 14), S.2.

<sup>82</sup> Zwar war vor dem Ersten Weltkrieg die Motorentechnik noch nicht ausgereift, und eine weitere zügige Entwicklung wurde durch den Ausbruch des Krieges verzögert. Die Frage nach Einsatz von Motoren in der Schifffahrt stellte sich aber durchaus schon, wie aus dem Jahresbericht der Flensburger Handelskammer für 1912 hervorgeht: „Eine Frage, die nicht von der Hand zu weisen ist, ist die weitere Entwicklung des Motors für den Schiffsgebrauch. [...]Soweit sich bisher überblicken läßt, ist eine Rentabilität augenblicklich für Frachtdampfer bei den enorm hohen Ölpreisen ausgeschlossen. Wir glauben auch nicht, daß in absehbarer Zeit ein sehr starker Umschwung in dieser Richtung für Frachtdampfer stattfinden wird. Die hiesigen Reeder beobachten den Fortschritt im Motorgebrauch jedoch dauernd und werden ohne Frage der Sache nähertreten, sobald praktische Erfahrungen, welche die Rentabilität der Neuerungen beweisen, vorliegen.“, Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1912, Flensburg 1913, S.125/126.

<sup>83</sup> Hesse, Schiffsbetriebstechnik, S.199; Strobusch, Deutscher Seeschiffbau, S.25. Sven Helander, Schiffsfahrtskrise einst und jetzt, in: Hansa 64 (1927), T.1 S.1967-1969, T.2 S.2003-2004, S.1969.

<sup>84</sup> Gert Uwe Detlefsen, Vom Ewer zum Küstenmotorschiff, Herford 1983, S.22.

<sup>85</sup> Ebd., S. 36.

<sup>86</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1933, Flensburg 1934, S.4.

Dennoch benötigte der Antrieb mit Motoren einige Zeit, um sich durchzusetzen. Ein Grund für die Skepsis lag möglicherweise darin, daß zunächst keine unmittelbare Notwendigkeit bestand, in den Einbau eines Motors beziehungsweise in den Neubau eines Schiffs zu investieren, denn in den Klein- und Küstenschiffahrt arbeiteten die kleinen Segler noch lange Zeit wirtschaftlich erfolgreich. Auch verfügten anfangs nur wenige kleine Hafenplätze über Werkstätten zur Reparatur und Wartung der Motoren, ebenso wie die Treibstoffversorgung nicht überall gesichert war.<sup>87</sup> Allerdings sah man sich durch die schlechte wirtschaftliche Lage der zwanziger Jahre, durch die niedrigen Frachtraten sowie durch das Überangebot an Schiffsräumen dazu gezwungen, die Tonnage zu modernisieren, um im schärfer gewordenen Wettbewerb schritthalten zu können.<sup>88</sup> Für die Ostseeschiffahrt spielten zudem die politischen Gegebenheiten eine Rolle: seit der Oktoberrevolution 1917 wurde der Holztransport aus Rußland von einer einzigen staatlichen Stelle, die das Monopol für die Vergabe der Transportaufträge besaß, und nicht mehr wie vorher von miteinander konkurrierenden Einzelunternehmen abgewickelt.<sup>89</sup>

Das Aufkommen des Motorschiffs trug allerdings weniger stark den Charakter eines Strukturwandels, als dies noch bei der Dampfschiffahrt der Fall gewesen war: die eigentliche Umwälzung hatte bereits mit dem Übergang zu einem von der Natur unabhängigen Antrieb stattgefunden. Die Vorteile, die die Dampfschiffe gegenüber den Seglern geltend machen konnten - vor allem die Berechenbarkeit der Reisedauer<sup>90</sup> -, spielte im Verhältnis der Dampfer zu den Motorschiffen keine Rolle mehr. Auch entschied nicht mehr unbedingt der technologische Fortschritt über die Wettbewerbsfähigkeit. Für die Rentabilität der mit Maschinen angetriebenen Schiffe spielten die Weltmarktpreise von Kohle beziehungsweise Öl eine entscheidende Rolle.<sup>91</sup>

---

<sup>87</sup> Detlefsen, Vom Ewer zum Küstenmotorschiff, S.23/24.

<sup>88</sup> Joachim Kaiser, Segler in der Zeitenwende, Norderstedt 1977, S.177; ders., Segler im Gezeitenstrom, Norderstedt 1974, S.135. Zu den verschiedenen Entwicklungsstadien der Motoren: Werner Hinsch, Jakob Kron, Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg, Neumünster 1984, (Führer zu den schleswig-holsteinischen Museen Bd. 3), S.29-31; von einer „*steigenden Motorisierung der Kleinschiffahrt*“ spricht die Industrie- und Handelskammer zu Altona in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1930, Altona 1931, S.82; Herbert Karting, Geschichte der Lühring-Werft in Hammelwarden und die dort gebauten Segler. Band II, Vom Segel zum Motor, Bremen 1993, S.67.

<sup>89</sup> Ebd., S.26.

<sup>90</sup> Strobusch, Deutscher Seeschiffbau, S.8.

<sup>91</sup> Hoykaas, S.142; Arlett, S.169. Dies galt natürlich bereits für die mit Öl befeuerten Dampfschiffe. Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1919, Kiel 1920: „...weil der Mangel an Kohlen schon jetzt in großem Umfang zum Umbau der Schiffe auf Ölführung führt“, S.12.

### *II.3 Wirtschaftliche Lage der Schifffahrt*

Der technische Fortschritt hatte bedeutende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Schifffahrt im Untersuchungszeitraum. Auch in Schleswig-Holstein machte sich sein Einfluß bemerkbar.

Die wirtschaftliche Situation in den sechziger Jahren war durch eine Aufwärtsentwicklung gekennzeichnet, die in der ersten Hälfte des Jahrhunderts ihren Anfang genommen hatte. Der expandierende Welthandel mit seinen internationalen Wirtschaftsbeziehungen führte zu einem erhöhten Angebot an Transportleistungen. Die Öffnung der nun unabhängigen lateinamerikanischen Länder ließ neue Märkte entstehen, und durch die Aufhebung der Navigationsakte 1849,<sup>92</sup> des Sundzolls 1857 und des Stader Zolls an der Elbe 1861 fielen Beschränkungen der Schifffahrt fort. Die allgemeinen Bedingungen waren also günstig, so daß die deutsche Schifffahrt um 1850 herum eine Blütezeit erlebte. Auch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise von 1857 wurden durch die außerordentlich positive weltwirtschaftliche Situation aufgefangen, die prosperierende Schifffahrt in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt. Nach der Herauslösung der Herzogtümer aus dem dänischen Staatsverband als Folge des deutsch-dänischen Krieges 1864 gehörten seit 1867 auch die in Schleswig-Holstein beheimateten Schiffe zur Handelsflotte des Norddeutschen Bundes.<sup>93</sup>

In den sechziger Jahren begann sich allmählich der Übergang von der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt abzuzeichnen. Für große, kapitalkräftige Reedereien, wie sie vor allem in Hamburg und Bremen angesiedelt waren,<sup>94</sup> war dieser Strukturwandel leichter mitzuvollziehen als für kleinere Unternehmen. Aber auch in der Segelschifffahrt machte sich der Konzentrationsprozeß bemerkbar: im härter werdenden Wettbewerb hatten die Großreedereien bessere Chancen, sich zu behaupten.<sup>95</sup> In den traditionellen Seefahrergebieten war man nur selten in der Lage, in Konkurrenz zu den zu maritimen Zentren erwachsenden

---

<sup>92</sup> Navigationsakte waren englische Gesetze, die die nationale Schifffahrt schützen sollten. So durften Waren aus den englischen Kolonien beispielsweise nur auf englischen Schiffen transportiert werden, der Verkehr der englischen Kolonien untereinander sowie die englische Küstenschifffahrt sollten englischen Schiffen vorbehalten bleiben, s. Ernst Schulin, *Handelsstaat England*, Wiesbaden 1969, S.47, S.235-240 und S.260-265.

<sup>93</sup> Hans Schultz-Hansen, *Demokratie oder Nationalismus - Politische Geschichte Schleswig-Holsteins 1830-1918*, in: *Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S. 427-485, S.456-460; Ulrich Welke, *Wie sich die Seefahrt auf dem Festland entwickelte, in: Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee*, hg.v. Heide Gerstenberger und Ulrich Welke, Neumünster 1999, S. 138-159, S.145/146.

<sup>94</sup> Robert Schachner, *Die Störungen des deutschen Wirtschaftslebens während der Jahre 1900 ff*, in: *Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. III*, Leipzig 1903, S.57-96, S.74 und 76.

<sup>95</sup> Schachner, S.78; Hugo Heeckt, *Die verkehrspolitische Lage der schleswig-holsteinischen Häfen zu den nordwesteuropäischen Welthäfen*, Kiel 1947, S.21 und S. 27.

Hansestädten zu treten.<sup>96</sup> Bedingt durch die neue Antriebsart, die eine größere Regelmäßigkeit und damit Berechenbarkeit im Schiffsbetrieb ermöglichte,<sup>97</sup> war in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg eine zunehmende Verlagerung von der Tramp- auf die Linienfahrt zu beobachten.<sup>98</sup> Der technische Fortschritt ließ die Schifffahrt darüber hinaus zu einem arbeitsteiligen Prozeß werden, in dem Schiffer, Reeder und Kaufmann zusammenarbeiteten. Anders gestaltete sich die Situation in der Kleinschifffahrt, in der der Eigner eines Schiffes oft noch alle diese Funktionen in einer Person ausfüllte.<sup>99</sup>

Eine wichtige Zäsur für die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt bedeutete der Erste Weltkrieg. Neben den Kriegsverlusten, die etwa die Hälfte der Tonnage der deutschen Handelsflotte vor dem Krieg ausmachten,<sup>100</sup> wurde die deutsche Schifffahrt durch die im Versailler Vertrag festgeschriebenen und auf Grundlage des *Gesetzes über die Enteignung der Deutschen Handelsflotte* vom August 1919 durchgesetzten Ablieferungsverpflichtungen hart getroffen.<sup>101</sup> Durch sie wurde das Volumen der Handelsflotte von fünf auf eine halbe Million Brutto-Registertonnen reduziert.<sup>102</sup> Schleswig-Holstein mußte darüber hinaus aufgrund des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 10. Februar 1920 Nordschleswig an Dänemark abtreten.<sup>103</sup> Entsprechend schwierig gestaltete sich

---

<sup>96</sup> Jürgen Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität in deutschen Seefahrerregionen vom 17.-19. Jahrhundert. Probleme einer partiellen und abgebrochenen Modernisierung, in: Jürgen Beckmann u.a., Arbeit, Mobilität, Partizipation, Protest. Gesellschaftlicher Wandel in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1986, S.99-158, S.112/113.

<sup>97</sup> Sven Helander, Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft, in: Weltwirtschaftliches Archiv der Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, hg.v. Bernhard Harms, 24 (1926) II, Jena 1926, S.79-120, S.85.

<sup>98</sup> 75% des deutschen Schiffsraums vor dem Krieg waren in der Linienfahrt beschäftigt, Karl Lindemann, Die deutsche Seeschifffahrt im Wandel der Nachkriegsjahre bis 1936, in: Probleme des deutschen Wirtschaftslebens, hg.v. Deutschen Institut für Bankwissenschaft und Bankwesen, Berlin/Leipzig 1937, S.405-420, S.407.

<sup>99</sup> Emil Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Leipzig 1902, S.96-98. Ihre größte Bedeutung behielt die Trampschifffahrt im Ostseeraum, Hugo Heeckt, Wandlungen der Wettbewerbsverhältnisse in der Ostseeschifffahrt (Diss.), Kiel 1939, S.30/31.

<sup>100</sup> Statistik des Deutschen Reichs, hg.v. Statistischen Reichsamt, Bd. 232, Berlin 1926, S.I.2.

<sup>101</sup> Auszuliefern waren Schiffe mit einem Raumgehalt über 1600 Brutto-Registertonnen sowie die Hälfte aller Schiffe mit einem Raumgehalt von 1000-1600 Brutto-Registertonnen, ebd., S.I.4; Reinhart Schmelzkopf, Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939, Bd. 1: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau, Oldenburg/Hamburg 1974, S.18. Lars U. Scholl, Struggling against the Odds: The German Merchant Marine in the Inter War Period, in: Shipping and Trade (1750-1950), hg.v. Lewis R. Fischer und Helge W. Nordvik, Leuven 1990, (Studies in social and economic history, hg.v. Herman an der Wee, Vol. 10), S.91-100, S. 91.

<sup>102</sup> Statistik des Deutschen Reichs Bd. 232, hg.v. Statistischen Reichsamt, Berlin 1926, S.I.4; Götz Albert, Vom Blauen Band zur Grundberührung: Die deutsche Schiffbauindustrie von 1850 bis 1990, in: Vierteljahrsschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 83 (1996), Heft 2, S.155-179, S.162. Klagen über die schlechten wirtschaftlichen Bedingungen auch für die Schifffahrt finden sich in den Handelskammerberichten, siehe beispielsweise Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1921, Kiel 1922, S.2/3, für das Jahr 1922, Kiel 1923, S.1/2, für 1923, Kiel 1924, S.1/2, und für 1926, Kiel 1927, S.5.

<sup>103</sup> Wulf, Revolution, S.522/523; Peter Longerich, Deutschland 1918- 1933. Die Weimarer Republik, Hannover 1995, S.98/99. Klagen darüber, daß Schleswig-Holstein durch die Abtretung in eine „Randlage“ geraten sei,

der Wiederaufbau nach Kriegsende, wenn auch das *Gesetz zur Wiederherstellung der Handelsflotte* von 1917 - noch im selben Jahr versandte der *Kriegsausschuß der deutschen Rhedereien* eine *Anleitung für die Stellung eines Antrags auf Grund des Gesetzes über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte*, die den Reedern helfen sollte, in den Genuß der Beihilfen zu kommen<sup>104</sup> - und der Reedereiabfindungsvertrag von 1921 eine finanzielle Hilfestellung leisteten.<sup>105</sup>

Dennoch sah sich die deutsche Seeschifffahrt mit Bedingungen konfrontiert, die für einen Neustart ungünstig waren. Die schlechte Frachtenlage und das Tonnageüberangebot standen miteinander in einer Wechselwirkung. Die Überkompensierung der Nachfrage nach Schiffsräumen führte darüber hinaus zu einer Verschärfung des Wettbewerbs: um noch Gewinne erzielen und im Konkurrenzkampf bestehen zu können, mußte möglichst leistungsfähige, mit anderen Worten moderne, Tonnage eingesetzt werden. Nicht alle Reedereien konnten sich derartige Investitionen leisten. Vielfach sah man sich gezwungen, Schiffe bis zu einer Besserung der Situation aufzulegen.<sup>106</sup> In den folgenden Jahren gestaltete sich die Situation nicht wesentlich besser: auch die Seeschifffahrt wurde von der Weltwirtschaftskrise erfaßt. Um das Überangebot an Tonnage zu reduzieren, verabschiedete die Regierung ein Programm, das das Abwracken von Schiffen durch „Abwrackprämien“ subventionierte.<sup>107</sup> Nicht immer wurden dadurch die Hoffnungen der Reeder auf Hilfe erfüllt. So telegrafierte beispielsweise der Reederverein Flensburg nach Bekanntwerden des Beschlusses der Regierung an das Reichsverkehrsministerium: *„Reichsabsicht, Trampreedern zu helfen, dankbar empfunden, jedoch ist gewählter Weg für Flensburger Reederei nicht gangbar. Abwrackpläne würden zwar Bankgelder liquid machen, jedoch Existenzvernichtung mancher Reedereien und erhöhte Arbeitslosigkeit der Seeleute bedeuten.“*<sup>108</sup> Das Abwracken älterer Tonnage bleibe ohne den gewünschten Effekt, solange nicht auch andere Länder sich beteiligten.<sup>109</sup>

---

finden sich in zahlreichen Handelskammerberichten, so beispielsweise im Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1930, Flensburg 1931, S.12.

<sup>104</sup> Diese Anleitung informierte über die Bedingungen, die vorliegen mußten, um eine Unterstützung zu erhalten, und listete die Informationen auf, die der Antrag enthalten mußte, um bearbeitet werden zu können., Stadtarchiv Flensburg, III Fa Jost 46, Reedereiabfindungsvertrag. 1917-1922.

<sup>105</sup> Rudolf Krohne, *Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt*, in: *Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft*, hg.v. Bernhard Harms, Bd. 2, Berlin 1928, S.218-249, S.222/223.

<sup>106</sup> Helander, *Tonnageüberfluß*, S.93 und 95/96; Schmelzkopf, S.143; Heeckt, *Wandlungen*, S.49.

<sup>107</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1932, Flensburg 1933, S.4; Schmelzkopf, S.158/159.

<sup>108</sup> Stadtarchiv Flensburg, XII Fa Ree 27, Hilfsaktion für die Reedereien. 1931-1932.

<sup>109</sup> Wirtschaftsbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1932, S.4.; D. Schuhmacher, *Zum Abwrackproblem in der Handelsschifffahrt*, Hansa 16 (1932), S. 561-566, S.564; Schuhmacher, *Prokurist der Flensburger Reederei H. Schuldt*, bestreitet allerdings die Behauptung, durch das Abwracken werde die Arbeitslosigkeit unter den

Um einen ruinösen Preiskampf zu vermeiden, kam es in dieser Zeit zwischen Reedereien, die das gleiche Fahrtgebiet bedienten, zu Absprachen. Während die an solchen Gemeinschaftsdiensten beteiligten Gesellschaften in der Regel selbständige Unternehmen blieben, stellte demgegenüber die Strategie des „Pooling“ eine formellere Form der Kooperation dar. Die engste Art des Unternehmenszusammenschlusses, die Fusion, war bis zur Währungsreform 1923 eher eine Ausnahme gewesen. Unter dem Eindruck der allgemeinen Rationalisierungs- und Konzentrationsbestrebungen innerhalb der deutschen Wirtschaft änderte sich dies. Bereits 1927 verfügten die sieben größten Reedereien über 65% der deutschen Tonnage,<sup>110</sup> an ihrer Spitze HAPAG und NDL. Am Beispiel ihrer Zusammenarbeit wird der Konzentrationsprozeß, der die deutsche Schifffahrt der Zwischenkriegszeit bestimmte, gut sichtbar: 1926 unterzeichneten sie einen Poolvertrag, der aber bald von beiden Parteien unterlaufen wurde. Nach längeren Verhandlungen kam es 1930 zur Hapag-Lloyd-Union, die die führende Stellung beider Unternehmen weiter festigte, bis sie 1935 aufgekündigt wurde.<sup>111</sup>

Neben diesen inneren Zusammenschlüssen kennzeichnete der Wiedereintritt der deutschen Reedereien in die internationalen Schifffahrtkartelle die Nachkriegsjahre.<sup>112</sup>

Mit dem Übergang der Regierungsgewalt auf die Nationalsozialisten wurde auch die Seeschifffahrt mit umfassenden Veränderungen konfrontiert. Wie in anderen Gebieten des öffentlichen Lebens, so erfolgte auch hier eine Gleichschaltung: ab 1934 sahen sich die Reedereien durch den „*Seeschiffsrat*“ repräsentiert, der dem „*Reichsverkehrsrat*“ eingegliedert war. In der Folgezeit wurde die deutsche Seeschifffahrt nicht mehr in erster Linie nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt. Vielmehr hatte sie den Erfordernissen der auf eine zunehmende Aufrüstung ausgerichteten nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik zu gehorchen, wie sie im „*Zweiten Vierjahresplan*“ niedergelegt waren. Auf breite Zustimmung stießen in Schifffahrtskreisen die ab 1933 gewährten „*Reichshilfen für die Seeschifffahrt*“.<sup>113</sup> Nicht zuletzt die Küstenschifffahrt profitierte von den gezielten Maßnahmen der Nationalsozialisten: 1934 legte der Reichsverkehrsrat ein Poolabkommen fest, das der Küstenschifffahrt rentable Beschäftigung sicherte. Darüber hinaus wurde ein

---

Seeleuten vergrößert: die für die Abwrackung in Frage kommende Tonnage entspreche der, die bisher unbeschäftigt still gelegen und ohnehin keine Arbeitsmöglichkeit geboten habe, S.566.

<sup>110</sup> Scholl, S.94; Krohne, S.234-237.

<sup>111</sup> Scholl, S.96/97; Lindemann, S.411; Kunibert Pauly, *Der deutsche Überseeverkehr mit dem Fernen Osten* (Diss.), Jülich 1938, S.71.

<sup>112</sup> Krohne, S.237/238.



Neubauprogramm beschlossen, das zu einer bedeutenden Zunahme der Küstenmotorschiffe und einer Verjüngung der Küstenschiffsflotte führte.<sup>114</sup> Dieses Programm sowie die staatlich gelenkte Wirtschaftspolitik erfuhren in den Berichten der Handelskammern der Region durchweg begeisterte Zustimmung.<sup>115</sup>

#### ***II.4 Die Situation der schleswig-holsteinischen Schifffahrt zu Beginn des Untersuchungszeitraums***

Will man die Ausgangsbedingungen der schleswig-holsteinischen Schifffahrt zu Beginn des Untersuchungszeitraums beurteilen, ist ein Blick auf die Verteilung der Handelsflotten im untersuchten Gebiet und ein Vergleich ihrer Struktur nötig.

Ende 1864 verfügte die gesamte Handelsflotte Schleswig-Holsteins über eine Tragfähigkeit von 51249 Kommerzlasten (KL).<sup>116</sup> Nur etwa 10% ihrer Schiffe erreichten eine Größe von 50 KL und mehr; diesen kam allerdings 60% der Gesamttransportkapazität zu. Den ihrer Zahl nach bedeutendsten Anteil an der Handelsflotte stellten mit 60% kleine Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit 10 KL nicht überschritt. Die restlichen 30% entfielen auf Schiffe, die größenmäßig zwischen diesen beiden Kategorien lagen.<sup>117</sup> Von der Größe der Schiffe hing ihr Einsatzgebiet ab: die kleinsten Schiffe von bis zu 10 KL bestritten den Regionalverkehr und erfüllten die lokalen Transportbedürfnisse. Etwas größere Schiffe pflegten den Warenaustausch mit weiter entfernten Märkten wie beispielsweise Hamburg, Bremen, Kopenhagen und Amsterdam. Schiffe ab ungefähr 30 KL befuhren Nordsee und Ostsee, aber auch das Mittelmeer; teilweise beteiligten sie sich auch an der Übersee-Fahrt.

Bei der Verteilung der Flotten fällt eine Häufung an der Ostküste Schleswigs ins Auge. Von den in dieser Arbeit untersuchten Hafenorten waren in den Tiefwasserhäfen Flensburgs und Apenrades große Flotten beheimatet, die sich vorwiegend aus großen Schiffen zusammensetzten. Sonderburg verfügte über eine etwas kleinere, in der Struktur aber ähnliche Schiffsbestand. Mittelgroße Flotten lagen in Arnis, Kappeln und Hadersleben an Häfen mit geringerer Tiefe. Auch in Eckernförde waren hauptsächlich Schiffe der größten Klasse (ab 50 KL) beheimatet.<sup>118</sup>

---

<sup>113</sup> Schmelzkopf, S.166-169, S.172 und S.180; zu den Reichshilfen s. auch Hansa 29 (1933), S.992.

<sup>114</sup> Wirtschaftsbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1934, Flensburg 1935, S.4 und 7.

<sup>115</sup> Ebd., S.180-182. Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für das Jahr 1933, Altona 1934, S.80, und für das Jahr 1934, Altona 1935, S.12. Wirtschaftsbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1933, S.3; für das Jahr 1938, Flensburg 1939, S.5.

<sup>116</sup> Eine KL entspricht ungefähr zwei RT, die Tragfähigkeit der gesamten schleswig-holsteinischen Flotte betrug also 102498 RT, Umrechnungsschlüssel: Momsen, S.79.

<sup>117</sup> Momsen, S.79.

<sup>118</sup> Ebd., S.80/81.

Die bedeutendste Flotte an der holsteinischen Ostseeküste befand sich in Kiel. In Größe und Struktur war sie der Sonderburgs vergleichbar. Die lediglich mittelgroßen Flotten Neustadts, Heiligenhafens und Fehmarns entsprachen in ihrer Struktur ungefähr denen von Arnis, Kappeln und Hadersleben.<sup>119</sup>

Ein von der Ostseeküste unterschiedliches Bild bot Schleswig-Holsteins Nordsee-Küste. Andere naturgeographische Bedingungen wie der Gezeitenwechsel und das flache Wattenmeer hatten zur Herausbildung einer anderen Flottenstruktur geführt: die Häfen an der Westküste waren - anders als die Ostseehäfen mit ihrem geringen Tidenhub - nicht für den Warenumschlag an Kais geeignet.<sup>120</sup> Es dominierte die Kleinschiffahrt, die durch kleinere Flotten wie beispielsweise in Husum, Wyk oder Tönning bewerkstelligt wurde. Ebenso war eiderabwärts die Lokalschiffahrt vorherrschend, die sich auch hier kleinerer oder höchstens mittelgroßer Fahrzeuge bediente.<sup>121</sup>

Eine weitere Flottenhäufung läßt sich an der Unterelbe feststellen. Die eine der beiden bedeutendsten Unterelbe-Flotten, die in Größe und Struktur in etwa der Flensburgs entsprach, war in Altona beheimatet, die andere in Blankenese. Rechnete man die Tragfähigkeit aller Blankeneser Schiffe zusammen, stellte sie die größte Handelsflotte Schleswig-Holsteins dar. Sie bestand ebenfalls aus großen Schiffen, von denen aber keines die 100 KL überschritt. Über einen mittelgroßen Schiffsbestand verfügten Elmshorn und Glückstadt; die Handelsflotten aller anderen Hafenorte im Unterelbegebiet bestanden aus zahlreichen kleineren Schiffen, deren Gesamttragfähigkeit aber nicht besonders groß war.

Will man, um einen abschließenden Überblick zu erhalten, eine Rangfolge der wichtigsten schleswig-holsteinischen Flotten aufstellen, ergibt sich folgendes Bild: die bedeutendsten Flotten waren in Blankenese und Altona an der Unterelbe beheimatet, hinter ihnen rangierten Flensburg und Apenrade an der schleswigschen Ostseeküste. Mit einigem Abstand folgten Kiel an der holsteinischen und Sonderburg an der schleswigschen Ostseeküste.<sup>122</sup>

Neben der Verteilung und Struktur verdient auch die konjunkturelle Entwicklung der Handelsflotten Beachtung: zwar erreichte die Blüte der Segelschiffahrt in Schleswig-Holstein 1865 ihren Höhepunkt. Auf der anderen Seite aber war bereits seit den sechziger Jahren die Dampfschiffahrt auf dem Vormarsch, wenn sie sich auch erst in den siebziger Jahren endgültig gegen die Segler durchsetzen sollte.<sup>123</sup> Zunächst allerdings profitierten zwischen 1837 und 1865 Apenrade, Sonderburg und Blankenese von der allgemein günstigen

---

<sup>119</sup> Momsen, S.52.

<sup>120</sup> Lorenzen-Schmidt, Zwischen Krise und Boom, S.383.

<sup>121</sup> Momsen, S.82.

<sup>122</sup> Ebd., S.80-82.

<sup>123</sup> Lorenzen-Schmidt, Krise, S.383; Momsen, S. 77 und 91.

wirtschaftlichen Lage. Ebenso expandierten wenig bedeutende Flotten wie Arnis und Kappeln, und auch der Schiffsbestand von Heiligenhafen, Hadersleben oder den Fehmarn-Häfen konnte einen deutlichen Zuwachs verzeichnen. Ähnlich verlief die Entwicklung im Gebiet der Untereider. Die kleineren der Untereider-Hafenorte boten ein anderes Bild: von den in dieser Arbeit untersuchten Hafenorten verbuchte allein Elmshorn einen wesentlichen Zugewinn. Altonas Flotte mußte ebenfalls Einbußen hinnehmen, holte danach aber wieder auf. Die Flotte Flensburgs war bis 1865 im Abstieg begriffen, und auch Kiel und Glückstadt nahmen am Aufschwung nicht teil.<sup>124</sup> Der Anteil der Dampfer an der Entwicklung bis 1865 war zu vernachlässigen. Die schleswig-holsteinische Handelsflotte dieser Zeit bestand so gut wie ausschließlich aus Seglern. 1862 betrug der Anteil der Dampfer an ihrer Gesamttragfähigkeit weniger als ein Prozent. Hinsichtlich des Verkehrs spielten die Dampfer allerdings eine größere Rolle, da schleswig-holsteinische Häfen zu dieser Zeit - unabhängig von der Struktur ihrer eigenen Handelsflotten - von Dampfern angelaufen wurden.<sup>125</sup>

### **III. Ergebnisse des Modernisierungsprozesses in schleswig-holsteinischen Hafenorten**

Will man die Frage beantworten, wie sich der Modernisierungsprozeß auf die schleswig-holsteinische Schifffahrt auswirkte, ist eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Hafenorte notwendig. So muß zwischen der Entwicklung der Handelsflotte eines Hafens und der Entwicklung seines Verkehrs unterschieden werden. Da diese beiden Rubriken nur in wenigen Fällen analoge Entwicklungsverläufe aufweisen, erscheint eine getrennte Untersuchung von Bestand und Verkehr angebracht.

#### ***III.1 Bestand***

##### **III.1.1 Die Entwicklung des Schiffsbestands in den einzelnen Hafenorten**

Um Zusammenhänge und Strukturen aufzeigen zu können, wird darauf verzichtet, jeden Hafenort für sich zu erörtern. Vielmehr bietet sich eine Einteilung in Gruppen mit gleichen oder zumindest ähnlichen Entwicklungsverläufen an. Eine zweifelsfreie Zuordnung ist dabei nicht immer möglich; im Interesse der Interpretierbarkeit mußten einige „Grenzfälle“ in Kauf genommen werden. Als erstes Zwischenergebnis lassen sich fünf Gruppen ausmachen: ein Teil der Häfen hatte einen deutlichen Abstieg, teilweise sogar Niedergang hinzunehmen, da

---

<sup>124</sup>Momsen, S.91-93.

der unausweichliche Strukturwandel nicht rechtzeitig beziehungsweise überhaupt nicht vollzogen wurde. Aus dieser Gruppe fällt ein Hafenort heraus, in dem man gegen Ende des Untersuchungszeitraums verstärkt zur Kleinschiffahrt mit Motorschiffen überging, und dessen Handelsflotte sich - wenn auch auf niedrigem Niveau - stabilisierte. Er wurde daher gesondert erörtert. Eine weitere Gruppe konnte zunächst einen Zuwachs ihrer Schiffsbestände verbuchen, der nicht auf die neue Technik zurückging. Diese Handelsflotten erwiesen sich jedoch auf Dauer als nicht konkurrenzfähig und konnten sich nicht behaupten. Im Gegensatz dazu stehen diejenigen Orte, in denen man vom Modernisierungsprozeß profitierte, weil man sich rechtzeitig auf den Übergang zur Dampfschiffahrt einstellte. Auch in den Häfen der letzten Gruppe hatte man zunächst mit Erfolg auf eine Modernisierung der Flotte gesetzt, mußte im Verlauf des Untersuchungszeitraums aber dennoch einen Bedeutungsverlust hinnehmen.

#### ***III.1.1.1 Abstieg als Folge einer unterbliebenen Umstellung***

Dieser Gruppe gehören die weitaus meisten in dieser Arbeit untersuchten Hafenorte an.

Ein typisches Beispiel für den Verfall einer nahezu ausschließlich aus Seglern bestehenden Flotte stellt die Entwicklung *Friedrichstadts* (Abb. X.1 und X.2) dar. Der Schiffsbestand dieses am Eiderkanal gelegenen Hafens setzte sich, abgesehen von einigen hochseetauglichen Schonern, hauptsächlich aus den für die Region typischen Eiderschniggen zusammen, die in der Eider- und Küstenschiffahrt Einsatz fanden.<sup>126</sup> Betrag der Raumgehalt der Friedrichstädter Flotte zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch knapp 1900 NRT, hatte er sich bereits zehn Jahre später auf ungefähr 1000, nach weiteren zehn Jahren auf nicht einmal 500 NRT verringert. Für das Jahr 1890 wurde im Jahresbericht der Gewerbekammer für Schleswig-Holstein vermerkt, in Friedrichstadt werde keine Reederei von Bedeutung mehr betrieben.<sup>127</sup> 1899 war der Schiffsbestand auf 143 NRT Seglertonnage zusammengeschmolzen. Auf diesem Niveau stagnierte sie, abgesehen von leichten Schwankungen, bis 1924.<sup>128</sup> Ab 1929 waren keine Schiffe mehr in Friedrichstadt beheimatet. Ein Übergang zur Dampfschiffahrt fand während des gesamten Untersuchungszeitraums nicht

---

<sup>125</sup> Momsen, S.93.

<sup>126</sup> Kurt Clausen, Die Reederei Sieh: Eine Friedrichstädter Schiffer- und Reederfamilie, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte 14 (1979), S. 15 und 22-24; Heinrich Kraft, Heinrich Staeglich, Die Eider als Wasserstraße, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.269-290, S.282/283; Hans Szymanski, Deutsche Segelschiffe, Berlin 1934 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin, Historisch-volkswirtschaftliche Reihe Heft 10), S.122.

<sup>127</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für das Jahr 1890, 5.Jg., Kiel 1891, S.209.

statt. Auch für die Jahre 1904, 1909 und 1913 sind lediglich 36 beziehungsweise 39 NRT an Dampfer tonnage verzeichnet, was keinesfalls ausreichte, den Verlust an Seglern auch nur annähernd aufzufangen.

Ein sehr ähnliches Bild bietet der Entwicklungsverlauf des kleinen Eiderhafens *Pahlhude* (Abb. XX.1 und XX.2). Auch hier bestimmten die Eiderschniggen die Struktur der Flotte.<sup>129</sup> Der Schiffsbestand lag 1864 mit 1500 NRT unter dem Friedrichstadts und umfaßte ausschließlich Segelschiffe. Einhergehend mit dem Verlust an Seglertonnage läßt sich ein Bedeutungsabfall beobachten, der anfangs noch schneller als in Friedrichstadt voranschritt: bereits in den ersten fünf Jahren des Untersuchungszeitraums fiel der Schiffsbestand um die Hälfte, um bis 1874 weiter auf ungefähr 400 NRT abzusinken. Nach einer leichten Erholung auf gut 600 NRT 1879 verringerte er sich bis 1904 bis auf etwa 130 NRT. Auf ungefähr diesem Stand hielt er sich bis 1913. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden nicht einmal mehr 100 NRT erreicht, und ab 1929 waren auch in Pahlhude keine Schiffe mehr verzeichnet.

Neben der verpaßten Umstellung auf die Dampfschiffahrt beschleunigte der 1895 dem Verkehr übergebene Nord-Ostsee-Kanal den Niedergang dieser beiden Häfen. Sowohl Friedrichstadt als auch Pahlhude hatten von ihrer Lage an der Eider, die 1784 zum schleswig-holsteinischen Kanal ausgebaut worden war, profitiert.<sup>130</sup> Die neue Wasserstraße bot eine schnellere und bequemere Verbindung zwischen Nordsee und Ostsee als der alte Kanal und führte zu einer Verlagerung der Verkehrsströme. Die Eiderhäfen, die vorher an einer Verkehrsader gelegen hatten, gerieten nun in eine Randlage.<sup>131</sup>

Ähnliche Kurvenverläufe wie Friedrichstadt und Pahlhude zeigen *Elmshorn* (Abb.VIII.1 und VIII.2) und *Kappeln* (Abb. XVI.1 und XVI.2). 1864 konnte Elmshorn, Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts der wichtigste Hafen im Itzehoer Zollamtsbezirk,<sup>132</sup> mit beinahe 3200 NRT eine mehr als doppelt so große Handelsflotte wie der Schleihafen Kappeln vorweisen, dessen Schiffsbestand knapp 1500 NRT betrug. Bis 1894 fiel der Bestand in Elmshorn auf ein mit knapp 600 NRT relativ niedriges Niveau ab und stagnierte nach einer vorübergehenden

---

<sup>128</sup> Die Angaben des Seeschiffsregisters Schleswig verzeichnen für 1924 12 NRT mehr als die Statistik des Deutschen Reichs. Hierbei handelt es sich um ein Segelschiff, das im Seeschiffsregister bis 1926 geführt wird.

<sup>129</sup> Szymanski, *Deutsche Segelschiffe*, S.126.

<sup>130</sup> Zur Geschichte des schleswig-holsteinischen Kanals. Zur Erinnerung an den hundertjährigen Gedenktag der Eröffnung, zusammengestellt im Auftrag der städtischen Behörden der Stadt Rendsburg, Rendsburg 1884, S.2/3.

<sup>131</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, hg.v. Walter Asmus, Andreas Kunz u. Ingwer E. Momsen, Neumünster 1995, S.28 u. 63. Zur Bedeutung des schleswig-holsteinischen Kanals für den Küstenverkehr, aber auch für regelmäßige Verbindungen: Zur Geschichte des Schleswig-holsteinischen Kanals. Zur Erinnerung an den hundertjährigen Gedenktag der Eröffnung. Zusammengestellt im Auftrag der Behörden der Stadt Rendsburg, Rendsburg 1884, S.11.

<sup>132</sup> Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Zwei Tabellen zur Kapazität der Schifffahrt aus schleswig-holsteinischen Elbanliegerhäfen 1867/1868, in: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 1 (1978), S.10 und 11, S.10/11.

Erholung 1899 und 1904 auf Werten um 500 NRT.<sup>133</sup> Immer noch hatten Dampfschiffe keinen Anteil an der Entwicklung. In Kappeln versuchte man dem Niedergang entgegenzutreten: 1879 verzeichnet die Statistik einen Dampfschiffsbestand von 89, im folgenden Vergleichsjahr von 166 NRT. Der Abwärtstrend wurde dadurch jedoch nicht aufgehalten. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs sank darüber hinaus die Dampfertonnage kontinuierlich auf nur noch 27 NRT im Jahr 1913. 1919 erreichten die Flotten beider Orte einen Tiefstand.<sup>134</sup> Anders als in den beiden Eiderhäfen ist hier jedoch gegen Ende des Untersuchungszeitraums eine leichte Erholung zu beobachten,<sup>135</sup> die nicht zuletzt auf die neuen Schiffstypen zurückging. Auch diese konnte allerdings den Verfall der Seglertonnage nicht ausgleichen: sowohl in Elmshorn als auch in Kappeln lag der Bestand 1939 weit unter dem Niveau von 1864. In beiden Orten erfolgte die Umstellung auf die neuen Schiffstypen zu spät und in einer zu geringen Größenordnung, so daß keine der beiden Flotten als auf Dauer konkurrenzfähig bezeichnet werden kann. In Elmshorn wie in Kappeln profitierte man allerdings vom neuartigen Motorantrieb für kleinere Segelschiffe: bei den Seglern, die ab 1918 im Seeschiffsregister eingetragen wurden, handelt es sich in beiden Orten fast durchweg um Motorsegler.

Für Kappeln lassen sich Gründe für die unterbliebene Modernisierung feststellen: für die Stadt wirkte sich die Herauslösung der Herzogtümer aus dem dänischen Staatsverband 1864 verhängnisvoll aus. Die bisherigen Märkte hauptsächlich für Schlachtereiprodukte aus den Schleiornten brachen weg, andere Absatzgebiete ließen sich, weil das Hinterland fehlte, nicht finden. Kappeln ging damit seine Haupteinnahmequelle verloren. Kapital, das für die

---

<sup>133</sup> Rätsel gab die Tatsache auf, daß sowohl im Seeschiffsregister Itzehoe als auch im Seeschiffsregister Altona Elmshorner Schiffe eingetragen waren. Ab 1924 weisen die Zahlen beider Register eine relative Übereinstimmung auf, so daß an eine parallele Eintragung von Schiffen gedacht werden kann. In keinem der beiden Register fand sich allerdings ein derartiger Hinweis. Ab 1937 wurden alle Elmshorner Schiffe, die in Altona verzeichnet waren, ins Itzehoer Seeschiffsregister übertragen.

<sup>134</sup> Das Seeschiffsregister Itzehoe verzeichnet einen Segler mit 44 NRT. Da dieser Wert im Vergleich zu den Werten von 1913 und 1924 sehr niedrig erscheint und die Elmshorner Handelsflotte, da sie aus kleinen Segelschiffen bestand, zumindest keinen Ablieferungsverpflichtungen unterworfen war, wurde der Wert des Seeschiffsregisters Altona in das Diagramm aufgenommen. Dort ist, wie in Itzehoe, ein Segler mit 44 NRT verzeichnet, darüber hinaus neun weitere kleine Segler mit einem Raumgehalt zwischen 26 und 57 NRT.

<sup>135</sup> Der Wert für 1924, den die Statistik des Deutschen Reichs angibt, liegt um 47 NRT über dem, der dem Seeschiffsregister Itzehoe entnommen ist. Dieses führt für 1924 sieben Kleinsegler mit einem Raumgehalt unter 100, einen mit 110 NRT auf, das Seeschiffsregister Altona neun Segler unter 100 NRT. Für 1929 verzeichnen Handbuch für die deutsche Handelsmarine, Seeschiffsregister Itzehoe und Seeschiffsregister Altona übereinstimmend zwei Leichter mit 137 NRT. Alle drei Quellen führen darüber hinaus einen Segler mit 32 NRT auf, das Handbuch außerdem einen weiteren mit 24 NRT, das Seeschiffsregister Altona einen Segler mit 26 NRT und das Seeschiffsregister Itzehoe einen mit 17 NRT. Für 1934 verzeichnet das Handbuch einen Segler mit 32 und einen weiteren mit 17 NRT, ebenso wie das Seeschiffsregister Itzehoe und Altona, die darüber hinaus aber noch einen Segler mit 0,6 (= 1) NRT führen. Übereinstimmend geben alle drei Quellen zwei Motorschiffe mit je 94 NRT an. Für 1939 sind drei Motorschiffe à 94 NRT sowie sieben Segelschiffe registriert, von denen nur eines (32 NRT) über keinen Motor verfügte. Lediglich eines dieser Schiffe wies mit 113 NRT einen Raumgehalt von über 100 NRT auf.

Umstellung erforderlich gewesen wäre, stand daher nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. In den siebziger und achtziger Jahren unternahmen Kappeler Schiffe zwar noch Fahrten in Nord- und Ostsee, größere sogar nach Spanien und an die südamerikanische Ostküste. In den achtziger Jahren fand aber auch dies ein Ende.<sup>136</sup>

Bis zum Ersten Weltkrieg schien auch die Entwicklung in *Hadersleben* (Abb. XII. und XII.2) ein typisches Beispiel für den Verfall einer fast reinen Seglerflotte darzustellen. Verfügte der Ort an der nordschleswigschen Ostseeküste 1864 noch mit knapp 1600 NRT über eine mittelgroße Flotte, war bis 1879 der Bestand auf unter 500 NRT gefallen, um bis 1894 weiter auf ungefähr 200 NRT abzusinken.<sup>137</sup> Zwar wurde 1894 das Haderslebener Hinterland durch ein Kreisbahnnetz erschlossen.<sup>138</sup> Offensichtlich gingen davon aber keine Impulse für die Reederei der Stadt aus, denn in den Jahren 1899 bis 1913 bewegte sich der Schiffsbestand bei Werten zwischen etwa 250 und gut 400 NRT. Überraschend erscheint demgegenüber der geradezu dramatische Zuwachs an Tonnage im Vergleichsjahr 1919, an dem darüber hinaus Dampfschiffe einen großen Anteil hatten. Für 1913 weist das Schiffsregister lediglich 19 NRT an Dampfer-Tonnage in Hadersleben aus, und auch bis 1918 waren nur zwei Dampfer mit 19 beziehungsweise 134 NRT dort beheimatet. Ab 1918 sind jedoch ein großes Dampfschiff mit 2673 und ein kleineres mit 934 NRT registriert, 1919 kamen zwei Dampfschiffe mit 1224 beziehungsweise 968 NRT hinzu. Diese mußten allerdings bereits im folgenden Jahr als Wiedergutmachung an die Alliierten abgegeben werden. Auch bei den Seglern fällt die große Zahl der 1918, vor allem aber der 1919 aufgenommenen Schiffe ins Auge. So beträgt der Anteil der vor 1918 eingetragenen Fahrzeuge am Seglerbestand von 1919 gerade einmal 372 NRT. Bei ihnen handelt es sich ausschließlich um kleine Schiffe mit einem Raumgehalt von 20 bis 65 NRT. Der hohe, für 1919 angegebene Wert läßt sich dagegen hauptsächlich zurückführen auf zwei große Segler mit knapp 1600 beziehungsweise 1700 NRT. Daneben ist eine Vielzahl kleinerer Schiffe mit einem Raumgehalt zwischen etwa 50 und 130 NRT

---

<sup>136</sup>Jacob Nagel, Kappeln, in: *Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, hg.v. der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.77-88, S.82; ders., Kurzer Gang durch die Geschichte der Stadt Kappeln, in: *Jahrbuch des Angler Heimatvereins*, 30 (1966), S.126-137, S.135; Hans-Friedrich Schütt, Überblick über die wirtschaftlichen und politischen Bedingungen der schleswig-holsteinischen Schiffahrt, ebd., S.11-48, S.40.

<sup>137</sup>Für 1890 ist im Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein vermerkt: „*Die dort noch betriebene Küstenschiffahrt nimmt immer mehr ab und wird von Jahr zu Jahr geringer*“, S.209; ähnliche Aussagen finden sich in den Jahresberichten für 1886, Kiel 1887, S.148, und für 1888, Kiel 1889, S.178.

<sup>138</sup>Hans-Friedrich Schütt, Hadersleben, in: *Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, hg.v. der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.189-198, S.196.

aufgeführt.<sup>139</sup> Eine Motorisierung der Klein- und Küstensegler läßt sich für Hadersleben nicht beobachten: keines der ab 1918 verzeichneten Segelschiffe verfügt über einen Motor.

Eine Einordnung Haderslebens in die Gruppe derjenigen Orte, deren Flotte dem Modernisierungsprozeß zum Opfer fiel, scheint trotz des Anstiegs im Vergleichsjahr 1919 gerechtfertigt, wenn man bedenkt, daß der Großteil dieser Schiffe bis zu dieser Zeit nicht zum Haderslebener Bestand gehört hatte, daß demnach also keine Modernisierung von Strukturen, sondern ein massenhaftes Umschreiben von Fahrzeugen stattgefunden hat. Möglicherweise ist diese Welle der plötzlichen Registrierungen in Hadersleben zurückzuführen auf die Furcht vor den Ansprüchen der Alliierten auf Auslieferung deutscher Schiffe, die im Versailler Vertrag festgeschrieben worden waren. Versuchte man, bevorstehenden Auslieferungen zu entgehen oder diese zu verzögern, indem man - vor allem die größeren - Schiffe in Hadersleben einschrieb, das in der nördlichen Abstimmungszone lag und über dessen staatliche Zugehörigkeit 1919 noch nicht abschließend entschieden war? Diese Vermutung bestätigt Ernst Hieke: in der Frage der Abstimmungen über die Gebietsabtretungen habe die dänische Seite gezielt die Frage des Reedereieigentums aufgegriffen und in Aussicht gestellt, bei einem Übergang Nordschleswigs an Dänemark die Beschlagnahmungen rückgängig zu machen.<sup>140</sup>

Nahezu parallele Kurven weisen auf den ersten Blick *Arnis* (Abb.III.1 und III.2), *Delve* (Abb. VI.1 und VI.2) und *Eckernförde* (Abb. VII.1 und VII.2) auf. Zwar ergeben sich bei näherem Hinsehen einige Unterschiede, dennoch rechtfertigen die Übereinstimmungen eine gemeinsame Erörterung. Bei allen drei Flotten handelt es sich um reine Seglerflotten, die in den ersten Vergleichsjahren des Untersuchungszeitraums noch Zunahmen verzeichnen konnten. Von diesen drei Orten verfügte 1864 der Schleihafen Arnis mit 1400 NRT über den größten Schiffsbestand, der bis 1869 bis auf knapp 2000 NRT anstieg. In Eckernförde, ebenfalls an der schleswigschen Ostseeküste gelegen, und im kleinen Eiderhafen Delve waren 1864 beziehungsweise 1869 (für Delve liegen keine Angaben für 1864 vor) eher unbedeutende Flotten mit einem Raumgehalt von circa 500 NRT beheimatet. Während Eckernförde seinen Bestand bis 1874 auf etwa 1000 NRT verdoppeln konnte, überstieg die in Delve verzeichnete Tonnage nie die 660 NRT, die 1879 zu verbuchen waren; zur hier festgestellten Vergrößerung der Eckernförder Handelsflotte hat unter anderem die Indienstellung von zwei Segelschiffen durch eine Eckernförder Salzsiederei beigetragen, die

---

<sup>139</sup> Darüber hinaus führt das Schiffsregister weitere Schiffe auf, die 1918 und 1919 registriert, im Verlauf des Jahres 1919 aber bereits wieder gelöscht wurden und daher keinen Eingang in die Erfassung für das Vergleichsjahr 1919 fanden. Es handelt sich hierbei um zwei kleine Segler mit 63 beziehungsweise 87 NRT, einen größeren mit 1180 und einen etwas kleineren mit 648 NRT, sowie um fünf Dampfschiffe von knapp 1400 bis gut 1700 NRT Raumgehalt (1357, 1560, 1693, 1703 und 1738 NRT).

<sup>140</sup> Ernst Hieke, Die Reederei M. Jebsen AG, Apenrade, Hamburg 1953, S.137/138.



den direkten Import von Salzsteinen aus Liverpool vermittelten. Die neue Bahnverbindung 1881 Kiel-Flensburg ermöglichte es jedoch, den Rohstoff aus seinen deutschen Abbaugebieten wesentlich billiger heranzutransportieren als aus England. Die beiden Segler wurden also wieder verkauft.<sup>141</sup>

Nachdem ihre Handelsflotten ihren größten Bestand in den ersten vier Vergleichsjahren des Untersuchungszeitraums erreicht hatten, ist bis zum Ersten Weltkrieg in allen drei Häfen ein kontinuierlicher, mehr oder weniger steiler Abfall des Schiffsbestands zu beobachten. Die Handelsflotte Eckernfördes, die 1894 bereits auf Null reduziert gewesen war, erholte sich auch bis 1939 nicht mehr von dem Bedeutungsverlust. Lediglich einige NRT an Segler- und, nach dem Ersten Weltkrieg, an Motortonnage sind verzeichnet. Für Delve liegen 1909 zum letzten Mal Nachrichten vor. In Arnis schien 1913 die Reederei gleichfalls zum Erliegen gekommen zu sein. Auch eine leichte Erholung auf 250 NRT im Jahr 1924 leitete keine Umkehr der Entwicklung ein. Festzuhalten bleibt, daß keiner dieser drei Orte eine Umstellung seiner Flotte auf die Dampfschiffahrt vollzog. Auch Motorschiffe sind nicht verzeichnet. Eine gewisse Rolle spielte der Motor allerdings als Antrieb für kleinere Segler: so waren in Eckernförde, anders als in Arnis und Delve, vor allem gegen Ende des Untersuchungszeitraums mehr Motor- als konventionelle Segler registriert.

Die Rahmenbedingungen in Arnis ähnelten denjenigen, die in Kappeln herrschten: auch Arnis hatte mit dem Wegfall der dänischen Märkte seine wichtigsten Absatzgebiete verloren. Die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895, die den Weg zum Hamburger Handelsgebiet öffnete, kam zu spät, um den Niedergang aufzuhalten.<sup>142</sup> Für Delve, wie schon für Friedrichstadt und Pahlhude, bedeutete die neue Wasserstraße eine Verschärfung der Situation. Die Isolation der Eiderhäfen, die sie mit sich brachte, schlug sich auch in der Entwicklung der Delver Flotte nieder.

Besonders augenfällig ist der Bedeutungsverlust *Blankeneses* (Abb. IV.1 und IV.2), dessen Entwicklung einer ähnlichen Kurve folgt wie in Arnis, Delve und Eckernförde, und das zu Beginn des Untersuchungszeitraums über die tonnagemäßig größte Flotte Schleswig-Holsteins verfügte.<sup>143</sup> Die Blankeneser Schiffe hatten ein weites Einsatzgebiet. Sie waren vor allem in der Südamerika-, besonders in der Brasilienfahrt tätig, da diese Gebiete für den

---

<sup>141</sup>Klaus Nernheim, *Gewerbe, Handel, Industrie*, in: *Heimatbuch des Kreises Eckernförde*, hg.v. Klaus Jöns, Eckernförde 1967, S.180-216, S. 186. Nernheim verweist hier auf Staßfurt im Harzvorland.

<sup>142</sup>Walter Luth, *300 Jahre Geschichte der Stadt Arnis*, in: *Schleswig-Holstein 7* (1967), S.171-174, S.173; ders., *Arnis und Maasholm*, in: *Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, hg.v.d.Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.67-76, S.73; Georg Thomsen, *Aus der Geschichte der Stadt Arnis*, in: *Jahrbuch des Heimatbundes Angeln*, 6 (1935), S.5-32, S.28 und 31.

Hamburger Handel, für den die Blankeneser Schiffe hauptsächlich fuhren, von großer Bedeutung waren. Auch was ihre Konstruktionsweise betrifft, brachten die Schiffe der Blankeneser Handelsflotte die richtigen Voraussetzungen für die Fahrt in diesen Gewässern mit: die relativ kleinen Blankeneser Schoner waren wendig genug, die Barren, die den Hafeneinfahrten vorgelagert waren, passieren zu können. Sie liefen alle Häfen an der Ostküste Südamerikas an und luden beispielsweise in La Plata Salpeter. Bot sich dort keine lohnende Ladung, fuhren sie um Kap Horn an die Westküste, nach Valparaiso und Valdivia, und nahmen Kupfererz und Salpeter an Bord. Darüber hinaus transportierten sie Wolle, Häute, Kaffee und Stückgut.<sup>144</sup> Auch liefen sie die Westindischen Inseln, Mittelamerika und Mexiko an. An der Westküste Amerikas, in Valparaiso und Valdivia, luden sie Salpeter und Kupfererz. Von den Chincha-Inseln holten sie Guano, aus Kalifornien Blauholz, Chinarinde und Häute. Ab den siebziger Jahren beteiligten sich Blankeneser Schiffe auch an der Afrika- und Südseefahrt und der Fahrt nach Australien.<sup>145</sup> Ein wichtiges Tätigkeitsfeld war auch die Ostasienfahrt: die Schiffe transportierten Ladung dorthin und fuhren dann in Charterfahrt.<sup>146</sup> Nur selten liefen Blankeneser Schiffe die USA an, da sie hier der übermächtigen Konkurrenz der großen hanseatischen, englischen oder amerikanischen Reedereien gegenüber chancenlos waren.<sup>147</sup> In einer ähnlichen Situation befanden sie sich im Hinblick auf die europäische Fahrt.<sup>148</sup> In ihrer Blütezeit war die Blankeneser Handelsflotte weltweit auf fast allen wichtigen Handelsrouten präsent. Für das Vergleichsjahr 1874 verzeichnet die Statistik mit 19 300 NRT den höchsten Tonnagebestand. Timmermann bestätigt dies: 1876 habe die Blankeneser Schifffahrt ihren Höhepunkt erreicht, der gleichzeitig der Wendepunkt in der Entwicklung gewesen sei.<sup>149</sup> Bis 1884 war die Seglertonnage des Ortes um etwa 2800 NRT zurückgegangen. In den folgenden Jahren beschleunigte sich der Verfall der Blankeneser Handelsflotte. Zwar hatte man mittlerweile Handlungsbedarf gesehen und versucht, durch die Gründung einer Dampfschiffsreederei 1884 den Anschluß an den schnell fortschreitenden Modernisierungsprozeß zu finden. Auf Dauer aber konnten sich die ausschließlich in der chinesischen Küstenfahrt tätigen Dampfer nicht gegen die japanische und die Konkurrenz der Großreedereien durchsetzen. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs setzte der Blankeneser Dampfschifffahrt ein Ende: der letzte verbliebene Dampfer wurde im Hafen von Bangkok

---

<sup>143</sup> Scholz, S.24; Friedrich Hoffmann, Von der alten schleswig-holsteinischen Schifffahrt, in: Heimat Nr. 8 (1954), S.291-293, S.291.

<sup>144</sup> Wilhelm Timmermann, Die Blankeneser Schifffahrt. Entwicklung, Blüte, Niedergang, Blankenese 1925, S.32/33; Jürgen Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt 1785-1935, Hamburg 1968, S.21.

<sup>145</sup> W. Timmermann, S.35.

<sup>146</sup> Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt, S.22.

<sup>147</sup> Ebd., S.24/25; W. Timmermann, S.32 und 38.

<sup>148</sup> Ebd., S.38/39.

interniert und 1917 beschlagnahmt.<sup>150</sup> Auch für die Blankeneser Segelschiffahrt war die Zeit abgelaufen: 1919, unmittelbar nach dem Krieg, waren ganze fünf Segelschiffe registriert, von denen nur eins einen Raumgehalt von mehr als 100 NRT hatte.<sup>151</sup> Für 1924 geben die Quellen 305 NRT an Seglertonnage an, einen Bestand also, der nicht einmal das ohnehin niedrige Niveau der 1913 verzeichneten Segler erreicht.<sup>152</sup> Fünf Jahre später waren in Blankenese, abgesehen von einem Schlepp- und Bergungsdampfer, nur noch Fischereifahrzeuge beheimatet.<sup>153</sup> Bezogen auf den gesamten Untersuchungszeitraum läßt sich an den Zahlen erkennen, daß zu keiner Zeit der Verlust an Seglertonnage durch die Dampfschiffe aufgefangen wurde. Auch der höchste Tonnagebestand der Dampfer 1904 liegt weit unter dem Wert der Segler zu ihrer Blütezeit.

Der Niedergang der Blankeneser Flotte ist vor allem auf die Konkurrenz der Dampfschiffahrt zurückzuführen. Sie hatte sich frühzeitig in der europäischen Schiffahrt bemerkbar gemacht, die ideale Voraussetzungen für den Einsatz von Dampfschiffen bot.<sup>154</sup> Aber auch in der Überseefahrt wuchs die Konkurrenz. In den neunziger Jahren brach das bisher gewinnbringendste Einsatzgebiet der Blankeneser Flotte, die Brasilien- und Ostindienfahrt, weg. Der Schwerpunkt verlagerte sich auf die Westküstenfahrt, in der die letzten Blankeneser Segelschiffsreeder ihre großen, teilweise aus Eisen gebauten Vollschiffe und Barken beschäftigten.<sup>155</sup> Auch die Salpeterfahrt, die noch am längsten guten Verdienst geboten hatte, wurde in den achtziger Jahren immer mehr von der Dampfschiffahrt übernommen. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts hielt sich die Fahrt nach Afrika, Australien und in die Südsee: die Segler wichen auf solche Routen aus, auf denen Ladung transportiert wurde, bei der es auf Schnelligkeit nicht ankam. Die Ostasienfahrt und damit auch die chinesische Küstenfahrt, in der viele Blankeneser Schiffe beschäftigt waren, bekam ebenfalls den Vormarsch der

---

<sup>149</sup> W. Timmermann, S.41; Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität, S.117.

<sup>150</sup> W. Timmermann, S.45; Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schiffahrt, S.24 und 28.

<sup>151</sup> Im Seeschiffsregister Altona ist ein Segler mit 137 NRT sowie vier weitere mit einem Raumgehalt von unter 20 NRT verzeichnet.

<sup>152</sup> Abweichend sind im Seeschiffsregister Altona für 1924 vier Segler unter 20 NRT und einer unter 10 NRT aufgeführt. An Dampfschiffen ist ein Fahrzeug mit 10 NRT registriert sowie zwei weitere mit 17 und 27 NRT, die als Kutter bezeichnet sind. Da dieser Schiffstyp auf eine Verwendung in der Fischerei schließen läßt, fanden sie keine Aufnahme.

<sup>153</sup> Abweichend das Seeschiffsregister Altona, das für 1929 noch einen Segler mit 13 NRT aufführt. Das Handbuch für die deutsche Handelsmarine und das Seeschiffsregister Altona verzeichnen übereinstimmend einen Schlepp- und Bergungsdampfer mit 84 NRT. Während dieser aber im Handbuch Blankenese zugeordnet wird, sind im Seeschiffsregister sowohl Blankenese als auch Altona angegeben. Auch für 1934 macht das Seeschiffsregister abweichende Angaben: so sind zwei Segler mit 13 beziehungsweise 42 NRT registriert.

<sup>154</sup> W. Timmermann, S.38/39.

<sup>155</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für das Jahr 1887, Kiel 1888, S.159.

Dampfschiffe zu spüren. Durch den scharfen Konkurrenzkampf sanken die Charraten, so daß sich die Küstenfahrt schließlich kaum noch lohnte.<sup>156</sup>

Eine Kurve, die bis zum Ersten Weltkrieg einige Übereinstimmung mit der Blankeneses aufweist, läßt sich für *Burg auf Fehmarn* (Abb. V.1 und V.2) und den holsteinischen Hafen *Neustadt* (Abb. XIX.1 und XIX.2) feststellen. Unter dem Vorbehalt, daß für Burg keine Zahlen für 1864 vorliegen, bezeichnet 1869 das Vergleichsjahr, in dem die Reederei in beiden Orten ihr höchstes Niveau erreichte. Von dieser Zeit an fiel ihr Bestand bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs.<sup>157</sup> In Burg, dessen Handelsflotte mit knapp 1800 NRT zu Beginn des Untersuchungszeitraums ungefähr ein Neuntel des Bestands von Blankenese ausmachte, gelang es ebenso wenig wie dort, den Verfall der Seglertonnage durch den Übergang auf die Dampfschiffahrt aufzuhalten. Gleiches läßt sich über die Flotte Neustadts sagen, die 1864 mit einem Bestand von 1100 NRT in der Gruppe der kleinen bis mittelgroßen Flotten Schleswig-Holsteins anzusiedeln ist: die bis 1913 in Neustadt beheimatete Dampfertonnage betrug 1864 lediglich 54 NRT beziehungsweise 23 NRT im Jahr 1904. Ähnlich wie in Kappeln und Elmshorn ist jedoch in Burg und Neustadt nach dem Ersten Weltkrieg eine leichte Erholung zu beobachten, an der allerdings die Segler, ab der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre zunehmend als Motorsegler, den entscheidenden Anteil hatten. Bis zum Ende des Untersuchungszeitraums hatte sie bereits wieder an Kraft verloren. Beide Flotten konnten 1939 aufgrund ihrer Struktur und ihrer geringen Größe nicht mehr als konkurrenzfähig bezeichnet werden.<sup>158</sup>

Keine dauerhafte Bedeutung erlangte die Dampfschiffahrt in *Heiligenhafen* (Abb.XIV.1 und XIV.2), *Husum* (Abb. XV.1 und XV.2) und *Neumühlen* (Abb.XVIII.1 und XVIII.2). Bis 1884 zeigen diese Orte eine Gemeinsamkeit im Verlauf ihrer Kurven: in allen drei Häfen verzeichnet die Statistik für dieses Vergleichsjahr einen merklichen Anstieg des Bestands, an dem die Dampfschiffe maßgeblichen Anteil hatten. Bereits 1889 machte sich jedoch ein Rückgang der Tonnage bemerkbar. Neben diesen Übereinstimmungen weisen die

---

<sup>156</sup> W.Timmermann, S.37/38; Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt, S.24 und 28.

<sup>157</sup> Zum Bedeutungsverlust der Neustädter Flotte: Johann Hugo Koch, Hafenverkehr, Schiffsbau und Packhäuser in Neustadt, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein 9 (1965), S.123-145, S.131.

<sup>158</sup> Für Burg geben Handbuch für die deutsche Handelsmarine und Seeschiffsregister für das Vergleichsjahr 1929 von Kunz abweichende Werte an: bei den im Handbuch und im Seeschiffsregister verzeichneten Schiffen handelt es sich um einen Dampfer mit 69,3 NRT (nicht aufgenommen wurde ein Fischdampfer mit 77, 2 NRT) sowie um zwei Segler mit 18,8 und 31,5 NRT. Für Neustadt liegen für 1924 für die Segler voneinander abweichende Werte vor. Das Seeschiffsregister verzeichnet unter dieser Rubrik einen Segler mit 17 NRT. Auch wenn man die Angaben des Handbuchs und des Seeschiffsregisters als zu niedrig annimmt, daher auch die Werte der folgenden Vergleichsjahre auf zu niedrigem Niveau lägen und eher in der Größenordnung der Zahlen von 1929 (Burg) bzw. 1924 (Neustadt) anzusiedeln wären, führte die Analyse der Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg zu keinem anderen Ergebnis.

Handelsflotten allerdings durchaus Unterschiede in ihrer Größe und Struktur sowie in ihrer weiteren Entwicklung auf.

Ein wichtiges Einsatzgebiet der mit 350 NRT im Jahr 1864 recht kleinen Husumer Handelsflotte stellte der Export von Weidemastvieh mittels Dampfschiffen nach England dar, der durch die gute Verkehrsanbindung - Husum lag an der 1854 eröffneten Bahnlinie Flensburg-Tönning - begünstigt wurde. Größtenteils lief der Viehumschlag über Tönning, aber auch Husum hatte in bescheidenerem Umfang am Exportgeschäft teil.<sup>159</sup> Bis 1884 erreichte der Dampferbestand in Husum eine Höhe von 388 NRT. Dieser Wert konnte noch im nächsten Vergleichsjahr gehalten werden, bereits für 1894 aber war kein Dampfschiff mehr in Husum registriert. 75 NRT an Dampfer tonnage, die 1909 aufgeführt sind, sind bereits 1913 wieder aus der Statistik verschwunden. Mit einiger Sicherheit stehen diese Zahlen in Zusammenhang mit der Entwicklung der Viehausfuhr nach England, die 1889 ausgesetzt wurde, da Fälle von Maul- und Klauenseuche aufgetreten waren.<sup>160</sup> Die Chinafahrt, zu der anderenorts Dampfschiffe übergingen, wenn die europäische Trampfahrt keine ausreichenden Gewinne mehr abwarf, scheint für Husum keine bedeutende Rolle gespielt zu haben: die Handelskammer berichtet für diese Zeit lediglich von einem Schiff, das in Ostasien Beschäftigung gefunden habe.<sup>161</sup> Auch nach dem Ersten Weltkrieg konnte sich die Dampfschiffahrt in Husum nicht mehr durchsetzen. Ein nicht viel hoffnungsvolleres Bild boten die dort beheimateten Segler: mit Ausnahme des Jahres 1904, als mit 919 NRT der höchste Segler- sowie gleichzeitig der höchste Gesamtbestand Husums während des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht wurde, schwankte die Seglertonnage bis 1913 zwischen knapp 200 und 350 NRT. Die leichte Erholung der Husumer Reederei, die nach dem Krieg zu beobachten ist, ist zwar hauptsächlich auf einen vorübergehenden Zuwachs an Seglertonnage zurückzuführen, an dem seit Ende der zwanziger Jahre auch Motorsegler einen Anteil hatten.<sup>162</sup> Auch dies konnte aber keinen Aufschwung der Husumer Flotte begründen, so daß

---

<sup>159</sup> Brar V. Riewerts, Husum, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S. 251-268, S.261; Gert Uwe Detlefsen, Häfen. Werften. Schiffe. Chronik der Schiffahrt an der Westküste Schleswig-Holsteins, St. Peter-Ording 1987, S.98.

<sup>160</sup> Riewerts, Husum, S.261; 1893 berichtet *Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein: „Zur Reederei von Husum gehören außer einigen kleinen Wattenfahrzeugen nur noch zwei Seeschiffe, welche den Kohlenverkehr von England her vermitteln, die aber niemals in den Husumer Hafen kommen.“* Außerdem sei noch ein Dampfer vorhanden., *Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein*, Sonderdruck der Zeitschrift für Bauwesen 1893, S.7.

<sup>161</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1889, Flensburg 1890, S.8.

<sup>162</sup> für 1929 verzeichnet das Seeschiffsregister Schleswig 19 NRT an Seglertonnage weniger als das Handbuch für die deutsche Handelsmarine. Hierbei handelt es sich um einen kleinen Segler. Für 1934 beträgt die Abweichung der Angaben 21 NRT. Dies betrifft ebenfalls ein kleines Segelschiff.

schließlich gegen Ende des Untersuchungszeitraums überwiegend Fischereifahrzeuge in Husum beheimatet waren.<sup>163</sup>

In Neumühlen, das in unmittelbarer Nachbarschaft des Kieler Hafens lag und dessen Schiffsbestand 1869 mit lediglich 83 NRT kaum der Erwähnung wert war (Daten für 1864 liegen nicht vor), fiel der Zuwachs an Dampfern sehr viel extremer aus als in Husum. Bis 1884 war die Dampfer-tonnage auf mehr als das Zehnfache des Werts von 1874 (damals waren 574 NRT verzeichnet) angewachsen. Eine Erklärung für diesen plötzlichen Anstieg findet sich im Jahresbericht der Kieler Handelskammer für 1884: *“Ende Februar 1884 hat die Firma Lange Gebrüder in Neumühlen bei Kiel eine regelmäßige monatliche Dampfschiffsverbindung zwischen Hamburg und Antwerpen einerseits, Konstantinopel, Batum, Nicolajef und Odessa andererseits eröffnet. In diese Linie sind die erstklassigen Dampfer „Bahrenfeld“, „Mexiko“ und „Reinbek“ eingestellt.“*<sup>164</sup> Vorher hatte man anscheinend auf auswärtige Tonnage zurückgreifen müssen, um das Bedürfnis nach Transportleistungen zu befriedigen. So ist im Jahresbericht der Handelskammer Flensburg für 1876 zu lesen: *„Der Schraubendampfer „Fortuna“, Eigentum der Dampfschiffsrhederei „Baltic“, [fuhr, d. Verf.] für die zweite Hälfte des Jahres [...] ausschließlich für Rechnung der Herren Lange, Gebrüder, in Neumühlen.“*<sup>165</sup> Bis zum nächsten Vergleichsjahr, 1889, war der Dampferbestand jedoch wieder auf unbedeutende 51 NRT zusammenschmolzen. Eine Erklärung findet sich wiederum in den Jahresberichten der Kieler Handelskammer: Die Erwartungen, die man in die neue Dampferlinie gesetzt habe, hätten sich nicht erfüllt, die Ladungen sich *„ausschließlich auf Kleinigkeiten“* beschränkt.<sup>166</sup> Daher seien die drei Dampfer dieser Linie 1886 an eine Hamburger Reederei verkauft worden.<sup>167</sup> Der Heimathafen sechs weiterer Dampfschiffe wurde 1888 nach Kiel verlegt.<sup>168</sup> Einigen, wenn auch geringeren, Schwankungen unterlag der Seglerbestand: bis 1913 bewegte er sich zwischen unter 100 und gut 600 NRT; nach dem Krieg stieg er auf Werte von knapp 900 NRT. Bei diesen Schiffen handelte es sich aber mit Ausnahme eines Seglers, der mit 24 NRT Raumgehalt in die Werte von 1919 und 1924 eingeht, um hauptsächlich im Gebiet des Kieler Hafens eingesetzte

---

<sup>163</sup> Heinz Siebel-Mogk, Der Husumer Hafen einst und heute, in: Heimat 7 (1957), S.169-172, S.172.

<sup>164</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1884, Kiel 1885, S.51/52. Bei der Firma Lange Gebrüder handelte es sich um eine mit Dampfkraft betriebene Getreidemühle, die von großer Bedeutung für die Neumühlener Handelsflotte und den Neumühlener Hafenumschlag war, da Getreide über den Wasserweg angeliefert und auf diese Weise immerhin auch ein Teil der Mahlerzeugnisse abtransportiert wurden, siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1878/1879, Kiel 1880, S.25.

<sup>165</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1876, Flensburg 1877, S.58.

<sup>166</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1885, Kiel 1886, S.76.

<sup>167</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1886, Kiel 1887, S.61.

<sup>168</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1888, Kiel 1889, S.103.

Seeleichter. Von einer selbständigen Handelsflotte Neumühlens konnte also nicht mehr die Rede sein.<sup>169</sup>

Die mit fast 2400 NRT im Jahr 1864 größte der drei hier verglichenen Flotten war in Heiligenhafen in Holstein beheimatet. Bis sie durch die Dampfschiffahrt letztendlich verdrängt wurden, unterhielten Heiligenhafener Segelschiffe Handelsbeziehungen nach Dänemark, England, Rußland, Holland, Norwegen und Schweden.<sup>170</sup> Auch hier erreichte 1884 der Bestand an Dampfschiffen sein höchstes Niveau, nachdem die Statistik 1879 lediglich 22 NRT an Dampfertonnage aufgeführt hatte. Allerdings blieb er deutlich unter dem Bestand an Seglern. Erst als dieser bis 1889 auf zwei Drittel des Niveaus von 1884 abgesunken war, übertrafen die Dampfschiffe, die inzwischen jedoch ebenfalls eine Verminderung ihrer Tonnage hatten hinnehmen müssen, die Segler knapp.<sup>171</sup> 1913 waren in Heiligenhafen überhaupt keine Dampfschiffe mehr beheimatet, und die gesamte Flotte bestand nur noch aus 31 NRT. Auch nach dem Krieg erholte sie sich nicht mehr.<sup>172</sup>

Gemeinsam ist diesen drei zuletzt untersuchten Orten, daß es für kurze Zeit so aussah, als habe man den Strukturwandel mitvollziehen können. Einige der Heiligenhafener Dampfer suchten zwar ihr Auskommen in der Küstentrampfahrt in Ostasien, als die europäischen Frachtraten keinen lohnenden Betrieb mehr erlaubten.<sup>173</sup> Dennoch konnte sich auch hier der Bestand an Dampfschiffen nur recht kurz halten, so daß der Modernisierung ebenso wie in Neumühlen und Husum lediglich ein vorübergehender Erfolg beschieden war.

Schwierig gestaltete sich die Einordnung *Rendsburgs* (Abb.XXI.1 und XXI.2): bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs paßt sich sein Entwicklungsverlauf in das Bild der Orte ein, die im Zuge des Modernisierungsprozesses eine Reduzierung ihrer Flotte hinnehmen mußten. Danach kann eine kurze Blüte der Dampfschiffahrt beobachtet werden, die aber nicht bis zum

---

<sup>169</sup> Die 860 NRT, die das Seeschiffsregister Kiel im Gegensatz zum Handbuch für die deutsche Handelsmarine für 1934 und 1939 verzeichnet, setzen sich wie folgt zusammen: ein Seeleichter mit 303 NRT, ein weiterer mit 298 NRT, einer mit 37 NRT und drei mit 74 NRT. Alle diese Fahrzeuge sind bereits 1919 im Seeschiffsregister aufgeführt und tragen als Jahr ihrer Löschung im Schiffsregister 1940. Inwieweit dies den tatsächlichen Verhältnissen entsprach - ob sich beispielsweise der Untergang der Schiffe bereits früher ereignet hatte, ihre Löschung aber noch nicht erfolgt war -, geht aus den Aufzeichnungen nicht hervor.

<sup>170</sup> Franz Böttger, Vom Heiligenhafener Hafen, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg 6 (1962), S.60-83, S.73-75; R.G. v. Pokahr, Heiligenhafen. Landschaftliche und historische Betrachtungen, in: Die Heimat 9 (1957), S.277-283, S.280.

<sup>171</sup> Noch 1889 berichtet die Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein allerdings in ihrem Jahresbericht von „*befriedigenden Geschäftsergebnissen*“, während es jedoch um die kleine Küstenschiffahrt „*kümmertlich*“ bestellt sei, Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für das Jahr 1889, Kiel 1890, S.156.

<sup>172</sup> Für 1924 verzeichnet die Statistik des Deutschen Reichs 12 NRT an Seglertonnage mehr als das Seeschiffsregister Kiel, das ein Fahrzeug mit 18 NRT, eins mit 2 und fünf mit einer NRT aufführt. Für 1929 sind neben einem Segler mit 13 NRT noch einer mit drei und drei mit einer NRT Raumgehalt registriert. 1934 verbucht das Seeschiffsregister ein Motorschiff, das im Handbuch für die deutsche Handelsmarine nicht auftaucht.

<sup>173</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1889, S.8.

Ende des Untersuchungszeitraums anhält. Neben größeren Fahrzeugen, die im Handel mit weiter entfernten Gebieten eingesetzt wurden, waren in Rendsburg kleinere Segler für die Nord- und Ostseefahrt und kleinere Flußschiffe für die Fahrt auf Eider, Elbe und Weser beheimatet.<sup>174</sup> Auch Seeleichter, die sich besonders gut für eine Verwendung auf dem Eiderkanal, später auch auf dem Nord-Ostsee-Kanal eigneten und einen bedeutenden Teil des Rendsburger Verkehrs bedienten, waren vertreten.<sup>175</sup> Verfügte der Eiderhafen 1864 noch über einen Schiffsbestand von 4100 NRT, der sich fast ausschließlich aus Segelschiffen zusammensetzte, waren 1913 nur noch 800 NRT an Seglertonnage verzeichnet. Dampfschiffen kam in diesem Abschnitt des Untersuchungszeitraums lediglich eine vorübergehende Bedeutung zu; 1904 und 1909 waren immerhin 1000 beziehungsweise 2100 NRT an Dampfer-Raumgehalt in Rendsburg registriert. Nach dem Ersten Weltkrieg schien sich zunächst ein Aufschwung abzuzeichnen: Segelschiffe wie Dampfschiffe konnten 1919 jeweils einen Bestand von etwa 2500 NRT verbuchen. Diese positive Entwicklung war allerdings nicht von Dauer. Bereits 1929 betrug der Seglerbestand gerade noch 100 NRT, der Bestand an Dampfschiffen war auf 400 NRT gesunken.<sup>176</sup> Der Rückgang setzte sich fort bis 1934, als alle Schiffstypen zusammen auf nicht einmal mehr 100 NRT kamen. Zuzuschreiben ist dies vor allem einem weiteren Verlust an Dampfer-tonnage bis auf ein Niveau von 20 NRT. Überraschend erscheint demgegenüber der Zuwachs des Dampferbestands gegen Ende des Untersuchungszeitraums, als mit 2300 NRT Gesamtbestand der Wert von 1874 wiedererreicht wurde; damals allerdings war dieser Wert ausschließlich auf die in Rendsburg beheimateten Segelschiffe zurückgegangen. Motorschiffe spielten in der Flotte Rendsburgs während des gesamten Untersuchungszeitraums keine Rolle, und auch Motorsegler sind unter den in Rendsburg registrierten Seglern selten. Da der Bestand im Vergleichsjahr 1939 mit 2300 NRT weit unter dem Ausgangsniveau von 1864 lag, erscheint eine Einordnung in die Gruppe der Orte, die als Opfer des Modernisierungsprozesses gelten können, gerechtfertigt. Diese Beurteilung wird gestützt durch die Struktur der Rendsburger Dampferflotte, die 1939 aus

---

<sup>174</sup> Jens H. Handler, Von Schiffen und vom Schiffsbau in Rendsburg, Teil 2, in: Rendsburger Jahrbuch 41 (1991), S.41-85, S.70/71; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1887, S.158.

<sup>175</sup> Walther Lüdicke, Die Entwicklung des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal und sein Einfluß auf die Schifffahrt der deutschen Ostseehäfen innerhalb der Jahre 1895-1905 (Diss.), Cöthen-Anhalt 1908, S. 18/19; Heinrich Kraft/Heinrich Staeglich, Die Eider als Wasserstraße, S.282.

<sup>176</sup> Für 1924 finden sich im Seeschiffsregister abweichende Werte: die 1548 NRT an Seglertonnage setzen sich zusammen aus drei Seelechtern mit 223, 229 und 228 NRT sowie zwei weiteren, etwas kleineren mit 181 und 149 NRT. Darüber hinaus sind kleinere Segler mit einem Raumgehalt von 20 bis 96 NRT verzeichnet. Auch die Werte für 1929 stimmen nicht überein: Handbuch und Seeschiffsregister verbuchen beide 72 NRT an Seglerbestand (zwei Schiffe mit 20 beziehungsweise 52 NRT), das Handbuch verzeichnet aber gegenüber dem Seeschiffsregister noch einen Dampfer (Schleppdampfer) mit 20 NRT.



eher kleineren, hauptsächlich im Kohlentransport für die Rechnung der Reederei und Kohlenhandelsfirma Zerssen & Co. fahrenden Dampfern bestand.<sup>177</sup>

Betrachtet man den Bedeutungsverlust dieser Hafenorte, stellt sich die Frage nach den Gründen für diese Entwicklung. Eine wesentliche Ursache war vielerorts der Mangel an Kapital, der den rechtzeitigen Übergang zu den neuen Schiffstypen erschwerte beziehungsweise unmöglich machte. Zunächst soll also der Blick auf die Schiffsfinanzierung gelenkt werden, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielte.

Um den Erfordernissen des gestiegenen Verkehrs gerecht werden zu können, war man in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts in der Segelschiffahrt zur Finanzierungsform der Partenreederei übergegangen, um die zunehmend benötigten größeren Schiffe finanzieren zu können: mehrere Investoren erwarben Anteile - Parten - an einem Schiff. Meist führte ein Korrespondentreeeder mit Verfügungsgewalt über das Schiff die Geschäfte im Namen der übrigen Anteilseigner, der Mitreeder.<sup>178</sup> Die Kapitalbeschaffung auf diesem Wege war einfach, da in den Seefahrergebieten durch verwandtschaftliche Verflechtungen oft ein allgemeines Interesse an der lokalen Schiffahrt bestand.<sup>179</sup> Ortsfremdes Geld war eher selten beteiligt. Als aber technischer Fortschritt und geänderte Bedingungen den Übergang zu den neuen Schiffstypen erforderten, zeigten sich die Nachteile der Partenreederei: das Kapital war in den Schiffen alten Typs gebunden und stand nicht für rasche Neuinvestitionen zur Verfügung. Man versuchte so lange, aus den veralteten Schiffen noch Gewinn herauszuwirtschaften, bis der günstigste Zeitpunkt für die Umstellung längst verpaßt war und die Schiffe für einen Bruchteil ihres Anschaffungswert verkauft werden mußten.<sup>180</sup> Mittel, die für die Modernisierung des Bestands nötig gewesen wären, standen daher nicht zur Verfügung, so daß man den Anschluß an die neue Entwicklung verpaßte. Auch als man in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg vielerorts die Küsten- und Kleinsegler mit Motoren nachrüstete, konnte dies am Verfall vieler Handelsflotten nichts mehr ändern. Zwar gab das Subventionierungsprogramm der neuen nationalsozialistischen Regierung der kleinen Küstenschiffahrt wieder Auftrieb. In Orten, in denen man die Reederei bereits verloren

---

<sup>177</sup> Das Seeschiffsregister verzeichnet einen Dampfer mit 20 NRT, einen mit 509 NRT, einen mit 842 sowie einen weiteren mit 872 NRT; Friedrich Schröder, Zerssen & Co. durch 100 Jahre, in: Manfred Jessen-Klingenberg/Friedrich Schröder/Käthe Molzen/Hans-Herbert Wulff, Zerssen & Co. 1839-1964. Die Geschichte einer Firma durch 125 Jahre, Rendsburg 1964, S.119-218, S. 215.

<sup>178</sup> W. Timmermann, S.55/56; Jürgen Meyer, Segelschiffsbau und Segelschiffahrt an der Kieler Förde im 18. und 19. Jahrhundert (Diss.), Kiel 1949, S.4 und 44.

<sup>179</sup> Ders., 150 Jahre Blankeneser Schiffahrt, S.30/31; Jürgen Brockstedt, Seefahrende an deutschen Küsten im Zeitalter der Industrialisierung (1815-1914), in: Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel, hg.v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993, S.15-38, S.22. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung, S.98/99.

gegeben hatte und andere Einnahmequellen erschlossen hatte, konnte jedoch die Entwicklung nicht zurückgedreht werden.<sup>181</sup>

Allerdings ist in diesem Mangel an Kapital nicht der einzige Grund für einen nur zögerlichen Wechsel zur neuen Technik zu sehen. Brockstedt und Mørkegaard beispielsweise heben die Bedeutung von Tradition und Mentalität der Bevölkerung in den Seefahrergebieten hervor. Die Identifikation der oftmals direkt von der Segelschiffahrt abhängigen Bevölkerung mit ihrer lokalen Schiffahrt habe einer rechtzeitigen Umstellung im Wege gestanden.<sup>182</sup>

### ***III.1.1.2 Abstieg als Folge einer unterbliebenen Umstellung, gebremst durch die Motorkleinschiffahrt***

Ein Fall, in dem eine Zuordnung zur Gruppe der Opfer des Modernisierungsprozesses problematisch erscheint, stellt *Wyk auf Föhr* (Abb.XXV.1 und XXXV.2) dar. Zwar mußte auch hier ein Bedeutungsverlust hingenommen werden. Bei der Beurteilung Wyks müssen aber lokale Faktoren berücksichtigt werden, die für die übrigen Hafenorte nicht wirksam waren.

Nach einer Verkleinerung der 1869 mit ungefähr 1000 NRT relativ unbedeutenden Flotte (Daten für 1864 fehlen) auf etwas über 500 NRT im Jahr 1874 konnte in den folgenden Vergleichsjahren eine Erholung beobachtet werden: bis 1884 war sowohl für Segler als auch Dampfer ein Zuwachs zu verzeichnen. Der Anteil der Segler betrug dabei mit 735 NRT viereinhalbmal soviel wie der der Dampfer, der nur 166 NRT ausmachte. Bis 1894 hatte sich das Verhältnis leicht zugunsten der Dampfer verschoben, der Gesamtbestand jedoch war gegenüber 1884 um etwa 100 NRT reduziert. In den folgenden beiden Vergleichsjahren, 1899 und 1904, stagnierte die Dampfer tonnage auf dem Niveau von 1884, während der Seglerbestand sich auf Werte von ungefähr 200 verringert hatte beziehungsweise wieder leicht auf 300 NRT angestiegen war. Bis 1909 hatte sich der Anteil beider Schiffstypen am Gesamtbestand einander angenähert: die Seglertonnage lag bei circa 290 NRT, die der Dampfschiffe bei etwa 260; sie betrug damit nur 30 NRT weniger als die der Segler. Die Lage

---

<sup>180</sup> W. Timmermann spricht in diesem Zusammenhang von einer „*innerlich bereits stark entwerteten Flotte*“, S.57; Brockstedt, *Seefahrende an deutschen Küsten*, S.31.

<sup>181</sup> Karting, *Geschichte der Lühring-Werft*, S.67. Zur Subventionierungspolitik siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1933, Altona 1933, S.80.

<sup>182</sup> Brockstedt, *Seefahrende an deutschen Küsten*, S.31; ders., *Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität*, S.132; Ole Mørkegaard, *Von Holz und Segel zu Eisen und Stahl. Strukturelle Hindernisse und Konsequenzen eines technischen Umstellungsprozesses in der Apenrader Seefahrt*, in: *Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel*, hg.v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 22), S.69-88, S.69/70 und 81/82/83; W. Timmermann spricht in diesem Zusammenhang über den „*irrationalen Begriff der Gewohnheit*“, S.42; Karl Radunz, *Einiges über die Anfänge der Dampfschiffahrt in der Ostsee*, in: *Heimat* 17 (1907), S.282-288, S.283 und 288; Franz Schulze, *Die ersten Dampfer in der Ostsee*, in: *Marine-Rundschau* 6 (1904), S.697-710, S.697/698.

im Jahr 1913 bot ein ähnliches Bild. Nach dem Krieg war der Bestand beider Schiffstypen auf unter 200 NRT gefallen.<sup>183</sup> Ein leichter Anstieg machte sich erst wieder 1929 bemerkbar, als durch das allmähliche Aufkommen der Motorschiffe der niedrige Bestand sowohl an Segler- als auch an Dampfer-tonnage geringfügig übertroffen wurde. Während 1939 für die Motorschiffe mit 300 NRT der höchste Wert verbucht werden konnte, war der Anteil an Segelschiffen und Dampfschiffen weiter gesunken.<sup>184</sup> Insgesamt erreichte die Wyker Flotte 1939 nicht einmal die Hälfte ihres NRT-Bestands von 1869. Mit ihren 450 NRT war sie zu unbedeutend, um konkurrenzfähig zu sein.

Ein Blick auf die besondere Situation Wyks läßt seine Schifffahrt allerdings in einem anderen Licht erscheinen. So lag den an der Wyker Schifffahrt Beteiligten nicht daran, in den Wettbewerb einzutreten, der die Handelsschifffahrt bestimmte. Auf Föhr, dessen Bevölkerung traditionell Walfang betrieb, war man erst um 1800, als die Überfischung der Bestände ein Festhalten an der Walfahrt unrentabel machte, zur Handelsfahrt übergegangen. Bereits in den Anfangszeiten der Dampfschifffahrt zeichnete sich jedoch ab, daß die Schifffahrt auf den Inseln an Bedeutung verlor. Wenige Segelschiffskapitäne waren bereit, sich auf Dampfschiffen zu verdingen.<sup>185</sup> Mit der Einverleibung der Herzogtümer in Preußen wurde zudem die private Navigationsschule auf Föhr geschlossen. Die Zugangsbedingungen zu den qualifizierteren Positionen in der Seefahrt wurden damit erschwert: um ein Steuermanns- oder Kapitänspatent zu erwerben, mußte man nun die Insel verlassen. Dauer und Kosten eines solchen Kurses - für neun Monate Steuermannskurs waren beispielsweise 1000 Mark zu zahlen - schreckten viele Führer ab. Haeblerin zufolge veranlaßte auch die Einführung der Wehrpflicht 1867, der die Inselfriesen bis dahin nicht unterlegen hatten und die nur den seefahrenden Teil der

---

<sup>183</sup> Für 1919 verzeichnet das Seeschiffsregister Flensburg drei Segler unter 20 NRT (einen mit 16, zwei weitere mit 19 NRT) sowie fünf weitere mit einem Raumgehalt zwischen 24 und 27 NRT, darüber hinaus drei Dampfer mit 33, 35 und 90 NRT. Für 1924 führt es zwei Segler unter 20 NRT (16 beziehungsweise 19), vier zwischen 24 und 27 NRT sowie einen mit 49 NRT. Der Bestand an Dampfern (33, 35, 90 NRT) liegt um 7 NRT unter dem, den die Statistik des Deutschen Reichs angibt. Darüber hinaus ist ein Motorschiff mit 19 NRT eingetragen.

<sup>184</sup> Für 1929 verzeichnet das Handbuch für die deutsche Handelsmarine einen Segler mit 19, einen mit 25, einen mit 30 sowie einen mit 40 NRT. Diese Schiffe sind auch im Seeschiffsregister Flensburg aufgeführt, zusätzlich aber wurden zwei Segler mit je 24 NRT aufgenommen. Die im Seeschiffsregister aufgeführten Dampfer entsprechen den bereits 1924 verbuchten (33, 35 und 90 NRT), dagegen führt das Handbuch für die deutsche Handelsmarine den Dampfer mit 35 NRT nicht auf. Sowohl Seeschiffsregister als auch Handbuch verzeichnen bei den Motorschiffen ein Schiff mit 19 NRT, eins mit 28 sowie ein weiteres mit 149 (Seeschiffsregister) beziehungsweise 149,6 NRT (Handbuch). Das Handbuch führt darüber hinaus ein weiteres Motorschiff mit 42 NRT. Die Angaben über Motorschiffe für 1934 entsprechen in beiden Quellen denjenigen von 1929, ebenso die für die Dampfschiffe angegebenen Werte. Abweichende Angaben finden sich für die Segelschiffe: in Handbuch und Seeschiffsregister sind Segelschiffe mit 24, 35 und 48 NRT aufgeführt, im Seeschiffsregister darüber hinaus ein Segler mit 15 NRT. Ein Bakenstecker mit 2,3 NRT, in beiden Quellen zu finden, fand keine Aufnahme in die Tabellen und Diagramme.

<sup>185</sup> Georg Quedens, Inseln der Seefahrer. Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen, Hamburg 1982, S.15 und 18; Brar C. Roeloffs, Von der Seeschifffahrt zur Landwirtschaft, Neumünster 1984, S. 25-27.

männlichen Bevölkerung betraf, viele jungen Männer dazu, sich lieber der Landwirtschaft als der Seefahrt zuzuwenden.<sup>186</sup> Diese Abkehr von der Schifffahrt lässt sich ablesen an der Zahl der Konfirmanden, die den Seemannsberuf wählten: gingen in den Jahren 1860 bis 1869 noch knapp 50% der Föhrer Konfirmanden zur See, waren es im Zeitraum von 1870 bis 1876 nur noch etwa 17%, um die Jahrhundertwende nicht einmal mehr 13%.<sup>187</sup> Gleichzeitig gewann der Fremdenverkehr an Bedeutung. Bereits 1819 war das Seebad Wyk gegründet worden, das im Verlauf des 19. Jahrhunderts zunehmend an Popularität gewann.<sup>188</sup> Der Verkehr der Badegäste wurde von der 1885 gegründeten Wyker Dampfschiffsreederei (WDR) bedient, die auch die Postlizenz erhielt und 1902 nach einem harten Preiskampf die letzte der konkurrierenden Reedereien übernehmen konnte.<sup>189</sup> Die neben der WDR auf Wyk betriebene Schifffahrt war im wesentlichen darauf zugeschnitten, diesen zuzuarbeiten: der Heizstoffbedarf der WDR-Dampfer wurde durch englische Kohle gedeckt, die von kleinen Küstenseglern importiert und direkt im Wyker Hafen gelöscht wurde.<sup>190</sup> Eine Verbesserung der Infrastruktur - 1895 wurde mit der Gründung der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll die Verbindung des Abfahrtshafens auf dem Festland an das Reichsbahnnetz hergestellt, ab 1912 konnte man mit der Bahn bis an die Mole heranfahren<sup>191</sup> - steigerte die Attraktivität des Badeortes und führte zu einer Zunahme der Besucherzahlen bis auf 10541 Kurgäste im Jahr 1913.<sup>192</sup> Nach einem vorübergehenden Einbruch des Fremdenverkehrs, verursacht durch den Ersten Weltkrieg und seine Folgen, machten in den zwanziger Jahren steigende Gästezahlen eine weiter verbesserte Erreichbarkeit der Insel erforderlich. Nachdem 1926 die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll auf Normalspur umgestellt worden war, fuhren Bäderschnellzüge von Berlin bis zum Abfahrtshafen. Die KdF-Reisen der Deutschen Arbeitsfront, für die ebenfalls die WDR den Passagierverkehr besorgte, gaben dem Fremdenverkehr zusätzlichen Auftrieb.<sup>193</sup> Als die Motorschiffe aufkamen, zögerte man nicht, die neue Technik zur Verbesserung der Personen-,

---

<sup>186</sup> Carl Haeberlin, der Rückgang der seemännischen Bevölkerung auf den nordfriesischen Inseln, Vortrag gehalten im Nautischen Verein der schleswigschen Westküste im November 1905, S.5 und 7/8. Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1872, Flensburg 1873, S.9, und für 1873, Flensburg 1874, S.5.

<sup>187</sup> Ebd., S.4; Karl Thieß, Seeschifffahrt und bäuerliche Bevölkerung, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.281-309; Thieß zufolge betrug ihr Anteil sogar nur 8%, S.294.

<sup>188</sup> Heinrich Kraft/ Gerd Andresen, Nordseeschifffahrt, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.209-238, S.224; Detlefsen, Häfen, S.29.

<sup>189</sup> Detlefsen, Häfen, S.30 und 32; ders., 100 Jahre Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH. Chronik einer Inselreederei, Wyk 1985, S.23/24 und S.31/32. Uwe Zacchi, 100 Jahre Wyker Dampfschiffsreederei Föhr-Amrum, in: Zwischen Eider und Wiedau 1985, S.50-58, S.50/51.

<sup>190</sup> Detlefsen, 100 Jahre WDR, S.76

<sup>191</sup> Ders., Häfen, S.30; 100 Jahre WDR, S.29. Bereits im Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1911, Flensburg 1912, wurde über „eine sehr befriedigende Fortentwicklung des Badebetriebes“ berichtet, S. 144; siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1910, Flensburg 1911, S.127.

<sup>192</sup> Detlefsen, 100 Jahre WDR, S.52

Gepäck- und Postbeförderung einzusetzen. Die Indienstellung modernerer Schiffe wurde beispielsweise notwendig, um in Konkurrenz zu Sylt treten zu können, das über den neuen Hindenburgdamm nun bequem direkt zu erreichen war.<sup>194</sup> Wenn also auch der Schiffsbestand Wyks gegenüber 1869 reduziert war, hatte der Inselhafen dennoch vom Fortschritt in der Schiffsbetriebstechnik profitiert, ohne daß sich dies allerdings in seinen Bestandszahlen niederschlug; die neue Schiffstechnik erlaubte eine Intensivierung des Fremdenverkehrs, der es seinerseits erforderlich machte, einen gewissen - wenn auch niedrigen - Schiffsbestand zu halten.

### ***III.1.1.3 Unterbliebene Umstellung, die nicht unmittelbar zum Niedergang führte***

Zwei weitere Fälle, die nicht ohne weiteres in die Gruppe der Hafenorte einzuordnen sind, bei denen ein Festhalten an den alten Schiffstypen unmittelbar zu einem Bedeutungsverlust führte, stellen *Haseldorf* (Abb. XIII.1 und XIII.2) und *Glückstadt* (Abb. XI.1 und XI.2) dar. Obwohl bei den kleinen Seglerflotten dieser Orte eine Umstellung auf die Dampf- und später die Motorschiffahrt unterblieb, konnte man bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs eine Vergrößerung des jeweiligen Schiffsbestands verzeichnen. Erst in den zwanziger und dreißiger Jahren war auch hier eine Verminderung der Tonnage zu beobachten. In beiden Hafenorten, wie in den meisten kleineren Elbanliegerhäfen, bestimmten Kleinschiffahrt und Fischerei die örtliche Schiffahrt. Die Frachten der Haseldorfer Schiffe bestanden zumeist aus Getreide, Baumaterial und Kohlen, aber auch landwirtschaftliche Produkte wie Obst und Butter wurden transportiert. Dagegen führten die Glückstädter Schiffe vor allem Steinkohle für den Verbrauch der dort ansässigen Betriebe ein. Eine bedeutende Rolle in Schiffahrt und Wirtschaftsstruktur des Ortes spielte daneben die Glückstädter Herings-Fischerei-Aktiengesellschaft. Eine Reederei, deren Dreimastschoner allerdings im Hamburger Schiffsregister eingetragen war, beteiligte sich darüber hinaus an der Nord- und Ostseetrampfahrt.<sup>195</sup>

Glückstadts Handelsflotte schwankte von 1864 bis 1894 zwischen Werten von gut 200 bis 770 NRT<sup>196</sup> und konnte erst ab 1899 einen deutlich sichtbaren, kontinuierlichen Zuwachs bis auf knapp 2000 NRT im Vergleichsjahr 1913 verzeichnen. Dieser wurde fast ausschließlich von der Seglertonnage getragen. Die Flotte Haseldorfs entwickelte sich im Vergleich dazu viel gleichmäßiger: der bis 1879 erreichte Bestand von knapp 500 NRT zeigte sich 1894 auf

---

<sup>193</sup> Detlefsen, 100 Jahre WDR, S. 79.

<sup>194</sup> R. Schmidt, Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an der schleswigschen Westküste, Berlin 1928, S.25; Detlefsen, 100 Jahre WDR, S.56.

<sup>195</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1903, Altona 1903, Erster Teil, S.58, S.8; Zweiter Teil, S.15; Herbert Karting, Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg, Itzehoe 1977, S.31/32.

gleichem Niveau und stieg, nach einer leichten Verminderung 1899 und 1904, bis 1913 auf 630 NRT an.<sup>197</sup> Während Haseldorfs Seglertonnage sich von 1924 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums auf einem mit ungefähr 200 NRT sehr niedrigen Niveau bewegte<sup>198</sup> und damit allenfalls noch für die örtliche Kleinschiffahrt von Bedeutung war, erfordert die weitere Entwicklung Glückstadts einen genaueren Blick: Seeschiffsregister und Handbuch für die deutsche Handelsmarine verzeichnen eine große Anzahl von Loggern und Kuttern, von Schiffen also, die traditionell im Fischfang eingesetzt werden. Zwar sind sie nicht immer ausdrücklich als Fischereifahrzeuge ausgewiesen, die Tatsache aber, daß sie in den Listen als Eigentum der Glückstädter Herings-Fischerei-Aktien-Gesellschaft geführt werden, läßt auf eine Verwendung in der Fischerei schließen. Werden nun diese Fahrzeuge nicht in die Bestandstabellen und -diagramme aufgenommen, erhält man aus dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine und aus dem Seeschiffsregister, die die Fahrzeuge einzeln aufführen und so eine Aussonderung der Fischereifahrzeuge ermöglichen, für 1919 bis 1939 Werte, die erheblich unter den von der Statistik des Deutschen Reichs und den von Kunz angegebenen liegen (siehe Abb.XI.1 und 2). Demnach hätte sich die Seglertonnage Glückstadts von 1919 bis 1939 von gut 500 auf unter 250 NRT verringert und wäre damit ebenso bedeutungslos wie die Haseldorfs. Zählt man jedoch diese mutmaßlichen Fischereifahrzeuge hinzu, stimmen die Angaben aus der Statistik des Deutschen Reichs, aus den Tabellen von Kunz, aus dem Handbuch und dem Seeschiffsregister nahezu überein.<sup>199</sup> Die von der Fischerei bestimmte

---

<sup>196</sup> Der Wert für 1869 ist möglicherweise zu niedrig, da das Schiffsregister Itzehoe erst 1876 angelegt und vorher verzeichnete, 1876 bereits wieder gelöschte Schiffe anscheinend gar nicht erst übertragen worden sind.

<sup>197</sup> Wie schon für Elmshorn, so überrascht auch für Haseldorf die Tatsache, daß Seeschiffe sowohl im Seeschiffsregister Altona als auch im Seeschiffsregister Elmshorn verzeichnet waren. Da für 1869 aus dem Seeschiffsregister Itzehoe keine Angaben vorlagen, wurden die Angaben des Seeschiffsregisters Altona in das Diagramm aufgenommen. Für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg wurden beide Angaben nebeneinander gestellt.

<sup>198</sup> 1919 ist im Seeschiffsregister Itzehoe nur ein Segler mit 20 NRT angegeben, im Seeschiffsregister Altona dagegen sieben Segler mit einem Raumgehalt unter 70 NRT. Abweichend von der Statistik des Deutschen Reichs führt das Seeschiffsregister Itzehoe für 1924 125 NRT an Seglertonnage an (einen Segler mit 87 NRT, einen weiteren mit 20 sowie einen mit 18 NRT). Im Seeschiffsregister Altona sind fünf Segler mit einem Raumgehalt unter 70 NRT verzeichnet. Für 1929 führen das Handbuch für die deutsche Handelsmarine und das Seeschiffsregister Itzehoe übereinstimmend einen Segler mit 87 und einen zweiten mit 24 NRT auf, das Handbuch darüber hinaus einen Segler mit 44 NRT. Auch das Seeschiffsregister Altona verzeichnet einen Segler mit 87 NRT, darüber hinaus zwei weitere unter 60 NRT. Für 1934 stimmen Handbuch für die deutsche Handelsmarine und Seeschiffsregister Itzehoe überein (drei Segler mit 89, 87 und 20 NRT), im Seeschiffsregister Altona werden drei Segler mit 88, 87 und 18 NRT angegeben. 1937 wurden alle Haseldorfer Schiffe im Altonaer Seeschiffsregister nach Itzehoe übertragen. Das dortige Seeschiffsregister führt für 1939 einen Bestand von 195 NRT auf, der sich aus einem Segler mit 47, einem mit 20 und einem mit 128 NRT zusammensetzt.

<sup>199</sup> Der Seglerbestand Glückstadts, Fischereifahrzeuge eingeschlossen, beträgt laut Seeschiffsregister 1919 1513 NRT, 1924 1352. In diesen beiden Vergleichsjahren sind 164 NRT an Dampfer tonnage registriert (ein Fischdampfer mit 80 NRT, ein Dampfer mit 84). Die Zahlen für 1929 aus Handbuch und Seeschiffsregister liegen, wie die in den Tabellen von Kunz angegebenen, bei 1100 NRT für die Segler und 80 NRT für die Dampfer (der bereits 1919 und 1924 aufgeführte Fischdampfer). 1934 verbuchen Handbuch wie

Flotte Glückstadts hätte sich dann von gut 1700 NRT im Jahr 1919, von denen knapp 200 auf Dampfschiffe zurückgehen, bis auf 1200 NRT im Jahr 1929, davon knapp 100 NRT Dampfertonnage, verringert. Für die letzten beiden Vergleichsjahre würde der Seglerbestand bei knapp 630 NRT stagnieren, darunter fünf mit einem Motor ausgerüstete, 1934 eingetragene Logger sowie drei weitere 1936 bis 1938 registrierte Motorlogger und -kutter. An weiteren Fischereifahrzeugen sind ein kleiner Fischdampfer mit 63 NRT für 1934 und 1939 und darüber hinaus ein Motorschiff mit 11 NRT für 1934 verzeichnet. Auch die größere Nähe zu den Zahlen, die die Statistik des Deutschen Reichs und die Tabellen von Kunz für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg aufführen, läßt die Annahme zu, daß bereits der Aufschwung der Glückstädter Flotte bis 1913 wesentlich von der starken Stellung der Fischerei getragen wurde.<sup>200</sup> Dafür spricht auch die große Zahl der bis zu dieser Zeit im Seeschiffsregister verzeichneten Logger und Kutter sowie die Tatsache, daß Glückstadt im Jahr 1893 über nur ein seegängiges Schiff verfügte.<sup>201</sup> Eine zwingende Erklärung für den Anstieg des Bestands Haseldorfs bis 1913 läßt sich nicht finden. Möglicherweise geht der Aufschwung auf eine Belebung der Kleinschiffahrt zurück, die das gestiegene Bedürfnis nach Transporten in der Region befriedigte, und in der ab den zwanziger Jahren auch Motorsegler zum Einsatz kamen.

#### ***III.1.1.4 Aufstieg aufgrund eines erfolgreichen Übergangs zur Dampfschiffahrt***

Ein erfolgreicher Übergang zur neuen Technik wurde in *Apenrade* (Abb. II.1 und II.2) vollzogen, das zu Beginn des Untersuchungszeitraums auf eine lange Seefahrtstradition zurückblicken konnte. Eine bedeutende Flotte von qualitativ hervorragenden Großseglern war dort beheimatet, die den Erfolg in der internationalen Schifffahrt begründet hatte.<sup>202</sup> Die Wirtschaftsstruktur der Stadt war an den Erfordernissen der Segelschiffahrt ausgerichtet.<sup>203</sup> Darüber hinaus identifizierten sich breite Bevölkerungskreise mit „ihrer“ Schifffahrt, was unter anderem darin zum Ausdruck kam, daß viele Apenrader Bürger Anteile (Parten) an den Schiffen hielten.<sup>204</sup> Bei den größten Reedern Apenrades handelte es sich um ehemalige Segelschiffskapitäne.<sup>205</sup> Bereits 1878, zu einer Zeit also, in der auch in Apenrade die Segelschiffahrt noch zunahm - erst ab 1884 ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen -,

---

Seeschiffsregister knapp 630 NRT an Seglertonnage, 63 NRT bei den Dampfschiffen (ein kleiner Fischdampfer) sowie 11 NRT an Motortonnage (ebenfalls ein Fischereifahrzeug).

<sup>200</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1903, Zweiter Teil, S.15.

<sup>201</sup> Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, S.19.

<sup>202</sup> Mørkegaard, S. 69 und 86; Hans-Friedrich Schütt, *Apenrade*, in: *Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion H.-F. Schütt, Flensburg 1971, S. 171-187, S.180 und 182.

<sup>203</sup> Mørkegaard, S.73.

<sup>204</sup> Ebd., S.77 und 80.

<sup>205</sup> Ebd., S.78.

gründete Michael Jebsen Apenrades erste Dampfschiffsreederei.<sup>206</sup> Aufgrund der ablehnenden Haltung vieler Apenrader der neuen Technik gegenüber gestalteten sich die Anfänge der Apenrader Dampfschiffahrt recht schwierig: Jebsen hatte Mühe, die Parten für die ersten beiden Dampfer unterzubringen und mußte schließlich auf Freunde zurückgreifen, um die Finanzierung der Schiffe zu gewährleisten.<sup>207</sup> Wenn auch die weitere Entwicklung der Segelschiffahrt Jebsen recht gab - bereits 1894 war Apenrades ehemals so bedeutende Seglerflotte auf gerade noch 155 NRT zusammenschmolzen, in den Vergleichsjahren 1904 bis 1913 betrug der Bestand an Seglertonnage nicht mehr als 67 NRT -, so ist doch auch die zunächst ablehnende Haltung vieler Apenrader Investoren nachzuvollziehen: da die Wirtschafts- und Sozialstruktur Apenrades auf die Segelschiffahrt ausgerichtet war, mußte es, wie Mørkegaard feststellt, potentiellen Kapitalgebern geradezu als absurd erscheinen, Geld für die Umstellung bereitzustellen: indem man in die „Konkurrenz“ investierte, hätte man sich selbst seine Lebensgrundlage zerstört. Die Seglerkapitäne, die ihre Identität über ihre Rolle in der Segelschiffahrt definierten, sahen im Übergang zur Dampfschiffahrt einen „herabwürdigenden Umtausch“. Die Korrespondentreeeder wiederum konnten die Umstellung nicht auf eigene Faust durchführen, weil sie auf die Zustimmung ihrer Mitreeder angewiesen waren, die sich weitgehend aus dem lokalen Umfeld rekrutierten und die eine Umstellung als Bedrohung ihrer Existenz empfinden mußten.<sup>208</sup>

Mit den Erfolgen, die die Dampfschiffahrt auch in Apenrade verbuchen konnte, änderte sich diese ablehnende Haltung.<sup>209</sup> Die Apenrader Dampfer, die in der Trampschiffahrt in der Nord- und Ostsee, später zunehmend in der China-Fahrt beschäftigt waren,<sup>210</sup> fingen den Verlust an Seglertonnage auf. Der Tiefpunkt des Gesamtbestandes, der 1889 erreicht war und hauptsächlich auf dem Verlust an Seglertonnage beruhte, konnte bereits 1904 als überwunden betrachtet werden: in diesem Jahr betrug die Dampfer-tonnage 13 400 NRT, ein Wert, der sich bis 1913 auf über 16 000 NRT vergrößerte. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte die

---

<sup>206</sup> Hieke schreibt dazu, Jebsen habe seine Reederei gegründet, als die Segelschiffahrt Apenrades bereits in der Abnahme begriffen gewesen sei, S.35.

<sup>207</sup> Hieke, S.37, 40 und 45; Schütt, Apenrade, S.184

<sup>208</sup> Mørkegaard, S.82/83.

<sup>209</sup> Hieke, S.69.

<sup>210</sup> Wegen der schlechten Frachtenlage auf dem europäischen Markt waren nach und nach alle Einheiten der Reederei Jebsen in der Chinafahrt beschäftigt, Hieke, S.46 und 53 sowie S.63; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1890, S.209, und 1889, S.154. Zur Frachtenlage als Motiv für die Betätigung in der Chinafahrt: Adolf v. Hänisch, Jebsen und Co. Hongkong, Apenrade 1970, S. 25. Zur Beteiligung von Seeleuten aus der Region um Apenrade an der China-Fahrt: Anton Iwersen, Ein Apenrader Schiffsjunge, in: Die Heimat 1 (1958), S. 38-44, S.39, und A. Ingermann, Wie die Apenrader Makrelen nach China kamen, in: Heimat-Blätter aus Nordschleswig, Apenrade 1945, S. 135 und 136, S. 135, sowie Jutta Glüsing, Eine Kapitänsfrau aus Angeln auf Chinafahrt, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln, 53 (1989), S.173-190, S.181/182, und Franziska Hoffmann/Christian Tilitzki, Steuermann und Kapitän Wilhelm Christiansen 1863-1937, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln, 48 (1984), S.171-175, S.172.



Apenrader Flotte einen Stand erreicht, der das Niveau der bereits bedeutenden Seglerflotte der Stadt von 1864 noch übertraf.

Etwas anders gestaltete sich die Lage nach dem Ersten Weltkrieg. Zwar hatte sich die Apenrader Flotte weiter auf gut 19 000 NRT vergrößert, und nach wie vor stellten Dampfschiffe den größten Anteil am Bestand. Deren Tonnage war allerdings gegenüber 1913 um etwa 1500 NRT verringert, wohingegen die Seglertonnage auf über 4300 NRT angewachsen war. Auffallend ist in diesem Zusammenhang die große Zahl der erst 1918 und 1919 ins Seeschiffsregister eingetragenen Segelschiffe, die wesentlich zu diesem hohen Wert beiträgt. Eine ähnliche Beobachtung ließ sich bereits im Falle Haderslebens machen, dessen eher unbedeutender Schiffsbestand durch die massenhaften Eintragungen unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg den weitaus höchsten Wert während des gesamten Untersuchungszeitraums erreichte. Dort allerdings fiel der Zuwachs an Dampftonnage noch erheblich größer aus als die Zunahme des Seglerbestands. Die vermutete Ursache - die Absicht, die Schiffe vor einer Auslieferung an die Alliierten zu schützen -,<sup>211</sup> wurde bereits erörtert. In Apenrade scheint dies nicht der Grund gewesen zu sein, da die meisten Schiffe aufgrund ihrer geringen Größe von diesen Verpflichtungen gar nicht betroffen gewesen wären.<sup>212</sup> Motorschiffe erlangten für die Bestandsentwicklung Apenrades keine Bedeutung, und auch Motorsegler spielten für den Seglerbestand keine Rolle.

In einigen Aspekten unterschiedlich verlief die Entwicklung in *Sonderburg* (Abb. XXIII.1 und XXIII.2), das allerdings ebenso wie Apenrade einen starken Abfall seiner vormals nicht unbedeutenden Seglerflotte hinzunehmen hatte. Bis 1894 war der Bestand an Seglertonnage von etwa 4600 NRT im Jahr 1864 auf ungefähr 100 NRT gesunken. Hiervon waren vor allem die Großsegler betroffen, wohingegen die Kleinschiffahrt erst um 1900 vor der Konkurrenz der Kleinbahnen kapitulieren mußte.<sup>213</sup>

Zwar verlagerte sich auch in Sonderburg der Schwerpunkt auf die Dampfschiffahrt, aber das Niveau, das Sonderburgs Flotte zu Beginn des Untersuchungszeitraums gehalten hatte, wurde vor dem Ersten Weltkrieg nicht wieder erreicht. Allerdings fingen die Dampfschiffe den

---

<sup>211</sup> Hieke, S.137/138.

<sup>212</sup> Der Seglerbestand Apenrades 1919 setzte sich zusammen aus einem Großsegler mit 2222 NRT, sechs Seglern mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 200 NRT und 40 Seglern unter 100 NRT Raumgehalt. Der Dampferbestand umfaßte sechs Schiffe mit einem Raumgehalt zwischen 1000 und 1500 NRT, acht Schiffe mit einem Raumgehalt zwischen 500 und 1000 NRT sowie drei Schiffe zwischen 100 und 500 NRT Raumgehalt und zwei kleinere Dampfer mit einem Raumgehalt von unter 100 NRT. Während in den Jahren 1918 und 1919 lediglich 732 NRT Dampftonnage neu eingetragen wurden, fällt die Zunahme des Seglerbestands in diesen Jahren wesentlich deutlicher aus: bis 1918 waren lediglich 105 NRT an Seglertonnage verzeichnet.

Verlust an Seglertonnage zumindest teilweise auf, so daß bereits bis 1913 ein leichter Aufwärtstrend zu beobachten ist. Dieser war zwar vorwiegend, aber nicht ausschließlich den Dampfern zuzurechnen, da sich mittlerweile auch der Seglerbestand etwas erholt hatte.

Bis 1919 war der Bestand an Dampfern weiter bis auf etwa 1800 NRT gestiegen. Bedeutender noch fiel allerdings der Zuwachs an Seglertonnage aus, die mit knapp 2400 NRT den Anteil der Dampfer übertraf. Auffallend ist, wie schon im Falle Haderslebens und Apenrades, die große Zahl der erst 1918 und 1919 verzeichneten Schiffe, die sich - wie in Apenrade - vor allem aus Seglern zusammensetzt. Motorseglern kam, wie schon in Apenrade, auch in Sonderburg keine Bedeutung zu.

Die Vermutung, durch eine Eintragung der Schiffe in Sonderburg solle eine Beschlagnahme durch die Alliierten verhindert werden, läßt sich für Sonderburg ebensowenig bestätigen wie für Apenrade; auch die hier erst 1918 und 1919 registrierten Schiffe sind bei weitem zu klein, um unter die Ablieferungsverpflichtungen zu fallen.<sup>214</sup> Motorschiffe waren bis 1939 nicht in Sonderburg registriert.

Wenn auch die Dampfschiffahrt in Sonderburg nicht den Stellenwert erlangte wie beispielsweise in Apenrade, so bleibt doch festzuhalten, daß sie dazu beitrug, die Flotte der Stadt vor dem Niedergang zu bewahren.<sup>215</sup> Die Etablierung der Dampfschiffahrt in Sonderburg hing dabei weniger mit der Handelsschiffahrt als vielmehr mit der Passagierfahrt zusammen; eine tragende Rolle spielte die 1874 gegründete Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft, die noch im selben Jahr mit drei kleinen Dampfern den Betrieb aufnahm und 1897 mit der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft zur „Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft“ fusionierte. Sie bestritt den Verkehr auf der Innen- und Außenförde und unterhielt neben regelmäßigen Linien nach Apenrade, Kolding, Korsör, Kiel, Lübeck, Hamburg und Flensburg. Darüber hinaus führte sie auch Viehtransporte von Dänemark nach Schleswig-Holstein durch.<sup>216</sup>

---

<sup>213</sup> E. Lorenzen/Hans-Friedrich Schütt, Sonderburg, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion H.-F. Schütt, Flensburg 1971, S.153-170, S.166, 168 und 170.

<sup>214</sup> Das Seeschiffsregister verzeichnet für 1919 26 Segler mit einem Raumgehalt unter 100 NRT, sechs Schiffe mit 100-200 NRT sowie drei Segler von etwas über 200 NRT. Vor 1918 waren lediglich 771 NRT an Seglertonnage in Sonderburg registriert. Ein ähnliches Bild bietet die Sonderburger Dampfschiffahrt: vor 1918 waren nur 678 NRT Dampfertonnage verzeichnet ( ein Dampfer mit etwa 720 NRT fünf weitere unter 100 NRT und ein Dampfer mit gut 100 NRT). Bis 1919 sind ein Dampfer mit circa 200 NRT, zwei weitere mit etwas über 100 NRT sowie sechs kleine Dampfer mit einem Raumgehalt unter 100 NRT dazugekommen.

<sup>215</sup> So ist in den Jahresberichten der Gewerbekammer mehrfach von der „*ziemlich guten Lage ... der sehr geringfügigen Reederei*“ zu lesen, siehe Jahresbericht für das Jahr 1888, S.178, wie auch Jahresbericht für 1889, S.154.

<sup>216</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1889, S.147; Lorenzen/Schütt, Sonderburg, S.170; Detlefsen, Flensburger Schiffahrt, S.15. Detlefsen geht allerdings von 1873 als Gründungsdatum aus.

Für Sonderburg, vor allem aber für Apenrade läßt sich feststellen, daß ein erfolgreicher Übergang zur Dampfschiffahrt wesentlich davon abhing, ob man in den Hafentorten seine durch Tradition und Mentalität bedingte Scheu vor der neuen Technik überwinden konnte und bereit war, sich auf die Erfordernisse der neuen Zeit einzustellen. Schrittmacher dieser Umstellung waren oft Privatleute, die die Initiative zu einer Veränderung ergriffen. Einschränkend muß allerdings angemerkt werden, daß die Einordnung in die Gruppe der Hafentorte, die von der neuen Technik profitiert haben, nur die Entwicklung bis 1919 berücksichtigt. Durch die Volksabstimmungen von 1920 fielen beide Städte an Dänemark und sind daher nicht mehr Gegenstand dieser Untersuchung. Die getroffenen Aussagen sind also unter dem Vorbehalt zu sehen, daß eine Beobachtung bis 1939 möglicherweise eine anders verlaufende Entwicklung hätte erkennen lassen und zu einem anderen Schluß geführt haben könnte.

#### ***III.1.1.5 Vorläufiger Aufstieg als Folge des Übergangs zur Dampf- und Motorschiffahrt und Bedeutungsverlust gegen Ende des Untersuchungszeitraums***

Ein geradezu modellhaftes Beispiel für den Übergang zur Dampfschiffahrt stellt unter den in dieser Arbeit untersuchten Hafentorten *Flensburg* (Abb. IX.1 und IX.2) dar, dessen Seglerbestand bereits 1874 durch den Bestand an Dampfern knapp übertroffen wurde; dieser hatte sich seit 1864, dem ersten Eckdatum dieser Untersuchung, mehr als verzehnfacht.

Schon vor der Herauslösung der Herzogtümer aus dem dänischen Staatsverband hatte Flensburg in der internationalen Schiffahrt an Bedeutung verloren.<sup>217</sup> Neben die Notwendigkeit, sich in wirtschaftlicher Hinsicht neu zu orientieren, trat der Druck, sich gegen die übermächtige Konkurrenz der großen Hafentstädte Hamburg und Bremen zu behaupten. Dennoch eröffneten die veränderten politischen Verhältnisse mit dem Anschluß an den deutschen Wirtschaftsraum auch Chancen. In Flensburg reagierte man frühzeitig auf die veränderten Erfordernisse und investierte in die Dampfschiffahrt. 1869 wurde die erste Flensburger Dampfschiffsreederei gegründet, in den Jahren darauf folgten zahlreiche weitere,<sup>218</sup> so beispielsweise 1872 die Flensburg-Ekensunder Dampfschiffahrtsgesellschaft,

---

<sup>217</sup> Schütt, Überblick, S.38; Hans-Friedrich Schütt/Emil Lorenzen, Flensburg, Segelschiffszeit, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.89-114, S.107.

<sup>218</sup> Detlefsen, Flensburger Schiffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff, S.15 und 25; ders., Die Flensburger Schiffahrt, in: Schleswig-Holstein 7 (1984), S.6-9, S.8; Rossen, S.54; Schütt, Überblick, S.39.

die 1897 mit der Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft zur „Vereinigten“ fusionierte.<sup>219</sup> Neu an dieser Entwicklung war das ihr zugrundeliegende Prinzip der betrieblichen Trennung von Handel und Schiffahrt: die Bereitstellung von Dienstleistung kennzeichnete von nun an den Charakter der Flensburger Schiffahrt.<sup>220</sup> Waren die ersten Investoren, die Kapital für die neue Technik bereitstellten, noch recht risikofreudig - Dampfschiffe waren längst noch nicht allgemein als Verkehrs- und Transportmittel anerkannt - ,<sup>221</sup> so ging doch von der Gründung der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft eine gewisse Signalwirkung aus: die Akzeptanz der Dampfschiffe in der Bevölkerung wuchs.<sup>222</sup> Auch die (1868 ursprünglich als Befrachtungs- und Schiffsmaklerfirma gegründete) Reederei H. Schuldt, die sich bis zur Jahrhundertwende zu einer der wichtigsten Flensburger Reedereien entwickelte, ging bald zu den neuen Schiffen über.<sup>223</sup> Weiterhin jedoch spielten die Segler eine bedeutende Rolle. So machten sie noch 1874 knapp die Hälfte der Gesamttonnage Flensburgs aus.

Beschäftigung fanden die neuartigen Dampfschiffe in der Trampfahrt und in der Linienfahrt. Schlechte Frachtraten auf dem europäischen Markt Ende der siebziger Jahre<sup>224</sup> machten es erforderlich, ein neues Betätigungsfeld aufzutun. Im März 1877 nahmen erstmals Flensburger Dampfschiffe ihre Tätigkeit in der chinesischen Küstenfahrt auf, die bisher Seglern Beschäftigung geboten hatte, aber ein lohnendes Geschäft auch für Dampfschiffe versprach.<sup>225</sup> Die meisten Dampfer, die in der Chinafahrt beschäftigt waren, liefen in Zeitcharter und transportierten meist Reis, Bambus, Jute, Kopra und Stückgut; daneben vermittelten sie den Passagierverkehr. Mitte der achtziger Jahre ließ allerdings das Überangebot an Transportkapazität die Frachtraten sinken.<sup>226</sup> Dennoch verzeichnete Flensburgs Handelsflotte auch in den neunziger Jahren einen Zuwachs, bei dem die Segler eine immer geringere Rolle spielten. Ein Grund hierfür liegt möglicherweise im Ende des Flensburger Petroleumhandels: bis zu dieser Zeit war Petroleum für Flensburg ein wichtiges Handelsgut gewesen, das in Segelschiffen direkt aus Rußland und Amerika importiert wurde.

---

<sup>219</sup> Gert Uwe Detlefsen, Flensburger Fördeschiffe, Herford 1977, S.12-14; ders., Flensburger Schiffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff, S.27; ders., Die Flensburger Schiffahrt, S.7.

<sup>220</sup> Theodor Tedsen/Gerhard Moltsen, Maschinenfahrt, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, S.121-146, S.123. Detlefsen, Flensburger Schiffahrt, S.13.

<sup>221</sup> Ders., Die Flensburger Schiffahrt, S.8.

<sup>222</sup> Stadtarchiv Flensburg, XII Hs 1411, Marie Rehder, Die Reederei Flensburgs (Diss.), Kiel. 1922, S.60.

<sup>223</sup> Harald H. Schuldt, H. Schuldt. Geschichte einer Reederfamilie und ihrer Unternehmungen 1868-1968, Hamburg 1968, S.10, 15 und 25.

<sup>224</sup> So vermerkt bereits der Bericht der Handelskammer zu Flensburg für 1875 sinkende Frachtraten. Dampfer seien immer noch gefragter gewesen als Segler, für die nur von wenigen Reedereien Überschüsse erwirtschaftet werden konnten; für Dampfer sei dies bei sparsamem Betrieb immerhin möglich gewesen, Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1875, Flensburg 1876, S.60.

<sup>225</sup> Ebd.; Rossen, S.48 und 57.

Als man auf Dauer der übermächtigen Konkurrenz der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft nicht mehr gewachsen war und sich aus diesem Geschäft zurückziehen mußte, ging den Seglern ein wichtiges Einsatzgebiet verloren.<sup>227</sup> Gleichzeitig sahen sie sich nicht nur der Konkurrenz der sich allmählich durchsetzenden kleinen Tourendampfer gegenüber, sondern mußten zudem in Wettbewerb zu dem immer besser ausgebauten Kleinbahnnetz treten, das zusätzlich neue Transportmöglichkeiten eröffnete.<sup>228</sup> Die Flensburger Dampferflotte allerdings erlebte bis zur Jahrhundertwende einen ungebrochenen Anstieg.<sup>229</sup> Neben der Chinafahrt waren Flensburgs Dampfer hauptsächlich in der Trampfahrt beschäftigt. Von großer Bedeutung war für Flensburg der Handel mit englischer Kohle, die von Flensburger Dampfern billig eingeführt werden konnte und von der heimischen Industrie auch stark nachgefragt wurde.<sup>230</sup> Besonders im Winter wichen viele Schiffe in die La Plata-Fahrt aus, von wo sie Getreide nach Europa transportierten,<sup>231</sup> und auch der Getreidehandel mit dem Schwarzen Meer bot lohnende Beschäftigung.<sup>232</sup>

In der Zeit nach der Jahrhundertwende kam die Chinafahrt zum Erliegen. Bereits in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatte ein allmählicher Rückzug aus diesem Fahrtgebiet begonnen. Der Grund hierfür lag zum einen darin, daß infolge des russisch-japanischen Krieges weniger deutsche Dampfer in der China-Fahrt eingesetzt wurden,<sup>233</sup> zum anderen in der Konkurrenz durch die Japaner, die mittlerweile über eine eigene große Flotte verfügten, sowie in der expandierenden Linienschiffahrt.<sup>234</sup> Der Entschluß der Flensburger Reeder, sich auf die Trampfahrt zu konzentrieren, anstatt eigene Linien einzurichten, hatte sich im Rückblick als Versäumnis erwiesen: den großen Linien, die sich auf der Konferenz von Singapur 1897 auf eine Kooperation geeinigt hatten und nun versuchten, den Trampschiffen

---

<sup>226</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1884, Flensburg 1885, S.32/33; für 1885, Flensburg 1886, S.62/63; für 1886, Flensburg 1887, S.41.

<sup>227</sup> Horst Windmann, Flensburg von 1864 bis 1920, in: Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt, hg.v.d. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Flensburg 1966 (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Nr. 17), S.347-420, S.365.

<sup>228</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1884, S.30.

<sup>229</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1894, Flensburg 1895, S.49. Im Bericht wird darüber hinaus der „*mehrfache Transportwerth der Dampfer gegenüber den Seglern*“ hervorgehoben. Zur Bedeutung Flensburgs: Hansa 3/1895, S.32.

<sup>230</sup> Hans Hinrich Schütt, Entwicklungsphasen des Flensburger Hafens seit Mitte des 16. Jahrhunderts, Flensburg 1988 (Flensburger Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung Heft 19), S. 72.

<sup>231</sup> Detlefsen, Die Flensburger Schifffahrt, S.9; Rossen, S.67/68; Hans-Friedrich Schütt, Überblick, S.41.

<sup>232</sup> Windmann, S.365/366.

<sup>233</sup> Detlefsen, Flensburger Schifffahrt, S.31.

<sup>234</sup> Gert Uwe Detlefsen/Dietrich Hass, Die China-Fahrt. Dampfer „Activa“ und Kapitän H.P. Christiansen, Hamburg 1983, S.85-87; Johannes Christiansen, Aus dem Leben von Kapitän Heinrich Peter Christiansen (1839-1908). Nach den Erinnerungen seines Sohnes Johannes Christiansen, in: Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart, Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Heft 3 (1979), S.85-89, S.88.

das Geschäft streitig zu machen, hatte man wenig entgegenzusetzen.<sup>235</sup> Darüber hinaus fehlten oft zuverlässige Vertreter der Reedereien vor Ort.<sup>236</sup> Dennoch konnte bis 1909 ein kontinuierlicher Anstieg des Dampferbestands bis auf 73 300 NRT beobachtet werden. Die amtliche Statistik weist Flensburg bis 1910 als drittgrößten Reedereistandort hinter Hamburg und Bremen aus. Auch der Frachtenmarkt hatte sich wiederbelebt, so daß alle Reedereien - mittlerweile hatten sich 18 Betriebe in Flensburg etabliert - bessere Geschäftsergebnisse verzeichnen konnten.<sup>237</sup> Bis zum Ersten Weltkrieg änderte sich wenig an dieser Situation; allerdings ging der Dampferbestand wieder auf knapp 70 000 NRT zurück, und auch die Überalterung der Flensburger Flotte ist zu erwähnen: das Durchschnittsalter der Schiffe lag bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs bei 14,7 Jahren.<sup>238</sup>

Nach dem Krieg schien sich zunächst dennoch die bisher recht günstige Entwicklung der Flensburger Handelsflotte fortzusetzen. Zwar erreichte die Gesamttonnage 1919 mit 69 600 NRT einen Wert, der im vorhergehenden Vergleichsjahr allein auf die Dampfer entfallen war. Mit 67 100 NRT Dampfer- und gut 2400 NRT Seglertonnage war aber eine insgesamt gegenüber 1913 kaum reduzierte Flotte in Flensburg beheimatet. Wirtschaftliche und politische Bedingungen finden in den Zahlen ihren Niederschlag: der 1919 festzustellende, im Vergleich zur Vorkriegszeit hohe Bestand an Segelschiffen geht zurück auf die Vielzahl der erst ab 1918 in Flensburg registrierten Schiffe, ohne die der Seglerbestand 1919 lediglich 822 NRT betragen hätte.<sup>239</sup> Für die Entwicklung bis zum folgenden Vergleichsjahr fielen vor allem die Auslieferungsverpflichtungen, aufgrund derer über 26 000 NRT der Dampfer-tonnage von 1919 an die Alliierten abzugeben waren, für Flensburg ins Gewicht: der Bestand an Dampfschiffen betrug 1924 noch 45 200 NRT.<sup>240</sup> Bis 1939 sank er weiter auf etwa

---

<sup>235</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1895, Flensburg 1896, S.31; Rossen, S.57; Rehder, S.75/76.

<sup>236</sup> Ebd., S.62.

<sup>237</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1913, Flensburg 1914, S. 12/13; Tedsen/Moltsen, S.133. Zu den Reedereien im einzelnen: Rehder, S.61; Windmann, S. 363/364.

<sup>238</sup> Rossen, S.71.

<sup>239</sup> Das Seeschiffsregister Flensburg verzeichnet für 1919 zwei Dampfschiffe über 2000 NRT Raumgehalt, neun weitere mit einem Raumgehalt zwischen 1500 und 2000 NRT, siebzehn Schiffe, deren Raumgehalt zwischen 1000 und 1500 NRT liegt, 29 Dampfer mit 500 bis 1000 NRT, acht Schiffe zwischen 100 und 500 sowie zwölf kleinere Dampfer unter 100 NRT. Bei den Seglern verfügt das größte eingetragene Schiff über 600 NRT Raumgehalt, das nächstgrößere über 355 NRT. Fünf Schiffe haben einen Raumgehalt von 100 bis 200 NRT. Darüber hinaus sind 18 Segler unter 100 NRT aufgeführt. 353 NRT entfallen auf Seeleichter (137, 93 und 93 NRT). Zur Segelschiffsflotte Flensburgs nach dem Krieg s. auch Jürgen Meyer, Segelschiffe in der Dampferzeit, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.115-120, S. 116.

<sup>240</sup> Zu Beginn des Ersten Weltkriegs waren in Flensburg 89 Schiffe mit insgesamt 109939 BRT beheimatet, nach den Zwangsablieferungen noch 34 Schiffe mit 47792 BRT, Peter Hans Petersen/ Hans-Friedrich Schütt u.a., Flensburg von 1920 - 1960, in: Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt, hg.v.d. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Flensburg 1966 (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Nr. 17), S.421-476, S. 431; Hans Hinrich Schütt, S.75.

21 000 NRT,<sup>241</sup> und auch die Segelschiffe konnten das Niveau, das sie unmittelbar nach Kriegsende erreicht hatten, nicht halten. Zudem blieben die Gebietsabtretungen, durch die die Randlage Flensburg zum übrigen Deutschen Reich durch den weitgehenden Wegfall des Hinterlands noch verschärft wurde, nicht ohne Auswirkungen. Unter anderem verlor die Förderschiffahrt die Möglichkeit, das nördliche Fördeufer anzulaufen, was sich in einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen bemerkbar machte.<sup>242</sup> Die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Lage, die sich für die Schifffahrt in einem Überangebot an Tonnage und sehr niedrigen Frachtraten bemerkbar machte, blieb auch in Flensburg nicht ohne Auswirkungen. So klagte die Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1932: „*Wie die Jahre 1928, 1929, 1930 und 1931 stand auch das abgelaufene Jahr unter dem Zeichen stärkster Wirtschaftsdepression. [...] Die geschäftliche Entwicklung der Trampreedereien war außerordentlich schlecht*“. Es gebe viele Schiffe, die im Jahr 1932 überhaupt nicht in Betrieb gekommen seien. Für die Linienschiffahrt stelle sich die Lage nicht besser dar.<sup>243</sup> Zudem blieb man auch in Flensburg nicht von den Auswirkungen des Konzentrationsprozesses in der Schifffahrt verschont. So verlegte 1933 die Reederei Schuldt ihren Firmensitz nach Hamburg. Flensburg verlor damit auf einen Schlag 24 000 RT seiner Gesamttonnage. Zu den Gründen war in der Hansa zu lesen, daß „*die Reederei beim Verbleiben in Flensburg nicht die in diesen Zeiten besonders notwendige, intensive Fühlung mit den Seetransport betreibenden*

---

<sup>241</sup> Für 1924 verzeichnet das Seeschiffsregister zwei Dampfer über 2000 NRT, fünf weitere mit 1500 bis 2000 NRT Raumgehalt, sieben Dampfschiffe mit 1000 bis 1500 NRT, 22 mit 500 bis 1000 NRT, zwölf zwischen 100 und 500 NRT sowie 13 mit einem Raumgehalt unter 100 NRT. Bei den Seglern verfügt das größte Schiff über einen Raumgehalt von 600, das zweitgrößte über 355 NRT. Aufgeführt ist ferner ein Motorsegler mit 209 NRT sowie drei Segler mit 100 bis 200 NRT, außerdem elf Segler unter 100 NRT, einer davon ein kleiner Motorsegler mit 2 NRT. 353 NRT der Seglertonnage entfallen auf Seeleichter (137,93 und 93 NRT). Für 1929 geben Handbuch und Seeschiffsregister für die Segler 514 beziehungsweise 516 NRT an, die sich folgendermaßen zusammensetzen: ein Seeleichter mit 137, ein weiterer mit 149 sowie zwei mit 93 NRT Raumgehalt, ein Segler mit 35 und einer mit 7 NRT. Das Seeschiffsregister verzeichnet darüber hinaus einen kleinen Segler mit 2 NRT. Für den Dampferbestand geben beide Quellen zwei Dampfer über 2000 NRT (2784, 2063 ) NRT an, drei weitere zwischen 1500 und 2000 (1958, 1705, 1639), zwölf Dampfer zwischen 1000 und 1500 NRT, 16 zwischen 500 und 1000 sowie sieben zwischen 500 und 1000 NRT. Das Handbuch verzeichnet 14, das Seeschiffsregister 15 Schiffe unter 100 NRT. Die Angaben über Motorschiffe stimmen mit den Angaben von Kunz bzw. der Statistik des Deutschen Reichs überein. Für 1934 verzeichnen Handbuch und Seeschiffsregister zwei Dampfer zwischen 1500 und 2000 NRT (1958, 1705), fünf weitere zwischen 1000 und 1500 NRT (1324, 1300, 1287, 1245, 1065) und acht Dampfer zwischen 500 und 1000 NRT. Darüber hinaus führt das Handbuch vier Dampfschiffe mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 500 NRT auf, das Seeschiffsregister aber nur drei. Übereinstimmend verzeichnen beide Quellen zwölf Dampfer unter 100 NRT. Die Werte für die Segler stimmen bis auf 39 NRT, die der verzeichneten Motorschiffe vollständig überein. Der Schiffsbestand 1939 setzt sich für die Segler aus einem Seeleichter mit 137 und fünf Kleinseglern mit insgesamt 47 NRT zusammen. Bei den Dampfschiffen ist ein Dampfer mit 3020, zwei weitere mit 2979 und mit 2690 verzeichnet. Darüber hinaus ist ein Dampfer mit 1705 NRT, vier weitere zwischen 1000 und 1500 NRT, sieben Dampfer mit 1500 bis 1000 und einer unter 100 NRT aufgeführt. Bei den Motorschiffen handelt es sich um ein Fahrzeug mit 80 und vier weitere mit zusammen 68 NRT.

<sup>242</sup>Rehder, S.90; Hans Hinrich Schütt, S.76; beispielhaft für die in den Handelskammerberichten seit 1920 erhobenen Klagen: Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1936, S.5.

<sup>243</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1932, S. 3 (Zitat) und 4/5; ähnliche Klagen über die „*Weltwirtschaftsdepression*“: Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1930, S.4 /5; für 1931, S.4/5.

*Unternehmen hat. Eine erfolgreiche Konkurrenz mit ähnlichen Betrieben in Hamburg erscheint daher von hier aus nicht mehr möglich. Um möglichst schnell in den Genuß der erhofften Vorteile zu gelangen, wird das Büro der Gesellschaft bereits in nächster Zeit nach Hamburg verlegt werden. [...] Die Reederei bedauert diese Maßnahme im Interesse der Flensburger Wirtschaft sehr, kann sich aber wirtschaftlichen Notwendigkeiten dieser Art nicht länger entziehen.“*<sup>244</sup> Denselben Weg ging ebenfalls 1933 die Reederei H.C. Horn.<sup>245</sup> Nur ein Jahr später wurde die „Vereinigte“ liquidiert.<sup>246</sup> Die Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869 ging in der Firma des Reeders H.W. Christophersen auf, der zuletzt ihre Geschäfte geführt hatte.<sup>247</sup>

Die von der Regierung subventionierten Abwrackaktionen, mit denen die Reeder zur Verschrottung veralteter Tonnage und damit zu einer Verminderung des Tonnageüberangebots veranlaßt werden sollten, stießen in Flensburg zwar nicht direkt auf Ablehnung, wurden aber als nicht genügend empfunden.<sup>248</sup> Gefordert wurde weitergehende finanzielle Hilfe. Wenn nicht bald eine ausreichende finanzielle Unterstützung für den Neubau von Trampschiffen gewährt werde, heißt es im Handelskammerbericht für 1935, sei der Fortbestand gerade vieler kleinerer und mittlerer Reedereien gefährdet.<sup>249</sup> In den folgenden beiden Jahren besserte sich die Situation jedoch, so daß mit der Erneuerung der Tonnage begonnen werden konnte.<sup>250</sup> Allerdings war der Aufschwung nicht von Dauer, denn gegen Ende des Untersuchungszeitraums machte sich bereits wieder eine Stockung bemerkbar.<sup>251</sup> Diese Entwicklung spiegelt sich wieder in den Bestandszahlen von 1939, die diejenigen von 1934 nur leicht überstiegen. Das Niveau vorhergehender Jahre wurde bei weitem nicht wieder erreicht. Die Motorschiffahrt konnte der Bestandsentwicklung ebenfalls keine Impulse geben: die beiden Motorschiffe mit 3535 beziehungsweise 3563 NRT, die für 1929 verzeichnet waren und die den Gesamtbestand kurzfristig über das Niveau von 1924 steigen ließen<sup>252</sup>, waren bereits 1934 wieder aus dem Schiffsregister gelöscht. In der Folgezeit überschritt Flensburgs Motortonnage nicht die 150 NRT.

---

<sup>244</sup> Hansa 14 (1933), S.495/496 (Zitat); H. Schuldt, S.83.

<sup>245</sup> Schmelzkopf, S.161.

<sup>246</sup> Detlefsen, Flensburger Förderschiffe, S.22/23.

<sup>247</sup> Schmelzkopf, S.209.

<sup>248</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1932, S.5. Siehe auch Anmerkungen 108 (ausführliches Zitat aus Stadtarchiv Flensburg, XII Fa Ree 27, Hilfsaktion für die Reedereien. 1931-1932.).

<sup>249</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1935, Flensburg 1936, S.5.

<sup>250</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1937, Flensburg 1938, S. 7.

<sup>251</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1938, Flensburg 1939, S.6.

<sup>252</sup> Von einem „Ausgleich der durch die Kriegsfolgen verursachten Verluste“, wie noch im Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1936, Flensburg 1937, S. 5, zu lesen ist, kann also bei einer Betrachtung auf lange Sicht nicht geredet werden.



Wie in Flensburg, so konnte man auch in *Kiel* (Abb.XVII.1 und XVII.2) zunächst vom Übergang zur Dampfschiffahrt profitieren.<sup>253</sup> Allerdings verlief hier der Aufschwung nicht so kontinuierlich und erwies sich auch als weniger nachhaltig als in Flensburg.

Seit der Herauslösung der Herzogtümer aus dem dänischen Staatsverband hatte sich die Kieler Tonnage bis 1874 mehr als verdoppelt, was auf den Zugewinn an Segler- und Dampfertonnage - um etwa 3300 beziehungsweise 3200 NRT - gleichermaßen zurückging.<sup>254</sup>

Die Reederei Kiels zu dieser Zeit war hauptsächlich in der Nord- und Ostseefahrt und in der Englandfahrt tätig. Nur wenige Kieler Schiffe fuhren nach Nord- und Südamerika und nach Ostasien, wo noch in den sechziger Jahren die Segler der Reederei Sartori & Berger beschäftigt waren,<sup>255</sup> die wenig später ihren Betrieb vollständig auf Dampfschiffe umstellte.<sup>256</sup> Auch die Getreidefahrt vom Schwarzen Meer und die Fruchtfahrt vom Mittelmeer, vordem wichtige Betätigungsfelder für die Kieler Segelschiffe, hatte um diese Zeit bereits an Bedeutung verloren.<sup>257</sup>

Der weitere Kurvenverlauf läßt eine fortgesetzte Verlagerung von der Segel- zur Dampfschiffahrt erkennen. Bereits 1884 hatte sich das Verhältnis zwischen Dampfern und Seglern zugunsten der Dampfer verschoben: der Bestand an Dampfertonnage übertraf den Seglerbestand um das dreizehnfache.<sup>258</sup> In dieses Jahr fiel auch das Ende der Segelschiffsreederei Lohmann, die schon seit 1883 kein Schiff mehr in Betrieb gehabt hatte.<sup>259</sup> Die nun in der Kieler Schifffahrt vorherrschenden Dampfer - die Firma Sartori & Berger verkaufte 1889 ihren letzten Segler,<sup>260</sup> die Reederei Paulsen & Ivers stellte gleichfalls auf Dampferbetrieb um<sup>261</sup> - bedienten hauptsächlich europäische Häfen in der Linien- und Trampfahrt. So unterhielt beispielsweise Sartori & Berger die Postdampferlinie Kiel-Korsör.<sup>262</sup> Zunehmend erfolgte auch der Import von englischen Kohlen, neben Getreide und

---

<sup>253</sup> Meyer, Segelschiffsbau und Segelschiffahrt, S.45.

<sup>254</sup> So auch der Jahresbericht der Kieler Handelskammer für das Jahr 1874, Kiel 1875, S.42, wo von erheblichen Zunahme der Gesamtlastenträchtigkeit die Rede ist.

<sup>255</sup> Gert Uwe Detlefsen, 125 Jahre Sartori & Berger. Ein Beitrag zur Kieler Schifffahrtsgeschichte, in: Schleswig-Holstein 8 (1983), S.5-10, S.5; Mit Segel, Dampf und Diesel: aus der hundertjährigen Firmengeschichte der Firma Sartori & Berger, Kiel, Reederei und Schiffsmaklerei: 1858-1958, Kiel 1958, S.16.

<sup>256</sup> Ebd., S.27.

<sup>257</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1871, Kiel 1872, S.23. Im Jahresbericht der Handelskammer für 1878/1879, Kiel 1879, wird erwähnt, daß „*die hiesigen Rheder sich der Segelschiffe durch Verkauf nach außen hin zu entledigen*“ suchten, wobei Segelschiffsparten zunehmend schlechtere Preise erzielten, S.30/31.

<sup>258</sup> „*In zweiter Reihe der schleswig-holsteinischen Hafenplätze erscheint Kiel mit einer Handelsflotte von [...] 18191 Tonnen. Die 53 Seedampfer der Kieler Reedereien halten allein 16392 Tonnen*“, v. Wobeser, S.105.

<sup>259</sup> Fritz Brustat-Naval, Zwischen Ostsee und Ostasien. Aus der Kieler Schifffahrtsgeschichte, Herford 1973, S.17/18.

<sup>260</sup> Detlefsen, 125 Jahre Sartori & Berger, S.6; Brustat-Naval, S.35/36.

<sup>261</sup> Ebd., S.48.

<sup>262</sup> Detlefsen, 125 Jahre Sartori & Berger, S.6; Meyer, Segelschiffsbau und Segelschiffahrt, S.50; Denkschrift der Kieler Handelskammer zur Erinnerung ihres 25jährigen Bestehens nebst Übersicht über die Entwicklung von

Holz das wichtigste Einfuhrgut Kiels,<sup>263</sup> durch Dampfschiffe. Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang eine Tabelle im Jahresbericht der Kieler Handelskammer für 1885, die die Verdrängung der Segler durch die Dampfschiffe aufzeigt: demnach wurden 1878 immerhin noch 44,5% der eingeführten Kohle von Seglern transportiert, 1885 dagegen waren Segelschiffe nur noch mit 1,66% an den Kohlenimporten beteiligt.<sup>264</sup> Da die Mitte der achtziger Jahre herrschenden niedrigen Frachtraten keine ausreichenden Verdienstmöglichkeiten in der traditionellen Nord- und Ostseeschifffahrt mehr boten, suchten zunehmend auch Kieler Dampfer in der Chinafahrt einträglichere Beschäftigung.<sup>265</sup> Auf diesem Gebiet engagierte sich besonders die Firma Diederichsen, die zusammen mit der Hongkonger Filiale der Reederei Jebsen, Apenrade, die die Post, Kohlen und andere Waren nach Tsingtau beförderte und den Handel ins Landesinnere vermittelte.<sup>266</sup> Neben der europäischen und der Chinafahrt spielte darüber hinaus die Förde-Schifffahrt eine gewisse Rolle für die Kieler Reederei. Sie wurde vor allem von der Neuen Dampfer-Compagnie (NDC) vermittelt, die bereits 1887, im ersten Jahr ihres Bestehens, ihre Konkurrenten übernommen hatte und über das Monopol in diesem Bereich verfügte, bis sich 1905 die Hafensrundfahrts-AG etablierte. Das Beförderungsangebot wurde vor allem während der Sommersaison von zahlreichen Fahrgästen wahrgenommen.<sup>267</sup> Schon die Gründung der NDC hatte Kiels Bestand an Dampfschiffen vergrößert. Auch in den folgenden Jahren war eine Zunahme zu verzeichnen: 1888 wurde der Heimathafen von sechs Neumühlener Dampfern nach Kiel verlegt,<sup>268</sup> acht Dampfschiffe kamen im nächsten Jahr durch Neubau, zwei weitere durch Ankauf dazu. Auch die NDC erhielt zwei neue Schiffe.<sup>269</sup> 1889, als Kiel seinen höchsten Schiffsbestand während des gesamten Untersuchungszeitraums erreichte, schienen die Dampfschiffe die Segler endgültig verdrängt zu haben: 700 NRT an Seglertonnage standen 34200 NRT Dampfertonnage gegenüber, was einem Verhältnis von etwa 1: 50 entspricht. Der Gesamtbestand konnte jedoch nicht auf Dauer auf diesem Niveau gehalten werden. Im Jahr 1893 verlor die Kieler Flotte elf Dampfer durch Verlegung des

---

Handel und Industrie ihres Bezirks während des Zeitraums von 1871-1895, Kiel 1895, S.31. Dort wird gleichfalls die rasche Umstellung der Kieler Reederei auf die Dampfschifffahrt hervorgehoben, S.46/47 und 50.

<sup>263</sup> Friedrich Kleysler, Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte von 1242 bis 1945, Kiel 1969, S.54/55.

<sup>264</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1885, Kiel 1886, S.77.

<sup>265</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1884, S.58/59; für 1885, S.75/76.

<sup>266</sup> Handelskammer zu Kiel für 1878/1879, S.29; Peter Wulf, Kiel wird Großstadt, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg.v. Jürgen Jensen und Peter Wulf, Neumünster 1991, S.207-271, S.247.

<sup>267</sup> Bruno Bock, Grüne, blaue, schwarze, weiße Dampfer. Die Geschichte der Kieler Fördeschifffahrt, Herford 1978, S. 15-17 und 50-56; die Beliebtheit der Fördedampfer in der Bevölkerung beschreibt der Artikel „Eine Sonntagsvormittagsfahrt in See“ in der Morgenausgabe der Kieler Zeitung vom 26. Mai 1903 (Stadtarchiv Kiel).

<sup>268</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1888, Kiel 1888, S.20/21; Jahresbericht für 1888, S.103.

<sup>269</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1889, Kiel 1889, S.33/34 und 35.

Heimathafens.<sup>270</sup> Bis 1904 nahm der Gesamtbestand um 13 500 NRT ab, was ausschließlich auf eine Verminderung der Dampfer tonnage zurückzuführen ist, da die Segler ihren Bestand sogar auf 1400 NRT verdoppeln konnten. Diese Entwicklung - Rückgang des Dampferbestands bei gleichzeitiger Zunahme der Seglertonnage - setzte sich fort bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, so daß Kiel mit seinen 17 400 NRT Gesamttonnage 1913 nicht zu den bedeutenderen deutschen Reedereistandorten gezählt werden konnte.<sup>271</sup>

Nach dem Krieg schien die Entwicklung der Kieler Reederei für eine kurze Zeit neuen Schwung zu bekommen: entsprach der Schiffsbestand von 1919 noch den Werten von 1913,<sup>272</sup> zeichnete sich bis zum nächsten Vergleichsjahr ein Anstieg ab, und das Niveau von 1889 wurde fast wieder erreicht. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage, die auch die Schifffahrt betraf, waren nach Aufhebung der von den Alliierten verhängten Ostseeblockade durchaus Gewinne in der Ostsee- und Küstenfahrt zu erzielen. Da die in diesen Gebieten arbeitenden Firmen ihre Schiffe größtenteils hätten behalten dürfen und die Nachfrage nach Transportleistungen außerordentlich groß sei, so ist im Jahresbericht der Handelskammer für 1919 zu lesen, werde für die nächste Zukunft mit starker Beschäftigung gerechnet.<sup>273</sup> Zu berücksichtigen ist allerdings, daß die Kieler Flotte 1924 eine gegenüber 1889 wesentlich veränderte Struktur aufwies; das Verhältnis hatte sich gegenüber 1889 stark zugunsten der Segler verschoben, auf die 1924 fast 10 000 NRT der knapp 33 000 NRT Gesamttonnage entfielen.<sup>274</sup> Insgesamt jedoch fällt der hohe Schiffsbestand Kiels im Jahr 1924, nur vier Jahre nach dem Wirksamwerden der Auslieferungsverpflichtungen, ins Auge. Auch wenn der relativ bedeutende Anteil an Seglertonnage darauf hindeutet, daß in der Notlage der ersten Nachkriegsjahre verstärkt auf - auch veraltete - Segelschiffe zurückgegriffen wurde, war der Dampferbestand trotzdem immer noch höher als vor dem Krieg. Anscheinend, so ist zumindest dem Handelskammerbericht von 1921 zu entnehmen, waren in der unmittelbaren

---

<sup>270</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1893, Kiel 1894, S. 88.

<sup>271</sup> Peter Wulf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg.v. Jürgen Jensen und Peter Wulf, Neumünster 1991, S.303-358, S.333.

<sup>272</sup> Im Gegensatz zu anderen Hafenorten ist in Kiel der Anteil der erst ab 1918 eingetragenen Segler am Bestand von 1919 recht gering (323 von 3453 NRT). Kiels Seglerflotte des Jahres 1919 setzt sich aus einem größeren Segler mit 965 NRT (1920 abgetreten), zwölf Schiffen mit 100 bis 200 NRT Raumgehalt und 25 Schiffen unter 100 NRT zusammen. Auch die Mehrzahl der Dampfschiffe war vor 1918 registriert (3009 von 14121 NRT). Es waren 1919 sieben Dampfer mit einem Raumgehalt zwischen 500 und 1000 NRT (der größte davon 941 NRT) in Kiel beheimatet, darüber hinaus 26 Schiffe zwischen 100 und 500 NRT sowie 33 kleinere Dampfer unter 100 NRT. An Motorfahrzeugen führt das Seeschiffsregister 7 Schiffe mit einem Raumgehalt von zwei bis 127 NRT.

<sup>273</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1919, S. 12/13.

<sup>274</sup> Für 1924 verzeichnet das Seeschiffsregister bei den Seglern zwei Leichter mit jeweils 578 NRT, vier weitere mit gut 300 NRT, 15 Schiffe zwischen 100 und 300 NRT (davon zwei Leichter) sowie 58 Segler unter 100 NRT. An Dampfschiffen sind vier Dampfer über 2000 NRT registriert (2736, 2357, 2298 und 2058 NRT), keine Schiffe zwischen 1000 und 2000 NRT, fünf Dampfer mit einem Raumgehalt von 500 bis 1000 NRT, 26 Schiffe von 100 bis 500 NRT sowie 35 kleinere Dampfer unter 100 NRT. Bei den Motorschiffen sind zwei Fahrzeuge zwischen 100 und 200 und zwölf weitere unter 100 NRT aufgeführt.

Nachkriegszeit in Kiel noch genügend Mittel vorhanden, um zügig an den Wiederaufbau der Flotte zu gehen: *“Die Reeder waren gezwungen, um den nötigen Schiffsraum für die Wiederaufnahme von regelmäßigen Linien zu erhalten, aus eigenen Mitteln zahlreiche Dampfer in Auftrag zu geben. Sie mußten zu diesem Zwecke ihre Kapitalien wesentlich erhöhen; daneben erfolgten zahlreiche Rückkäufe deutscher Handelsdampfer aus dem Besitz der Entente und des neutralen Auslands.”*<sup>275</sup> Dies bestätigt Kleyser: erst mit dem Ende der Inflationszeit sei Kiels krisenhafte Lage völlig deutlich geworden.<sup>276</sup> Auch die schon 1921 von Sartori & Berger wiedereröffnete Linie Kiel-Korsör vermochte nur unter den günstigen Währungsverhältnissen, die durch die Inflation bedingt waren, mit Gewinn zu fahren; 1924 wurde der Betrieb bereits wieder eingestellt. Noch im selben Jahr verkaufte die Firma neun ihrer insgesamt 19 Dampfer.<sup>277</sup> Wie Sartori & Berger, so beschränkten sich auch die meisten anderen Kieler Reedereien auf die Fahrt zu den deutschen Ostseehäfen oder zu skandinavischen Küstenplätzen. Als einzige Firma war die Reederei Karl Grammerstorf in der Überseefahrt tätig.<sup>278</sup>

In den folgenden beiden Vergleichsjahren<sup>279</sup> setzte ein Abstieg ein, der stärker auf den Verfall an Dampfer tonnage als auf eine Reduzierung des Seglerbestands zurückzuführen ist. Auch die Kieler Schifffahrt war mittlerweile von der schlechten Konjunktur und der Weltwirtschaftskrise erfaßt worden.<sup>280</sup> Bis 1939 hatte sich das Blatt nicht gewendet. Weder

---

<sup>275</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1921, S.16.

<sup>276</sup> Kleyser, S.71.

<sup>277</sup> Ebd.

<sup>278</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel über das Geschäftsjahr 1923, Kiel 1924, S.3. Kleyser, S. 71; Wulf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, S.333.

<sup>279</sup> Für 1929 verzeichnen Handbuch für die Handelsmarine und Seeschiffsregister übereinstimmend als größten Segler einen Leichter mit 758 NRT, darüber hinaus einen weiteren mit 578 NRT. Ferner sind zwei (Handbuch für die deutsche Handelsmarine) beziehungsweise drei (Seeschiffsregister) Schiffe mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 500 NRT registriert sowie 39 Schiffe (übereinstimmend) unter 100 NRT. Keine Aufnahme fanden zwei Baggerschuten mit je 180 und zwei weitere mit je 165 NRT. An Dampfschiffen verzeichnen beide Quellen als größtes Schiff einen Dampfer mit 1226 NRT, zwei Schiffe mit einem Raumgehalt von 500 bis 1000 NRT, 15 (Handbuch) beziehungsweise 16 (Seeschiffsregister) mit 100 bis 500 NRT sowie 22 mit einem Raumgehalt von unter 100 NRT. Nicht aufgenommen wurden zwei Baggerschuten mit je 200 NRT sowie zwei Eisenbahnfahrzeuge für Transporte im Hafen mit je 61 NRT. Bei den Motorschiffen verfügte das größte Schiff über einen Raumgehalt von 373 NRT, elf (Handbuch) beziehungsweise zwölf (Seeschiffsregister) Schiffe unter 100 NRT sind aufgeführt. Keine Aufnahme fanden eine Motorbaggerschute mit 127 NRT sowie ein Wassertransportfahrzeug für den Einsatz im Hafen mit 14 NRT. Für 1934 geben beide Quellen als größten Segler einen Leichter mit 758 NRT an, einen weiteren mit 578 NRT, sowie fünf Schiffe mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 500 NRT, außerdem 29 (Handbuch) beziehungsweise 30 (Seeschiffsregister) Schiffe unter 100 NRT. Nicht aufgenommen wurden je zwei Baggerschuten mit 165 und 180 NRT. Für die Dampfer sind zwei Schiffe mit über 500 NRT angeführt, 17 zwischen 100 und 500 NRT sowie 18 (Handbuch) beziehungsweise 19 (Seeschiffsregister) unter 100 NRT. Keinen Eingang fanden zwei Baggerschuten à 200 NRT. Bei den Motorschiffen sind 17 (Seeschiffsregister) beziehungsweise 15 (Handbuch) Schiffe unter 100 NRT registriert. Nicht aufgenommen wurde eine Motorbaggerschute mit 127 NRT.

<sup>280</sup> Als beispielhaft für die Klagen in vielen der Handelskammerberichte Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre kann der Bericht für 1931 gelten, in dem es heißt: *“Für Reederei und Schifffahrt ist das vergangene Jahr wohl das ungünstigste, welches die Reederei seit längerer Zeit zu verzeichnen hatte. Einige Reedereien haben ihre Schiffe während des ganzen Jahres überhaupt nicht in Fahrt gesetzt. Andere haben nach*

Tonnagebestand noch Struktur der Kieler Handelsflotte ließen auf einen künftigen Aufschwung hoffen. Zwar nahm beispielsweise die Reederei Sartori & Berger viele ihrer vor dem Krieg unterhaltenen Linien wieder auf, setzte aber einen beträchtlichen Teil der Schiffe von Hamburg aus in Fahrt.<sup>281</sup> Ähnlich wie in Flensburg, so konnte auch in Kiel die neue Motorentechnik die Entwicklung nicht umkehren: zwar waren 1939 knapp 1400 NRT an Motortonnage in Kiel registriert, dies allerdings reichte bei weitem nicht aus, um am Wettbewerb teilzunehmen.<sup>282</sup> Allerdings wird in vielen Handelskammerberichten der Zwischenkriegszeit Klage geführt über die gestiegene Zahl der Motorsegler, die den Küstenfrachtdampfern Konkurrenz machten.<sup>283</sup> Die Angaben des Seeschiffsregisters bestätigen diese Aussage: ab Anfang der zwanziger Jahre ging die Zahl der neu eingetragenen Segler ohne Antriebsmaschine zurück. Gleichzeitig wurden zunehmend Motorsegler registriert, bis gegen Ende der zwanziger Jahre auch deren Neueintragungen eine rückläufige Tendenz aufwiesen.<sup>284</sup>

Vor dem Hintergrund des zunächst zu beobachtenden Aufschwungs stellt sich die Frage nach den Ursachen für den frühen Verlust der gerade erst gewonnenen Bedeutung. Ein Grund liegt in der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895, zum anderen spielt der Ausbau Kiels zum Kriegshafen eine wichtige Rolle.

In Kiel hatte man sich vom Bau eines Kanals zwischen Nord- und Ostsee vor allem Vorteile versprochen. So schrieb beispielsweise der Kieler Reeder August Sartori in seiner Funktion als Vorsitzender der Industrie- und Handelskammer 1891, der Kanal werde Kiel an der Ostsee in eine ähnliche Stellung versetzen wie die, die Kopenhagen am Sund einnehme. Die Stadt werde sich zum Verkehrsknotenpunkt an einer für den Weltverkehr höchst bedeutenden Wasserstraße entwickeln.<sup>285</sup> Eventuellen Nachteilen für das Kieler Speditionsgeschäft, die ohnehin nur für einen Teil des Verkehrs zu erwarten seien, könne man begegnen, indem man

---

*Erledigung einer oder einiger Versuchsfahrten ihre Tonnage wieder auflegen lassen. Auch die Reedereien unseres Bezirks hatten unter dem Druck der Lage schwer zu leiden..*“, Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu für 1931, Kiel 1932, S.57.

<sup>281</sup> Kleyser, S.74.

<sup>282</sup> 1939 sind laut Seeschiffsregister vier Segler mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 500 NRT (der größte davon 322 NRT) sowie 13 Segler unter 100 NRT in Kiel beheimatet. Darüber hinaus ist ein Dampfer mit 3156 NRT, zwei weitere mit einem Raumgehalt zwischen 500 und 1000, neun zwischen 100 und 500 NRT und 13 unter 100 NRT registriert. Bei den Motorschiffen sind zwei Schiffe zwischen 100 und 200, ferner 23 unter 100 NRT angeführt.

<sup>283</sup> So beispielsweise im Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Kiel für 1928, S.6; für 1933, Kiel 1934, S. 29; über das Geschäftsjahr 1934, S. 131.

<sup>284</sup> Diese Angaben erfassen alle Segler, die ab 1918 registriert wurden, auch diejenigen Schiffe, die zwischen zwei Vergleichsjahre fallen und die daher keinen Eingang in die Tabellen fanden (da ja nicht nur die Entwicklung in den Vergleichsjahren analysiert werden soll, sondern auch in den Jahren dazwischen). 71 bis 1930 eingetragenen Motorseglern stehen 46 Segler ohne Motorenantrieb gegenüber.

<sup>285</sup> August Sartori, Kiel und der Nord-Ostsee-Kanal, Berlin 1891, S.43/44; Der Nordostsee-Kanal (Brunsbüttel-Kiel) und die wirtschaftliche Stellung Kiel's, Denkschrift der Kieler Handelskammer, Kiel 1885, S.6/7/8.

die Ausstattung des Hafens an die neuen Erfordernisse anpasse.<sup>286</sup> Dem Einwand, Hamburg werde zur Konkurrenz Kiels im Ostseeraum, weil es durch einen Kanal gleichsam an die Ostsee gerückt werde, hält Sartori in der 1894 erschienenen Schrift „*Der Nord-Ostsee-Kanal und die deutschen Seehäfen*“ entgegen, mit gleichem Recht könne man sagen, Kiel, Lübeck und andere Ostseehäfen würden durch den Kanal an die Nordsee gerückt.<sup>287</sup> Tatsächlich sollten aber diejenigen recht behalten, die befürchtet hatten, Hamburg werde auf Kosten der Ostseehäfen an Bedeutung gewinnen, wenn es erst selbst über einen bequemen Zugang zur Ostsee verfügte. Hamburg und nicht Kiel entwickelte sich zum Knotenpunkt des nord- und mitteleuropäischen Verkehrs.<sup>288</sup> In Kiel mußte man schließlich einsehen, daß man weit entfernt davon war, in Konkurrenz zu Hamburg treten zu können. Dies wird auch aus einem Artikel über „*Kiels wirtschaftliche Bedeutung für Hamburg*“ des Stadtrates Gluck vom März 1929 in den Kieler Neuesten Nachrichten deutlich, in dem Kiels Zukunft als „*Hamburger Ostseehafen*“ umschrieben wird, für den ein Zusammengehen mit Hamburg lebensnotwendig sei.<sup>289</sup> Ein Grund dafür, daß der schon von Sartori geforderte Ausbau des Kieler Hafens nicht in erforderlichem Maße geschah, liegt in der Rolle, die die Kriegsmarine für Kiel spielte. Kiel, das 1867 Kriegshafen des Norddeutschen Bundes und 1871 Reichskriegshafen geworden war, wurde, anders als beispielsweise Lübeck oder Flensburg, in seiner Entwicklung stark von den Erfordernissen der Kriegsmarine geprägt, so daß die Hafenanlagen nicht den Anforderungen der zivilen Schifffahrt entsprechend ausgebaut wurden.<sup>290</sup>

Auch der Aufschwung der mit knapp 700 NRT im Jahr 1864 recht kleinen Flotte *Tönning*s (Abb.XXIV.1 und XXIV.2) hielt nicht bis zum Ende des Beobachtungszeitraums an. Zunächst allerdings schien man vom Übergang zur Dampfschifffahrt zu profitieren: bis 1874 hatte sich der Bestand an Seglertonnage zwar leicht verringert, dafür hatte sich die Dampfer-tonnage aber von 30 auf fast 600 NRT erhöht. Auch in den folgenden Jahren setzte sich diese Entwicklung fort. 1889 schließlich waren in Tönning 4400 NRT an Dampfer- und 400 NRT an Seglertonnage registriert. In diese Zeit - die siebziger und achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts - fällt die Blütezeit des Tönninger Viehexports; pro Jahr wurden zwischen

---

<sup>286</sup> Sartori, *Kiel und der Nord-Ostsee-Kanal*, S.48 und 50; Denkschrift, S.17/18.

<sup>287</sup> Ders., *Der Nord-Ostsee-Kanal und die deutschen Seehäfen*, Berlin 1894, S.28.

<sup>288</sup> Willi Ziegenbein, *Kiels Stellung als Ostseehafen und der Kaiser-Wilhelm-Kanal*, Kiel 1938 (Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte), S.1-24, S.13/14.

<sup>289</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37246, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend Hafen und Hafenanlagen des Hafens Kiel. Darin: „*Kiels wirtschaftliche Bedeutung für Hamburg*“, Kieler Neueste Nachrichten, 14.3.1929.

<sup>290</sup> Urs J. Diederichs, *Kiel - die Stadt der Werften*, in: *Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter*, hg.v. Urs J. Diederichs, Hamburg 1986, S. 75-83, S.75; Ziegenbein, S.9; Wulf, *Kiel wird Großstadt*, S.237.

43 000 und 60 000 Rinder und Schafe nach England ausgeführt. Bis 1870 hatte dieses Geschäft fest in englischer Hand gelegen.<sup>291</sup> Damit auch die Tönninger Wirtschaft vom Exportbetrieb profitierte, gründete man 1871 die Tönninger Dampfschiffsgesellschaft.<sup>292</sup> Zwar war in Tönning seit 1869 eine Zweigniederlassung der Firma Zerßen & Co. ansässig, diese jedoch importierte vorwiegend englische Steinkohle und Roheisen über Tönning.<sup>293</sup> Bis 1880 konnten sich die Tönninger Dampfschiffe, die im Sommer in der Viehfahrt, im Winter in der Trampfahrt tätig waren, im Viehtransport einen Marktanteil von 70% erobern. In der Folgezeit entbrannte mit den englischen Reedern ein Kampf um die niedrigsten Frachtraten, der beiden Seiten schwere finanzielle Verluste brachte.<sup>294</sup> Der Erfolg der Tönninger Dampfschiffahrt wurde dadurch jedoch nicht dauerhaft beeinträchtigt: 1888 verfügte Tönning vor Wyk, Husum und Friedrichstadt über die größte Handelsflotte an der Westküste Schleswig-Holsteins.<sup>295</sup> Diese günstige Entwicklung wurde beendet durch ein Einfuhrverbot für Rinder, das England 1889 wegen der in Deutschland grassierenden Maul- und Klauenseuche verhängt hatte und das die Viehfahrt, den Haupterwerbszweig der Tönninger Reederei, zum Erliegen brachte. Versuche, auf einen Export von Frischfleisch auszuweichen, blieben erfolglos. Auch die Anschaffung von Kühlschiffen und die Ausstattung von Dampfern mit Luftkühlanlagen konnten den Niedergang nicht aufhalten. Ohnehin wäre die Ausfuhr von Vieh aber in den nächsten Jahren zurückgegangen, weil inzwischen die Aufnahmefähigkeit des deutschen Fleischmarkts gestiegen war.<sup>296</sup> Lediglich Kohlendampfer fuhren noch mit Gewinn.<sup>297</sup> Diese Entwicklung findet ihren Niederschlag in den Zahlen von 1894: der Bestand an Dampfschiffen war um 1500 NRT zurückgegangen, der Seglerbestand dagegen war wieder auf 600 NRT angewachsen. Möglicherweise hatte diese Erholung ihren Ursprung in einer Zunahme der Eiderschiffahrt, die allerdings ab 1895 durch die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals starke Einbußen hinnehmen mußte.<sup>298</sup> Bis 1899 war der Bestand

---

<sup>291</sup> Detlefsen, Häfen, S.124; Tönning im Wandel der Zeiten, hg.v.d. Stadt Tönning, S.67/68; Gerd Andresen, Tönning, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer in Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.291-306, S.303.

<sup>292</sup> Ebd.; Detlefsen, Häfen, S.125; Rolf Kuschert, 375 Jahre Tönninger Hafen, in: Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte 8 (1989), S.9-22, S.19.

<sup>293</sup> Detlefsen, Häfen, S.131.

<sup>294</sup> Ebd., S.127; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1887, S.157; Andresen, S.303.

<sup>295</sup> Detlefsen, Häfen, S.133; Wolfgang Jonas, Schiffbau in Nordfriesland. Holzschiffbau in Tönning, Stahlschiffbau in Husum. Schriftenreihe des Nordfriesischen Schifffahrtsmuseums Husum Bd.1, Husum 1990, S.74; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1888, S.178.

<sup>296</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1886, S.148; Andresen, S.303/304; Kuschert, S.20.

<sup>297</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für 1889, S.153.

<sup>298</sup> Geerkens (o.Vorname), Tönning, in: Heimat 24 (1914), S.121-127, S.120 und 126; Hans Dieckmann, Die Handelshäfen der schleswig-holsteinischen Westküste im Wandel der Zeit, in: Die Heimat, 1 (1951), S.4-8, S.5/6.

an Seglern auf unter 200 NRT gefallen. Dagegen hatte die Dampfer-tonnage Tönning's auf 4500 NRT zugenommen. Eine Erklärung hierfür fällt schwer. Eher wäre eine Verminderung des Dampferbestands zu erwarten gewesen, da der neue Kaiser-Wilhelm-Kanal seinen Ausgang nicht mehr wie der Eiderkanal in Tönning, sondern in Brunsbüttel hatte. Dementsprechend fand in der Folgezeit eine Verlagerung der Verkehrsströme statt, was auch den rapiden Niedergang der Tönninger Flotte bis zum Ersten Weltkrieg erklären könnte: bereits 1909 war die Dampfer-tonnage auf ein Drittel des Bestands von 1889 geschrumpft.<sup>299</sup> Möglicherweise schlugen sich die neuen Bedingungen aber mit einer gewissen Zeitverzögerung in der Handelsflotte nieder. Die Dampfer der Tönninger Dampfschiffsgesellschaft fanden noch einige Jahre Beschäftigung in der Trampfahrt, bis 1903 die Gesellschaft liquidiert wurde.<sup>300</sup> 1907 wurde auch die Filiale von Zerssen & Co. in Tönning aufgelöst.<sup>301</sup> Bis 1913 sank die Dampfer-tonnage auf zu vernachlässigende 28 NRT, Segler waren überhaupt nicht mehr registriert, so daß vom Bestehen einer selbständigen Handelsflotte in Tönning nicht mehr gesprochen werden konnte. Auch das ehrgeizige Projekt der „Tönning-Australien-Linie“, das 1905 in Angriff genommen worden war und die Etablierung eines Segler-Liniendienstes nach Australien zum Ziel hatte, konnte den Niedergang nicht aufhalten. Die Linie mußte bereits 1907 wieder aufgegeben werden, da das Frachtaufkommen ab Tönning nicht ausreichte; der ursprünglich ebenfalls vorgesehene Dampfer-Liniendienst wurde gar nicht erst aufgenommen.<sup>302</sup> Auch nach dem Krieg erholte sich Tönning's Handelsflotte nicht mehr. Der Bestand erreichte bis zum Ende des Untersuchungszeitraums nicht einmal 60 NRT.<sup>303</sup>

Ebenso wie in Tönning schien man auch in *Schleswig* (Abb.XXII.1 und XXII.2) am Aufschwung der Schifffahrt durch die neue Technik zunächst teilhaben zu können. So ist die Bedeutung, die Schleswigs Flotte während des Untersuchungszeitraums erlangte, im

---

<sup>299</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte, S.72; Christian Petersen, Tönning - Stadt an der Eider, in: Schleswig-Holstein 8 (1967), S.203-206, S.206.

<sup>300</sup> Detlefsen, Häfen, S.129; Kuschert, S.20; Andresen, S.304.

<sup>301</sup> Detlefsen, Häfen, S.132.

<sup>302</sup> Ebd., S.134 und 136/137; August Geerkens, Die Slomans und Tönning, in: Die Heimat 7 (1962), S.189-191, S. 191; Wolfgang Martin, Beiträge zur Schifffahrtsgeschichte der Stadt Tönning, in: Strandgut 15 (1987), S.5-14, S.6 und 7/8; Walter Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, Staatswissenschaftliche und sozialwissenschaftliche Forschungen, hg.v. Gustav Schmoller und Max Sering, Heft 172, München/Leipzig 1904, S.166/167.

<sup>303</sup> Für 1929 sind im SSR 13 NRT Seglertonnage verzeichnet. Es handelt sich hier um kleine Motorsegler mit 2, 2, 2,3 und 4 NRT, die im Handbuch für die deutsche Handelsmarine als Fischereifahrzeuge charakterisiert sind. Für 1934 führen beide Quellen übereinstimmend 27 NRT an Seglertonnage auf, das Seeschiffsregister darüber hinaus zehn kleine Motorsegler, die im Handbuch als Fischereifahrzeuge bezeichnet werden. Gleiches gilt für ein Motorschiff mit 2 NRT. 1939 sind im Seeschiffsregister ein Segler mit 27 NRT und zehn kleinere Motorsegler sowie drei Motorboote mit 3, 2 und 2 NRT aufgeführt.



wesentlichen einer Vermehrung der Dampfer-tonnage geschuldet. Segelschiffe spielten seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als sich der Aufschwung der Handelsflotte allmählich abzuzeichnen begann, für die Entwicklung kaum noch eine Rolle, und auch in den Jahren davor war kein erwähnenswerter Seglerbestand in Schleswig registriert gewesen. Als 1899 mit 5800 NRT der höchste Schiffsbestand während des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht wurde, entfielen davon nur 25 NRT auf Segelschiffe. Erst als nach der Jahrhundertwende die Dampfer-tonnage zusammenzuschmelzen begann, vergrößerte der Seglerbestand sich wieder, ohne allerdings den Bedeutungsverlust der Gesamtflotte aufhalten zu können. Bis zum Ende des Untersuchungszeitraums gelang es nicht mehr, eine Handelsflotte von gleicher Größe wie in der Blütezeit der Schleswiger Reederei Ende der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts aufzubauen.<sup>304</sup> Motorschiffe spielten für die Schleswiger Schifffahrt keine Rolle. Nicht einmal Motorsegler, die in vielen anderen Orten die Klein- und Küstenschifffahrt prägten, erlangten hier eine größere Bedeutung.<sup>305</sup>

Am Schiffsbestand der jeweiligen Vergleichsjahre läßt sich die Entwicklung der in Schleswig ansässigen Reedereien ablesen. 1882 hatte H.C. Horn in der Stadt, die zu dieser Zeit über keine Seerederei verfügte und in ihrer Bedeutung als Hafenplatz keineswegs mit Flensburg und Kiel konkurrieren konnte, eine Partenreederei gegründet.<sup>306</sup> Sein Schiffspark bestand aus den Schiffen der Schleireederei, die er 1879 aufgekauft hatte; anfangs wurden die Dampfer im Sommer auf der Schlei eingesetzt, im Winter transportierten sie Kohlen für den Kohlenhandel, den H.C. Horn bereits vor der Gründung seiner Reederei betrieben hatte. Darüber hinaus beförderten sie die Post von und nach Kappeln.<sup>307</sup> Auch ein zweiter Schleswiger Reedereibetrieb nahm in diesem Jahr das Geschäft auf: die Partenreederei Th. Reimers beschäftigte von 1882 bis 1896 mehrere Schiffe in der Ostseefahrt.<sup>308</sup> Das Kapital für die Schleswiger Schifffahrt stammte hauptsächlich von örtlichen Investoren. So waren beispielsweise alle Parten für die „Stadt Schleswig“ der Reederei Horn bis auf drei

---

<sup>304</sup> Für 1924 gibt das Seeschiffsregister abweichende Zahlen an. Der Seglerbestand setzt sich zusammen aus drei Seglern mit 116, 44 und 4 NRT. Für 1929 differieren die Werte des Handbuchs für die deutsche Handelsmarine und des Seeschiffsregisters: das Handbuch verzeichnet drei Segler mit 116, 5 und 2 NRT, das Seeschiffsregister vier Segler mit 116, 44, 4 und 2 NRT.

<sup>305</sup> In den Jahren ab 1918 wurden lediglich drei Motorsegler in Schleswig registriert, allerdings auch nur ein Segler ohne Antrieb.

<sup>306</sup> M. Lorenzen, Heinrich Christian Horn, 1864-1964: Hundert Jahre Firmengeschichte, Schleswig 1964, S.14/15.

<sup>307</sup> Stadtarchiv Lübeck, LIII 128, Der Staat Lübeck. Historisch-biographische Blätter: Reederei Horn, Lübeck-Schleswig, hg.v. Julius Eckstein, Red. Alexander Engel, VI. Lieferung, Lübeck 1910, S.1; M. Lorenzen, S.11-13.

<sup>308</sup> Sievert Lorenzen, Schleswig, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.49-66, S.61.

Ausnahmen in den Händen lokaler Kapitalgeber.<sup>309</sup> Die Schleswiger Dampfschiffe waren vor allem in der Nord- und Ostseefahrt beschäftigt, aber auch Häfen im Mittelmeer und gelegentlich in Übersee wurden angelaufen.<sup>310</sup>

Ebenso wie die Reederei Horn am Aufstieg von Schleswigs Schifffahrt einen großen Anteil hatte, so ist auch deren Rückgang untrennbar mit dem Unternehmen verbunden: die Reduzierung des Dampferbestands, die zwischen den Vergleichsjahren 1899 und 1904 zu beobachten war, läßt sich zurückführen auf die Umschreibung des überwiegenden Teils der Horn-Schiffe ins Lübecker Seeschiffsregister,<sup>311</sup> nachdem man dort 1902 eine Zweigniederlassung des Schleswiger Betriebs gegründet hatte.<sup>312</sup> Schleswig verlor auf einen Schlag mehr als die Hälfte seiner Dampferflotte. Dieser Verlust konnte in den Folgejahren offenbar nicht ausgeglichen werden. 1909 und 1913 waren nur noch 770 NRT an Dampfschiffstonnage in Schleswig beheimatet.<sup>313</sup>

Auf den ersten Blick überraschend erscheint die Entwicklung unmittelbar nach dem Krieg, als der Dampferbestand plötzlich knapp 15 000 NRT erreichte. Auch hierfür läßt sich eine Erklärung finden, die mit der Geschichte der Reederei Horn zusammenhängt: die unübersehbare Vermehrung der Dampfer-tonnage geht im wesentlichen auf neun Horn-Dampfer mit einem Raumgehalt zwischen 817 und 2249 NRT zurück,<sup>314</sup> die alle 1917 beziehungsweise 1918 ins Seeschiffsregister eingetragen wurden. Sieben dieser Schiffe stammten aus dem Vorkriegsbestand der Firma und waren bis zu ihrer Eintragung ins Schleswiger Seeschiffsregister in Lübeck registriert. Ihre Umtragung nach Schleswig ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß 1917 die Schleswiger Zweigniederlassung in Lübeck geschlossen wurde.<sup>315</sup> Von diesen sieben Dampfern mußten sechs an die Alliierten abgegeben werden, ebenso wie die 1917 und 1918 zusätzlich erworbenen Schiffe. Das letzte verbliebene Schiff von H.C. Horn, ein Dampfer mit 936 NRT, wurde 1921 im Schleswiger Seeschiffsregister gelöscht, als die Reederei ihren Sitz nach Flensburg verlegte.<sup>316</sup> Ohne diese

---

<sup>309</sup> M. Lorenzen, S.16; S. Lorenzen, S.61.

<sup>310</sup> Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.1.

<sup>311</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1903, Flensburg 1904, S.81: „Die auffallende Veränderung im Schleswiger Schiffsbestande ist darauf zurückzuführen, daß die Firma H.C. Horn in Schleswig mit dem weitaus größten Teil Ihrer Flotte nach Lübeck übersiedelte.“

<sup>312</sup> Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.2/3; M. Lorenzen, S.35.

<sup>313</sup> S. Lorenzen, S.62, und M. Lorenzen, S.35, schreiben übereinstimmend, um 1910 seien 21 Dampfer in Schleswig beheimatet gewesen. Da die amtliche Statistik für diese Zeit aber lediglich 760 NRT aufführt, müssen diese Schiffe in Lübeck, dem zweiten Sitz der Reederei H.C. Horn, verzeichnet gewesen sein. Das Lübecker Seeschiffsregister bestätigt dies; siehe auch Stadtarchiv Lübeck L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.3.

<sup>314</sup> Der Raumgehalt der einzelnen Schiffe betrug 2249, 2071, 2054, 1693, 1493, 1389, 1324, 936 und 817 NRT.

<sup>315</sup> M. Lorenzen, S.35.

<sup>316</sup> Ebd., S.41/42.

Schiffe hätte der gesamte Dampferbestand 1919 bei 750 NRT gelegen, was dem Niveau der Vorkriegsjahre entsprochen hätte.<sup>317</sup>

Auch in *Altona* (Abb. I.1 und I.2) gelang es lediglich für eine begrenzte Zeit, vom Übergang auf die Dampfschiffahrt zu profitieren. Zwar verfügte die Stadt im Gegensatz zu ihrem Nachbar-Hafenort Blankenese über eine günstige Lage zu Hamburg, einen eigenen Hafen und nicht zuletzt eine gute Verkehrsanbindung; auch betrieben ihre Reeder überseeischen Verkehr auf eigene Rechnung und waren nicht ausschließlich auf den Handelsverkehr Hamburgs angewiesen.<sup>318</sup> Dennoch stand Altona in einer gewissen Abhängigkeit zu der großen Hafenstadt in seiner unmittelbaren Nachbarschaft. Als wichtiger Hafen für die Klein- und Küstenschiffahrt, die im agrarisch geprägten Unterelbegebiet für den Transport der landwirtschaftlichen Erzeugnisse in die Großstadt von erheblicher Bedeutung war, war seine Schiffahrt mit dem Hamburger Handel untrennbar verbunden.<sup>319</sup>

Bis zum Ersten Weltkrieg mußte Altonas Reederei einen merklichen Rückgang hinnehmen. 1864 war eine mit einem Bestand von fast 13 000 NRT als bedeutend anzusehende Flotte in Altona beheimatet, die sich allerdings durch den Verfall der Seglertonnage bis 1889 auf 1700 NRT reduzierte. So wird im Jahresbericht der Gewerbekammer für 1886 darüber geklagt, daß die Altonaer Reederei durch den Verkauf von Schiffen und durch den Wegzug größerer Kaufmannsfirmen fortgesetzt in der Abnahme begriffen sei. 1886 seien nur noch 2800 RT Tonnage an seegängigen Schiffen in Altona beheimatet gewesen.<sup>320</sup> Auch die Küsten- und Kleinschiffahrt hatte im Zuge der Veränderungen, die die Modernisierung der Schiffahrt mit sich brachte, zu kämpfen: Massengüter wurden zunehmend durch Schleppzüge entlang der Küste von einem Hafen zum anderen transportiert, wodurch den kleineren Küstenseglern, die früher diese Transporte bewältigt hatten, viele Frachten entgingen. Darüber hinaus machte die Eisenbahn den Küsten- und Kleinseglern das Terrain streitig: von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende wurden beide Elbufer durch Eisenbahnlinien erschlossen. Zudem sah man sich der Konkurrenz ausländischer, vor allem holländischer Segler ausgesetzt, die in der Lage waren, aufgrund ihrer niedrigeren Lohnkosten die Transportleistungen billiger anzubieten.<sup>321</sup> Von der Jahrhundertwende bis zum Ersten

---

<sup>317</sup> Im einzelnen: für 1919 sind in Schleswig ein Dampfer mit 677 NRT sowie zwei kleinere mit 39 beziehungsweise 35 NRT registriert.

<sup>318</sup> Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schiffahrt, S.39.

<sup>319</sup> Kaiser, Segler im Gezeitenstrom, S.10; Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1904, Erster Teil, Altona 1904, S.15; Jahresbericht für 1903, Erster Teil, S.6; Hans Szymanski, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, Reprint der Ausgabe von 1929, Norderstedt 1977, S.8/9; Zur Bedeutung Altonas: Friedrich Hoffmann, S.292.

<sup>320</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1886, S.148.

<sup>321</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1908, Erster Teil, Altona 1908, S.40; für 1911, Erster Teil, Altona 1911, S.25; für 1913, Erster Teil, Altona 1913, S.24; Kaiser, Segler im Gezeitenstrom, S.123.

Weltkrieg verfügte Altona nurmehr über etwa 300 NRT an Seglertonnage. Gleichzeitig mit dem Niedergang des Seglerbestands hatte man auch in Altona die Notwendigkeit erkannt, in die neuen Dampfschiffe zu investieren, wollte man dem Bedeutungsverlust entgegenwirken: der Dampferbestand, der 1874 immerhin ein Zehntel der Gesamttonnage ausgemacht hatte, fiel bis 1884 zwar wieder auf Null, lag aber in den Jahren 1904 bis 1913 bei Werten zwischen 3000 und knapp 5000 NRT. Dennoch war die in Altona beheimatete Tonnage 1934, dem letzten Vergleichsjahr vor dem „Groß-Hamburg-Gesetz“, das Altona Hamburg zuschlug,<sup>322</sup> auf ein Viertel des Wertes von 1864 zusammengeschnitten.

Während es bis 1913 nicht gelang, den Verlust an Seglertonnage durch Dampfer tonnage auszugleichen, schien nach dem Ersten Weltkrieg ein Aufschwung der Schifffahrt einzusetzen, der fast ausschließlich auf einen deutlichen Zuwachs an Dampfschiffen zurückzuführen war. Eine Rückbesinnung auf die Segelschifffahrt, wie sie in vielen anderen Hafenorten zumindest in den ersten Nachkriegsjahren zu beobachten war, erfolgte in Altona nicht. Allerdings war auch die Handelsflotte der Stadt von den Ablieferungsverpflichtungen weniger hart getroffen, da sie sich aus vorwiegend aus kleineren Schiffen zusammensetzte, die nicht unter diese Bestimmungen fielen.<sup>323</sup> Die günstige Tendenz erwies sich jedoch als wenig nachhaltig: von den ungefähr 12000 NRT an Dampfer tonnage, die für 1924 verzeichnet waren, waren bis 1934 lediglich etwa 2600 NRT geblieben.<sup>324</sup> Eine wichtige Rolle spielte in dieser

---

<sup>322</sup> Bereits der Staatsvertrag von 1929, in dem eine Regelung der Hafengeldordnung, der Hafenzollpolizei und des Lotsenwesens in Übereinstimmung mit dem Hafen Hamburg festgeschrieben wurde, gliederte den Altonaer de facto dem Hamburger Hafen an. 1937 schließlich wurde Altona durch das „Gesetz über Groß-Hamburg“ dem Hamburger Stadtgebiet zugeschlagen, Jörgen Bracker, Hamburg von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte, Hamburg 1992, S.256 und 258.

<sup>323</sup> Das Seeschiffsregister Altona führt für 1919 413 NRT an Seglertonnage auf, eine Zahl, die nicht wesentlich höher liegt als der unmittelbare Vorkriegswert und die sich ausschließlich aus Seglern mit einem Raumgehalt von unter 100 NRT zusammensetzt. Für die Dampfschiffe sind zwei Schiffe über 1500 NRT (1583 und 1573 NRT) verzeichnet, die an die Alliierten abgegeben werden mußten, ebenso wie ein Dampfer mit 995 NRT. Darüber hinaus waren zwei weitere Dampfschiffe mit einem Raumgehalt über 500 und drei mit über 100 NRT in Altona registriert, ferner 23 kleinere Dampfer unter 100 NRT.

<sup>324</sup> Für 1924 finden sich im Seeschiffsregister abweichende Zahlen. Außer zahlreichen Fischereifahrzeugen ist nur ein Segler mit 33 NRT registriert. An Dampfschiffen sind neben einem größeren Schiff mit 1542 NRT drei Dampfer mit einem Raumgehalt zwischen 500 und 1000 NRT aufgeführt, acht zwischen 100 und 500 NRT sowie 31 unter 100 NRT. Für 1929 geben Handbuch und Seeschiffsregister Altona abweichende Werte an. Der Wert für die Dampfschiffe, der sich aus den Angaben im Handbuch ergibt, setzt sich zusammen aus einem Dampfer mit knapp 1450 NRT, einem mit 574, einem weiteren mit 497 NRT, zwei Dampfern mit etwas unter 380 NRT und zwei mit 349 und 341 NRT. Darüber hinaus sind zwei Dampfer mit ungefähr 260 und 250 NRT und ein kleinerer mit weniger als 100 NRT verzeichnet. Diese Schiffe sind auch im Seeschiffsregister verzeichnet, darüber hinaus aber noch 28 Schiffe mit einem Raumgehalt von etwa 100 NRT beziehungsweise leicht darunter, die im Handbuch als Fischereifahrzeuge gekennzeichnet sind. Nahezu übereinstimmend fallen dagegen die Zahlen für die Segler aus: im Handbuch sind zwei Leichter mit je circa 60 NRT sowie zwei kleinere Schiffe mit einem Raumgehalt von 4 beziehungsweise 18 NRT (Schleppschiff ohne eigenen Antrieb) verbucht. Diese Schiffe finden sich auch im Seeschiffsregister. Zusätzlich wurde aus dieser Quelle ein kleiner Segler mit 2 NRT aufgenommen, der im Handbuch als Fischereifahrzeug geführt wird. Auch die Zahlen für 1934 weichen ab: an Dampfschiffen sind ein Schiff mit 377 NRT sowie vier weitere mit 349, 341, 262 und 247 NRT verzeichnet. Diese Schiffe führt auch das Seeschiffsregister auf, darüber hinaus allerdings drei weitere Dampfer mit 88, 87 und 91 NRT, die im Handbuch als Fischereifahrzeuge charakterisiert sind. An Segelschiffen und Schleppschiffen

Entwicklung die ungünstige wirtschaftliche Lage der Schifffahrt, die sich Ende der zwanziger Jahre noch verschärfte.<sup>325</sup> Anfang der dreißiger Jahre wurde auch die Altonaer Schifffahrt von der allgemeinen Krise erfaßt: ein Überangebot an Tonnage bei gleichzeitig niedrigen Frachtraten machte es auch den Altonaer Reedern nahezu unmöglich, ihre Schiffe gewinnbringend fahren zu lassen. Zunächst war die Trampschifffahrt stärker betroffen als die Linienfahrt, aber auch diese konnte bald kaum noch Überschüsse erzielen.<sup>326</sup> Die Reichsbeihilfen, die ab 1933 gewährt wurden, erlaubten zwar, einen Teil der bisher aufgelegten Schiffe wieder in Fahrt zu setzen,<sup>327</sup> an der ungünstigen Konjunktur änderten sie jedoch nichts. Erst langsam begann sich eine Besserung der Lage abzuzeichnen.<sup>328</sup> In den Bestandszahlen fand diese Erholung allerdings keinen Niederschlag. Auch die Subventionen, mit denen die nationalsozialistische Regierung die Kleinschifffahrt unterstützte,<sup>329</sup> konnten also letztendlich dem Verfall nicht entgegenwirken. Motorschiffe konnten sich während des gesamten Untersuchungszeitraums nicht in Altona durchsetzen. Allerdings konnte eine steigende Motorisierung der auch für Altona so bedeutenden Kleinschifffahrt beobachtet werden.<sup>330</sup> Um im Wettbewerb mithalten zu können, der sich auch in dieser Sparte verstärkt bemerkbar machte, entschieden sich viele Besitzer kleiner Küstensegler, in ihr Schiff nachträglich einen Motor einbauen zu lassen. 1926 reagierte die Seeberufsgenossenschaft auf diese Nachrüstungen mit einer Verschärfung ihrer Ausrüstungs- und Sicherheitsvorschriften. Da viele der Klein- und Küstensegler bei der Seeberufsgenossenschaft in Zusammenarbeit mit den Schiffergilden versichert waren und die neuen Regeln Folgekosten nach sich zogen, verzichteten daraufhin nicht wenige Schiffer auf eine Betätigung in der Seeschifffahrt und ließen ihr Schiff lieber als Binnenschiff registrieren.<sup>331</sup>

Wie Blankenese, so konnte auch Altona seine Stellung als bedeutender Hafenort nicht halten, die es zur Blütezeit der Segler innegehabt hatte.<sup>332</sup> Ihre Nähe zu Hamburg wurde der Stadt

---

sind im Handbuch und im Seeschiffsregister zwei Leichter mit etwa 60 NRT sowie ein weiteres Schleppschiff mit 18 NRT verzeichnet, darüber hinaus ein Segler mit 7 NRT.

<sup>325</sup>Für 1928 wird im Handelskammerbericht von für die Kleinschifffahrt ungünstigen Ergebnissen gesprochen, die auf starke landwirtschaftliche Verluste in der Schweinemast zurückzuführen waren. Vor allem aber die Getreidetransporte gingen stark zurück, so daß zeitweilig Teile des Schiffsparks aufgelegt werden mußten, Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1928, Altona 1928, S.55; ebenso: Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer für 1929, S.63/64.

<sup>326</sup>Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1930, Altona 1930, S. 81/82; für 1931, Altona 1931, S.73/74; für 1932, Altona 1932, S.76/77.

<sup>327</sup>Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1933, S.79

<sup>328</sup>Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1935, S.12.

<sup>329</sup>Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1933, S.80.

<sup>330</sup>Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Altona für 1930, S.82; s. auch Seeschiffsregister Altona.

<sup>331</sup>Kaiser, Segler in der Zeitenwende, S.136.

<sup>332</sup>Scholz, S.24.

schließlich zum Verhängnis: der rasanten Entwicklung der Hansestadt zum maritimen Zentrum hatte der Unterelbeort wenig entgegenzusetzen.<sup>333</sup>

### III.1.2 Fazit

Will man zu einem Fazit der Bestandsanalyse kommen, ist zunächst festzuhalten, welche Rolle der Übergang zur Dampfschiffahrt für die Entwicklung der Handelsflotten spielte. Am Beispiel der meisten Hafenorte zeigt sich, daß ein Bedeutungsverlust unvermeidlich war, wenn nicht die Notwendigkeit einer Umstellung auf die neue Technik rechtzeitig erkannt wurde. Nicht nur viele kleinere und mittlere Hafenorte Schleswig-Holsteins fielen einem verpaßten Modernisierungsprozeß zum Opfer, auch bedeutende Schiffahrtsplätze mit großen Flotten wie Blankenese oder Altona waren vor einer Reduzierung ihres Schiffsbestands oder gar dessen Niedergang nicht sicher. Erfolgreich waren im Umkehrschluß oft Orte, die auf einen rechtzeitigen Strukturwandel setzten. Das beste Beispiel hierfür bietet Flensburg, dessen Flotte sich innerhalb des Untersuchungszeitraums zur bedeutendsten ganz Schleswig-Holsteins entwickelte und das damit den ehemals führenden Städten Blankenese und Altona den Rang ablief. Auch Kiel profitierte zunächst von der neuen Technik. Apenrade repräsentiert Abstieg und Aufschwung gleichermaßen: bevor sich die Dampfschiffahrt in dem traditionsreichen Flottenstandpunkt etablieren konnte, hatte man zunächst einen Verfall der in Apenrade beheimateten Segelschiffahrt hinnehmen müssen. Insgesamt läßt sich also auch für Schleswig-Holstein ein Konzentrationsprozeß feststellen. Einige wenige Orte profitierten von der neuen Technik. Wo man den Übergang nicht bewältigt hatte - und dies war in den weitaus meisten Häfen der Fall -, sank die Flotte oftmals in die Bedeutungslosigkeit ab.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach den Ursachen: welche Faktoren wirkten hemmend beziehungsweise begünstigend? Ein Hindernis auf dem Weg zu einer erfolgreichen Modernisierung der Schiffahrt war zum einen die in einigen Orten relativ einseitige Wirtschaftsstruktur. So verhinderte zum Beispiel in Apenrade die vor allem an den Erfordernissen der Segelschiffahrt orientierte städtische Wirtschaft eine schnelle Umstellung auf die Dampfschiffahrt. In Tönning gefährdete die Spezialisierung auf den Viehtransport den mittlerweile erworbenen Dampferbestand: als die Konjunktur für Viehtransporte nachließ, sank auch die Bedeutung der hauptsächlich auf die Viehfahrt zugeschnittenen Handelsflotte.

---

<sup>333</sup> Scholz, S.24; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig -Holstein für das Jahr 1886, S.87 und 148; „Selbst die bedeutende Handelsstadt Altona weist nur eine geringfügige Reederei auf, eine Tatsache, welche auf den Umstand zurückzuführen ist, daß der Altonaer Kaufmannsstand es weit bequemer findet, seinen Waren-Import und -Export durch Vermittlung der zahlreichen regelmäßigen direkten Dampferlinien des benachbarten Hamburger Hafens zu effektuieren“, v.Wobeser, S.105.

Zum anderen wirkte es sich negativ aus, wenn man zu sehr der Tradition verhaftet war. Besonders in Orten, die auf eine glanzvolle Tradition in der Segelschifffahrt zurückblicken konnten, fiel es schwer, sich auf die neuen Verhältnisse einzustellen. Angst vor Konkurrenz durch die neue Technik führte zu mangelnder Flexibilität.<sup>334</sup> Ein Gegenbeispiel hierfür bietet Flensburg, dessen Flotte bereits vor Beginn der hier untersuchten Zeitspanne einer erheblichen Verkleinerung unterworfen gewesen war. Dort stand man der Dampfschifffahrt als neuer Chance offen gegenüber. Eng mit der vorherrschenden Mentalität verbunden war das Problem des Kapitalmangels. In den wenigsten Hafenorten verfügte man über ausreichendes mobiles Kapital, um unverzüglich in die neuen Dampfschiffe investieren zu können. Vielerorts waren die Geldmittel zwar vorhanden, aber in den Parten, über die die Schiffe finanziert wurden, gebunden. Oft hielt man zu lange an den in der Anschaffung teuren Segelschiffen fest. Wenn man sich schließlich doch zu einem Verkauf entschlossen hatte, war der günstigste Zeitpunkt hierfür bereits meist verpaßt, da Segler durch den Vormarsch der Dampfschifffahrt einer raschen Entwertung unterworfen waren und erheblich an Wert verloren hatten, bevor sie sich überhaupt amortisieren konnten.<sup>335</sup>

Darüber hinaus spielten infrastrukturelle Faktoren eine Rolle. Der Verfall der Tönninger Handelsflotte beispielsweise ließ sich nicht nur auf das Ende der Viehtransporte zurückführen, die aufgrund eines englischen Einfuhrverbots ausgesetzt wurden. Auch der 1895 eröffnete Kaiser-Wilhelm-Kanal beeinflusste die Entwicklung. Tönning, Ausgangshafen des Eiderkanals, wurde durch die Verlagerung der Verkehrsströme infolge des Verlaufs des neuen Kanals buchstäblich „links liegen gelassen“. Dies hatte direkte Auswirkungen auf den Hafenverkehr und damit mittelbare Folgen auch für die Reederei der Stadt. Noch deutlicher bekam Kiel die Auswirkungen des Nord-Ostsee-Kanals zu spüren. Einerseits mußte das Speditionsgeschäft merkliche Einbußen hinnehmen. Andererseits erhielt Hamburg durch den neuen Kanal einen Zugang zur Ostsee. Da man in Kiel zugunsten der Marine die Modernisierung der Hafenanlagen vernachlässigte, hatte man der Konkurrenz Hamburgs nichts entgegenzusetzen.

Der Erste Weltkrieg stellt eine Zäsur in der Bestandsentwicklung so gut wie aller bedeutenderen Hafenorte auch Schleswig-Holsteins dar. Da die Ablieferungsverpflichtungen, die im Versailler Vertrag festgeschrieben waren, sich nur auf Schiffe einer gewissen Mindestgröße (1000 BRT) bezogen, blieben Klein- und Küstenschiffe in den meisten Fällen

---

<sup>334</sup> Siehe dazu die Klagen des Apenrader Dampfschiffsreeders M. Jebesen über die Abneigung der Apenrader der Dampfschifffahrt gegenüber, Hieke, S.40 und 45.

<sup>335</sup> Zu den Schwierigkeiten, die die Partenreederei im Zuge der Modernisierung der Schifffahrt aufwarf, siehe auch Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.2.

ihren Eignern erhalten. In Schleswig-Holstein machten sich daher vor allem in Flensburg die Zwangsablieferungen bemerkbar. Orte mit kleineren, eher auf regionale Schifffahrt ausgerichteten Flotten waren weniger betroffen. Nach dem Ersten Weltkrieg verstärkte sich außerdem eine Tendenz, die sich bereits vor 1913 abgezeichnet hatte: der Konzentrationsprozeß in der Schifffahrt gewann an Dynamik. Zunehmend verlagerte sich die Schifffahrt des Deutschen Reichs auf die beiden großen Hafenstädte Hamburg und Bremen, die immer mehr Bedeutung erlangten und regionale Hafenzentren wie Flensburg oder Kiel an den Rand drängten.

Schließlich verdient auch die Motorschifffahrt noch eine Erwähnung. Es zeigte sich, daß sich der Antrieb mit den nach dem Krieg aufkommenden Motoren im Untersuchungsgebiet im analysierten Zeitraum nicht wirklich durchsetzen konnte. Außer in Kiel waren nirgends größere Motorschiffe registriert. Lediglich für Wyk erlangte die Motorschifffahrt eine gewisse Wichtigkeit, wobei es sich hier jedoch um Passagier-Motorschiffe der WDR für den Transport der Badegäste auf die Insel handelte. Möglicherweise hat diese Zurückhaltung ihre Ursache darin, daß viele sich nach einem Verfall ihrer Handelsflotte in der Dampfschiffszeit bereits von der Seefahrt abgewandt und neue Erwerbsquellen aufgetan hatte. Anders stellt sich die Situation der motorisierten Kleinschifffahrt dar, für die kleine Motorfahrzeuge und Motorsegler, ob als nachgerüstete Segler oder als neugebaute Motorschiffe mit Besegelung, durchaus eine wichtige Rolle spielten.

### **III.1.3 Vergleich mit Lübeck**

Um die Entwicklung der Schifffahrt in Schleswig-Holstein nicht losgelöst zu betrachten, erscheint ein Vergleich mit *Lübeck* (Abb. XXVI.1 und XXVI.2) angebracht, das erst in den letzten beiden Jahren des Untersuchungszeitraums zu Schleswig-Holstein gehörte.<sup>336</sup> Aufgrund seiner Größe und der Struktur seiner Flotte ist es vor allem mit den größeren der schleswig-holsteinischen Hafenorte eher zu vergleichen als Bremen und Hamburg, die sich zu dieser Zeit bereits zu Hafenzentren herausgebildet hatten.

In Lübeck hatte man den Übergang zur Dampfschifffahrt schon frühzeitig vollzogen. Während in den Handelsflotten vieler anderer Hafenstädte noch lange die Segler dominierten, begannen in Lübeck noch in den sechziger Jahren die Dampfer die Segler zu ersetzen. So stellten 1865 Dampfschiffe ein Viertel der Gesamttragfähigkeit der Flotte Lübecks; diese war damit moderner als jede andere Flotte Norddeutschlands.<sup>337</sup> Bereits 1874 übertraf die Dampfer-tonnage die der Segler. Dampferreedereien wie die 1869 gegründete Hanseatische

---

<sup>336</sup> Momsen, S.94.



Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die kleine Lübeck-Wyburger Dampfschiffs-Gesellschaft von 1876 unterhielten Linien zu den deutschen Ostseehäfen, nach Rußland, ins Baltikum und nach Skandinavien und ließen ihre Schiffe in Trampfahrt auf der Ostsee fahren.<sup>338</sup> Die Bedeutung, die die Dampfschiffe für Lübecks Schifffahrt bereits Ende der sechziger Jahre erlangt hatte, wird auch im Handelskammerbericht für 1869 hervorgehoben: liege man auch hinsichtlich des Gesamtbestands an Schiffen hinter Hamburg, Bremen und den Ostseehäfen Danzig, Rostock, Stralsund und Stettin, auch hinter Blankenese und Altona, so belege doch Lübeck, was den Dampferanteil seiner Handelsflotte angehe, hinter Bremen und Hamburg den dritten Platz. In der Ostsee nehme man sogar den ersten Platz ein.<sup>339</sup> Bis 1894 war Lübecks Dampfer-tonnage auf 10 500 NRT angewachsen, verringerte sich in den folgenden fünf Jahren aber und lag 1899 bei lediglich knapp 9000 NRT. Die Seglertonnage, die 1894 immerhin noch 2000 NRT betragen hatte, war 1899 auf Null reduziert. Ein Grund für diesen Rückgang bei beiden Schiffstypen liegt möglicherweise darin, daß einige Lübecker Schiffe, die in der chinesischen Küstenfahrt tätig waren, verkauft worden waren. Nicht auszuschließen ist außerdem, daß auch die niedrigen Frachtraten und die daraus resultierenden ungünstigen Ergebnisse für die Reedereien zu einem Abbau der Tonnage geführt haben.<sup>340</sup> Ein gewisser Einfluß wird in den Handelskammerberichten darüber hinaus der ab 1895 geltenden neuen Schiffsvermessungsordnung zugeschrieben, deren Vermessungsmethoden zu Ergebnissen führten, die etwas unter den nach den alten Vorschriften gemessenen lagen.<sup>341</sup> 1900 erfuhr der in Lübeck registrierte Dampferbestand durch die Gründung einer neuen Trampreederei eine Vergrößerung um circa 16 000 RT.<sup>342</sup> Zwei Jahre später eröffnete die in Schleswig ansässige Reederei H.C. Horn in Lübeck eine Zweigniederlassung, für die sie den Großteil ihres Schiffsparks nach Lübeck umregistrieren ließ.<sup>343</sup> Darüber hinaus gründete der Bruder des Schleswiger Firmeninhabers Henry Horn, Franz Horn, unter Beteiligung von Lübecker Kaufleuten 1901 die „Dampfschiffs-Rhederei Horn Aktiengesellschaft“,<sup>344</sup> 1904 beteiligte er sich an der Gründung der „Fruchtdampfer Aktiengesellschaft“.<sup>345</sup> Die günstige

---

<sup>337</sup> Momsen, S.95; Schulze, S.697; Kühl, S. 189.

<sup>338</sup> Karl Heinz Sauer, Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck, in: Strandgut 18 (1988), S.27-46, S.27; Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für das Jahr 1894, Lübeck 1895, S.63/64.

<sup>339</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für das Jahr 1868, Lübeck 1869, S. 80-82; auch in den folgenden Jahren konnte sich die Dampfschiffahrt immer stärker durchsetzen, s. z.B. Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für das Jahr 1878, Lübeck 1879, S.19, und für 1881, Lübeck 1882, S.84; für 1887, Lübeck 1888, S.7/8.

<sup>340</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1895, Lübeck 1896, S.62.

<sup>341</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1897, Lübeck 1898, S.68; für 1898, Lübeck 1899, S.86.

<sup>342</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1900, S.74.

<sup>343</sup> Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.2/3; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1903, S.81; M. Lorenzen, S.35.

<sup>344</sup> M. Lorenzen, S.35.

<sup>345</sup> Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S.2/3; M. Lorenzen, S.35.

Entwicklung hielt an,<sup>346</sup> so daß Lübeck 1909 über fast 60 000 NRT Gesamttonnage verfügte, die sich ausschließlich aus Dampf- und Motorschiffen zusammensetzte und an der die 38 zu dieser Zeit in Lübeck beheimateten Horn-Schiffe einen wesentlichen Anteil hatten.<sup>347</sup> Das Vorkommen von Motorschiffen erscheint in diesem Zusammenhang bemerkenswert, da die neue Technik des Antriebs mit Motoren erst nach dem Krieg eine größere Verbreitung erlebte. Die 800 NRT, die bereits 1909 in Lübeck beheimatet waren, waren auch 1913 noch verzeichnet, allerdings hatte der Dampferbestand eine Einbuße hinnehmen müssen. Die Handelsflotte Lübecks lag damit 1913 der Tonnage nach zwischen der Flotte Flensburgs, deren Dampferbestand mit 69 600 NRT den Lübecks um über 20 000 NRT übertraf, und der Kieler Handelsflotte, die 1913 nur noch einen Dampferbestand von 14 000 NRT aufwies.

Nach dem Krieg setzte sich die Abwärtstendenz, die sich bereits vor Kriegsausbruch abgezeichnet hatte, fort: 1919 waren noch 34 302 NRT Dampfer tonnage in Lübeck beheimatet, von denen nach den kriegsbedingten Auslieferungen lediglich 14 900 NRT verblieben. Der Bestand an Motorschiffen war auf zu vernachlässigende 10 NRT reduziert.<sup>348</sup> Auffällig erscheint, wie in zahlreichen schleswig-holsteinischen Hafenstädten, so auch in Lübeck die große Zahl der erst 1918 und 1919 eingetragenen Segelschiffe: von den 2181 NRT im Jahr 1919 waren lediglich 13 NRT vor 1918 verzeichnet. Die Motorschiffe konnten 1924 zwar wieder ihren Vorkriegsstand erreichen, diesen aber nicht auf Dauer behaupten. In den Folgejahren setzte sich der Rückgang fort.<sup>349</sup> Drei Jahre später wurde außerdem der Sitz der Hanseatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die bereits in den zwanziger Jahren unter Kontrolle der Roland-Linie und nach deren Übernahme durch den Norddeutschen Lloyd unter dessen Einfluß gestanden hatte, nach Hamburg verlegt.<sup>350</sup> Neben diesen Auswirkungen des Konzentrationsprozesses in der deutschen Schifffahrt litt zudem auch Lübeck unter der schlechten wirtschaftlichen Gesamtlage, dem Tonnageüberangebot und den niedrigen Frachtraten.<sup>351</sup>

---

<sup>346</sup> s. Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1903, Lübeck 1904, S.31; für 1904, Lübeck 1905, S.39; für 1905, Lübeck 1906, S.41; für 1906, Lübeck 1907, S.49; für 1907, Lübeck 1908, S.57. Lediglich 1908 und 1909 ließ sich ein leichter Rückgang gegenüber den Vorjahren beobachten, Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1908, Lübeck 1909, S.58; für 1909, Lübeck 1910, S.70.

<sup>347</sup> Stadtarchiv Lübeck, L III 128, Historisch-biographische Blätter, S 5.

<sup>348</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für das Jahr 1919, Lübeck 1920, S.7, und für 1920, Lübeck 1921, S.18.

<sup>349</sup> Jahresberichte der Handelskammer zu für das Jahr 1924, Lübeck 1925, S:13; für 1925, Lübeck 1926, S.12; für 1927, Lübeck 1928, S.31; für 1930, Lübeck 1931, S.34;

<sup>350</sup> Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyds Band 2: 1920 bis 1970, Herford 1992, S.48.

<sup>351</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für das Jahr 1935, Lübeck 1936, S.16.

Gegen Ende des Untersuchungszeitraums ließ sich ein leichter Aufschwung feststellen.<sup>352</sup> Zwar übertraf die Lübecker Handelsflotte 1939 mit ihren knapp 20 000 NRT Gesamtbestand<sup>353</sup> nach wie vor die Kieler Handelsflotte, und auch der Abstand zu Flensburgs Reederei hatte sich auf 3000 NRT verringert. Dennoch hatte man auch in Lübeck gegenüber 1909, dem Jahr, in dem man den höchsten Gesamtbestand hatte verbuchen können, eine Reduzierung auf ein Drittel des Bestands hinnehmen müssen.

Es kann also durchaus eine Übereinstimmung mit der Entwicklung derjenigen schleswig-holsteinischen Hafenorte festgestellt werden, die wie Kiel und Flensburg zunächst am Aufschwung durch den Übergang zur Dampfschiffahrt teilhaben, langfristig aber ihre Position nicht hatten behaupten können. Ebenso wenig wie die schleswig-holsteinischen Hafenorte konnte Lübeck auf Dauer der Konkurrenz Hamburgs und Bremens standhalten, zumal die Reedereien in den beiden großen Nordseehäfen seit dem Bestehen des Nord-Ostsee-Kanals über einen Zugang auch zur Ostsee verfügten.<sup>354</sup>

#### III.1.4 Vergleich mit Bremen und Hamburg

Während Lübeck in Größe, Struktur und Entwicklung den bedeutenderen schleswig-holsteinischen Hafenorten vergleichbar ist, kann dies für *Bremen* (Abb. XXVIII.1 und XXVIII.2) und vor allem für *Hamburg* (Abb. XXVII.1 und XXVII.2) nicht gelten. Bereits ein

---

<sup>352</sup> Für 1924 verzeichnet das Seeschiffsregister einen Segler mit 648 NRT, einen mit 306, zwölf Schiffe mit einem Raumgehalt von 100 bis 200 NRT sowie 13 Schiffe unter 100 NRT. Es führt ferner einen Dampfer über 2000 NRT (2427), vier Schiffe zwischen 1000 und 1500 NRT (1432, 1418, 1348, 1119), 20 Dampfer zwischen 500 und 1000 NRT sowie 14 zwischen 100 und 500 NRT und vier unter 100 NRT auf. Das größte verzeichnete Motorschiff verfügte über einen Raumgehalt von 304 NRT; darüber hinaus wurden zwei Schiffe unter 100 und vier unter 100 NRT aufgeführt. Für 1929 geben Handbuch für die deutsche Handelsmarine und Seeschiffsregister abweichende Zahlen an. Das Handbuch führt als größten Segler ein Schiff mit 306 NRT, der im Seeschiffsregister nicht mehr auftaucht. Übereinstimmend verzeichnen beide Quellen drei Segler zwischen 100 und 200 NRT. Das Handbuch gibt außerdem fünf Schiffe unter 100 NRT an, das Seeschiffsregister vier. Beide Quellen verbuchen bei den Dampfern als größtes Schiff eines mit 2851 NRT sowie vier Dampfer über 1000 NRT (1428, 1348, 1056, 1007). Während das Handbuch allerdings neun Dampfer zwischen 500 und 1000 NRT anführt, finden sich im Seeschiffsregister in dieser Größenklasse nur sieben Schiffe. Das Handbuch verzeichnet darüber hinaus 17 Schiffe zwischen 100 und 500 NRT, das Seeschiffsregister 18. Übereinstimmend führen beide sieben Dampfer unter 100 NRT und keine Motortonnage. Für 1934 gibt das Handbuch bei den Seglern zwei Schiffe über 100 (184 und 105) und vier Schiffe unter 100 NRT an. Bis auf das Schiff mit 105 NRT sind alle diese Segler auch im Seeschiffsregister verzeichnet. Als größte Dampfschiffe werden in beiden Quellen drei Schiffe mit 1348, 1056 und 1007 NRT genannt. Darüber hinaus erscheinen übereinstimmend sieben Schiffe zwischen 500 und 1000 NRT, zwölf Dampfer zwischen 100 und 500 und sechs Schiffe unter 100 NRT. Ein Motorschiff mit 306 NRT, das im Handbuch aufgeführt wird, fehlt im Seeschiffsregister. Übereinstimmend sind zwei Motorschiffe mit 94 und 4 NRT verbucht.

<sup>353</sup> Für 1939 nennt das Seeschiffsregister einen Segler mit 138 NRT sowie vier kleinere unter 100 NRT. Es führt sieben Dampfer über 1000 NRT an (1432, 1348, 1270, 1091, 1056, 1042 und 1007), sechs Schiffe zwischen 500 und 1000 NRT, elf Dampfer mit 100 bis 500 NRT Raumgehalt und sechs Schiffe unter 100 NRT. Das größte der Motorschiffe verfügt über 376 NRT, darüber hinaus sind zwei über 100 NRT und vier unter 100 NRT aufgeführt. Zum Aufschwung: Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1936, Lübeck 1937, S.12, und für 1937, Lübeck 1938, S.18.

Blick auf die Größenverhältnisse zu Beginn des Untersuchungszeitraums zeigt die Unterschiede in der Bedeutung. So erreichten die größten schleswig-holsteinischen Flottenstandorte Blankenese und Altona knapp 16 000 beziehungsweise etwas unter 13 000 NRT, Flensburg, das sich bis 1913 zum bedeutendsten Reedereiort Schleswig-Holsteins entwickeln sollte, nicht einmal 10 000 NRT. Einem Vergleich mit dem Raumgehalt der beiden hanseatischen Handelsflotten hielten diese Zahlen nicht stand, wenn auch berücksichtigt werden muß, daß der Bestand für 1864 und 1869 in Tonnen angegeben ist und die Zahlen daher etwas höher ausfallen, als sie in Registertonnen liegen würden: in Bremen waren bereits 1864 gut 20 6000 t, in Hamburg fast 231 000 t (Hamburg) registriert. Die Wirkung, die der frühzeitige Übergang zur Dampfschiffahrt in den beiden Hansestädten hatte, ist allerdings der Entwicklung in Lübeck oder Flensburg vergleichbar: ähnlich wie dort, so war auch in Bremen und Hamburg eine erhebliche Vergrößerung der Handelsflotte zu beobachten. Besonders eindrucksvoll war der Anstieg in *Hamburg*. Dort waren 1864 zwar 24 000 NRT an Tonnage mehr registriert als in Bremen; dieses verfügte jedoch im Vergleich zu Hamburg über einen prozentual größeren Anteil an Dampfschiffen. In den achtziger Jahren gewann der Aufschwung an Dynamik, und bis 1913 war ein Bestand von knapp zwei Millionen NRT erreicht, der im wesentlichen auf Dampfschiffe zurückging. In *Bremen* fiel der Zuwachs nicht ganz so deutlich aus. Auch spielten hier Segelschiffe länger eine Rolle als für Hamburgs Bestandsentwicklung. 1913 blieb man mit knapp 900 000 NRT Gesamtbestand, wovon 770 000 NRT aus Dampfschiffstonnage bestanden, zwar sichtbar hinter Hamburg zurück; unmittelbar vor Kriegsausbruch, so schreibt Flügel unter Berufung auf die Reichsstatistik, entfielen 57% der gesamten deutschen Tonnage auf Hamburg, nur etwa halb soviel, nämlich 29%, auf Bremen.<sup>355</sup> Die gut 17 000 NRT Gesamttonnage, die 1913 in Kiel registriert waren, waren mit dem Bremer Bestand aber nicht zu messen, und nicht einmal Schleswig-Holsteins wichtigster Reedereistandort Flensburg mit seinen 70 000 NRT im Jahr 1913 stellte eine ernsthafte Konkurrenz dar. Anders als in Flensburg, Kiel und Lübeck, wo der Aufschwung bereits vor dem Krieg nachgelassen hatte und die Flotte in der Abnahme begriffen war, konnte man sowohl in Bremen als auch in Hamburg noch 1913 eine deutliche Steigerung gegenüber 1909 verbuchen.

---

<sup>354</sup>Siehe auch L. Leichtweiss, Lübecks einflussreiche Männer in der Wirtschaft in alter und in neuer Zeit, in: Die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck. Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer Bd. IV, Gotha 1928, S.245-265, S.248 und 260.

<sup>355</sup> Heinrich Flügel, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914, S.2. 1907 waren in Hamburg noch lediglich 54%, in Bremen 27% der gesamten deutschen Tonnage beheimatet gewesen. Der Konzentrationsprozeß hatte sich also auch in den letzten Vorkriegsjahren fortgesetzt, siehe Karl Thieß, Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart, Leipzig 1907, S.13/14.

Die beherrschende Stellung dieser beiden wichtigsten deutschen Häfen war untrennbar verbunden mit den dort ansässigen Großreedereien.<sup>356</sup> In Hamburg bestimmte die 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG) die Entwicklung. Nachdem man zunächst mit Seglern einen Linienbetrieb zwischen Hamburg und New York unterhalten hatte, stieg man 1856 auf Dampfschiffe um. In der Folgezeit wurde das Liniennetz erheblich erweitert,<sup>357</sup> so daß um die Jahrhundertwende lediglich Afrika und Australien außerhalb des Verkehrsgebietes der HAPAG lagen; diese konnte inzwischen als die weltweit größte Reederei gelten.<sup>358</sup> Durch eine Reihe von Fusionen, Übernahmen und Absprachen baute das Unternehmen seine führende Stellung weiter aus.<sup>359</sup> Unter den Hamburger Großreedereien waren lediglich die Reederei Woermann und die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft nicht mit der HAPAG verbunden.<sup>360</sup> Als einzige große Segelschiffsreederei konnte sich über die Jahrhundertwende hinaus die Reederei Laeisz halten, die ihre Großsegler - 16 Schiffe mit zusammen 38 000 RT - in der Salpeterfahrt nach Chile einsetzte.<sup>361</sup>

Als großer Konkurrent der HAPAG hatte sich der 1857 in Bremen gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL) etabliert. Auch dieser verfügte um die Jahrhundertwende über ein dichtes Netz fast weltweit gespannter Linien.<sup>362</sup> Nicht angelaufen wurde die Westküste Amerikas, und auch Afrika lag außerhalb des Verkehrsgebietes des Lloyd. Ähnlich wie in Hamburg die HAPAG, so dominierte in Bremen der NDL die Reederei. Neben ihm existierten die Dampfschiffsreedereien Hansa, Argo und Neptun sowie die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Rickmers Reismühlen und Rhederei und Schiffbau Aktiengesellschaft verkaufte 1901 ihre Ocean- und ihre Jangtse-Linie an NDL beziehungsweise HAPAG.

---

<sup>356</sup> Schachner, S.74 -77.

<sup>357</sup> Zu den Liniendiensten der HAPAG im einzelnen: Kurt Himer, Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897-1907, Hamburg 1907, S.53-59.

<sup>358</sup> Kurt Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen London - Liverpool - Hamburg - Bremen - Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen - Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung, Berlin 1903, (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin Heft 3), S.222-224.

<sup>359</sup> Paul Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857-1907, Leipzig 1097, S.25. Erich Murken, Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit, Jena 1922, S.18 und 24; Paul Lenz, Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Jena 1913, S.96. Anton-Felix Napp-Zinn, Seeschiffahrt, Sonderabdruck aus dem Wörterbuch der Volkswirtschaft, hg.v. Ludwig Elster, Bd. 3, Jena 1932, S.167-192, S.175.

<sup>360</sup> Lenz, S.223; Otto Mathies, Hamburgs Seeschiffahrt und Seehandel, in: Die Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck, Gotha 1928, S.5-128, S.63.

<sup>361</sup> Karl Thieß, Deutsche Schiffahrt, S.46/47.

<sup>362</sup> Zu den Linien im einzelnen: Wiedenfeld, S.228-231; Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. Bd. 1: 1857 bis 1919, Herford 1991, S.76

Deutlicher als in zahlreichen schleswig-holsteinischen Häfen, in denen die Klein- und Küstenschiffahrt das Bild bestimmte, machten sich in Hamburg und Bremen die Kriegsverluste und kriegsbedingten Ablieferungen bemerkbar. Die Bestandsdiagramme beider Städte weisen für die Nachkriegsjahre einen erkennbaren Einbruch auf. Dies erscheint nicht überraschend, wenn man bedenkt, daß sich die Auslieferungsverpflichtungen in erster Linie auf große und größere Schiffe bezogen, aus denen sich der Schiffspark vor allem der größeren Reedereien zusammensetzte.<sup>363</sup> Anders als es in vielen schleswig-holsteinischen Hafenorten zu beobachten war, schlug sich die schwierige wirtschaftliche Lage, von der auch die Reederei Hamburgs und Bremens betroffen war, nicht darin nieder, daß man - zumindest zeitweise - wieder zur Segelschiffahrt zurückkehrte. In Hamburg wie auch in Bremen lag der Seglerbestand nach dem Krieg erheblich unter den Vorkriegswerten.

In den Folgejahren zeichnete sich eine Erholung ab. Bis 1929 war die Reederei in beiden Städten von einer Aufwärtsbewegung geprägt. Zudem verstärkte sich ein Trend, der bereits 1924 zu beobachten gewesen war: Motorschiffe spielten, anders als in den schleswig-holsteinischen Reedereistandorten, eine zunehmend größere Rolle. Analog zu der Entwicklung vieler schleswig-holsteinischer Hafenorte und auch Lübecks erlebte die Reederei Bremens und Hamburgs Anfang der dreißiger Jahre einen Einbruch, der auf die Weltwirtschaftskrise zurückzuführen ist. Stärker noch als vor dem Krieg prägte der Konzentrationsprozeß in der Schifffahrt, der in der HAPAG-Lloyd-Union der Jahre 1930 bis 1935 seinen Höhepunkt erreichte, die Entwicklung; die beiden großen Reedereien besaßen und kontrollierten 70% der gesamten deutschen Tonnage.<sup>364</sup>

Gegen Ende des Untersuchungszeitraums setzte sich der ins Stocken geratene Aufschwung fort, wobei sich in Bremen wie in Hamburg der Anteil der Motorschiffe vergrößerte. Zwar war 1939 der Stand von 1913 noch nicht wieder erreicht, jedoch fiel die Bilanz der Tonnageentwicklung in der Zwischenkriegszeit insgesamt günstiger aus als in den meisten schleswig-holsteinischen Häfen und in Lübeck. Auch in dieser Zeit hatten Hamburg und Bremen ihre Vormachtstellung weiter ausbauen können.

### **III.1.5 Entwicklung des Schiffsbestands im gesamten Schleswig-Holstein**

Zwischen 1864 und 1874 fiel der Bestand der *schleswig-holsteinischen Handelsflotte* (Abb. XXIX.1 und XXIX.2) von circa 102 500 NRT auf knapp 91 000 NRT, um sich bis 1884 wieder zu erholen und sich auf etwa 117 500 NRT zu vergrößern. Nach einem Rückgang der

---

<sup>363</sup> Kludas, Seeschiffe des Norddeutschen Lloyds Bd. II, S.7.

<sup>364</sup> Napp-Zinn, S.177; Schmelzkopf, S.136 und 182.

Gesamttonnage auf ungefähr 101 000 NRT im Vergleichsjahr 1894 stieg der Bestand bis 1909 auf gut 135 000 NRT; allerdings erlebte er in den Folgejahren, ähnlich wie dies schon bei Flensburg und bei Kiel, in noch stärkerem Maße auch bei Lübeck zu beobachten gewesen war, eine starke Verminderung. 1934 lag er bei nurmehr knapp 40 000 NRT, angesichts eines Bestands von mehr als 1 115 000 NRT allein in Hamburg und 711 000 NRT in Bremen im selben Jahr ein zu vernachlässigender Wert. 1938 schien dieser Verfall zwar aufgefangen, allerdings wurde das Niveau des Jahres 1909 nicht wieder erreicht, ebensowenig wie der Ausgangsstand zu Beginn des Untersuchungszeitraums. Auch für die gesamte Provinz Schleswig-Holstein fällt die Bilanz also negativ aus.

Der Übergang der schleswig-holsteinischen Flotte zur maschinengetriebenen Schifffahrt zeichnet sich für die in dieser Arbeit untersuchte Zeitspanne deutlich ab. Hatte noch 1874 der Anteil der Dampfer an der Gesamttonnage erst knapp ein Achtel betragen, bot sich bereits 1884 ein ganz anderes Bild: die Dampfer hatten die Segler hinsichtlich des Raumgehalts um ungefähr 1000 NRT überrundet. Parallel zum Rückgang der Seglertonnage vollzog sich in den folgenden Jahren eine Zunahme an Dampfer-tonnage, die 1909 mit über 116 000 NRT auf ihren Höchststand gestiegen, bis 1913 allerdings wieder auf 107 000 NRT abgefallen war; gleichzeitig konnte eine Zunahme des Segleranteils auf etwa 23 000 NRT beobachtet werden. Der Dampferanteil dominierte in den Jahren nach dem Krieg weiterhin den Bestand, konnte jedoch den fortschreitenden Niedergang nicht aufhalten. Die Zeit der Segler schien am Vorabend des Zweiten Weltkriegs in Schleswig-Holstein vorbei zu sein: nicht einmal 7000 NRT an Segelschiffstonnage waren noch in der Provinz beheimatet. Die neue Technik des Antriebs mit Motoren hatte gegen Ende des Untersuchungszeitraums noch nicht wirklich Fuß fassen können: 1938 waren wenig mehr als 3000 NRT an Motortonnage in Schleswig-Holstein registriert.<sup>365</sup>

Neben der Betrachtung dieses Wandels, dem die gesamte Flotte der Provinz unterworfen war, ist von Interesse, welcher Anteil an der Entwicklung jedem der beiden schleswig-holsteinischen Küstengebiete zukam. Das Diagramm, das den Schiffsbestand im *schleswig-holsteinischen Ostseegebiet* (Abb. XXIX.11 und XXIX.12) illustriert, weist eine große Ähnlichkeit mit dem Entwicklungsverlauf auf, den die gesamte schleswig-holsteinische Flotte nahm. Lediglich die Schwankungen im Schiffsbestand fallen für das Ostseegebiet etwas deutlicher aus. Auffällig ist darüber hinaus, daß im Ostseegebiet die Dampfschifffahrt schon früher eine wesentliche Rolle spielte als in der gesamten Provinz. Die Schifffahrt des Ostseegebiets war ab Mitte der siebziger Jahre von einem zunehmenden Verschwinden der

mittelgroßen Segelschiffe gekennzeichnet, die bisher vor allem im Ostseehandel Einsatz gefunden hatten, so daß bei Kriegsausbruch die Segelschiffsbestände stark reduziert waren und die Segelschiffahrt an der schleswig-holsteinischen Ostküste vorwiegend aus kleinen, in der Küstenfahrt tätigen Segelschiffen bestand.<sup>366</sup> Bis zur Jahrhundertwende hatten die meisten auf die Schiffahrt ausgerichteten Hafenorte an der Ostküste ihre frühere Bedeutung eingebüßt.<sup>367</sup> Besonders hart getroffen waren viele der kleineren Reedereistandorte.<sup>368</sup> Anders ist die Situation hinsichtlich der Dampfschiffahrt zu beurteilen. An der Ostküste trat neben den Niedergang der Segelschiffahrt ein rascher Übergang zur neuen Technik. Ein anderes Bild bietet das *schleswig-holsteinische Nordseegebiet* (Abb. XXIX.6 und XXIX.7). Der Übergang zur Dampfschiffahrt scheint hier weniger erfolgreich verlaufen zu sein. Bis 1913 mußte eine Verringerung der Tonnage von gut 56 000 NRT im Vergleichsjahr 1864 auf etwas über 19 000 NRT hingenommen werden, die darauf zurückzuführen ist, daß der Verlust an Seglertonnage nicht durch Dampfschiffe ersetzt werden konnte. Dabei schien man zu Beginn des Untersuchungszeitraums gegenüber dem Ostseegebiet mit seinen lediglich 46 000 NRT Gesamtbestand über günstigere Voraussetzungen zu verfügen, trugen doch die Zahlen der beiden bedeutenden Hafenorte Blankenese und Altona zum Gesamtbestand des schleswig-holsteinischen Nordseegebiets wesentlich bei. Diesen Vorsprung konnte man allerdings nicht halten. Die 19 000 NRT Schiffstonnage, die 1913 im Nordseegebiet verzeichnet waren, lagen in der Größenordnung des Bestands von Kiel, bei dem es sich nicht einmal um den bedeutendsten Hafenplatz Schleswig-Holsteins handelte. Auch die Schiffahrtszentren an der Unterelbe hatten letztlich, ebenso wie viele kleinere Schiffahrtsorte an der Westküste, keine Chance gegen die übermächtige Konkurrenz Hamburgs, dessen aufblühende Reederei ihnen die Grundlage entzog.<sup>369</sup> Im Vergleich zum Schiffsbestand im Ostseegebiet wie im gesamten Schleswig-Holstein fällt allerdings die Erholung des Bestands im Nordseegebiet auf, die für 1924 zu erkennen ist - kurzzeitig wurde das Niveau vom Ende der achtziger bis Mitte der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts wiedererreicht; dennoch betrug der Wert dieses Vergleichsjahres nur etwa ein Drittel der Tonnage, die zur gleichen Zeit im Ostseegebiet beheimatet war. Auch Schiffe mit Motorenantrieb konnten sich im Nordseegebiet noch schlechter durchsetzen als im Ostseegebiet.

---

<sup>365</sup> Zum Vergleich der Entwicklung der schleswig-holsteinischen Hafenflotte mit derjenigen Lübecks und auch Hamburgs siehe ausführlich Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.72/73.

<sup>366</sup> Scholz, S.14/15 und 23-25; S.281.

<sup>367</sup> Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg, S.117.

<sup>368</sup> Emil Fitger, Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt, Berlin 1909, S.26.

<sup>369</sup> Scholz, S.24 und 280.



Anders als im Ostseegebiet waren also im Nordseegebiet bereits vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs die Entwicklungslinien in Richtung auf einen Niedergang der Schifffahrt festgelegt, während es im Ostseegebiet noch längere Zeit nach einem erfolgreichen Übergang auf die neue Technik ausgesehen hatte.<sup>370</sup> Nach dem Ersten Weltkrieg konnte aber von einem erfolgreichen Strukturwandel auch im Ostseegebiet immer weniger die Rede sein. In den Zahlen für 1939 - einer Zunahme um knapp 16 000 NRT im schleswig-holsteinischen Ostseegebiet steht eine Abnahme von ungefähr 2000 NRT im Nordseegebiet gegenüber - spiegeln sich möglicherweise eher die Auswirkungen der Gebietsreform des Jahres 1937 als die Folgen einer tatsächlich erfolgten Entwicklung wider. In diesem Jahr wurde Lübeck mit seiner Flotte von knapp 20 000 NRT dem Ostseegebiet zugeschlagen wurde, während das Nordseegebiet Altona mit 3000 NRT (im Jahr 1934) an Hamburg verlor.

### **III.1.6 Einordnung in die Entwicklung des Schiffsbestands im gesamten Deutschen**

#### **Reich**

Um die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Handelsflotte abschließend beurteilen zu können, bietet es sich an, sie in Beziehung zur Entwicklung der *Handelsflotte des gesamten Deutschen Reichs* (Abb. XXX.1 und XXX.2) während des Untersuchungszeitraums zu setzen. Analog zur Analyse der schleswig-holsteinischen Flotte soll hier untersucht werden, ob die beiden Küstenstrecken des Deutschen Reichs eine unterschiedliche Entwicklung nahmen, ferner, ob diese Entwicklung mit dem in der Provinz Schleswig-Holstein zu beobachtenden Prozeß übereinstimmte.

*Nord- und Ostseegebiet* (Abb. XXX.6 und XXX.7 beziehungsweise XXX.11 und XXX.12) spielten in der Entwicklung der deutschen Handelsflotte sehr unterschiedliche Rollen.<sup>371</sup> Mitte des 19. Jahrhunderts florierte die Segelschifffahrt der Ostseeküste, deren Hauptanteil die schleswig-holsteinische Ostseeflotte mit zwei Dritteln aller Schiffe stellte und die 1876 ihren höchsten Tonnagebestand erreichte.<sup>372</sup> Bereits Ende der siebziger Jahre allerdings machte sich ein leichter Rückgang bemerkbar. So weist die amtliche Statistik für 1879 nur noch gut

---

<sup>370</sup> v. Wobeser, S.104.

<sup>371</sup> Fitger, Schiffsbau, S.25.

<sup>372</sup> Ebd.; Scholz, S.14.

402 000 NRT gegenüber etwas mehr als 436 000 NRT im Jahr 1874 aus. In den folgenden Jahren verkehrte sich die Blüte in einen fortschreitenden Niedergang.<sup>373</sup> Der Grund für diese ungünstige Entwicklung lag in einem Fehlen der finanziellen Mittel, die nötig gewesen wären, um rechtzeitig eine Umstellung auf einen modernen Standard vorzunehmen. Stärker als die Nordseeflotte setzte sich die Ostseeflotte aus älteren Holzschiffen zusammen, die bestenfalls noch in der Holzfahrt Verwendung finden konnten. Die Ostseehäfen mußten eine kontinuierliche Reduzierung ihrer mittelgroßen, hauptsächlich in der Ostseefahrt eingesetzten Segler verzeichnen, die von vornherein wenig Chancen gegen die Großsegler der Küstengebiete Nordwesteuropas hatten.<sup>374</sup> Anders als in den Nordseehäfen war man in den Ostseehäfen nicht in der Lage, zu alte und daher nicht mehr taugliche oder abgängige Schiffe durch moderne eiserne Großsegler zu ersetzen. So schrieb Grotewold 1914, die Segelschiffahrt an der Ostseeküste sei so gut wie ganz verschwunden und zu einer Kleinschiffahrt herabgedrückt worden.<sup>375</sup> Die Zahlen der amtlichen Statistik bestätigen diese Aussage: der Seglerbestand an der Ostsee lag in den Jahren nach der Jahrhundertwende mit Ausnahme des Vergleichsjahres 1924, in dem gut 27 000 NRT zu verzeichnen waren, bei höchstens 20 000 NRT. Auch im Hinblick auf den Übergang zur Dampfschiffahrt war der Reederei im Ostseegebiet kein dauerhafter Erfolg beschieden. 1913 erreichten die Dampfschiffe mit knapp 312 000 NRT ihren größten Bestand, der sich bis zum Ende des Untersuchungszeitraums auf unter 150 000 NRT reduzierte. Die Entwicklung der Motorschiffsflotte, die 1937 nicht einmal 10 000 NRT betrug, war ebenfalls nicht mit der Situation im Nordseegebiet zu vergleichen. Dort waren für 1939 fast 467 000 NRT an Motortonnage verzeichnet. Festzustellen ist also, daß sich auch an der Ostseeküste die neuen Antriebstechniken etablierten, dadurch aber die durch den Verfall der Seglerflotte erlittenen Verluste bei weitem nicht aufgefangen werden konnten.

Die Entwicklung der Schifffahrt an der Nordseeküste nahm einen anderen Verlauf. Hier konnte die Segelschiffsreederei, deren Tonnage 1874 noch leicht unter der des Ostseegebiets gelegen hatte, bis Ende der siebziger Jahre einen Zuwachs verbuchen.<sup>376</sup> So weist die amtliche Statistik für 1879 über 572 000 NRT Seglerbestand aus. Zwar verschwanden auch an dieser Küstenstrecke die mittelgroßen und kleinen Segler, die unter anderem im Verkehr mit Westindien und Südamerika tätig gewesen waren;<sup>377</sup> anders jedoch als im Ostseegebiet

---

<sup>373</sup> Brockstedt, Seefahrende an deutschen Küsten, S.23.

<sup>374</sup> Scholz, S.14 und S.280.

<sup>375</sup> Grotewold, S.339; ähnlich Brockstedt, Seefahrende an deutschen Küsten, S.30; ebenso Scholz, S.280, und Fitger, Schiffsbau, S.27.

<sup>376</sup> Scholz, S.14 und 280.

<sup>377</sup> Fitger, Schiffsbau, S.25/26.

wurden sie durch moderne eiserne oder stählerne Großsegler ersetzt, auf die die Zunahme an Tonnage vor allem zurückging. Zu beobachten ist in diesem Zusammenhang ein sich verstärkender Konzentrationsprozeß. Einige Großunternehmen, die in Bremen, vor allem aber in Hamburg ansässig waren, teilten die Segelschiffsreederei unter sich auf.<sup>378</sup> Auch in den Jahren bis 1913 konnte sich die Segelschiffahrt im Ostseegebiet noch auf einem relativ hohen Niveau behaupten: um die Jahrhundertwende waren über 559 000 NRT an Seglertonnage verzeichnet. 1913 wurden immerhin noch 467 000 NRT erreicht, und erst nach dem Ersten Weltkrieg verminderte sich auch im Nordseegebiet der Seglerbestand zusehends.

Nicht nur die Segelschiffahrt des Nordseegebiets erlebte in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg einen Aufschwung. Seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts trug vor allem die Dampfschiffahrt mit ihren regelmäßigen Linien und ihren Postdampfern zur günstigen Entwicklung des Nordseegebiets bei. Bereits 1874 verfügte man dort über mehr als viermal soviel Dampfer-tonnage wie im Ostseegebiet. Die Zunahme des Dampferbestandes, die beide Küstengebiete in der Folgezeit verbuchen konnten, änderte nichts am Vorsprung des Nordseegebiets.<sup>379</sup> Wie schon bei der Segelschiffahrt, so zeigte sich auch hinsichtlich der Dampfschiffahrt deutlich die Konzentration auf die sich zu bedeutenden Hafenzentren entwickelnden Städte Hamburg und Bremen, auf die sich der Zuwachs beinahe ausschließlich beschränkte. So waren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs neun Zehntel aller Schiffe, die zur Handelsflotte des Deutschen Reichs gehörten, in einer der beiden großen Hafenstädte beheimatet.<sup>380</sup> Wenn auch der Krieg und seine Folgen die Schiffahrt im Nordseegebiet stärker trafen als im Ostseegebiet, so konnte dennoch das Nordseegebiet seine dominierende Stellung auch in der Nachkriegszeit behaupten. 1937 standen gut 162 000 NRT Gesamttonnage an der Ostseeküste einem etwa fünfzehnmals größeren Bestand an der Nordseeküste gegenüber. Auch die Motorschiffahrt erreichte im Nordseegebiet einen bedeutend höheren Stellenwert als im Ostseegebiet.

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß, wie in der schleswig-holsteinischen Schiffahrt, auch die Entwicklung der Handelsflotte des gesamten Deutschen Reichs vom Übergang zur Dampfschiffahrt geprägt war. Die seit den zwanziger Jahren aufkommenden Motorschiffe wurden lediglich für die letzten Jahre des Untersuchungszeitraums bedeutsam, erreichten aber in dieser relativ kurzen Zeit nicht den Stellenwert, den die Umstellung auf den Dampf-antrieb für die Schiffahrt gehabt hatte. Die Bedeutung der Dampfschiffahrt läßt sich

---

<sup>378</sup> Scholz, S.281/282; Fitger, Schiffsbau, S.25.

<sup>379</sup> Siehe auch Grotewold, S.339/340.

<sup>380</sup> Ebd., S.344; Fitger, Schiffsbau, S.25 und 27.

ablesen am Dampfschiffsanteil der deutschen Handelsflotte: hatte er Ende 1881 erst ungefähr 30% ausgemacht, so war er bis Ende 1890 bereits auf 48,5% gestiegen.<sup>381</sup> Langfristig führte diese Umstellung zum Niedergang der Segelschiffahrt auch des Deutschen Reichs und entzog den traditionellen Seefahrergebieten beider Küstenstrecken die Existenzgrundlage. Dieser Prozeß wurde durch die Entwicklung Hamburgs und Bremens zu maritimen Zentren, die allmählich den bedeutendsten Teil der Schiffahrt an sich zogen, noch verstärkt.<sup>382</sup> Ebenso wie in Schleswig-Holstein läßt sich hier ein Konzentrationsprozeß beobachten. Im Gegensatz zur Entwicklung der Flotte des gesamten Deutschen Reichs profitierten in Schleswig-Holstein allerdings die Ostseehäfen - allen voran Flensburg, nach gewissen Anlaufschwierigkeiten Apenrade und zunächst auch Kiel - von der Umstellung, wohingegen die Flotten der meisten Hafentorte an der Westküste auf der Strecke blieben. Die Entwicklung der beiden schleswig-holsteinischen Küstenstrecken bietet also für die Dauer des Untersuchungszeitraums ein umgekehrtes Bild der Entwicklung der Küstengebiete des gesamten Deutschen Reichs. Ein Blick auf die Diagramme illustriert dies. Während für die Handelsflotte Schleswig-Holsteins das Diagramm für das Ostseegebiet die größere Ähnlichkeit mit dem Entwicklungsverlauf der gesamten schleswig-holsteinischen Flotte aufweist, kann dies für das Deutsche Reich über das Diagramm für das Nordseegebiet gesagt werden. Daraus läßt sich ablesen, daß die Reederei Schleswig-Holsteins von seinem Ostseegebiet dominiert wurde, während für die Schiffahrt des Deutschen Reichs die Nordseeküste bestimmend war.

Auf lange Sicht unterlag allerdings auch Schleswig-Holstein dem Trend, den die Entwicklung des gesamten Deutschen Reichs vorgegeben hatte. Letztendlich konnte man sich nicht gegen die übermächtige Konkurrenz Hamburgs behaupten.

## ***III.2 Verkehr***

### **III.2.1 Entwicklung des Schiffsverkehrs in den einzelnen Hafentorten**

Die zweite Rubrik, die untersucht werden muß, um ein Gesamtbild der schleswig-holsteinischen Schiffahrt zu erhalten, ist der Verkehr der einzelnen Hafentorte. Da während des Untersuchungszeitraums das allgemeine Verkehrsaufkommen aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen zugenommen hatte,<sup>383</sup> liegt die Vermutung nahe, daß sich dies in einer höheren Schiffsfrequenz auch der hier untersuchten Hafentorte niederschlug. Um diese Frage zu beantworten, erschien es sinnvoll, auch für den Bereich Verkehr eine

---

<sup>381</sup> Fitger, Schiffsbau, S.33.

<sup>382</sup> Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg, S.113 und 156.

<sup>383</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.13 und S.67.

Einteilung in Gruppen mit ähnlichem Entwicklungsverlauf vorzunehmen. Dabei fiel auf, daß sich für diesen Bereich eine Klassifizierung schwieriger gestaltete als für die Erörterung des Bestands, da eine größere Bandbreite unterschiedlicher Entwicklungsprofile zu berücksichtigen war.

Bei der Analyse des Verkehrs ist zunächst zwischen denjenigen Hafenorten zu unterscheiden, in denen der Hafenverkehr gesteigert werden konnte, und denjenigen, in denen man einen Rückgang hinnehmen mußte. Als Kriterium für die Zuordnung zur Kategorie „Anstieg“ galt eine starke Zunahme des Verkehrs. Dies schließt einen späteren Rückgang während der hier untersuchten Zeit aber nicht aus, solange der Stand zu Anfang des Untersuchungszeitraums klar übertroffen wurde. Innerhalb dieser beiden Kategorien lassen sich kleinere Gruppen unterschiedlicher Struktur ausmachen, so daß eine erste Einteilung folgendes Bild ergibt: einige Hafenorte, in denen ein Anstieg des Verkehrs verzeichnet werden konnte, verdanken dies vor allem einem gestiegenen Dampferverkehr, der den Seglerverkehr sukzessive ablöste oder doch zumindest den Verkehr dominierte. Bei einer anderen Gruppe von Häfen geht das gestiegene Verkehrsaufkommen auf Segler und Dampfer zurück, wobei der jeweilige Anteil der Schiffstypen unterschiedlich ausfällt. Lediglich in einem Fall hat sich die Frequenz der ein- und auslaufenden Schiffe erhöht, ohne daß Dampfschiffe wesentlich zu dieser Entwicklung beitragen. Konnte für insgesamt 17 der in dieser Arbeit untersuchten Hafenorte ein höheres Verkehrsaufkommen festgestellt werden, so trifft dies für acht Häfen nicht zu. Auch unter diesen Orten, deren Hafenverkehr gesunken ist, ergeben sich verschiedene Gruppen: in einem Fall, in dem der Hafenverkehr hauptsächlich von Dampfschiffen bestritten wurde, ließ sich ein deutlicher Rückgang der Schiffsbewegungen beobachten. Vier Hafenorte, deren Verkehr allein oder doch nahezu ausschließlich von Seglern getragen wurde, mußten ebenfalls eine Reduzierung ihres Verkehrsaufkommens hinnehmen, ebenso wie drei weitere Orte, die von Dampfern und Seglern angelaufen wurden. Lediglich unter Vorbehalt konnten Blankenese und Delve diesen Kategorien zugeordnet werden, da für diese beiden Hafenorte beinahe mehr aussagekräftige Werte fehlen, als vorhanden sind.

### ***III.2.1.1 Anstieg des Verkehrsaufkommens als Folge des Übergangs zur Dampf- und Motorschiffahrt***

Zu den Orten, deren gestiegenes Verkehrsaufkommen vor allem auf einen vermehrten Dampferverkehr zurückzuführen ist, gehört *Kiel* (Abb. XVII.3-5). Allerdings verlief hier die Entwicklung wenig kontinuierlich: bis 1894 war ein Aufschwung zu beobachten, der in den

folgenden Jahren an Kraft verlor. Nach einer kriegsbedingten Zäsur belebte sich Kiels Hafenverkehr aber wieder auf Werte, die das Vorkriegsniveau weit übertrafen.

Bereits Mitte der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts hatte in Kiel die Anpassung des Hafens an die Ansprüche eines gestiegenen Verkehrsaufkommens begonnen, und 1867 war Kiel einer derjenigen zehn Orte Schleswig-Holsteins, die über einen Gleisanschluß im Hafengebiet verfügten.<sup>384</sup> Im selben Jahr wurde Kiel darüber hinaus Kriegshafen des Norddeutschen Bundes, 1871 Reichskriegshafen, was von erheblicher Bedeutung auch für die Verkehrsentwicklung der Stadt war, da man zivile Belange den militärischen Erfordernissen unterordnete.<sup>385</sup>

Zu Beginn des Untersuchungszeitraums existierten Linienverbindungen zwischen Kiel und den deutschen Nordseehäfen, aber auch zu den britischen Inseln und zu zahlreichen Ostseehäfen. Hauptsächlich wurden deutsche, dänische, schwedische und norwegische Schiffe ein- und auskariert, seltener russische.<sup>386</sup> Allerdings boten sich für Schiffe, die Kiel anliefen, häufig keine Rückfrachten, so daß sie den Kieler Hafen leer oder in Ballast wieder verlassen mußten.<sup>387</sup> Zu Beginn des Untersuchungszeitraums wurde in Kiel vor allem Getreide umgeschlagen, das aus Rußland und Schweden eingeführt wurde. Dieser Handel ging allerdings stark zurück, als überseeisches Getreide auf den europäischen Markt drängte. Eine wachsende Bedeutung für den Kieler Verkehr erlangten in dieser Zeit die Importe englischer Kohle, die von Kiel aus in die Provinz verteilt wurde, da Ruhrkohle zunächst wegen der hohen Frachtkosten nicht konkurrenzfähig war. Mit der Erweiterung des Eisenbahnnetzes und Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals verlor der Kieler Kohlenimport an Bedeutung, da nun Ruhrkohle zu relativ geringen Kosten direkt in die Provinz transportiert werden konnte. Auch der Handel mit Butter, die die englischen Kohlenschiffe als Rückfracht luden, kam allmählich zum Erliegen, als zunehmend dänische Butter die schleswig-holsteinische vom Markt drängte. Aus Ostpreußen, Skandinavien und Rußland wurde Holz nach Kiel gebracht, doch machte sich hier bald die Konkurrenz Hamburgs und Lübecks bemerkbar. Insgesamt kam Kiel über eine eher mittelmäßige Bedeutung als Umschlagsplatz nicht hinaus.<sup>388</sup>

---

<sup>384</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41; Ulrich Lange, Modernisierung der Infrastruktur 1830-1918, in: Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S.346-368, S.352.

<sup>385</sup> Diederichs, S.75; Ziegenbein, S.3/4.

<sup>386</sup> Ebd., S.4.

<sup>387</sup> Thomas, S.121; das Problem der fehlenden Rückfrachten wird in nahezu allen Jahresberichten der Handelskammer für den hier untersuchten Zeitraum erwähnt.

<sup>388</sup> Meyer, Segelschiffsbau, S.38 und 51; Wulf, Kiel wird Großstadt, S.241/242; Kleyser, S.54-57; Thomas, S.121-123.

Da für Kiel Zahlen für 1864 vorliegen, können Aussagen über den Verkehr zu Beginn des Untersuchungszeitraums gemacht werden. *Kunz* gibt bei den Ankünften einen Wert von 98 000 t an. Die *Statistischen Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zoll-direction* verzeichnen knapp 80 000 RT bei den eingehenden und etwas über 81 000 RT bei den ausgehenden Schiffen. Dieser Quelle zufolge betrug der Anteil der Segler in beiden Rubriken um die 65 000 RT. Für 1874 weisen die amtlichen Zahlen ein demgegenüber wesentlich gestiegenes Verkehrsaufkommen aus, das für die Ankünfte etwas unter 230 000 RT, für die Abgänge circa 234 000 RT umfaßte.<sup>389</sup> Auch der jeweilige Anteil beider Schiffstypen hatte sich, die Zahlen der *Statistischen Mittheilungen* zugrundegelegt, gegenüber 1864 verändert. Die Eingänge der Dampfer übertrafen die der Segler um etwa 29 000 RT, ihre Ausgänge die der Segler um gut 26 000 RT. Die Handelskammer zu Kiel vermerkte für 1874 eine nicht unerhebliche Zunahme des Schiffsverkehrs, der fast ausschließlich auf den Dampferverkehr entfalle; am meisten hätten die Linien nach England, in die Ostsee, nach Dänemark und ins übrige Schleswig-Holstein profitiert.<sup>390</sup> Bis 1884 verringerte sich der Verkehr der Segelschiffe auf knapp 70 000 RT bei Ein- beziehungsweise Ausgängen. Auffällig ist für dieses Vergleichsjahr aber vor allem der starke Anstieg des Dampferverkehrs auf Werte von 412 000 RT bei den Ankünften und 411 500 RT bei den Abgängen.<sup>391</sup> Kiel, so schrieb Wobeser in der von ihm 1887 herausgegebenen *Statistik der Provinz Schleswig-Holstein*, hielt 1884 die bevorzugte Stellung unter den Hafenplätzen Schleswig-Holsteins. Zudem wurden 88% des Kieler Hafenverkehrs durch Dampfer bewältigt, was der Position Kiels zusätzliches Gewicht verlieh.<sup>392</sup> Hierzu ist anzumerken, daß diese Darstellung für die Zeit, die die *Statistik für die Provinz Schleswig-Holsteins* beschreibt, durchaus zutrifft. Die Situation änderte sich allerdings im Verlauf des Untersuchungszeitraums; so hatte beispielsweise Altona Kiel vor dem Ersten Weltkrieg hinsichtlich des Verkehrsaufkommens überholt.

Auch 1889 konnte wiederum ein gestiegener Dampferverkehr bei ein- wie ausgehenden Schiffen beobachtet werden. Bemerkenswerter noch scheint allerdings die Tatsache, daß sowohl bei den Ankünften als auch bei den Abgängen die Segelschiffe eine Zunahme auf Werte um die 124 000 beziehungsweise 127 000 RT verbuchen konnten, mithin eine Zunahme um jeweils beinahe 60 000 RT gegenüber 1884. 1894, das Jahr, in dem das Verkehrsaufkommen Kiels seinen höchsten Vorkriegsstand erreichte, zeigte allerdings wieder einen Rückgang des Seglerverkehrs auf 72 000 RT (Ankünfte) und knapp 71 000 RT

---

<sup>389</sup> Siehe auch Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel für 1872, Kiel 1873, S.12; für 1874, S.35.

<sup>390</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1874, S.35-37.

<sup>391</sup> Eine fortschreitende Verdrängung der Segler durch die Dampfschiffe konstatiert auch der Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1878, S.27; ebenso: für 1879, S.24.

<sup>392</sup> v. Wobeser, S.114/115.

(Abgänge). Der Anstieg wurde also hauptsächlich von einem höheren Dampferverkehr getragen, der fast 560 000 RT für die Eingänge und knapp 550 000 RT für die Ausgänge umfaßte und damit den gesamten Verkehr von 1884 übertraf. Bis zum folgenden Vergleichsjahr, 1899, setzte sich diese Entwicklung jedoch nicht fort: zwar erhöhte sich der Seglerverkehr auf etwa 79 000 RT und circa 73 000 RT bei Ankünften und Abgängen; dagegen ging der Verkehr der Dampfschiffe zurück, bis die Werte von 1889 ungefähr wieder erreicht waren.

Eine Erklärung findet dieser Rückgang möglicherweise in den ersten Auswirkungen des 1895 eröffneten Nord-Ostsee-Kanals.<sup>393</sup> Schon vor dessen Bau war über die Beeinträchtigungen der zivilen Schifffahrt durch die vorwiegende Ausrichtung auf die Marine und über die Konsequenzen geklagt worden, die der vernachlässigte Ausbau des Kieler Hafens für die Schifffahrt hatte.<sup>394</sup> Da dies aber bereits im Rahmen der Erörterung des Bestands dargestellt wurde, sollen an dieser Stelle die negativen Folgen für den Kieler Hafenverkehr näher untersucht werden.

Die Grundlage des Kieler Hafenumschlags stellten bis zur Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals Waren dar, die mit dem Schiff nach Kiel gebracht und von dort mit der Bahn nach Hamburg transportiert wurden. Umgekehrt wurden für das Ostseegebiet bestimmte Güter mit der Bahn nach Kiel und von dort per Schiff in ihre Bestimmungshäfen gebracht. Infolge der direkten Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, die der neue Kanal eröffnete, nahm der Verkehr auf der Bahnstrecke Kiel-Altona schon bald um etwa 60% ab. Dem entsprach eine Abnahme des Güterverkehrs auch im Hafen. Hamburg war auf den Umschlag über Kiel nicht mehr angewiesen, da nun eine billigere direkte Verbindung zur Ostsee zur Verfügung stand. Ebenso wurde der Verkehr Kiels mit Skandinavien durch den Nord-Ostsee-Kanal beeinträchtigt, da die Warentransporte nun ohne Umweg über Kiel die Nordsee erreichten.<sup>395</sup> Die Hoffnung, daß Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal auch zum „Nordseehafen“ werde, hatte sich also nicht

---

<sup>393</sup> Die Handelskammer sieht einen Grund für den Rückgang auch in den Auswirkungen der neuen Schiffsvermessung. Die Vermessung nach dem neuen System ergab geringere Raumgehalts-Werte als die Vermessung nach den bisher gültigen Vorschriften, Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1895, Kiel 1896, S.43, und für 1896, Kiel 1897, S.26/27.

<sup>394</sup> Anzuführen ist hier beispielsweise für das Jahr 1884 die Klage der Firma Esselsgroth und Söhne darüber, daß die mangelnde Ausstattung mit Kranen ein zügiges Löschen und Laden im Kieler Hafen verhindere; ein Jahr später, so ein weiterer Beschwerdebrief, sei immer noch keine Abhilfe geschaffen worden, Stadtarchiv Kiel, VIII a/ 8, Nr. 15772, Acta der Hafenverwaltung betreffend die Anschaffung eines großen freistehenden Drehkrans, sowie die Herstellung eines Krangleises. 1875-1889; siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1893, S.22/23; Wulf, Kiel wird Großstadt, S.242.

<sup>395</sup> Ziegenbein, S.9/10; Meyer, Segelschiffsbau, S.51/52; Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1898, S.26; für 1899, Kiel 1900, S.52.



erfüllt.<sup>396</sup> Nicht Kiel, sondern Hamburg profitierte vor allem vom Bau des Kanals, da es, wie Ziegenbein schreibt, vom größten Nordseehafen nun ebenfalls zum größten Ostseehafen geworden sei. Diese Entwicklung mag verschärft worden sein durch die jahrelange Diskussion um eine Erweiterung des Kieler Hafens, die sich an der Frage entzündet hatte, inwieweit man durch eine Verbesserung der Hafen-Infrastruktur die Verkehrsströme zum Vorteil Kiels nutzen könnte. Eine Gruppe um den Kieler Reeder August Sartori sprach sich dafür aus, in der Wik, nahe der Kanalmündung, einen neuen Hafen einzurichten. Die Gegner dieses Projekts, unter ihnen der ebenfalls in Kiel ansässige Reeder Paul Ivers, widersprachen dieser Auffassung: ein Hafen in der vom eigentlichen Hafenzentrum weit entfernten Wik könne Hamburgs Vorteile nicht aufwiegen.<sup>397</sup> 1893 fiel in der Stadtverordnetenversammlung gegen die Stimmen von Hafenkommission und Magistrat der Entschluß gegen einen Kanalhafen.<sup>398</sup> Als man sich um die Jahrhundertwende schließlich doch entschloß, das Projekt zu verwirklichen,<sup>399</sup> waren die Würfel bereits gefallen - im Hafenprozeß der Jahre 1901 bis 1904 wurde das Gebiet der Marine zugesprochen.<sup>400</sup>

Allerdings läßt sich feststellen, daß der Güterverkehr Kiels mit den deutschen Nordseehäfen sich infolge des Nord-Ostsee-Kanals gesteigert hatte, wenn auch der Verkehr mit dem außerdeutschen Nordseegebiet abgenommen hatte.<sup>401</sup> Darüber hinaus trug auch das Bedürfnis nach Baumaterial und nach Gütern, die für die Versorgung der Stadt notwendig waren, dazu bei, daß eine gewisse Nachfrage nach Waren von außerhalb und damit nach Transportleistungen aufrechterhalten blieb. So wurde unter anderem Kohle für den Verbrauch der Stadt weiterhin per Schiff eingeführt.<sup>402</sup>

Offen bleibt dennoch die Frage, worauf die Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Vergleichsjahr 1904 beruht. Zwar wurden die Werte von 1894 nicht mehr erreicht, die Zahlen des Jahres 1899 wurden jedoch in jeder Hinsicht übertroffen. Bis Kriegsausbruch war dagegen wieder eine Reduzierung der Schiffsfrequenz zu beobachten, von der beide Schiffstypen betroffen waren. Der Anteil der Segler am Verkehrsaufkommen hatte sich 1913 gegenüber 1904 mehr als halbiert und war damit auf seinen tiefsten Vorkriegsstand gesunken. Der Dampferverkehr erlebte Einbußen von immerhin etwa 11 000 RT bei den Eingängen und

---

<sup>396</sup> Siehe Sartori, Der Nord-Ostsee-Kanal und die deutschen Seehäfen, S.59.

<sup>397</sup> Stadtarchiv Flensburg III B 31, Akten Schifffahrt und Hafen betreffend. 1864-1900; Wulf, Kiel wird Großstadt, S.243/244.

<sup>398</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1893, Kiel 1894, S.23/24; Kleyser, S.61

<sup>399</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1900, Kiel 1901, S.31; ausführlicher: für 1901, Kiel 1902, S.35/36. 1903, so schreibt die Handelskammer, sei das Projekt wegen Inanspruchnahme durch die Marine aufgegeben worden. Stattdessen habe man in den Ausbau des Innenhafens investiert, Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1903, S.37/38.

<sup>400</sup> Kleyser, S.64/65; Wulf. S.282.

<sup>401</sup> Ziegenbein, S.12/13.

ungefähr 30 000 RT bei den Ausgängen. Dennoch hielt Kiel bei Ausbruch des Krieges einen höheren Stand als 1874, als der Anstieg sich abzuzeichnen begann. So wurde auch 1913 noch bei den Ankünften und Abgängen das recht hohe Niveau des Vergleichsjahres 1884 knapp übertroffen.

Nach dem kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs, der sich in den sehr niedrigen Zahlen für 1919 niederschlug,<sup>403</sup> nahm die Entwicklung einen unerwarteten Verlauf. War bis 1924 bereits wieder eine deutliche Erholung zu beobachten, ohne daß jedoch die Vorkriegswerte erreicht wurden, konnten für 1929 beinahe 871 000 RT an angekommener, knapp 791 000 an abgegangener Dampf- und Motorschiffstonnage verzeichnet werden.<sup>404</sup> Die Segler hatten hinsichtlich der Ankünfte in etwa ihren Wert von 1924 gehalten, lediglich bei den Abgängen mußte ein Rückgang auf circa 59 000 RT hingenommen werden. Die Handelskammer konnte 1929 in ihrem Jahresbericht feststellen, „*daß die Bedeutung Kiels als Handelshafen weit über den Rahmen eines Lokal- und Provinzhafens hinausragt.*“ Kiel verfüge, im Gegensatz zu anderen Häfen, die ein Hinterland besäßen, über ein „*Vorland*“, nämlich die westliche Ostsee, das Kiel zu einem Handelshafen mit einer internationalen Bedeutung bestimmten Umfangs mache.<sup>405</sup> Diese Einschätzung erscheint recht optimistisch, setzte sich doch in den folgenden Jahren die Steigerung des Verkehrsaufkommens deutlich gebremster fort; so betrug der Raumgehalt der eingehenden Dampf- und Motorschiffe 1939 942 000 RT, der der auslaufenden fast 884 000 RT. Weniger kontinuierlich entwickelte sich der Seglerverkehr. Nach einem Rückgang, der aus den Zahlen für 1934 abzulesen ist, wurden von der amtlichen Statistik im letzten Vergleichsjahr des Untersuchungszeitraums knapp 98 000 RT bei den Eingängen beziehungsweise 67 000 RT bei den Ausgängen aufgeführt.<sup>406</sup>

Zurückzuführen ist der auffällige Anstieg des Hafenverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg darauf, daß das Deutsche Reich aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages über keine Kriegsmarine mehr verfügte, deren Belange bei der Nutzung des Kieler Hafens Vorrang genossen und die zivile Schifffahrt behinderten. So schreibt die Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1920, wesentlich für die weitere Entwicklung sei, ob die Umgestaltung vom Marine- in einen Handelshafen gelinge. In diesem Fall seien „*die Zukunftsaussichten der*

---

<sup>402</sup> Ziegenbein, S.11.

<sup>403</sup> Die Handelskammer verweist unter anderem auf die über die Ostsee verhängte Sperre, Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer für 1919, Kiel 1920, S. 22, sowie über die Behinderung des Verkehrs durch Aus- und Einfuhrverbote, Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1920, Kiel 1921, S.13/14.

<sup>404</sup> In den vorausgehenden Jahren und für 1929 verzeichnete die Handelskammer in ihren Jahresberichten steigende Umschlagszahlen und eine steigende Schiffsfrequenz, Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1926, Kiel 1927, S.7; für 1927, Kiel 1928, S.5; für 1928, Kiel 1929, S.1; für 1929, Kiel 1930, S.1/2; siehe auch Kleysler, S.70.

<sup>405</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1929, S.2.

*Kieler Schifffahrt bedeutend günstiger als jemals“.*<sup>407</sup> Der lange vernachlässigte Ausbau des Hafens konnte nun begonnen werden. Am Kanalhafen und am Binnenhafen wurden neue Speichergebäude errichtet, Lade- und Umschlagseinrichtungen wurden modernisiert. Am Nordhafen entstand ein großes Silo der schleswig-holsteinischen Meiereiverbände.<sup>408</sup> Gleisanlagen, Schuppen und Krane wurden ebenfalls errichtet.<sup>409</sup> 1924 erhielt Kiel darüber hinaus ein Freihafengebiet zugestanden,<sup>410</sup> das jedoch bereits 1934 wieder der Marine überlassen wurde.<sup>411</sup> Wenn auch Schifffahrtsbeziehungen nach Skandinavien, den baltischen Staaten, Rußland und auch nach England unterhalten wurden, so stammte dennoch der größte Teil der Kieler Einfuhr aus den deutschen Nordseehäfen. Das Mittelmeergebiet oder gar überseeische Häfen spielten für die Kieler Verkehrsbeziehungen keine Rolle, und auch das alte Rückfrachtenproblem bestand nach wie vor.<sup>412</sup> Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß der Kieler Hafen auch nach Wegfall der vorübergehenden Behinderungen durch die Marine weit von der Weltgeltung Hamburgs und der anderen nordwesteuropäischen Häfen entfernt war.

Einen ähnlichen Entwicklungsverlauf wie Kiel weist *Wyk auf Föhr* (Abb.XXXV.3-5) auf. Wie in Kiel, so konnten auch in Wyk 1894 die höchsten Verkehrszahlen vor dem Ersten Weltkrieg verzeichnet werden, und wie dort, so schien auch in Wyk der Aufschwung in den folgenden Jahren an Kontinuität verloren zu haben; bis 1913 war sogar eine gewisse Verringerung des Verkehrsaufkommens eingetreten. Unterschiede sind allerdings für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg zu beobachten. Zu berücksichtigen ist nicht zuletzt die unterschiedliche Höhe des Verkehrsaufkommens beider Häfen.

Von 1864 bis 1874 verringerte sich der Verkehr des Inselhafens von etwa 3600 auf knapp 2000 RT bei den Eingängen, von fast 3000 auf etwas über 1500 RT bei den Ausgängen.<sup>413</sup> Für 1864 liegen noch keine Angaben über das Verhältnis von Dampfern und Seglern am Wyker Verkehr vor. Noch zehn Jahre später, so zeigt die amtliche Statistik, wurde der Verkehr von und nach Wyk jedoch ausschließlich von Seglern bewältigt. Die Ein- und Ausgänge beider Schiffstypen im Wyker Hafen nahmen in den Folgejahren erheblich zu, so

---

<sup>406</sup> Kleyser, S.73; Jahresbericht der Handelskammer für 1930, S.2; für 1931, S.57; für 1932, S.2; für 1933, S.28/29; für 1934, S.131; für 1935, S.5.

<sup>407</sup> Jahresbericht der Kieler Handelskammer für 1920, S.14.

<sup>408</sup> Wulf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, S. 332 und 334

<sup>409</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1922, S.4; Jahresbericht für 1923, S.2; für 1924, Kiel 1925, S.4; für 1925, Kiel 1926, S.5.

<sup>410</sup> Wulf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, S.334; Kleyser, S.71.

<sup>411</sup> Kleyser, S.73.

<sup>412</sup> Wulf, Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, S.332.

<sup>413</sup> 1,3 t entsprechen etwa einer Registertonne, eine Kommerzlast = 2,6 t = 2 RT, Momsen, S.79.

daß 1884 eine Verzehnfachung des Gesamtverkehrs gegenüber 1874 festgestellt werden konnte. Auch hinsichtlich des Verhältnisses beider Schiffstypen war eine Veränderung eingetreten: der Anteil der Dampfschiffe übertraf mittlerweile mit circa 17 600 RT in beiden Rubriken den Anteil der Segler, der sich bei etwa 8600 RT für Ein- und Ausgänge bewegte, um mehr als das Doppelte. Dieser Anstieg wurde seinerseits durch die Zunahme des Verkehrs bis 1889 auf knapp 66 600 RT bei Ankünften und Abgängen, vor allem aber durch das auch gegenüber 1889 noch erheblich vergrößerte Verkehrsaufkommen von 1894 um ein Vielfaches übertroffen; der Raumgehalt der angekommenen wie der abgegangenen Schiffe hatte die Marke von 100 000 RT überschritten. War schon der Anstieg bis 1889 vor allem auf den gestiegenen Dampferverkehr zurückzuführen, so hatte sich diese Tendenz noch verstärkt. Der Anteil der Dampfer hatte sich bei Ein- und Ausgängen wesentlich auf knapp 95 500 RT erhöht, wohingegen der Verkehr der Segler in beiden Rubriken um etwa 1500 RT zurückgegangen war. An der Dominanz der Dampfschiffe änderte sich bis zum Ende des Untersuchungszeitraums nichts mehr, wenn sich auch der Verkehr von Dampfern im Wyker Hafen bis 1913 wieder auf einen Stand von 75 008 RT bei Ein- und Ausgängen verringert hatte und der Seglerverkehr die - allerdings nicht recht hohen - Werte von 1894 leicht überschritt; das Verkehrsvolumen der Segelschiffe von 1879 (um die 10 000 RT bei Ankünften und Abgängen) wurde allerdings nicht wieder erreicht.

Wie in Kiel, so wurde auch in Wyk der Hafenverkehr durch den Ersten Weltkrieg und seine Auswirkungen beeinträchtigt. Deutlich zeigt das Diagramm den Rückgang zwischen den Jahren 1913 und 1919, als der Gesamtverkehr nur noch um die 52 000 RT betrug, was sich vor allem durch einen Rückgang des Dampferverkehrs auf knapp 45 000 RT erklärte. Der Verkehr von Seglern dagegen war gegenüber seinem Vorkriegsniveau lediglich leicht gesunken. In Wyk fiel dieser kriegsbedingte Rückgang im Verkehrsaufkommen allerdings bei weitem nicht so deutlich aus wie in Kiel, dessen Hafenverkehr sogar unter seinen Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraums gefallen war. Allerdings stellte sich auch die Wiederbelebung des Schiffsverkehrs weniger rasch ein als in Kiel. So war für 1924 bei den ein- und ausgehenden Dampfschiffen zunächst eine Verringerung um 4400 RT zu verzeichnen, die von dem unwesentlich angestiegenen Seglerverkehr nicht ausgeglichen wurde. Um so deutlicher fällt der Zuwachs des Dampferverkehrs um mehr als 100 000 NRT bis 1929 ins Auge. Bereits 1934 erreichte dieser aber nur noch Werte um 95 000 RT, bevor er sich bis zum Ende des Untersuchungszeitraums wieder auf knapp 128 000 RT bei den Eingängen und etwa 127 000 RT bei den Ausgängen steigerte. Der Verkehr von Segelschiffen war von solchen ausgeprägten Schwankungen nicht betroffen; er erreichte mit seinen fast

11 000 RT bei Ankünften und Abgängen 1939 sein höchstes Niveau während des gesamten hier untersuchten Zeitraums.

Betrachtet man die auffällige Steigerung des Verkehrs im Wyker Hafen, stellt sich die Frage nach den Ursachen für diesen Anstieg. Die Antwort liegt in der Tatsache, daß Wyk als Seebad in hohem Maße von einem möglichst reibungslosen Verkehr zwischen Insel und Festland abhängig war, wollte man für den Fremdenverkehr attraktiv bleiben und nach Möglichkeit noch weitere Feriengäste anziehen. Neben der „Bäderlinie“ der Hamburger Reederei Morris & Co. von Hamburg über Helgoland nach Wyk hatten bereits ab 1856 eine Flensburger und eine Husumer Reederei regelmäßige Dampferverbindungen nach Wyk unterhalten, die allerdings auf den Sommer beschränkt waren und sich auf lange Sicht nicht als ausreichend erwiesen. So wurde 1873 von den Wykern selbst ein Dampfer in Dienst gestellt, der die Strecke Dagebüll-Wyk befuhr.<sup>414</sup> In den folgenden Jahren erfolgte die Gründung weiterer Dampferreedereien, um den Anforderungen des Fremdenverkehrs zu genügen, so daß Anfang der achtziger Jahre drei Reedereien in Wyk existierten. Neben der „Direction des Dampfschiffs Wyck-Föhr“, das die Strecke Wyk-Husum bediente, vermittelte die „Fährgenossenschaft Wyk-Dagebüll“ den Verkehr mit dem Festland. Ebenfalls auf dieser Route fuhr die „Föhrer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“.<sup>415</sup> 1885 entstand die „Wyker Dampfschiffs-Rhederei“, die vor allem zur „Föhrer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in heftige Konkurrenz trat, bis diese 1889 aufgeben mußte; die „Fährgenossenschaft“ existierte bereits seit 1885 nicht mehr.<sup>416</sup> Daneben unterhielt die „Wyker Dampfschiffs-Rhederei“ im Anschluß an die „Bäderlinie“ den Linienverkehr nach Munkmarsch auf Sylt.

1892 entschloß man sich, durch den Bau eines massiveren Hafenspiers die Anlandung der Passagiere zu erleichtern. Zwar verfügte Wyk im Prinzip über einen Hafen, der oft niedrige Wasserstand erschwerte jedoch einen reibungslosen Hafenverkehr.<sup>417</sup> 1895 erlebte der Fremdenverkehr einen weiteren Aufschwung, da durch die Gründung der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll ein besserer Anschluß des Hafenortes Dagebüll an das Schienennetz der Reichsbahn gewährleistet und somit die Reise über Dagebüll nach Föhr und Amrum weniger beschwerlich geworden war.<sup>418</sup> Als jedoch im Jahr 1897 der Verbindungsdamm zwischen den Halligen Langeneß und Oland und dem Festland fertiggestellt worden war, wurde die Strecke Husum-Wyk unrentabel, da man den Damm auf einem langen Umweg hätte umfahren

---

<sup>414</sup> Detlefsen, Häfen, S.29; Hans Hansen, 1885-1960. 75 Jahre Wyker Dampfschiffsreederei GmbH, hg.v.d. Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH Wyk auf Föhr, Wyk 1960, S.16.

<sup>415</sup> Detlefsen, Hundert Jahre WDR, S.17.

<sup>416</sup> Zacchi, S.50/51.

<sup>417</sup> Detlefsen, Hundert Jahre WDR, S.27.

<sup>418</sup> Zacchi, S.52; Detlefsen, Häfen, S.29.

müssen. Die Linie wurde eingestellt.<sup>419</sup> Diese Tatsache bietet eine schlüssige Erklärung für den im Vergleich zu 1894 niedrigen Verkehr des Jahres 1899: die regelmäßig ein- und auslaufenden Schiffe dieser Linie fielen nun fort. 1902 gab die „Direction“ auf, so daß die „Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum“, wie sie seit ihrer Umwandlung zur Aktiengesellschaft 1894 hieß, nun konkurrenzlos dastand<sup>420</sup> und allein die Beförderung der immer zahlreicher nach Wyk strömenden Badegäste vermittelte.<sup>421</sup> Die Verbesserung der Bequemlichkeit beim Übergang von der Bahn aufs Schiff trug den steigenden Besucherzahlen Rechnung. 1912 hatte man die Mole in Dagebüll verstärkt, so daß es nun möglich geworden war, die Bahn von Niebüll bis direkt ans Wasser heranfahren zu lassen.<sup>422</sup> Allerdings findet diese Verbesserung keinen direkten Niederschlag in den Zahlen für Ankünfte und Abgänge von Schiffen im Wyker Hafen: die Werte für 1909 und 1913 liegen unter denjenigen der vorhergehenden Vergleichsjahre.

Obwohl während des Krieges der Badebetrieb aufrechterhalten wurde, mußte man auf Wyk einen Rückgang der Besucherzahlen verzeichnen. Möglicherweise hat nach dem Krieg die durch die Inflation bestimmte schlechte wirtschaftliche Lage diese Entwicklung verschärft. Dennoch investierte man in die Umstellung der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll auf Normalspur, so daß man nun mit den „Bäderschnellzügen“ von Berlin direkt und ohne Umsteigen nach Dagebüll fahren konnte. 1929, am Vorabend der Weltwirtschaftskrise, schienen sich die Investitionen schließlich auszuzahlen. Nicht einmal vor dem Krieg war ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen zu verbuchen gewesen. Allerdings wurde auch Wyk in den folgenden Jahren von den Auswirkungen der schlechten Konjunktur erfaßt, bevor der Fremdenverkehr durch die KdF-Reisen der Nationalsozialisten wieder einen bedeutenden Aufschwung nahm: die WDR mußte außerplanmäßige Fahrten ansetzen, um den Transport der Badegäste auf die Insel zu bewältigen.<sup>423</sup> Dennoch wurden die Werte des Jahres 1929 nicht wieder erreicht.

Wie in Kiel und in Wyk war auch in *Altona* (Abb. I.3-5) ein Anstieg des Hafenverkehrs zu beobachten, der allerdings bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs anhielt; nach dem Krieg ließ sich eine rasche Erholung beobachten.

Altona gehörte bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraums zu den bedeutendsten und am besten ausgebauten unter den Häfen der Herzogtümer. Auch seine Infrastruktur war an die

---

<sup>419</sup> Detlefsen, Häfen, S.31.

<sup>420</sup> Ebd., S.29 und 32.

<sup>421</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1905, Flensburg 1906, S.101; für 1910, S.127; für 1911, S.114. Detlefsen, Häfen, S.293.

<sup>422</sup> Detlefsen, Hundert Jahre WDR, S.28/29.

<sup>423</sup> Detlefsen, Häfen, S.33 und 293; ders., Hundert Jahre WDR, S.79.

neuen Erfordernisse angepaßt. Zwar verfügte der Hafen über keine besonders günstige Lage und mußte mit Hamburg, Harburg und Elmshorn um das Hinterland konkurrieren. Dennoch nahm Altona mit 108 000 RT Raumgehalt eingegangener beziehungsweise fast 77 000 RT Raumgehalt ausgegangener Schiffe im Jahr 1864 hinsichtlich des Verkehrsaufkommens vor Kiel die führende Stellung ein. Auch verfügte es bereits 1867 als einer von nur zehn schleswig-holsteinischen Häfen über eine Anbindung seines Hafens an das Schienennetz, ein Faktor, der die Konkurrenzfähigkeit entscheidend verbesserte.<sup>424</sup> Die wichtigsten in Altona umgeschlagene Güter waren englische Steinkohle und Getreide.<sup>425</sup> Um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Altonaer Hafen richtig beurteilen zu können, ist es erforderlich, die engen Beziehungen zum nahen Hamburger Seehafen in die Betrachtung einzubeziehen. Während viele Kaufleute der Hansestadt zu Beginn des Untersuchungszeitraums ihren Warenverkehr über Altona abwickelten, da sie auf diese Weise den Hamburger Einfuhr- und Tarifzoll sparten und dort zudem Lager- und Lohnkosten niedriger waren,<sup>426</sup> nutzte umgekehrt ein erheblicher Teil der Altonaer Kaufmannschaft die vom Hamburger Hafen regelmäßig verkehrenden Dampferlinien zur Bewältigung ihres Seehandels, nachdem sich die Dampfschiffahrt im Hafenzentrum Hamburg etabliert hatte.<sup>427</sup>

Mit zunehmender Konzentration der Schifffahrt auf Hamburg wurden allerdings auch in Altona kritische Stimmen laut. Der Umschlag und Verkehr im Altonaer Hafen, schrieb die Handelskammer 1909, komme vor allem den Hamburger Kaufleuten zugute: laut einer von ihr durchgeführten Erhebung seien nur 245 Schiffe (Dampfer) für Altonaer Rechnung, dagegen 466 (ebenfalls Dampfschiffe) für Hamburger Kaufleute im Hafen abgefertigt worden.<sup>428</sup> Darunter leide die Altonaer Kleinschiffahrt, der zuwenig Lösch- und Ladeplätze zur Verfügung stünden.<sup>429</sup> Die Stadt Altona, so ist im Jahresbericht für 1912 zu lesen, habe vielleicht durch den Verkehr der für Hamburgische Rechnung fahrenden Schiffe etwas größere Hafeneinnahmen, aber diese stünden in keinem Verhältnis zu den Kosten. Die

---

<sup>424</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1908, Erster Teil, S.37; Lange, Modernisierung der Infrastruktur 1830-1918, S.352.

<sup>425</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1907, Zweiter Teil, S.15; für 1903, Zweiter Teil, S.5/6; Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg.v. Walter Asmus, Neumünster 1996 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 26), S.119-135, S.125.

<sup>426</sup> Statistische Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection, Heft Nr. 3, Kiel 1865, S.2.

<sup>427</sup> Wobeser, S.105 und 115. Auch Altonas bedeutende Kaufleute siedelten nach Hamburg über, siehe Jahresbericht der Handelskammer zu Altona 1913, Zweiter Teil, Altona 1914, S.22.

<sup>428</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1909, Zweiter Teil, Altona 1910, S.41/42.

<sup>429</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1910, Zweiter Teil, Altona 1911, S.23. für das Jahr 1911, Erster Teil, S.45.

Altonaer Gewerbetreibenden profitierten nur von einem Teil des Seeschiffsverkehr, der übrige Verkehr werde auf Altonaer Kosten von Hamburg herangezogen.<sup>430</sup>

Betrachtet man die Verkehrsentwicklung der Stadt, fällt für 1874 ein gegenüber 1864 stark vermindertes Verkehrsaufkommen auf. So ist hinsichtlich der ankommenden Schiffe ein Rückgang auf ungefähr 60 000 RT, bei den auslaufenden Schiffen auf nicht einmal 50 000 RT festzustellen. Bereits 1879 konnte allerdings ein Anstieg des Dampferverkehrs auf 38 500 RT gegenüber 9900 RT im Jahr 1874 bei den eingehenden, auf 38 100 RT gegenüber 7500 RT 1874 bei den auslaufenden Schiffen registriert werden. Der Seglerverkehr war dagegen auf 37 800 RT beziehungsweise 34 400 RT gesunken. Die Dampfschiffe hatten damit die Segelschiffe in ihrer Bedeutung für den Verkehr im Altonaer Hafen knapp überholt. Bis 1884 verstärkte sich der Anstieg des Dampferverkehrs noch. Aufgrund des gestiegenen Dampferverkehrs wurden die Gesamtwerte von 1864 übertroffen; der Anteil der Dampfer betrug 1884 bereits ein Vielfaches des Seglerverkehrs, so daß das Verkehrsgeschehen nun weitgehend von den Dampfschiffen bestimmt wurde.<sup>431</sup> Bis 1899 änderte sich wenig an Frequenz und Struktur des Verkehrs im Altonaer Hafen. Bemerkenswert erscheint allenfalls, daß um die Jahrhundertwende die Segler wieder an Bedeutung gewannen. Sowohl bei den Ein- als auch bei den Ausgängen war der Raumgehalt der Segler in den Jahren seit 1884 gestiegen, wohingegen der Dampferanteil keinen vergleichbar kontinuierlichen Zuwachs aufweisen konnte. In den folgenden Jahren schien die Entwicklung an Dynamik zuzunehmen: war schon für 1904 ein Anstieg des Verkehrsaufkommen bei Ankünften und Abgängen auf Werte von knapp 326 000 RT beziehungsweise ungefähr 253 000 RT festzustellen, der in beiden Rubriken auf einen vermehrten Verkehr beider Schiffstypen zurückgeht,<sup>432</sup> fällt doch in erster Linie die Steigerung bis 1909 ins Auge.<sup>433</sup> Vor allem aufgrund der Zunahme des Dampferverkehrs erreichten die Eingänge Werte von etwa 519 000 RT, die Ausgänge immerhin circa 415 000 RT. Ein- und Ausgänge der Segelschiffe hatten dagegen seit 1904 um etwa 30 000 RT beziehungsweise 21 000 RT abgenommen.

Anders als beispielsweise in Kiel setzte sich in Altona die günstige Entwicklung bis 1913 fort; der Raumgehalt der eingehenden Dampfschiffe betrug über 561 000 RT, der der ausgehenden

---

<sup>430</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1912, Erster Teil, S.35-38.

<sup>431</sup> Der Jahresbericht der Gewerbekammer für 1887 führt das Jahr 1884 als das unter den vergangenen 15 Jahren günstigste im Hinblick auf den eingehenden Verkehr, S.155.

<sup>432</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für 1889, S.152, und für 1890, S.206/207.

<sup>433</sup> Die Handelskammerberichte für die Jahre 1904 bis 1907 verzeichnen jeweils eine Steigerung des Verkehrs, Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1904, Zweiter Teil S.14; für 1905, Zweiter Teil, S.15; für 1906, Zweiter Teil, S.15; für 1907, Zweiter Teil, S.14; für 1908 dagegen ist ein Rückgang vermerkt, Zweiter



immerhin fast 443 000 RT. Auch der Seglerverkehr hatte eine Vergrößerung auf fast 45 000 RT beziehungsweise circa 92 000 RT erfahren. Anders als andere Hafenorte in der Nähe des Hafenzentrum Hamburg, das stetig an Bedeutung gewann, hatte der Hafenverkehr Altonas gegenüber 1904 also noch erheblich zugenommen.<sup>434</sup> Allerdings wurde bereits darauf hingewiesen, welche Rolle Hamburger Schiffe für den Altonaer Hafenverkehr spielten, so daß diese Zunahme nicht trotz, sondern eher wegen des ebenfalls gestiegenen Hamburger Hafenverkehrs zu verbuchen war.

Wie Kiel und Wyk, so wurde auch Altona von den Auswirkungen des Ersten Weltkriegs hart getroffen. Die Zahlen der Statistik spiegeln den Einbruch des Hafenverkehrs wider. Ankünfte und Ausgänge sanken noch unter die Zahlen vom Beginn des Untersuchungszeitraums. Sehr viel deutlicher als in Kiel fiel allerdings die bereits bis 1924 zu beobachtende Erholung aus. In diesem für Altona letzten Vergleichsjahr- die Hafenangelegenheiten wurden seit 1929 gemeinschaftlich mit Hamburg geregelt,<sup>435</sup> die Verkehrsdaten Altonas daher Hamburg zugerechnet - übertrafen die Dampf- und Motorschiffe mit knapp 506 000 RT bei den eingegangenen und gut 455 000 RT bei den ausgegangenen Schiffen deutlich die Werte von 1909, als der Raumgehalt der ankommenden Dampf- und Motorschiffe etwa 454 000 RT, der der abgehenden etwa 355 000 RT betragen hatte. In der Rubrik Abgänge wurden 1924 sogar fast wieder die Zahlen von 1913 erreicht. Zurückzuführen sei dies, schreibt Kirchhoff in seinen Erläuterungen zu den Statistischen Jahresübersichten der Stadt Altona 1923/1924, in erster Linie auf den Export von deutscher Kohle nach England.<sup>436</sup> Anders als in zahlreichen anderen Hafenorten erlebte der Verkehr mit Segelschiffen in Altona in der Nachkriegszeit keine Renaissance. Die Werte der Vorkriegsjahre übertrafen die der Nachkriegsjahre erheblich. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß Altona, wenn auch der Übergang der Reederei zur Dampfschiffahrt zunächst zögernd erfolgte, im Hinblick auf seine Verkehrsentwicklung durchaus von der neuen Schiffstechnik profitiert hatte.

Ähnlich wie in Altona verlief die Entwicklung des Verkehrs in *Flensburg* (Abb. IX.3-5), allerdings mit dem Unterschied, daß, wie im Falle Kiels und Wyks, 1913 bereits wieder ein Rückgang des bis dahin um ein Vielfaches gestiegenen Hafenverkehrs festzustellen war.

---

Teil, S.16/17. 1909 wird jedoch wieder von einer „*nicht unerheblichen Steigerung*“ des Verkehrs berichtet, Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1909, Zweiter Teil, S.15.

<sup>434</sup> Daniel Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.125.

<sup>435</sup> Bracker, S.258.

Auch in Flensburg schien wie in Altona eine schnelle Erholung von den Auswirkungen des Krieges und der unmittelbaren Nachkriegszeit einzutreten, die allerdings, anders als in Kiel und Wyk, nicht bis zum Ende des Untersuchungszeitraums anhielt. Was den Umfang seines Verkehrsaufkommens anging, konnte Flensburg als weit weniger bedeutend als Altona bezeichnet werden; das Niveau Kiels wurde ebenfalls nicht erreicht.<sup>437</sup>

Neben den in der Ostsee- und Fördeschiffahrt beschäftigten Schiffen wurde der Flensburger Hafen von größeren Schiffen aus Übersee angelaufen. So hatten beispielsweise Schiffe, die Reis aus Südostasien, Holz aus Westafrika, Massengüter wie Bauholz und Futtermittel sowie Stückgut aus zahlreichen Häfen Europas nach Flensburg brachten, lange Zeit einen bedeutenden Anteil am Flensburger Hafenumschlag. Getreide von der La Plata-Mündung, das in privaten Lagern gespeichert, mit Kornlieferungen aus der Region gemischt und bei günstiger Konjunktur nach Dänemark oder über den Hamburger Freihafen ausgeführt wurde, gehörte zu den wichtigsten Umschlagsgütern Flensburgs, bevor 1879 die „Privattransitlager“ verboten wurden. Bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde Petroleum mit Segelschiffen aus Rußland und Amerika bezogen, dann allerdings konnten die Flensburger Direktimporteure im Preiskampf mit der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft nicht mehr mithalten und mußten aufgeben. Eine zunehmend wichtige Rolle spielte dagegen der Import englischer Kohle. Industrie und private Verbraucher zogen die qualitativ hochwertige und mit den Flensburger Dampfern relativ günstig zu importierende Kohle aus England der teureren Ruhrkohle vor.<sup>438</sup> Einerseits stellte die geschützte Lage des Flensburger Hafens einen Vorteil dar. Andererseits begünstigte sie aber dessen Verschlammung, so daß seine Instandhaltung einige Mühe erforderte. Kontinuierliche Ausbaggerungen waren notwendig, um das Hafenbecken ausreichend tief zu erhalten.<sup>439</sup> Bereits zu Zeiten der Zugehörigkeit zu Dänemark hatte man in den Hafenausbau investiert, so daß Flensburg zu Beginn des Untersuchungszeitraums über die sogenannte „Norder-Dampfschiffsbrücke“ und die „Englische Brücke“ verfügte. Letztere ragte weit in das tiefere Hafenfahrwasser hinein; auf ihr verliefen zwei Gleise. Eine Pferdebahn ermöglichte die Umladung vom Schiff auf die

---

<sup>436</sup> Robert Kirchhoff, Die Entwicklung Altonas in den Jahren 1923/1924. Erläuterungen zu den Statistischen Jahresübersichten der Stadt Altona, aus: Statistische Jahresübersichten der Stadt Altona für das Jahr 1923, hg.v. Statistisches Amt, Altona 1925, S. 10/11.

<sup>437</sup> Christine Keitsch, Landgang. Der Flensburger Hafen um 1900, hg.v. Flensburger Schiffahrtsmuseum, Flensburg 2000, S.29.

<sup>438</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.68 und 72/73; Detlefsen, Flensburger Schifffahrt, S.15 und 25; ders., Die Flensburger Schifffahrt, S.9; Windmann, S.365/366.S. auch Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1872, S.20/21; Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.125.

<sup>439</sup> Klagen über die ständige Verschlammung des Flensburger Hafens und die zu geringe Tiefe, die die Konkurrenzfähigkeit des Flensburger Hafens behindere, finden sich in nahezu jedem Jahrgang der Jahresberichte der Handelskammer zu Flensburg, exemplarisch: Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1888, Flensburg 1889, S.12/13.

Schiene. Damit gehörte Flensburg zu den zehn schleswig-holsteinischen Hafenstädte, die 1867 einen Gleisanschluß im Hafengebiet besaßen. Der westliche Hafen hatte zudem weitere Nutzflächen erhalten.<sup>440</sup>

Anders als in Altona hatte sich das Verkehrsaufkommen in Flensburg von 1864 bis 1874 insgesamt vergrößert. Die Eingänge hatten von 62 700 t (Kunz) beziehungsweise 48 300 RT (Statistische Mittheilungen) auf etwa 75 000 RT zugenommen, die Ausgänge von 61 300 t (Kunz) oder 47 100 RT (Statistische Mittheilungen) auf immerhin knapp 70 000 RT.<sup>441</sup> Da für Flensburg Zahlen vorliegen, die den Anteil der Dampfer am Gesamtverkehr angeben, läßt sich auch hinsichtlich des Verhältnisses von Seglern und Dampfern eine Aussage machen. So vergrößerte sich in diesem ersten Abschnitt des Untersuchungszeitraums der Anteil der Dampfschiffe an den Ankünften von knapp 4000 im Vergleichsjahr 1864 binnen zehn Jahren auf 14 000 RT, bei den Abgängen von ebenfalls etwas unter 4000 auf 14 700 RT. Gleichzeitig nahm der Verkehr der ankommenden Segelschiffe dem Raumgehalt nach auf 61 100 RT zu; bei den abgehenden Segelschiffen konnten immerhin noch 55 100 RT verzeichnet werden. In der Folgezeit gewann die Dampfschiffahrt immer mehr an Bedeutung. Hatten noch 1879 die Segler den im Vergleich zu den Dampfern größeren Anteil zu den Ankünften beigetragen (55100 gegenüber 50 700 RT), so hatte schon 1884 die Dampfschiffahrt die Segler deutlich überholt. Mit 79 600 gegenüber 48 100 RT bei den Ankünften und 77 900 gegenüber 41 300 bei den Abgängen dominierten die Dampfer das Verkehrsgeschehen.<sup>442</sup> Dieser Entwicklung trug man mit einem weiteren Ausbau des Hafens Rechnung. Bereits 1874 hatte man die Kaimauern reguliert. Die steigende Durchschnittsgröße der Schiffe, die den Flensburger Hafen anliefen, erforderte jedoch langfristig eine Erweiterung nicht nur der Hafeneinrichtungen, sondern auch des Hafens selbst.<sup>443</sup> 1880 wurde die „Englische Brücke“ abgerissen, der Hafen vertieft und durch Aufschüttung Fläche für die Anlage des Bahnhofs gewonnen, der den Endpunkt der im Dezember 1881 eröffneten Bahnlinie Kiel - Eckernförde - Flensburg bildete. Allerdings stellte diese neue Linie nicht nur einen Vorteil für die Flensburger Schifffahrt dar, da nun ein Teil des Gütertransports, der vorher von der Schifffahrt besorgt worden war, mit der Bahn erfolgte.<sup>444</sup> Auch der Bahnverkehr zwischen Flensburg und Sonderburg sowie Sonderburg und Tingleff wirkte sich nachteilig auf die Schifffahrt aus: die

---

<sup>440</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.84/85/86 und S.76/77; Lange, S.352; Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, Karte S.41.

<sup>441</sup> 1,3 t entsprechen etwa einer Registertonne, Momsen, Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins, S.79: eine Kommerzlast = 2,6 t = 2 RT.

<sup>442</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1884, S. 34.

<sup>443</sup> Zu den Planungen siehe Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1877, Flensburg 1878, S. 8; für das Jahr 1878, Flensburg 1879, S.5-7; für 1879, Flensburg 1880, S.49; für 1880, Flensburg 1881, S.12.

<sup>444</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.102 und S.64; Windmann, S.375.

Viehtransporte von Alsen, die bisher hauptsächlich von der Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft vermittelt worden waren, erfolgten nun mit der Bahn; der Personenverkehr per Schiff erfuhr ebenfalls eine merkliche Einbuße.<sup>445</sup>

In den folgenden Jahren bis zum Ausbruch des Krieges bewegte sich der Seglerverkehr zwischen Werten von etwa 44 000 und knapp 57 000 RT (angekommene Schiffe) beziehungsweise zwischen circa 36 000 und etwas unter 47 000 RT (abgegangene Schiffe). Der Dampferverkehr dagegen stieg weiter kontinuierlich an,<sup>446</sup> so daß 1909 216 000 RT an eingegangener, 260 900 RT an abgegangener Dampfertonnage registriert wurden. Zurückzuführen ist dieser Anstieg zu einem wesentlichen Teil auf die gewachsene Bedeutung der Kohlenimporte aus England. Kohlendampfer bestimmten das Geschehen im Flensburger Hafen. Zeitweise war ein Großteil der zu vermietenden Hafentflächen an Kohlenhandelsfirmen wie Holm & Molzen und G. W. Müller vergeben.<sup>447</sup> Um das Löschen und Laden zu vereinfachen, wurden Krane aufgestellt. Bereits seit 1890 hatte ein Zehn-Tonnen-Kran mit Handantrieb zur Verfügung gestanden. 1908 erhielt Flensburg eine elektrische Krananlage, die den Umschlag sehr erleichterte. Auch die Gleisanlage am Hafen wurde in den Folgejahren ausgebaut.<sup>448</sup> In diese Zeit des Aufschwungs fiel auch die Umkehrung des Verhältnisses zwischen Ein- und Ausgängen. Waren bis einschließlich 1889 dem Raumgehalt nach stets mehr Ein- als Ausgänge zu verzeichnen gewesen, übertrafen 1894 erstmals die Ausgänge die Eingänge. Dieses setzte sich bis 1919 fort.<sup>449</sup> Bis 1913 war eine rückläufige Tendenz zu beobachten, die in beiden Rubriken auf eine geringere Frequenz von Dampfschiffen zurückzuführen war (173 500 gegenüber 216 000 RT bei den Ankünften, 201 000 gegenüber 260 900 RT bei den Abgängen des Jahres 1909). Der Verkehr von Segelschiffen im Flensburger Hafen hatte demgegenüber nur eine verhältnismäßig leichte Verringerung erfahren (um 1700 RT bei den ankommenden und 2300 RT bei den abgehenden Schiffen).

Neben dem hier beschriebenen Vordringen der Dampfschiffahrt wirkte noch ein weiterer Faktor bestimmend auf die Entwicklung des Flensburger Verkehrs bis zum Ersten Weltkrieg

---

<sup>445</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1901, Flensburg 1902, S.74/75.

<sup>446</sup> Siehe beispielsweise Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1889, S.44; für 1891, Flensburg 1892, S.48/49; für 1893, Flensburg 1894, S.48.

<sup>447</sup> Über die Kohlenlagerplätze im Flensburger Hafen siehe auch Stadtarchiv Flensburg, IX F 59, Die städtische Schiffsbrücke. 1867-1900.

<sup>448</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.89 und S.103/104 sowie S.107 und S.111. Bereits 1902 hatte die Handelskammer in ihrem Jahresbericht auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Lösch- und Ladevorrichtungen den veränderten Erfordernissen anzupassen, Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1902, Flensburg 1903, S.8. Zur Bedeutung des Kohlenhandels für Flensburg s. auch Jahresbericht der Handelskammer für 1908, Erster Teil, S.13/14.

<sup>449</sup> Hans-Hinrich Schütt charakterisiert Flensburg für die Zeit von 1882 bis 1929 als Empfangshafen, bezieht sich hierbei allerdings auf den Warenumsatz und nicht auf die Schiffsfrequenz, siehe S. 77.

ein: seit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 bot sich die Möglichkeit einer bequemen Passage zur Ostsee. Viele der großen Überseeschiffe, die Flensburg bis dahin angelaufen hatten, wählten nun Hamburg als letzten Hafen auf dem Kontinent. Die Verteilung der Ladung von Hamburg bis in die Hafenorte der Ostsee wurde von kleineren Dampfern und Küstenseglern übernommen, die ihrerseits den Nord-Ostsee-Kanal nutzten, um ihre Anlaufhäfen sicher zu erreichen.<sup>450</sup> Wenn also auch die Zahl der großen Überseefrachter abnahm, die in Flensburg einklarierten, so stieg doch gleichzeitig die Frequenz der kleineren Küstensegler und -dampfer aus deutschen und dänischen Häfen erheblich, so daß Flensburg in der Kleinschiffahrt eine führende Stellung einnahm.<sup>451</sup> Dennoch unterstützen diese Struktur und das Volumen des Verkehrs den Schluß, Flensburgs Bedeutung für die Schifffahrt gründete sich eher auf seine Handelsflotte als auf seinen Hafenverkehr. Dies hebt auch Hans-Hinrich Schütt in seiner Arbeit über den Flensburger Hafen hervor: es wäre verfehlt, von der Flottenstärke Flensburgs auf den Hafenverkehr schließen zu wollen. Auch er betont allerdings die regionale Wichtigkeit des Flensburger Hafens.<sup>452</sup>

Diese Aussage konnte auch in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg gelten. Zwar fiel der auf den Krieg und seine Auswirkungen zurückzuführende Einbruch in den Verkehrszahlen verhältnismäßig weniger hart aus als in Kiel. Auch war für 1924 eine Erholung festzustellen; Die Werte für Ankünfte und Abgänge des Jahres 1913 wurden gleichermaßen übertroffen. Die günstige Entwicklung erwies sich aber als nicht besonders nachhaltig, da auch die Flensburger Schifffahrt von der schlechten Konjunktur Ende der zwanziger Jahre und der Weltwirtschaftskrise getroffen wurde.<sup>453</sup> Schon 1929 war ein Rückgang zu erkennen, der bis 1934 anhielt. Auch die Einrichtung eines Freihafens, die bereits 1919 durch die Handelskammer als Ausgleich für den Verlust Nordschleswigs angeregt worden war, konnte der Verminderung des Verkehrsaufkommens nicht entgegenwirken. Der 1923 eröffnete Freihafen, dessen Anlagen darüber hinaus aufgrund der Inflation nicht im geplanten Umfang ausgeführt wurden, erfüllte die Erwartungen nicht und wurde bereits 1933 in einen Hafen mit Freihandelszonen umgewandelt.<sup>454</sup> 1939 konnte dennoch wieder eine leichte Steigerung festgestellt werden; so wurden bei Ein- wie Ausgängen die Werte von 1929 deutlich

---

<sup>450</sup> Keitsch, S.35; Hans-Hinrich Schütt, S.62. Enttäuscht zeigte man sich auch seitens der Handelskammer zu Flensburg, Jahresbericht für 1895, S.7/8; für 1902, S.7/8.

<sup>451</sup> Detlefsen, Flensburger Schifffahrt, S.25/26; ders., Die Flensburger Schifffahrt, S.9; ders., Der Eiderkanal und die Flensburger Dampfer „Kanal“, in: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 4, hg.v. Ernst J. Fürsen und Manfred Jessen-Klingenberg, Rendsburg 1983, S.121-126, S.125; Tedsen/Moltsen, S.134.

<sup>452</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.31. S. auch die Listen über die einklarierten Schiffe im Hafen Flensburg, Stadtarchiv Flensburg, III B 31, Akten Schifffahrt und Hafen betreffend. 1864-1900.

<sup>453</sup> Ebd., S. 76; Wirtschaftsbericht der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg für 1930, S.4/5; für 1931, S.4/5; für 1932, S.3-5; für 1933, S.4/5.

<sup>454</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.109-111.

übertroffen.<sup>455</sup> Die Schiffsfrequenz des Vergleichsjahres 1924, des im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen günstigsten Nachkriegsjahres Flensburgs, wurde aber bei weitem nicht wieder erreicht. Zu diesem Rückgang vor allem der Dampfschiffahrt trug der Wegfall der englischen Kohlentransporte maßgeblich bei, nachdem 1914 die Abnahme der Ruhrkohle auch in Flensburg durch das deutsche Kohlensyndikat erzwungen worden war. Hierin, und nicht in der Randlage Flensburgs nach der Abtretung Nordschleswigs, sieht Hans-Hinrich Schütt die Hauptursache für den Bedeutungsverlust des Flensburger Hafens.<sup>456</sup> Eine weitere Tatsache fällt ins Auge. Obwohl die Dampfschiffe auch in der Nachkriegszeit das Verkehrsgeschehen bestimmten, verlor trotzdem der Seglerverkehr nicht wesentlich an Bedeutung. Auch in den Vergleichsjahren, in denen der Dampferverkehr zurückging, hielten sich die Segler, abgesehen von einem Einbruch im Vergleichsjahr 1919, etwas unter dem Vorkriegsniveau. 1939 war sogar eine Steigerung der Ein-, vor allem aber der Ausgänge von Seglern im Flensburger Hafen zu erkennen. Diese Beobachtung scheint die Feststellung zu stützen, die im Zusammenhang mit dem Nord-Ostsee-Kanal getroffen wurde: möglicherweise schlägt sich in diesen Zahlen die Ausrichtung auf die regionale, oft noch von Seglern vermittelte Schiffahrt und das Ausbleiben der großen Überseedampfer nieder.

Einen wenig kontinuierlichen Entwicklungsverlauf wies *Heiligenhafen* (Abb. XIV.3-5) auf, das 1864 mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 10 000 RT bei Ein- und Ausgängen zu den kleineren Hafenorten Schleswig-Holsteins gehörte. Auch hier ließ sich zwar eine Vergrößerung des Verkehrsaufkommens feststellen, dieses fiel aber gegen Ende des Untersuchungszeitraums wieder auf ein Niveau, das bereits zu Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts erreicht worden war. Von Heiligenhafen gingen regelmäßige Schiffsverbindungen in die wichtigsten Seehäfen der westlichen Ostsee, aber auch nach Fehmarn und nach Dänemark, England, Rußland, Holland, Norwegen und Schweden unterhielt man Handelsverbindungen.<sup>457</sup> In den siebziger Jahren entschloß man sich zu einem Ausbau des Hafens, der bis zu diesem Zeitpunkt lediglich eine Tiefe von ungefähr 2,50 Meter gehabt hatte. Wie in Flensburg, so mußte man auch in Heiligenhafen ständig gegen die Verschlammung des Hafenbeckens ankämpfen. Um die notwendige Wassertiefe zu erhalten, war man also auch hier zu regelmäßigen Ausbaggerungen gezwungen.<sup>458</sup> Über einen

---

<sup>455</sup> Bereits 1935 war im Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer von einer leichten Besserung der Gesamtsituation zu lesen, S. 1/2 und 5-7.

<sup>456</sup> Hans-Hinrich Schütt, S.112.

<sup>457</sup> Böttger, Jahrbuch Oldenburg 6 (1962), S.75.

<sup>458</sup> Ders., Vom Heiligenhafener Hafen, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein 5 (1961), S.142-163, S.158 und 160.

Gleisanschluß im Hafengebiet verfügte die Stadt zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch nicht.<sup>459</sup>

Als bemerkenswert fällt für Heiligenhafen das ausgewogene Verhältnis von Ankünften und Abgängen auf. Während des gesamten Untersuchungszeitraums hielten sich die Werte beider Rubriken in etwa die Waage. Bis kurz vor Ende des Untersuchungszeitraums liefen die meisten Schiffe Heiligenhafen mit Ladung an und verließen es auch wieder in beladenem Zustand.<sup>460</sup> Diese Informationen scheinen zunächst auf eine Funktion als Transithafen hinzudeuten. Die Tatsache aber, daß Heiligenhafen ein Versandhafen war, in dem die landwirtschaftlichen Produkte der Region, hauptsächlich Getreide, umgeschlagen wurden,<sup>461</sup> erlaubt einen anderen Schluß: möglicherweise war Heiligenhafen einer von mehreren Häfen, die auf einer Route entlang der Ostseeküste angelaufen wurden, um landwirtschaftliche Erzeugnisse aufzunehmen.<sup>462</sup>

Ähnlich wie in Flensburg konnte auch in Heiligenhafen bis 1874 eine Zunahme des Schiffsverkehrs verzeichnet werden. Die 12 200 RT Gesamtverkehr in beiden Rubriken, die die amtliche Statistik für dieses Vergleichsjahr ausweist, wurden zu etwa einem Drittel bereits von Dampfschiffen getragen. Eine weitere Parallele zur Entwicklung in Flensburg fällt ins Auge. Zunächst blieb die Schiffsfrequenz der Segler relativ konstant. Die Werte schwankten von 1874 bis 1899 zwischen 7700 und 9700 RT (Ankünfte) und 7700 und 9400 RT (Abgänge). Anders als in Flensburg machte sich aber in den letzten beiden Vergleichsjahren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein deutlicher Rückgang der Seglerbeteiligung am Verkehr bemerkbar, bis 1913 sowohl bei den Ankünften als auch bei den Abgängen nur noch 3000 RT registriert waren.

Eigentümlich ist Heiligenhafen auch die Entwicklung seines Dampferverkehrs. Nach einem anfänglichen Rückgang von 1879 bis 1874 erfolgte ein bemerkenswerter Anstieg in zwei Stufen. Eine erste deutliche Zunahme ist für die Zeit zwischen 1884 und 1889 zu registrieren, in der die Frequenz von Dampfschiffen im Heiligenhafener Hafen sich für Ein- und Ausgänge mehr als vervierfachte. Kurzzeitig schien die günstige Verkehrsentwicklung durch das Vorhaben bedroht, den Fehmarnsund zuzudämmen, um eine bessere Verbindung zwischen der Insel und dem Festland zu schaffen. Befürchtungen, daß dies sich zu Lasten des

---

<sup>459</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.42.

<sup>460</sup> Kunz, Tab. B 24a und b.

<sup>461</sup> Böttger, Jahrbuch Oldenburg 6 (1962), S.64; Wilhelm Pollex bestätigt diesen Charakter des Heiligenhafener Hafens bis in die bundesrepublikanische Zeit, Wilhelm Pollex, Hafentlas Schleswig-Holstein, Husum 1989, S. 78; Der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahre 1935, hg.v.d. Wirtschaftsplanung Nordmark, Forschungsgruppe am Staatswissenschaftlichen Seminar an der Universität Kiel, Kiel 1937, S. 2/3, S.10 und 20.

<sup>462</sup> Ein Hinweis darauf findet sich bei Pokahr, S. 279/280.

Schiffsverkehrs auswirken könnte, wurden seitens der Stadt Heiligenhafen und auch der Handelskammer zu Flensburg geäußert. Aufgrund der Proteste aus Schifffahrtskreisen und wegen der hohen Kosten, die für das Projekt veranschlagt waren, wurde schließlich von einer Verwirklichung abgesehen.<sup>463</sup>

Einer relativen Stagnation bis 1894 folgte bis 1899 ein zweiter sprunghafter Anstieg des Verkehrs, als mit 65 000 beziehungsweise 64 700 RT Gesamtverkehr der höchste Wert des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht wurde. In beiden Rubriken entfielen davon 55 300 RT auf den Verkehr von Dampfschiffen, auf die Segelschiffe 9700 (Ankünfte) beziehungsweise 9400 RT (Abgänge). Während sich die Tonnage der Segelschiffe innerhalb der folgenden fünf Jahre um 2700 RT bei den einlaufenden und 2800 bei den ausgehenden Schiffen verringerte, erfuhr der Dampferverkehr eine minimale Zunahme um 100 RT in beiden Rubriken. Diese Stabilisierung des Verkehrs ist möglicherweise auf die Weiterführung der 1881 dem Verkehr übergebenen Bahnstrecke Neustadt-Oldenburg nach Heiligenhafen im Jahr 1898 zurückzuführen, durch die die Anbindung der Stadt an das Hinterland wesentlich verbessert wurde.<sup>464</sup> Auch das 1896 in Dienst gestellte Fracht- und Personendampfschiff „Fehmarn“, das die „Fehmarn-Linie“ zwischen dem aufstrebenden Insel-Seebad und den Festlandhäfen Heiligenhafen, Lübeck und Kiel unterhielt, könnte zur Konsolidierung des Hafenverkehrs beigetragen haben.<sup>465</sup> Auf Dauer konnte das Niveau des Verkehrsvolumens von 1899 und 1904 allerdings nicht gehalten werden. Bereits 1909 betrug der Tonnagegehalt der ankommenden und abgehenden Dampfschiffe nur noch 17 300 RT, und auch der Seglerverkehr war auf gut 4000 RT (4200 bei den Ankünften, 4100 RT bei den Abgängen) gefallen. Eine eindeutige Antwort auf die Frage, welche Faktoren für diese Verminderung ursächlich waren, fällt schwer. Zwar erfolgte 1903 der Anschluß des Großenbroder Fähranlegers an das Bahnnetz, und auch die Fähre über den Fehmarnsund wurde auf den Eisenbahnfährbetrieb umgestellt. Dies trug wesentlich dazu bei, Transporte auf die Insel zu vereinfachen, so daß man auf einen Umschlag in Heiligenhafen nicht mehr angewiesen war.<sup>466</sup> Hätte aber diese neue Bahnverbindung eine Reduzierung des Gütertransports per Schiff zur Folge gehabt, so hätte sich dies bereits in den Zahlen von 1904 niederschlagen

---

<sup>463</sup> Ernst Günther Kannenberg, Die historische Entwicklung des Fährverkehrs und der Häfen im Raume Fehmarn-Wagrien sowie der Fahrwasserverhältnisse im Fehmarnsund, Teilbericht 4, Abschnitt 1: Der Fährverkehr im Raume um die Insel Fehmarn in seiner historischen Entwicklung und die Projekte zu dessen Ausbau in den letzten hundert Jahren, Kiel 1958, S.55 und 62/63; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1889, S.7; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für das Jahr 1889, S.156.

<sup>464</sup> Kannenberg, S.49/50.

<sup>465</sup> Karl-Wilhelm Klahn, Fehmarn. Eine Insel im Wandel der Zeiten, Neumünster 1996, S. 32 -34 und 93.

<sup>466</sup> Kannenberg, S.50.



müssen, will man nicht ein verzögertes Wirksamwerden der veränderten Bedingungen annehmen.

Der Rückgang des Verkehrsaufkommens setzte sich in den folgenden Jahren fort. 1919 war mit nur noch 900 (Ankünfte) beziehungsweise 1000 RT (Abgänge) an Seglerverkehr ein Tiefpunkt erreicht. Dampf- und Motorschiffe waren am Verkehrsgeschehen nicht beteiligt. Es erscheint plausibel, diese niedrigen Werte auf eine kriegsbedingte Verminderung des Schiffsverkehrs zurückzuführen, wie sie in zahlreichen anderen Häfen zu beobachten war. Nur sehr allmählich zeichnete sich eine Besserung ab. So wurde das Niveau des Verkehrsaufkommens des Jahres 1909, seinerseits im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren bereits stark reduziert, erst 1929 wieder erreicht. Zu berücksichtigen ist hier allerdings die geänderte Zusammensetzung des Hafenverkehrs. Das Verhältnis von Dampfschiffen zu Segelschiffen hatte sich 1929 gegenüber 1909 leicht zugunsten der Segler verschoben; ihr Anteil lag um 2100 (Eingänge) beziehungsweise 2300 (Ausgänge) höher, wohingegen für die Dampfschiffe eine Reduzierung ihres Verkehrs um 2100 RT (Eingänge) und 2200 RT (Ausgänge) festzustellen war. Diese Entwicklung setzte sich bis 1939 fort. In den letzten beiden Vergleichsjahren des Untersuchungszeitraums stieg der Anteil der Segelschiffe am Hafenverkehr auf Werte von 11 700 RT für 1934 beziehungsweise 11 000 und 10 500 RT für 1939, während der Anteil der Dampfschiffe schließlich nur noch 1200 RT bei den angekommenen und 1000 RT bei den abgegangenen Schiffen betrug. Auch von den zahlreichen Feriengästen, die im Rahmen des KdF-Programms der Nationalsozialisten via Heiligenhafen nach Fehmarn reisten, konnte die Stadt nicht profitieren. Die KdF-Sonderzüge kamen zwar in Heiligenhafen an, wurden aber über einen Wendebahnhof direkt zur Großenbrodener Fähre weitergeleitet und berührten daher den Hafen nicht einmal.<sup>467</sup>

### ***III.2.1.2 Anstieg des von Seglern und Dampfern getragenen Verkehrsaufkommens***

Neben denjenigen schleswig-holsteinischen Hafenorten, deren gestiegenes Verkehrsaufkommen vor allem auf eine Zunahme des Dampf- und Motorschiffsverkehrs zurückging, existierten zahlreiche Häfen, in denen Segler und Dampf- und Motorschiffe nebeneinander zur Vergrößerung des Hafenverkehrs beitrugen. Sie stellen gegenüber den Hafenorten der ersten Kategorie die Mehrheit.

Ein Beispiel für den Vormarsch der Dampf- und Motorschiffahrt bei gleichzeitiger Zunahme des Segleranteils am Verkehrsaufkommen stellt *Rendsburg* (Abb. XXI.3-5) dar. Als wichtiger Hafen des Eiderkanals spielte Rendsburg schon vor Beginn des Untersuchungszeitraums eine

---

<sup>467</sup> Klahn, S.104.

bedeutende Rolle im Verkehrsgeschehen der Region.<sup>468</sup> Umgeschlagen wurden neben Holz aus dem Handel mit Pommern und skandinavischen Produkten englische Kohle, die von Firmen wie der Reederei Zerssen & Co aus England eingeführt wurde. Bis zur Jahrhundertwende wurden auch Baustoffe über Rendsburg verfrachtet.<sup>469</sup> Frühzeitig hatte man die Bedeutung einer guten Verkehrsanbindung erkannt. Als einer von wenigen Häfen verfügte Rendsburg bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraums über einen Gleisanschluß im Hafengebiet.<sup>470</sup>

Von 1864 bis 1874 erfuhr der Hafenverkehr hinsichtlich der Eingänge eine Reduzierung um knapp 4000 auf knapp 13 000 RT, hinsichtlich der Ausgänge um über 9000 auf etwas unter 11 000 RT. Nach einer leichten Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Vergleichsjahr 1879, die sich für die Abgänge stärker bemerkbar machte als für die Ankünfte, war bis 1884 wieder eine rückläufige Tendenz festzustellen. In beiden Rubriken sanken die Werte unter das Niveau von 1874. Für die folgenden Jahre zeichnete sich jedoch ein Anstieg ab,<sup>471</sup> der bis 1894 hauptsächlich von Segelschiffen getragen wurde. 13 200 RT angekommener beziehungsweise 10 300 RT abgegangener Seglertonnage standen 1600 RT bei den angekommenen und 1500 RT bei den abgegangenen Dampfschiffen gegenüber. Bereits fünf Jahre später hatte sich das Bild gewandelt: der Verkehr von Segelschiffen war um 2600 und 2800 RT zurückgegangen, wohingegen der Dampferverkehr um 12 400 RT bei den Ankünften und 12 300 RT bei den Abgängen zugenommen hatte. Ein wesentlicher Anteil an dieser günstigen Entwicklung kann dem Nord-Ostsee-Kanal und seinen Auswirkungen zugeschrieben werden. Schon vor der Eröffnung des neuen Kanals 1895 hatte die in Rendsburg ansässige Kleinschiffahrt von der gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen profitiert, die die Bauarbeiten mit sich brachten.<sup>472</sup> Nach der Einweihung trug die bessere Erreichbarkeit Rendsburgs - der neue Kanal konnte von Schiffen mit einem Tiefgang bis 9,5 Meter genutzt werden - und die höhere Schiffsfrequenz auf der neuen Schifffahrtsstraße erheblich dazu bei, den Hafenumschlag der Stadt deutlich ansteigen zu lassen.<sup>473</sup> Diese Zunahme ging nicht zuletzt auf die Rechnung der größeren Kohlendampfer, die nun ohne Schwierigkeiten den Rendsburger Hafen anlaufen konnten und zu einer wesentlichen Steigerung des Kohlenumschlags beitrugen.<sup>474</sup> Um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden, wurde neben dem Ausbau bestehender auch der Neubau von

---

<sup>468</sup> Zur Geschichte des Schleswig-holsteinischen Kanals, S.2/3.

<sup>469</sup> Schröder, S.154, 167 und 180-182.; Kraft/Staeglich S.282/283; Handler, S.70.

<sup>470</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41 und 78.

<sup>471</sup> Siehe auch Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1889, S.154.

<sup>472</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1890, S.209.

<sup>473</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.129; Kraft/Staeglich, S.287.

Umschlagseinrichtungen notwendig. Der im Zuge dieser Arbeiten errichtete neue Kreishafen erhielt eine über 150 Meter lange befestigte Kaimauer und wurde während der Kanalerweiterung von 1907 bis 1915 weiter ausgebaut.<sup>475</sup>

In den folgenden Jahren bis 1909 spielten die Dampfschiffe im Rendsburger Hafenverkehr eine zunehmend wichtige Rolle, während gleichzeitig auch der Seglerverkehr wieder eine leichte Zunahme erfuhr. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs zeigte sich eine leichte Verschiebung der Situation zugunsten der Segelschiffe. Eingegangen waren knapp 20 000 RT an Seglertonnage, was gegenüber 1909 eine Steigerung um fast 4000 RT bedeutete. Bei den Ausgängen fiel die Differenz geringer aus: nur 300 RT mehr an Seglertonnage als 1909 waren abgegangen. Hinsichtlich des Dampferverkehrs konnte bei den Ankünften ein Rückgang auf etwa 38 000 gegenüber gut 43 000 RT im Jahr 1909 festgestellt werden, bei den Abgängen betrug die Differenz 4400 RT.

Seine größte Bedeutung erreichte der Hafenverkehr Rendsburgs allerdings nach dem Ersten Weltkrieg. Nach einem kriegsbedingten Einbruch des Verkehrsaufkommens in den Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren<sup>476</sup> erfuhr das Verkehrsgeschehen eine rasche Belebung. In den zwanziger Jahren konnten die höchsten Werte während des gesamten Untersuchungszeitraums verbucht werden. Interessant erscheint es in diesem Zusammenhang, einen Blick auf die Entwicklung von Abgängen und Ankünften in ihrem Verhältnis zueinander zu werfen: wenn auch 1924 zunächst als das Jahr mit dem höchsten Verkehrsaufkommen erscheint, zeigt sich bei näherem Hinsehen, daß zwischen Ein- und Ausgängen differenziert werden muß; über 101 000 RT an angekommener, aber nur etwa 70 000 RT an abgegangener Gesamttonnage wurden registriert. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf die erhebliche Differenz zwischen Ein- und Ausgängen der Dampf- und Motorschiffe; die angekommenen übertrafen die abgegangenen Schiffe um 28 000 RT. Auch der Rückgang des Verkehrsaufkommens in der Folgezeit hatte seine Ursache hauptsächlich in der Entwicklung des Dampf- und Motorschiffsverkehrs. Eine mögliche Ursache für diese Reduzierung des Verkehrs liegt in der Tarifpolitik der Kanalverwaltung. So wurde 1931 festgestellt, daß viele Schiffe, die vorher den Nord-Ostsee-Kanal genutzt hatten, infolge des Währungssturzes lieber die Route um Skagen wählten, um Kosten zu sparen.<sup>477</sup> Auch für 1939 zeigt die Entwicklung keine Kontinuität. In diesen letzten Jahren des Untersuchungszeitraums setzte sich der Rückgang fort. Angesichts des auf 32 000

---

<sup>474</sup> Schröder, S.175-178.

<sup>475</sup> Lange, S.354; Heinrich Flügel, Rendsburg. Hafenstadt am Nord-Ostsee-Kanal, in: Jahrbuch Rendsburg 21 (1971), S.9-19, S. 14 und 19; Pollex, S.75.

<sup>476</sup> Schröder, S.159.

<sup>477</sup> Ebd., S. 160.

beziehungsweise knapp 34 000 RT gesunkenen Dampferverkehrs fielen die Veränderungen des Seglerverkehrs (2000 RT Abnahme bei den Ankünften, 2000 RT Steigerung bei den Ausgängen) kaum ins Gewicht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der hohe Stand des Verkehrsaufkommens, der in den Jahren 1924 und 1929 erreicht wurde, nicht auf Dauer gehalten werden konnte. Die Tatsache, daß der Rückgang des Hafenverkehrs gegen Ende des Untersuchungszeitraums hauptsächlich auf einen geringeren Verkehr von Dampf- und Motorschiffen zurückgeht, der Anteil der Segler aber nur eine verhältnismäßig leichte Verminderung (Ankünfte) beziehungsweise sogar eine Steigerung (Abgänge) erfuhr, läßt vermuten, daß die regionale Kleinschiffahrt ihren Stand behaupten konnte. Dafür spricht auch die Art und Menge der in Rendsburg umgeschlagenen Waren. Ein Blick auf die amtlichen Zahlen weist Rendsburg Mitte der dreißiger Jahre als Empfangshafen aus: 19 000 Tonnen an ausgegangenen standen 130 000 Tonnen an eingegangenen Gütern gegenüber. Bei den Einfuhren führten Kohlen die Liste an, gefolgt von Sand, Kies und weiteren mineralischen Rohstoffen sowie Roheisen und Eisenlegierungen. Eine geringere Rolle spielte Holz. Die Ausfuhren bestanden im wesentlichen aus Phosphordüngemitteln, Eisen und Holz, was hinsichtlich dieser Güter auf eine Funktion Rendsburgs als Transithafen hindeutet.<sup>478</sup> Die Reduzierung des Dampf- und Motorschiffsverkehrs hat ihre Ursache möglicherweise in den Auswirkungen des Konzentrationsprozesses in der Schifffahrt. In dem Maße, in dem sich Hamburg und Bremen zu Hafenzentren mit einer entwickelten Infrastruktur herausbildeten, gab es immer weniger Gründe, Ladung in Häfen von eher regionaler Bedeutung wie Rendsburg umzuschlagen.

Zu der Gruppe von Hafenorten, deren gestiegenes Verkehrsaufkommen sowohl von Segelschiffen als auch von maschinengetriebenen Schiffen getragen wurde, gehört auch *Husum* (Abb. XV.3-5). Seine Entwicklung weist einige Parallelen zu der Rendsburgs auf. So konnte in Husum ebenfalls eine Zunahme des Hafenverkehrs bis 1913 verzeichnet werden, das höchste Verkehrsniveau aber wurde - wie in Rendsburg - erst in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg erreicht.

Eine bedeutende Rolle spielte im Verkehr des mit einem Verkehrsaufkommens von knapp 3000 RT im Jahr 1864 eher kleinen Husumer Hafens der Export von schleswig-holsteinischem Weidemastvieh nach England. Auch Kohlen wurden umgeschlagen, die die Viehdampfer als Rückfrachten luden. Darüber hinaus bestanden Handelsverbindungen nach Holland und zu den Ostseehäfen. Im Verlauf des Untersuchungszeitraums gewann zudem der Transport von Passagieren und von Waren zur Versorgung der Nordfriesischen Inseln an

---

<sup>478</sup> Der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahr 1935, S. 2-17 und S.20-33.

Bedeutung.<sup>479</sup> Begünstigt wurde dieser Handel durch eine Infrastruktur, die dem Bedürfnis nach einer guten Verkehrsanbindung entsprach. Bereits 1854 war die Bahnlinie Flensburg-Husum-Tönning eröffnet worden, mit der der Husumer Hafen durch eine von Pferden gezogene Hafenbahn verbunden wurde.<sup>480</sup> Zu Beginn des Untersuchungszeitraums war der Husumer Hafen dann direkt an das Schienennetz angeschlossen.<sup>481</sup> Schwierigkeiten bereiteten allerdings die Fahrwasserverhältnisse. Wie in vielen anderen Hafenorten, so kämpfte man auch in Husum gegen die ständig drohende Verschlammung von Fahrinne und Hafenbecken an.<sup>482</sup>

Von 1864 bis 1874 erfuhr Husums Hafenverkehr eine Verdoppelung. Bemerkenswert erscheint dabei, daß sowohl bei den Ankünften als auch bei den Abgängen mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens von Dampfschiffen getragen wurde, die damit bereits allein den Gesamtverkehr des Jahres 1864 in beiden Rubriken übertrafen. Um den Anforderungen des gestiegenen Verkehrs gerecht zu werden, ersetzte man im Zuge von Ausbauarbeiten im Hafen in den Jahren 1874 bis 1878 die bisherigen Holzbollwerke durch eine massivere Hafeneinfassung.<sup>483</sup> Die weitere Entwicklung gab diesem Entschluß recht: bis 1884 vervierfachte sich der Hafenverkehr Husums im Vergleich zum Stand des Jahres 1874 bis auf Werte von fast 25 000 RT für die Ein- und knapp 24 400 RT für die Ausgänge. Die Dampfschiffe hatten gegenüber den Segelschiffen an Bedeutung noch gewonnen. Ihr Anteil belief sich sowohl für Ankünfte als auch für Abgänge auf ungefähr 15 500 RT. Zurückzuführen ist diese Zunahme im wesentlichen auf den florierenden Viehexport nach England, der bis zum Auftreten der Maul- und Klauenseuche und dem daraufhin verhängten Einfuhrverbot Ende der achtziger Jahre eine stetige Ausweitung erfahren hatte.<sup>484</sup> Aber auch die Segler hatten mit etwa 9400 beziehungsweise beinahe 9000 RT eine Vergrößerung ihres Verkehrsaufkommens zu verzeichnen.

Im Gegensatz zum in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts durchgeführten Hafenausbau erwies sich eine andere Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur Husums für den Schiffsverkehr alles andere als förderlich: von 1885 bis 1887 wurde eine Eisenbahndrehbrücke errichtet, die in der Folgezeit eine erhebliche Behinderung der ein- und auslaufenden Schiffe darstellte. Auch als man diese Brücke später durch eine Klappbrücke

---

<sup>479</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S. 133.

<sup>480</sup> Jonas, S.74; Riewerts, S.261/262. Detlefsen, Häfen, S.93.

<sup>481</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.78.

<sup>482</sup> Jonas, S.74.

<sup>483</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37265, Akten der Königlichen Regierung in Schleswig betreffend den Hafen in Husum; Detlefsen, Häfen, S.98; Riewerts, Husum, S.262; ders., Die Stadt Husum in Geschichte und Gegenwart, Husum 1970, S. 114.

<sup>484</sup> Dieckmann, S.7; Riewerts, Husum, S.261.

ersetzte, verbesserte dies die Situation nicht wesentlich.<sup>485</sup> Dennoch unterlag das Gesamt-Verkehrsvolumen in den Jahren bis 1889 kaum einer Änderung. Lediglich der Anteil der beiden Schiffstypen hatte sich verschoben: einer Abnahme der ein- und ausgehenden Dampfer-tonnage um ungefähr 1500 RT stand eine Zunahme des Seglerverkehrs etwa 1400 RT gegenüber. 1894 bot ein recht ähnliches Bild, obwohl mittlerweile der Schiffsverkehr von Husum nach Hoyer und Sylt durch die 1892 fertiggestellte Bahnlinie Niebüll-Tondern-Riepen überflüssig geworden war.<sup>486</sup>

Große Erwartungen hatte man in Husum in den Bau des Nord-Ostsee-Kanals gesetzt, als dessen Nord-Ausgang man die Stadt bereits gesehen hatte. Diese Hoffnungen auf den Anschluß an den internationalen Verkehr zerschlugen sich jedoch. Auch das 1897 neu errichtete Lagerhaus beim Innenhafen hatte keine unmittelbaren positiven Auswirkungen, später erwies es sich allerdings im Zusammenhang mit der Einrichtung der Husum-Hull-Linie der englischen Wilson Steam Ship Company im Jahr 1902 als nützlich.<sup>487</sup>

Wenn also auch die Entwicklung Husums durch die neue Wasserstraße keine wesentlichen Impulse erhielt, schien diese auf der anderen Seite dem Hafenumschlag aber auch nicht zu schaden. Bis 1899 war ein weiterer deutlicher Anstieg des Verkehrsaufkommens zu beobachten. Auffällig ist der Anteil, der den Segelschiffen an dieser Entwicklung zukommt. Bei Ein- und Ausgängen erreichte ihr Verkehr ein Volumen von knapp 30 000 (29 800 und 29 900 RT), womit sie die Ein- und Ausgänge an Dampfer-tonnage um fast 7500 RT übertrafen (22 500 beziehungsweise 22 400 RT bei Ankünften und Abgängen). Für 1904 ist wieder ein leichter Rückgang des Gesamt-Verkehrs zu erkennen. Auch das Verhältnis von Seglern zu Dampfern hatte sich verschoben. Dampfschiffe bestimmten nun mit Werten von gut 29 000 RT das Verkehrsgeschehen, wohingegen die angekommene und abgegangene Seglertonnage ungefähr 10 000 RT weniger betrug als im vorhergehenden Vergleichsjahr.

In diese Zeit fiel der Bau einer zwölf Meter breiten Doppelschleuse, die seit 1905 mit einer Tiefe von fünf Metern auch größeren Schiffen die Durchfahrt ermöglichte. Damit hatten sich die Stadt Husum und die Handelskammer Flensburg gegen die Regierung durchgesetzt, die zunächst nur eine Tiefe von viereinhalb Metern hatte zugestehen wollen.<sup>488</sup> Der Husumer Hafen konnte nun auch von Dampfern bis zu 800 Tonnen ohne Schwierigkeiten angelaufen

---

<sup>485</sup> Riewerts, Husum., S.262; ders., Husum in Geschichte und Gegenwart, S.114.

<sup>486</sup> Detlefsen, Häfen, S.98.

<sup>487</sup> Ebd., S.98 und S.100.

<sup>488</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1900, Flensburg 1901, S. III und 13. Begründet wurde diese Forderung von seiten der Kammer mit dem „zu erwartenden Aufschwunge“, den Husum in Zukunft nehmen würde.

werden.<sup>489</sup> In den Jahren 1906 bis 1912 erhielt außerdem der Außenhafen eine neue Spundwand aus Beton, moderne Lagerhäuser und zwei dampfgetriebene Krane. Eine Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs stellte dagegen der 1906 fertiggestellte Lahnungsdamm nach Nordstrand dar, der den Schiffsverkehr von Husum zu den Inseln und Halligen zu beträchtlichen Umwegen zwang. Bereits 1897 hatte der Verbindungsdamm zwischen dem Festland und den Halligen Oland und Langeneß den Verkehr auf der Route Wyk-Husum zum Erliegen gebracht,<sup>490</sup> ohne daß dies jedoch einen unmittelbaren Niederschlag in den Verkehrszahlen gefunden hätte. Langfristig aber führten diese beiden Dämme, ebenso wie die Verschlickung der Fahrrinne, deren Tiefe sich trotz regelmäßiger Ausbaggerungen ständig verringerte, und die ungenügende Befeuerung des Fahrwassers dazu, daß vor allem größere Schiffe auf andere Häfen auswichen, anstatt Husum anzulaufen. Auch die Wilson-Linie wanderte 1913 nach Rendsburg ab.<sup>491</sup> Möglicherweise liegt hierin eine Erklärung für die Zahlen, die die amtliche Statistik für das Jahr 1913 aufweist und die, wenn sie auch höher liegen, Parallelen zur Verkehrsstruktur von 1899 erkennen lassen: in beiden Vergleichsjahren fand ein Rückgang des Dampferverkehrs bei einer gleichzeitigen Steigerung des Seglerverkehrs statt. 1913 hatte das Verkehrsvolumen der Segelschiffe um etwa 26 000 RT zugenommen, wohingegen die Ein- und Ausgänge von Dampfer tonnage einen Rückgang um etwa 6000 RT erfahren hatten.

Auch wenn diese Werte eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Ausgangszeitpunkt der Untersuchung darstellen, so bleibt doch festzuhalten, daß in Husum, wie schon in Rendsburg, das höchste Verkehrsniveau erst nach dem Ersten Weltkrieg erreicht wurde. Die neue Uferbefestigung, die der Binnenhafen 1923 erhalten hatte, erwies sich in den folgenden Jahren als nützliche Investition;<sup>492</sup> nach einem kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs, der allerdings verhältnismäßig weniger deutlich ausfiel als beispielsweise in Rendsburg, war 1924 bereits eine deutliche Erholung festzustellen. In beiden Rubriken betrug das Gesamt-Verkehrsvolumen etwa 39 500 RT, wovon gut 19 000 RT (19 200 beziehungsweise 19 400 RT) auf die Ankünfte und Abgänge von Segelschiffen entfielen, etwa 20 000 RT auf Dampf- und Motorschiffe. Einen wesentlichen Anteil an der günstigen Entwicklung hatten die Bauarbeiten am Hindenburgdamm nach Sylt während der Jahre 1923 bis 1927, da ein Großteil der benötigten Baumaterialien per Schiff über den Husumer Hafen

---

<sup>489</sup> Jonas, S.74; Detlefsen, Häfen, S. 101.

<sup>490</sup> Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, S.7; Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1888, S.178; Detlefsen, Häfen, S.101/102.

<sup>491</sup> Ebd., S.103; Siebel-Mogk, S. 172.

<sup>492</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37265, Akten der Königlichen Regierung in Schleswig betreffend den Hafen in Husum.

herbeigeschafft wurde. Auch als 1927 die Bauarbeiten abgeschlossen waren, stieg das Verkehrsaufkommen im Husumer Hafen - nach einer vorübergehend rückläufigen Tendenz - weiter an. Eine vermehrte Einfuhr von Futtergetreide sowie die gestiegenen Importe von Holz aus Skandinavien und Kohle aus England fingen die Verluste auf, die durch den Wegfall der bisher über den Husumer Hafen abgewickelten, nun aber über den neuen Damm erfolgenden Versorgung Sylts entstanden waren.<sup>493</sup> Der Umschlag im Husumer Hafen erreichte einen Umfang, der 1928 die Errichtung eines elektrischen Krans erforderlich machte. 1929 erhielt außerdem der Außenhafen eine neue Stahlspundwand, fünf Jahre später wurde auch der alte hölzerne Dampferpier ersetzt. Der Abstand zwischen den Schiffstypen, 1924 noch wenig ausgeprägt, vergrößerte sich in den folgenden zehn Jahren. So trugen die Segler, nach einem vorübergehenden Rückgang bis auf 14 600 RT in beiden Rubriken im Vergleichsjahr 1929, fünf Jahre später 20 700 beziehungsweise 20 500 RT zum Husumer Hafenverkehr bei, während der Anteil der Dampf- und Motorschiffe mit 51 600 und 51 200 RT mehr als doppelt so hoch ausfiel. Dieses Niveau konnte allerdings nicht gehalten werden. 1935 wurde der Damm nach Nordstrand zu einem Straßendamm ausgebaut. Infolgedessen wurde die dorthin unterhaltene Dampferlinie überflüssig, da nahezu der gesamte Frachtverkehr über die Straße abgewickelt wurde. Auch die 1938 begonnene und 1939 fertiggestellte Betonkaimauer konnte den Rückgang des Hafenverkehrs nicht aufhalten.<sup>494</sup> Die Zahlen für 1939 lassen, abgesehen von der Verminderung des Verkehrsvolumens, eine ähnliche Situation wie schon 1924 erkennen, wenn auch das Gesamt-Verkehrsvolumen um etwa 8000 RT höher liegt; Dampf- und Motorschiffe auf der einen und Segelschiffe auf der anderen Seite waren zu fast gleichen Teilen am Hafenverkehr beteiligt; der Verkehr der Segler erreichte etwa 24 000, der der Schiffe mit Maschinenantrieb knapp 23 500 RT. Das Verhältnis des Jahres 1924 - der Dampfer- und Motorschiffsverkehr übertraf knapp den Seglerverkehr - hatte sich 1939 also umgekehrt: der Anteil der Segler am Verkehrsaufkommen war geringfügig größer als der der Dampfschiffe.

Die Entwicklung *Kappeln*s (Abb.XVI.3-5) weist einige Parallelen zum Entwicklungsverlauf des Husumer Hafenverkehrs auf. In beiden Orten erfuhr der Seglerverkehr vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs eine Steigerung, und auch das höchste Verkehrsaufkommen während des Untersuchungszeitraums, das in Husum wie in Kappeln 1934 erreicht wurde, wurde wesentlich vom Verkehr von Segelschiffen mitgetragen. Im Kappeler Hafen, der mit einem

---

<sup>493</sup> Riewerts, Husum in Geschichte und Gegenwart, S.115.

<sup>494</sup> Detlefsen, Häfen, S.103-106. Die Mitte der dreißiger Jahre in Husum umgeschlagenen Güter entsprechen denjenigen, die auch bis zu dieser Zeit die Liste angeführt hatten, siehe Der Seeschiffsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahr 1935, S. 2, 6-11, 14-18, 20-26 und 32-37.



Verkehrsaufkommen von knapp 8000 beziehungsweise fast 6000 RT im Jahr 1864 eher zu den kleinen bis mittelgroßen Häfen Schleswig-Holsteins gehörte, wurden in erster Linie landwirtschaftliche Produkte aus der Region umgeschlagen. Auch spielte der Lokalverkehr auf der Schlei und der Ostsee mit seinen Verbindungen nach Kiel und Schleimünde eine wichtige Rolle. Bis nach dem Ersten Weltkrieg rentierte sich beispielsweise der Dampferverkehr nach Kiel, da die Eisenbahnlinie, die Flensburg und Kiel verband, Kappeln nicht berührte. Erst später wurden Stadt und Hafen über eine Kleinbahn an das Schienennetz angeschlossen.<sup>495</sup> Eine gewisse Behinderung der Schifffahrt bedeutete die Pontonbrücke, die seit 1866 die Schleiengänge überbrückte. Sie verfügte über einen 25 Meter breiten Durchlaß, der nur am Tage geöffnet wurde. Abwechselnd konnten aus nördlicher und aus südlicher Richtung kommende Schiffe passieren. Erst 1927 wurde sie durch eine Drehbrücke ersetzt. Diese festere Verbindung der beiden Ufer war zwar von Vorteil für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung Kappeln, stellte aber, nicht anders als die alte Pontonbrücke, immer noch eine Behinderung der Schifffahrt dar. Auch in Kappeln waren darüber hinaus ständige Anstrengungen erforderlich, um eine Versandung von Hafen und Fahrinne zu verhindern.<sup>496</sup>

In den ersten zehn Jahren des Untersuchungszeitraums stieg der Gesamtverkehr im Kappeler Hafen auf fast 18 000 RT bei den Eingängen und gut 19 000 RT bei den Ausgängen. Bei den angekommenen Schiffen übertraf der Raumgehalt der Dampfschiffe den der Segelschiffe um circa 1100 RT, wohingegen bei den abgegangenen Schiffen die Segler noch mit einem um 500 RT höheren Wert vor den Dampfern lagen. Da Dänemark infolge der hohen Zölle, die nach der territorialen Neuordnung auf schleswig-holsteinische Agrarprodukte erhoben wurden, als Absatzmarkt weggefallen war, hatte sich auch die Art der in Kappeln ein- und ausgehenden Güter gegenüber den ersten Jahren des Untersuchungszeitraums geändert. Statt landwirtschaftlicher Erzeugnisse wurden nun vor allem Massengüter wie Mauersteine, Kohle, Kalk, Getreide und Futtermittel umgeschlagen.<sup>497</sup>

1879 ließ sich eine deutliche Vergrößerung des Verkehrsvolumens feststellen. Die Ankünfte und Abgänge der Dampfschiffe hatten um mehr als 10 000 RT auf 19 600 RT in beiden Rubriken zugenommen. Die Eingänge der Segler hatten sich dagegen ungefähr auf ihrer Höhe von 1879 gehalten, die Ausgänge waren auf etwa 7000 RT zurückgegangen. In den Jahren bis 1894 änderte sich wenig an diesem Bild. Der Verkehr der Segler stagnierte auf seinem Niveau

---

<sup>495</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41/42; Nagel, S.83/84; Angaben über die Häfen und Anlegestellen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, hg.v. Reichs-Marine-Amt, Erstes Heft, Berlin 1899, S.4.

<sup>496</sup> Pollex, S.73; Angaben, S.4.

<sup>497</sup> Nagel, Kurzer Gang, S.134/135; ders., Kappeln, S.82/83.

von 1879 mit lediglich leichten Schwankungen nach oben und nach unten, der der Dampfer stieg nach einem leichten Rückgang in den achtziger Jahren auf 20 300 RT in beiden Rubriken. In den folgenden fünf Jahren verschob sich das Verhältnis von Segel- und Dampfschiffen. Während der Dampferverkehr eine Verringerung auf 18 200 RT für Ein- und Ausgänge erfahren hatte, wurde für die Segelschiffe eine Zunahme auf Werte von 11 700 (Ankünfte) beziehungsweise 11 200 RT (Abgänge) registriert. Bis 1904 setzte sich diese Tendenz - Vergrößerung des Verkehrsvolumens der Segler bei gleichzeitigem Rückgang des Dampferverkehrs - fort, so daß der Anteil beider Schiffstypen am Verkehrsaufkommen in diesem Vergleichsjahr etwa gleich groß war. Eine Erklärung findet diese erneute Zunahme des Seglerverkehrs, die sich in den Zahlen für das Vergleichsjahr 1899 niederschlug, möglicherweise darin, daß mittlerweile die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten auf dem deutschen Markt eine Steigerung erfahren hatte. Die nun anfallenden Transporte vor allem nach Hamburg wurden in erster Linie von kleineren Segelschiffen aus Hamburg und von der Norderelbe vermittelt.<sup>498</sup> Trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens der Segelschiffe wurden allerdings die Werte, die in den Jahren 1879 bis 1899 erreicht worden waren, unterschritten. In diesen ersten Jahren nach der Jahrhundertwende wurden von seiten der Handelskammer und der Stadt Kappeln Anstrengungen unternommen, bei den zuständigen Regierungsstellen eine Verbesserung des Fahrwassers und der Beleuchtung der Schlei zu erreichen.<sup>499</sup> Während man in der Frage der Befeuerungsanlagen zu einer Einigung kam - 1907 wurde die Aufstellung von vier Richtfeuerpaaren bewilligt -, wurde die Schleivertiefung durch die offiziellen Stellen nicht unterstützt.<sup>500</sup>

Nach einer vorübergehenden Hebung des Kappeler Hafenverkehrs im Jahr 1909 - der Verkehr beider Schiffstypen war bei Ankünften und Abgängen angestiegen; die Segelschiffe erreichten Werte von knapp 18 000 RT in beiden Rubriken, die Dampfschiffe gut 20 000 RT - erschien die Situation 1913 wenig aussichtsreich: zwar wurden die bereits recht hohen Zahlen des Seglerverkehrs von 1909 noch übertroffen, allerdings war der Verkehr von Dampfschiffen auf 5900 beziehungsweise 5800 RT zurückgegangen, so daß beinahe von einer Umkehrung des Segler-Dampfer-Verhältnisses des Jahres 1894 gesprochen werden kann. Das Gesamtverkehrsaufkommen lag noch geringfügig unter den im Vergleich ohnehin recht niedrigen Werten von 1904.

Weniger stark als in Rendsburg, aber doch bedeutender als in Husum machte sich in Kappeln der kriegsbedingte Einbruch der Verkehrszahlen bemerkbar. Auffällig ist, daß diese

---

<sup>498</sup> Nagel, Kappeln, S.84.

<sup>499</sup> Handelskammer zu Flensburg für 1904, S.9; für 1905, S.11/12; für 1906, Flensburg 1907, S.5.

<sup>500</sup> Ebd., S.7/8.

Verringerung ausschließlich auf einen reduzierten Verkehr von Segelschiffen zurückging. Für die Dampf- und Motorschiffe konnte sogar eine Steigerung um 300 RT in beiden Rubriken verbucht werden. Im Gegensatz zur Entwicklung in Rendsburg nahm es in Kappeln einige Zeit in Anspruch, bis das Vorkriegsniveau wieder erreicht war. Noch 1929 lag das Gesamtverkehrsaufkommen unter der Höhe, die es 1913 gehabt hatte. Allerdings zeigte sich das Verhältnis der Schiffstypen gegenüber der unmittelbaren Vorkriegszeit zum Vorteil der maschinengetriebenen Schiffe verschoben. Zwar hatte der Verkehr der Segelschiffe im Kappelner Hafen eine Steigerung auf etwa 12 000 RT erfahren, aber auch der Dampf- und Motorschiffsverkehr war mittlerweile auf knapp 11 000 RT beziehungsweise etwa 15 000 RT angestiegen. Damit überstieg die abgehende Dampfer- und Motorschiffstonnage die der Segelschiffe um immerhin fast 3000 RT. Dieser Trend setzte sich fort. 1934, als das bei weitem höchste Verkehrsaufkommen während des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht wurde, hatten die Ein- und Ausgänge von Segelschiffen auf über 21 000 RT zugenommen. Übertroffen wurden diese Zahlen allerdings vom Verkehr der Dampf- und Motorschiffe, der in beiden Rubriken Werte von etwa 35 500 RT erreichte. Die amtlichen Angaben weisen Kappeln für diese Zeit als Versandhafen aus (etwa 37 000 Tonnen an eingeführten standen knapp 26 000 Tonnen an ausgeführten Gütern gegenüber), in dem vor allem Steinkohlen und Kohlenprodukte, aber auch Holz, Getreide und Futtermehl gelöscht wurden. Bleche und Eisenplatten, die ebenfalls per Schiff nach Kappeln transportiert wurden, waren mit einiger Wahrscheinlichkeit für den Verbrauch einer Schiffbau- und Reparaturwerft bestimmt, die kleinere Reparaturen an Schiffen und Schiffsmaschinen durchführte. Schiffe, die Kappeln verließen, hatten meist Baustoffe, daneben aber auch Getreide, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Vieh geladen.<sup>501</sup> Allerdings konnte dieser hohe Stand nicht auf Dauer gehalten werden. So hatte sich bis 1939 zwar wenig am Verkehrsaufkommen der Segler geändert, lediglich für die Eingänge mußte eine Reduzierung um 600 RT verzeichnet werden. Ein Rückgang machte sich dagegen für den Dampferverkehr bemerkbar, der auf nur noch ungefähr 19 500 RT in beiden Rubriken sank. Abgesehen von der unterschiedlichen Höhe der Werte bot sich 1939 damit ein ähnliches Bild wie 1904: die Eingänge von Seglern und Dampf- und Motorschiffe sowie die Ausgänge der Dampf- und Motorschiffe bewegen sich ungefähr auf demselben Niveau, einzig die Eingänge der Segler ragen über dieses hinaus. Ähnlich wie für Husum kann also auch für Kappeln gesagt werden, daß die Segelschiffe bis zum Ende des Untersuchungszeitraums für das Verkehrsgeschehen durchaus noch von Bedeutung waren.

---

<sup>501</sup> Der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen, S. 2-5, 10-13, 19-21, 24-26, 33-36; Angaben, S.4.

Für *Eckernförde* (Abb.VII.3-5) konnte ebenfalls eine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens verzeichnet werden. Auch hier wurden, wie in Husum und Kappeln, erst gegen Ende des Untersuchungszeitraums die höchsten Werte registriert, anders als dort allerdings nicht 1934, sondern erst im Vergleichsjahr 1939. Auffällig an der Verkehrsentwicklung Eckernfördes ist vor allem die starke Stellung der Segler, deren Anteil am Verkehrsaufkommen mit Ausnahme des Vergleichsjahres 1894 den Anteil der Dampfer übertraf.

Mit Werten von 5300 RT bei den angekommenen und 5900 RT bei den abgegangenen Schiffen im Vergleichsjahr 1864 bewegte sich der Eckernförder Schiffsverkehr ungefähr auf dem Niveau des Kappeler Hafens. In beiden Häfen erfuhr das Verkehrsvolumen im Verlauf des Untersuchungszeitraums eine Steigerung, die allerdings in Eckernförde weniger deutlich ausfiel und auch einen langsameren Verlauf nahm als in Kappeln. Bedingt durch die Lage Eckernfördes war der dortige Hafen nicht von einer Verschlammung bedroht, die für viele andere Hafenorte ein ständiges Problem darstellte.<sup>502</sup> Auf der anderen Seite entsprach seine Anbindung an die Verkehrswege auch nur den Bedürfnissen eines kleineren Hafens. So war Eckernförde zu Beginn des Untersuchungszeitraums zwar durch Chausseen nach Schleswig sowie nach Kiel und weiter nach Altona über die Straße gut erreichbar, gehörte aber nicht zu den Orten, deren Hafen direkt an das Schienennetz angeschlossen war.<sup>503</sup> Erst 1881 wurde die Stadt durch eine Eisenbahnlinie mit Kiel verbunden, acht Jahre später erfolgte die Verlängerung der Strecke bis nach Flensburg.<sup>504</sup>

Zunächst, bis 1874, erfuhr der Gesamt-Verkehr im Eckernförder Hafen eine Steigerung der Eingänge um fast das Doppelte auf einen Stand von 10 300 RT. Die Zunahme bei den Ausgängen fiel weniger deutlich aus, aber auch hier wurde mit 9700 RT ein beträchtlich höheres Verkehrsaufkommen als 1864 erreicht. In beiden Rubriken betrug der Anteil der Dampfer lediglich 200 RT. Zum Anstieg des Hafenverkehrs trugen unter anderem zwei Segelschiffe bei, die 1871 von einer Eckernförder Salzsiederei in Dienst gestellt wurden und den Import von Salzsteinen aus Liverpool vermittelten. Als die neue Bahnlinie ab 1881 einen wesentlich billigeren Transport des benötigten Rohstoffes aus den Fördergebieten im Harz ermöglichte, wurde die Einführung per Schiff aufgegeben.<sup>505</sup> Fünf Jahre später hatte sich auch in Eckernförde die gestiegene Bedeutung der Dampfschiffahrt bemerkbar gemacht. Neben

---

<sup>502</sup> Pollex, S.74.

<sup>503</sup> Atlas zu Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.40/41.

<sup>504</sup> Uwe Bosen, Geographie, in: Heimatbuch des Kreises Eckernförde, hg.v. Klaus Jöns, Eckernförde 1967, S: 15-34, S.33.

<sup>505</sup> Nernheim, S. 186.

dem auf etwa 12 000 RT angestiegenen Seglerverkehr konnte auch für die Dampfschiffe eine Zunahme auf 2900 beziehungsweise 2500 RT verbucht werden, so daß das Gesamtverkehrsvolumen bei 15 200 (Eingänge) und 14 200 RT (Ausgänge) lag. Bis 1884 stagnierten die Werte für die Beteiligung der Dampfer am Eckernförder Hafenverkehr, wohingegen die Ankünfte und Abgänge der Segler auf 8900 beziehungsweise 8400 RT gefallen waren und damit ihre Werte von 1874 nicht mehr erreichten. Eine Besserung zeichnete sich jedoch ab.<sup>506</sup> 1889 wurden in beiden Rubriken 8300 RT an Segler- und 6500 RT an Dampfer tonnage gezählt. Der Seglerverkehr hatte damit eine weitere Verringerung erfahren, während der Dampferverkehr allmählich an Bedeutung gewonnen hatte, ohne daß allerdings die vordem für die Segler registrierten Werte übertroffen worden wären. 1894 hatte sich dies geändert. Mit Werten von 22 600 RT bei den Eingängen und 23 100 RT bei den Ausgängen erreichte der Eckernförder Hafenverkehr seinen höchsten Stand vor dem Ersten Weltkrieg. Auffällig war neben der annähernden Verdoppelung des Verkehrsvolumens innerhalb von zehn Jahren vor allem die Verteilung auf die beiden Schiffstypen. Ankünfte und Abgänge der Dampfer sowie Abgänge der Segler bewegten sich auf einem Niveau von etwa 11 500 RT, die Ankünfte der Segler lagen bei immerhin 11 000 RT, so daß der Anstieg des Hafenverkehrs beiden Schiffstypen zugerechnet werden kann. Für die folgenden Jahre bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs trifft diese Aussage nicht mehr zu. Bis 1913 erfuhr der Verkehr der Segler, abgesehen von einer leicht rückläufigen Tendenz in den Vergleichsjahren 1904 und 1909, eine Steigerung bis auf etwa 15 000 RT in beiden Rubriken. Der Dampferverkehr dagegen fiel, ebenfalls nach leichteren Schwankungen, bis auf 7600 RT für Ankünfte und Abgänge gleichermaßen. Insgesamt konnte also eine Annäherung an das recht hohe Verkehrsaufkommen von 1894 festgestellt werden, jedoch bestimmten, wie schon vor 1894, die Segler wieder das Verkehrsgeschehen. Förderlich auf das Gesamtvolumen der Ein- und Ausgänge im Verlauf des Untersuchungszeitraums hatte sich zudem ausgewirkt, daß auch der Eckernförder Hafen mittlerweile an das Schienennetz angeschlossen war.<sup>507</sup> Die Kieler Handelskammer stellte in einem Bericht an den Regierungspräsidenten darüber hinaus fest, daß sich seit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals der Lokalverkehr Eckernfördes merklich gehoben habe; vor allem eine Zunahme des Verkehrs mit den Elbanliegerhäfen sei festzustellen.<sup>508</sup> Dieser lokale Charakter des Eckernförder Verkehrs zeigt sich auch in den 1913 im Eckernförder Hafen umgeschlagenen Gütern. Eingeführt wurden Steinkohlen,

---

<sup>506</sup> Im Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein ist für 1887 eine Belebung des Eckernförder Hafenverkehrs durch aus England eingegangene Kohlendampfer vermerkt, S.156.

<sup>507</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.42.

<sup>508</sup> Vorläufiger Bericht der Handelskammer zu Kiel für 1898, S. 21/22.

Nutzholz, Getreide, Baustoffe und Holz. Auch Fisch rangierte unter den wichtigsten Einfuhrgütern Eckernfördes, für dessen Wirtschaft während der hier untersuchten Zeit die Fischverarbeitung neben dem Fischfang eine wichtige Rolle spielte.<sup>509</sup> Ausgeführt wurden in erster Linie Hafer und Weizen.<sup>510</sup>

Nach dem Krieg, der einen Rückgang auch des Eckernförder Hafenverkehrs auf Werte von knapp 5700 beziehungsweise 5800 RT bei den Segler-Ein- und Ausgängen und 1700 RT bei Ein- und Ausgängen der Dampfer bewirkt hatte, war eine relativ schnelle Erholung zu bemerken. Bereits 1924 konnten für die Ankünfte der Segler 10 100 RT, für deren Abgänge 10 000 RT verzeichnet werden, für die Ankünfte und Abgänge der Dampf- und Motorschiffe dagegen lediglich 5000 RT. 1929 wurden hinsichtlich des Gesamt-Verkehrs die Werte des Vergleichsjahres 1909 wieder erreicht. Jedenfalls für die Ankünfte zeigten sich auch in Bezug auf die Beteiligung der Schiffstypen Übereinstimmungen: ähnlich wie 1909 standen 1929 etwa 10 000 RT (9600) an eingegangener Seglertonnage knapp 8000 RT (7800) an angekommener Dampfer-tonnage gegenüber. Ein anderes Bild boten die Abgänge. Zwar betrug auch hier der Anteil der Dampfer-tonnage wie bei den Ankünften etwas unter 8000 RT (7800), dagegen waren nur 8800 RT an Seglertonnage gegenüber 9700 RT 1909 abgegangen. Wenig geändert hatte sich gegenüber der Vorkriegszeit Art und Umfang der in Eckernförde umgeschlagenen Waren. Immer noch wurden mehr Güter empfangen als ausgeführt. Gelöscht und verladen wurden nach wie vor in erster Linie landwirtschaftliche Erzeugnisse und Baustoffe. Auffällig ist allerdings, daß Steinkohle nicht mehr in der Liste der eingeführten Waren auftaucht. Neu hinzugekommen waren hingegen nicht näher bezeichnete „Marinegüter“.<sup>511</sup>

Für das Vergleichsjahr 1934 zeigte sich ein ähnliches Verhältnis zwischen Seglern und maschinengetriebenen Schiffen, wie es bereits in den Vorkriegsjahren mit Ausnahme des Jahres 1894 zu beobachten gewesen war. Die Segler dominierten das Verkehrsgeschehen und übertrafen den Anteil der Dampfschiffe in beiden Rubriken. Demgegenüber waren die Werte für die Dampfschiffe auf 6600 RT gesunken. Auch ein Blick auf die Liste der ein- und ausgeführten Güter dieser Zeit bietet ein gewohntes Bild. Die Quelle weist Eckernförde als Empfangshafen aus, in dem vor allem Getreide und Futterstoffe, Baustoffe und Holz umgeschlagen wurden.<sup>512</sup> Einen auffälligen Unterschied zwischen Ein- und Ausgängen lassen dagegen die Zahlen für 1939 erkennen. Während sich die Tonnage der abgegangenen Segel-

---

<sup>509</sup> Ausführlich zu Fischfang und fischverarbeitender Industrie Eckernfördes: Nernheim, S. 187-193.

<sup>510</sup> Pollex, S.74; Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1913, Kiel 1914, S.62.

<sup>511</sup> Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Kiel für 1930, Kiel 1931, S.135.

<sup>512</sup> Der Seeschiffsverkehrsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahre 1935, S. 2-6, 10 und 14 sowie 20-24 und 28-33.

sowie Dampf- und Motorschiffe mit 12 500 beziehungsweise 3400 RT im gewohnten Rahmen halten, überraschen die 59 900 registrierten RT für die Eingänge der Segler ebenso wie die 29 900 RT die für die angekommenen Dampfschiffe verzeichnet sind. Eine eindeutige Ursache für diese deutlich ins Auge fallende Zunahme konnte nicht gefunden werden.

Gemeinsam ist diesen vier zuletzt untersuchten Häfen, daß ihr höchstes Verkehrsaufkommen erst in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg verzeichnet werden konnte. In sieben weiteren Hafenorte nahm die Entwicklung einen anderen Verlauf. Hier konnte zum Teil eine deutliche Erholung von den Kriegsfolgen beobachtet werden, ohne daß allerdings die Vorkriegswerte wieder erreicht wurden. Unter dem Vorbehalt, daß ihre weitere Entwicklung aufgrund der Gebietsabtretungen von 1920 nicht mehr Gegenstand dieser Untersuchung ist, daher nur der Stand bis 1919 dargestellt werden konnte, wurden auch Apenrade, Sonderburg und Hadersleben innerhalb dieser Gruppe analysiert.

Ein Beispiel für die Hafenorte, deren höchstes Verkehrsaufkommen vor 1913 registriert wurde, stellt *Burg auf Fehmarn* (Abb. V.3-5) dar. Sein Hafenverkehr ist mit etwa 12 000 RT im Vergleichsjahr 1864 dem Heiligenhafens und Elmshorns vergleichbar. Von Fehmarn aus wurden regelmäßige Dampferverbindungen nach Kiel, Heiligenhafen, Hamburg und Lübeck unterhalten.<sup>513</sup> Dennoch entfiel bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts der Hauptanteil des Hafenverkehrs auf die kleineren Küstensegler.<sup>514</sup> Umgeschlagen wurden neben Steinkohle für den Verbrauch der Inselbewohner vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kunstdünger, Vieh und Baumaterial. Eine gewisse Bedeutung kam darüber hinaus dem Fremdenverkehr zu. Seit den Anfängen des Badebetriebs auf Fehmarn in den siebziger Jahren stieg die Zahl der Badegäste kontinuierlich an.<sup>515</sup> Eine direkte Verbindung zum Festland wurde durch zwei Fährprämie aufrechterhalten, die erst 1905 durch eine Eisenbahnfähre ersetzt wurden.<sup>516</sup> Die Infrastruktur des Burger Hafens entsprach dessen eher regionaler Bedeutung; wie die meisten schleswig-holsteinischen Hafenorte, so war auch Burg zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch nicht an das Schienennetz angeschlossen.<sup>517</sup>

Bis 1874 konnte im Burger Hafen eine Steigerung von etwa 1000 RT bei den Eingängen und gut 1300 RT bei den Ausgängen registriert werden. Wenn auch die Segler mit einem Anteil von 8100 beziehungsweise 7900 RT am Gesamt-Verkehrsvolumen das Verkehrsgeschehen

---

<sup>513</sup> Angaben über Häfen und Anlegestellen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, S.28.

<sup>514</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1886, S. 147; für 1887, S.156/157.

<sup>515</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1913, Kiel 1914, S.64; Klahn, S. 27, 30-32 und 48.

<sup>516</sup> Kannenberg, S.16.

<sup>517</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41.

bestimmten, so wurden doch für die Dampfschiffe immerhin 5200 RT in beiden Rubriken verzeichnet. Fünf Jahre später hatte sich dieser Wert verdoppelt, während die Frequenz der Segler im Burger Hafen nur eine Steigerung um 800 RT bei den Ankünften und 700 RT bei den Abgängen erfahren hatte. Das Verhältnis zwischen Segel- und Dampfschiffen hatte sich also klar zugunsten der Dampfschiffe verschoben, der Niveauunterschied zwischen beiden Schiffstypen hatte sich verringert. Dieses Bild erschien in den achtziger Jahren wenig verändert. Der Anteil von Seglern und Dampfern an Ein- und Ausgängen schwankte in den folgenden beiden Vergleichsjahren zwischen 9000 und 11 000 RT. Betrug 1879 das Verhältnis zwischen Segel- und Dampfschiffen in beiden Rubriken ungefähr knapp 9000 zu gut 10 000 RT, so hatte sich 1884 eine allenfalls leichte Verlagerung auf die Segelschifffahrt ergeben: 11 000 RT an angekommener Seglertonnage standen knapp 10 000 RT an angekommener Dampfer tonnage gegenüber. Bei den Ausgängen lag der Wert für die Segler mit 10 200 RT nur um 300 RT über dem der Dampfer. 1889 schließlich weist die amtliche Statistik für Ankünfte und Abgänge der Segler Zahlen von 9500 beziehungsweise 9600 RT aus, für den Dampferverkehr 11 600 RT in beiden Rubriken. In diese Zeit (1888 bis 1894) fielen auch Überlegungen, den Fehmarnsund zuzudämmen, um die 1881 dem Verkehr übergebene Strecke Neustadt-Oldenburg weiterzuführen und damit die Erreichbarkeit der Insel zu verbessern. Der Plan wurde allerdings fallengelassen, nachdem sich die Stadt Heiligenhafen, die Handelskammer Kiel und der Deutsche Nautische Verein mit Verweis auf eine mögliche Beeinträchtigung der Schifffahrtsinteressen gegen seine Verwirklichung ausgesprochen hatten.<sup>518</sup> Eine Verbindung zum Festland mit einem Eisenbahntrajekt, wie es 1905 in Dienst gestellt wurde, hielt man für die geeignetere Lösung.<sup>519</sup> Keines der bis 1939 ins Auge gefaßten Projekte zur Errichtung eines Damms zwischen Fehmarn und dem Festland kam letztendlich in der Zwischenkriegszeit zur Ausführung.<sup>520</sup>

Bis zum nächsten Vergleichsjahr 1894 hatte sich auch in Burg die gestiegene Bedeutung der Dampfschifffahrt in der Verkehrsstatistik niedergeschlagen. Zwar hatten sich der Seglerverkehr um 1400 beziehungsweise 1200 RT ebenfalls erhöht, gleichzeitig aber war der Verkehr von Dampfschiffen im Burger Hafen auf etwa 16 000 RT angestiegen. Die Entwicklung, die sich bereits in den Zahlen für 1889 abgezeichnet hatte, gewann in den folgenden Jahren erheblich an Dynamik, so daß 1899 der Abstand zwischen Segler- und Dampferverkehr in beiden Rubriken unübersehbar ist: gut 12 000 RT an ein- und

---

<sup>518</sup> Kannenberg, S.59-62; Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1887, S.39; für 1888, S.45.

<sup>519</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1889, Kiel 1890, S.22.

<sup>520</sup> Näheres zu den Projekten, den Fehmarnsund durch einen Damm oder eine Fährverbindung in Zusammenarbeit mit Dänemark zu überwinden: Kannenberg, S.72-94.



ausgegangener Seglertonnage stehen knapp 40 000 RT an Ankünften und Abgängen der Dampfer gegenüber. Seitens der Handelskammer Kiel führte man den deutlichen Anstieg auf die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals zurück. Industrie und Lokalverkehr hätten insofern einen Vorteil von dem neuen Kanal, als sich der Schiffsverkehr vor allem mit den Elbhäfen gesteigert habe; auch die Benutzung des Fehmarnsunds durch größere Fahrzeuge habe in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Verknüpft wurden diese Beobachtungen mit der Forderung, endlich in eine Verbesserung und Vertiefung des Fahrwassers zu investieren: der Verkehr durch den Fehmarnsund werde sich daraufhin stark vermehren, die Küstenschifffahrt durch diese Verbesserungen in Verbindung mit dem Nord-Ostsee-Kanal neue Impulse erhalten.<sup>521</sup> Zwei Jahre später wurde schließlich die beschleunigte Durchführung der Arbeiten zugesagt,<sup>522</sup> und auch im Hafen wurden Erweiterungen vorgenommen.<sup>523</sup> Möglicherweise lassen sich vor dem Hintergrund dieser Verbesserungen die hohen Zahlen des Vergleichsjahres 1904 erklären. Während sich der Seglerverkehr nur unbedeutend erhöht hatte, erreichte der Verkehr von Dampfschiffen im Burger Hafen gegenüber 1899 noch gestiegene Werte zwischen 44 000 und 45 000 RT. Weitere Investitionen in den Hafenausbau wurden notwendig. Um das Löschen und Laden zu erleichtern, stellte man 1908 einen Elevator auf.<sup>524</sup> Die günstige Verkehrsentwicklung setzte sich allerdings nicht ungebrochen fort. Bereits 1909 ließ sich ein deutlicher Rückgang aus den Zahlen ablesen, und beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden bei den Ein- und Ausgängen der Segler nurmehr knapp 7000 RT, bei den Dampfer 24 000 RT in beiden Rubriken registriert.

Nach einem kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs und einer eher langsamen Erholung während der zwanziger Jahre wurden erst 1929 die Zahlen von 1913 übertroffen. Zurückzuführen ist die Wiederbelebung des Verkehrs vor allem auf die Beteiligung der Dampf- und Motorschiffe, deren Ein- und Ausgänge mit 27 900 RT (Eingänge) beziehungsweise 27 600 RT (Ausgänge) fast die Werte von 1909 erreichten. Der Anteil der Segler am Hafenverkehr des Vergleichsjahres 1929 lag mit 6300 RT in beiden Rubriken nur leicht unter dem des Jahres 1913. Die in diesen Jahren ein- und ausgeführten Güter unterschieden sich kaum von den Waren, die schon zu Beginn des Untersuchungszeitraums den Umschlag im Burger Hafen dominiert hatten. Eingeführt wurden in erster Linie Steinkohle, Kohlenerzeugnisse, Ölkuchen und andere Futterstoffe, Kunstdünger und

---

<sup>521</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1898, S.22 und 24/25. Forderungen nach einer Verbesserung des Fahrwasser um Fehmarn finden sich in zahlreichen weiteren Jahresberichten der Handelskammer, so zum Beispiel im Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1894, S. 41; Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1890, Kiel 1891, S.31.

<sup>522</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1900, S.32.

<sup>523</sup> Klahn, S.72.

Baumaterial, ausgeführt hauptsächlich Getreide, daneben Vieh.<sup>525</sup> Unklar ist, ob die Ankünfte und Abgänge der Fähre zum Festland in den Verkehrszahlen erfaßt wurden. Folgt man der Annahme, daß sie Eingang in die Statistik fanden, bietet auch der immer stärker an Bedeutung gewinnende Badebetrieb, der nicht einmal in den Jahren der Wirtschaftskrise wesentliche Einbußen erfuhr, eine Erklärung für den Anstieg des Verkehrs. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre hatte man in eine bessere Verkehrserschließung der Insel investiert, um den steigenden Besucherzahlen gerecht zu werden. Ab 1925 kam ein moderner Triebwagen auf der Strecke Heiligenhafen-Orth zum Einsatz, so daß die Fahrgäste nicht mehr auf der Fähre umsteigen mußten, 1927 war ein zweites Fährschiff in Dienst gestellt worden.<sup>526</sup> Auch 1934 erschien die Steigerung des Verkehrsaufkommens ungebremst. Zwar zeigte sich die Schiffsverkehr der Segler mit 7300 und 7400 RT nur leicht erhöht, dafür aber hatte der Dampferverkehr eine Zunahme auf 34 000 beziehungsweise 34 300 RT erfahren. Mit einem Gesamt-Verkehrsvolumen von fast 42 000 RT in beiden Rubriken war der höchste Stand der Zwischenkriegszeit erreicht. 1939 zeigt wieder eine deutlich rückläufige Tendenz, die vor allem auf eine Abnahme des Dampferverkehrs bis auf unter 20 000 RT zurückzuführen ist, wohingegen der Seglerverkehr bis auf 15 000 RT angestiegen war. Eine schlüssige Erklärung für diesen Rückgang konnte nicht gefunden werden; auch Art und Umfang der im Hafen umgeschlagenen Güter entspricht dem Bild, das die vorhergehenden Jahre geboten hatten.<sup>527</sup> Offensichtlich schlägt sich der massenhafte Zustrom von Badegästen, die seit 1935 im Rahmen der von den Nationalsozialisten organisierten KdF-Reisen die Insel besuchten, nicht in den Zahlen für 1939 nieder.

Recht ähnlich erscheinen auf den ersten Blick die Diagramme, die die Entwicklung Burgs und *Schleswigs* (Abb.XXII.3-5) beschreiben. Bei näherem Hinsehen offenbaren sich allerdings Unterschiede. Nicht nur beträgt das Verkehrsaufkommen Schleswigs lediglich etwa die Hälfte des Burger Verkehrsaufkommens; auch spielten die Segler in Schleswig bis zum Ende des Untersuchungszeitraums eine wesentlich bedeutendere Rolle als in Burg. Beiden Orten gemeinsam ist aber die Tatsache, daß man nach dem Ersten Weltkrieg bestenfalls vorübergehend das Niveau der Ankünfte und Abgänge der Vorkriegszeit erreichen konnte.

Schleswig, dessen Gesamt-Verkehr zu Beginn des Untersuchungszeitraums zwischen gut 4500 RT für den Raumgehalt der eingegangenen und etwa 6600 RT für den der

---

<sup>524</sup> Klahn, S.72.

<sup>525</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1928, S.21; für 1929, S.21; für 1930, S. 22.

<sup>526</sup> Klahn, S.88 und 97/98.

<sup>527</sup> Der Seeschiffsverkehr der schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 1935, S. 2-5, 10, 19, 20-36.

ausgegangenen Schiffe lag, gehörte - anders als beispielsweise Kiel, Altona oder Flensburg - nicht zu den Orten, die Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts an das Schienennetz angeschlossen waren. Auch 1912, als die Häfen zahlreicher schleswig-holsteinischer Städte über eine solche direkte Anbindung verfügten, führte lediglich eine Kleinbahn von der mehrgleisigen Bahnstrecke, die an Hadersleben vorbeiführte, in Stadt und Hafen.<sup>528</sup> Zudem mußte man auch in Schleswig kontinuierlich der drohenden Versandung der Schlei entgegenarbeiten, was der Stadt erhebliche Kosten verursachte.<sup>529</sup> Zu Beginn des Untersuchungszeitraums beschränkte sich der Handelsverkehr im wesentlichen auf die Region um Schleswig. Im Hafen wurden Güter wie Kalksteine, Holz und Petroleum umgeschlagen. Lediglich die kleineren Dampfschiffe, die Kohlen für die Kohlen- und Baustoffhandelsfirma H.C. Horn heranbrachten, fuhren die weiter entfernt gelegenen englischen Häfen an.<sup>530</sup>

Von 1864 bis 1874 entwickelte sich das Verhältnis von Eingängen und Ausgängen gegenläufig. Während die Eingänge eine Steigerung um 800 RT erfahren hatten, konnten für die Ausgänge nur noch 4200 RT registriert werden, was eine Verringerung um 2500 RT bedeutete. 1874 spielten Dampfschiffe für das Verkehrsgeschehen im Schleswiger Hafen noch so gut wie keine Rolle. Die Zahlen für das folgende Vergleichsjahr zeigen ein wenig verändertes Bild. Erkennbar ist ein leichter Rückgang des Seglerverkehrs um 600 beziehungsweise 300 RT. Das Aufkommen der Dampfschiffahrt machte sich nur sehr allmählich bemerkbar; die 100 RT, die 1879 in beiden Rubriken verzeichnet wurden, trugen noch nicht wesentlich zum Hafenverkehr Schleswigs bei. Für 1884 hingegen lassen sich einige Veränderungen feststellen. Sie betreffen weniger das Gesamt-Verkehrsaufkommen, das lediglich hinsichtlich der Ankünfte eine geringe Steigerung um 400 RT erfahren hatte, während der Wert der Abgänge stagnierte, als vielmehr das Verhältnis der Schiffstypen: deutlich ist eine Zunahme des Dampferverkehrs auf ungefähr 2000 RT in beiden Rubriken zu erkennen. Sie ist zurückzuführen auf den Übergang zur Dampfschiffsreederei auch in Schleswig, an der die Firma H.C. Horn maßgeblichen Anteil hatte. Der Schiffspark der neu etablierten Reederei, der sich in den folgenden Jahren stetig vergrößerte, wurde hauptsächlich für den Import englischer Kohle nach Schleswig auf Rechnung der Firma Horn und für den Bedarf der Städtischen Gascompagnie, für die Getreidefahrt und für Holztransporte eingesetzt. Von einer Partenreederei wurde darüber hinaus ein weiterer Dampfer in Fahrt gesetzt, der in der Ostseefahrt beschäftigt war. Vor allem der Verkehr der Kohlendampfer wurde aber durch die Unzulänglichkeit des Schleswiger Hafens behindert: die Sandbarre vor

---

<sup>528</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41/42 und S.78.

<sup>529</sup> S. Lorenzen, S.60.

<sup>530</sup> M. Lorenzen, S.11 und S.13/14.

Schleimünde stellte trotz der regelmäßig durchgeführten Baggerungen ein Hindernis dar, dessen Überwindung erst möglich wurde, nachdem man einen Teil der Ladung mit Leichtern abtransportiert hatte.<sup>531</sup> Gleichzeitig mit dem Anstieg des Dampferverkehrs hatte sich der Seglerverkehr verringert, so daß eine Annäherung der Zahlen für beide Schiffstypen stattgefunden hatte. Während bei den Ankünften die Differenz zwischen Segler- und Dampferverkehr noch immerhin 1300 RT betrug, lag sie für die Abgänge bei nur noch 200 RT. Die Werte für das Vergleichsjahr 1889 spiegeln einen deutlichen Aufschwung wider, der die Entwicklung, die sich in den vorhergehenden Vergleichsjahren bereits abgezeichnet hatte, fortsetzte. Von den 10 600 (Eingänge) und 9500 RT (Ausgänge), die erreicht wurden, geht der größere Anteil, nämlich 6600 RT in beiden Rubriken, auf den Verkehr von Dampfschiffen zurück. Allerdings wurde auch beim Seglerverkehr ein Anstieg auf 4000 RT bei den Ankünften und knapp 3000 RT bei den Abgängen registriert. Bis 1899 konnte für den Dampferverkehr und die Ausgänge der Segler ungefähr eine Verdoppelung ihres Anteils am Hafenverkehrs beobachtet werden. Für die Eingänge der Segler fiel die Zunahme etwas geringer aus. 1899 wurden 6000 RT bei den angekommenen Segelschiffen registriert. Die Differenz zwischen Segler-Ankünften und Segler-Abgängen betrug nun nur noch 400 RT. Inzwischen waren Investitionen in die Ausstattung des Hafens notwendig geworden: ein 500-Kilogramm-Kran, dessen Leistung im Bedarfsfall auf bis zu 2000 Kilogramm gesteigert werden konnte, erleichterte das Löschen und Laden der Waren.<sup>532</sup> Vom „*Darniederliegen des Seeverkehrs im Allgemeinen*“, wie M. Lorenzen aus den Protokollen der Partnersversammlung für 1895 der Reederei H.C. Horn zitiert, scheint der Hafenverkehr Schleswigs während dieser Zeit ebensowenig betroffen gewesen zu sein wie von der schlechten Frachtenlage, die in den Jahresberichten der Handelskammer Flensburg Anfang der 1890er Jahre beklagt wird.<sup>533</sup> Die schlechte Konjunktur hielt bis 1905 an.<sup>534</sup> Ob diese Bedingungen die Ursache für den leichten Rückgang des Dampferverkehrs war, den die Zahlen für 1904 illustrieren, läßt sich nicht mit Gewißheit sagen. Einer zeitweiligen Belebung des Geschäfts in den Jahren 1905 und 1906 folgte ab 1907 ein neuer Abfall der Frachtraten.<sup>535</sup> Auf das Verkehrsvolumen des Jahres 1909 blieb dies anscheinend ohne direkte Auswirkungen. Für Eingänge wie Ausgänge konnten circa 26000 RT verzeichnet werden. Zwar hatte mittlerweile der Verkehr von Dampfern im Schleswiger Hafen Werte von gut 14000 RT erreicht, aber auch für den Segelschiffsverkehr

---

<sup>531</sup> M. Lorenzen, S. 14 und S.17-19 und 21; S. Lorenzen, S.60-62.

<sup>532</sup> Angaben, S.6.

<sup>533</sup> M. Lorenzen, S.23; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1891, S. 46; für 1892, S.63; für 1893, S.45/46; für 1894, S.46.

<sup>534</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1901, S.73; für 1902, S.70; für 1903, S.78; für 1904, S.69.

war eine Zunahme auf etwa 12 000 (Ankünfte) beziehungsweise gut 11 000 RT (Abgänge) zu bemerken. Die Entwicklung in der Folgezeit schien dann wieder mit der guten Konjunktur der Jahre ab 1910<sup>536</sup> in Einklang zu stehen. Bis 1913 gewann der Verkehr der Segler mit 14 500 RT bei den Ein- und 13 800 RT bei den Ausgängen noch an Bedeutung und übertraf 1913 sogar die Ein- und Ausgänge der Dampfschiffe, die mit 12 500 RT in beiden Rubriken gegenüber 1909 einen niedrigeren Stand aufwiesen.

Infolge des Ersten Weltkriegs und seiner Auswirkungen hatte auch der Schleswiger Hafenverkehr einen deutlichen Einbuße erlitten. 1924 zeichnete sich aber bereits eine Erholung ab, und die Werte des Verkehrsaufkommens der ersten Hälfte der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurden übertroffen. Die starke Position der Segler im Schleswiger Hafenverkehr, die schon in den Jahren vor dem Krieg aufgefallen war, war in den Nachkriegsjahren noch deutlicher zu erkennen. Mit etwa 6000 RT bei Ein- und Ausgängen gegenüber ungefähr 3000 RT für die Dampf- und Motorschiffe dominierten die Segler das Verkehrsgeschehen. Für das folgende Vergleichsjahr, 1929, gilt diese Beobachtung nur noch für die Ankünfte - für beide Schiffstypen, Segler wie maschinengetriebene Schiffe, konnten gut 3000 RT mehr verzeichnet werden. Für die Abgänge dagegen bot sich ein völlig anderes Bild. Zwar hatte in dieser Rubrik auch der Dampfer- und Motorschiffsverkehr eine Zunahme um 2300 RT erfahren, für die Segler dagegen sind nur 100 RT registriert, so daß sich ein erkennbares Mißverhältnis zwischen den beiden Rubriken ergibt.<sup>537</sup> Die Zahlen für 1934 weisen wieder ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Ausgängen aus. Für den Verkehr der Dampf- und Motorschiffe wurden in beiden Rubriken etwa 3000 RT verzeichnet, bei den Seglern übertrafen die Ankünfte die Abgänge um gut 1000 RT. Insgesamt bewegt sich das Verkehrsvolumen auf einem Stand von 12 200 beziehungsweise 11 200 RT. Ein Blick auf die 1935 in Schleswig umgeschlagenen Güter läßt gegenüber dem Beginn des Untersuchungszeitraums kaum eine Veränderung erkennen. Bei den eingegangenen Gütern, deren Menge die der ausgegangenen bei weitem übertraf, führten Baumaterialien und Steinkohle - wahrscheinlich für die Rechnung der Firma H.C. Horn importiert -, und Holz die Liste an. Bei den Ausfuhren dominierten Natursteine, gefolgt von Holz und Getreide.<sup>538</sup> Die

---

<sup>535</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1905, S.97/98/99; für 1906, S.91; für 1907, S.110; für 1908, S.100.

<sup>536</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1910, S. 125/126; für 1911, S.111; für 1912, S.124/125; für 1913, S. 113/114.

<sup>537</sup> Im Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1929, S.4/5, wird, trotz einer Behinderung der Schifffahrt durch Eis in den Monaten Februar und März, von insgesamt günstigen Geschäftsergebnissen gesprochen. Die Differenz zwischen den Zahlen für Ein- und Ausgänge findet keine Erwähnung, so daß Gründe für dieses Verhältnis nicht gegeben werden können.

<sup>538</sup> Der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahr 1935, S. 2/3, 10-14, 20-28 und 32-34.

wirtschaftliche Krise der dreißiger Jahre<sup>539</sup> findet in den hier aufgeführten Angaben zu Verkehr und Warenumsatz keinen Niederschlag, wie auch die Zahlen für 1939 nicht die Verbesserung der Frachtenlage in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre<sup>540</sup> widerspiegeln. Einmal mehr wird an den Werten für dieses letzte Vergleichsjahr die Bedeutung der Segler für den Schleswiger Hafenverkehr deutlich. Während die circa 500 RT weniger, die für die Ein- und Ausgänge der Dampf- und Motorschiffe verbucht werden, gegenüber 1934 als Veränderung kaum ins Gewicht fallen, führt die Abnahme der angekommenen Seglertonnage um 3700 RT, die der abgegangenen um 4100 RT zu einem deutlichen Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens. Die gut 8000 (Ankünfte) und knapp 7000 RT (Abgänge), die 1939 erreicht wurden, lagen noch unter den Werten für 1924, so daß zusammenfassend gesagt werden kann, daß der Wiederaufstieg, der sich in der Nachkriegszeit zunächst abzuzeichnen schien, nicht von Dauer war.

Auch in *Neustadt* (Abb. XIX.3-5) kam den Segelschiffen während des gesamten Untersuchungszeitraums ein bedeutender Anteil am Verkehrsaufkommen zu; dessen höchster Stand in den Jahren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs ist allerdings hauptsächlich auf den gestiegenen Dampferverkehr zurückzuführen. Obwohl es sich bei Neustadt mit einem Verkehrsvolumen von etwa 14 000 RT bei Ein- und Ausgängen im Vergleichsjahr 1864 um einen kleineren Hafenort handelte, der keinesfalls in Konkurrenz etwa zu Lübeck oder auch Kiel treten konnte, hatte man dennoch Sorge für einen Ausbau des Hafens getragen. Bereits vor Beginn des Untersuchungszeitraums hatte man in seine Vertiefung investiert, um der drohenden Verschlammung entgegenzuwirken. Zudem waren neue Lösch- und Ladeplätze eingerichtet worden. Auch von der Erschließung Schleswig-Holsteins durch die Eisenbahn konnte Neustadt profitieren. Zwar hatte die 1866 errichtete Eisenbahnlinie von Neumünster über Eutin nach Neustadt zunächst einen Rückgang der Transporte auf dem Wasserweg zur Folge,<sup>541</sup> auf der anderen Seite aber war damit eine Anbindung nicht nur der Stadt, sondern auch ihres Hafens an das Schienenetz möglich. So gehörte Neustadt schon früh zu den kleineren schleswig-holsteinischen Häfen mit direktem Gleisanschluß im Hafengebiet.<sup>542</sup> Umgeschlagen wurden in Neustadt neben Holz, Baumaterial und Kohle vor allem

---

<sup>539</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1930, S. 4; für 1931, S.4; für 1932, S.3/4; für 1933, S.3/4; 1934, S.6.

<sup>540</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1935, S.1 und 5; für 1936, S.7/8; für 1937, S.6/7.

<sup>541</sup> Koch, S.124/125.

<sup>542</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S. 41 und 78.

landwirtschaftliche Produkte wie Getreide und Futterstoffe.<sup>543</sup> Seit den späten zwanziger Jahren gewann Milch in Dosen als Ausfuhrgut an Bedeutung.<sup>544</sup>

Betrachtet man die Verkehrsentwicklung Neustadts von 1864 bis 1904, bietet sich zunächst ein sehr einheitliches Bild. Nachdem der Gesamt-Verkehr bei den Eingängen wie bei den Ausgängen einen Stand von ungefähr 18 000 RT erreicht hatte, bewegte er sich im wesentlichen zwischen 18 000 und 23 000 RT, lediglich das Verhältnis der Schiffstypen verschob sich. Eine Prognose im Handelskammerbericht von 1871, die eine weitere Zunahme des bereits erheblich gestiegenen Dampferverkehrs voraussagte, erwies sich als richtig.<sup>545</sup> Während der Dampferanteil 1874 in beiden Rubriken noch 5100 RT betragen hatte, konnte bereits fünf Jahre später ein Wert verzeichnet werden, der mehr als doppelt so hoch lag. In den folgenden Jahren stagnierte der Verkehr der Dampfschiffe im Neustädter Hafen, um dann leicht anzusteigen, bis im Vergleichsjahr 1894 13 600 RT bei den angekommenen, 13 900 RT bei den abgegangenen Dampfschiffen erreicht waren. Der Seglerverkehr unterlag stärkeren Schwankungen. Nach einer Abnahme um etwa 4000 auf gut 9000 RT bei den Ankünften, um 3000 auf 9800 RT bei den Abgängen im Jahr 1879 stieg der Seglerverkehr bis 1884 auf 11 800 beziehungsweise 11 400 RT, um innerhalb von fünf Jahren auf unter 6000 RT abzusinken. 1894 zeigten sich die Zahlen für Ein- und Ausgänge der Segler wieder auf ungefähr 7000 RT erhöht. 1899 jedoch hatte sich diese Tendenz - Zunahme des Dampferverkehrs bei gleichzeitigem Rückgang des Seglerverkehrs - umgekehrt. Die Segelschiffe dominierten nun mit Werten um 17 000 RT das Verkehrsgeschehen, wohingegen der Verkehr von Dampfschiffen nur knapp über dem Niveau von 1874 lag. Eine mögliche Erklärung liegt in der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895, von der einem Bericht der Kieler Handelskammer zufolge auch Neustadt profitierte: der Schiffsverkehr vor allem mit den Elbhäfen habe eine Zunahme erfahren.<sup>546</sup> Da Transporte von und nach den Hafenorten an der Elbe meist von den für diese Region typischen Ewern vermittelt wurden, liegt es nahe, hierin die Ursache für die gestiegene Schiffsfrequenz der Segelschiffe im Neustädter Hafen zu vermuten. Die Angaben für 1904 zeigen wieder ein nahezu ausgeglichenes Verhältnis zwischen den Schiffstypen; während bei den Eingängen die Differenz zwischen den Seglern und Dampfern noch 1000 RT beträgt, liegt sie bei den Ausgängen bei nur noch 100 RT. Für das nächste Vergleichsjahr, 1909, konnte eine Zunahme des Segler- wie des Dampferverkehrs registriert werden. Vom Gesamt-Verkehrsvolumen von knapp 35000 RT in beiden Rubriken

---

<sup>543</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1913, S.49; für 1914, S.63.

<sup>544</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1928, S.211; für 1929, S.21; für 1930, S.21/22; Der Seeschiffsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen, S. 2-6, 10, 14, 20-26, 32-34.

<sup>545</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1871, S.23.

<sup>546</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1898, S.22.

entfielen etwa 16 000 RT auf den Verkehr von Segelschiffen, ungefähr 19 000 RT auf den Verkehr von Dampfschiffen.

Dem gestiegenen Verkehr trug man mit einem Ausbau des Hafens Rechnung. So wurde 1911 mit den Arbeiten an weiteren Hafenbauten begonnen.<sup>547</sup> In den folgenden Jahren nahm die Schiffsfrequenz im Neustädter Hafen weiter zu. Während sich bis 1913 der Anteil der Segler nur leicht, bis auf 18 000 RT bei den Ankünften und 18 200 RT bei den Abgängen, erhöht hatte, war für den Dampferverkehr eine Zunahme auf 40 100 RT in beiden Rubriken zu beobachten. Insgesamt betrug das Verkehrsaufkommen für Eingänge wie Ausgänge gut 58 000 RT.

Auch in Neustadt führte der Erste Weltkrieg zu einem merklichen Rückgang des Haferverkehrs. Gegenüber den Vorkriegsjahren fällt für die Zwischenkriegszeit die starke Stellung der Segelschiffahrt ins Auge. Während 1919 der Dampfer- und Motorschiffsverkehr völlig zum Erliegen gekommen war, konnten für die ankommenden und abgehenden Segelschiffe immerhin noch 2400 RT in beiden Rubriken verzeichnet werden. In den folgenden Jahren erreichte der Seglerverkehr ebenfalls höhere Werte als der Verkehr von Dampf- und Motorschiffen. Lediglich das Jahr 1926, in dem das höchste Gesamt-Verkehrsaufkommen der Zwischenkriegszeit registriert wurde,<sup>548</sup> bildet eine Ausnahme; die amtliche Statistik wies für die Dampfschiffe in beiden Rubriken 15 600 RT aus, für die Segelschiffe 15 300 (Ankünfte) beziehungsweise 14 900 RT (Abgänge). Im Bericht der Handelskammer für 1926 wurde eine „*erfreuliche Förderung des Haferverkehrs in Neustadt*“ festgestellt.<sup>549</sup> Dennoch betrug das Gesamt-Verkehrsaufkommen mit knapp 31 000 RT in beiden Rubriken nur etwas mehr als die Hälfte des Wertes von 1913. Ein Grund für diese im Vergleich doch recht niedrigen Werte könnte in den Fahrwasserverhältnissen liegen, die ein beständiges Ärgernis darstellten. Bereits 1897 hatte man die Fahrrinne auf fünf Meter Tiefe ausgebagert und sie 1904 auf sechs Meter vertieft, um Schiffen mit größerem Tiefgang das Ein- und Auslaufen zu ermöglichen. Durch die fortwährende Anspülung von Sand und Schlick hatte sie sich jedoch immer weiter zugesetzt, bis nur noch eine Tiefe von drei bis vier Metern erreicht wurde. So klagte der Magistrat 1925 in einem Schreiben an den Regierungspräsidenten, daß zwar die Einfuhr von Kohle und finnischen Hölzern, die seit dem Krieg geruht habe, wieder in Gang gekommen sei, Kohlendampfer und größere Holzschiffe aber den inneren Hafen ohne Grundberührung nicht erreichen könnten. Sie säßen stundenlang

---

<sup>547</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37164, Akten der Königlichen Regierung in Schleswig betreffend den Hafen in Neustadt.

<sup>548</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.129.

<sup>549</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1926, S.7.



im Fahrwasser fest und versperrten anderen Schiffen die Einfahrt. Zudem sei der Hafen eine Gefahr für die Seefahrt, da die Tiefenangaben in den Seekarten nicht mehr zutreffend und eine Auflaufen der Schiffe daher unvermeidlich sei. Größere Frachtschiffe wollten nicht mehr einlaufen und löschten und luden zunehmend ihre Fracht in Lübeck, der Schiffsverkehr wandere immer mehr ab.<sup>550</sup> Tatsächlich wurde auch in den folgenden Jahren das Vorkriegs-Verkehrsvolumen nicht mehr erreicht, wozu möglicherweise ebenfalls die schlechte gesamtwirtschaftliche Lage beitrug, die sich auch auf die Schifffahrt auswirkte.<sup>551</sup> 1934 konnten zwar noch einmal Werte von ungefähr 30 000 RT in beiden Rubriken verzeichnet werden, zu dem die Segler mit 17 600 beziehungsweise 17 300 RT den größeren Teil beitrugen. Bis 1939 machte sich aber bereits ein Rückgang bemerkbar, der vor allem auf eine Verringerung des Dampferverkehrs zurückzuführen war. Während der Seglerverkehr bei den Ankünften eine Verringerung um 2000 RT, bei den Abgängen eine Steigerung um 900 RT erfahren hatte, mithin nur leicht veränderte Zahlen aufwies, war der Dampferverkehr auf 8000 RT bei den angekommenen und 7100 RT bei den abgegangenen Schiffen gesunken. Insgesamt war der Hafenverkehr Neustadts damit auf das Niveau zurückgefallen, das bereits 1884 und dann noch einmal in den Jahren um die Jahrhundertwende erreicht worden war. Allerdings hatte sich das Verhältnis zwischen den Schiffstypen gegenüber dem Stand von 1884 und 1904 deutlich zugunsten der Segelschiffe verschoben. Damit wies der Verkehr Neustadts 1939 eine wenig zeitgemäße Struktur auf. Die Tatsache, daß die Segler das Verkehrsgeschehen dominierten, deutet darauf hin, daß der Hafen hauptsächlich von der Klein- und Küstenschifffahrt genutzt wurde, wie es bereits 1925 in der Beschwerdeschrift des Magistrats angedeutet wurde.

Einen sehr markanten Entwicklungsverlauf zeigt *Neumühlen* (Abb. XVIII.3-5). Die Verkehrsentwicklung für diesen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Kiel gelegenen Hafen läßt sich allerdings lediglich bis 1919 verfolgen, da für die Vergleichsjahre 1924 bis 1939 keine Daten mehr vorliegen. Für 1864 und 1869 fehlen ebenfalls Angaben.

Auch wenn Ankünfte und Abgänge der Schiffe ein relativ ausgewogenes Verhältnis aufweisen, ist für den gesamten Untersuchungszeitraum zu beobachten, daß die meisten der ankommenden Schiffe beladen in den Hafen einliefen, ihn aber ohne Ladung verließen.<sup>552</sup> Dies findet eine Erklärung darin, daß in erster Linie Getreide für die Verarbeitung durch die in Neumühlen ansässige Lange'sche Dampfmühle importiert wurde, von deren

---

<sup>550</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37164, Akten der Königlichen Regierung in Schleswig betreffend den Hafen in Neustadt; Angaben, S. 29.

<sup>551</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1931, S.57; für 1932, S.58; für 1933, S.28.

<sup>552</sup> Tabelle B75a und B75b, in: Kunz, Statistik der deutschen Seeschifffahrt 1835-1989.

Geschäftsbetrieb der Umschlag im Neumühlener Hafen fast ausschließlich abhing. Der Abtransport der Mahlerzeugnisse erfolgte dagegen per Bahn. Lohnende Rückfrachten konnten nur schwer gefunden werden, was die große Zahl der leer abgehenden Schiffe erklärt.<sup>553</sup> Entsprechend der beherrschenden Stellung des Mühlenbetriebs wurde der Verkehr in erster Linie von englischen und russischen Getreidedampfern getragen, deren Anteil am Hafengeschehen sich von Jahr zu Jahr vergrößerte. Daneben unterhielten kleinere Segelschiffe Verbindungen zu preußischen und dänischen Häfen.<sup>554</sup>

Betrachtet man die Zahlen für 1874, so ergibt sich hinsichtlich der Eingänge und der Ausgänge ein unterschiedliches Bild: während der Seglerverkehr in beiden Rubriken bei knapp 7000 RT lag, betrug die Differenz zwischen den Werten für die angekommenen und die abgegangenen Dampfer (8300 beziehungsweise 5800 RT) immerhin 2500 RT. Bei den Ankünften dominierten also bereits die Dampfschiffe den Verkehr,<sup>555</sup> wohingegen bei den Abgängen noch ein leichtes Übergewicht der Segler um 800 RT festgestellt werden konnte. Dem Jahresbericht der Kieler Handelskammer zufolge fiel der Verkehr in diesem Jahr niedriger aus, als dies unter normalen Umständen der Fall gewesen wäre. Zurückzuführen sei dies auf die „*allgemeine Betriebsstockung*“, die durch einen Brand in der Lange'schen Getreidemühle eingetreten sei. Diese Flaute war allerdings nicht von langer Dauer, da der Wiederaufbau zügig durchgeführt und die neue Mühle bald in Betrieb genommen werden konnte.<sup>556</sup> In den folgenden Jahren gewann auch für den Neumühlener Hafenverkehr die Dampfschiffahrt zunehmend an Bedeutung;<sup>557</sup> bis 1884, als das höchste Verkehrsaufkommen des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht wurde, war zwar auch der Verkehr der Segler von 63 500 RT bei den Eingängen und 73 300 RT bei den Ausgängen auf 13 500 beziehungsweise 15 600 RT gestiegen, augenfällig ist aber vor allem die Zunahme des Dampferverkehrs auf Werte von 50 000 und 57 700 RT.<sup>558</sup>

Die günstigen Werte von 1884 wurden in den Folgejahren nicht mehr erreicht. Auch durch die als Konkurrenzunternehmen zur Lange'schen Mühle gegründete Kieler Mühle erhielt der Hafenverkehr keine neuen Impulse.<sup>559</sup> Bis zur Jahrhundertwende war ein stetiger Rückgang

---

<sup>553</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1878/1879, S.25/26 und 28; für 1880, S.28.

<sup>554</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1872, S.34; für 1880, S.50.

<sup>555</sup> Zur steigenden Bedeutung des Dampferverkehrs: ebd., S.33; für 1874, S.37/38.

<sup>556</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1874, S.38; für 1875, S.42; Kleyser, S.55.

<sup>557</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1876, S.34; für 1877, S.27.

<sup>558</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1884, S.50, wo der Anstieg des Neumühlener Hafenverkehrs auf die Dampfschiffahrt zurückgeführt wird. Ähnlich s. Jahresberichte für 1885, S.69.

<sup>559</sup> Kleyser, S.56.

des Verkehrsvolumens zu beobachten, der vor allem auf eine gesunkene Schiffsfrequenz der Dampfschiffe zurückzuführen war.<sup>560</sup> 1899 wurden für die Ankünfte lediglich noch etwa 24 000, für die Abgänge 30 000 RT registriert, was in beiden Rubriken ungefähr der Hälfte des Stands von 1884 entsprach. Weniger auffällig fiel die Abnahme des Seglerverkehrs aus. Statt wie im Vergleichsjahr 1884 13 500 RT bei den Eingängen, 15 600 RT bei den Ausgängen, wurden jetzt nur noch 3500 beziehungsweise 4000 RT verzeichnet. Da es sich bei den Dampfschiffen, die Neumühlen anliefen, im wesentlichen um Getreidedampfer handelte, liegt es nahe, den Grund für diesen Rückgang des Dampferverkehrs mit der schlechten Konjunktur in Verbindung zu setzen, die für die Mehlerzeugung angebrochen war. England fiel in diesen Jahren als Absatzmarkt weg, und wegen der in Schweden eingeführten hohen Schutzzölle wurde die Mehlausfuhr dorthin unrentabel. Infolge der deutschen Zollpolitik hatte zudem die ausländische Konkurrenz ihre Stellung auf dem Markt festigen können, so daß der Mehlexport aus Deutschland stark abnahm. Auch im Inland wurde der Wettbewerb schärfer. 1898 mußte die Kieler Mühle aufgeben, die Lange'sche Dampfmühle verlor ihre Spitzenstellung.<sup>561</sup> Die gegenüber 1899 wieder erhöhten Werte, die 1904 erreicht wurden, gingen auf einen gestiegenen Seglerverkehr zurück. Die Eingänge der Dampfschiffe hatten dagegen stagniert, die Ausgänge wiesen einen Rückgang um etwa 3500 RT auf. 1909 wie auch 1913 zeigte sich die Situation wenig verändert; das Verkehrsaufkommen beider Schiffstypen hatte in beiden Rubriken abgenommen. Erwähnenswert erscheint allenfalls der im Vergleichsjahr 1913 für die Abgänge der Dampfschiffe ausgewiesene Wert, der sowohl eine leichte Steigerung gegenüber dem vorhergehenden Vergleichsjahr bis auf den Stand von 1904 aufweist, als auch die Ankünfte des Jahres 1913 um ungefähr 9000 RT übertrifft. Wenig geändert zeigte sich in diesen unmittelbaren Vorkriegsjahren die Art der im Neumühlener Hafen umgeschlagenen Waren. Immer noch führte Getreide die Liste an.<sup>562</sup> Wenn auch der allmähliche Rückgang des Verkehrsvolumens nicht geleugnet werden kann, so fällt doch die Bilanz der Verkehrsentwicklung Neumühlens bis 1913 noch einigermaßen positiv aus, solange man für den Vergleich die zu Beginn des Untersuchungszeitraums verzeichneten Werte zugrundelegt. Für die Angaben des Jahres 1919 kann dies nicht mehr ohne weiteres gesagt werden. Bei den Ankünften ist das Verkehrsvolumen mit 11 300 RT unter die Zahl des Jahres 1874 gesunken; der Anteil des Dampf- und Motorschiffsverkehrs liegt dabei 1919 nur um etwa 300 RT höher als 1874. Ein anderes Bild bieten die Abgänge. Hier wird mit gut

---

<sup>560</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1886, S.55; für 1887, S.71; für 1888, S.96/97; für 1893, S.83.

<sup>561</sup> Kleyser, S.56.

<sup>562</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1913, Zweiter Teil, S.15; für 1914, Zweiter Teil, S.17.

18 000 RT der Wert von 1874 deutlich übertroffen, was fast ausschließlich auf Dampf- und Motorschiffe zurückzuführen ist, deren Anteil an den abgegangenen Schiffen mit knapp 16000 RT beinahe doppelt so hoch liegt wie die für die ankommenden Dampfschiffe registrierte Zahl. Diese Entwicklung erlaubt verschiedene Interpretationen: möglicherweise findet hier die rückläufige Tendenz, die sich 1889 erstmals abgezeichnet hatte, ihre Fortsetzung. Angenommen werden könnte aber auch, daß sich in den Zahlen für 1919 ein kriegsbedingter Einbruch des Verkehrsgeschehens widerspiegeln, wie er in zahlreichen Häfen zu beobachten war.

Für *Apenrade* (Abb. II.3-5), *Hadersleben* (Abb. XII.3-5) und *Sonderburg* (Abb. XIII.3-5) können nur bis 1919 verlässliche Angaben gemacht werden, da diese drei Hafentorte aufgrund der Gebietsabstimmungen des Jahres 1920 an Dänemark fielen.

Für *Apenrade* fällt neben einem erheblichen Anstieg des Verkehrsvolumens bis 1913 die starke Stellung der Segler auf. Erst relativ spät gewann die Dampfschiffahrt an Bedeutung für den Hafenverkehr, bestimmte dann aber bald das Verkehrsgeschehen.

Im Apenrader Hafen, der mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 7000 und 8000 RT zu Beginn des Untersuchungszeitraums zu den weniger wichtigen Häfen zu zählen war, wurde vor allem Material für den Bedarf der Werften importiert, die in Apenrade ansässig waren und deren Schiffe weit über die Region hinaus nachgefragt wurden. Holz aus Schweden und Finnland führte daher die Liste der Einfuhrgüter an, gefolgt von Eisen und Eisenwaren, die meist von Lübeck herantransportiert wurden. Darüber hinaus wurden Industrie- und Kolonialwaren aus Hamburg eingeführt, ausgeführt dagegen vor allem Agrarprodukte und Mauersteine. Hauptsächlich unterhielt man Handelsverbindungen zu schleswig-holsteinischen und skandinavischen Ostseehäfen. Bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde dieser Verkehr vorwiegend von kleineren Küstenseglern vermittelt.<sup>563</sup> Bereits um 1860 hatte man den Hafen mit Steinbollwerken befestigt. Allerdings waren diese nicht besonders tief im Hafengrund verankert, so daß die Fahrrinne in einem gewissen Abstand verlaufen mußte, um nicht den Einsturz der Bollwerke zu verursachen.<sup>564</sup> Wie in vielen der untersuchten Häfen, so konnte auch in Apenrade von 1864 bis 1874 ein Anstieg des Hafenverkehrs verzeichnet werden, obwohl weder Stadt noch Hafen zu Beginn des Untersuchungszeitraums über einen Anschluß an das Schienennetz verfügten.<sup>565</sup> Bei den Eingängen betrug die Zunahme etwa 2300 RT, bei den Ausgängen ungefähr 2600 RT, so daß sich das Verkehrsaufkommen, das

---

<sup>563</sup> Hans-Friedrich Schütt, *Apenrade*, S.183. Zur Bedeutung des Apenradener Segelschiffsbau: Mørkegaard, S.74/75.

<sup>564</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 08788, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Häfen und sonstige bauliche Anlagen im Kreis Hadersleben.

<sup>565</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41 und 78.

ausschließlich von Seglern getragen wurde, auf circa 10 000 beziehungsweise 11 000 RT belief. Auch in den folgenden Jahren spielte die Dampfschiffahrt für den Apenradener Hafenverkehr noch keine besondere Rolle. Zwar wurden bei den angekommenen Schiffen 500 RT, bei den abgegangenen 700 RT an Dampfer-Tonnage registriert, gegenüber den für die Segelschiffahrt verzeichneten 12000 RT fiel dies jedoch kaum ins Gewicht. Um die Jahrhundertwende hatte sich das Bild grundlegend gewandelt. Bei den Ankünften erreichten im Vergleichsjahr 1899 die Dampf- und die Segelschiffe mit Zahlen von 15 200 und 15 900 RT fast dasselbe Niveau, lediglich für die Abgänge weist die Statistik mit 12 200 RT für die Dampfschiffe einen um 3500 RT niedrigeren Wert als für die Segelschiffe aus. In diese Zeit, 1897 bis 1899, fiel auch eine Erweiterung der Hafenanlagen. Bereits ein Jahr zuvor hatte man in den Ausbau des Bootshafens investiert, nun aber wurde zudem ein zweiter Hafen, der „Südhafen“, angelegt.<sup>566</sup> Nur fünf Jahre später, im Vergleichsjahr 1904, dominierten auch im Apenradener Hafenbild die Dampfschiffe. Die Gesamt-Tonnage der ausgegangenen Dampfer lag gut doppelt so hoch wie die der ausgegangenen Segler. Bei den eingegangenen Schiffen fiel die Differenz noch deutlicher aus. Für die Dampfer wurde ein mehr als zweieinhalbmal höherer Wert als für die Segler angegeben. In den folgenden Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs spielte die Dampfschiffahrt eine immer wichtigere Rolle; zwar hatte auch der Seglerverkehr eine Steigerung bis auf etwa 17 000 RT in beiden Rubriken erfahren, erreichte aber nicht das Niveau des Dampferverkehrs, das bei den Ankünften bei knapp 48 000 RT, bei den Abgängen immerhin bei etwa 44 000 RT lag. Das gesamte Verkehrsaufkommen Apenrades entsprach in diesem Vergleichsjahr mit 65 000 beziehungsweise 61 000 RT ungefähr einem Viertel des Flensburger und dem vierfachen Wert des Heiligenhafener Hafenverkehrs. Zurückzuführen ist diese auffällige Steigerung auf die Tatsache, daß seit der Jahrhundertwende Viehimporte aus Dänemark über die Quarantänestation in Apenrade geleitet wurden. Auch für Holz war Apenrade nach wie vor ein wichtiger Umschlaghafen.<sup>567</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg konnte man an die günstige Verkehrsentwicklung der Vorkriegsjahre nicht mehr anknüpfen. Der Verkehr beider Schiffstypen war zurückgegangen, so daß nur noch knapp 12 000 RT bei den Ankünften, etwa 11 000 RT bei den Abgängen verbucht werden konnten. Zwar war der Verkehr der Dampf- und Motorschiffe im Apenradener Hafen mit etwa 7500 RT (Ankünfte) beziehungsweise circa 6000 RT (Abgänge) immer noch höher als die der Segler, für die noch 4200 RT bei den angekommenen, 4800 RT

---

<sup>566</sup>Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1752, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Apenrade; Hans-Friedrich Schütt, Apenrade, S. 186/187; Angaben, S.3.

<sup>567</sup>Hans-Friedrich Schütt, Apenrade, S.187.

bei den abgegangenen Schiffen registriert wurden; dennoch waren die Dampf- und Motorschiffe vom Rückgang des Verkehrs verhältnismäßig stärker betroffen als die Segelschiffe, legt man das Verhältnis der Schiffstypen zugrunde, wie es sich seit der Jahrhundertwende dargestellt hatte.

Ein ähnliches Verkehrsvolumen wie Apenrade wies 1864 *Hadersleben* auf, wenn auch hier im weiteren Verlauf des Untersuchungszeitraums die Werte des Apenradener Verkehrs nicht mehr erreicht wurden. Auch hatten die Segler noch längere Zeit einen bedeutenderen Anteil am Hafenverkehr als in Apenrade.

Wie in vielen anderen Hafenorten, so mußte man auch in Hadersleben der Versandung der Fahrrinne entgegenarbeiten. Jährlich vorgenommene Ausbaggerungen waren unerlässlich, sollte die Befahrbarkeit gewährleistet bleiben.<sup>568</sup> Schon in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatte man mit einem Ausbau des Hafens begonnen, der Krieg um die Herzogtümer hatte diese Anstrengungen allerdings zum Stillstand gebracht. Zudem ging die Zuständigkeit für die Unterhaltung des Schiffahrtsweges in der Haderslebener Förde von der Stadt auf den preußischen Staat über; der Dampfbugger, der bisher zur Ausbaggerung der Fahrrinne gedient hatte, wurde verkauft, um Mittel einzusparen. In der Folgezeit war eine fortgesetzte Verschlechterung der Fahrwasserverhältnisse zu beobachten, so daß 1874 auf Kosten der Stadt eine Handbaggermaschine angekauft wurde.<sup>569</sup> Auch war zu Beginn des Untersuchungszeitraums zwar die Stadt Hadersleben an das Bahnnetz angebunden, nicht jedoch ihr Hafen. Es existierte lediglich eine Kleinbahn als Hafenbahn, was aber nicht mit der Erleichterung des Transports zu vergleichen war, den ein direkter Gleisanschluß im Hafengebiet bedeutet hätte.<sup>570</sup> Von der Erschließung des Haderslebener Hinterlandes durch ein Kreisbahnnetz 1894 gingen neue Impulse auch für den Schiffsverkehr von und nach Hadersleben aus; in Hadersleben stand nun ebenfalls ein Gleisanschluß zur Vereinfachung des Hafenumschlags zu Verfügung, wenn auch vorerst nur eine eingleisige Bahn den Anschluß an das Schienennetz herstellte.<sup>571</sup> Um von dieser Verbesserung zu profitieren, investierte man in einen Ausbau des Hafens. Im Verlauf der Arbeiten, die von 1899 bis 1901 andauerten, wurde das Hafenbecken vertieft und die Kaimauer verlängert.<sup>572</sup> Umgeschlagen wurden in

---

<sup>568</sup>Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 08788, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Häfen und sonstige bauliche Anlagen im Kreis Hadersleben; Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1753 - 1758, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Hadersleben.

<sup>569</sup>Hans-Friedrich Schütt, *Hadersleben*, S.196; Hansen (o. Vorname), *Vom Haderslebener Hafen*, in: *Heimatblätter aus Nord-Schleswig* 1(1936), S.52-60, S.58/59.

<sup>570</sup>Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41 und 78.

<sup>571</sup>Ebd., S.42 und 78.

<sup>572</sup>Schütt, *Hadersleben*, S.197. Schütt schreibt, erst seit dem Zweiten Weltkrieg sei Hadersleben als Hafenstadt von Apenrade übertroffen worden. Die Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection, Kunz und die Statistik des Deutschen Reichs geben andere Informationen: danach wurden zwar für das Vergleichsjahr

Hadersleben vor allem Steinkohle, Getreide und Futtermittel. Der überwiegende Teil der Schiffe, die den Hafen anliefen, kamen beladen an, kaum die Hälfte, in manchen Jahren nicht einmal ein Drittel, führte allerdings beim Verlassen des Hafens Ladung mit. Zu erklären ist diese Tatsache damit, daß in Hadersleben keine Massengüter zur Ausfuhr kamen, die Einfuhren daher die Ausfuhren bei weitem übertrafen.<sup>573</sup>

Zunächst, von 1864 bis 1874, kann eine Verringerung des Verkehrs im Haderslebener Hafen um ungefähr 700 RT bei den Ankünften, etwa 800 RT bei den Abgängen festgestellt werden. Der Raumgehalt der angekommenen Schiffe betrug 1874 insgesamt 7900, der der abgegangenen 7300 RT. Können über den Anteil der Dampfschiffe für das Vergleichsjahr 1864 aufgrund fehlender Zahlen keine Angaben gemacht werden, so sind für 1874 Ein- und Ausgänge der Dampfer auf 500 RT zu beziffern. 1879 bot sich ein wenig verändertes Bild; der Verkehr von Seglern und Dampfern hatte in beiden Rubriken zugenommen. Erst ab 1884 läßt sich die gestiegene Bedeutung der Dampfschiffahrt auch an den Haderslebener Verkehrszahlen ablesen. Mit 3700 RT in beiden Rubriken erreichte der Dampferanteil genau die Hälfte des Seglerverkehrs, der bei Eingängen wie Ausgängen 7400 RT betrug. Der Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein aus dem Jahr 1888 bestätigt diese Tendenz: die Küstenschiffahrt, so heißt es dort, habe eher ab- als zugenommen, eine erfreuliche Vermehrung sei allerdings für die ostseeischen Dampferladungen zu verzeichnen.<sup>574</sup> Die folgenden beiden Vergleichsjahre, 1889 und 1894, ließen eine Verschiebung des Verhältnisses der Schiffstypen erkennen. Der Anteil der Segler und Dampfer am Verkehrsaufkommen lag 1889 in beiden Rubriken fast gleich hoch. Insgesamt wurden für die Ankünfte 18200 RT registriert, für die Abgänge 17900 RT. An der schon für 1889 beobachteten Struktur des Hafenverkehrs hatte sich auch 1894 nicht viel geändert. Die Frequenz sowohl von Seglern als auch von Dampfern im Haderslebener Hafen hatte eine Zunahme erfahren, so daß das Gesamt-Verkehrsvolumen für Ankünfte wie Abgänge bei etwa 20 000 RT lag. Die Zahlen für das Vergleichsjahr 1899 schließlich lassen eine ähnliche Struktur des Hafenverkehrs wie schon 1884 erkennen. Zwar war auch der Dampferverkehr auf 14 600 beziehungsweise 14 700 RT angestiegen; beherrscht wurde das Verkehrsgeschehen allerdings von den Seglern, deren Werte sich seit 1894 mehr als verdoppelt hatten und nun die 21 000 RT überschritten. In den folgenden Jahren setzte sich

---

1889 in beiden Rubriken, für 1904 bei den abgegangenen Schiffen und 1919 für angekommene und abgegangene Schiffe für das Verkehrsvolumen Haderslebens höhere Werte als für das Apenrades verzeichnet. Jedenfalls für die restlichen Eckdaten des Untersuchungszeitraums werden aber für das Verkehrsvolumen Apenrades höhere Werte aufgeführt als für das Haderslebens.

<sup>573</sup> Kunz, Tab. B33a und B33b, Statistik der deutschen Seeschiffahrt 1835-1989; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1910, S. 6.

der Anstieg des Verkehrsaufkommens fort. Er spiegelt sich in den Zahlen für das Vergleichsjahr 1904. Auffällig ist, daß diese Zunahme gegenüber 1899 im wesentlichen auf einen höheren Dampfschiffsverkehr von etwa 21 000 RT bei den Eingängen, gut 20 000 RT bei den Ausgängen zurückgeht, wohingegen der Seglerverkehr einen leichten Rückgang auf 19 800 beziehungsweise 19 400 RT aufzuweisen hatte. Mit einiger Sicherheit steht die erhöhte Frequenz vor allem des Dampferverkehrs in Zusammenhang mit dem 1901 abgeschlossenen Ausbau des Haderslebener Hafens. Die Vertiefung des Hafenbeckens erlaubte nun auch größeren Schiffen die Einfahrt in den Hafen, ohne daß Probleme wegen einer zu geringen Fahrwassertiefe zu befürchten waren, der Lösch- und Ladebetrieb wurde durch die verbesserten Kaianlagen erleichtert.<sup>575</sup> Die Arbeiten waren notwendig geworden, weil eine ständig fortschreitende Verschlammung eine beträchtliche Behinderung der Schifffahrt dargestellt hatte. So wurde in den *Angaben über Häfen und Anlegestellen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste* aus dem Jahr 1899 darauf hingewiesen, daß die Wassertiefe in der Haderslebener Förde von den Windverhältnissen abhängig sei und nur Fahrzeuge mit bis zu drei Meter Tiefgang in den Hafen gelangen könnten.<sup>576</sup>

Bis 1909 setzte sich diese Entwicklung - leichter Rückgang des Seglerverkehrs bei gleichzeitiger deutlicherer Zunahme des Dampferverkehrs - fort. Der Raumgehalt der ein- und ausgegangenen Segelschiffe lag bei etwa 19 000 RT, während der Verkehr von Dampfschiffen im Haderslebener Hafen auf circa 33 000 RT bei den Eingängen und knapp 32 000 RT bei den Ausgängen gestiegen war. 1913 zeigte sich in dieser Hinsicht eine Veränderung. Erstmals war für Ankünfte wie Abgänge ein - wenn auch leichter - Rückgang des Dampferverkehrs gegenüber dem vorhergehenden Vergleichsjahr zu beobachten; in beiden Rubriken wurden noch knapp 31 000 RT verzeichnet (im Vergleich zu 32 900 RT bei den Eingängen, 31 500 bei den Ausgängen im Jahr 1909). Eine Erhöhung auf etwa 21 000 beziehungsweise fast 20 000 RT wies dagegen der Seglerverkehr auf. Insgesamt erschien das Gesamt-Verkehrsaufkommen wenig verändert. Der geringere Unterschied in den Dampfer-Abgängen und -Ankünften ließ aber auch die Differenz zwischen den Gesamtwerten beider Rubriken schrumpfen.

Auch in Hadersleben erfuhr der Hafenverkehr infolge des Ersten Weltkriegs und seiner Auswirkungen einen Einbruch, der sich durch eine geringere Frequenz sowohl von Seglern

---

<sup>574</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1888, S.178.

<sup>575</sup> In einem Bericht aus Hadersleben an die Königliche Wasserbauinspektion in Schleswig ist von einem „enormen Aufschwung des hiesigen Handels seit der Vertiefung der Förde“ die Rede; auch die Anlage der Kleinbahnen habe daran allerdings einen gewissen Anteil, Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1910, S. 6; Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S. 134.

<sup>576</sup> Angaben, S. 2.



als auch von Dampfern bemerkbar machte. Mit einem Segleranteil von 4800 beziehungsweise 4300 RT und Zahlen von 6800 und fast 6900 für den Dampfer- und Motorschiffsverkehr wurden ähnliche Werte wie in Apenrade erreicht, dessen Verkehrsvolumen allerdings 1913 erheblich über dem Haderslebener gelegen hatte. Über die Bedeutung für die Gesamtentwicklung des Haderslebener Hafenverkehrs können allerdings verlässliche Aussagen nicht getroffen werden, da auch Hadersleben aufgrund der Volksabstimmungen 1920 an Dänemark fiel.

Ähnlich wie in Apenrade und Hadersleben verlief die Entwicklung in *Sonderburg*, dessen Verkehrsvolumen das der anderen beiden Orte allerdings bei weitem überstieg. Auch schien Sonderburg vom Einbruch des Hafenverkehrs infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs weniger stark betroffen, da immerhin noch ein Niveau erreicht wurde, das dem zu Beginn des Untersuchungszeitraums entsprach oder sogar darüber lag. Von einem mit knapp 43 000 beziehungsweise 34 000 RT relativ hohen Gesamtverkehr im Ausgangsjahr 1864 fiel das Verkehrsaufkommen bis 1874 deutlich ab. Noch übertraf der Seglerverkehr mit 13 300 RT bei den Ankünften, 11 100 RT bei den Abgängen die entsprechenden Werte der Dampfschiffe, für die 8300 und 8700 RT verzeichnet waren. Schon fünf Jahre später aber hatten sich, bei einem um circa 4000 RT gestiegenen Gesamt-Verkehrsvolumen in beiden Rubriken, die Werte der verschiedenen Schiffstypen angenähert; auffällig ist dies vor allem für die abgegangenen Schiffe, bei denen für die Segler 11 900, für die Dampfer 11 700 RT registriert wurden. Während der folgenden Jahre zeichnete sich ein deutlicher Aufwärtstrend ab, der bis 1899 ungebrochen anhielt und vor allem auf den Dampferverkehr zurückging, der bereits 1884 den Seglerverkehr übertroffen und in seiner Bedeutung für das Sonderburger Verkehrsaufkommen abgelöst hatte.<sup>577</sup> Der leichte Rückgang, der sich bis zum nächsten Vergleichsjahr 1904 bemerkbar machte, ging vor allem auf eine Abnahme des Dampferverkehrs zurück; der Seglerverkehr erfuhr nur bei den Abgängen eine Verringerung und stagnierte bei den Ankünften. 1909 zeigte sich die Situation wesentlich verändert, da mittlerweile bei einem fast unveränderten Verkehr von Dampfschiffen der Seglerverkehr eine Steigerung auf mehr als das Doppelte des Wertes von 1899 erfahren hatte. Mit etwa 24 000 RT bei den Eingängen und knapp 22 000 RT bei den Ausgängen wurde dennoch nur etwa ein Drittel des Dampfer-Verkehrsvolumens dieses Jahres erreicht. Bis zum nächsten Vergleichsjahr, 1913, wurde für den Dampferverkehr wieder eine Abnahme auf knapp 64 000 RT bei den angekommenen, gut 56 000 RT bei den abgegangenen Schiffen registriert. Der

---

<sup>577</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S. 129.

Seglerverkehr glich diesen Rückgang nicht nur aus, sondern trug wesentlich dazu bei, daß mit 102 000 beziehungsweise fast 94 000 RT das größte Verkehrsvolumen während des Untersuchungszeitraums in diesem Vergleichsjahr erreicht wurde.

Auch 1919 stellte sich Sonderburgs Lage erheblich günstiger dar als die der beiden anderen in diesem Zusammenhang erörterten nordschleswigschen Hafenorte. Zwar mußte auch hier ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen festgestellt werden, immer noch aber wies die Statistik für die Ankünfte wie für die Abgänge ein Verkehrsvolumen von beinahe 42 000 RT aus. Allein der Dampfer- und Motorschiffsanteil von knapp 33 000 RT in beiden Rubriken überstieg die Werte, die in den Vorkriegsjahren für den Verkehr von Dampfschiffen beispielsweise im Haderslebener Hafen erreicht worden waren.

Auch im Falle Sonderburgs zeigt die Entwicklung des Schiffsverkehrs der Stadt ein völlig anderes Bild als die Entwicklung ihrer Handelsflotte. Hatte man für die Flotte der Stadt den günstigsten Zeitpunkt für eine Umstellung auf die neue Technik verpaßt und mußte letztendlich einen Bedeutungsverlust hinnehmen, profitierte der Sonderburger Hafen in zunehmendem Maße vom Aufkommen der Dampfschiffahrt. Die Tatsache, daß die Ufer des Sonderburger Sunds von einer Pontonbrücke verbunden wurden, die erst 1906 auf einen mechanischen Antrieb umgestellt wurde, schien kein Hindernis für die günstige Entwicklung des Sonderburger Hafenverkehrs darzustellen.<sup>578</sup>

Eine besondere Rolle für die Entwicklung des Hafenverkehrs spielte die Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1874, die 1897 mit der Flensburg-Ekensunder Dampfschiffahrtsgesellschaft zur „Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft“ fusionierte und die den gesamten Passagier- und Güterverkehr auf der Innen- und Außenförde beherrschte; zudem unterhielt sie einen Linienverkehr zu zahlreichen Zielen im Nord- und Ostseeraum.<sup>579</sup> Auf sie ging der größte Teil des Schiffsverkehrs im Sonderburger Hafen zurück.<sup>580</sup> Aber auch der lokalen Kleinschiffahrt kam einige Bedeutung zu: Jachten und kleinere Küstenschiffe unterhielten oftmals einen Pendelverkehr nach Lübeck, Kiel, Apenrade und Hadersleben. Umgeschlagen wurden neben Kohlen vorwiegend agrarische Produkte aus der Region, Getreide aus dem Ostseeraum, Baustoffe und Austern. Darüber hinaus wurden aus Hamburg und Flensburg Fertigwaren herantransportiert. Ebenfalls über Flensburg erfolgte die Verschiffung von Petroleum, das in

---

<sup>578</sup> Lorenzen/Schütt, S.156; Angaben, S.7.

<sup>579</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1886, S.147; Lorenzen/Schütt, Sonderburg, S.166 und 170.

<sup>580</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein für 1887, S.156; Lorenzen/Schütt, Sonderburg, S.166 und 170.

Holzfässern auf Ewern transportiert wurde.<sup>581</sup> Seit der Jahrhundertwende sah sich auch die Sonderburger Schifffahrt der zunehmend schärfer werdenden Konkurrenz ausgesetzt, die ihr aus dem immer besser ausgebauten Netz der Kleinbahnen erwuchs. Vor allem für die von der „Vereinigten“ betriebenen Dampfschiffe blieb diese Entwicklung nicht ohne Folgen. So verlor die Gesellschaft die bis zu dieser Zeit von ihr vermittelte Viehausfuhr von Alsen sowie einen wesentlichen Teil des Personenverkehrs an die Bahn, die seit 1901 zwischen Flensburg und Sonderburg und Sonderburg und Tingleff verkehrte.<sup>582</sup> Möglicherweise findet dies einen ersten unmittelbaren Niederschlag in der deutlichen Verringerung des Dampf- und Motorschiffsverkehrs, die für 1904 zu beobachten ist. Wie Emil Lorenzen und Hans-Friedrich Schütt schreiben, erlebte die von den Dampf- und Motorschiffen unterhaltene Küstenfahrt allerdings erst in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg einen endgültigen Rückgang.<sup>583</sup> Inwieweit der niedrigere Stand des Verkehrs 1919 dies bereits widerspiegelt, läßt sich nicht mit letzter Sicherheit bestimmen, da die Entwicklung Sonderburgs, wie auch diejenige Apenrades und Haderslebens, nur bis zur Abtretung der Stadt an Dänemark 1920 verfolgt wird.

### ***III.2.1.3 Anstieg des hauptsächlich von Seglern getragenen Verkehrsaufkommens***

Gewisse Schwierigkeiten ergaben sich bei der Einordnung *Elmshorns* (Abb. VIII.3-5), dessen Verkehrsaufkommen zu Beginn des Untersuchungszeitraums in beiden Rubriken ungefähr dem Heiligenhafens vergleichbar war, dessen Verkehr aber bis in eine späte Phase des Untersuchungszeitraums fast ausschließlich von Seglern getragen wurde.

Elmshorn, an der Krückau, einem Nebenfluß der Elbe, gelegen, war noch in sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts wichtigster Hafen des Zollamtsbezirks Itzehoe,<sup>584</sup> wenn sich auch aufgrund der zunehmenden Erschließung des Elbmarschengebiets die Konkurrenz der Eisenbahn für die Schifffahrt immer stärker bemerkbar machte.<sup>585</sup> Dennoch prägten noch lange die vor allem die für die Elb- und Küstenschifffahrt typischen Ewer, die hauptsächlich den Transport landwirtschaftlicher Produkte aus der Region nach Hamburg und in andere Unterelbe-Häfen vermittelten, das Bild im Hafen.<sup>586</sup> Diese relativ kleinen Segler, später oft mit einem Motor ausgestattet, waren zudem an die geringe Wassertiefe angepaßt, die im

---

<sup>581</sup> Lorenzen/Schütt, Sonderburg, S. 163 und 166-169.

<sup>582</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1901, S.74.

<sup>583</sup> Lorenzen/Schütt, Sonderburg, S.170.

<sup>584</sup> Lorenzen-Schmidt, Zwei Tabellen, S.10/11.

<sup>585</sup> Kaiser, Gezeitenstrom, S.123.

<sup>586</sup> Peter Danker-Carstensen, „Industriöser Flecken“ oder „Freundlicher Ort“: Die Wirtschaftsstruktur Elmshorns 1835-1864, in: Beiträge zur Geschichte Elmshorns, hg.v.d. Stadt Elmshorn, Elmshorn 1987, S. 77-94, S. 79/80; Szymanski, Deutsche Segelschiffe, S.110; Kaiser, Gezeitenstrom, S.10 und 45; ders., Zeitenwende, S.129.

Elmshorner Hafen ebenso wie in vielen anderen Häfen der Elbregion herrschte. Klagen über die drohende Verschlammung von Fahrinne und Hafen finden sich in fast allen Berichten, die die Handelskammer im Untersuchungszeitraum erstattete. Als nachteilig wurde vor allem empfunden, daß ein Verkehr größerer Schiffe im Hafen, der nach Auskunft der Handelskammer für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit von Handel und Industrie notwendig sei, nahezu unmöglich war.<sup>587</sup>

Die Differenz zwischen Ein- und Ausgängen von Schiffen, die den ganzen Untersuchungszeitraum hindurch zu beobachten ist, weist auf einen Charakter Elmshorns als Empfangshafen hin. Unter seinen Umschlagsgütern kam die größte Bedeutung dem Getreide zu, das zur Verarbeitung in den in Elmshorn ansässigen Mühlenbetrieben eingeführt, aber offensichtlich nach seiner Verarbeitung nicht auf dem Wasserwege zu den Abnehmern transportiert wurde. Umgeschlagen wurden neben Getreide auch Steinkohle, Baumaterial, Brennstoffe, Muschelschalen und Dünger.<sup>588</sup>

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs im Elmshorner Hafen verlief zunächst nicht besonders günstig. Vergleicht man die Werte für 1864 und 1874, zeigt sich ein erheblicher Bedeutungsverlust des Elmshorner Hafens bis 1874. Binnen zehn Jahren waren die Eingänge von etwa 13 500 auf nicht einmal 800 RT, die Ausgänge von 14 200 auf 150 RT zurückgegangen. Investitionen in den Hafenausbau konnten nur zu einer vorübergehenden Verbesserung der Lage beitragen;<sup>589</sup> nach einer leichten Erholung 1879 war 1884 mit Zahlen von 438 (Ankünfte) beziehungsweise 77 RT (Abgänge) ein Tiefpunkt erreicht. Auch in den Jahren 1889 und 1894 zeigte sich die Situation nur unwesentlich verbessert, sieht man einmal von den 1077 RT ab, die im Vergleichsjahr 1889 bei den eingehenden Schiffen registriert waren. Die Werte für 1899, 1904, 1909 und 1913 lagen zwar wieder höher,<sup>590</sup> dennoch wurde 1913 lediglich ein gutes Drittel der Eingänge und knapp ein Viertel der Ausgänge von 1864 erreicht. Der Aufschwung des Elmshorner Verkehrs, der von der Jahrhundertwende an zu beobachten ist, läßt sich möglicherweise darauf zurückführen, daß Elmshorn, obwohl es

---

<sup>587</sup> So im Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1906, Erster Teil, Altona 1907, S.29, der hier als beispielhaft zitiert wurde.

<sup>588</sup> Richard Bobell, Stadtwerdung und Stadtentwicklung, in: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, hg.v. d. Stadt Elmshorn, Elmshorn 1987, S.109-132, S.129/130; Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1903, Zweiter Teil, S.11/12. An der Art der umgeschlagenen Waren und ihrer mengenmäßigen Zusammensetzung waren im Verlauf des Untersuchungszeitraums kaum Änderungen festzustellen, siehe Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1912, Zweiter Teil, S.22, und für 1913, Erster Teil, S.29, sowie der Seeschiffverkehrsverehr schleswig-holsteinischer Häfen, S. 2-6 und 20-34.

<sup>589</sup> Zum Hafenausbau: Bobell, S.117 und 129; allerdings berichtet er von einem ständig zunehmenden Schiffsverkehr im Elmshorner Hafen, was zumindest bis in die neunziger Jahre durch die Angaben der amtlichen Statistik nicht gestützt wird.

<sup>590</sup> Siehe auch Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1906, Zweiter Teil, S.10.

bereits an die Bahnlinie Kiel-Altona angeschlossen war, zu dieser Zeit ebenfalls einen Eisenbahnanschluß im Hafengebiet erhielt.<sup>591</sup>

In dieser ersten Phase des Untersuchungszeitraums spielten Dampfschiffe keine nennenswerte Rolle. Für 1899 sind lediglich 76 RT an Dampfer-Ein- und Ausgängen verzeichnet, für 1909 weisen die amtlichen Quellen sogar nur 14 RT an ausgehender Dampfer-Tonnage aus. Dies erscheint kaum überraschend, bedenkt man die dominierende Rolle der für die Elb- und Küstenschifffahrt so wichtigen Kleinsegler. Auch nach dem Ersten Weltkrieg bestimmten sie noch, mit Motoren nachgerüstet oder bereits beim Bau als Motorsegler konzipiert, das Verkehrsgeschehen in Elmshorn.<sup>592</sup> Auch die Tätigkeit der 1889 gegründeten Dampfschleppschiffahrts-AG, die mit Schleppdampfern und Schuten den Transport von Gütern in den Hamburger Hafen vermittelte,<sup>593</sup> kann nicht als Dampferverkehr im eigentlichen Sinne verstanden werden.

Trotz der letztlich negativen Bilanz der Verkehrsentwicklung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs erscheint eine Einordnung Elmshorns in die Gruppe der Häfen, für die ein Anstieg des Verkehrsaufkommens verbucht werden konnte, gerechtfertigt, wenn man die Zwischenkriegszeit in die Betrachtung einbezieht. Zunächst sah es zwar noch so aus, als sei der Hafenverkehr Elmshorns zum Erliegen gekommen: 1919 liefen nur 131 RT an Seglertonnage ein, bei den Ausgängen konnten lediglich 56 RT verzeichnet werden. Im Jahresbericht der Handelskammer wurde die schlechte Lage auf einen Mangel an Massengütern und Exportartikeln sowie auf den fehlenden Import von Umschlagsgütern wie Getreide und Futterstoffen zurückgeführt. Auch der Export von Kohlen und Koks nach Skandinavien habe fast völlig aufgehört.<sup>594</sup> Eine Besserung machte sich aber allmählich bemerkbar, wobei sich das Mißverhältnis zwischen Ein- und Ausgängen, das bereits vor dem Krieg zu beobachten gewesen war, in den Jahren bis 1939 noch verschärfte. Zwar konnte für beide Rubriken ein bis 1934 ungebrochener Anstieg des Verkehrsaufkommens festgestellt werden; dieser fiel allerdings für die Ankünfte sehr viel deutlicher aus als für die Abgänge - etwa 19 200 RT an eingegangener standen knapp 5300 RT an abgegangener Tonnage gegenüber. Während also 1934 bei den Ankünften der Wert von 1864 überschritten wurde, konnte bei den Ausgängen nur gut ein Drittel der damaligen Abgänge verzeichnet werden. Lohnenswert erscheint in diesem Zusammenhang ein Blick auf das Verhältnis zwischen den Schiffstypen: der Anteil der Dampf- und Motorschiffe betrug bei den Eingängen immerhin

---

<sup>591</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41/42; Bobell, S.130.

<sup>592</sup> Zur Konkurrenzfähigkeit der nachgerüsteten oder neugebauten Motorsegler gegenüber Eisenbahn und Lastwagen: Kaiser, Zeitenwende, S.177 und 180-183.

<sup>593</sup> Bobell, S.129.

<sup>594</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1919, Erster Teil, Altona 1920, S.14.

5300 gegenüber knapp 14 000 RT Seglertonnage, bei den Ausgängen reichte er in etwa an die Tonnage der abgegangenen Segelschiffe heran ( 2601 gegenüber 2674 RT). Bereits 1939 hatte sich dieses Verhältnis allerdings wieder zugunsten der Segler verschoben, da der Verkehr der Dampfer und Motorfahrzeuge im Elmshorner Hafen einen unübersehbaren Rückgang auf knapp 900 beziehungsweise etwa 500 RT erfahren hatte. Deutlich abzulesen ist aber auch eine gegenüber 1934 geringere Frequenz der Segelschiffe. Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß die günstige Tendenz der Elmshorner Verkehrsentwicklung, die sich bis 1934 abgezeichnet hatte, zumindest nicht ungebrochen anhielt. Festzuhalten ist zudem, daß, obwohl die Segler noch nach 1918 das Geschehen im Elmshorner Hafen bestimmten, dennoch das größte Nachkriegs-Verkehrsaufkommen nur mit Beteiligung der Dampf- und Motorschiffe erreicht wurde; die Struktur des Elmshorner Hafenverkehrs deutet aber darauf hin, daß es sich zumindest bei den Motorfahrzeugen oft um Schiffe handelte, die sich bis auf den Motor kaum von den für Elmshorn so typischen Kleinseglern unterschieden. Dennoch scheinen die gesunkenen Werte des Seglerverkehrs für 1939 einen Hinweis darauf zu geben, daß auch in Elmshorn langfristig die Zeit des ausschließlichen Verkehrs von Segelschiffen alter Bauart (ohne Motornachrüstung) ablief.

In allen bisher analysierten Hafenorten hatte man am Aufschwung des Verkehrsaufkommens teil. Angesichts der Tatsache, daß für 17 von 25 im Rahmen dieser Arbeit untersuchten schleswig-holsteinischen Häfen ein Anstieg des Hafenverkehrs verzeichnet werden konnte, stellt sich die Frage, ob es Gründe für den Erfolg dieser Hafenorte gab, die über den vermuteten allgemeinen Anstieg des Verkehrsaufkommens während der hier untersuchten Zeit hinausgehen. Hierüber sollen die folgenden Beobachtungen Aufschluß geben.

Bei fünf der Hafenorte, in denen eine Steigerung des Hafenverkehrs beobachtet werden konnte, geht die Zunahme vor allem auf einen bedeutender gewordenen Dampferverkehr zurück. In diese Gruppe gehören mit Altona, Kiel und Flensburg drei der wichtigsten Schifffahrts- und Hafenplätze Schleswig-Holsteins. Neben diese Hafenzentren, deren Aufstieg nicht überrascht, treten mit Heiligenhafen und Wyk zwei weit weniger bedeutende Orte. Hinsichtlich der Größenordnung des Verkehrsaufkommens weist diese Gruppe eine beträchtliche Spannweite auf, legt man die Zahlen von 1913 und 1939 zugrunde.<sup>595</sup> Der Hafenverkehr Kiels erreichte 1913 bei Ein- und Ausgängen Werte um 500 000 RT und wurde

---

<sup>595</sup> Da sowohl der Ausbruch des Ersten wie auch des Zweiten Weltkriegs eine Zäsur in der Entwicklung des Verkehrs bedeuteten, liegt es nahe, den Stand dieser Vergleichsjahre als Bezugsgröße zu wählen. Dies bietet sich auch deshalb an, weil Altona 1924 zum letzten Mal als selbständiger Hafenort geführt wird und auf diese Weise jedenfalls für 1913 noch mit den anderen Hafenorten dieser Gruppe verglichen werden kann.

von dem Altonas noch übertroffen; bis 1939 war das Kieler Verkehrsvolumen auf etwa eine Million RT in beiden Rubriken angestiegen. In Flensburg bewegten sich Ankünfte und Abgänge des Vergleichsjahres 1913 zwischen 200 000 und 250 000 RT, während 1939 ein Rückgang auf etwas unter 200 000 RT festzustellen war. Mit einigem Abstand folgte Wyk, wo 1913 für angekommene wie abgegangene Schiffe gut 80 000 RT, 1939 dagegen knapp 140 000 RT verzeichnet wurden. Das Schlußlicht bildete Heiligenhafen mit etwa 16 000 RT im Vergleichsjahr 1913 beziehungsweise ungefähr 12 000 RT gegen Ende des Untersuchungszeitraums. Es fällt auf, daß immerhin drei dieser Orte, nämlich die drei großen Häfen Altona, Flensburg und Kiel, bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraums über einen Gleisanschluß im Hafengebiet verfügten. Es muß zwar zugestanden werden, daß die drei großen Häfen gegenüber den kleineren über eine bessere Ausgangsposition verfügten; dennoch konnten auch sie rasch in ihrer Bedeutung zurückfallen, wenn sie die Anpassung ihrer Infrastruktur an die gewandelten Erfordernisse vernachlässigten. Dies zeigt anschaulich das Beispiel Kiels. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts war der Kieler Hafen ausgebaut worden, was dem Schiffsverkehr zunächst zugute kam. In der Folgezeit jedoch verhinderte die Rücksichtnahme auf die Erfordernisse der Kriegsmarine eine den Bedürfnissen angepaßte Modernisierung, so daß Kiel trotz günstiger Ausgangsvoraussetzungen in seiner weiteren Entwicklung beeinträchtigt wurde. Dies und - im Zusammenhang damit - die negativen Folgen des Nord-Ostsee-Kanals für den Kieler Hafenumschlag zeigten noch vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs ihre Auswirkungen. Als dagegen nach dem Ersten Weltkrieg der bisher von der Marine in Anspruch genommene Raum der zivilen Schifffahrt zur Verfügung stand, erfuhr der Kieler Hafenverkehr eine wesentliche Steigerung, in deren Verlauf die Vorkriegswerte weit übertroffen wurde. Auf den ersten Blick weniger nachteilig als für Kiel erschienen die Veränderungen, die die Eröffnung des neuen Kanals mit sich brachte, für Flensburg, das über einen gut ausgebauten Hafen verfügte. Zwar wurde auch hier der Verkehr beeinträchtigt. Jedoch wandelte sich dessen Struktur. Der Hafen wurde führend in der Klein- und Küstenschifffahrt, so daß das Verkehrsaufkommen insgesamt zunächst nicht abfiel. Erst am Vorabend des Ersten Weltkriegs, als die Kleinschifffahrt insgesamt an Bedeutung verlor, wurden die mit dieser Entwicklung verbundenen Probleme offenbar. Anders als in Kiel gelang es in Flensburg nicht, an den Vorkriegsstand des Verkehrsvolumens anzuknüpfen. Am Beispiel Altonas läßt sich die Wichtigkeit einer Anpassung an veränderte Erfordernisse ablesen. Der Ort, der bereits vor Beginn des Untersuchungszeitraums als einer der größten Häfen über eine gute Infrastruktur verfügte, konnte trotz der Nähe zu Hamburg seine Stellung behaupten und sogar ausbauen, bis er schließlich dem Hamburger Hafen angeschlossen

wurde. Ebenso war für die kleineren Häfen dieser Gruppe die Modernisierung ihrer Häfen von Bedeutung, wobei regionalen Faktoren eine wichtige Rolle zukam. In Wyk beispielsweise stand die Verbesserung des Hafens in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs, und auch in Heiligenhafen hatte man im ersten Jahrzehnt des Untersuchungszeitraums in die Hafenanlagen investiert.

Neben diesen fünf Orten konnte für elf weitere Häfen ein Anstieg des Verkehrsaufkommens verzeichnet werden, der allerdings nicht von der Dampfschiffahrt allein, sondern sowohl von Segel- als auch von Dampfschiffen getragen wurde. Das Volumen des Hafenverkehrs der einzelnen Orte umfaßt hier kein so breites Spektrum wie in der ersten Gruppe. Sonderburg führt mit einem Verkehrsaufkommen von ungefähr 100 000 RT in beiden Rubriken im Vergleichsjahr 1913 die Reihe an. Der Anstieg seines Verkehrs beruhte im wesentlichen auf dem Linienverkehr auf Nord- und Ostsee, der von der dort ansässigen Dampfschiffahrtsgesellschaft betrieben wurde. Ebenso wie für Apenrade, mit gut 60 000 RT für angekommene und abgegangene Schiffe 1913 noch vor den meisten anderen Hafenorten dieser Gruppe, und für Hadersleben mit etwa 51 000 RT in beiden Rubriken kann eine Einordnung Sonderburgs nur für das Vergleichsjahr 1913 getroffen werden; da die drei nordschleswigschen Häfen ab 1920 nicht mehr Gegenstand der Beobachtung sind, müssen sie gesondert betrachtet werden. Lediglich Hadersleben war zu Beginn des Untersuchungszeitraums an das Schienennetz angeschlossen, nicht aber der eigentlich bedeutendere Hafen Apenrade. Ebenso wie dort, wo man in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts den bestehenden Hafen durch einen weiteren ergänzte, investierte man auch in Hadersleben in die Verbesserung des Hafens.

Am zahlreichsten sind innerhalb dieser zweiten Gruppe diejenigen Orte vertreten, deren Verkehrsaufkommen sich in den Vergleichsjahren 1913 und 1939 zwischen 20 000 und 60 000 RT bewegte. Zu nennen sind hier Rendsburg, Husum, Neustadt, Kappeln und Burg, die allerdings, abgesehen von einer Erholung nach dem kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs 1919, unterschiedliche Entwicklungstendenzen aufweisen. Über einen Gleisanschluß im Hafengebiet verfügten 1867 von diesen Häfen lediglich Rendsburg, Neustadt und Husum. Rendsburg erhielt zudem durch die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals neue Impulse für seine Entwicklung. Als Umschlagsplatz an der neuen Wasserstraße gewann es erheblich an Bedeutung und trug dem mit einem Ausbau seiner Lösch- und Ladeeinrichtungen Rechnung. Für Husum kam, neben dem frühzeitigen Anschluß an das Schienennetz, ein weiterer Faktor zum Tragen: der Ausbau seines Hafens Ende der siebziger



Jahre des 19. Jahrhunderts und die Errichtung einer Doppelschleuse 1905 ermöglichte es auch großen Schiffen, Husum anzulaufen. Auch in Neustadt unternahm man eine Modernisierung der Hafenanlagen.

Für Neumühlen fehlen Angaben über den Verkehr im Vergleichsjahr 1939, so daß eine Einordnung schwierig erscheint. Eine Betrachtung des Verkehrsniveaus von 1913 zeigt mit gut 20 000 beziehungsweise etwa 30 000 RT einen recht niedrigen Stand, der sich möglicherweise durch die Konkurrenz des in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Kieler Hafen erklärt, dem Neumühlen nach dem Ersten Weltkrieg zugeschlagen wurde. Vor allem aber stand der Neumühlener Hafenverkehr in direkter Abhängigkeit zu den dort ansässigen Mühlenbetrieben, die die Abnehmer des im Hafen hauptsächlich umgeschlagenen Getreides waren.

Problematisch gestaltet sich wegen des wenig kontinuierlichen Entwicklungsverlaufs eine Beurteilung Eckernfördes. Ließe man die überraschend hohe Frequenz der angekommenen Dampfschiffe der Jahre 1934 und 1939 außer acht und betrachtete nur die übrigen Zahlen der Jahre 1913 bis 1939, müßte man Eckernförde mit seinen Werten zwischen 15 000 und 20 000 RT ähnlich wie Schleswig den unbedeutenderen Häfen zuordnen. Am unteren Ende der Skala rangiert auch Schleswig, das mit knapp 30 000 RT vor dem Ersten Weltkrieg und nicht einmal 10 000 RT Verkehrsvolumen am Ende des Untersuchungszeitraums zu den weniger wichtigen Häfen gehört.

Einen Sonderfall unter denjenigen Orten, in denen ein Anstieg des Verkehrsaufkommens verzeichnet werden konnte, stellt Elmshorn dar, dessen Hafenverkehr noch bis Ende der zwanziger Jahre fast ausschließlich von Seglern getragen wurde. Die Annahme, die gegen Ende des Untersuchungszeitraums zu beobachtende stärkere Beteiligung maschinengetriebener Schiffe sei hauptsächlich auf Motorsegler zurückzuführen, erscheint plausibel, zieht man die große Bedeutung der Küsten- und Elbschiffahrt mit Kleinseglern für Elmshorn in Betracht.

Nimmt man spezifisch lokale Faktoren, die nicht generalisiert werden können, aus der Betrachtung aus, werden Parallelen beider hier erörterter Gruppen deutlich. Zum einen zeigt sich die förderliche Wirkung eines frühzeitigen Anschlusses an das Schienennetz im Hafengebiet. Diejenigen Orte, die einen nachhaltigen Anstieg ihres Verkehrsvolumens verzeichnen konnten, stellen immerhin sieben der zehn im Jahr 1867 in Schleswig-Holstein an

das Schienennetz angebundenen Häfen.<sup>596</sup> Zum anderen fand in der überwiegenden Mehrzahl dieser Orte im Verlauf des Untersuchungszeitraums eine Anpassung des Hafens an das gestiegene Transportbedürfnis statt. Keine pauschalen Urteile lassen sich über die Wirkung des Nord-Ostsee-Kanals fällen, da dafür die konkreten Umstände in den betroffenen Hafenorten eine zu entscheidende Rolle spielen.

#### ***III.2.1.4 Rückgang des von der Dampfschifffahrt bestimmten Verkehrsaufkommens***

Der starke Rückgang eines vom Dampferverkehr bestimmten Verkehrsaufkommens - wie im Falle *Tönning*s (Abb. XXIV.3-5) - bildet eine Ausnahme unter den hier analysierten Hafenorten. Von 1874, als der Schiffsverkehr im Hafen der Stadt einen Stand von ungefähr 75000 RT erreichte, bis zum Ende des Untersuchungszeitraums ist eine Abwärtsbewegung zu beobachten, die auch durch eine leichte Hebung des Seglerverkehrs in den letzten beiden Vergleichsjahren nicht mehr aufgehalten wird.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts spielte Tönning als bedeutender Hafen am Ausgang des Eiderkanals eine wichtige Rolle für den Export von Weidemastvieh vor allem nach England. Daneben war es ein wichtiger Umschlagplatz für Roheisen aus England, für Kolonialwaren, vor allem aber für englische Steinkohle, deren Import in erster Linie von der 1869 gegründeten Niederlassung der Rendsburger Kohlenhandelsfirma und Reederei Zerssen vermittelt wurde, für Roheisen aus England und für Kolonialwaren.<sup>597</sup> Der Hafen verfügte über eine für die damalige Zeit moderne Infrastruktur. Umschlagseinrichtungen, darunter zwei Krane mit einer Tragfähigkeit von zwei und acht Tonnen, Schiffsbrücken, vor allem aber der Anschluß des Hafens an die 1854 eröffnete Bahnlinie Flensburg-Tönning-Husum im Jahr 1856 kamen dem wichtigsten Gebiet des Tönninger Verkehrs, der Viehausfuhr, sehr zugute. 1873 wurden die beiden bereits vorhandenen Anlegebrücken um eine weitere ergänzt.<sup>598</sup>

Von 1864 bis 1874 konnte für den gesamten Verkehr Tönning's eine Steigerung um knapp 20 000 RT auf etwa 75 000 RT bei den Eingängen beziehungsweise um 23000 auf gut 73 000 RT bei den Abgängen verzeichnet werden. In dieser Zeit erreichte der Viehexport über Tönning seinen Höhepunkt.<sup>599</sup> Allerdings machte sich schon bald ein Rückgang der Viehausfuhr bemerkbar, wie sich auch die Einfuhr englischer Kohle verringerte. Einen Niederschlag fand diese Entwicklung bereits in den Zahlen von 1879, die für den

---

<sup>596</sup> Neben Lübeck, das noch untersucht werden wird, verfügte auch das in dieser Arbeit nicht berücksichtigte Tondern 1867 über einen Gleisanschluß im Hafengebiet, Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41.

<sup>597</sup> Detlefsen, Häfen, S.119 und 129-131.

<sup>598</sup> Ebd., S.125 und 133; Jonas, S.74; Tönning im Wandel der Zeiten, S.67/68; Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 16135, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Tönning.

Dampferverkehr deutlich niedriger ausfielen als 1874; lediglich der Verkehr von Segelschiffen im Tönninger Hafen hatte einen Zuwachs erfahren, aber auch dieser war nur vorübergehender Natur. So spiegeln die Werte für 1884 ein gesunkenes Verkehrsaufkommen wider. Auch für die Segelschiffe mußte ein zwar ein Rückgang um etwa die Hälfte auf 3000 beziehungsweise 2200 RT bei Ein- und Ausgängen registriert werden, der entscheidende Verlust aber betraf den Anteil der Dampfschiffe, der in beiden Rubriken von knapp 65 000 beziehungsweise etwa 67 000 RT unter 60 000 RT gesunken war. In den folgenden Jahren setzte sich diese Tendenz - auffälliger Rückgang des Dampfer- bei gleichzeitig relativ stabilen Werten des Seglerverkehrs - fort, so daß 1889 zwar der Verkehr von Segelschiffen im Tönninger Hafen um etwa 1000 RT in beiden Rubriken zugenommen hatte, für die Dampfschiffe aber nicht einmal die Hälfte des Verkehrsaufkommens von 1884 verzeichnet werden konnte. Diese deutliche Abnahme des Dampferverkehrs hatte ihre Ursache vor allem in dem Einfuhrverbot, das die englische Regierung 1889 verhängt hatte, weil auf dem europäischen Festland Fälle von Maul- und Klauenseuche aufgetreten waren.<sup>600</sup> Die fast ausschließlich auf die Viehfahrt ausgerichtete Tönninger Schifffahrt wurde durch diese Beschränkung hart getroffen. Am Hafenverkehr wurden die Auswirkungen des Einfuhrverbots unmittelbar sichtbar.<sup>601</sup>

Am nachhaltigsten wirkte sich allerdings die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals sechs Jahre später auf den Verkehr im Tönninger Hafen aus. Die Hoffnungen, der neue Kanal werde dem Verlauf des Eiderkanals folgen, hatten sich zerschlagen, und das Verkehrsaufkommen und die Bedeutung des Tönninger Hafens sanken noch einmal erheblich.<sup>602</sup> Von der leichten Erholung, die noch an den Zahlen des Vergleichsjahres 1894 für die angekommenen und abgegangenen Dampfschiffe abzulesen gewesen war, war schon 1899 nichts mehr zu bemerken. Mit nicht einmal mehr 16 000 RT für die ein- und ausgegangenen Dampfschiffe und etwa 1000 RT für angekommene und abgegangene Segelschiffe wurden die bereits niedrigen Werte des Vergleichsjahres 1889 noch unterschritten. Auch dem Versuch, Tönningss Schifffahrt und Verkehr durch die Einrichtung einer „Tönning-Australien-Linie“ neue Impulse zu geben, war kein Erfolg beschieden. 1907, nach nur einem Jahr, mußte das Vorhaben als gescheitert gelten, was zum einen auf das schwierige Eider-Fahrwasser zurückzuführen war, zum anderen darauf, daß es nicht gelungen war, Frachten in lohnenswerten Mengen nach Tönning zu ziehen. Wenig entgegenkommend hatte sich in diesem Zusammenhang die

---

<sup>599</sup> Geerkens, Tönning, S.126.

<sup>600</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.133.

<sup>601</sup> Detlefsen, Häfen, S. 127; Kuschert, S.20; Geerkens, Tönning, S. 126; Tönning im Wandel der Zeiten, S.69; Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, S.12/131.

<sup>602</sup> Jonas, S.74; Detlefsen, Häfen, S.133/134; Tönning im Wandel der Zeiten, S.69; Andresen, S.303/304.

Reichsbahn gezeigt, als sie Tönning den Status eines privilegierten Seehafens verweigerte. Die niedrigeren Beförderungstarife, von denen andere Häfen profitierten, kamen dem Tönninger Hafenumschlag daher nicht zugute. Um diesen Nachteil auszugleichen, erließ die Stadt den Schiffen der Tönning-Australien-Linie die Hälfte der Hafengebühren und stellte Waggons auf dem Hafengleis bereit. Außerdem investierte sie in eine Verbesserung der Lösch- und Ladeeinrichtungen. Am Grundproblem, der Verlagerung der Verkehrsströme, änderten diese Bemühungen aber nichts. Der neue Kanal hatte die Stadt in eine Randlage gedrängt; der Forderung, eine Verbindung zum Nord-Ostsee-Kanal zu schaffen, wurde nicht entsprochen.<sup>603</sup> Die Einfuhr von Kohlen aus England war ebenfalls erheblich zurückgegangen, so daß die Firma Zerssen ihre Tönninger Filiale 1907 schloß. Der Abwärtstrend setzte sich ungebrochen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs fort. An den Zahlen des Jahres 1913, die in beiden Rubriken 8000 RT für den Verkehr von Dampfschiffen, 700 beziehungsweise 600 RT für den Verkehr von Seglern im Tönninger Hafen ausweisen, zeigt sich eine deutliche Reduzierung gegenüber dem Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten.

Mit dem Ersten Weltkrieg schien der Schiffsverkehr in Tönning mehr oder weniger zum Erliegen gekommen zu sein. 1926 wurde das Feuerschiff abgezogen, das bisher das Fahrwasser markiert hatte, und auch der Lotsenzwang entfiel. 1934 schließlich begann man mit dem Abbruch der Eiderlandungsbrücken.<sup>604</sup> Daß von offizieller Seite eine Wiederbelebung des Tönninger Hafens ausgeschlossen wurde, geht auch aus der Antwort hervor, die das Wasserbauamt 1934 auf eine Petition gab, in der die „*vollkommene Vernachlässigung [...] der natürlich verbliebenen Nutzungsmöglichkeiten*“ des Tönninger Hafens beklagt und ein Tätigwerden der Verwaltung gefordert wurde: der Abstieg Tönning als Hafen beruhe auf nicht aufhaltbaren Entwicklungen. Die Eider sei für die moderne Schifffahrt nicht geeignet, der Kaiser-Wilhelm-Kanal der kürzere und sicherere Weg. Der Schlachtviehmarkt der Westküste habe sich längst nach Husum verlagert, wie auch das Aufhören der Kohlenfahrt nach Tönning lokale Gründe habe. Ferner verfüge Tönning über kein Hinterland; es bestehe kein Anreiz zur Industrialisierung, so daß Tönning für die Schifffahrt eideraufwärts höchstens noch als wenig bedeutender Anlaufhafen attraktiv sei.<sup>605</sup> Diese Einschätzung wird durch Art und Umfang der in dieser Zeit in Tönning

---

<sup>603</sup> Jahresbericht der Gewerbekammer für 1887, S.157; für 1888, S.178. Mehrfach hatte man eine Rektifizierung der Eider mittels eines Durchstichs bei Süderstapel gefordert, um die Fahrwasserverhältnisse zu verbessern, siehe Jahresbericht für 1886, S.158, und für 1889, S.154; zu den Bemühungen der Stadt um die Tönning-Australien-Linie: Detlefsen, Häfen, S. 134-137.

<sup>604</sup> Ebd., S.137.

umgeschlagenen Güter bestätigt.<sup>606</sup> Bis 1934 wurden in keinem Nachkriegs-Vergleichsjahr mehr als 300 RT bei den ein- und ausgehenden Dampf- und Motorschiffen registriert, und auch der Verkehr der Segelschiffe überschritt erst 1934 mit 1300 RT bei den Ankünften die Marke von 1000 RT. 1939 zeichnete sich eine leichte Belebung ab. Anzumerken ist allerdings, daß dies keineswegs günstige Aussichten für die weitere Entwicklung bedeuten mußte; mit 3600 beziehungsweise 3500 RT bestimmten die Segler, die im allgemeinen bereits von der Dampfschiffahrt und den neueren Motorfahrzeugen verdrängt worden waren, das Geschehen im Tönninger Hafen. Der Anteil der Dampf- und Motorschiffe lag bei lediglich 1500 RT, wodurch nicht einmal der bereits sehr reduzierte Verkehr der unmittelbaren Vorkriegszeit erreicht wurde.

Obwohl Tönning zu Beginn des Untersuchungszeitraums scheinbar über sehr gute Voraussetzungen verfügt hatte, von der allgemein gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen zu profitieren, und obwohl sich zunächst - bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts - eine günstige Entwicklung abzuzeichnen schien, mußte die Stadt also bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs den nahezu völligen Rückgang ihres Hafenverkehrs beobachten. Zwei Faktoren von außen, auf die man möglicherweise flexibler hätte reagieren können, hatten diesen Niedergang herbeigeführt. Der Verlagerung der Verkehrsströme durch den neuen Nord-Ostsee-Kanal war man nicht durch eine Verbesserung des Fahrwassers begegnet, die den Verkehr größerer Schiffe bis nach Tönning erlaubt hätte. Wenn man auch dadurch bei weitem nicht in Konkurrenz zu dem neuen Kanal hätte treten können, so wäre doch vielleicht Projekten wie der Tönning-Australien-Linie mehr Erfolg beschieden gewesen. Detlefsen hebt allerdings hervor, daß die Kosten für solche Arbeiten kaum zu tragen gewesen wären.<sup>607</sup> Bei der Verhängung des Importverbots für Vieh nach England rächte sich die fast ausschließliche Ausrichtung von Schifffahrt und Hafenverkehr Tönning auf die Viehfahrt.

### ***III.2.1.5 Rückgang des vorwiegend von Seglern getragenen Verkehrsaufkommens***

In vier der in dieser Arbeit untersuchten schleswig-holsteinischen Hafenorte wurde der Hafenverkehr den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch überwiegend beziehungsweise ausschließlich von Segelschiffen getragen. Alle diese Orte weisen einen erheblichen Rückgang ihres Verkehrsaufkommens auf, der im Falle von *Arnis* (Abb. III.3-5) noch am

---

<sup>605</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37244, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Tönning.

<sup>606</sup> Der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen, S.2-3, 20-28 und 32-36. Der Empfang übertrifft den Versand von Waren um ein Vielfaches (488 gegenüber 7606 Tonnen). Ausgeführt wurde nahezu ausschließlich Getreide, eingeführt vor allem Baumaterial (3460 Tonnen) und Steinkohle (1813 Tonnen).

<sup>607</sup> Detlefsen, Häfen, S.135.

kontinuierlichsten verlief, in *Haseldorf* (Abb.XIII.3-5) und *Blankenese* (Abb. IV.3-5) dagegen einen viel rascheren Verlauf nahm. Aussagen über *Delve* (Abb. VI.3-5) fallen aufgrund der lückenhaft vorliegenden Daten schwer, erfolgen daher unter Vorbehalt.

In *Arnis*, das mit seinem Verkehrsaufkommen von knapp 4100 RT bei den Ankünften und 3300 RT bei den Abgängen zu den weniger bedeutenden Häfen Schleswig-Holsteins gehörte, mußte während der ersten Jahre des Untersuchungszeitraums eine fortschreitende Abnahme der Schiffsfrequenz registriert werden. Die Werte für Ankünfte und Abgänge sanken von einem Vergleichsjahr zum nächsten, bis 1879 in beiden Rubriken nur noch gut 2000 RT erreicht wurden. Die leichte Erholung, die sich für Ein- und Ausgänge 1884 und die Eingänge 1889 feststellen ließ, war nur von kurzer Dauer. Bereits 1894 war der Raumgehalt der ankommenden und abgehenden Schiffe auf 1600 beziehungsweise 1100 RT gefallen und verringerte sich bis 1909 auf nicht einmal 200 RT bei den Ankünften und unter 300 RT bei den Abgängen. 1913 wurden mit etwa 700 RT bei den eingegangenen und 500 RT bei den ausgegangenen Schiffen zwar wieder etwas höhere Zahlen verzeichnet, der Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraums konnte aber bei weitem nicht mehr erreicht werden. Die rückläufige Tendenz setzte sich im Gegenteil noch fort, so daß die amtliche Statistik 1939 für Ankünfte wie Abgänge nicht einmal mehr 200 RT auswies. Während des gesamten Untersuchungszeitraums wurde der Hafenverkehr von Arnis ausschließlich von Segelschiffen vermittelt. Eine einheitliche Aussage über das Verhältnis von Ankünften zu Abgängen ist schwierig zu treffen. Es läßt sich immerhin feststellen, daß bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts der Raumgehalt der eingegangenen Schiffe den der ausgegangenen übertraf, bevor sich dieses Verhältnis, mit Ausnahme der Vergleichsjahre 1913 und 1939, umkehrte. Insgesamt aber erscheinen die Werte, die den Hafenumschlag von Arnis beschreiben, vor allem in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraums als zu gering, um auf dieser Grundlage den Hafen als Empfangs- oder Versandhafen zu charakterisieren.

Bei der Frage nach den Ursachen für diese Entwicklung scheint die Unterbrechung der Handelswege nach Dänemark als Ergebnis des deutsch-dänischen Krieges eine Erklärung zu bieten. Die Stadt verlor mit einem Schlag das Hauptabsatzgebiet für die landwirtschaftlichen Produkte aus ihrem Umland. Für nach Dänemark eingeführte Waren mußte Zoll in einer Höhe gezahlt werden, die das Geschäft unrentabel machte. Neue Absatzmärkte in den deutschen Ostsee-Häfen ließen sich nicht auftun, so daß der Handel - und mit ihm der Schiffsverkehr im Hafen - zum Erliegen kam. Der Wegfall dieser traditionellen Geschäftsverbindungen traf die Stadt in einer ohnehin schwierigen Lage. Durch das Aufkommen der Dampfschiffe wurde die Konzentration der Schifffahrt auf die größeren Häfen beschleunigt. Im immer schärfer

werdenden Konkurrenzkampf auch unter den einzelnen Häfen verfügte Arnis über eine schlechte Ausgangsposition, zumal seine Infrastruktur bestenfalls den Erfordernissen der regionalen Kleinschiffahrt genügen konnte: der Arnisser Hafen verfügte nicht einmal über eine Schiffsbrücke, was das Löschen und Laden bedeutend erschwerte. Die Schiffe lagen an Pfählen aus Baumstämmen, die entlang des Ufers in den Hafenboden eingerammt waren, die Waren mußten mit Kähnen von und zu den Schiffen befördert werden. Darüber hinaus waren die Fahrwasserverhältnisse einer Steigerung des Verkehrs nicht förderlich. Wie in den anderen Schleiforten, so kämpfte man auch in Arnis gegen die ständig drohende Versandung an. Durch die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals, seit also Hamburg auch von der Ostsee aus bequem zu erreichen war, geriet Arnis zudem in eine noch ausgeprägtere Randlage zu den Verkehrsströmen. Versuche von Arnisser Schiffern, in der Frachtfahrt Fuß zu fassen, waren nicht zuletzt an der Konkurrenz durch das immer dichter werdende Eisenbahnnetz gescheitert, so daß der Hafen schließlich fast nur noch von Fischereifahrzeugen und Sportbooten genutzt wurde. Die Hafenanlagen verfielen, Speicher und Packhäuser wurden abgerissen.<sup>608</sup>

Eine ähnliche Höhe wie in Arnis erreichte zu Beginn des Untersuchungszeitraums das Verkehrsaufkommen in *Haseldorf*, das wie in Arnis ausschließlich von Segelschiffen getragen wurde; mit etwa 4300 RT in beiden Rubriken wurden die Werte, die für Arnis verzeichnet waren, sogar noch leicht übertroffen. Allerdings war für Haseldorf eine sehr viel abruptere Abnahme der Schiffsfrequenz zu beobachten als für Arnis. Bis 1874 fiel der Schiffsverkehr im Haseldorfer Hafen auf weniger als ein Zehntel seines Standes von 1864. Für die angekommenen Schiffe wurden nur noch 300 RT registriert, für die abgegangenen knapp 400 RT. Bereits 1884 waren die Werte in beiden Rubriken unter 100 RT gesunken, woran sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs nichts mehr änderte. Ein Blick auf Menge und Charakter der zu dieser Zeit im Hafen umgeschlagenen Güter weist Haseldorf als Empfangshafen aus. Eingeführt wurde in erster Linie Getreide, Holz, Kohlen und Mauersteine, das einzige Ausfuhrgut stellen Tonnenbänder dar. Die Einfuhr (knapp 19000 Tonnen) überstieg die Ausfuhr (gut 1000 Tonnen) um ein Vielfaches.<sup>609</sup>

Auch die Zahlen für 1919 unterschieden sich nur wenig von den äußerst niedrigen Vorkriegswerten. Für die Abgänge gibt die amtliche Statistik lediglich 35 RT an. Die 206 RT, die bei den Ankünften angegeben wurden, sind ebenfalls weit vom Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraums entfernt. Für dieses Vergleichsjahr liegen zum letzten Mal Zahlen

---

<sup>608</sup> Thomsen, S. 27 und 29-32; Luth, Arnis und Maasholm, S.73; ders., 300 Jahre, S.173; Nagel, Kappeln, S.82; ders., Kurzer Gang, S.135/136.

<sup>609</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1913, Zweiter Teil, S.34/35.

vor. Zieht man die niedrigen Werte in Betracht, die in den Vergleichsjahren vor dem Ausbleiben der Informationen erreicht wurden, liegt es nahe, anzunehmen, daß der Schiffsverkehr im Haseldorfer Hafen endgültig zum Erliegen gekommen war.

Einen ganz ähnlichen Entwicklungsverlauf wie Haseldorf weist *Blankenese* auf, dessen Verkehrsvolumen zu Beginn des Untersuchungszeitraums allerdings doppelt so groß war wie das Haseldorfs und Arnis'. Dennoch wurde auch hier der gesamte Hafenverkehr von einigen wenigen Kleinseglern getragen, die hauptsächlich Feuerungsmaterialien, Mauer- und Pflastersteine für den Bedarf der Stadt heranbrachten. Frachtschiffahrt im eigentlichen Sinne spielte für den Blankeneser Hafenverkehr keine Rolle. Zu der geringen Schiffsfrequenz mögen die ungünstigen Hafenverhältnisse wesentlich beigetragen haben: ebensowenig wie Arnis verfügte Blankenese über einen ausgebauten Hafen. Die Schiffe mußten auf offener Reede ankern, was das Löschen und Laden erheblich erschwerte.<sup>610</sup>

Da Angaben für die Vergleichsjahre 1869 bis 1879 fehlen, können erst für 1884 wieder verlässliche Aussagen getroffen werden. Bei Betrachtung der Zahlen für dieses Vergleichsjahr fällt der starke Rückgang der Schiffsfrequenz im Blankeneser Hafen ins Auge, der inzwischen stattgefunden hatte: von den über 8000 RT bei Ankünften und Abgängen, die noch 1864 registriert waren, waren 1884 nur noch knapp 900 RT bei den eingegangenen und nicht einmal 600 RT bei den ausgegangenen Schiffen geblieben. In den folgenden Jahren setzte sich die Abnahme fort, bis 1899 mit 32 RT für Ankünfte und Abgänge ein Tiefpunkt erreicht war. Die Erholung des Hafenverkehrs, die in den beiden Vergleichsjahren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs festgestellt werden konnte, war allenfalls vorübergehender Natur: zwar wurden 1909 etwa 1000 RT bei den Eingängen und fast 2000 RT bei den Ausgängen verzeichnet; bereits 1913 wurde jedoch dieses Niveau mit ungefähr 800 RT bei den Ankünften und gut 1000 RT bei den Abgängen wieder unterschritten. Zurückzuführen ist diese leichte Hebung des Verkehrs möglicherweise auf die Arbeiten zur Regulierung und Vertiefung der Unterelbe, die 1908 von Hamburg und Preußen beschlossen und von Hamburg recht schnell in Angriff genommen wurden,<sup>611</sup> sowie mit dem Anschluß Blankeneses an das Bahnnetz, der in diesen Jahren erfolgte.

Auch für die unmittelbare Nachkriegszeit kann, die Zahlen des Jahres 1919 von etwa 300 beziehungsweise 400 RT für angekommene und abgegangene Schiffe zugrundegelegt, von einem wirklichen Wiederanstieg des Blankeneser Hafenverkehrs nicht gesprochen werden.

---

<sup>610</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1903, Zweiter Teil, S. 6; für 1904, Zweiter Teil, S.14; für 1905, Zweiter Teil, S.15.

<sup>611</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1911, Erster Teil, S.45.



Wie schon für Haseldorf, so fehlen auch für Blankenese Angaben über die Vergleichsjahre ab 1924 bis 1939. Angesichts der niedrigen Werte, die im Verlauf des Untersuchungszeitraums registriert wurden, liegt auch im Falle Blankeneses die Vermutung nahe, daß der Schiffsverkehr im Hafen in diesen Jahren völlig aufgehört habe.

Für *Delve* läßt sich aus den Lücken in den Angaben ebenfalls auf eine geringe Bedeutung des Hafens schließen. Gestützt wird diese Annahme durch die niedrigen Werte, die für die Vergleichsjahre verzeichnet sind, über die Informationen vorliegen. Mit Ausnahme des Jahres 1879, in dem etwa 500 RT bei den ein- und ausgegangenen Segelschiffen und gut 300 RT bei den angekommenen Dampfschiffen registriert sind, bewegt sich der Hafenverkehr des kleinen Eiderortes durchgängig unter 100 RT. Eine Analyse der Entwicklung im Verlauf des Untersuchungszeitraums ist nicht möglich, da die Unvollständigkeit der vorhandenen Angaben gesicherte Aussagen nicht zuläßt.

Will man eine Zusammenfassung der Gründe geben, die in diesen vier Hafenorten zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens führten, fallen zwei Faktoren sofort ins Auge. Zum einen schien es auf die Verkehrsentwicklung nachteilige Auswirkungen zu haben, wenn der Hafenverkehr ausschließlich oder vorwiegend von Seglern getragen wurde. In dem Maße, in dem der Niedergang der Segelschiffahrt im Verlauf des 19. Jahrhunderts fortschritt, verloren auch die von ihr geprägten Häfen an Bedeutung. Nicht einmal der Erste Weltkrieg mit seinen Auswirkungen konnte noch zu einem deutlich sichtbaren Einbruch des Schiffsverkehrs führen, da der Hafenverkehr zu dieser Zeit bereits auf einen Stand gesunken war, der auch durch die Kriegsfolgen nicht mehr sehr viel tiefer hätte gedrückt werden können. Wenn auch für Arnis und Blankenese noch in den Jahren vor Kriegsausbruch eine leichte Hebung des Hafenverkehrs ablesbar war, war man dennoch weit vom Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraums entfernt. Zum anderen stellte eine wenig ausgeprägte Infrastruktur einen weiteren, nicht zu unterschätzenden Nachteil dar. Keiner der vier hier untersuchten Hafenorte verfügte über einen gut ausgebauten Hafen, der den geänderten Anforderungen gerecht geworden wäre, oder war zu Beginn des Untersuchungszeitraums an das Schienennetz angeschlossen.<sup>612</sup> Spezifisch lokale Faktoren, wie sie beispielsweise für Tönning feststellbar waren, ließen sich für keinen der vier Hafenorte ausmachen.

---

<sup>612</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41/42 und S.78.

### ***III.2.1.6 Rückgang des von Seglern und Dampfern getragenen Verkehrsaufkommens***

In drei der in dieser Arbeit untersuchten Orten wurde der Hafenverkehr von Seglern wie auch von Dampf- und Motorschiffen getragen. Wenn sich die neuen, maschinengetriebenen Schiffe im Verkehr *Pahlhudes* (Abb. XX.3-5), *Friedrichstadts* (Abb. X.3-5) und *Glückstadts* (Abb. XI.3-5) auch unterschiedlich schnell und mit einer unterschiedlichen Nachhaltigkeit durchsetzten, so erscheint es dennoch gerechtfertigt, die drei Orte in einer Gruppe zusammenzufassen. Gemeinsam ist ihnen, neben dem parallelen Vorkommen beider Schiffstypen, die Tatsache, daß sie ihr jeweils höchstes Verkehrsaufkommen zu Beginn des Untersuchungszeitraums erlebten. Auch kann die Abnahme des Hafenverkehrs in keinem der drei Orte auf einen ausschließlichen Verkehr der alten Schiffstypen zurückgeführt werden.

Der Verkehr des kleinen Untereider-Hafenortes *Pahlhude* wurde zu einem bedeutenden Teil von kleineren Transportschiffen vermittelt, die im Tönninger Hafen ausgeladene englische Kohle nach Pahlhude beförderten, wo sich eine Kokerei befand. Ein Bahnanschluß im Hafen existierte zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch nicht.<sup>613</sup>

Bereits bei einer ersten Betrachtung zeigt sich die dominierende Rolle, die die Segler lange Zeit im Verkehrsgeschehen Pahlhudes spielten. Nach einem ungefähren Gleichstand 1864 entwickelte sich bis 1874 das Verkehrsaufkommen für Eingänge und Ausgänge unterschiedlich. Während bei den eingegangenen Schiffen eine Steigerung um knapp 2000 RT auf etwa 10 900 RT zu beobachten war, zeigten die Zahlen für die Abgänge eine Verringerung von 9000 auf 7200 RT. Dampfschiffe hatten 1874 noch keinen Anteil am Verkehr im Pahlhuder Hafen. Bereits 1879 jedoch weist die amtliche Statistik für Ein- wie Ausgänge 900 RT an Dampfer-tonnage aus, und weitere fünf Jahre später trugen die Dampfschiffe knapp die Hälfte (5200 RT) zum Gesamt-Verkehrsaufkommen bei, das in beiden Rubriken bei etwa 11 000 RT lag. Zwei Beobachtungen fallen für das Vergleichsjahr 1884 ins Auge. Zum einen wird der Hafenverkehr zu ungefähr gleichen Teilen von Seglern und Dampfern getragen, zum anderen hat sich der Niveauunterschied zwischen Ankünften und Abgängen, der noch für 1874 und 1879 festzustellen war, 1884 beinahe ausgeglichen. Der Anstieg des Seglerverkehrs findet seine Erklärung möglicherweise darin, daß 1884 der preußische Staat die Pahlhuder Kokerei an die Kohlenhandelsfirma und Reederei Zerssen verpachtet hatte, die mit Seglern aus England importierte Kohle aus Tönning holte. Sie investierte in den Ausbau des Hafens, so daß Pahlhude nun über moderne Lösch- und Ladeeinrichtungen verfügte.<sup>614</sup> Allein 12 000 Tonnen Kohle im Jahr wurden von den Seglern der Firma Zerssen für den Bedarf der in Pahlhude ansässigen Portland-Cementfabrik

---

<sup>613</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41/42.

herantransportiert. Dies erklärt möglicherweise die mit Ausnahme des Jahres 1889 recht konstanten Werte der Segler bis 1894. In den folgenden Jahren machte sich dann aber auch für Pahlhude die Verlagerung der Verkehrsströme, die der neue Kanal nach sich zog, bemerkbar. Der Bedeutungsverlust Tönning, das sich nun in einer ausgeprägten Randlage zum Verkehrsgeschehen befand, bewirkte eine Abnahme der Transporte auch zwischen Tönning und Pahlhude. Beispielhaft läßt sich dies an der Entwicklung der Kohlentransporte der Firma Zerssen über Tönning nach Pahlhude verfolgen. Zerssen war ebenfalls von der plötzlichen Reduzierung des Tönninger Umschlags betroffen. Nachdem darüber hinaus der Preiskampf mit einer Husumer Konkurrenzfirma ab 1897 zu bedeutenden Einbußen geführt und zudem 1900 ein Syndikat die Portland-Cementfabrik aufgekauft hatte, schloß Zerssen 1907 seine Tönninger Niederlassung, was das Ende der Tönninger Kohlentransporte nach Pahlhude bedeutete.<sup>615</sup> Ihren Niederschlag findet diese Entwicklung in den Zahlen für die Jahre 1904 und 1909.

Der Dampferverkehr konnte in Pahlhude ebenfalls keine große Bedeutung erlangen. Für Eingänge wie Ausgänge wurden im Vergleichsjahr 1894 nur noch 17 RT verzeichnet. Fünf Jahre später waren die Werte zwar wieder auf 1400 beziehungsweise 1300 RT angestiegen, allerdings erwies sich diese Zunahme als nicht besonders nachhaltig. So wurden 1909 nur noch 75 RT für die angekommenen wie für die abgegangenen Schiffe registriert. 1913, nachdem inzwischen auch der Pahlhuder Hafen an das Bahnnetz angeschlossen worden war,<sup>616</sup> zeigte sich zwar eine leichte Erholung im Verkehr beider Schiffstypen, an die Zahlen zu Beginn des Untersuchungszeitraums konnte aber nicht auch nur annähernd angeknüpft werden.

1919 war nicht einmal vom Verkehrsaufkommen des Jahres 1913, das immerhin noch bei etwa 3000 RT in beiden Rubriken gelegen hatte, viel geblieben. Der Verkehr von Dampf- und Motorschiffen im Pahlhuder Hafen hatte ganz aufgehört und erlebte auch in der folgenden Zeit keinen Neuanfang mehr. Auch der geringe Seglerverkehr, dessen höchster Nachkriegswert 1934 mit 500 RT bei den angekommenen Schiffen erreicht war, ließ auf ein Ende des Hafenbetriebs in Pahlhude schließen.

Anders als in Pahlhude schien in *Friedrichstadt* der Übergang zum Dampferverkehr nur zögerlich zu erfolgen, zeigte sich dann aber von größerer Nachhaltigkeit. Bis zum Ausbruch

---

<sup>614</sup> Schröder, S.169; Detlefsen, Häfen, S.131.

<sup>615</sup> Schröder, S.172-174 und S.182/183.

<sup>616</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.42.

des Krieges sah es so aus, als könnte man vom Verkehr der neuen Schiffstypen profitieren. Nach dem Ersten Weltkrieg allerdings ging die Schiffsfrequenz rapide zurück.

Das Verkehrsgeschehen in Friedrichstadt wurde hauptsächlich durch die Kleinschiffahrt auf der Eider und die Küstenschiffahrt bestimmt, die die Verbindung zu anderen am Eiderkanal gelegenen Hafenorten sowie zur Ostsee herstellte. Kleine Frachtsegler transportierten Holz, Brennstoffe, Baumaterial sowie Rohstoffe für die Herstellung von Düngemitteln, die ihrerseits ein Ausfuhrgut Friedrichstadts darstellten. Hauptsächlich wurde im Friedrichstädter Hafen allerdings Getreide gelöscht, das von der bis 1935 betriebenen „Kölln's Weizenmühle“ weiterverarbeitet wurde.<sup>617</sup> Die Tatsache, daß die Ankünfte die Ausgänge stets übertrafen, deutet darauf hin, daß der Abtransport der Mühlenprodukte auf anderem als dem Seeweg erfolgte. Wie in zahlreichen anderen schleswig-holsteinischen Hafenorten, so hatte man auch in Friedrichstadt mit schwierigen Fahrwasserverhältnissen zu kämpfen. Der Hafen wies eine Wassertiefe von nur drei bis dreieinhalb Metern auf. Schiffe mit größerem Tiefgang konnten daher nur bei auflaufendem Wasser hineingelangen.<sup>618</sup> Auch verfügten zu Beginn des Untersuchungszeitraums weder der Hafen noch überhaupt die Stadt über einen Anschluß an das Bahnnetz.<sup>619</sup>

Von 1864 bis 1874 nahm das Verkehrsvolumen Friedrichstadts von etwa 6100 RT bei den eingegangenen und von 5500 RT bei den abgegangenen Schiffen auf unter 3000 beziehungsweise nicht einmal mehr 2000 RT ab. Dampfschiffe spielten im Verkehrsgeschehen noch keine Rolle. 1879 hatte sich dies geändert: für Ankünfte wie Abgänge wurden knapp 400 RT Dampfer tonnage verzeichnet. Auch der Seglerverkehr hatte eine Steigerung auf 4800 RT bei den Eingängen und 3500 RT bei den Ausgängen erfahren. Die Zunahme des Verkehrs beider Schiffstypen setzte sich in den folgenden Jahren fort, so daß die Zahlen für 1889 einen Dampferverkehr von etwa 2700 RT in beiden Rubriken ausweisen; der Seglerverkehr erreichte Werte von 5200 und 3700 RT. Auffallend ist der verhältnismäßig stärkere Anstieg des Dampferverkehrs gegenüber dem seit Ende der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts nur um wenige hundert RT gestiegenen Verkehr der Segelschiffe. Auch die im Zuge der Bahnbauarbeiten für die Linie Heide-Husum-Tondern-Ripen erbaute und 1887 fertiggestellte Eisenbahnbrücke über die Eider schien die Schiffahrt nicht zu beeinträchtigen. Allerdings war man seitens der Regierung den von den Handelskammern Kiel und Flensburg vorgetragene Forderungen aus Schiffahrtskreisen entgegengekommen.

---

<sup>617</sup> Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, S.16; Clausen, S.15/16. Zur Bedeutung des Getreide- und Holzhandels: Detlefsen, Häfen, S.304.

<sup>618</sup> s. beispielsweise Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1910, S.5, oder für 1911, S.4/5. Dieckmann, S.9.

<sup>619</sup> Clausen, S.15/16; Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41.

Bis auf die Passagezeiten der Züge wurde die Brücke stets geöffnet gehalten. Die beiden Durchfahrtsöffnungen in der Mitte des Fahrwassers waren jeweils 20 Meter weit, zu beiden Seiten der Brückenöffnungen erlaubten Festmachebojen ein Ankern der Schiffe, und auch eine den Bedürfnissen entsprechende Beleuchtung war vorhanden. Zu beiden Seiten der Brückenöffnung waren Leitwerke angebracht. Die Hauptforderungen der Handelskammern war jedoch gewesen, daß ein ständig unter Dampf zu haltender Schleppdampfer an der Brückendurchfahrt zum Durchschleppen der zahlreichen passierenden Segelschiffe zur Verfügung stehen müsse. Wie berechtigt diese Forderung war, zeigte sich 1891, nachdem der Betreiber der Bahnlinie den Dampfer aus Kostengründen abgezogen hatte: wiederholte Kollisionen führten dazu, daß das Vorhandensein eines Schleppdampfers schließlich von der Regierung angeordnet wurde.<sup>620</sup>

1894, nur fünf Jahre später, hatte sich das Bild gewandelt: der Verkehr der Dampfschiffe war in beiden Rubriken auf Werte unter 1000 RT gefallen,<sup>621</sup> wohingegen die Segler ihre höchsten Verkehrszahlen während des gesamten Untersuchungszeitraums erreichten. Auch 1899 bestimmten sie noch klar das Verkehrsgeschehen. Erst 1904 war zumindest bei den Abgängen ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen den Schiffstypen erreicht, die Dampfer hatten mit den Seglern fast gleichgezogen. Dieser Rückgang des Hafenverkehrs gegenüber 1894, der für die Vergleichsjahre 1899 bis 1904 festzustellen ist, läßt sich möglicherweise auf die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals zurückführen, da der Eiderkanal, an dessen Ausgang Friedrichstadt lag, nun für die Schifffahrt erheblich an Bedeutung verloren hatte.<sup>622</sup> Einige kleinere Verbesserungen am Friedrichstädter Hafen in den Jahren 1904 und 1905 könnten zur Steigerung des Verkehrs bis 1909 beigetragen haben; allerdings wurde aus Friedrichstädter Schifffahrtskreisen geklagt, daß staatlicherseits zuwenig in den Ausbau der Ladeplätze für größere Schiffe, die man nach Friedrichstadt zu ziehen wünschte, getan werde.<sup>623</sup> 1913, am Vorabend des Ersten Weltkriegs, war die Abnahme aber mehr als aufgeholt; der bisherige Höchststand des Jahres 1894 wurde übertroffen, was im wesentlichen auf einen erheblich gestiegenen Dampferverkehr zurückzuführen ist; während der Seglerverkehr mit 4400 und 2900 RT gegenüber 1899, 1904 und 1909 wenig veränderte Werte aufwies, konnte für den Verkehr der Dampfschiffe eine Zunahme bis auf etwa 10 000 RT registriert werden. Insgesamt ist, vergleicht man den Stand von 1913 mit dem von 1864, sowohl für die Eingänge

---

<sup>620</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1885, S.31-34; für 1886, S.25; für 1887, S.40; Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1885, S.10; für 1886, S.9; für 1887, S.15; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1891, S.16.

<sup>621</sup> Siehe auch die Klage in den Jahresberichten der Gewerbekammer für 1890, S.209.

<sup>622</sup> Clausen, S.31; Kraft/Staeglich, S.287.

<sup>623</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1904, S.8, und für 1905, S.13.

als auch für die Ausgänge eine Verdoppelung des Verkehrsvolumens festzustellen; ins Auge fällt dabei, daß die Eingänge der Segler deren Ausgänge durchweg übertreffen, bei den Dampfschiffen hingegen das Verhältnis zwischen angekommenen und abgegangenen Schiffen relativ ausgewogen ist. Die 1913 erreichte Höhe des Verkehrsaufkommens entspricht in etwa der Größenordnung des Heiligenhafener Verkehrs zu dieser Zeit, wenn auch dessen Höhe nicht ganz erreicht wurde.

Vom kriegsbedingten Rückgang der Schiffsbewegungen, der auch in der Entwicklung Friedrichstadts sichtbar wurde, erholte sich der Hafenverkehr der Stadt bis zum Ende des Untersuchungszeitraums nicht mehr. Erst in den dreißiger Jahren konnte ein leichtes Wiederansteigen des Verkehrsaufkommens beobachtet werden, das noch 1934 allein von den Segelschiffen getragen wurde. Die Werte von knapp 2600 RT bei den Eingängen und etwa 1300 RT bei den Ausgängen reichten aber bei weitem nicht an das Vorkriegsniveau heran. Auch 1939 hatte sich die Situation nicht wesentlich verbessert. Neben einer Zunahme des Seglerverkehrs um circa 150 RT bei den angekommenen und 400 RT bei den abgegangenen Schiffen wurden zwar in diesem Vergleichsjahr in beiden Rubriken ungefähr 900 RT an Dampfer- und Motorschiffstonnage verzeichnet; das Gesamt-Verkehrsaufkommen von 3600 beziehungsweise 2600 RT war aber zu gering, um von einem Wiederaufstieg des Friedrichstädter Hafens zu sprechen. Auch die Struktur des Hafenverkehrs ließ wenig Hoffnung auf eine zukünftige günstige Entwicklung.<sup>624</sup> Der bescheidene Wiederanstieg der letzten beiden Vergleichsjahre des Untersuchungszeitraums läßt sich möglicherweise auf eine wiederauflebende Kleinschiffahrt zurückführen, die maßgeblich durch die Fördermaßnahmen der nationalsozialistischen Regierung Auftrieb erhielt.

Wesentlich kontinuierlicher verlief die Entwicklung in *Glückstadt*, wo das höchste Verkehrsvolumen 1864 verzeichnet werden konnte. Auffällig ist, daß der Hafenverkehr etwa seit Mitte der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts von Segel- und Dampfschiffen zu fast gleichen Teilen getragen wurde. Darüber hinaus läßt sich in beiden Rubriken eine deutliche Diskrepanz zwischen Ankünften und Abgängen feststellen, die den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch zu beobachten ist.

In Glückstadt, das als einer der wenigen kleineren Seehäfen mit dem Anschluß seines Hafens an das Bahnnetz bereits in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts über eine bessere Verkehrsanbindung als einige der größeren Häfen verfügte,<sup>625</sup> wurden hauptsächlich Kohlen, Baumaterialien, Getreide, aber auch Kolonialwaren umgeschlagen. Ein weiteres wichtiges Einfuhrgut war von 1900 bis 1925 Quebrachoholz für den Bedarf der während dieser Jahre in

---

<sup>624</sup> Detlefsen, Häfen, S.305.

Glückstadt ansässigen Gerbstoff-Werke, die aus dem Holz ein Produkt zum Gerben von Leder herstellten.<sup>626</sup> Die meiste Zeit übertraf der Wareneingang den Warenversand um ein Vielfaches.<sup>627</sup> Es wurden Verkehrsverbindungen nach England, Schottland, Norwegen, Schweden, zu den deutschen Ostseehäfen und nach Hamburg unterhalten. Eine regelmäßige Dampferverbindung bestand lediglich nach Wischhafen am gegenüberliegenden Elbufer.<sup>628</sup> Seit Gründung der Glückstädter Fischerei-Aktiengesellschaft 1893 spielte die Fischfahrt für Glückstadt eine bedeutende Rolle.<sup>629</sup>

Innerhalb der ersten zehn Jahre des Untersuchungszeitraums reduzierte sich der Raumgehalt der eingegangenen Schiffe von 35 000 um mehr als die Hälfte auf etwa 17 300 RT, wovon gut 14 000 RT auf Dampfschiffe entfielen. Ein ähnliches Bild boten die Ausgänge, die von 36 000 RT 1864 auf nur noch etwa 15 000 RT 1874 zurückgegangen waren; hier betrug der Anteil der Dampfschiffe knapp 13 000 RT. Zwischen 1869 und 1874 erhielt der Glückstädter Hafen eine Schleuse zwischen Innen- und Außenhafen, um die Gefahr von Überschwemmungen bei Sturmfluten zu verringern. Inwieweit diese Arbeiten auf die Entwicklung des Hafenverkehrs Einfluß nahmen, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen.<sup>630</sup> Die bis 1874 zu beobachtende Entwicklung - Abnahme des Seglerverkehrs bei gleichzeitig leichter steigendem Dampferverkehr - schien sich aber zunächst nicht fortzusetzen. Die Zahlen von 1879 wiesen einen wieder angestiegenen Seglerverkehr aus, wohingegen der Dampferverkehr vorübergehend zum Erliegen gekommen zu sein schien. Auch 1884 hatte der Verkehr von Dampfschiffen sich in Glückstadt noch nicht wieder gesteigert. Während die Werte für den Seglerverkehr kaum von den 1874 verzeichneten Zahlen abwichen, erreichte der Dampferanteil bei Ankünften und Abgängen nicht einmal die Hälfte des Standes von 1874. Für die folgenden Jahre war eine Zunahme des Verkehrs beider Schiffstypen zu beobachten, die allerdings nicht kontinuierlich verlief; so wurden bei den Ankünften 1899 geringere Werte verzeichnet als fünf Jahre zuvor. Auffällig ist dabei das recht ungleiche Verhältnis zwischen Eingängen und Ausgängen, das den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch bestehen blieb. Nach einem vorübergehenden Rückgang, der sich aus den Angaben für 1904 ablesen läßt, wurden 1913 für den Verkehr der Segelschiffe im Glückstädter Hafen mit fast 18 000 RT bei den Ankünften und etwa 10 000 RT bei den Abgängen die höchsten

---

<sup>625</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.41 und 78.

<sup>626</sup> Alt-Glückstadt in Bildern, hg.v. Gerhard Köhn und Walter Wilkes, Glückstadt 1979, S.214.

<sup>627</sup> Siehe beispielsweise Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1903, S.7; ähnlich.: die Angaben in den Jahresberichten bis 1913 einschließlich.; Der Seeschiffsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen, S.2-6, 13, 15 und S.20-33.

<sup>628</sup> Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, S.20.

<sup>629</sup> Alt-Glückstadt in Bildern 2, hg.v. Gerhard Köhn, Reimer Möller und Walter Wilkes, Glückstadt 1984, S.43 sowie S.59.

Werte seit 1864 registriert. Uneinheitlich verlief die Entwicklung von Eingängen und Ausgängen bei den Dampfschiffen. Mit gut 18 000 RT bei den angekommenen Schiffen wurde der Wert von 1909, immerhin 23000 RT, klar unterschritten. Dagegen war hinsichtlich der abgegangenen Schiffe gegenüber 1909 ein Anstieg um 2500 auf 11 100 RT festzustellen. Allerdings wurde der höchste während des Untersuchungszeitraums registrierte Stand (12 800 RT im Vergleichsjahr 1874) nicht mehr erreicht.

Wie in den meisten anderen Hafenorten, so führte auch in Glückstadt der Erste Weltkrieg zu einem Einbruch des Hafenverkehrs. Durch Hafenausbauarbeiten, die im Rahmen eines 1933 beschlossenen Arbeitsbeschaffungsprogramms finanziert wurden, versuchte man, dem Niedergang entgegenzuwirken. Vorgesehen war, die Ufereinfassung im Binnenhafen zu ergänzen und das Ufer am Schlickbecken des Außenhafens zu sichern. 1934 erweiterte man diese Planungen um den Beschluß, den südlichen Hafendamm durch eine eiserne Spundwand zu befestigen, 1936 wurde mit den Arbeiten begonnen. Zwei weitere Jahre später erneuerte man das Hafenbollwerk sowie die Lösch- und Ladebrücke im Binnenhafen. Ab 1939 stand darüber hinaus ein Lastenaufzug zur Verfügung, der die Verladung von Kraftfahrzeugen vereinfachte.<sup>631</sup> Der Erfolg dieser Maßnahmen war begrenzt. Trotz einer allmählichen Erholung, die sich ab 1934 aus den Zahlen ablesen läßt, wurde das Verkehrsvolumen der Jahre vor dem Krieg nicht mehr erreicht. Auch die Struktur des Verkehrs deutete nicht auf eine günstige künftige Entwicklung hin. Während der Seglerverkehr hinsichtlich der Ankünfte 1934 und 1939 mit 14 500 und 18 200 RT die Werte der Vorkriegsjahre sogar übertraf und nur bei den Abgängen mit 3800 beziehungsweise 6800 unter dem Stand von 1909 und 1913 lag, blieb der Dampfer- und Motorschiffsverkehr mit 8500 und 2900 RT bei den angekommenen und 4200 und 6000 RT bei den abgegangenen Schiffen deutlich hinter seinem Vorkriegsstand zurück.

Zusammenfassend soll auf die Faktoren eingegangen werden, die die Entwicklung der drei hier untersuchten Hafenorte Friedrichstadt, Pahlhude und Glückstadt beeinflussten. Für die am Eiderkanal gelegenen Häfen Friedrichstadt und Pahlhude machten sich die Auswirkungen des Nord-Ostsee-Kanals, der den Eiderkanal in seiner Bedeutung ablöste, negativ bemerkbar. Einschneidender als die Verlagerung der Verkehrsströme, von der jedenfalls die lokal bedeutende Kleinschiffahrt nicht wesentlich getroffen wurde, war, daß das ohnehin bereits übermächtige Hamburg als Hauptnutznieser des neuen Kanals immer größere Teile des

---

<sup>630</sup> Alt-Glückstadt in Bildern 2, S.42/43 und S.116.

<sup>631</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37170, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Glückstadt.



Verkehrs überhaupt an sich zog. Langfristig, begünstigt auch durch die Verbesserung des Bahnnetzes, führte dieser Konzentrationsprozeß zu einem Bedeutungsverlust der regionalen Hafenplätze, der alle drei in dieser Gruppe untersuchten Häfen betraf. Auch Glückstadt als der bedeutendste unter ihnen blieb von diesem Prozeß nicht verschont.

Wie schon für andere in dieser Arbeit untersuchte Hafenorte, so trifft auch für Friedrichstadt, Pahlhude und Glückstadt die Aussage zu, daß ein Hafenort, der nicht ausschließlich von Segelschiffen angelaufen wurde, länger am Verkehrsgeschehen maßgeblich teilhaben konnte. Innerhalb dieser Gruppe läßt sich dies am Beispiel Friedrichstadts beobachten, wo bis zum Ersten Weltkrieg der Dampferverkehr das Bild bestimmte und der Hafenverkehr ein Niveau erreichte, das den Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraums weit übertraf. In eingeschränkterem Maße gilt diese Aussage auch für Glückstadt, wo man zwar eine Einbuße des Verkehrs hatte hinnehmen müssen, die Beteiligung der Dampfschiffahrt bis 1913 aber immerhin einen Teil des vor allem bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts erheblich reduzierten Seglerverkehrs ausgleichen konnte. In Pahlhude hingegen, wo die Dampfschiffahrt lediglich kurzzeitig Fuß fassen konnte, war der Hafenverkehr bereits vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs auf etwa ein Drittel des Verkehrs von 1864 gesunken.

Alle drei Hafenorte wurden, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, vom kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs getroffen. Für Friedrichstadt und auch für Glückstadt ließ sich gegen Ende des Untersuchungszeitraums zwar wieder eine Hebung des Hafenverkehrs feststellen. Es kann vermutet werden, daß dieser Anstieg mit dem Programm der nationalsozialistischen Regierung zur Förderung der deutschen Kleinschiffahrt zusammenhängt; darauf deutet beispielsweise die Tatsache hin, daß der Hafenausbau Glückstadts in den dreißiger Jahren durch ein Arbeitsbeschaffungsprogramm finanziert wurde und die benötigten Arbeitskräfte vom Arbeitsamt Elmshorn zur Verfügung gestellt wurden.<sup>632</sup> Sowohl Glückstadt als auch vor allem Friedrichstadt und Pahlhude waren aber auf Dauer zu klein und auch aufgrund der Struktur ihres Hafenverkehrs und ihrer Infrastruktur immer weniger in der Lage, zu den großen Häfen in Konkurrenz zu treten.

### **III.2.2 Fazit**

Betrachtet man die Ergebnisse aus der Untersuchung der einzelnen Hafenorte, fällt zunächst auf, daß sich die eingangs geäußerte Vermutung bestätigt, die meisten Hafenorte würden ein gestiegenes Verkehrsaufkommen vorzuweisen haben. Für etwa zwei Drittel der in dieser

---

<sup>632</sup>Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 37170, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Glückstadt.

Arbeit untersuchten Hafenerorte konnte eine Zunahme der Eingänge und Ausgänge registriert werden, die in der überwiegenden Zahl der Fälle von Seglern und Dampfschiffen, nach dem Ersten Weltkrieg auch von Motorschiffen getragen wurde, in einigen Fällen aber auch ausschließlich auf den vermehrten Verkehr von Dampf- und Motorschiffen zurückging. In nur einem Fall stieg der von den Seglern bestimmte Hafenverkehr auf Werte an, die den Stand vom Beginn des Untersuchungszeitraums deutlich übertrafen. Für acht der in dieser Arbeit untersuchten Hafenerorte mußte ein Rückgang des Verkehrs hingenommen werden. Ins Auge fällt hier, daß in sieben dieser acht Orte der Hafenverkehr ausschließlich, hauptsächlich oder doch zumindest zu einem erheblichen Teil von Segelschiffen getragen wurde. Überhaupt spielten Segler für das Verkehrsgeschehen einzelner Hafenerorte nach wie vor eine wichtige Rolle, teilweise gewannen sie sogar in der letzten Phase des Untersuchungszeitraums, in der Zwischenkriegszeit, erneut an Bedeutung. Am Beispiel Tönning's läßt sich darüber hinaus ablesen, daß auch ein frühzeitig von der Dampfschiffahrt bestimmter Hafenverkehr kein Garant für eine weitere günstige Entwicklung war, wenn lokale Faktoren ins Gewicht fielen. Festzuhalten bleibt aber, daß, wie schon für die Bestandsentwicklung, so auch für die Entwicklung des Verkehrs der Vormarsch der Dampfschiffahrt die Verhältnisse und die Strukturen grundlegend veränderte.

Wie schon für den Schiffsbestand, so wurde auch im Bereich des Schiffsverkehrs eine hohe Bereitschaft zur Flexibilität immer wichtiger. Die veränderten Verhältnisse machten beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur notwendig, wollte man konkurrenzfähig bleiben.<sup>633</sup> Anders als bei der Entwicklung der Handelsflotten, die von den Reedereien, hinter denen Privatpersonen standen, vorangetrieben wurden, oblagen Hafenausbau und Verbesserung der Infrastruktur der öffentlichen Hand. Vielerorts gingen die Auffassungen der Vertreter der örtlichen Schiffahrt und der zuständigen Behörden beispielsweise hinsichtlich der Notwendigkeit und des Umfangs von Hafenverbesserungsarbeiten weit auseinander. Eine Anpassung an die neuen Verhältnisse verzögerte sich.<sup>634</sup> Appelle und Beschwerden an die Adresse der preußischen Verwaltung, die sich in zahlreichen Berichten der Handelskammern und der Gewerbekammer finden,<sup>635</sup> belegen diese oft unterschiedliche Beurteilung der Lage. Eine weitere Parallele zur Entwicklung des Schiffsbestands wird deutlich. Auch im Bereich des Verkehrs mußten die schleswig-holsteinischen Hafenerorte gegen die Konkurrenz Hamburgs ankämpfen. Die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals brachte der Hansestadt vor

---

<sup>633</sup> Alfred Rühl, Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel, Berlin 1920, (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe Heft 3), S.8.

<sup>634</sup> Schütt, Überblick, S.39.

<sup>635</sup> Beispielhaft im Jahresbericht der Gewerbekammer für 1887, S.157.

allem im Bereich der Großschifffahrt einen weiteren Vorteil gegenüber den größten Ostseehäfen Schleswig-Holsteins, Flensburg und Kiel, sowie - ab 1937 - Lübeck.<sup>636</sup> Hinsichtlich der Klein- und Küstenschifffahrt allerdings konnten diese, wie auch zahlreiche kleinere und mittelgroße Häfen Schleswig-Holsteins, ihre Stellung zum größten Teil behaupten und noch ausbauen.<sup>637</sup> Hierin liegt der wesentliche Unterschied zur Entwicklung des Schiffsbestands: während der Großteil der Handelsflotten im Verlauf des Untersuchungszeitraums Einbußen erfuhr, teilweise sogar bis zur Bedeutungslosigkeit abnahm, konnte aufgrund der allgemein gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen für die meisten der schleswig-holsteinischen Hafenorte ein Anstieg des Hafenverkehrs verzeichnet werden.

Auch die Zäsur in der Verkehrsentwicklung, die auf den Ersten Weltkrieg und seine Auswirkungen zurückgeht, ändert wenig an diesem grundsätzlichen Befund. In der überwiegenden Mehrzahl der hier untersuchten Hafenorte war nach dem Krieg ein schneller Wiederanstieg des Verkehrsaufkommens zu beobachten, wenn auch nicht überall die Vorkriegswerte erreicht oder, wie im Falle Wyks, noch übertroffen wurden. So konnte man beispielsweise in Heiligenhafen lediglich vorübergehend an die Werte der Jahre 1909 und 1913 anknüpfen (die übrigens ihrerseits gegenüber der Blütezeit des Heiligenhafener Verkehrs stark reduziert waren). In Neumühlen hatte ein selbständiger Hafenverkehr nach 1919 praktisch aufgehört. Aufgrund der Gebietsabtretungen von 1920 können Aussagen über die Nachkriegsentwicklung Sonderburgs, Apenrades und Haderslebens nicht getroffen werden; aus den Zahlen für 1919 geht aber hervor, daß auch der Hafenverkehr dieser drei Orte nach dem Krieg wesentlich reduziert erschien. In den Hafenorten, deren Verkehrsaufkommen sich bereits bis zum Ersten Weltkrieg ungünstig entwickelt hatte, konnte für die Zwischenkriegszeit in drei Fällen eine Erholung registriert werden, ohne daß allerdings der Vorkriegsstand wieder erreicht wurde. In fünf weiteren Hafenorten war der Verkehr bereits auf ein Niveau abgesunken, in dem der kriegsbedingte Einbruch des Schiffsverkehrs nicht einmal mehr sonderlich zum Tragen kam.

### **III.2.3 Vergleich mit Lübeck**

Wie schon bei der Analyse der Bestandsentwicklung, so soll auch für den Bereich Verkehr der Vergleich mit *Lübeck* (Abb. XXVI.3-5) gezogen werden. Eher als Hamburg in seiner

---

<sup>636</sup> Ziegenbein, S.13-16; das Anwachsen des Verkehrs im Hamburger Hafen dokumentieren auch die Karten 36 b-d im Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.53.

<sup>637</sup> Detlefsen, Die Flensburger Schifffahrt, S.9; ders., Vom Raddampfer zum Kühlschiff, S.25/26; Meyer, Segelschiffsbau und Segelschifffahrt, S.52.

Rolle als Hafenzentrum kann Lübeck mit den schleswig-holsteinischen Hafenorten verglichen werden, wenn auch sein Verkehrsvolumen mit Eingängen und Ausgängen von über einer Million RT im Jahr 1913 fast das Doppelte des Verkehrs selbst der zu diesem Zeitpunkt größten schleswig-holsteinischen Häfen Altona und Kiel ausmachte. Hauptsächlich wurde der Lübecker Hafen, der als einer der wichtigsten Häfen an der deutschen Ostseeküste bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraums an das Bahnnetz angeschlossen war,<sup>638</sup> von dänischen, deutschen, russischen und finnischen sowie Schiffen aus anderen Ostsee-Anrainerstaaten angelaufen. In diese Länder unterhielt man auch regelmäßige Dampferverbindungen.<sup>639</sup> Eingeführt wurden in Lübeck im Verlauf des Untersuchungszeitraums vor allem Steinkohle, Holz und Getreide, vor dem Ersten Weltkrieg gewannen zudem Erzimporte an Bedeutung. Bei den Ausfuhren dominierten bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts Eisen und Eisenwaren, später Düngemittel und chemische Produkte, daneben Steinkohlen und Manufakturwaren. Die Einfuhren Lübecks übertrafen dabei die Ausfuhren wesentlich, zeitweise um mehr als die Hälfte. Insgesamt, so schreibt Thomas in seinem Aufsatz über Güterumschlag und Verkehrsaufkommen in schleswig-holsteinischen Seehäfen, weise der Lübecker Hafen für die untersuchte Zeit eine ausgeglichene und qualifiziertere Warenpalette als beispielsweise der Kieler Hafen auf, da Rohstoffe importiert und die verarbeiteten Halb- und Fertigwaren exportiert wurden, woraus sich die Nähe zum Hamburger Hafen ablesen lasse.<sup>640</sup>

Lübeck gehörte zu den Häfen, für deren Verkehr, abgesehen von einem kriegsbedingten Einbruch, den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch Zugewinne verzeichnet werden konnte. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs sind drei Entwicklungsschübe zu beobachten: die erste auffällige Zunahme fand zwischen 1879 und 1884 statt, ein weiterer sprunghafter Anstieg läßt sich für die Zeit zwischen 1904 und 1909 feststellen. Die letzte Stufe schließlich ergibt sich aus dem Vergleich der Zahlen für die Jahre 1909 und 1913. Bereits frühzeitig dominierten Dampfschiffe das Verkehrsgeschehen. So hatte der Dampferverkehr den Seglerverkehr bereits 1873 an Bedeutung überholt.<sup>641</sup> Lediglich für das Vergleichsjahr 1899 ist ein vorübergehender Rückgang in der sonst kontinuierlich ansteigenden Kurve des Dampferverkehrs zu erkennen. Mit einiger Wahrscheinlichkeit ist

---

<sup>638</sup>Lange, S.352; Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S. 41 und 78.

<sup>639</sup>Über die regelmäßig unterhaltenen Dampfschiffsverbindungen s. Berichte der Handelskammer zu Lübeck über die Jahre 1865 bis 1938.

<sup>640</sup>Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.123/124; der Seeschiffahrtsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen, S. 2-18 und 20-37.

<sup>641</sup>Zum Verhältnis des Dampfschiffs- und Segelschiffsverkehrs: Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1894, S.62: „Der Dampfschiffsverkehr hat den Segelschiffsverkehr dem Raumgehalt nach schon im Jahr 1873 überholt.“.

diese Abnahme auf den neuen Nord-Ostsee-Kanal zurückzuführen, über den nun ein bedeutender Teil vor allem des Hamburger Ostseehandels abgewickelt wurde. Um zu verhindern, daß Lübeck - ähnlich wie beispielsweise Tönning - in eine Randlage geriet, investierte man in den Bau des Elbe-Trave-Kanals, der nach vierjähriger Bauzeit 1900 dem Verkehr übergeben wurde.<sup>642</sup> Offensichtlich zeigte diese Maßnahme den gewünschten Erfolg, denn für die folgenden Jahre war wieder ein deutlicher Anstieg zu beobachten, der 1909 und 1913 noch an Dynamik gewann. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs wurden für die angekommenen Schiffe über 920 000 RT angegeben, für die abgegangenen sogar fast 930 000 RT, womit beispielsweise der doppelte Umfang des Kieler Hafenverkehrs dieses Vergleichsjahres erreicht wurde.

Wie in den meisten schleswig-holsteinischen Hafenorten, so ist auch für Lübeck 1919 ein Einbruch des Verkehrsaufkommens festzustellen. Zunächst allerdings profitierte Lübeck vom Krieg: da die Nordseeblockade den Schiffsverkehr in den beiden großen Häfen Hamburg und Bremen stark beeinträchtigte, wurde nun der bisherige Nordseehandel über Lübeck umgeleitet. Infolgedessen erreichte 1915 der Hafenumschlag in Lübeck seine höchsten Werte während des hier untersuchten Zeitraums.<sup>643</sup> Nach Aufhebung der Blockade machten sich allerdings auch in Lübeck die Auswirkungen des Krieges bemerkbar. Eine Wiederbelebung war jedoch bereits 1924 zu bemerken.<sup>644</sup> Erst 1929 wurden jedoch die Vorkriegswerte annähernd wieder erreicht. Im Unterschied zu 1913 hatte sich allerdings der Anteil der Segelschiffe am Hafenverkehr deutlich reduziert. Nach einem Rückgang der Werte, der für das Vergleichsjahr 1934 auffällt und in dem sich die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise der frühen dreißiger Jahre erkennen lassen,<sup>645</sup> wurde 1939 mit 1 143 200 RT bei den Eingängen und 1 145 100 RT bei den Ausgängen ein Niveau erreicht, das den Hafenverkehr des Jahres 1913 noch einmal um etwa 10% oder 100 000 RT übertraf. Bereits 1936 hatte sich die günstige Entwicklung in einem Hafenumschlag von 2,3 Millionen Tonnen gezeigt; zwei Drittel des gesamten seewärtigen Güterverkehrs der Häfen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste entfielen auf Lübeck.<sup>646</sup> Was allein das Verkehrsaufkommen angeht, ist allerdings anzumerken, daß sich mittlerweile der Rückstand Kiels auf Lübeck erheblich

---

<sup>642</sup>Zu den Hoffnungen, die man in den neuen Kanal setzte, siehe Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1899, S.75; Pollex, S.81; Thomas, S.124; Lüdicke, S.87.

<sup>643</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.124.

<sup>644</sup> Über die 1924 eingerichtete Freihandelszone und weitere Hafenverbesserungen: Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1924, S.13.

<sup>645</sup> Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen, S.124. Siehe auch Bericht der Handelskammer zu Lübeck: während 1927 bereits wieder 85% des Vorkriegswertes erreicht waren (Bericht über das Jahr 1927, S.31), betrug das Verkehrsaufkommen des Jahres 1935 nur noch 67% des Vorkriegsstands gesunken (Bericht über das Jahr 1935, S.14).

verringert, Kiel mit einem Verkehrsvolumen von etwa einer Million RT mit Lübeck fast gleichgezogen hatte.

### III.2.4 Vergleich mit Hamburg und Bremen

Wie die Entwicklung des Schiffsbestands, so soll auch die Verkehrsentwicklung der in dieser Arbeit untersuchten schleswig-holsteinischen Hafenorte in Beziehung zur Entwicklung *Bremens* (Abb. XXVIII.3-5) und *Hamburgs* (Abb. XXVII.3-5) gesetzt werden. In beiden Städten wurde das Geschehen im Hafen von den dort ansässigen Großreedereien, dem Norddeutschen Lloyd (NDL) in Bremen und der Hamburg-Amerika-Linie (HAL, vormals HAPAG), bestimmt. In Bremen, das über weitaus ungünstigere verkehrsgeographische Ausgangsbedingungen verfügte als Hamburg mit seinem größeren Hinterland und seinem dichten Netz an Wasserstraßen bis weit ins Binnenland hinein, lag das Schwergewicht des Schiffsverkehrs bis nach der Jahrhundertwende auf der Auswandererbeförderung; diese wurde hauptsächlich vom NDL vermittelt.<sup>647</sup> Aber auch in Hamburg engagierte sich die HAL noch lange Zeit in diesem Geschäft.<sup>648</sup> Neben dem Auswanderer- und Fahrgastgeschäft spielten beide Häfen für den seewärtigen Güterversand und -empfang des Deutschen Reichs eine zentrale Rolle.<sup>649</sup> In Bremen wie in Hamburg bestand ein großer Anteil des Hafenumschlags aus Produkten aus tropischen oder subtropischen Gebieten, die als Rückfrachten der Auswandererschiffe geladen wurden. Für bremische Schiffe war dies in erster Linie Baumwolle, die auf der in der Stadt ansässigen Baumwollbörse gehandelt wurde, sowie Getreide und Tabak, der aber nach dem Ersten Weltkrieg zunehmend über Hamburg importiert wurde. Ausgeführt wurde aus Bremen vor allem Kali. Hamburg wies eine größere Warenpalette auf als Bremen. Hauptsächlich Kaffee und Kolonialwaren, aber auch Steinkohle, Getreide, Kalidünger, Salpeter sowie Eisen- und Stahlwaren wurden dort umgeschlagen. Im gleichen Maße, in dem Bremens Bedeutung für den Tabakhandel abnahm, stieg der Umschlag von Orienttabak im Hamburger Hafen.<sup>650</sup> Beide Häfen verfügten schon zu Beginn des Untersuchungszeitraums über hervorragende technische Einrichtungen und

---

<sup>646</sup> Zur Bedeutung und zu den Umschlagszahlen Lübecks 1936: Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1937, S.15; Heeckt, Die verkehrspolitische Lage, S. 15; Pollex, S.82.

<sup>647</sup> Thieß, Deutsche Schifffahrt und deutsche Schifffahrtspolitik, S.48; Bis zum Ersten Weltkrieg waren durchschnittlich 70% der NDL-Tonnage in der Passagierfahrt engagiert. Ein Drittel des räumlichen Verkehrs nahm also etwa drei Viertel der Tonnage in Anspruch, siehe Herrmann Heinrich Engelbart, Die nordatlantische Fahrt des NDL, Bremen, in ihrer Entwicklung von 1871-1913, Kiel o.J., S.14/15.

<sup>648</sup> Napp-Zinn, S.174/175; Flügel, Die deutschen Welthäfen, S.61 und 65, S.224/225 und 363/364; Neubaur, S.95.

<sup>649</sup> Thieß, Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik, S.48.

<sup>650</sup> Flügel, Die deutschen Welthäfen, S. 383, S.340-343, S.352 und 363; Wilhelm Schulz, Der Wandel in der Handels- und Transportfunktion des Seehafens Bremen in der Nachkriegszeit unter vergleichsweiser Berücksichtigung des Hamburger Hafenverkehrs, Berlin 1939, S.16-25, S.50-52 und S.63/64.

unterhielten ein Netz praktisch weltumspannender Handelsbeziehungen.<sup>651</sup> Der 1895 eröffnete Nord-Ostsee-Kanal sowie der 1900 dem Verkehr übergebene Elbe-Trave-Kanal verbesserten zudem die Möglichkeiten vor allem Hamburgs, am Ostseehandel stärker als bisher teilzuhaben.<sup>652</sup>

Schon ein Blick auf die Höhe des Verkehrsaufkommens der beiden großen Häfen läßt erkennen, daß sich deren Verkehrsgeschehen in einer anderen Größenordnung bewegte als das der meisten schleswig-holsteinischen Hafentorte und Lübecks. So wurden bereits 1864 in Bremen für Eingänge und Ausgänge ungefähr 550 000 RT verzeichnet; das Verkehrsvolumen Hamburgs lag mit circa 1 350 000 RT in beiden Rubriken sogar noch mehr als doppelt so hoch. In Lübeck, einem der wichtigsten Ostseehäfen des Deutschen Reichs, konnten demgegenüber für Ankünfte und Abgänge nur jeweils 22 500 RT registriert werden. Als einziger unter den schleswig-holsteinischen Hafentorten erreichte Altona bei den Ankünften immerhin noch ein Niveau von knapp über 100 000 RT, aber schon für die Abgänge waren nicht einmal 80 000 RT verzeichnet. Der Schiffsverkehr der übrigen im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Häfen, unter ihnen mit Kiel und Flensburg auch zwei der bedeutendsten, lag erheblich unter diesen Werten.

Interessant erscheint darüber hinaus ein Blick auf die Verkehrsstruktur der beiden großen Nordseehäfen. Anders als in vielen schleswig-holsteinischen Hafentorten spielten zum Beispiel in Hamburg die Dampfschiffe schon zu Beginn des Untersuchungszeitraums eine entscheidende Rolle. Läßt man die Größenverhältnisse außer acht und betrachtet lediglich das Verhältnis der Schiffstypen, hatte sich allerdings in Lübeck die Dampfschiffahrt zu dieser Zeit schon stärker durchgesetzt als in Hamburg. In Bremen hingegen wurde in den ersten beiden Vergleichsjahren, ebenso wie in vielen der hier untersuchten schleswig-holsteinischen Häfen, der Verkehr der Dampfschiffe noch deutlich vom Seglerverkehr übertroffen. Die Aussage kann allerdings lediglich mit der Einschränkung gelten, daß nur Zahlen für die Ankünfte zur Verfügung stehen und Aussagen über die Abgänge daher nicht gemacht werden können. Anders als in Hamburg, wo die Zunahme des fast ausschließlich von der Dampfschiffahrt getragenen Verkehrs bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs kontinuierlich verlief, mußte in Bremen erst eine Talsohle durchschritten werden, bis seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch hier der Verkehr kontinuierlich zunahm. Obwohl der Anstieg des Verkehrs langsamer verlief als in Hamburg, lag man doch 1913 mit einem Verkehrsvolumen von über

---

<sup>651</sup> Thieß, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik, S.35. Zur Bedeutung der Baumwolle für den Bremer Hafenverkehr: Alwin Oppel, Die Baumwolle nach Geschichte, Anbau, Verarbeitung und Handel, sowie nach ihrer Stellung im Volksleben und in der Staatswirtschaft, Leipzig 1902, S.668; ders., Die deutschen Seestädte, Frankfurt/Main 1912, S. 163.

<sup>652</sup> Wilhelm Schulz, Der Wandel in der Handels- und Transportfunktion, S.9.

zwei Millionen RT weit vor allen schleswig-holsteinischen Hafenorten. Der Verkehr Kiels und Altonas bewegte sich zwischen 500 000 und 650 000 RT, weit abgeschlagen folgte Flensburg mit nicht einmal 250 000 RT. Auch Lübeck, dessen Verkehrsvolumen 1913 immerhin eine Million umfaßte, reichte nicht an Bremen heran. Unangefochten an der Spitze der deutschen Hafenstädte stand jedoch Hamburg, wo für Eingänge und Ausgänge über 14 Millionen RT verzeichnet wurden.

Anders als die meisten der hier untersuchten Häfen wurden Bremen und Hamburg von den Auswirkungen des Ersten Weltkrieges direkt betroffen. Die Nordseeblockade machte sich vor allem in den beiden Großhäfen stark bemerkbar. Sie konnten zeitweise nicht mehr angelaufen werden, ihr Verkehrsaufkommen sank; in Bremen wurden in dieser Zeit nicht einmal mehr die Werte vom Beginn des Untersuchungszeitraums erreicht. Von dieser Situation profitierte Lübeck, über das der Verkehr für die Dauer der Blockade abgewickelt wurde. Nach deren Aufhebung, als der Großteil des deutschen Seeverkehrs wieder über Bremen und Hamburg lief, wurde 1919 in beiden Häfen ein sprunghafter Anstieg der Schiffsbewegungen registriert. 1929 konnten Werte verzeichnet werden, die den Vorkriegsstand weit übertrafen. Die Weltwirtschaftskrise, die auch an den beiden Großhäfen nicht spurlos vorüberging, bremste diesen Aufschwung spürbar.<sup>653</sup> Während in Bremen gegen Ende des Untersuchungszeitraums ähnlich wie für Lübeck eine Erholung festzustellen war, ohne daß man allerdings wie in dem Ostseehafen den Stand des Jahres 1929 übertraf, nahm der Hafenverkehr in Hamburg weiter ab, bis 1939 ungefähr der Vorkriegsstand erreicht war. Immer noch führte Hamburg jedoch die Liste der deutschen Hafenplätze konkurrenzlos an, wenn auch Bremen mit einem Verkehr von über 5 Millionen RT in beiden Rubriken aufgeholt hatte. Ininigem Abstand folgten Lübeck und Kiel mit einem Verkehrsaufkommen, das bei etwa einer Million RT lag. Zusammenfassend ist also zu sagen, daß nicht einmal die beiden größten Häfen Schleswig-Holsteins, Lübeck (seit 1937) und Kiel, auch nur annähernd in Konkurrenz zu Hamburg treten konnten. Auch hatte sich der Abstand zwischen dem Verkehrsvolumen der beiden Großhäfen und dem der übrigen hier untersuchten Häfen im Verlauf des Untersuchungszeitraums noch bedeutend vergrößert, was den bereits festgestellten Fortschritt des Konzentrationsprozesses belegt.

---

<sup>653</sup> Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg im Jahre 1930, hg.v. Handelsstatistischen Amt, Hamburg 1931, S. VIII; für 1931, Hamburg 1932, S.III/IV; für 1932, Hamburg 1933, S.V; für 1933, Hamburg 1934, S.V und VIII.



### III.2.5 Die Entwicklung des Schiffsverkehrs im gesamten Schleswig-Holstein

Da die Statistik des Deutschen Reichs erst mit dem Jahr 1873 einsetzt, fehlen Zahlen für 1864 und 1869, so daß die Erörterung für den Verkehr der gesamten Provinz erst mit dem Vergleichsjahr 1874 beginnen kann.

Betrachtet man die Entwicklung des Verkehrs im *gesamten Schleswig-Holstein* (Abb. XXIX.3-5), fällt zuerst die kontinuierliche Steigerung auf, die für das Verkehrsaufkommen der Provinz bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs verzeichnet werden konnte. Diese Zunahme wurde fast ausschließlich von der Dampfschiffahrt getragen. Ihr Anteil am Seeverkehr Schleswig-Holsteins des Jahres 1913, das bei Ankünften wie Abgängen über drei Millionen RT betrug, lag bei etwa zweieinhalb Millionen RT (gegenüber 270 000 beziehungsweise 260 000 RT 1874). Für die ein- und ausgegangenen Segler wurden hingegen nur 700 000 beziehungsweise etwa 600 000 RT registriert (1874 wurden 470 000 und 460 000 RT verzeichnet). Der Anstieg des Seglerverkehrs gegenüber 1874 fällt also sowohl bei den Eingängen als auch bei den Ausgängen wesentlich geringer aus als die Zunahme des Dampferverkehrs. Lediglich die Zahlen für 1899 weisen eine zu den übrigen Vergleichsjahren gegenläufige Tendenz auf: der Anteil der Segler am Gesamtverkehr zeigte sich mit Werten zwischen 569 000 und 609 000 RT gegenüber 1894 etwas erhöht, der Verkehr von Dampfschiffen dagegen leicht reduziert.

Wie in den meisten schleswig-holsteinischen Hafenorten, so läßt sich auch in der Verkehrsentwicklung der gesamten Provinz der Einbruch des Verkehrs ablesen, der durch den Ersten Weltkrieg und seine Folgen bedingt war. Die Erholung nahm einige Zeit in Anspruch. Erst 1934 wurde der Vorkriegsstand zumindest hinsichtlich der Ausgänge leicht übertroffen; bei den Eingängen konnte 1934 lediglich der Stand des Vergleichsjahres 1909 erreicht werden. Interessant erscheint ein Blick auf die Zusammensetzung des Verkehrs. Anders als in einigen der hier untersuchten Hafenorte war das Nachkriegs-Verkehrsaufkommen der gesamten Provinz nicht von einer vorübergehenden Rückkehr zur Segelschiffahrt bestimmt; bis 1934 einschließlich lag der Seglerverkehr deutlich unter den für die Vorkriegszeit verzeichneten Werten. 1939 hatte sich dies zwar geändert - so erreichte der Seglerverkehr mit knapp 942 000 RT bei den Eingängen und etwa 840 000 RT bei den Ausgängen seinen höchsten Stand während des gesamten Untersuchungszeitraums -, dennoch wurde auch in diesem Vergleichsjahr der Verkehr klar von den maschinengetriebenen Schiffen dominiert. Deren für 1939 verzeichneten Werte von etwa 3 400 000 und knapp 3 300 000 RT bei angekommenen und abgegangenen Schiffen übertrafen den Gesamt-Verkehr des Jahres 1913. Auch wenn der Anstieg des Verkehrsaufkommens gegenüber 1874 beeindruckend erscheint,

müssen dennoch die Relationen gesehen werden, in denen diese Zahlen standen: allein der Hafenverkehr Bremens des Jahres 1939 übertraf mit seinen fast sechs Millionen RT in beiden Rubriken den schleswig-holsteinischen Gesamtverkehr deutlich. Dennoch kann von einer günstigen Entwicklung des schleswig-holsteinischen Gesamt-Verkehrs gesprochen werden. Insgesamt konnte man vom Übergang zur Dampf- und Motorschiffahrt profitieren. Ob dies für beide schleswig-holsteinischen Küstenstrecken gleichermaßen gilt, soll ein genauerer Blick auf die Entwicklung des *Ostseegebiets* (Abb. XXIX.13-15) und des *Nordseegebiets* (Abb. XXIX.8-10) klären.

Die Entwicklung im *Ostseegebiet* läßt einen deutlichen Anstieg des Verkehrsvolumens erkennen. Auffällig ist die bis 1913 relativ gleichbleibende Höhe des Seglerverkehrs, der sich in beiden Rubriken von 1874 bis 1913 zwischen knapp 280 000 und 350 000 RT bewegte. Stärkeren Schwankungen war der Dampferverkehr unterworfen, der wie in der gesamten Provinz den größten Teil zur Zunahme des Verkehrsvolumens beitrug. Der zu Beginn des Untersuchungszeitraums einsetzende Anstieg setzte sich bis 1894 ungebrochen fort, während bis 1909 nur noch eine geringe Steigerung und bis 1913 sogar wieder ein leichter Rückgang gegenüber 1909 zu verzeichnen war. Das Gesamt-Verkehrsaufkommen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste betrug unmittelbar vor Ausbruch des Krieges ungefähr 1 300 000 RT in beiden Rubriken.

Auch für das Ostseegebiet zeigen sich die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in einer Zäsur des Entwicklungsverlaufs. Anders als in der gesamten Provinz dauerte es aber bis zum Ende des Untersuchungszeitraums, bevor man sich vom kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs erholt hatte. Noch 1934 lag das Verkehrsaufkommen unter seinem Vorkriegsniveau. 1939 wurden die Werte von 1913 allerdings deutlich übertroffen, was in erster Linie auf den erheblich gestiegenen Verkehr von Dampf- und Motorschiffen zurückzuführen war, der bei den angekommenen Schiffen knapp 2 200 000 RT, bei den angekommenen fast 2 100 000 RT umfaßte. Insgesamt wurden etwa 2 700 000 RT bei den Eingängen und 2 500 000 RT bei den Ausgängen registriert.

Etwas anders verlief die Entwicklung des Verkehrs im *Nordseegebiet*. Die Vergrößerung des Verkehrsvolumens erfolgte hier kontinuierlicher als im Ostseegebiet, allerdings machte der Verkehr des Nordseegebiets 1874 mit Werten von 225 000 RT für die Ankünfte und 201 000 RT für die Abgänge nicht einmal die Hälfte des Verkehrs im Ostseegebiet aus. Wie im Ostseegebiet, so ist auch im Nordseegebiet die deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens eindeutig dem gestiegenen Dampferverkehr zuzurechnen, auch wenn die Dampfschiffe noch 1874 beim Raumgehalt der eingegangenen Schiffe knapp, bei dem der ausgegangenen Schiffe

etwas deutlicher unter 100 000 RT blieben. Bis zum Ausbruch des Krieges konnte aber ein beträchtlicher Anstieg vermerkt werden. 1913 betrug die Eingänge der Dampfer knapp 1 600 000, ihre Ausgänge 1 430 000 RT, womit die für das Ostseegebiet verzeichneten Werte von 1 350 000 RT bei den Eingängen und 1 310 000 RT bei den Ausgängen klar übertroffen wurden. Der Gesamt-Verkehr des Nordseegebiets lag in diesem Vergleichsjahr mit fast 2 000 000 RT bei den angekommenen und 1 730 000 RT bei den abgegangenen Schiffen ebenfalls erheblich über dem des Ostseegebiets. Betrachtet man für das Nordseegebiet die Verteilung der Häfen, die über einen Gleisanschluß im Hafengebiet verfügten, fällt auf, daß das Unterelbegebiet in dieser Hinsicht besser erschlossen war als die Westküste.<sup>654</sup>

Der Rückgang des Verkehrsaufkommens durch den Krieg machte sich im Nordsee- wie im Ostseegebiet stark bemerkbar. Im direkten Vergleich stellte sich die Situation im Nordseegebiet zunächst dennoch günstiger dar. Der Verkehr von Dampf- und Motorschiffen lag dort etwa doppelt so hoch, und auch der höhere Seglerverkehr des Ostseegebiets konnte den Niveauunterschied nicht ausgleichen. Schneller als im Ostseegebiet schien darüber hinaus im Nordseegebiet eine Erholung von den Kriegsfolgen stattzufinden. Diese erwies sich allerdings als weniger nachhaltig als im Ostseegebiet. Bereits für 1939 wurden mit 1 610 000 RT für die angekommenen und 1 603 000 RT für die abgegangenen Schiffe wieder gesunkene Werte verbucht; der Vorkriegsstand wurde damit wieder unterschritten. Anders im Ostseegebiet: hier wurde mit 2 680 000 RT bei den Eingängen und 2 530 000 RT bei den Ausgängen der weitaus höchste Stand während des gesamten Untersuchungszeitraums erreicht.

Vergleicht man beide Küstenstrecken, so wies das Ostseegebiet zunächst die günstigeren Ausgangsbedingungen auf. Bereits vor Beginn des Untersuchungszeitraums übertraf das Verkehrsaufkommen der Ostseehäfen das der Nordseehäfen. So hatte das Nordseegebiet bis auf Tönning, Altona an der Unterelbe, daneben Brunsbüttel und Glückstadt keine Häfen von Bedeutung vorzuweisen.<sup>655</sup> In seiner 1887 erschienenen „*Statistik der Provinz Schleswig-Holsteins im Rahmen des Deutschen Reichs und Preußens*“ schreibt O. v. Wobeser, auch im Hinblick auf den Schiffsverkehr und den Seehandel nehme das schleswig-holsteinische Ostseegebiet im Vergleich mit dem Nordseegebiet den hervorragenderen Platz ein.<sup>656</sup> Für das Vergleichsjahr 1884 trifft diese Aussage zu, und auch 1904 überstieg der Verkehr des Ostseegebiets den des Nordseegebiets noch deutlich, wenn auch das Verkehrsaufkommen an

---

<sup>654</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.42 und 78.

<sup>655</sup> Ebd..

<sup>656</sup> v. Wobeser, S.114.

der Nordsee mittlerweile ebenfalls die Marke von einer Million RT überschritten hatte. 1909 jedoch hatte sich das Blatt gewendet: zwar konnte für den Dampferverkehr des Ostseegebiets noch ein Anstieg auf über eine Million in beiden Rubriken registriert werden, dennoch übertraf allein der gestiegene Dampferverkehr im Nordseegebiet sowohl Dampferverkehr als auch Gesamt-Verkehrsaufkommen des Ostseegebiets. Offensichtlich hatte also eine Verschiebung in der Bedeutung beider Küstenstrecken für den schleswig-holsteinischen Gesamtverkehr stattgefunden. Diese Aussage behielt ihre Gültigkeit bis weit über die unmittelbare Nachkriegszeit hinaus. Erst 1939 kehrte sich das Verhältnis der beiden Küstenstrecken abermals um. So wird beim Vergleich der Zahlen und Diagramme für beide Küstenstrecken sichtbar, daß das Ostseegebiet 1939 mehr als die Hälfte zum schleswig-holsteinischen Gesamt-Verkehr beitrug, während sein Anteil 1913 und sogar noch 1934 vom Nordseegebiet übertroffen worden war. Diese Tatsache findet eine Erklärung nicht im Verkehrsgeschehen der beiden Küstenstrecken selbst, sondern vielmehr in den Gebietsreformen der Zwischenkriegszeit. So wurde ab 1929 der Altonaer Hafen verwaltungstechnisch dem Hamburger Hafen zugeschlagen und fällt daher seitdem aus den Zahlen des Nordseegebiets heraus. Diesem Verlust des Nordseegebiets steht ein Zugewinn des Ostseegebiets gegenüber: seit 1937 wurde Lübeck mit seinem bedeutenden Verkehrsaufkommen dem schleswig-holsteinischen Ostsee-Gebiet zugerechnet.

Sowohl für das Nordseegebiet als auch für das Ostseegebiet wird die Tendenz des Verkehrs erkennbar, sich auf die größeren Hafenstädte zu konzentrieren. So hatten bis Mitte der achtziger Jahre die größten Häfen Schleswig-Holsteins, Kiel und Altona, ihre starke Stellung ausbauen können. Auch das bis 1937 Schleswig-Holstein benachbarte Lübeck gehörte zu den Gewinnern dieses Prozesses. Wie schon bei der Entwicklung der Handelsflotten, so machte sich auch bei der Entwicklung des Verkehrs der schleswig-holsteinischen Hafenorte langfristig der Konkurrenzdruck durch das übermächtige Hamburg bemerkbar.<sup>657</sup> Die Mehrzahl der Hafenorte an beiden Küstenstrecken verfügte gegen Ende des Untersuchungszeitraums über eine lediglich noch regionale oder lokale Bedeutung.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß beide schleswig-holsteinischen Küstenstrecken hinsichtlich ihres Verkehrsaufkommens vom Übergang zur Dampf- und Motorschiffahrt profitierten, wenn auch in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg noch einmal eine vorübergehende stärkere Beteiligung der Segler am Schiffsverkehr zu beobachten ist.

---

<sup>657</sup> Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins, S.86.

### III.2.6 Einordnung in die Entwicklung des Schiffsverkehrs des gesamten Deutschen

#### Reichs

Wie schon bei der Untersuchung des Schiffsbestands, so bietet sich auch für die Verkehrsentwicklung der Provinz Schleswig-Holstein ein Vergleich mit der Entwicklung an, die das *gesamte Deutsche Reich* (Abb.XXX.3-5) während der Beobachtungsperiode durchlief. Auch hier soll ein Blick auf die beiden deutschen Küstenstrecken Unterschiede und Ähnlichkeiten offenbaren.

Betrachtet man die Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den deutschen Küsten, zeigt sich für beide Gebiete eine beträchtliche Steigerung, die jedoch für das *Nordseegebiet* (Abb. XXX.8-10) sehr viel deutlicher ausfiel.<sup>658</sup> Während dort die Dampfschiffe bereits Mitte der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts das Verkehrsgeschehen bestimmten, konnten im *Ostseegebiet* (Abb. XXX.13-15) die Segelschiffe bis in die achtziger Jahre ihre starke Stellung behaupten.

Noch 1874 weisen die Zahlen für beide Küstengebiete keine allzu deutliche Differenz auf.<sup>659</sup> In den folgenden Jahren wurde der Abstand zwischen beiden Küstenstrecken allerdings zunehmend größer; das Verkehrsaufkommen des Nordseegebiets wuchs wesentlich schneller als das des Ostseegebiets. Der Dampferanteil am gesamten Verkehr war seit den achtziger Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Ostseegebiet relativ gesehen bedeutender als im Nordseegebiet, in absoluten Zahlen dagegen übertraf der Dampferverkehr des Nordseegebiets den des Ostseegebiets von Anfang an.

Um die Jahrhundertwende hatte sich die Differenz zwischen dem Verkehrsaufkommen der beiden Küstenstrecken weiter vergrößert. Das Nordseegebiet lag mit einem mehr als doppelt so hohen Gesamt-Verkehrsaufkommen deutlich vor dem Ostseegebiet. Von fast 16 Millionen RT für Ein- und Ausgänge im Vergleichsjahr 1904 waren etwa dreizehneinhalb Millionen allein auf die Beteiligung der Dampfschiffe zurückzuführen. Das Wachstum im Ostseegebiet fiel dagegen weit geringer aus. Wenn auch hier ebenfalls Dampfschiffe den Verkehr trugen, erreichten die Werte mit ungefähr sieben Millionen RT bei Ankünften und Abgängen nicht annähernd ein Niveau wie im Nordseegebiet. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte der Schiffsverkehr im Nordseegebiet mit mehr als 24 Millionen RT die 20-Millionen-Marke deutlich überschritten, wohingegen im Ostseegebiet gerade einmal knapp elf Millionen RT, mithin nicht einmal die Hälfte der für das Nordseegebiet verzeichneten Werte, erreicht wurden. Auch der Dampferverkehr des Nordseegebiets lag mehr als doppelt so hoch wie der des Ostseegebiets. Dieses Verhältnis zeigte sich in der Zwischenkriegszeit wenig geändert.

---

<sup>658</sup> Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung, S.93.

Lediglich das Vergleichsjahr 1919 bildete eine Ausnahme: nur noch knapp übertraf das Gesamt-Verkehrsaufkommen des Nordseegebiets das des Ostseegebiets. Hinsichtlich der angekommenen Dampf- und Motorschiffe hatte das Ostseegebiet das Nordseegebiet sogar kurzfristig übertreffen können. Mit einiger Wahrscheinlichkeit läßt sich diese Entwicklung auf die Auswirkungen der Nordseeblockade zurückführen, die vor allem die beiden großen Nordseehäfen Bremen und Hamburg betraf und die Ostseehäfen, allen voran Lübeck, begünstigte. Für diese Annahme spricht auch, daß sich bereits 1924 das alte Verhältnis zwischen den Küstenstrecken wieder etabliert hatte. Obwohl das Ostseegebiet bis 1939 einen kontinuierlichen Anstieg seines Verkehrsvolumens erlebte, das Nordseegebiet dagegen ab 1929 wieder eine Reduzierung des Schiffsverkehrs hinnehmen mußte, änderte sich nichts an der dominierenden Stellung des Nordseegebiets. Dessen Verkehrsvolumen von über 30 Millionen RT im Vergleichsjahr 1939 wurde im Ostseegebiet nicht einmal zur Hälfte erreicht.

Die unterschiedliche Entwicklung beider Küstenstrecken läßt sich auf mehrere Faktoren zurückführen. Eine große Bedeutung kam auch in diesem Zusammenhang der Ablösung des Segelschiffs durch das Dampfschiff zu. Viel stärker als im Nordseegebiet litt man an der Ostseeküste unter dem Rückgang der Segelschiffahrt. Am ehesten noch konnten die kleinen Küstensegler, die den Frachtverkehr zwischen benachbarten Küstenplätzen vermittelten, ihre Stellung behaupten.<sup>660</sup> Der Verkehr der großen Segler dagegen wurde nicht nur durch den Prozeß einer Konzentration des Verkehrs auf die beiden großen Hafenplätze an der deutschen Nordseeküste stark beeinträchtigt, der durch die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals noch beschleunigt wurde;<sup>661</sup> langfristig fiel er dem Niedergang der Segelschiffahrt zum Opfer.<sup>662</sup> Im Gegensatz zum Ostsee-Verkehr profitierte der Verkehr im Nordseegebiet von diesem Konzentrationsprozeß. Insbesondere für die beiden den Nordsee-Verkehr dominierenden Hansestädte spielte der Verkehr zwischen den Häfen der deutschen Küstenstrecken nur eine untergeordnete Rolle. Den weitaus größeren Anteil am Verkehrsaufkommen hatten bereits vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs die regelmäßig verkehrenden Dampferlinien und der transozeanische Verkehr getragen.<sup>663</sup> In der Zwischenkriegszeit verstärkte sich diese Entwicklung noch. Gegen Ende des

---

<sup>659</sup>Siehe auch Grotewold, S.371.

<sup>660</sup> Scholz, S.15.

<sup>661</sup>So schreibt Lüdicke in seiner Arbeit über die Auswirkungen des Nord-Ostsee-Kanal 1908, Hamburg habe beispielsweise auf Kosten der Ostseehäfen Kiel und Lübeck von dem neuen Kanal profitiert und „*das baltische Meer geradezu zu seinem Hinterland gestempelt*“, S.88-91, S. 92-95 und S.97.

<sup>662</sup> Ebd., S.25; Grotewold, S.345.

<sup>663</sup> Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung, S.95; ders., Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt, S.8; Scholz, S.15.

Untersuchungszeitraums erhielt allerdings in beiden Gebieten die Klein- und Küstenschifffahrt durch die zunehmende Verbreitung der Motorsegler neuen Auftrieb.<sup>664</sup>

Will man die Entwicklung Schleswig-Holsteins in die Entwicklung der Küstenstrecken des Deutschen Reichs einordnen, fällt eine eindeutige Aussage schwer. Während hinsichtlich des Schiffsverkehrs des gesamten Deutschen Reichs von Anfang an das Nordseegebiet die führende Position innehatte und schnell ein für das Ostseegebiet nicht einzuholendes Niveau erreichte, kann eine ebenso eindeutige Aussage für Schleswig-Holstein nicht getroffen werden. Lange Zeit war in Schleswig-Holstein das Ostseegebiet gegenüber dem Nordseegebiet in der Entwicklung begünstigt. In den letzten Jahren vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs konnte zwar der Verkehr des Nordseegebiets auf Werte steigen, die über denen des Ostseegebiets lagen, um sich in den letzten fünf Jahren des Untersuchungszeitraums abermals zugunsten des Ostseegebiets zu verschieben; dies geht aber mit einiger Sicherheit nicht auf das Verkehrsgeschehen selbst, sondern auf Veränderungen der Verwaltungsstruktur zurück. Eine Gemeinsamkeit läßt sich jedoch hinsichtlich des vollständigen Übergangs zur maschinengetriebenen Schifffahrt feststellen. Sowohl in Schleswig-Holstein als auch im gesamten Deutschen Reich war die Ablösung des Segelschiffs durch die neuen Schiffstypen bereits vor dem Ersten Weltkrieg weitgehend vollzogen. Allerdings fällt für die dreißiger Jahre ein Wiederanstieg des Seglerverkehrs der schleswig-holsteinischen Küstengebiete ins Auge, der in diesem Maße nicht auch für die Küstenstrecken des gesamten Deutschen Reichs beobachtet werden kann. Während die erneute Zunahme des Seglerverkehrs in Schleswig-Holstein ihre stärkste Ausprägung an der Nordsee erreichte, ließ sie sich jedoch für die Küstenstrecken des gesamten Deutschen Reichs noch am ehesten im Ostseegebiet nachweisen. In dieser Hinsicht verlief die Entwicklung Schleswig-Holsteins also gegenläufig zu der des Deutschen Reichs.

### ***III.3 Analoge Entwicklung von Schiffsbestand und Schiffsverkehr in den einzelnen Hafentorten***

Nachdem die Erörterung von Bestand und Verkehr der in dieser Arbeit untersuchten Hafentorten abgeschlossen ist und zum Teil sehr unterschiedliche Ergebnisse erbracht hat, stellt sich die Frage, in welchen der Hafentorten sich Schiffsbestand und Schiffsverkehr analog entwickelt haben. Um einen Gesamteindruck vom Entwicklungsverlauf der jeweiligen Orte zu erhalten, sollen hier beide Kategorien nebeneinander gestellt werden.

---

<sup>664</sup> Heeckt, Wandlungen der Wettbewerbsverhältnisse, S.19/20; Heeckt betont die Bedeutung des von der nationalsozialistischen Regierung aufgelegten Neubauprogramms, ebd. S.45.

In den wenigsten Orten nahmen Bestand und Verkehr eine übereinstimmende Entwicklung. Am ehesten läßt sich dies noch für *Flensburg* und *Apenrade* feststellen. In Flensburg erfuhren Schiffsbestand und Schiffsverkehr bis 1909 eine Zunahme, die wesentlich auf die Hinwendung zur Dampfschiffahrt zurückzuführen ist. Ein in den Folgejahren einsetzender Rückgang schien sich in den zwanziger Jahren in einen Wiederanstieg (Verkehr) beziehungsweise eine Stagnation (Bestand) zu wandeln, bevor für Bestand wie Verkehr ein weiteres Absinken und, gegen Ende des Untersuchungszeitraums, eine leichte Besserung spürbar wurde. In Apenrade erlebten Handelsflotte wie Hafenverkehr im Zuge des Übergangs zur Dampfschiffahrt eine wesentliche Steigerung, die für den Verkehr durch einen Einbruch der Werte infolge des Ersten Weltkrieges beendet wurde. Der Schiffsbestand erreichte in der unmittelbaren Nachkriegszeit seinen höchsten Stand, was allerdings möglicherweise auf massenhafte Umschreibungen zurückzuführen ist, die vorgenommen wurden, um einer Ablieferung der Schiffe zu entgehen.

Auf den ersten Blick wenig unterschiedlich verlief die Entwicklung von Bestand und Verkehr in *Glückstadt*. Beide Kurven zeigen für die achtziger Jahre einen Tiefstand und einen darauffolgenden Anstieg innerhalb der nächsten Jahre, der bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges anhielt. Nach dem Krieg weisen die Entwicklungsdiagramme allerdings keine Parallelen mehr auf: an den Zahlen läßt sich ein allmählicher Verfall der Glückstädter Handelsflotte ablesen, wohingegen für den Verkehr gegen Ende des Untersuchungszeitraums wieder ein Anstieg registriert werden kann. Ferner kommt den Dampf- und Motorschiffen für die Entwicklung des Verkehrs eine entscheidende Bedeutung zu, während sie für die Handelsflotte so gut wie keine Rolle spielen.

Einen ähnlichen Verlauf nimmt zunächst auch die Bestands- und Verkehrsentwicklung *Neumühlens*. Sowohl für die Handelsflotte als auch für den Hafenverkehr wurden 1884 die höchsten Werte verzeichnet. Der Verkehr ging jedoch in den Folgejahren viel langsamer zurück als der Bestand und hielt auch bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges noch ein Niveau, das über dem Ausgangsstand lag. Die Entwicklung in der Zwischenkriegszeit verlief allerdings entgegengesetzt. Während der Verkehr nach 1919 praktisch völlig aufgehört hatte, konnte für die Handelsflotte ein vorübergehender Wiederanstieg beobachtet werden, der aber weitem nicht an den Vorkriegsstand heranreichte.

Auch für *Rendsburg* erscheint eine eindeutige Aussage wegen der wenig kontinuierlich verlaufenden Bestandsentwicklung problematisch. Für Bestand und Verkehr war bis 1909 eine Zunahme zu beobachten, die aber nicht bis zum Ausbruch des Krieges anhielt; der einsetzende Rückgang machte sich für die Handelsflotte wesentlich stärker bemerkbar als für



den Schiffsverkehr. In beiden Kategorien wurden in der Zwischenkriegszeit die höchsten Werte erreicht, für die aber bereits ab 1919 (Bestand) beziehungsweise ab 1924 (Verkehr) eine Abnahme verzeichnet ist. Diese verlief für das Verkehrsaufkommen wesentlich kontinuierlicher als für den Bestand, wo einem Einbruch in den frühen dreißiger Jahren eine merkliche Erholung gegen Ende des Untersuchungszeitraums nachfolgte.

Eine Abwärtsbewegung sowohl des Bestands als auch des Verkehrs mußte in *Arnis*, *Delve*, *Pahlhude* und *Blankenese* hingenommen werden. Im Falle Delves und Blankeneses konnten aufgrund lückenhaften Zahlenmaterials gesicherte Aussagen über den Verkehr zwar nicht getroffen werden, die vorliegenden Zahlen lassen allerdings auf eine Abwärtsentwicklung schließen. Dampfschiffe spielten für den Verkehr Pahlhudes und Delves eine gewisse Rolle, waren dagegen für den Arnisser und Blankeneser Verkehr ohne Bedeutung, wohingegen im Bestand von Blankenese eine ab Mitte der achtziger Jahre eine zu vernachlässigende Zahl von Dampfschiffen registriert ist.

Beim Großteil der hier untersuchten Häfen nahmen Bestand und Verkehr eine unterschiedliche Entwicklung. In den meisten Häfen fiel die Handelsflotte dem Strukturwandel zum Opfer, hinsichtlich des Verkehrs dagegen konnte oft ein Zuwachs verbucht werden. Dies war beispielsweise in *Kiel* der Fall. Dort wurde das weitaus höchste Verkehrsaufkommen in der Zwischenkriegszeit verzeichnet, als der Bestand nach einer vorübergehenden Erholung Anfang der zwanziger Jahre wieder auf Werte ähnlich denen zu Beginn des Untersuchungszeitraums reduziert war. In *Lübeck* war der seit 1864 erheblich gestiegene Schiffsbestand bereits wieder in der Abnahme begriffen, als unmittelbar vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs eine erste Spitze des Verkehrsaufkommens registriert wurde. In der Folgezeit setzte sich der Verfall der Handelsflotte, abgesehen von einem leichten Wiederanstieg gegen Ende des Untersuchungszeitraums, fort, während der Verkehr nach einem Einbruch in der Nachkriegszeit Ende der dreißiger Jahre seinen höchsten Stand erreichte. In *Sonderburg* und *Hadersleben* entwickelten sich Handelsflotte und Hafenverkehr ebenfalls unterschiedlich: während der Übergang zur Dampfschiffahrt in Hadersleben nicht, in Sonderburg lediglich verzögert gelang, erfuhr der Verkehr beider Orte eine Steigerung, die vor allem in Sonderburg auf eine starke Beteiligung von Dampfschiffen zurückzuführen ist. Lediglich für das Vergleichsjahr 1919 geben die Zahlen einen anderen Befund; die Reduzierung des Verkehrs ist aber mit einiger Sicherheit als kriegsbedingt anzusehen, der stark vergrößerte Schiffsbestand geht möglicherweise, wie schon im Falle Apenrades, auf Umschreibungen zurück, um die Auslieferung von Schiffen an die Alliierten zu umgehen.

Auch in *Neustadt, Kappeln, Burg, Husum, Schleswig* und *Elmshorn*, wo die starke Stellung der Segler während des gesamten Untersuchungszeitraums hindurch ins Auge fällt, entwickelte sich der Verkehr günstiger als der Bestand. Diese Aussage kann bis 1913 auch für *Friedrichstadt* gelten; nach dem Ersten Weltkrieg allerdings sank dort auch der Hafenverkehr auf Werte weit unter dem Vorkriegsstand. In Eckernförde, dessen Handelsflotte bereits Ende der achtziger Jahre aufgehört hatte zu existieren, stieg das Verkehrsaufkommen seit 1864 deutlich an und erreichte kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges seine Spitze. In *Heiligenhafen* ging die Handelsflotte bereits ihrem Tiefstand entgegen, als für den Hafenverkehr die höchsten Werte während der gesamten Beobachtungsperiode registriert wurden. Erst ab 1910 sanken auch hier die Verkehrszahlen, hielten sich allerdings noch 1934 über dem Ausgangsstand von 1864. Auch in *Altona* schien zunächst nur der Verkehr vom Übergang zur Dampfschiffahrt zu profitieren. Erst für die Nachkriegszeit sind auch für die Handelsflotte Werte angegeben, die denen zu Beginn des Untersuchungszeitraums gleichkommen, im weiteren Verlauf aber wieder sanken. Für den Verkehr können nur Aussagen bis 1924 gemacht werden, da die Altonaer Hafenangelegenheiten ab 1929 gemeinschaftlich mit dem Hamburger Hafen geregelt wurden. In *Wyk* mußte man insgesamt ebenfalls einen Bedeutungsverlust der Handelsflotte hinnehmen, wenn auch ab Ende der zwanziger Jahre ein Wiederanstieg auf die unmittelbaren Vorkriegswerte beobachtet werden konnte. Der Verkehr im Wyker Hafen erreichte dagegen erst in der Zwischenkriegszeit seinen höchsten Stand.

In lediglich zwei der hier untersuchten Orte stieg der Bestand im Verlauf des Untersuchungszeitraums, während der Verkehr eine Abwärtsentwicklung nahm. Die Handelsflotte des kleinen Unterelbe-Hafenortes *Haseldorf* erfuhr bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges eine deutliche Vergrößerung, sein Hafenverkehr dagegen sank schon zu Beginn des Untersuchungszeitraums auf zu vernachlässigende Werte. Die geringe Größe der Haseldorfer Handelsflotte und die Tatsache, daß ihr Anstieg nicht nachhaltig war, relativiert diese Aussage allerdings. Einen anders gelagerten Fall stellt *Tönning* dar, das zu Beginn der Beobachtungsperiode dank seiner Viehausfuhr nach England zu den bedeutenderen Häfen gehörte. Bis Ende der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts wuchs hier die Handelsflotte der Stadt, während gleichzeitig das Verkehrsaufkommen im Hafen der Stadt von einem hohen Punkt aus in zwei Schüben absank. Ab 1904 nahm allerdings auch der Tönninger Schiffsbestand ab, bis 1913 eine Tönninger Handelsflotte nicht mehr existierte.

Neben dem Vergleich der Entwicklung in den einzelnen Hafenorten ist es lohnenswert, einen Blick auf die Entwicklung der beiden schleswig-holsteinischen Küstenstrecken zu werfen. Für

das *Ostseegebiet* konnte bis 1913 ein deutlicher Zuwachs des Bestands verzeichnet werden, der allerdings nicht bis zum Ende des Untersuchungszeitraums anhielt. Für den Schiffsverkehr wurden dagegen 1939 die höchsten Werte verbucht, so daß von einer parallelen Entwicklung von Bestand und Verkehr nicht gesprochen werden kann. Noch sehr viel stärker als das Ostseegebiet spiegelt das *Nordseegebiet* die Entwicklung wider, die die Mehrzahl der in dieser Arbeit untersuchten Hafentorte durchlief; auch hier konnte, abgesehen von einem kriegsbedingten Einbruch, ein deutlicher Anstieg des Verkehrs beobachtet werden, der allerdings bereits 1934 seinen Höhepunkt erreichte; gleichzeitig mußte aber eine deutliche Reduzierung des Schiffsbestands hingenommen werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß letztlich in beiden schleswig-holsteinischen Küstenstrecken die Bilanz der Verkehrsentwicklung positiver ausfiel als die der Bestandsentwicklung. Auch wenn der Schiffsbestand der meisten Hafentorte einer unterbliebenen Umstellung auf die maschinengetriebene Schifffahrt sowie der Konzentration auf die Großhäfen zum Opfer fiel, bestand doch nach wie vor ein erhebliches Bedürfnis nach Transportleistungen per Schiff, die aber anscheinend zunehmend von nicht in Schleswig-Holstein beheimateten Schiffen vermittelt wurden.

#### **IV. Wirtschaftliche und soziale Folgen des Übergangs vom Segelschiff zum Dampf- und Motorschiff**

Der Übergang vom Segelschiff zu den maschinengetriebenen Schiffen brachte in vielerlei Hinsicht bedeutende Veränderungen mit sich. Neben die technischen Neuerungen traten wirtschaftliche und soziale Umwälzungen. Im folgenden soll der Frage nachgegangen werden, was sich für die vom Strukturwandel in der Schifffahrt betroffenen Menschen änderte - ob also der technische Fortschritt gleichbedeutend war mit einer Verbesserung der Lebensverhältnisse. Zunächst stehen die Seeleute als von den Veränderungen unmittelbar Betroffene im Mittelpunkt des Interesses; schließlich sollen die Konsequenzen für die traditionellen Seefahrerregionen dargestellt werden.

## ***IV.1 Seeleute***

### **IV.1.1 Lebens- und Arbeitsbedingungen**

#### ***IV.1.1.1 Geändertes Berufsbild***

Zu den Menschen, die die mit den technischen Neuerungen einhergehenden Änderungen im Sinne des Wortes am eigenen Leibe erfuhren, gehörten die Seeleute. Das Berufsbild des Seefahrers unterlag im Verlauf des Untersuchungszeitraums einem einschneidenden Wandel, der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig veränderte.<sup>665</sup> Mußten Matrosen an Bord von Segelschiffen noch über ein umfangreiches Wissen über die Bedienung der Segelmaschine verfügen und mit allen Funktionen des „Systems“ Schiff vertraut sein, waren die Arbeitsabläufe an Bord von Dampfschiffen sehr viel arbeitsteiliger organisiert.<sup>666</sup> Neben das „klassische“ Deckspersonal aus der Segelschiffszeit trat mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt ein neuer Typ des Seemannes: erforderlich waren nun Arbeitskräfte für die Bedienung und Wartung der Antriebs- und Hilfsmaschinen, Heizer, Kohlenzieher und Maschinisten, die weitgehend unselbständige Arbeit verrichteten und kein Wissen über den Funktionszusammenhang des Schiffes mehr haben mußten.<sup>667</sup> Mit der steigenden Leistungsfähigkeit der neuen Dampfschiffe wuchs die Bedeutung des technischen Personals gegenüber dem Deckspersonal. Dieses unterschied sich in seinem Selbstverständnis deutlich vom Maschinenpersonal und reagierte auf den „Prozeß [s]einer dramatischen Dequalifizierung“<sup>668</sup> mit einer deutlichen Abgrenzung gegen dieses. Die Arbeitsbedingungen auf den neuen Schiffen ähnelten den Verhältnissen in der Industrie eher als den Anforderungen der traditionellen Segelschiffahrt, so daß sich die neue Generation der Seeleute zunehmend aus schiffahrtsfremden Berufsgruppen rekrutierte.<sup>669</sup> Auch in Schleswig-

---

<sup>665</sup>Uwe Kiupel, Arbeit und Gesundheit im industriellen Wandel - das Beispiel der arbeitsbedingten Erkrankungen der Heizer und Kohlenzieher auf Seeschiffen 1880-1930, in: Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel, hg. v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 22), S.139-174, S.140; Rolf Geffken, Jammer und Wind. Eine alternative Geschichte der deutschen Seeschiffahrt vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Hamburg 1988, S.16.

<sup>666</sup>Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.60-65.

<sup>667</sup>Ferdinand Tönnies, Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel und Lübeck, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. II. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter., Leipzig 1903, S.509-614, S.568/569; Wilhelm Böhmert, Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. II. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter., Leipzig 1903, S.311-507, S.357; Seefahrt an deutschen Küsten, S.12; Heide Gerstenberger/Ulrich Welke, „Der gemeine Seemann ist ein vernünftiger, brauchbarer Mensch“ II. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeit an Bord, Waterkant 2 (1992), S.25-30, S.27/28.

<sup>668</sup>Ebd., S.25/26.

<sup>669</sup>Kiupel, Arbeit und Gesundheit, S.140/141; Geffken, S.17; Georg Heeschen, Der Arbeitnehmerschutz der Seeleute, Bremen 1930, S.12.

Holstein konnte eine solche Tendenz beobachtet werden. So schrieb Ferdinand Tönnies 1903 in seinem Beitrag für den *Verein für Socialpolitik* über die Situation vor allem in den Häfen Flensburg, Kiel und Lübeck: „Denn Schlosser und Schmiede, die in den Landbetrieben keine Arbeit finden, nehmen gern eine Gelegenheit wahr, als Heizer zu fahren. [...] Trimmer werden [...] auch als Unbefahrene angenommen, so daß hier zuweilen ein Ausweg für arbeitslose Gelegenheitsarbeiter offensteht.“ Anders als beispielsweise in Bremen und Hamburg blieb um die Jahrhundertwende der Anteil der aus dem Binnenland zugewanderten Seeleute in Schleswig-Holstein aber vergleichsweise gering. Deutlich mehr als die Hälfte der auf schleswig-holsteinischen Schiffen Beschäftigten stammten aus Schleswig-Holstein. Am größten war der Anteil der „Auswärtigen“ unter den Heizern, von denen nur knapp 50% Schleswig-Holsteiner waren. In der reinen Küstenfahrt waren schleswig-holsteinische Seeleute noch relativ am stärksten vertreten.<sup>670</sup>

Die Nachteile, die der Übergang zur Dampfschiffahrt mit sich brachte, werden offensichtlich, wenn man den Blick auf die Arbeitsbedingungen der neuen Berufsgruppe der Feuerleute und Maschinisten richtet. Vor allem Heizer und Kohlenzieher leisteten unter unmenschlichen Bedingungen schwerste körperliche Arbeit. Aufgabe der Heizer war es, durch Aufheuern, Aufheben und Lüften der glühenden Kohlen und Durchstoßen der Glut das Feuer gleichmäßig am Laufen zu halten. Die Kohlenzieher mußten aus den Bunkerräumen, wo wegen der niedrigen Raumhöhe häufig stundenlang in gebückter Haltung gearbeitet werden mußte, die Kohlen vor die Öffnungen der Kessel transportieren. Die Temperatur in den beengten Maschinenräumen der Dampfschiffe betrug unter normalen Umständen 40 bis 50° C, bei relativ hoher Luftfeuchtigkeit, in Extremfällen, beispielsweise auf Tropenfahrten, sogar 60 bis 70° C. Das Maschinenpersonal war außerdem beträchtlichen Temperaturschwankungen ausgesetzt. Zusätzlich verschlechterten Kohlenstaub, salpeter- und schwefelsäurehaltiger Rauch und Kohlenmonoxyd die Qualität der Luft. Die Belüftung war meist mangelhaft, da vielfach aus Kostengründen auf künstliche Ventilation verzichtet wurde, obwohl der natürliche Luftaustausch - durch einfache Luftschächte - wenig effektiv war; lediglich auf Kriegsschiffen investierte man in ausreichendem Maße in Ventilationseinrichtungen. Teilweise, so schreibt Kiupel in seiner Untersuchung über die Selbstmorde an Bord bremischer Dampfschiffe, seien Ventilationsvorrichtungen zwar sogar vorhanden gewesen,

---

<sup>670</sup>Tönnies, S. 524/525 und 565/567. Für Hamburg: Siegfried Heckscher, Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter, in: . Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. II. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.131-242, S.171. Für Bremen: Uwe Kiupel, Selbsttötung auf bremischen Dampfschiffen. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Feuerleute 1880-1914, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 6: Arbeitsplätze: Schifffahrt, Hafen, Textilindustrie 1880-1933. Arbeit, Teil 3, hg.v. Wiltrud Drechsel, Heide Gerstenberger und Christian Marzahn, Bremen 1983, S.9-96, S.23.

aber nicht in Betrieb genommen worden.<sup>671</sup> Zudem war die Arbeit vor den Feuern nicht ungefährlich, die Gefahr von Verbrennungen und sonstigen Unfällen besonders bei unruhiger See groß. Technische Verbesserungen, die zu einer höheren Effizienz der Dampfmaschinen führten, brachten keineswegs automatisch auch eine Arbeitserleichterung für die Feuerleute mit sich. Vielmehr, so zeigt Siegfried Heckscher in seinem Beitrag für den *Verein für Socialpolitik* über „*Die Lage der in der Seeschifffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter*“, bedeuteten sie für das Maschinenpersonal eine Intensivierung der Arbeit und damit eine Mehrbelastung.<sup>672</sup> Im „Seemann“, der sich als Organ der in der Seefahrt Beschäftigten verstand, waren die Arbeitsbedingungen der Feuerleute an Bord von Dampfschiffen ein immer wiederkehrender Gegenstand von Berichten und Artikeln.<sup>673</sup> Insgesamt kann die Einschätzung von Karl Radunz, die er 1907 äußerte, wohl allenfalls für das Deckspersonal auf den neuen Schiffen gelten: *„Lebens- und Arbeitsbedingungen des Schiffspersonals haben sich gegenüber früher ganz erheblich verbessert. [...] Es ist hier nicht nur manches, es ist alles besser geworden. Und so kann man mit vollem Recht behaupten, daß, wenn der veränderte Betrieb in der Schifffahrt auch die gesamten Verhältnisse der in ihr beschäftigten Menschen verändert hat, er sie sicherlich nicht nach der ungünstigen Seite gewendet hat. Es zeigt sich auch hier der ganz bedeutende Fortschritt, der das Charakteristikum unseres modernen Zeitalters auf allen Gebieten ist.“*<sup>674</sup> Auch für das Deckspersonal kann dies aber mit einer gewissen Berechtigung bezweifelt werden, wenn man den Blick auf Faktoren wie beispielsweise Arbeitszeit, Verpflegung und Unterbringung an Bord richtet. Auf Motorschiffen besserte sich die Lage des Maschinenpersonal dahingehend, daß die Bedienung der Antriebsmaschine wesentlich erleichtert wurde; durch die Versorgung des Motors mit dem - flüssigen - Öl entfiel das kräftezehrende Heranschaffen und Schaufeln der Kohle vor den Feuern und das ebenfalls oft gefährliche Entfernen der Asche.<sup>675</sup>

#### **IV.1.1.2 Arbeitszeit**

Eine neue Bedeutung kam im Untersuchungszeitraum der Frage nach der Arbeitszeit an Bord zu, wenn auch dieses Problem nicht auf die neuen, maschinengetriebenen Schiffe beschränkt

---

<sup>671</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.24-26; ders., Arbeit und Gesundheit, S.150-152; Strohhusch, Deutsche Marine, S.17.

<sup>672</sup> Heckscher, S.181. In seinem Beitrag gibt Heckscher seinem Entsetzen über die Arbeitsbedingungen der Feuerleute Ausdruck, siehe S.173; Gerstenberger/Welke, S.118 und 219; Kiupel, Selbsttötung, S.27-30.

<sup>673</sup> So beispielsweise: Der Seemann. Organ für die Interessen der seemännischen Arbeiter, Hamburg, 3 (1897), S.7/8; 10 (1898), S.3-9.

<sup>674</sup> Radunz, 100 Jahre Dampfschifffahrt, S.92 und 94. Realistischer werden die unmenschlichen Arbeitsbedingungen des Maschinenpersonals in Ulrich Myers „Im Maschinenraum eines Ozeandampfers. Skizzen aus dem Schiffsleben“, Bibliothek der Unterhaltung und des Wissens, Berlin 8 (1895), S.218-233, bei Heckscher, S.174 und in B. Travens Roman „Das Totenschiff“, 1926 erstmals erschienen, behandelt.

<sup>675</sup> Heckscher, S.173.

blieb. So weisen Gerstenberger und Welke darauf hin, daß der Faktor Zeit bereits vor dem Siegeszug der Dampfschiffahrt in der Seefahrt eine entscheidende Rolle gespielt, die „Industrialisierung“ der Schiffahrt schon mit dem Aufkommen der Großsegler begonnen habe: in der gesamten Seeschiffahrt habe sich ein Dauerbetrieb etabliert, dessen wichtigste Voraussetzung eine gut entwickelte Infrastruktur an Land und im Hafen gewesen sei. Neben die Beschleunigung der eigentlichen Seereisen sei bereits in der Seglerzeit die Beschleunigung des Ladens und Löschens getreten, um soweit wie möglich Zeit, Betriebs- und Personalkosten einzusparen.<sup>676</sup> Ein wichtiger Entwicklungsschritt war in diesem Zusammenhang die elektrische Hafenbeleuchtung, die eine Fortsetzung der Arbeiten auch nach Einbruch der Dunkelheit erlaubte.<sup>677</sup> Allerdings gewährleisteten Schiffe mit Dampf- oder Motorantrieb in einem noch viel stärkeren Maße als selbst technisch ausgereifte Großsegler eine gewisse Unabhängigkeit von der Natur. Die Unterhaltung regelmäßiger Linien wurde nun möglich, wirtschaftliche Erwägungen spielten gegenüber nautischen und klimatischen Bedingungen eine immer wichtigere Rolle. Auch in der Küstenfahrt nutzte man die Vorteile, die die neuen Schiffstypen boten. Die Beschleunigung der Schiffahrt fand in den Arbeitszeiten von Decks- und Maschinenmannschaften einen direkten Niederschlag. Für Untersuchungsgebiet und -zeitraum liegen zahlreiche Beschwerden über die „Hast“ vor, die nun besonders die Schiffahrt in Nord- und Ostsee immer stärker bestimmte.<sup>678</sup>

An Bord deutscher Segler war die Mannschaft traditionell in zwei Wachen eingeteilt, eine Tageswache (7 bis 20 Uhr) und eine Nachtwache (20 bis 7 Uhr). Die Nachtwache mußte zusätzlich tagsüber von sieben bis zehn Uhr, von zwölf bis 15 Uhr und von 18 Uhr 30 bis 20 Uhr an Deck sein. Mit den Nachtwachen wechselte man sich ab, so daß jede der beiden Wachen in einem Zyklus von 48 Stunden 31,5 Stunden Dienst und 16,5 Stunden Ruhe hatte. Anders war der Wachdienst an Bord von Dampf- und Motorschiffen organisiert. Hier verfuhr man nach dem englischen oder Wache-um-Wache-System, das spätestens mit der neuen Seemannsordnung von 1902 allgemein gültig wurde. Die Maschinenmannschaft auf transozeanischen Schiffen arbeitete danach in drei Wachen, die sich in einem Vier-Stunden-

---

<sup>676</sup> Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.76 und 101, 108-112, S.116.

<sup>677</sup> Uwe Kiupel, Ankerwisch und Elektrokarren. Die Elektrifizierung der Schiffahrt und des Hafenumschlags, in: Bremen wird hell. 100 Jahre Leben und Arbeiten mit Elektrizität, hg.v. Jörn Christiansen, Bremen 1993 (Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte Focke-Museum), S.250-266, S.260.

<sup>678</sup> Tönnies, S.569; Gerstenberger/Welke, Der gemeine Seemann II, S.25. Die zunehmend auf die Ökonomie ausgerichtete Schiffahrt, in der auf die in ihr beschäftigten Menschen immer weniger Rücksicht genommen werde, kritisiert Paul Müller in seiner Schrift „Ein Notschrei der seemännischen Arbeiter!“, Referat gehalten auf dem Berliner Schutzkongreß. Agitationsschrift des Seemanns-Verbandes in Deutschland, Hamburg 1906, S.17 und 38.

Rhythmus ablösen. Auf eine vierstündige Arbeitsdauer folgte also eine achtstündige Ruhepause, jedoch hatte die zur Arbeit antretende Wache die Asche der vorherigen Schicht vor Beginn der eigenen aus dem Maschinenraum zu entfernen. Dieses Aschehieven nahm eine halbe bis dreiviertel Stunde in Anspruch, die von der Ruhezeit abgezogen werden mußte. In der europäischen Fahrt teilten sich lediglich zwei Mannschaften den Dienst. Auch die Decksmannschaft war nach dem Wache-um-Wache-System eingeteilt. In auswärtigen Häfen kam ein ein- oder zweistündiges Wachegehen hinzu, das nicht als Überstunde berechnet wurde.<sup>679</sup> Für Flensburger Schiffe, so stellte Tönnies in seiner Untersuchung für den *Verein für Socialpolitik* 1903 fest, war das englische System bereits vor Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung durchgesetzt. Das Deckspersonal wurde hier in zwei, das Maschinenpersonal in drei Wachen eingeteilt, allerdings waren auf vielen kleineren Schiffen überhaupt nur zwei Wachen im Einsatz. Zwar schrieb die Seemannsordnung nur für transozeanische Fahrt drei Wachen vor, eigentlich aber, so Tönnies, sei dies auch auf kleiner Fahrt notwendig, da das Zwei-Wachen-System mit seiner zwölfstündigen Arbeitszeit für die Heizer eine erhebliche Überanstrengung bedeute. Die Arbeitszeit im Hafen umfaßte die Zeit von sechs Uhr morgens bis sechs Uhr abends. Ein ständiger Streitpunkt war auch unter der neuen Seemannsordnung die Berechnung der Überstunden, da die Bestimmungen verschiedene Auslegungen zuließen. Zusammenfassend, so schreibt Tönnies, sei unverkennbar, *„daß [...] unter den geltenden Bedingungen, durch das häufige Ein- und Auslaufen in Nord- und Ostsee, übermäßige Anstrengungen vorkommen. [...] Wenn zum Beispiel das Schiff früh um sechs Uhr in den Hafen einläuft, so muß die Freiwache mit an Deck, [...] (nachdem sie höchstens eine Stunde geschlafen hat), um alles klar zu machen. Ist das Schiff nun vertäut, so geht es an die Arbeit an den Winschen beim Löschen und Laden, die leicht den ganzen Tag in die Nacht hinein dauert. Nun wird die Arbeit nach sechs Uhr abends wohl als Überstunde bezahlt, aber so wie das Schiff klar ist, geht es nach See zu. Wenn dann aber um Mitternacht Seewache angesetzt wird, so hat die Deckwache [...] schlimmsten Falles [...] in diesen 36 Stunden kaum fünf Stunden Schlaf; wenn sich dies mehrmals in der Woche wiederholt, was keineswegs unmöglich ist, so ergibt sich ein arger Mißbrauch der menschlichen Arbeitskraft.“*<sup>680</sup> Ähnliche Bedingungen beobachtete er an Bord von Kieler Schiffen: *„Tüchtige einheimische Leute meiden die Kieler Dampfer, [...] weil sie die kurzen direkten Fahrten mit ihrer hastigen Arbeit Tag und Nacht nicht lieben.“*<sup>681</sup> Insgesamt übertrafen in der Regel die Arbeitszeiten an Bord die Arbeitszeiten von Arbeitern, die an

---

<sup>679</sup> Heckscher, S.179-182.

<sup>680</sup> Tönnies, S.528-530.

<sup>681</sup> Ebd., S.590.



Land eine vergleichbare Tätigkeit ausübten. Kiupel errechnete für die Zeit zwischen 1871 und 1913 für die Feuerleute auf transatlantischen Dampfschiffen eine Wochenarbeitszeit von 66,5 Stunden, auf Dampfschiffen außerhalb der transatlantischen Fahrt von sogar 94,5 Stunden.<sup>682</sup> Noch 1898 hatte die Technische Kommission für Seeschifffahrt auf die Frage, ob sich eine Verkürzung der Arbeitszeit des unteren Maschinenpersonals empfehle, geantwortet, daß sich eine Änderung der Arbeits- und Ruhezeiten „*im Interesse des Schiffsdienstes nicht*“ empfehle.<sup>683</sup> Auch die neue Seemannsordnung von 1902 führte keine wesentliche Verbesserung der Situation herbei. Zwar wurde eine reguläre Höchstarbeitsdauer von zehn Stunden, in den Tropen von acht Stunden festgeschrieben. Es fehlten allerdings Vorschriften über eine Mindestruhezeit und über den Schutz von Minderjährigen. Das Hauptproblem, die zu lange Arbeitszeit und im Zusammenhang damit die Frage der Berechnung von Überstunden, war somit nicht beseitigt worden; eine Weigerung, über die gesetzlich festgeschriebene Höchstarbeitszeit hinaus zu arbeiten, wurde nach wie vor als Ungehorsam gegen den Dienstbefehl angesehen.<sup>684</sup> Die Vorschriften erlaubten außerdem eine weite Auslegung: so hieß es dort, nur in „dringenden Fällen“ sei der Seemann über die reguläre Arbeitszeit hinaus einsatzpflichtig. Einer Definition des Seeamtes Hamburg zufolge waren jedoch alle Arbeiten zur Erhaltung des Schiffs und zu seiner Weiterreise als „seemännische Notarbeit“, also als „dringend“ im Sinne der Seemannsordnung zu interpretieren.<sup>685</sup> Über einen Fall mißbräuchlicher Auslegung des Begriffs „Notarbeit“ auf einem Schleswiger Dampfschiff berichtet auch Tönnies.<sup>686</sup> Böhmert macht in seinem Beitrag für den *Verein für Socialpolitik* über „*Die Lage der Seeleute im Wesergebiet*“ darüber hinaus darauf aufmerksam, daß die Beurteilung eines Falles als „dringend“ im Zweifelsfall vom Kapitän getroffen wurde,<sup>687</sup> die Seeleute also wohl meist mit ihrer Einschätzung nicht durchdrangen und Überstunden auf See selten bezahlt wurden.<sup>688</sup> Auch die „Tagelöhnerie“, das heißt die Abkommandierung eines Mannschaftsmitgliedes zu einer in seinem Arbeitsbereich nicht vorgesehenen Aufgabe, vermehrte die Arbeitsbelastung der übrigen Mannschaftsmitglieder.<sup>689</sup> Viele Reeder knüpften zudem die Anheuerung von Seeleuten an sogenannte „freie Vereinbarungen“, die die Vorschriften der Seemannsordnung aussetzten und den

---

<sup>682</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.37/38.

<sup>683</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>684</sup> Heckscher, S.186.

<sup>685</sup> Ebd., S.182/183.

<sup>686</sup> Tönnies, S.584.

<sup>687</sup> Böhmert, S.404/405.

<sup>688</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.39/40; ebenso Müller, S.28.

<sup>689</sup> Tönnies, S.532.

Arbeitsschutz damit unterliefen.<sup>690</sup> Zahlreiche Klagen über solche Umgehungen der Arbeitszeitvorschriften an Bord auch schleswig-holsteinischer Schiffe finden sich im „Seemann“.<sup>691</sup>

Verschärft wurde die Arbeitsbelastung dadurch, daß viele Reeder versuchten, die Personalkosten möglichst gering zu halten. An der Besatzung, so schrieb Tönnies in seiner Untersuchung, werde gespart, *„so daß die Bemannung für glatte Fahrt eben ausreicht, für schwierige Lagen aber nicht ausreicht. Regelmäßige Unterbemannung ist die Charakteristik, die man nach unbefangener Prüfung auch den Flensburger Schiffen, namentlich denen, die über 1000 RT fassen, angedeihen lassen muß. [...] Es herrscht allgemein die Ansicht und liegt wohl auf der Hand, daß dies eine schlimme Überanstrengung bedeutet.“* Besonders schlecht gestaltete sich die Lage auf Kieler und Schleswiger Schiffen. Zahlreiche Unfälle seien die Folge dieser Verhältnisse.<sup>692</sup> Von seiten der Seeleute wurde geklagt, daß Fehler aufgrund von Übermüdung zwar bestraft würden, aber nichts gegen deren Ursachen unternommen werde.<sup>693</sup>

Erst nach dem Ersten Weltkrieg erfuhren die Arbeitszeitregelungen eine allmähliche Verbesserung. Noch 1919 jedoch stieß der Versuch, den seit November 1918 geltenden Achtstundentag auch auf See durchzusetzen, auf massiven Widerstand der Reeder. So argumentierte Paul Ehlers vom Zentralverein Deutscher Reeder in einem Brief an das Reichswirtschaftsministerium, die Einführung des Achtstundentages auf See sei *„weder möglich noch erforderlich“*. Die dafür erforderliche Durchsetzung des Dreiwachensystems scheitere bereits an den Unterbringungsmöglichkeiten; um die Bedingungen zu erfüllen, müßte die Besatzung um mehr als die Hälfte verstärkt werden. Dies sei allein aus technischen Gründen nicht zu leisten. Außerdem lasse sich die seemännische Tätigkeit aufgrund ihrer Arbeitsabläufe *„in den schematischen Rahmen einer fortlaufenden vierstündigen Arbeitszeit überhaupt nicht hineinpressen.“* Im Grunde, so führt Ehlers in seinem Brief weiter aus, ginge es den Seeleuten auch weniger um eine Durchsetzung des Achtstundentages als vielmehr um eine Erhöhung ihrer seit der neuen Regelung ohnehin *„reichlich bemessenen“* Bezahlung.

Die schleswig-holsteinischen Handelskammern - Kiel, Flensburg und Altona - schlossen sich dieser Argumentation an und übernahmen in ihren Stellungnahmen teilweise wörtlich Passagen aus der Schrift Ehlers'. Aus Kiel und Flensburg wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, daß für die dort hauptsächlich betriebene Kleine Fahrt das Dreiwachensystems gar nicht zu verwirklichen sei. Es handele sich, so der Flensburger Reeder H. Schuldt in

---

<sup>690</sup> Heckscher, S.182/183; Kiupel, Selbsttötung, S.37.

<sup>691</sup> Seemann 2 (1897), S.3-5 und 10; 4 (1898), S.5; 5 (1898), S.16; Nr. 7 (1898), S.11-12; 9 (1898), S.4.

<sup>692</sup> Tönnies, S.572/573, 575, 584, 592 und 603/604; Heckscher, S.186.

<sup>693</sup> Seemann 2 (1897), S.4 und S.10; Kiupel, Selbsttötung, S.40.

seiner Stellungnahme für die Handelskammer Flensburg, um kurze Fahrten von Stunden oder wenigen Tagen. Ein bedeutender Teil der Zeit werde im Hafen mit Löschen und Laden verbracht, „für welche Zeit den Seeleuten der achtstündige Arbeitstag bereits zugestanden ist.“<sup>694</sup> Auch in den folgenden Jahren wurden keine Fortschritte erreicht: seit 1923 erlaubte eine neue Arbeitszeitverordnung zahlreiche Ausnahmen vom Achtstundentag. Auf Dauer ließ sich die Entwicklung aber nicht aufhalten. Die Arbeitszeitverordnung von 1927 bedeutete gegenüber den Vorschriften von 1923 eine klare Verbesserung. Auf neuen Schiffen wurde Platz für die zusätzliche Besatzung eingeplant. Erst ab 1937 aber galt der Achtstundentag auch für Seeleute ohne Einschränkungen.<sup>695</sup>

#### ***IV.1.1.3 Verpflegung***

Eine zentrale Rolle spielte an Bord das Essen, dessen Bedeutung über die bloße Ernährungsfunktion hinausging. Vielfach stellte es die einzige Auflockerung eines ansonsten eintönigen Arbeitsalltags dar.<sup>696</sup>

Im Unterschied zu Arbeitsbedingungen und Arbeitszeiten erfuhr die Verpflegungssituation an Bord mit dem Übergang zur maschinengetriebenen Schifffahrt eine prinzipielle Verbesserung. Auf den teilweise monatelangen Reisen der Segelschiffe war eine ausreichende Versorgung der Mannschaft vor allem mit frischer Nahrung sehr schwierig, da sich nicht alle Lebensmittel für eine längere Aufbewahrung eigneten. Auf frisches Brot, Fleisch, Obst und Gemüse mußte daher meist verzichtet werden. An ihre Stelle traten Hülsenfrüchte, getrocknete und gepreßte Gemüse, eingesalzene Schnittbohnen, getrocknetes Obst, Backobst, zuweilen auch etwas länger lagerfähiges Kernobst. Brot wurde vor allem auf Segelschiffen durch Hartbrot (Schiffszwieback) ersetzt, der Mangel an frischer pflanzlicher Kost zumindest teilweise durch Sauerkraut ausgeglichen. Insgesamt war die Ernährung an Bord jedoch wenig abwechslungsreich und führte vor allem auf längeren Fahrten nicht selten zu Vitaminmangelkrankheiten wie Skorbut und Segelschiffs-Beriberi.<sup>697</sup> Zwar wurden die Konservierungsmethoden im Verlauf des Untersuchungszeitraums verbessert,<sup>698</sup> das Grundproblem, nämlich die Unmöglichkeit, während langer Reisen frische Kost an Bord zu nehmen, blieb aber bestehen. Auf Dampfern hingegen gestaltete sich die Ernährungssituation

---

<sup>694</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 12790, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend die Rechtsverhältnisse der Seeleute.

<sup>695</sup> Schmelzkopf, S.26, 59, 106 und 211.

<sup>696</sup> Zur sozialen Bedeutung des Essens an Bord siehe Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S. 91.

<sup>697</sup> J. J. Reincke, Gesundheitspflege auf Seeschiffen mit besonderer Berücksichtigung der Handelsflotte, Hamburg 1882, S.61 und S. 67/68; Klaus Volbehr, Gesundheit an Bord, hg.v. Klaus-Peter Kiedel, Hamburg 1987, S.58-62.

<sup>698</sup> Ebd., S.66; Reincke, S. 68.

der Mannschaften günstiger. Die typischen Mangelkrankheiten konnten vermieden werden, da die durchschnittliche Reisedauer kürzer war als auf Segelschiffen und öfter Häfen angelaufen wurden, in denen die Vorräte durch frische Nahrung ergänzt werden konnten.<sup>699</sup> Tönnies bestätigt dies für Flensburg: die Lage werde vor allem von denjenigen Seeleuten als wesentlich verbessert empfunden, die die Zustände zur Zeit der Segler noch aus eigener Erfahrung kannten.<sup>700</sup>

Die Verpflegung an Bord wurde durch eine sogenannte Speiserolle geregelt, die die pro Mann und Tag mitzuführende Menge an Proviant sowie deren Zusammensetzung vorschrieb. Sie wurde von der Landesgesetzgebung bestimmt, die Seeleute hatten also keine Möglichkeit, auf ihre Vorschriften Einfluß zu nehmen. Nocht weist außerdem darauf hin, daß in ihr lediglich die Mindestverpflegung vorgegeben war, die Regelungen in der Praxis aber als Norm angesehen würden.<sup>701</sup> In Schleswig-Holstein galt während des Untersuchungszeitraums die 1873 beschlossene Speiserolle, die 1889, 1898 und 1902 modifiziert wurde und im Ersten Weltkrieg (1915), vor allem aber 1941 aufgrund der schlechten Versorgungslage während des Krieges teilweise erhebliche Einschränkungen erfuhr. An Grundnahrungsmitteln waren regulär seit 1889 pro Mann und Tag 600 Gramm Brot, 500 Gramm Rindfleisch, ersatzweise 375 Gramm Schweinefleisch, 250 Gramm Speck, 500 Gramm Fisch oder 375 Gramm Trocken- oder Salzfisch vorgesehen, ferner Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Reis, Graupen oder Grütze, Dörrgemüse oder Frischgemüse „zur Sättigung“, 71,5 Gramm Speisefett und 35,5 Gramm Zucker oder Sirup.<sup>702</sup> Die festgesetzten Mengen wurden nicht überall als ausreichend empfunden. So berichtet Tönnies für Schleswig-Holstein, die Speiserolle werde eingehalten „in Bezug auf die Fleischration, im übrigen gilt es als notwendig, daß sie überschritten werde, namentlich was die Fettmenge betrifft, und besonders bei nordischen Fahrten. Die laut werdenden Klagen haben regelmäßig zum Inhalt, daß „nach der Speisetaxe“ beköstigt werde“.<sup>703</sup> Die tatsächliche Ernährungssituation der Mannschaften hing allerdings nicht

---

<sup>699</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten, in: Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.269/270.

<sup>700</sup> Tönnies, S.535: „Durch häufiges Anlaufen der Häfen ist es den Dampfschiffen möglich, oft frisches Fleisch einzunehmen, das früher unbekannt war. Ebenso ist frisches Brot jetzt wenigstens von Zeit zu Zeit zu haben.“; ebenso Böhmert, S.432.

<sup>701</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.269; Kiupel, Selbsttötung, S.45.

<sup>702</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 12790, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend die Rechtsverhältnisse der Seeleute: Die Senatskommission für Reichs- und Auswärtige Angelegenheiten wies darauf hin, daß die kriegsbedingten Beschränkungen 1915 hinsichtlich bestimmter Lebensmittel durch erhöhte Rationen anderer ausgeglichen werden sollten. Die Handelskammer zu Flensburg schrieb in ihrer Stellungnahme, daß eine ausreichende Ernährung als „gewisses Äquivalent“ für den Schlaf- und Ruhemangel von großer Bedeutung, daher allenfalls eine geringe Einschränkung der Rationen möglich sei. Zur Speiserolle von 1939, mit Änderungen vom 31. Januar 1941, 18. Juli 1941 und 3. März 1942: Deutsche Seemannsordnung. Gesetz vom 2. Juni 1902 nebst Nachträgen und Nebengesetzen, Hamburg 1942, S.92/93.

<sup>703</sup> Tönnies, S.536.

ausschließlich von den Vorschriften der Speiserolle ab, deren Befolgung ohnehin keiner staatlichen Kontrolle unterlag.<sup>704</sup> Wenn sich auch die Grundvoraussetzungen verbessert hatten, kamen doch immer wieder Fälle vor, in denen Seeleute keine ihren Bedürfnissen entsprechende Ernährung erhielten. Auf den meisten - auch schleswig-holsteinischen - Schiffen bekam der Kapitän pro Mannschaftsmitglied und Tag eine bestimmte Summe zugestanden, von der er den für die Reise benötigten Proviant einkaufte. Dieses System bot für den Kapitän Möglichkeiten, an der Verpflegung zu sparen und sich so auf Kosten der Mannschaft zu bereichern. Wie Tönnies berichtet, geschah dies durchaus mit dem Wissen der Reeder.<sup>705</sup> Der vom Vorsitzenden des Seemanns-Verbandes Paul Müller geschilderte „regelrechte[m] Pakt zwischen Koch und Kapitän“ schien auch auf schleswig-holsteinischen Schiffen aufzutreten.<sup>706</sup> So berichtet Tönnies: „Daß die Köche den Leuten ihr Recht verkürzen, unterliegt keinem Zweifel, zumal wenn etwa ein Kapitän seinen Koch dazu anhält, was in einzelnen Fällen wohl vorkommen mag.[...] Daß die Köche für sparsames Umgehen mit dem Material durch Trinkgelder belohnt werden, ist wohl Regel.“<sup>707</sup> Zum „sparsamen Umgehen mit dem Material“ gehörte auf manchen Schiffen auch die sogenannte „Fett-Tonne“: bei der Zubereitung von Fleisch anfallendes Fett wurde gesammelt und im nächsten Hafen verkauft. Das so erhaltene Geld kam in den seltensten Fällen der Mannschaft zugute.<sup>708</sup> Geklagt wurde darüber hinaus über verdorbene Nahrungsmittel, die aus Sparsamkeitsgründen nicht weggeworfen, sondern den Seeleuten vorgesetzt wurden.<sup>709</sup> Auf dem Flensburger Dampfer „Venus“, schreibt Paul Müller, hätten die Seeleute verdorbene Butter, stinkende Margarine und nicht mehr einwandfreies Salzfleisch erhalten. Vom Gesundheitsamt sei dies bestätigt worden.<sup>710</sup> Die Mannschaft des Kieler Dampfers „Emma“, so wird im „Seemann“ berichtet, habe Hartbrot bekommen, „welches zum Theil mit Maden und Käfern durchsetzt war.“<sup>711</sup> Von einem Flensburger Schiff berichteten Seeleute, daß der Kapitän von der

---

<sup>704</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.46.

<sup>705</sup> Tönnies, S.536: „Die Meinung von Reedern ist, daß „früher“ der Kapitän wohl ein paar hundert Mark jährlich übrig hatte, neuerdings bei den gestiegenen Preisen kaum. Prinzipiell erklären die Reeder nichts dagegen einzuwenden, daß die Kapitäne bei der Verproviantierung der Schiffe zu ihrem Vorteil Ersparnisse machen, ja es scheint in Wirklichkeit die Sache darauf angelegt zu sein, daß sie einen Nettoverdienst aus diesem Handel gewinnen, und dies muß als Übel bezeichnet werden.; es wäre nur billig, wenn der Besatzung auf deren Verlangen über die Verwendung der Kostgelder Rechnung gelegt werden müßte“.

<sup>706</sup> Paul Müller, S.23-25.

<sup>707</sup> Tönnies, S.536.

<sup>708</sup> Heckscher, S.146. Klagen über „Schiffsbratenfett“, das zu „einem förmlichen Handelsartikel geworden“ sei, finden sich auch im Seemann 3 (1897), S.13/14. Ebenso: Seemann 12 (1898), S.7/8.

<sup>709</sup> Böhmer, S.343.

<sup>710</sup> Paul Müller, S.25.

<sup>711</sup> Seemann 9 (1898), S.6; ähnlich: Tönnies, S.539, und H. Fries, Helios, in: Das Flensburger Schifffergelag in Vergangenheit und Gegenwart, Flensburg 1979 (Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Heft 3), S.89-101, S.92.

Mannschaft verlangt habe, ein Schriftstück zu unterschreiben, das - wahrheitswidrig - die gute Qualität der Verpflegung an Bord bestätigte.<sup>712</sup>

Auch Tönnies beklagt zwar „*Nachlässigkeiten*“ bei der Verpflegung und in einigen Fällen eine mangelnde Anpassung des Proviantes an wärmeres Klima; generell jedoch, so hebt er hervor, herrsche Zufriedenheit mit der Verpflegung an Bord schleswig-holsteinischer Schiffe. Auf kurzen Reisen sorgten die Seeleute selbst für ihre Beköstigung. Wenn sie gezwungen seien, im Wirtshaus zu essen, bekämen sie von den Reedereien einen bestimmten Betrag ausbezahlt. Auf längeren Reisen erhalte das Personal in der Regel drei warme Mahlzeiten pro Tag, außer auf Lübecker Schiffen, wo ein warmes Frühstück nicht gebräuchlich sei. Bei kleineren Reedereien seien die Leute zufriedener mit der Qualität der Beköstigung, was möglicherweise daran liege, daß in solchen Betrieben oft der Kapitän mitredere. Auf der anderen Seite stünden auf kleinen Schiffen nicht selten nur schlechte Köche zur Verfügung, da bessere Köche sich lieber bei den großen Reedereien beschäftigen ließen.<sup>713</sup>

Eine weitere Schwierigkeit stellte nach wie vor die Versorgung mit Trinkwasser dar. Zwar hatten auch die Wassertanks eine Verbesserung erfahren; eiserne Behälter erlaubten die Aufnahme größerer Mengen von Trinkwasser an Bord.<sup>714</sup> Oft waren die Tanks allerdings auszementiert, was dazu führte, daß sich mehr Ablagerungen an ihrem Boden bildeten. Wurden diese bei Seegang durch die Bewegungen des Schiffs aufgewirbelt, kam es oft zu Brechdurchfall-Erkrankungen unter der Mannschaft. Zudem mußte das Trinkwasser meist von Land aus an Bord gebracht werden, da die wenigsten Schiffe über Meerwasser-Destillationsapparate verfügten. Dies vergrößerte die Gefahr einer Verunreinigung. Besonders, wenn private Firmen mit der Lieferung des Wassers beauftragt waren, wurde auf den Wasserbooten oft mit unsauberen, undichten Schläuchen und unhygienischen Tanks gearbeitet.<sup>715</sup> Tönnies berichtet von einem Flensburger Schiff, dessen Trinkwasserversorgung von einer solchen Firma geleistet wurde. Die mit der Lieferung beschäftigten Mitarbeiter hätten auf den Booten barfuß im Trinkwasser für die Schiffsmannschaft gestanden.<sup>716</sup> Ebenfalls auf einem Flensburger Schiff wurde von der Mannschaft geklagt, daß das Trinkwasser durch Eindringen von Salzwasser in den schadhaften Tank ungenießbar geworden sei und man für den Rest der Fahrt Kondenswasser aus der Maschine zum Trinken

---

<sup>712</sup> Seemann 16 (1898), S.6.

<sup>713</sup> Tönnies, S.256, S.357, S.594 und 609. Zur Bedeutung des Kochs für die Qualität der Ernährung an Bord und das Problem der mangelnden Ausbildung: s. Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.91/92, und Nocht, Gesundheitliche Verhältnisse, S.270; erst neuerdings, so Nocht in Berufung auf einen Hansa-Artikel von 1901, sei in Kiel eine Art Kochschule für Matrosen eingerichtet worden.

<sup>714</sup> Reincke, S.67; Volbehr, S.48/49 und S.54.

<sup>715</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.47, in Berufung auf Nocht.

<sup>716</sup> Tönnies, S.540.

und Kochen habe verwenden müssen.<sup>717</sup> Auch schien es vorzukommen, daß Kapitäne Wasser aus Flüssen tanken ließen, das oft mit organischen Stoffen verunreinigt war.<sup>718</sup>

#### ***IV.1.1.4 Logis***

Vielfach gab auch die Unterbringung an Bord Anlaß zu Beschwerden. Ähnlich wie bei den Arbeitsbedingungen und sehr viel deutlicher als bei Arbeitszeiten und der Verpflegung läßt sich hier eine Veränderung der Verhältnisse feststellen, die eindeutig auf den Übergang zu Eisenbauweise und Maschinenantrieb zurückzuführen ist. Eine Beschreibung der prinzipiellen Unterschiede des „Wohnumfeldes“ an Bord von Segel- und Dampf- beziehungsweise Motorschiffen soll diese Veränderungen aufzeigen. Zunächst verlief die Trennungslinie allerdings nicht zwischen wind- und maschinengetriebenen Schiffen, sondern vielmehr zwischen Schiffen in Holz- und Eisenbauweise.

Wie Reincke in seiner 1882 erschienenen Untersuchung darstellte, bestand einer der wichtigsten Unterscheide zwischen Holz- und Eisenschiffen in der „Schiffsatmosphäre“: zwar waren Holzschiffe, da sie aus einem organischen Baustoff bestanden, einem Fäulnisprozeß unterworfen, der die Qualität der Luft beeinträchtigen konnte; dieses Problem stellte sich für Eisenschiffe nicht. Andererseits bot der natürliche Baustoff auch Vorteile. So waren Holzschiffe schlechte Wärmeleiter; die Temperatur im Schiffsinnern blieb auch in verschiedenen Klimazonen verhältnismäßig stabil. Eisernerne Schiffe dagegen boten in kalten Fahrtgebieten nur geringen Schutz gegen Kälte und heizten sich in warmen Gegenden wie den Tropen sehr stark auf. Zudem „schwitzten“ sie: Luftfeuchtigkeit kondensierte an der Schiffshaut, wodurch der Eindruck „*dumpfer, feuchter Kellerluft*“ entstehen konnte.<sup>719</sup> Nicht nur Wärme wurde von einem hölzernen Schiffskörper schlechter geleitet; eisernerne Schiffe waren erheblich lauter als Holzschiffe, weil sich der Schall auf ihnen viel besser verbreitete. Besonders störend machte sich dies auf Dampfschiffen bemerkbar, wo sich die Vibrationen der Maschine durch das gesamte Schiff fortpflanzten.<sup>720</sup>

Aber auch über diese Faktoren hinaus gestalteten sich die Unterkunftsverhältnisse vor allem auf den - recht bald fast ausschließlich eisernen - Frachtdampfern und -motorschiffen wenig angenehm. Maschinen und Betriebsanlage nahmen einen relativ großen Anteil des Schiffsraums in Anspruch; zudem mußten wegen des erhöhten Personalbedarfs jedenfalls auf Dampfern mehr Menschen untergebracht werden. Auch beeinträchtigten unangenehme

---

<sup>717</sup> Seemann 9 (1898), S.6.

<sup>718</sup> Bernhard Nocht, Über Verbesserungen in den hygienischen Lebensverhältnissen der Mannschaften an Bord der Kauffahrteischiffe, Hansa 5 (1895), S.51-54, 6 (1895), S.66-67 und 7 (1895), S.77-80, S.79/80.

<sup>719</sup> Reincke, S.15 und 17.

<sup>720</sup> Böhmert, S.440/441; Reincke, S.558; Kiupel, Selbsttötung, S.53.

Gerüche aus Maschinenfetten, Schornsteinrauch und, an Bord von Dampfern, Kohlenstaub Wohlbefinden und Gesundheit.<sup>721</sup> Übereinstimmend schrieben Böhmert, Reincke und der Hamburger Hafendarzt Bernhard Nocht in den Jahren um die Jahrhundertwende, die besten Mannschaftsunterkünfte, nämlich helle, geräumige und leicht zu lüftende Deckshäuser, seien an Bord der neueren, stählernen Segelschiffe zu finden.<sup>722</sup> Auf maschinengetriebenen Schiffen waren die Lebensverhältnisse weit ungünstiger. Meist lagen die Logis unter der Back oder, in ungünstigen Fällen, unter Deck. Diese Aussage bestätigt Tönnies in seiner Untersuchung für schleswig-holsteinische Schiffe; Logis unter Deck kämen allerdings nur noch sehr selten, bei Flensburger Schiffen fast gar nicht vor.<sup>723</sup> Üblicherweise wurden Deckpersonal und Maschinenpersonal in getrennten Räumen untergebracht, manchmal aber auch nur durch eine Längsscheidewand in der Mitte des Raumes voneinander getrennt. Gab es eigene Mannschaftsräume der Feuerleute, befanden sich diese nicht selten im Schiffsinne in der Nähe der Maschine. Dies brachte erhebliche Nachteile mit sich, was Licht- und Belüftungsverhältnisse anging, wenn auch die Wege für die verschwitzt von der Arbeit kommenden Feuerleute kurz gehalten wurden.<sup>724</sup> Die Seemänner lebten in recht beengten Verhältnissen. Der vorgeschriebene Mindestluftraum betrug bis zur *„Bekanntmachung, betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen, vom 2. Juli 1905“* pro Mann nur 1,7 Kubikmeter;<sup>725</sup> von den Handelskammern in Kiel und Flensburg war der Entwurf dieser schließlich verabschiedeten Vorschriften noch 1903 als *„zu weitgehend“* kritisiert worden.<sup>726</sup> Eine Erhebung des Hamburger Hafendarztes Nocht von 1894 ergab im kleinsten Logis einen Luftraum von 1,9, im größten von 8 Kubikmetern; durchschnittlich stünden jedem Mannschaftsmitglied 3,5 Kubikmeter Luftraum zur Verfügung.<sup>727</sup> Gegenstand dieser Untersuchung waren allerdings wohl vorwiegend Schiffe mit besseren Logisverhältnissen: obwohl selten der (sehr geringe) Mindestraumgehalt unterschritten wurde, so fiel doch, wie aus einer weiteren Schrift Nochts und dem Beitrag Böhmerts hervorgeht, in der Zeit vor der Jahrhundertwende der Großteil der Mannschaftslogis noch sehr eng aus; die früher vorkommenden Zweimannkojen schienen um diese Zeit aber bereits verschwunden zu sein.<sup>728</sup> Auch die in der Verordnung von 1905

---

<sup>721</sup> Reincke, S.59; zur Geruchsbelästigung auch Myers, S.230.

<sup>722</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.271; Reincke, S.30/31; Böhmert, S.439.

<sup>723</sup> Tönnies, S.542.

<sup>724</sup> Böhmert, S.439; Reincke, S.30/31; Kiupel, Selbsttötung, S.50.

<sup>725</sup> Deutsche Seemannsordnung, S.64-69.

<sup>726</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1075, Akten des Königlichen Ober-Präsidiums der Provinz Schleswig-Holstein betreffend die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Entwürfe der gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung).

<sup>727</sup> Nocht, Verbesserungen, Hansa 7 (1895), S.78.

<sup>728</sup> Böhmert, S.438/439 und 441/442; Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.272.



vorgeschriebenen 3,5 Kubikmeter Luftraum pro Mann, so schreibt Kiupel, seien wohl nur in den besseren Logis an Bord der überseeischen Dampfer erreicht worden.<sup>729</sup>

Die Seeleute schliefen in Kojen aus Holz, für die erst ab 1905 eine Länge von 1,83 Metern und eine Breite von 60 Zentimetern vorgeschrieben war. Teilweise waren sie in drei Reihen übereinander angebracht, was auf Flensburger, Kieler und Schleswiger Schiffen jedoch die Ausnahme gewesen zu sein scheint.<sup>730</sup> Auch bei zweireihiger Anordnung waren die Kojen aber recht niedrig und verfügten nur über einen engen Zugang. Ein Problem stellte die ungenügende Zufuhr von frischer und das Aufsteigen der erwärmten Luft dar, so daß die oberste Koje von den Seeleuten nicht gerne belegt wurde. Aber auch die untere Koje war wenig beliebt, weil sie Staub und Schmutz am meisten ausgesetzt war.<sup>731</sup> Zudem waren die einzelnen Kojen auf Wunsch der Mannschaft hin oft mit Vorhängen versehen. Dies gewährleistete zwar ein Minimum an „Privatsphäre“, machte aber die Zirkulation von Luft unmöglich. Das Bettzeug mußte von den Seeleuten selbst mitgebracht werden. Einen regelmäßigen Wechsel oder neues Bettzeug konnten sich nur wenige Seeleute leisten. „*Der Seemann legt sich oft völlig bekleidet und in nassen Kleidern zum Schlafen. Bald ist das Bett in einem wenig erfreulichen Zustand von Feuchtigkeit, Schmutz, üblen Gerüchen..*“, schrieb Reincke 1903; die Kojen würden schnell zu „*feuchten und dumpfen Schmutzwinkeln*“.<sup>732</sup> Forderungen (wie sie beispielsweise Nocht vorbrachte), die Reeder sollten das Kojenzeug stellen, stießen in Schiffahrtskreisen auf wenig Zustimmung. So schrieb die Flensburger Handelskammer 1903, die dadurch entstehenden Mehrkosten für die Reedereien seien erheblich. Zu befürchten sei außerdem, daß die Seeleute mit dem Eigentum der Reederei weniger pfleglich umgingen als mit dem von ihnen mitgebrachten Bettzeug. Auch würde eine solche Bestimmung vom Seemann „*als ein schwerer Eingriff in den alten Seemannsbrauch*“ angesehen. Bisher sei eine Übertragung von Krankheiten über das Kojenzeug noch nicht vorgekommen. Ebensogut könnten Krankheiten über die Kleidung und die Kleidersäcke eingeschleppt werden. Die Handelskammer sprach sich daher nachdrücklich dafür aus, „*diese Bestimmung abzusetzen und es beim alten Seemannsbrauch zu belassen*“.<sup>733</sup>

Nasse und schmutzige Kleidung konnte meist nirgends als im Logis zum Trocknen aufgehängt werden, was die Raumlufte zusätzlich verschlechterte. Auch auf den meisten schleswig-holsteinischen Schiffen standen keine besonderen Räume zum Ablegen der

---

<sup>729</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.51; auf die „musterhaften“ Logisverhältnisse an Bord der großen HAL-Dampfer verweist Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.272.

<sup>730</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.51; Tönnies, S.542.

<sup>731</sup> Böhmert, S.442/443; Nocht, Verbesserungen, Hansa 7 (1895), S. 77/78; Kiupel, Selbsttötung, S.51.

<sup>732</sup> Reincke, S.30/31 und S.50/51.

<sup>733</sup> Nocht, Verbesserungen, Hansa 7 (1895), S.78; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1903, S.7.

verschmutzten Arbeitskleidung zur Verfügung.<sup>734</sup> Nicht selten wurden in der Mannschaftsunterkunft darüber hinaus Farben, Petroleum oder Geräte aufbewahrt. Zuweilen befand sich der Eingang zum Kabelgatt im Logis, so daß die Ausdünstungen der dort aufbewahrten, häufig mit organischen Stoffen verunreinigten Taue und Ankerketten die Raumluft zusätzlich beeinträchtigten. Tönnies zufolge traf dies für Flensburg allerdings ausschließlich auf vor 1893 erbaute Schiffe zu, wohingegen dieser Punkt von den Mannschaften mehrerer Kieler und Lübecker Schiffe moniert wurde. Generell befanden sich die Mannschaftsunterkünfte auf Kieler Dampfern, mit Ausnahme der Schiffe der Postdampferlinie Kiel-Korsör, in einem schlechteren Zustand als in Flensburg, und auch für Lübeck bestätigt Tönnies die bereits genannten Beschwerdepunkte (Enge, Dunkelheit, mangelnde Belüftung, Nutzung des Logis als Abstellraum).<sup>735</sup>

Nur die wenigsten Dampf- und Motorschiffe verfügten über Aufenthaltsräume für die Mannschaften. Folglich wurde das Logis auch als Eß- und Wohnraum genutzt. Böhmert wies in seinem Beitrag darauf hin, daß der „große[n, d. Verf.] *Unsauberkeit und Unordnung*“<sup>736</sup>, die in den Logis herrschte, unter den geschilderten Umständen nur schwer entgegenzuwirken sei.<sup>737</sup> Ähnlich äußerte sich Nocht 1895 in seinem Artikel in der „Hansa“.<sup>738</sup> Da außerdem die Zeit für die Reinigung von der Ruhezeit abging, war das Bedürfnis nach Erholung oft größer.<sup>739</sup>

Sanitäre Anlagen, die den veränderten Verhältnissen an Bord der meisten Schiffe, vor allem aber den Bedürfnissen der Feuerleute entsprochen hätten, gehörten auch auf schleswig-holsteinischen Schiffen keineswegs zum Standard. So standen allenfalls auf jüngeren und größeren Schiffen (über 900 RT) Waschräume oder Waschküchen zur Verfügung, in denen allerdings oft zusätzlich noch Tauwerk und andere Gerätschaften aufbewahrt wurden. Auf den meisten kleineren Dampfern mußten sich Heizer und Kohlenzieher im Maschinenraum waschen, nachdem sie das benötigte Wasser vorher in Eimern herangeholt hatten.<sup>740</sup> Bereits die Technische Kommission für Seeschifffahrt hatte sich 1898 in ihrem Untersuchungsbericht zu Selbstmordfällen an Bord von Dampfschiffen für Wascheinrichtungen ausgesprochen, in denen auch warmes Wasser zur Verfügung stehe, allerdings konkrete Vorschriften über

---

<sup>734</sup> Tönnies, S.453; Reincke, S.31.

<sup>735</sup> Tönnies, S.544 und 546, S.594-596 und S.609.

<sup>736</sup> Reincke, S.51.

<sup>737</sup> Böhmert, S.443; Klagen über den Zusammenhang von Logis- und Hygieneverhältnisse siehe auch Seemann 2 (1897), S.4/5 und S.7-9; 3 (1897), S.9.

<sup>738</sup> Bernhard Nocht, Verbesserungen, Hansa 7 (1895), S.78/79.

<sup>739</sup> Tönnies, S.542 und 545; Kiupel, Selbsttötung, S.52.

<sup>740</sup> Tönnies, S.543-544; Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.2273; Böhmert, S.440.

diesen Punkt nicht getroffen.<sup>741</sup> Erst die Verordnung von 1905 schrieb Waschräume für Schiffe mit einer Mannschaft von mehr als 20 Seeleuten vor. Warmwasserbrausen, deren Vorteile - Effektivität, leichte Montierbarkeit und Sparsamkeit - Nocht in seinem Artikel in der Hansa hervorgehoben hatte, waren nur auf Schiffen vorgeschrieben, auf denen solche Einrichtungen bereits für die Passagiere vorgesehen waren. Auf den übrigen Schiffen sollte die Mannschaft zweimal in der Woche Gelegenheit erhalten, sich mit Süßwasser zu waschen. Behördlicherseits wurde die Einhaltung dieser Vorschriften kaum kontrolliert.<sup>742</sup>

#### ***IV.1.1.5 Gesundheitliche Verhältnisse an Bord der Schiffe***

Die geänderten Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord blieben nicht ohne Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der Seeleute. Schon zu Zeiten der Segelschiffahrt war der Beruf des Seemanns gefährlich. Zusätzlich zur Unfallgefahr bedrohten zahlreiche Krankheiten die Gesundheit. Zwar verloren Mangelkrankheiten wie Skorbut und Beriberi im Verlauf des Untersuchungszeitraums an Schrecken, nach wie vor spielten aber Infektionskrankheiten eine große Rolle. Sowohl auf Segelschiffen als auch auf Dampf- und Motorschiffen herrschten schlechte hygienische Bedingungen, die für die Ausbreitung dieser Krankheiten günstige Voraussetzungen boten. Gelbfieber und Dysenterie traten vor allem bei Fahrten in die Tropen auf.<sup>743</sup> Auch Typhusfälle kamen an Bord häufiger vor als an Land.<sup>744</sup> Durch Desinfektionsmaßnahmen, Vorschriften von behördlicher Seite, wie mit Kranken und Krankheitsverdächtigen umzugehen sei, Inspektionen durch den Hafentarz beim Anlegen in deutschen Häfen und gegebenenfalls Überweisung in eine Quarantänestation versuchte man die Ausbreitung solcher Krankheiten zu verhindern. In Kiel existierte beispielsweise bis 1929 am Fördeufer nördlich der Einmündung des Nord-Ostsee-Kanals eine solche Quarantänestation, die aber offensichtlich kaum genutzt werden mußte.<sup>745</sup> Eine weitere Gefahr stellte noch lange Zeit die Malaria dar, zu deren Behandlung jedes Schiff pro Kopf und Tag des voraussichtlichen Aufenthalts im Malariagebiet eine bestimmte Menge Chinin mitzuführen hatte.<sup>746</sup> Nocht befaßte sich in seinen Untersuchungen darüber hinaus mit der

---

<sup>741</sup>Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>741</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.54 und 72.

<sup>742</sup> Nocht, Verbesserungen, Hansa 5 (1895), S.53/54 und 6 (1895), S.66/67.

<sup>743</sup> Ders., Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.247/248; Volbehr, S.69-75 (Mangelkrankheiten), S.77-82 (Infektionskrankheiten).

<sup>744</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.251.

<sup>745</sup> Johann Schmidt, Seequarantänen in Schleswig-Holstein, in: Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte 112 (1987), S.123-134, S. 132/133. Gerstenberger und Welke weisen allerdings darauf hin, daß die Tatsache, daß Mittel gegen eine bestimmte Krankheit bekannt waren, nicht automatisch implizierte, daß diese auch den Seeleuten verabreicht wurden, Der gemeine Seemann I, Waterkant 11 (1992), S.27.

<sup>746</sup> Reincke, S.107; Volbehr, S.94-98.

weiten Verbreitung der Tuberkulose unter den deutschen Seeleuten. Diese komme an Bord wesentlich häufiger vor als an Land. Von den Todesfälle unter deutschen Seeleuten im Ausland entfielen 14%, im Inland sogar fast 40 % auf die Tuberkulose. Am stärksten betroffen seien Matrosen und Stewards in der Altersgruppe von 15 bis 20 Jahren, gefolgt von den 40- bis 60jährigen, während die Krankheit in der Gruppe der 20- bis 40jährigen nur unwesentlich häufiger zu beobachten sei als bei der vergleichbaren Landbevölkerung. Ob der „*Keim zur Tuberkulose schon mitgebracht oder erst an Bord erworben*“ worden sei, sei in den einzelnen Fällen schwierig zu entscheiden. Fest stehe aber, daß die Bedingungen des Seemannslebens und die schlechten hygienischen Verhältnisse an Bord die Entwicklung und Ausbreitung der Krankheit förderten.<sup>747</sup> Auch unter schleswig-holsteinischen Seeleuten stellten darüber hinaus Geschlechtskrankheiten ein Problem dar. Oft wurden sie aus Furcht vor Entlassungen verschwiegen. Eine Besserung der Situation erwartete man von der neuen Seemannsordnung von 1902, da mit ihrem Inkrafttreten die Kosten für die Heilbehandlung auch solcher Krankheiten von den Reedereien zu tragen waren.<sup>748</sup>

Zu den bisher bei Seefahrern beobachteten Krankheitsbildern traten mit dem Übergang zur maschinengetriebenen Schifffahrt neue Krankheiten, die bis dahin hauptsächlich unter Industriearbeitern verbreitet gewesen waren.<sup>749</sup> Zahlreiche Heizer, Kohlenzieher und Maschinisten litten unter Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Gefäßerkrankungen, Augen- und Ohrenkrankheiten, Rheuma und Erkrankungen von Atemwegen und Verdauungsapparat. Bei der Arbeit vor den Feuern kamen Hitzschläge und auch Verbrennungen häufig vor. In seiner Untersuchung für den *Verein für Socialpolitik* beschreibt Nocht die schädliche Wirkung der veränderten Arbeitsbedingungen in Kessel- und Maschinenräumen und hebt hervor, „*daß man die als Hitzschlag, Herzschlag, Gehirnschlag bei den Seemannsämtern gemeldeten Todesfälle als zu einer Gruppe gehörig betrachten muß und daß die größte Mehrzahl dieser Todesfälle, auch wenn sie nicht ausdrücklich als Hitzschlag bezeichnet, doch als Hitzwirkung aufzufassen sind. [...] Es sind durchaus nicht immer exzessiv hohe Temperaturen, die Hitzschlag hervorrufen. [...] Bei ungünstiger Ventilation im Heizraum kommen gehäufte Hitzschlagfälle an Bord von Dampfern im Sommer auch in unseren Breiten vor.*“<sup>750</sup> Ungleichmäßige Belastung und unphysiologische Bewegungsabläufe führten zu

---

<sup>747</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.253-257, und Verbesserungen, Hansa 5 (1895), S.52/53; 6 (1895), S.66; 7 (1895), S.71.

<sup>748</sup> Tönnies, S.547; Böhmert, S.447; Volbehr, S.83-94.

<sup>749</sup> Kiupel, Arbeit und Gesundheit, S.141.

<sup>750</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.257/258. Im Zusammenhang mit den Hitzschlagfällen widerspricht Nocht dem Vorschlag Reinckes (S.89), in den Tropen farbige Feuerleute zu beschäftigen, da diese die Hitze besser vertragen als deutsche Feuerleute, S.258.

Wirbelsäulen-, Knochen- und Gelenkverschleiß.<sup>751</sup> Insgesamt waren hauptsächlich die Erkrankungen der Feuerleute für die auf Dampfschiffen gegenüber den Seglern erhöhte Morbidität verantwortlich.<sup>752</sup>

Nur auf den wenigsten Schiffen war eine ausreichende medizinische Versorgung der Mannschaft sichergestellt. War ein Schiffsarzt an Bord, befand er sich als Angestellter der Schifffahrtsgesellschaft oft in einem Loyalitätskonflikt. „*Nicht der Schiffsarzt,*“ so monierte Paul Müller in diesem Zusammenhang, „*sondern weit mehr der Kapitän bestimmt darüber, ob die Krankheit anerkannt und wie der Mann behandelt werden soll.*“<sup>753</sup> In den meisten Fällen oblag die Behandlung jedoch medizinischen Laien. In Schleswig-Holstein folgte man dem auch in anderen Küstenländern üblichen Verfahren: einer der Schiffsoffiziere hielt die Medizinkiste in Verwahrung, die gemäß den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft von 1899 auf jedem Schiff mitzuführen war.<sup>754</sup> Erschien ihm ein Fall schwierig, zog er den Kapitän zu Rate. Kranke Seeleute konnten - nach Ermessen der Schiffsführung - im nächsten erreichbaren Hafen in ein Hospital eingeliefert werden. Auf den wenigsten Kauffahrteischiffen standen Krankenzimmer zur Verfügung. Kranke mußten daher nicht selten im Mannschaftslogis bleiben, was die Ansteckungsgefahr für die Gesunden erhöhte und so der Verbreitung von Krankheiten Vorschub leistete.<sup>755</sup> Für Flensburger Schiffe konstatierte Tönnies in seinem Beitrag für den *Verein für Socialpolitik* „*eine breite Zufriedenheit*“ und hinsichtlich des Vorhandenseins und der Ausstattung der Medizinkisten „*mit wenigen Ausnahmen eine genügende Ordnung*“. Fälle, in denen Reeder versucht hätten, sich ihrer Pflicht, die Kosten einer Heilbehandlung zu tragen, zu entziehen, seien nicht bekannt.<sup>756</sup> Über die Verhältnisse auf Kieler und Lübecker Schiffen standen Tönnies wenig Informationen zur Verfügung. Die vorliegenden Aussagen ließen aber keinen wesentlichen Unterschied zu den Bedingungen an Bord von Flensburger Schiffen erkennen. Klagen über die Krankenpflege kämen allerdings von Schleswiger Schiffen.<sup>757</sup> Hinsichtlich der von Nocht beobachteten weiten Verbreitung von Tuberkulose berief sich Tönnies auf eine Auskunft des

---

<sup>751</sup> Kiupel, Arbeit und Gesundheit, S.144/145 und 148.

<sup>752</sup> Reincke, S.60.

<sup>753</sup> Paul Müller, S.40; Kiupel, Arbeit und Gesundheit, S.168/169.

<sup>754</sup> Zu den Problemen, die mit Ausstattung und Benutzung dieser Medizinkisten verbunden waren: Reincke moniert die Uneinheitlichkeit der Vorschriften, die mangelhafte Ausstattung mit Desinfektionsmitteln sowie die den Bedürfnissen nicht gerecht werdende Bestückung, S.111/112, Irmgard Müller beklagt die generelle Mangelhaftigkeit der Medizinkisten sowie unzureichende Gebrauchsanweisungen; Anfänge einer Arzeneiversorgung an Bord, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S.161-174, S. 167, 169 und 171/172.

<sup>755</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.267/268; Reincke, S.100.

<sup>756</sup> Tönnies, S.546/547.

<sup>757</sup> Ebd., S.585.

Kieler Hafenarztes, der mit Verweis auf die schlechte Datenlage erklärte, keine sichere Aussage treffen zu können.<sup>758</sup>

Betrachtet man die Bedingungen an Bord, die die geschilderten Krankheiten verursachten oder zumindest begünstigten, erscheint Reinckes Einschätzung, die „Sorglosigkeit“ der Seeleute sei die Hauptursache für ihren schlechten Gesundheitszustand, nicht haltbar, wenn sie auch der vorherrschenden öffentlichen Meinung jener Zeit möglicherweise recht nahekam. So schrieb er 1882: *„In dieser Sorglosigkeit gehen sie [die Seeleute] oft schon krank auf See und wählen dazu noch Reisen, welche gerade für ihr spezielles Leiden besonders ungünstig sind. Brustschwache fahren in der Nordsee oder dem nördlichen Atlantischen Ozean, Leute mit chronischer Dysenterie gehen immer und immer wieder nach China und Indien. [...] Weiter macht sich die Sorglosigkeit der Seeleute geltend in der oft höchst mangelhaften Ausrüstung der einzelnen, namentlich in Bezug auf die Bekleidung und die Nichtbeachtung aller Vorsichtsmaßregeln, welche an Bord vorzüglich gegenüber der Nässe und Kälte [...] geboten sind.“*<sup>759</sup>

#### **IV.1.1.6 Selbstmorde**

Eine weitere Erscheinung der Dampferzeit, die die Mortalität an Bord wesentlich erhöhte, waren die vor allem unter dem Maschinenpersonal und den Feuerleuten vorkommenden Selbstmorde. Ende der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts befaßten sich die Technische Kommission für Seeschifffahrt im Auftrag der Reichsregierung sowie auch die Seeberufsgenossenschaft mit der Frage.<sup>760</sup> Wie deren Untersuchungen für die Zeit vom 1. Januar 1888 bis zum 31. Dezember 1897 ergaben, waren unter dem Maschinenpersonal fünfeinhalbmal mehr Fälle von Selbsttötung zu beklagen als an Land, bei Heizern, Oberheizern und Schmierern doppelt, bei Kohlenziehern sogar zwanzigmal so viele. Die Selbstmordrate an Bord von Seglern hingegen war nur etwa halb so hoch wie die der vergleichbaren Landbevölkerung. Die Seeberufsgenossenschaft kam in ihrer Untersuchung zu dem Schluß, die meisten Fälle ereigneten sich auf den Dampfern der Nordamerika-Linien und seien darauf zurückzuführen, daß wegen der zahlreich vorkommenden Desertionen „ungeeignetes Personal“ an Bord genommen werden müsse. Dieses sei den Anforderungen nicht gewachsen und reagiere in manchen Fällen mit Selbstmord. Nocht wies anhand von ihm durchgeführter Erhebungen allerdings nach, daß in den Berechnungen der

---

<sup>758</sup> Tönnies, S.595/596 und 610.

<sup>759</sup> Reincke, S.87-89.

<sup>760</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

Seeberufsgenossenschaft die unterschiedliche Stärke der Mannschaften in den verschiedenen Fahrtgebieten nicht berücksichtigt worden war. Die meisten Selbstmordfälle traten demnach tatsächlich auf Fahrten im Roten Meer und in Ostasien auf, wo bedeutend weniger Desertionen vorkamen. Eine viel größere Rolle als die Unerfahrenheit eilig angemusterter Seeleute, so folgerte Nocht hieraus, mußten daher die Arbeitsbedingungen spielen. Eine besondere Bedeutung komme in diesem Zusammenhang der Hitze und der mangelnden Ventilation in den Arbeitsräumen zu.<sup>761</sup> Ähnlich beurteilte dies die Technische Kommission für Seeschifffahrt, die 1898 eine Untersuchung über Selbstmorde an Bord von Dampfschiffen durchgeführt hatte. Im Hinblick auf die Ergebnisse empfahl sie, beim Bau neuer Dampfschiffe auf wirksame Ventilationsanlagen „ganz besondere Sorgfalt“ zu verwenden, ohne dies jedoch näher zu definieren.<sup>762</sup>

Die Selbstmordfälle an Bord lassen sich allerdings nicht auf eine allein wirksame Ursache zurückführen. Mehrere Faktoren waren hier von Bedeutung. Neben den Arbeitsbedingungen spielten Mißhandlungen durch direkte Vorgesetzte eine wichtige Rolle. Ein Aufrücken in der Hierarchie war nur durch gute Arbeit, das heißt reibungsloses Funktionieren der Maschine, möglich. Feuerleute, die den harten Anforderungen nicht gewachsen waren, wurden von den anderen Mannschaftsmitgliedern als Belastung empfunden. Schnell gerieten sie in den Verdacht, zu simulieren. Eine Beschreibung dieser Entsolidarisierung der Arbeit an Bord<sup>763</sup> findet sich im „Seemann“: *“ Diese [die Heizer] müssen den Dampf auf gleicher Höhe erhalten. Fällt er, so schlägt der Maschinist auf den Heizer los und dieser hält sich wieder an den Kohlenzieher. Ist nun der Kohlenzieher ein Mensch, welcher der schweren Arbeit nicht gewachsen ist, dann wird er angetrieben bis zum Zusammenbrechen, und wird er nun gar noch für faul angesehen, so hat er es nicht nur mit dem Maschinisten und Heizer, sondern auch noch mit seinen speziellen Arbeitskollegen, den Kohlenziehern selbst zu thun, die dann für ihn die Arbeit verrichten müssen; und dann von allen Seiten gepeinigt und mißhandelt, macht er seinen Leiden durch einen Sprung über Bord ein Ende. “*<sup>764</sup> Brutale Mißhandlungen waren häufig auch die Ursache für Desertionen.<sup>765</sup> Meist hatten die Seeleute wenig

---

<sup>761</sup> Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse, S.260-263 und 265/266; ähnlich Böhmert, S.453; zur Hitze: Reincke, S.87; daß Nochts Untersuchungen die Realität widerspiegeln, geht auch aus einer Nachricht im Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1898, S.79, hervor. Dort heißt es: „Bei der hiesigen staatlich unterstützten Maschinistenschule ist die Einrichtung eines Unterrichtskurses über die Erkennung und Behandlung des Hitzschlages sowie in der Heizerhygiene überhaupt in Aussicht genommen.“

<sup>762</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>763</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.35.

<sup>764</sup> Seemann 11 (1898), S.1/2; ebenso Paul Müller, S.33.

<sup>765</sup> Die Beschreibung eines Falles von Mißhandlung auf dem Dampfer „Nauta“ der Flensburger Reederei Jensen: s. Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1585, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Rechtsverhältnisse der Seeleute. Nocht, S.264; Seemann 11 (1898), S.1/2; 12 (1898), S.3. Kiupel weist in seiner

Möglichkeiten, sich gegen eine solche Behandlung zu wehren. An die Stelle der früher an Bord wirksamen sozialen Kontrolle, die sich aus der oft gemeinsamen Herkunft der Seeleute ergab,<sup>766</sup> war die Disziplinargewalt des Kapitäns getreten. Anders als die Bestimmungen der Seemannsordnung von 1872, die die Disziplinargewalt ausschließlich auf den Kapitän beschränkt hatte, erlaubte die Seemannsordnung von 1902 eine Ausdehnung auch auf den Ersten Offizier der Maschinenmannschaft.<sup>767</sup> Vom Seemann hingegen, so klagte Müller, werde „*Kadavergehorsam*“ verlangt; bei Mißhandlungen sei jede Gegenwehr verboten, die Bestrafung der Vorgesetzten in solchen Fällen „*lächerlich gering*“.<sup>768</sup> Auch die Technische Kommission für Seeschifffahrt forderte als Ergebnis ihrer Untersuchungen über die Selbstmordfälle an Bord von Dampfschiffen lediglich, es sei „*mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß das Feuerpersonal an Bord rücksichtsvoll und human behandelt werde*“, ohne allerdings konkrete Maßnahmen oder Sanktionen zu benennen.<sup>769</sup> Kiupel weist in seiner Untersuchung außerdem darauf hin, daß die strafrechtliche Verfolgung sich meist schwierig gestaltete, da eine Privatklage für den Seemann sehr zeitraubend und kostspielig und die Seeämter zudem nicht immer an einer Verfolgung der Mißhandlungen interessiert gewesen seien.<sup>770</sup> Aus der Situation dieser Fremdbestimmtheit und der mangelnden Aussicht auf eine Änderung lasse sich der Selbstmord möglicherweise als Ausdruck eines Widerstandes interpretieren, der anders nicht hätte artikuliert werden können. Auf diesen „*demonstrativen Charakter*“ des Selbstmords deute etwa die Tatsache hin, daß viele Seeleute ihre Pantoffeln an der Stelle stehenließen, an der sie von Bord sprangen.<sup>771</sup>

Auch in Schleswig-Holstein mußte man sich mit dem Problem der Selbstmorde an Bord und seinen Ursachen auseinandersetzen, wenn sich auch auf schleswig-holsteinischen Schiffen weitaus weniger Fälle ereigneten als beispielsweise auf den transozeanischen Dampfern der großen Reedereien in Hamburg und Bremen. Auf eine Anfrage der Landesregierung im Jahr 1892, ob Selbsttötungen beim unteren Maschinenpersonal bekannt geworden seien, antworteten die Seemannsämter in Husum, Altona, Kiel, Glückstadt und Apenrade, die Staatsanwaltschaften in Flensburg und Kiel und die Seemannsämter in Tönning, Schleswig und Rendsburg und Flensburg, daß solche Fälle „*überhaupt nicht*“ oder *zumindest „in der*

---

Untersuchung darauf hin, daß ohne die Möglichkeit zu desertieren unter Umständen noch mehr Selbstmordfälle vorgekommen wären, S.65/66. Keitsch schreibt von vier Desertionen Dezember 1905 bis März 1906 allein auf Schiffen der Reederei Schuldt, S.110.

<sup>766</sup> Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.31.

<sup>767</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.32.

<sup>768</sup> Paul Müller, S.32/33.

<sup>769</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>770</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.36.

<sup>771</sup> Ebd., S.76/77.



letzten Zeit nicht“ (ohne daß der Zeitraum näher definiert worden wäre) zur Kenntnis gelangt seien. Aus dem Königlichen Seeamt in Flensburg wurde dagegen gemeldet, „daß seit dem Jahre 1887 dem Seeamte nur (!) zwei Fälle, in denen Mannschaften des unteren Maschinenpersonals von Dampfschiffen durch Überbordspringen den Tod suchten, vorgelegen haben.“<sup>772</sup> Sechs Jahre später zählte die Seeberufsgenossenschaft für die Sektion Kiel an Bord von Dampfschiffen elf Selbsttötungen und vier Fälle von „Verschwinden“, wohingegen von Segelschiffen keine Fälle überliefert waren.<sup>773</sup> Ein typischer Selbstmordfall ereignete sich im April 1913 auf einem Flensburger Dampfer. Nachdem die Mannschaft durch drei Desertionen wesentlich reduziert war, wurde in Rio Grande der Heizer Jenner als Ersatz angeheuert. Aus „Zeitmangel“ unterblieb eine vorherige ärztliche Untersuchung. Im Verlauf der Fahrt, so geht aus dem Untersuchungsbericht des Seeamtes in Hamburg hervor, habe sich Jenner als zum Dienst ungeeignet erwiesen, da er „*anscheinend auch durch Trunk schwächlich und ausgemergelt*“, gewesen sei; dem Ersten Maschinisten zufolge sei er mehrfach betrunken zum Dienst erschienen. Dem steht die Aussage eines Matrosen entgegen, der bestätigte, daß Jenner nüchtern gewesen sei. Am 21. April meldete sich Jenner krank. Der Erste Maschinist zwang ihn daraufhin durch wiederholte Mißhandlungen zum Dienst im Maschinenraum. Zeugenaussagen zufolge habe Jenner bis zu diesem Zeitpunkt geistig normal gewirkt, danach jedoch sei eine offensichtliche geistige Verwirrung an ihm zu beobachten gewesen. Gegen Mittag wurde sein Verschwinden bemerkt. Das Seeamt kam in seinem Urteil zu der Feststellung, daß „*der Heizer Jenner [...] am 21. April 1913 auf dem Dampfer „Ceres“ in anscheinend geistesgestörtem Zustand in selbstmörderischer Absicht über Bord gesprungen und ertrunken*“ sei. Zwar sei Jenner vom Ersten Maschinisten Möller „*mehrfach nicht unerheblich mißhandelt worden*“. Auch hätten nach Überzeugung des Seeamtes diese Mißhandlungen „*mit dazu beigetragen, den alten, schwächlichen und heruntergekommenen Menschen in geistige Verwirrung zu bringen und zum Selbstmord zu treiben*“. Die „*Geistesgestörtheit*“ des Jenner wurde allerdings als Entlastung des Ersten Maschinisten berücksichtigt: das Seeamt argumentierte, „*ein von einem seiner Sinne nicht mächtigen Geistesgestörten verübter Selbstmord ist [...] als ein Unfall anzusehen, während der bei gesunden Sinnen, also mit zurechnungsfähigem Vorsatz ausgeführte Selbstmord unmöglich als ein Unfall bezeichnet werden kann.*“ Trotz der erwiesenen Mißhandlungen werde dem Ersten Maschinisten daher sein Patent belassen. In Rechnung wurden in diesem

---

<sup>772</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>773</sup> Zahlen zitiert nach Seemann 11 (1897), S.2. „Verschwinden“ beinhaltete ausdrücklich nicht „Verschwinden im Hafen“, also Desertion, sondern bedeutete „Verschwinden auf See“, was ebenfalls als Selbstmord verstanden werden muß.

Zusammenhang auch die Schwierigkeiten gestellt, die bei dieser Anmusterung zur Aufrechterhaltung des Maschinenbetriebs entstanden seien.<sup>774</sup> Obwohl die Mißhandlungen und ihre Bedeutung für den Selbstmord des Heizers demnach durch das Seeamt festgestellt waren, wurde behördlicherseits nicht eingeschritten. Vielmehr wurde die Disposition des Mannes zur „Geistesgestörtheit“ als Entschuldigungsgrund für die Schiffsführung herangezogen, in diesem - wie in zahlreichen weiteren Fällen - also mit einer Individualisierung des Problems reagiert.<sup>775</sup> Generell schienen körperliche Mißhandlungen an Bord schleswig-holsteinischer Schiffe aber ein geringeres Problem als auf Schiffen in anderen deutschen Küstengebieten darzustellen. So berichtet Tönnies für Flensburg, Klagen über körperliche Züchtigung kämen selten vor, führt allerdings zwei Mißhandlungsfälle an Bord von Kieler Dampfern an.<sup>776</sup> Ein weiterer Fall von Selbsttötung *„hatte mit Zuständen desselben [des Schiffes] offenbar nichts zu tun. Der Selbstmörder war ein Koch, der längere Zeit sich schwermütig und trübsinnig gezeigt hatte; vermutlich im Zusammenhange mit Liebesaffären“*.<sup>777</sup> Auch in Lübeck seien Mißhandlungen selten, hin und wieder werde aber auch hier über *„schlagfertige Herren“* geklagt.<sup>778</sup>

#### **IV.1.2 Rechtsverhältnisse der Seeleute**

Die technischen und sozialen Veränderungen, die die Modernisierung der Schifffahrt nach sich zog, gingen einher mit einer zunehmenden rechtlichen Normierung. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts erforderten der immer stärker international geprägte Seehandel sowie die veränderten Strukturen des Reedereigeschäfts eine Verrechtlichung der Verhältnisse.<sup>779</sup> Die ersten seerechtlichen Bestimmungen enthielt Buch V (ab 1897: Buch IV) des Handelsgesetzbuches, das mit dem 30. September 1867 in Schleswig-Holstein Gesetzeskraft erlangte und durch einige Regelungen des BGB beispielsweise über den Dienstvertrag ergänzt wurde.<sup>780</sup> Am 1. März 1873 trat neben diese Vorschriften die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 in Kraft. Hatte man durch sie die Rechtsverhältnisse der Seeleute umfassend zu regeln versucht, so mußte man bald einsehen, daß die Normen der Seemannsordnung nicht

---

<sup>774</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

<sup>775</sup> Siehe auch Kiupel, Selbsttötung, S.63; Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.266.

<sup>776</sup> Tönnies, S.596/597.

<sup>777</sup> Ebd., S.601.

<sup>778</sup> Ebd., S.611.

<sup>779</sup> Gerstenberger/Welke, S.25 und 132.

<sup>780</sup> Rudolf Wagner, Handbuch des Seerechts, Bd.1, Leipzig 1884, S.92; Hans Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht. Ein Grundriß für Studierende und Praktiker, Hamburg 1947, S.19.

mit der rasch fortschreitenden Entwicklung Schritt hielten. Nicht zuletzt die an Boden gewinnenden sozialpolitischen Bewegungen ließen eine Aktualisierung dringend erforderlich werden, die schließlich zu einer Überarbeitung der bisherigen Vorschriften und ihrer Neuherausgabe am 6. Juni 1902 führten.<sup>781</sup> Auch an der neuen Seemannsordnung wurden schnell Ergänzungen und Anpassungen an die veränderten Verhältnisse notwendig. So schrieben Gesetze aus den Jahren 1903, 1905, 1924, 1929, 1930 und 1935 Modifikationen in einzelnen Punkten fest.<sup>782</sup> Generell jedoch blieb die Seemannsordnung von 1902 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums verbindlich. Selbst die Gesetzgebung nach der Revolution, die den Arbeitnehmerschutz der Arbeiter an Land wesentlich ausdehnte, brachte für die Seeleute kaum Verbesserungen mit sich.<sup>783</sup> Die Bemühungen um eine internationale Seemannsordnung, die nach dem Ersten Weltkrieg verstärkt zu beobachten waren, führten ebenfalls zu keinem konkreten Ergebnis. Zwar gelangte man in Einzelfragen zu Übereinstimmungen, eine letztendliche Einigung über eine Bündelung dieser Einzelaspekte in einer gemeinsamen Seemannsordnung scheiterte jedoch.<sup>784</sup>

Von seiten der Seeleute wurde die Seemannsordnung vielfach als ungenügend und den Verhältnissen nicht angemessen beurteilt. Außerdem wurde die Diskrepanz zwischen Rechtsnormen und Realität beklagt. So kritisierte Müller 1903, viel wichtiger als die ohnehin „rückständige“ Reichsgesetzgebung sei die Auslegung und Anwendung ihrer Vorschriften, bei deren Ausführung die Landesbehörden in manchen Fällen „sich berufen [fühlten], die Bestimmungen des Gesetzes zum Nachteil der Arbeiter auszulegen.“ In Bezug auf die Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen Reeder und Seemann sei die Gesetzgebung „ein Stück Gesindeordnung“.<sup>785</sup>

Im folgenden soll auf zentrale Fragen, die eine Regelung durch die Seemannsordnung erfuhren, näher eingegangen werden. Da die 1902 ergangenen Vorschriften über Arbeitszeit, Kost und Logis bereits unter den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute behandelt wurden, werden sie an dieser Stelle nicht noch einmal erörtert.

---

<sup>781</sup> Heeschen, S. 13; Wagner, S.96/97; Böhmert, S.337/338.

<sup>782</sup> Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, S.22; Deutsche Seemannsordnung, S.5.

<sup>783</sup> Heeschen, S.13/14.

<sup>784</sup> Hans Wüstendörfer, Die kommende Reform des deutschen Seerechts. Separatabdruck aus Veröffentlichungen der Vereinigung deutscher Handelsrechtslehrer deutscher Hochschulen Heft1, Berlin/Leipzig o. J., S.18-40, S.30.

<sup>785</sup> Paul Müller, S.27/28.

#### IV.1.2.1 Disziplinalgewalt

„Aber was wäre ohne Strenge aus der Disziplin geworden, die auf einem selbst schonungslosen Meer unerlässlich war, angesichts von Mannschaften, die ihrerseits oft aus rüden Gesellen bestanden?“, Michel Mollat du Jourdin, Europa und das Meer, München 1993 / L'Europe et la Mer, Paris 1993, S.204

Eine wesentliche Änderung des Bordlebens bedeutete die Festschreibung der unbedingten Gehorsamspflicht des Seemanns gegenüber dem Kapitän. Zu Beginn des Untersuchungszeitraums waren die Verhältnisse an Bord bereits durch das „*Gesetz zur Aufrechterhaltung der Manneszucht auf preußischen Seeschiffen*“ von 1841 staatlich geregelt. Es verlieh dem Schiffer gegenüber seiner Mannschaft den Status einer obrigkeitlichen Person, der Gehorsam zu leisten war. Anders als in früheren Zeiten, in denen Konflikte nach altem Brauch geschlichtet wurden, wurden nun Verstöße strafrechtlich sanktioniert. Die Möglichkeit des Schiffsführers, Disziplinarvergehen zu verzeihen und so den Rechtsfrieden an Bord wiederherzustellen, existierte damit nicht mehr.<sup>786</sup> Während also auf der einen Seite die rechtlichen Befugnisse des Kapitäns bedeutend erweitert wurden, wurde auf der anderen Seite seine persönliche Entscheidungsgewalt gleichzeitig erheblich eingeschränkt. Auch vergrößerte die Verleihung der umfassenden Befehlsgewalt an den Kapitän den sozialen Abstand zwischen ihm und der Schiffsmannschaft, setzte also das bis zu dieser Zeit herrschende patriarchalische Verhältnis außer Kraft.<sup>787</sup> Gerstenberger und Welke weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Wirkung solcher Vorschriften zweifelhaft war: verfügte ein Kapitän bei seiner Mannschaft über keine Autorität, konnte er diese schließlich nicht einklagen. In Fällen, in denen Amtsgewalt die persönliche Autorität eines Kapitäns ersetzen mußte, sei somit sogar die Gefahr weiterer Konflikte an Bord erhöht worden.<sup>788</sup> 1872 erging eine Seemannsordnung, die die Disziplinalgewalt des Kapitäns genau regelte. Zwar wurde ihre Ausübung damit kontrollierbar. Dennoch, so urteilt Geffken, sei die Stellung des Seemanns dadurch nicht verbessert worden. Vielmehr sei er einer „*militärähnlichen Disziplinalgewalt unterworfen*“, seine rechtliche Position mithin schlechter als die eines Arbeiters an Land.<sup>789</sup>

---

<sup>786</sup> Ulrich Welke, Obrigkeit auf dem Achterdeck, in: Das Handwerk der Seefahrt im Zeitalter der Industrialisierung, hg.v. Heide Gerstenberger und Ulrich Welke, Bremen 1995, S.68-77, S.74/75.

<sup>787</sup> Ebd.; Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.47; Heckscher, S.236;

<sup>788</sup> Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.42 und 133/134.

<sup>789</sup> Rolf Geffken, Seeleutestreik und Hafendarbeiterboykott. Rechtsprobleme des Arbeitskampfes an Land und auf See, in: Schriftenreihe für Sozialgeschichte und Arbeiterbewegung 18 (1979), S.28; Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.137.

Das Inkrafttreten der Seemannsordnung von 1902 verschärfte die Disziplinarvorschriften noch. Sie erlaubte dem Kapitän „*bei Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam*“ die Anwendung aller Mittel, die erforderlich seien, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Ausdrücklich wurde in diesem Zusammenhang die Ausübung körperlicher Gewalt „*in dem durch die Umstände gebotenen Maße*“ gestattet. Jeder Schiffsmann war bei Strafe verpflichtet, dem Kapitän „*Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit Beistand [zu] leisten*“.<sup>790</sup> Auch durfte die Disziplinargewalt, die durch die Seemannsordnung von 1872 auf den Kapitän beschränkt gewesen war, auf den ersten Offizier des Decksdienstes und ersten Offizier der Maschinenmannschaft ausgedehnt werden.<sup>791</sup>

Bei den Seeleuten stießen die neuen Vorschriften auf erbitterte Ablehnung. So verurteilte der *Seemann* die Ausdehnung der Disziplinargewalt auf den ersten Decksoffizier und den ersten Maschinenoffizier als „*Ausdehnung des Prügelrechts*“.<sup>792</sup> Paul Müller kritisierte, die Seemannsordnung sehe blinden, unbedingten Gehorsam an Bord vor, „*selbst wenn Leben und Gesundheit der Arbeiter auf dem Spiel stehen, selbst wenn die Arbeiter Opfer unbegrenzter Willkür werden*.“, und warnte vor Mißbrauch der Disziplinargewalt: „*Disziplin an Bord muß sein, um die Ordnung aufrecht zu erhalten und einen geregelten Verkehr zu ermöglichen, aber Disziplin braucht nicht allemal Unvernunft zu heißen. Man soll dem Vorgesetzten nicht die Möglichkeit geben, das Disziplinarrecht zu mißbrauchen, willkürliche Strafen zu verhängen, die Leute bis aufs Blut zu schikanieren*.“<sup>793</sup>

#### **IV.1.2.2 Stellenvermittlung, Musterungsbedingungen und Lohnniveau**

Die Anmusterung geschah, bis die neue Seemannsordnung vom Juni 1902 in Kraft trat, zumeist über private Heuerbase. Diese vermittelten den Seeleuten freie Stellen auf Schiffen, ließen sich diese Vermittlertätigkeit aber oft teuer bezahlen. Nicht selten arbeiteten sie mit Schlafbasen, die den Seeleuten für die Dauer ihres Aufenthalts an Land ein Zimmer vermieteten, und mit Ausrüstungshändlern Hand in Hand. Häufig kam es dabei vor, daß die Seeleute in skrupelloser Weise übervorteilt wurden. Nicht nur von Gewerkschaftsseite wurden

---

<sup>790</sup> Deutsche Seemannsordnung, Vierter Abschnitt, § 91, Absatz 2 und 3. Ein Fall eines wegen Gehorsamsverweigerung verurteilten Kohlentrimmers findet sich beispielsweise in: Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1584, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend die Rechtsverhältnisse der Seeleute. Miscellanea.

<sup>791</sup> Deutsche Seemannsordnung, Vierter Abschnitt, § 84.

<sup>792</sup> *Seemann* 13 (1898), S.3/4. Ebenso die im Zusammenhang mit den Mißhandlungen von Seeleuten zitierte Stelle bei Paul Müller, S.32/33.

<sup>793</sup> Ebd., S.28.

die Methoden dieser „*Landhaie*“ scharf verurteilt; auch in Schiffs- und offiziellen Kreisen war man sich des Problems des „*Heuer- und Schlafbasunwesens*“ bewußt.<sup>794</sup>

In Schleswig-Holstein spielte bei der Anmusterung vor allem in den kleineren Häfen der Provinz die persönliche Bekanntschaft zwischen den vertragsschließenden Parteien noch längere Zeit als in den großen Hafenstädten eine Rolle. Auch in Flensburg, immerhin einem der bedeutendsten Häfen des Untersuchungsgebiets, waren Tönnies zufolge die Heuerbase nicht als betrügerisch aufgefallen, wenn auch bisweilen ein Agent in den Verdacht gerate, „*sich die Fahrzeit abkaufen zu lassen*“.<sup>795</sup> Bis vor wenigen Jahren, so schreibt Tönnies in seinem 1903 erschienenen Bericht, seien den drei in Flensburg ansässigen Vermittlern die Schiffe durch die einzelnen Reedereien zugewiesen worden, jeder Agent habe also seine bestimmten Schiffe gehabt. In der in Flensburg hauptsächlich betriebenen Kohlenfahrt nach England würden freie Stellen dem Heuerbas gewöhnlich noch vom englischen Hafen aus mitgeteilt, so daß er sich frühzeitig um die Besetzung kümmern konnte.<sup>796</sup> Eine detaillierte Beschreibung der Flensburger Heuerverhältnisse, die auch die Zeit vor Tönnies' Bericht einschließt, gibt Christine Keitsch in ihrem Buch „*Landgang*“. Aus ihrer Untersuchung geht hervor, daß zu Beginn des in dieser Arbeit untersuchten Zeitraums die Stellenvermittlung hauptsächlich von einigen Gastwirten als Nebenerwerb betrieben wurde; diese private Vermittlertätigkeit fand vor allem in einer Reihe von Lokalen entlang der Flensburger Schiffsbrücke statt und entzog sich so einer Kontrolle durch die Behörden. Auch die Informationen, die Tönnies' Schrift entnommen werden können, werden von ihr präzisiert. So seien von Seiten der Seeleute Klagen besonders über denjenigen Heuerbas laut geworden, der hauptsächlich die Schiffe der Reedereien Schuldt und Bruhn besetzte.<sup>797</sup>

Die Anheuerung erfolgte in Flensburg in der Regel auf unbestimmte Zeit. Vor Inkrafttreten der Seemannsordnung von 1902 galten in Flensburg die Musterungsbestimmungen von 1890. Demnach mußte die Kündigung, wenn ein deutscher Hafen nächster Anlaufhafen war, 24 Stunden vor Abgang vom vorhergehenden Hafen ausgesprochen werden; vor 1890 hatten die Musterungsrollen eine zweiwöchige, manchmal sogar eine vierwöchige Kündigungsfrist festgeschrieben.<sup>798</sup> Bei der Bemessung der Heuersätze wurden mancherorts die Vorschriften der Seemannsordnung ausgesetzt. Nicht selten existierten auch Übereinkünfte in Form von

---

<sup>794</sup> Seemann 13 (1898), S.16, über die Ausbeutung der Seeleute in Altona; Seemann 2 (1897): „*Vampyr-Heuerbase mit ihrem ganzen Schmarotzer-Anhang von Schlafbasen*“, S.11; Böhmert, S.339/340.

<sup>795</sup> Tönnies, S.525.

<sup>796</sup> Ebd., S.532/533.

<sup>797</sup> Keitsch, S.57-59.

<sup>798</sup> Tönnies, S.525 und 528.

zwischen Reedern und Seeleuten ausgehandelten Tarifverträgen.<sup>799</sup> Dies war auch in Flensburg der Fall. So galt ab 1900 eine „*Abmachung über Heuersätze und nachzuweisende Fahrzeiten*“, die 1901 durch eine „*Vereinbarung über die Berechnung von Überstunden*“ ergänzt wurde. Insgesamt, so urteilt Tönnies, hätten sich diese Tarifverträge bewährt, was nicht zuletzt dadurch belegt werde, daß sie trotz der herrschenden schlechten Konjunktur verlängert worden seien.<sup>800</sup> Allerdings war anscheinend bei einzelnen Reedereien die Bereitschaft nicht allzu groß, sich an die Übereinkunft zu halten.<sup>801</sup> Hinsichtlich der in Flensburg geltenden Lohnverhältnisse wurde noch 1898 im *Seemann* beklagt, daß in Flensburg die Heuern durchweg niedriger lägen als beispielsweise in Bremen und Hamburg. Nur der Überstundenlohn entspreche mit 40 Pfennig dem in Hamburg gezahlten und liege damit um 10 Pfennig über dem Bremer Satz.<sup>802</sup>

In Apenrade und in Schleswig galten im wesentlichen die gleichen Bedingungen wie in Flensburg. Die Apenrader Reeder musterten im Inland zu den Flensburger Tarifen. Da der überwiegende Teil der Apenrader Flotte aber in der Chinafahrt beschäftigt war, wurden zahlreiche Seeleute im Ausland angeheuert, wo man nicht an die Flensburger Vereinbarungen gebunden war; die Reederei zahlte dort also wahrscheinlich Sätze, die für sie günstiger waren. Die Schleswiger Reederei Horn, die die Schifffahrt der Stadt dominierte, gehörte dem Reederverein Flensburg an, musterte also ebenfalls zu den Flensburger Bedingungen.<sup>803</sup>

Ähnlich wie in Flensburg lagen die Verhältnisse in Lübeck. Auch hier wurden seit 1900 die Heuersätze in Tarifverträgen festgeschrieben, die zwischen dem Reederverein der Stadt und dem Seemannsverband ausgehandelt worden waren. Der von Flensburg aus in Lübeck neugegründete Zweig der Reederei Horn folgte den Flensburger Vereinbarungen über Heuer und Überstundenberechnung, die für die Seeleute günstiger waren als die Lübecker Regelungen. Zwar berichtet Tönnies auch für Lübeck nicht ausdrücklich von betrügerischen Heuerbasen; einer der zwei in Lübeck tätigen Vermittler sei gleichzeitig Schankwirt, gelegentlich auch Schlafbas, der andere Kolonialwarenhändler. Die Gebühren entsprächen eher den Sätzen in Flensburg als in Kiel, aber, so schreibt er, „*sie nahmen, was sie kriegen konnten*“. Aus diesem Grund habe der Senat noch vor dem Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung eine Verordnung über die Stellenvermittlung erlassen.<sup>804</sup>

---

<sup>799</sup> Heeschen, S.36.

<sup>800</sup> Tönnies, S.527.

<sup>801</sup> So berichtet Keitsch, S.115/116, von der schlechten Zahlungsmoral der Reederei Bruhn und deren Verwarnung durch den Reederverein.

<sup>802</sup> *Seemann* 12 (1898), S.1 und 4.

<sup>803</sup> Tönnies, S.583.

<sup>804</sup> Ebd., S.609.

Während in Flensburg wie in den meisten anderen schleswig-holsteinischen Hafenorten die Ausbeutung der Seeleute durch Heuer- und Schlafbas anscheinend weniger verbreitet war als in anderen deutschen Küstengebieten, schien Kiel keine Ausnahme zu den anderswo herrschenden Bedingungen darzustellen. Die Heuersätze lagen niedriger als in Flensburg; die Stellenvermittlung, so berichtete Tönnies, geschehe durch nur einen Heuerbas. Dieser sei zugleich auch Schlafbas und betreibe eine Schenke, nachdem es ihm eine Zeitlang verboten gewesen sei, Logisgäste zu beherbergen. Er verlange sehr hohe Vermittlungsgebühren, die von den Seeleuten allein zu tragen seien. Auch würfen ihm diese vor, seine Logisgäste zu bevorzugen; er ziehe „in seiner Gastwirtschaft logierende beliebige Handwerksburschen zur Vermittlung heran“, lasse aber briefliche Anfragen „echter Seeleute“ unbeantwortet. Ein Bruder des Bases betreibe den Transport der Effekten der Seeleute, auch arbeite er eng mit einem anderen Schlafbas und einem Ausrüstungshändler zusammen. Zurückzuführen seien diese Zustände auf die starke Konkurrenz unter den Kieler Reedern, die ein gemeinsames Vorgehen bisher verhindert habe.<sup>805</sup>

Um diesen Mißständen abzuhelpfen, sah die neue Seemannsverordnung von 1902 eine Vermittlung der Stellen durch staatliche Heuerbüros vor. Der Heuervertrag mußte nun vor dem Seemannsamt verlautbart werden, von dem auch die Musterrolle für die jeweilige Fahrt ausgestellt worden war. Sie mußte die Namen der Vertragsparteien sowie die Vertragsbedingungen enthalten. Die Anmusterung wurde vom Seemannsamt im Seefahrtbuch vermerkt, ohne das seit Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung im Inland keine Anheuerung mehr vorgenommen werden durfte und das auch als Nachweis für die Versicherungsbeiträge galt. Zeugnisse durften in ihm nicht eingetragen werden. Bis zum Ende des Dienstverhältnisses bewahrte es der Kapitän oder sein Stellvertreter auf.<sup>806</sup> Im Gegensatz zur bisherigen Regelung, nach der zwischen Anmusterung und Dienstantritt stets einige Tage gelegen hatten, mußte sich der Seemann nach der neuen Seemannsordnung am Tag der Anmusterung an Bord einfinden. Erschien er nicht, machte er sich strafbar und konnte zwangsweise auf das Schiff gebracht werden.<sup>807</sup> Das Dienstverhältnis endete nach dem Löschen der Ladung und nachdem das Schiff gereinigt sowie eine möglicherweise notwendige Verklarung vor dem Seeamt abgeschlossen war. In Fällen von Fahrlässigkeit, groben Dienstvergehen und selbstverschuldeten Krankheiten erlaubte die Seemannsordnung dem Kapitän, den Seemann vor Ablauf der vereinbarten Dienstzeit zu entlassen.<sup>808</sup> Zu

---

<sup>805</sup> Tönnies, S.590-593.

<sup>806</sup> Deutsche Seemannsordnung vom 2. Juni 1902, Zweiter Abschnitt, §7.

<sup>807</sup> Heeschen, S.39/40; Böhmert, S.339/340.

<sup>808</sup> Ebd., S.344.



Unstimmigkeiten über die Beendigung des Dienstverhältnisses kam es in Flensburg. Die neue Seemannsordnung gestattete bei mangelnder Vereinbarung jeder der beiden Vertragsparteien in jedem Hafen die Aufkündigung des Vertrages, wenn eine Kündigungsfrist von 24 Stunden eingehalten wurde. In Verhandlungen in den ersten Monaten des Jahres 1903 war von Reederseite versucht worden, das Kündigungsrecht der Seeleute enger als in der Seemannsordnung zu fassen; zusätzlich zur Bestimmung, das Dienstverhältnis könne nur in einem deutschen Hafen enden, sollte die Kündigung ausschließlich im Endhafen der Reise möglich sein. Von seiten der Seeleute wurde diese Klausel abgelehnt, da sie eine willkürliche Definition des „Endhafens“ erlaube.<sup>809</sup>

In der Literatur wurden die Regelungen der neuen Seemannsordnung überwiegend positiv aufgenommen. Durch die Vorschriften über die Stellenvermittlung von 1902 und ihre Überarbeitung 1910 sei das Heuerbasunwesen abgeschafft.<sup>810</sup> In der Folgezeit ergänzten und aktualisierten die Verordnung über die seemännischen Heuerstellen von 1924, das Genueser Übereinkommen über die Stellenvermittlung der Seeleute von 1920, ratifiziert 1925, und das internationale Übereinkommen über den Heuervertrag der Seeleute von 1926, 1930 ins deutsche Recht integriert, diese Regelungen. Am 17. Juni 1919 wurde darüber hinaus in Hamburg durch die Hamburger Regierung auf Ersuchen der Reichsregierung eine amtliche Stellenvermittlung eingerichtet, so daß gegen Ende des Untersuchungszeitraums die Vermittlung der Seeleute durch die paritätischen Heuerstellen als verwirklicht galt.<sup>811</sup>

Zweifel an dieser Auffassung scheinen angebracht: mit Wirksamwerden der neuen Vorschriften wurde den Heuerbasen nicht zwangsläufig das Handwerk gelegt. Das Gesetz untersagte von nun an lediglich die „gewerbsmäßige“ Vermittlertätigkeit. Ausdrücklich zugelassen war dagegen ein Reedereivertreter oder „*ein zum Abschluß von Heuerverträgen bevollmächtigter Vertreter der Reederei*“. Nach wie vor konnte daher ein Heuerbas die An- und Abmusterung der Seeleute vornehmen, solange er nicht auf eigene Rechnung tätig wurde, sondern, wie beispielsweise in Flensburg, vom Reederverein dazu beauftragt war.<sup>812</sup> Die Mißstände waren dadurch also nicht wirklich abgestellt, da es weder im Interesse des Reedervereins noch des von ihm bevollmächtigten Heuerbas lag, die Forderungen der Seeleute zu berücksichtigen. So zeigten sich auch die organisierten Seeleute in Kiel und in Flensburg mit dieser Lösung keineswegs zufrieden: sie hatten eine gemeinsame Kontrolle der

---

<sup>809</sup> Tönnies, S.525 und 528.

<sup>810</sup> Heeschen, S.46; ähnlich Böhmert für die Seemannsordnung von 1902, S.338/339.

<sup>811</sup> Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, S.30; Heeschen, S.46. Stellenvermittlung in Hamburg: Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 12790, Akten der Regierung zu Schleswig, betreffend die Rechtsverhältnisse der Seeleute.

<sup>812</sup> Keitsch, S.60-63 und 102/103.

Stellenvermittlung durch Vertreter der Schiffsmannschaften und der Reeder angestrebt und beklagten, daß die Zustände im Anheuerungswesen viel schlimmer als unter der alten Gesetzgebung seien.<sup>813</sup>

Die schlechte wirtschaftliche Lage, in der viele Seeleute lebten, erfuhr durch die neue Seemannsordnung keine wesentliche Verbesserung. Zwar gestaltet sich eine Berechnung des Jahreseinkommens von Seeleuten wegen deren unregelmäßiger Beschäftigung - Perioden kurzzeitiger Arbeitslosigkeit zwischen zwei Fahrten zwei- bis dreimal pro Jahr galten als normal - und der individuell unterschiedlichen Zahl der vergüteten Überstunden schwierig. Insgesamt läßt sich jedoch sagen, daß Seeleute im Vergleich zu den Arbeitern an Land finanziell schlechter gestellt waren. Für Heizer und Feuerleute weist Kiupel dies in seiner Untersuchung nach.<sup>814</sup> Gestützt auf Zahlen der Seeberufsgenossenschaft, stellt Müller die nicht viel bessere Lage der übrigen deutschen Seeleute dar: *“Die Löhne der seemännischen Arbeiter sind ja miserabel, ihnen wird in der Bewertung ihrer Arbeitskraft nicht, was ihnen gebührt, der seemännische Arbeiter geht [...] für einen hundertmäßigen Lohn seinem Beruf nach. [...] Das ist kein Arbeitslohn, das ist keine Bewertung der Arbeitsleistungen [...].“*<sup>815</sup> Argumente aus Schifffahrtskreisen, aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland könnten höhere Löhne nicht gezahlt werden, läßt er nicht gelten: Untersuchungen des Nordamerikanischen Schifffahrtsamtes über die Rentabilität der Reederei verschiedener Staaten zufolge stehe Deutschland in bezug auf die Höhe der verteilten Dividenden mit an vorderster Stelle. Auch die Behauptung, hohe Sozialbeiträge machten höhere Löhne unmöglich, sei nicht stichhaltig; nach Berechnungen von Müller zahlten deutsche Reedereien für Unfall-, Kranken- und Invalidenversicherung um die Zeit des Inkrafttretens der neuen Seemannsordnung pro Kopf und Monat 2,83 Mark an Abgaben.<sup>816</sup>

Bedingt durch das Vorschußsystem erhielt der Seemann meist nicht einmal den vollen Nennwert seines Lohnes ausgezahlt. Die Heuer wurde in ihrer Gesamtheit erst am Ende der Reise fällig; um die Ausrüstung kaufen zu können oder Familienangehörige zu versorgen, wurde aber bereits vor der Abreise eine gewisse Summe Geldes benötigt. Diese wurde als Vorschußnote gegeben, die, wenn der Seemann die Reise angetreten hatte, von der Reederei eingelöst wurde. Händler, Wirte und Schlafbase berechneten bei der Inzahlungnahme dieser

---

<sup>813</sup> Paul Müller, S.56.

<sup>814</sup> Kiupel, Selbstmorde, S.42-45.

<sup>815</sup> Paul Müller, S.17/18.

<sup>816</sup> Ebd., S.19/20. Zum Vergleich: der durchschnittliche Jahresverdienst eines Arbeitnehmers in Industrie, Handel und Verkehr lag 1900 bei 784 Mark, 1905 bei 849 Mark, Gerd Hohorst/ Jürgen Kocka/ Gerhard A. Ritter, Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870-1914, München 1975, S.107.

Vorschußnoten einen gewissen Aufschlag, um ihr Risiko abzudecken.<sup>817</sup> Lediglich in Kiel wurden keine Vorschußnoten ausgestellt, sondern der Vorschuß bar ausgezahlt.<sup>818</sup>

Die niedrigen Löhne hatten unmittelbare Auswirkungen auch auf die familiäre Situation der Seeleute. Die Heuer allein reichte oft nicht aus, eine Familie zu ernähren. Auch in Schleswig-Holstein, so stellte Tönnies in seiner Untersuchung fest, seien die meisten Seeleute ledig. In Kiel beispielsweise gebe es wenige verheiratete Matrosen. Lebten sie in der Stadt, seien ihre Verhältnisse armselig, Frauen und Kinder müßten zum Lebensunterhalt beitragen. Manche Seeleute besäßen ein kleines ländliches Anwesen, das von der Frau bewirtschaftet werde. Die Männer erbten oder kauften oft ein kleines Segelschiff und machten ein Patent für die kleine Küstenfahrt.<sup>819</sup> Soziale Bindungen wurden darüber hinaus dadurch erschwert, daß den Seeleuten immer weniger Zeit an Land zur Verfügung stand. Die Verlängerung der Saison, die „große Fahrt“, sowie die Verkürzung der Liegezeiten in den Heimathäfen führten dazu, daß Seeleute ihre Familie nur selten sahen.<sup>820</sup>

#### ***IV.1.2.3 Soziale Absicherung***

Auch die Kranken-, Alters- und Unfallversicherung der Seeleute erfuhr durch die Seemannsordnung von 1902 und ihre späteren Ergänzungen eine umfassende Neuregelung. Traditionell galt auch in Schleswig-Holstein der Brauch der Reederfürsorge: der Reeder als Arbeitgeber mußte im Krankheitsfall (auch bei Unfällen) die Kosten für Krankenpflege und Heilbehandlung tragen. Verweigerte er deren Übernahme, konnte sich der Seemann an den Vorsteher der jeweiligen Schiffergesellschaft wenden, der dann auf die Durchsetzung des Brauches drang.<sup>821</sup> Mit dem Strukturwandel in der Schifffahrt, so schreiben Gerstenberger und Welke, habe dieser Brauch immer mehr an Bedeutung verloren; die Reeder zeigten sich zunehmend unwillig, die Fürsorgekosten zu übernehmen. Neben der Reederfürsorge bestanden Stiftungen und Kassen für Invalide, Witwen und Waisen. Gerstenberger und Welke heben allerdings hervor, daß es auf finanzielle Hilfe von dieser Seite allenfalls einen moralischen, jedoch keinen rechtlichen Anspruch gab.<sup>822</sup> Auch in Schleswig-Holstein existierten in den bedeutenderen Hafenorten Unterstützungskassen für Seeleute und deren Angehörige. So zahlte in Kiel die Seemannskasse seit ihrer Gründung im Jahre 1870

---

<sup>817</sup> Heeschen, S.42; Böhmert, S.342.

<sup>818</sup> Tönnies, S.594. Von Tönnies wird dieses Verfahren allerdings als „*verderblich*“ bezeichnet, da die Seeleute ihr Geld schon vor der Reise an Land verschwendeten.

<sup>819</sup> Tönnies, S.600.

<sup>820</sup> Ebd., S.564; Gerstenberger/Welke, *Der gemeine Seemann ist ein vernünftiger, brauchbarer Mensch* I, Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeit an Bord, Waterkant 1 (1991), S.21-29, S.27.

<sup>821</sup> Gustav Müller, *Die Krankenversicherung der Seeleute*, in: *Hansa* 47 (1927), S.1893-1896, S.1893/1894.

<sup>822</sup> Gerstenberger/Welke, *Vom Wind zum Dampf*, S.156-158.

Pensionen an Witwen und Waisen sowie an Invaliden.<sup>823</sup> Allerdings kamen nicht alle Seeleute in den Genuß dieser Leistungen: die Kasse, so schreibt Tönnies, sei „für die unteren Chargen der Seeleute kaum von Bedeutung“. Vielmehr handele es sich um „einen Verein von Kapitänen, der als solcher sehr nützlich ist, leider aber auch große Mühe hat, sich zu unterhalten“.<sup>824</sup> Die Stiftung des Flensburger Schiffergelags richtete sich dagegen an alte und bedürftige Seeleute im allgemeinen. Jeder Seemann, der auf einem Flensburger Schiff zur See fuhr, verpflichtete sich, einen Pfennig von jeder verdienten Mark Heuer in die Kasse des Schiffergelags zu zahlen, der über die Mitgliedsbeiträge hinaus Gelder aus Schenkungen und Testamenten sowie Strafgeelder zuflossen. Erst 1920 wurde durch Regierungserlaß die Zwangsabgabe aufgehoben.<sup>825</sup> Tönnies merkt an, daß die Seeleute aus diesem immerhin obligatorischen Beitrag offensichtlich keinen Rechtsanspruch auf Hilfe ableiten konnten. Die Kasse bestehe anscheinend hauptsächlich zur Unterstützung Schiffbrüchiger.<sup>826</sup> Vom Seemannsverband wurde kritisiert, daß Unterstützung laut Satzung nur an Seeleute gezahlt wurde, die in Flensburg beheimatet waren. Diese stellten aber keineswegs die Mehrheit unter den auf Flensburger Schiffen fahrenden Seemännern.<sup>827</sup> Neben der Kasse des Schiffergelags existierte in Flensburg eine von einem Flensburger Juristen gegründete Stiftung, die ein Stiftshaus unterhielt. Dieses gewährte bis zu 12 alten Seeleuten Logis und Verpflegung, hatte aber wie die Kieler Seemannskasse ebenfalls mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen.<sup>828</sup> Auch weist Christine Keitsch in ihrem Buch darauf hin, daß das strenge Reglement dieser Einrichtung ihren Insassen keinen Raum für ein „selbstbestimmtes und würdiges Altern“ geboten habe.<sup>829</sup> In Sonderburg, Apenrade, Heiligenhafen, Burg auf Fehmarn und Blankenese waren teilweise bereits ebenfalls Ende der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts Unterstützungskassen für Seeleute und deren Angehörige gegründet worden.<sup>830</sup> 1887 wurde die staatliche Versicherung eingeführt. Sie war obligatorisch für alle Seeleute, die auf deutschen Schiffen fahren beziehungsweise auf deutschen Schiffen in Häfen arbeiteten, ohne anderweitig versichert zu sein. Den Lebenssachverhalten und somit auch den tatsächlichen Bedürfnissen der Seeleute wurde sie aber nur sehr bedingt gerecht. Sichtbar wird dies beispielsweise an der Regelung der Altersversicherung: ab dem 70. Lebensjahr

---

<sup>823</sup> Siehe auch Jahresberichte der Kieler Seemannskasse für 1893-1908, Kiel 1894-1909. Beispielhaft: für 1895, S.1.

<sup>824</sup> Tönnies, S.:34/535; Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 12791, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Unterstützungskassen für Seeleute und deren Hinterbliebene.

<sup>825</sup> Ebd.; Keitsch, S.135 und 137/138.

<sup>826</sup> Tönnies, 534/535.

<sup>827</sup> Zitiert nach Keitsch, S.138/139.

<sup>828</sup> Tönnies, 534/535.

<sup>829</sup> Keitsch, S.139/140.

konnte eine Altersrente beantragt werden. In Schleswig-Holstein, berichtete Tönnies, sei man aber allgemein der Ansicht, „*daß die Altersversicherung für Seeleute unpraktisch sei, da diese als solche niemals das Alter von 70 Jahren erreichen.*“<sup>831</sup> Viele, deren Gesundheit und Leistungsfähigkeit den Anforderungen des Seemannsberufs nicht mehr gewachsen war, suchten sich vor Erreichen des Rentenalters eine Arbeit an Land und verloren damit ihren Anspruch auf die Seemanns-Versicherung.<sup>832</sup>

Die Vorschriften der Seemannsordnung von 1902 dehnten die Verpflichtung der Reeder zur Fürsorge für ihre Seeleute aus. So mußten sie nun beispielsweise auch die Kosten für die Heilbehandlung der häufig vorkommenden Geschlechtskrankheiten tragen. Bereits bei einer Revision der Versicherungsvorschriften im Jahr 1900 waren Witwen- und Waisenkassen eingerichtet worden. Dennoch waren nach wie vor die Leistungen der Seeverversicherung gering. Die Höhe der Renten beispielsweise für die Opfer von Unfällen, schrieb Paul Müller, entspreche keinesfalls den berechtigten Ansprüchen der Verunglückten; die Renten müßten erhöht, deren Bezug besonders für die Angehörigen erleichtert werden. Die Fürsorge auch unter der neuen Seemannsordnung werde den Bedürfnissen noch nicht gerecht.<sup>833</sup> Kiupel bestätigt diese Einschätzung für die Feuerleute. Die Entschädigungen seien völlig unzureichend gewesen, oftmals hätten die Betroffenen gar keine Rente oder Entschädigung erhalten.<sup>834</sup>

Von den Reedern wurden diese Vorschriften dagegen als schwere Belastung empfunden. Als beispielhaft kann hier die Stellungnahme der Kieler Handelskammer gelten, die sich in Übereinstimmung mit den Reedern und dem nautischen Verein stets gegen die Ausdehnung der Krankenversicherungspflicht auf die Seeleute ausgesprochen hatte. 1903 urteilte die Kammer, die deutsche Reederei sei durch die sozialpolitische Versicherungsgesetzgebung erheblich in Anspruch genommen. Die Einführung der Witwen- und Waisenkassen habe große Lasten gebracht, und auch die Umsetzung der Unfall-Verhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft habe vor allem den kleineren Reedereien große Opfer abverlangt. Den Reedereien sei in ihrem Wunsch zuzustimmen, von einer weiteren Belastung dringend Abstand zu nehmen.<sup>835</sup> Diese Auffassung wurde auch von den Handelskammern in Altona

---

<sup>830</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 12791, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Unterstützungskassen für Seeleute und deren Hinterbliebene.

<sup>831</sup> Tönnies, S.555.

<sup>832</sup> Böhmert, S.353.

<sup>833</sup> Paul Müller, S.55 und 60.

<sup>834</sup> Kiupel, Selbsttötung, S.31. S. auch Gerstenberger/Welke, Vom Wind zum Dampf, S.158.

<sup>835</sup> Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1903, S.31; Tönnies, S.598. Ohnehin galten die Vorschriften nur für Fahrzeuge ab einer Größe über 300 cbm.

und in Flensburg vertreten. Farbige Seeleute sollten nach Ansicht der Kammern außerdem von der Versicherung ausgenommen sein.<sup>836</sup>

Mit dem 1. Januar 1928 erfuhr die Versicherung der Seeleute eine Erweiterung. Bisher war der Seemann schlechter abgesichert als der Arbeiter an Land, da der Reeder über die auf 26 Wochen begrenzte Reederfürsorge hinaus nicht verpflichtet war, anfallende Kosten zu übernehmen. Auch waren die Familienangehörigen des Seemanns nicht mitversichert. Die neue Regelung hielt am Prinzip der Reederfürsorge fest, ergänzte diese aber durch den Versicherungsschutz für den Seemann und seine Angehörigen, die damit - wie die Angehörigen der Arbeiter an Land - einen Anspruch auf Krankenfürsorge erhielten. Für den Seemann selbst fiel die Reederfürsorge fort und wurde durch die Kassenfürsorge ersetzt, sobald er für die Kasse erreichbar war, er also das Schiff im Inland verließ oder dorthin zurückkehrte. Der gesetzliche Anspruch des Seemanns ruhte während der Dauer der Reederfürsorge, nicht jedoch der seiner Familie. Nach höchstens 26 Wochen gingen die Leistungen in Unfallrente, Invalidenrente oder Angestelltengeld über, im Todesfall in Hinterbliebenenversicherung. Die Angehörigen hatten Anspruch auf Krankenhilfe, Wochenhilfe, Familienhilfe und Sterbegeld. Träger der Versicherung war die Seekrankenkasse in Hamburg, die von der Seekasse (Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherung der Seeleute) verwaltet wurde. Sie wurde durch Beiträge der Seeleute (drei Fünftel) und der Reeder (zwei Fünftel) finanziert. Der ursprüngliche Entwurf, nach dem sich beide Seiten die Kosten geteilt hätten, hatte nicht die Zustimmung des Reichstags gefunden.<sup>837</sup> Die Vorschriften von 1928 erfuhren bis zum Ende des Untersuchungszeitraums mehrfach Ergänzungen und Modifikationen, so beispielsweise 1929, 1933 und 1936.<sup>838</sup> 1934 wurden Seekasse und Seekrankenkasse, bisher genossenschaftlich organisiert, in Behörden umgewandelt.<sup>839</sup> Diese Institutionalisierung im Verlauf des Untersuchungszeitraums läßt zwar darauf schließen, daß sich das Prinzip einer sozialen Absicherung der Seeleute endgültig durchgesetzt hatte; darüber, ob die Absicherung von den Versicherten als ausreichend empfunden wurde, ist damit aber noch nichts ausgesagt. Auch 1903, als in Schleswig-Holstein die Gesamthöhe der Versicherungsbeiträge wie auch ihre durchschnittliche Zahl den

---

<sup>836</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für 1903, S.60; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für 1900, S.II und 60.

<sup>837</sup> Gustav Müller, Die Krankenversicherung der Seeleute, in: Hansa 47 (1927), S.1893/1894 sowie S. 1896, und Hansa 51 (1927), S.2041-2042, S.2041 und 2042.

<sup>838</sup> Deutsche Seemannsordnung, S.80-86.

<sup>839</sup> Schmelzkopf, S.174.

reichsweit höchsten Stand erreicht hatte,<sup>840</sup> weite Kreise also in den Genuß der Versicherungsleistungen kamen, war diese ja dennoch als nicht ausreichend beurteilt worden.

#### ***IV.1.2.4 Institutionen***

Im Zuge einer Untersuchung der Rechtsverhältnisse der Seeleute ist es aufschlußreich, den Blick auch auf die Institutionen zu richten, die über die Einhaltung der Normen wachten. Im folgenden soll der Frage nachgegangen werden, ob die Beachtung dieser Normen in der Realität gewährleistet war. Ferner soll untersucht werden, welche Rolle die personelle Zusammensetzung der behandelten Institutionen - Seeberufsgenossenschaft, Seeämter und Seemannsämter - spielte, ob also die Seeleute ein Mitspracherecht besaßen oder ob sie nur über ihren Zusammenschluß außerhalb dieser Institutionen ihre Interessen geltend machen konnten.

##### *IV.1.2.4.1 Seeberufsgenossenschaft und Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd*

Anders als in den meisten anderen Seefahrtsländern existierten in Deutschland keine seepolizeilichen Vorschriften über Bau, Ausstattung und Seetüchtigkeit von Schiffen. Vor der Gründung der Seeberufsgenossenschaft im Jahr 1887 wurde die Sicherheit von Seeschiffen vor allem durch die Tätigkeit der Schiffs-Klassifikationsgesellschaften überprüft. Hierbei handelt es sich um private, gemeinnützige Erwerbsgesellschaften, die den Zustand des Schiffes beurteilen, teilweise auch bereits seinen Bau überwachen, und es in eine bestimmte Klasse einteilen, nach der sich dann die Berechnung der Versicherungsprämie richtet. Generell konnten Schiffseigentümer sich dieser Beurteilung nicht entziehen, da ohne sie nicht die vorgeschriebene Versicherung des Schiffes erfolgen konnte. Eine Ausnahme bildeten lediglich Schiffe der Kleinschiffahrt, für die auch eine Versicherung bei den Schiffergilden in Frage kam.<sup>841</sup> Im Deutschen Reich erfolgte die Klassifikation von Schiffen durch den 1867 in Hamburg gegründeten Germanischen Lloyd, der 1868 die ersten „*Bauvorschriften für hölzerne Schiffe*“ herausgab; 1877 ergingen die „*Vorschriften für den Bau von eisernen Seeschiffen*“, 1891 für „*eiserne und stählerne Seeschiffe, deren Maschinen und Kessel*“.<sup>842</sup>

Schon in den ersten Jahren gründete die neue Gesellschaft Distriktvereine an Nord- und Ostsee und unterhielt Vertretungen in den wichtigsten deutschen und ausländischen

---

<sup>840</sup> Böhmert, S.352.

<sup>841</sup> Heesch, S.26/27 und S.30/31; Böhmert, S.336/337; die Höchstgrenze des zugelassenen Raumgehalts richtete sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Gilde, siehe Kaiser, Segler in der Zeitenwende, S.125.

<sup>842</sup> Carl Müller, Sechzig Jahre Germanischer Lloyd, in: Hansa 14 (1927), S.607-611, S.609; Oscar von Stritzky, Hundert Jahre Germanischer Lloyd 1867-1967, Hamburg 1967, S.44.

Hafenstädten. Niederlassungen in Altona und in Lübeck bestanden seit 1869.<sup>843</sup> Im selben Jahr wurde auch in Schleswig-Holstein ein Distriktverein mit Sitz in Kiel etabliert, dessen Vorsitz der Kieler Reeder August Sartori innehatte.<sup>844</sup> Ab 1872 befaßte sich eine eigene Technische Kommission mit dem Erlaß und der Aktualisierung der Bauvorschriften, der auch Vertreter schleswig-holsteinischer Schifffahrtskreise wie der Kieler Werftdirektor Howaldt und ein Lübecker Kapitän Heitmann angehörten. Eine Revision der Statuten im Jahr 1875 stellte den Germanischen Lloyd unter Staatsaufsicht. Wenn damit auch, wie von Stritzky schreibt, die enge Verbindung zum Staat dokumentiert wurde,<sup>845</sup> so war doch der Germanische Lloyd nach wie vor eine private Gesellschaft. 1889 wurde er in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, in deren Aufsichtsrat man auf bereits bekannte Namen stößt. Neben dem schon erwähnten Lübecker Kapitän Heitmann und dem Apenrader Reeder Michael Jebsen ist Georg Howaldt aufgeführt; ab 1895 gehörte auch August Sartori dem Aufsichtsrat an.<sup>846</sup>

In diese Zeit, in der der Germanische Lloyd an Bedeutung gewann, fällt die Gründung der Seeberufsgenossenschaft im Jahr 1887. Eine ihrer sechs Sektionen hatte ihren Sitz in Kiel. Sie unterstand der Aufsicht des Reichsversicherungsamts und erhielt die Verpflichtung, Vorschriften über Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände der Schiffe sowie Anordnungen zur Verhütung von Unfällen zu erlassen und für deren Einhaltung Sorge zu tragen. Zwar besaßen diese Unfallverhütungsvorschriften keinen öffentlich-rechtlichen Charakter, ihre Befolgung war aber dennoch zwingend und konnte durch technische Aufsichtsbeamte kontrolliert werden. Neben dem Reeder konnte auch der Schiffsführer zur Verantwortung gezogen werden. Als Sanktionen drohten Geldstrafen oder die Einordnung in eine höhere Gefahrenklasse und damit höhere Beiträge zur Seeversicherung.<sup>847</sup>

Ab 1894 arbeiteten die Seeberufsgenossenschaft, deren Vorsitz zu dieser Zeit der Hamburger Reeder Friedrich Laeisz führte, und der Germanische Lloyd beim Erlaß und bei der Überprüfung der Sicherheitsvorschriften zusammen. Der Germanische Lloyd beriet die Seeberufsgenossenschaft in technischen Fragen.<sup>848</sup>

---

<sup>843</sup> Die Handelskammer in Lübeck begrüßte das Vorhaben, eine deutsche Klassifikationsgesellschaft zu etablieren, nachdrücklich, Jahresbericht für 1865, S.12/13, und berichtete auch in den folgenden Jahren über deren Tätigkeit und Entwicklung, siehe beispielsweise Jahresbericht für 1871, S.39/40, und 1872, S.69.

<sup>844</sup> v. Stritzky, , S.14/15 , 17 und 24/25

<sup>845</sup> Ebd., S.27 und 30/31; Carl Müller, S.607 und 609.

<sup>846</sup> v. Stritzky, S.41 und 51.

<sup>847</sup> Lars U. Scholl, 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft, in: Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887-1987, hg.v. Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall und Lars U. Scholl, Bremen 1987,S.24-26, S.17; Heeschen, S.30/31; Böhmert, S.336/337.

<sup>848</sup> Carl Müller, S.611; detailliert: Scholl, See-Berufsgenossenschaft, S.19; v. Stritzky, S.51-53 und 57.



Vor allem die Zusammensetzung der Seeberufsgenossenschaft und des mit ihr zusammenarbeitenden Germanischen Lloyd rief bei den Seeleuten Kritik hervor. So wurde der Wert des Betriebsschutzes in Zweifel gezogen, da die Seeberufsgenossenschaft unter dem Einfluß der Reeder stände. Auch die Zeitabstände zwischen der Überholung der Schiffe - vier Jahre für klassifizierte, zwei Jahre für nichtklassifizierte Schiffe - wurden als zu groß kritisiert.<sup>849</sup> Darüber hinaus wurde der Seeberufsgenossenschaft vorgeworfen, zu laxen Strafen bei Nichtbeachtung der Unfallvorschriften zu verhängen.<sup>850</sup> Von seiten der Seeleute wurde statt dessen eine einheitliche, von den Interessen der Reeder unbeeinflusste Überwachung der Schifffahrt durch den Staat im Hinblick auf Seetüchtigkeit, Beladung und Ausrüstung gefordert.<sup>851</sup>

#### IV.1.2.4.2 Seeämter

Während Seeberufsgenossenschaft und Klassifikationsgesellschaft vorbeugend, zur Vermeidung von Seeunfällen, tätig wurden, fiel in den Zuständigkeitsbereich der 1878 eingeführten Seeämter die nachträgliche Prüfung von Unglücksfällen. Das *Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen* vom 27. Juli 1877 schrieb den Landesregierungen die Einrichtung dieser Behörden vor, die Seeunfälle deutscher wie auch ausländischer Kauffahrteischiffe zu untersuchen hatten, sofern sich diese in deutschen Küstengewässern ereigneten. Appellationsinstanz war das Oberseeamt mit Sitz in Berlin.

Die Seeämter waren zur Untersuchung verpflichtet, wenn bei einem Unfall Menschen den Tod gefunden hatten oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben worden war. In den übrigen Fällen wurden sie nach Ermessen tätig. Insbesondere hatten sie neben der Frage nach der Unfallursache die Schuldfrage zu beantworten. Vom Seeamt festgestelltes Fehlverhalten konnte mit Strafen bis zur Entziehung des Patents sanktioniert werden.<sup>852</sup>

In Schleswig-Holstein waren Seeämter in Flensburg und Tönning ansässig, ebenso im benachbarten Lübeck. Ihre Zusammensetzung war reichseinheitlich geregelt. Einem Vorsitzenden, der über „*die Befähigung zum Richteramt*“ verfügen mußte, standen vier jährlich neu zu bestimmende Beisitzer zur Seite, von denen zwei Erfahrungen als Seemann nachweisen mußten. Ihre Ernennung erfolgte für Schleswig-Holstein durch die Regierung in Schleswig, die aus einer vom Vorsitzenden aufgestellten Liste geeigneter Kandidaten die

---

<sup>849</sup> Paul Müller, S. 52. Scharfe Kritik an der Seeberufsgenossenschaft und dem Einfluß der Reeder: Wilhelm Klegin, *Die Verhütung der Dampfer-Kollisionen als Gegenstand einer Preisaufgabe von 100 000 Francs*, Kiel/Leipzig 1905, S.46/47.

<sup>850</sup> Paul Müller, S.51; Heckscher schließt sich hier den Klagen der Seeleute an, S.213.

<sup>851</sup> Paul Müller, S.52; Heeschen, S.63.

Beisitzer auswählte. Diese Tätigkeit war praktisch ehrenamtlich, da lediglich eine Aufwandsentschädigung, jedoch kein Gehalt gezahlt wurde. In Flensburg rekrutierten sich die Beisitzer aus Reedern, Kapitänen und Navigationsschullehrern, Seeleute tauchten in den Listen nicht auf. Keitsch weist außerdem auf die Kontinuität in der Besetzung hin. So waren die Flensburger Reeder Bruhn und Schuldt und der Apenrader Reeder Jebsen über lange Jahre als Beisitzer tätig.<sup>853</sup> In Kiel hatte man zunächst gehofft, statt Flensburgs Seeamtssitz zu werden, und bemühte sich dann noch jahrelang um die Einrichtung eines zweiten Seeamts in Kiel für die südliche Ostseeküste. In der Zwischenzeit mußte man sich damit begnügen, Kandidaten für die Beisitzerliste zu stellen. So vermerkt 1886 beispielsweise der Jahresbericht der Handelskammer, die „*bisher in Funktion gewesenen Herren Schiffsinspektoren Kapitän Ohlsen und Kapitän Evers*“ seien aufs Neue berufen worden. Soziale Herkunft und Kontinuität der Beisitzer scheinen also den Flensburger Verhältnissen entsprochen zu haben.<sup>854</sup> Jedes Seeamt wurde daneben von einem Reichskommissar beaufsichtigt, der vom Reichskanzler ernannt wurde. Ein Kommissar konnte für mehrere Seeämter gleichzeitig zuständig sein.<sup>855</sup>

Die von den Seeleuten gegenüber den Seeämtern geltendgemachten Einwände entsprachen der Kritik, die auch an der Seeberufsgenossenschaft geübt wurde: die Behörden seien gegen die Seeleute voreingenommen, nur selten ergingen Urteile gegen Kapitäne und höheres Bordpersonal. Als Beispiel führt Paul Müller einen Fall an, der sich auf einem Dampfer der Kieler Reederei Diederichsen ereignet hatte. Ein Matrose war zu Tode gekommen, weil die Sicherheitsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft nicht eingehalten worden waren. Obwohl laut Gesetz die Schiffsführer für die Befolgung dieser Vorschriften an Bord ihrer Schiffe verantwortlich waren, urteilte das Hamburger Seeamt, den Kapitän der „Thea“ treffe kein Verschulden.<sup>856</sup> Im *Seemann* wird von einem Fall berichtet, in dem das Seeamt auf eine Entziehung des Patents erkannt hatte, diese Entscheidung vom Oberseeamt in Berlin aber revidiert und dem Kapitän die Befugnis belassen wurde, ein Schiff zu führen. Auf Betreiben der Staatsanwaltschaft, die das Verhalten des Steuermannes des Schiffes für „*strafbar fahrlässig*“ hielt, wurde der Fall daraufhin vor dem Landgericht verhandelt. Dieses blieb in

---

<sup>852</sup> Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, zitiert nach Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck für 1877, Lübeck 1878, S.88/89; Heesch, S.26/27.

<sup>853</sup> Keitsch, S.96/97; Jahresbericht der Handelskammer zu Flensburg für das Jahr 1889, Flensburg 1890, S.8; für 1890, Flensburg 1891, S.14; für 1892, Flensburg 1893, S.17; für 1893, S.12; für 1896, S.6; für 1897, S.13; für 1898, S.8; 1892 wurde die Liste der in Frage kommenden Beisitzer außerdem um zwei Kandidaten erweitert, die „*in der Führung modernster Dampfer praktisch geschult*“ waren.

<sup>854</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für das Jahr 1877, S.22; für 1884, S.27; für 1886, S.25; für 1887, S.40; Vorläufiger Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel für 1897, Kiel 1898, S.23.

<sup>855</sup> Keitsch, S.96/97.

<sup>856</sup> Paul Müller, S.49/50.

der Bemessung des Strafmaßes weit unter dem Antrag der Staatsanwaltschaft.<sup>857</sup> Welke schließt sich in seinem Aufsatz „*Obrigkeit auf dem Achterdeck*“ der Kritik an den Seemannsämtern an. Die Entscheidungen erklärten sich daraus, daß das Bild des Kapitäns, die „*staatlich definierte Kapitänsgewalt*“, keinen Schaden leiden sollte. Selbst in Fällen, in denen Fehler des Kapitäns erwiesen waren, sei die Verantwortung des „*individuellen Kapitäns*“ geleugnet worden, „*damit die staatlich definierte Autorität des ideellen Kapitäns stets gewahrt blieb.*“<sup>858</sup>

#### IV.1.2.4.3 Seemannsämter

Nicht nur die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften wurde an Bord durch andere Institutionen kontrolliert als in gewerblichen Betrieben an Land. Auch in der Überwachung des Arbeitsschutzes waren eigens für die Seefahrt zuständige Behörden, die Seemannsämter, tätig. Bereits nach § 4 der Seemannsordnung von 1872 als Landesbehörden unter Oberaufsicht des Reiches im Inland eingeführt, waren sie zunächst vor allem als Musterungsbehörde tätig. 1902 erfuhr ihr Status und ihr Aufgabenbereich eine Erweiterung. So fiel in die Zuständigkeit der Seemannsämter nach dem Verbot der gewerbsmäßigen Heuervermittlung 1902 zwar nach wie vor die An- und Abmusterung, nach den neuen Vorschriften mußten sie darüber hinaus aber auch die Seefahrtsbücher ausstellen, ohne die künftig im Deutschen Reich nicht mehr gemustert werden durfte. Ferner mußten sie Beschwerden der Seeleute nachgehen - machten ein Schiffsoffizier oder mindestens drei Seeleute Bedenken hinsichtlich der Seetüchtigkeit ihres Schiffes geltend oder beklagten sie sich über mangelnden Proviant, hatte das Seemannsamt eine Untersuchung einzuleiten und erforderlichenfalls Abhilfe zu schaffen - und Streitigkeiten schlichten. Auch oblag ihnen die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, die von Besatzungsmitgliedern, aber auch von Reedern oder Schiffsführern begangen worden waren. § 122 der Seemannsordnung von 1902 zählte die Fälle auf, in denen eine Aburteilung der Straftaten nicht durch die ordentlichen Gerichte, sondern durch die Seemannsämter zu erfolgen hatte,<sup>859</sup> und schrieb die Zusammensetzung dieser Behörden aus einem Vorsitzenden und zwei schiffahrtskundigen

---

<sup>857</sup> Seemann 12 (1898), S.5/6 und 16 (1898), S.7/8.

<sup>858</sup> Welke, S.76.

<sup>859</sup> Heeschen, S.54. Folgende Vergehen waren gemäß § 122 der Seemannsordnung von 1902 von den Seemannsämtern zu verhandeln: § 93, 1 und 2: Nichtantritt des Dienstes nach Abschluß des Heuervertrags und Desertion, § 95: Desertion im Ausland, § 96: gröbliche Verletzung der Dienstpflicht, §107: vorsätzliche Täuschung des Seemannsamtes, Fernbleiben bei der Musterung, Verschweigen eines dem Dienstantritt entgegenstehenden Hindernisses, vorsätzlich auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde beim Kapitän, Zuwiderhandlung einer vorläufigen Entscheidung des Seeamtes, § 114: Pflichtverletzungen des Kapitäns, § 115: ungebührliches Betragen vor dem Seemannsamt, § 116: unterbliebene Mitteilung einer durch einen

Beisitzern vor.<sup>860</sup> Für Verstöße gegen die Schiffsdisziplin konnten Geldstrafen verhängt werden.<sup>861</sup> Verbrechen und schwerere Vergehen, deren Verfolgung nicht davon abhing, daß zuvor ein Strafantrag gestellt worden war, kamen hingegen nicht vor den Seemannsämtern zur Verhandlung, sondern mußten der Staatsanwaltschaft angezeigt werden.<sup>862</sup> Nach dem Seeunfallversicherungs-Gesetz mußten die Seemannsämter ferner in Fällen, in denen ein Unfall Tote gefordert hatte oder einen Entschädigungsanspruch begründete, eine Untersuchung über den Unfall und die Verhältnisse des Verletzten (Rentenansprüche etc.) führen.<sup>863</sup> Auch stellten sie Nachforschungen über verschollene Seeleute an und trugen die Fürsorge für deren verbliebenes Heuerguthaben und deren Nachlaß.<sup>864</sup>

In Schleswig-Holstein bestanden bereits vor der reichsweiten Einführung durch die Seemannsordnung von 1872 Seemannsämter, so beispielsweise in Flensburg seit 1868. Sie setzten sich aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter sowie zwei schiffahrtskundlichen Beisitzern zusammen. Auch die Mitglieder der Seemannsämter erhielten keine Gehälter, sondern lediglich Aufwandsentschädigungen, die aus den Gebühren für An- und Abmusterung bezahlt wurden. In Flensburg führte um die Jahrhundertwende der Bürgermeister den Vorsitz des Seemannsamtes, als sein Stellvertreter fungierte ein Stadtrat. Beide Beisitzer waren ehemalige Kapitäne. Seit 1902 unterstanden die Seemannsämter dem Regierungspräsidenten ihres Verwaltungsbezirks, der im Falle Schleswig-Holsteins seinen Sitz in Schleswig hatte.<sup>865</sup> Bis zu den Gebietsabtretungen 1920 waren außer in Flensburg in Kiel, Altona, Eckernförde, Schleswig, Arnis, Kappeln, Ekensund, Sonderburg, Apenrade und Hadersleben Seemannsämter ansässig.<sup>866</sup>

Die Kritik, die von seiten der Seeleute an den Seemannsämtern geübt wurde, betraf wie im Fall der Seeberufsgenossenschaft und der Seeämter vor allem die Zusammensetzung der Behörde. So monierte Paul Müller: *„Die Heizer sind vollkommen übergangen, obwohl sie in Hamburg nach Tausenden zählen. In [...] Altona, [...] Flensburg, Kiel, Lübeck [...] und anderen Häfen des Nord- und Ostseegebiets sind überhaupt die niedrigen Chargen vollkommen von einer Vertretung im Seemannsamt ausgeschlossen, dort urteilen einige ältere*

---

Schiffsoffizier verhängten Disziplinarstrafe gegenüber dem Kapitän innerhalb von 24 Stunden, zitiert aus: Deutsche Seemannsordnung.

<sup>860</sup> „Es werden in Zukunft von der Entscheidung in Strafsachen alle Seemannsämter ausgeschlossen sein, die nicht in der vorgeschriebenen Weise zusammengesetzt sind“, Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1582, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig, betreffend Musterungsbehörden.

<sup>861</sup> Heeschen, S.51/52; Böhmert, S.346.

<sup>862</sup> Anordnung über Strafverfahren vor den Seemannsämtern zitiert nach Keitsch, S.103.

<sup>863</sup> Böhmert, S. 345/346.

<sup>864</sup> Keitsch, S.103.

<sup>865</sup> Ebd.

<sup>866</sup> Tönnies, S.587 und 589.

*Kapitäne und ein Hafensinspektor über die Geschicke der seemännischen Arbeiter“.*<sup>867</sup> Selten ergingen Urteile gegen Reeder und Kapitäne. Böhmert bestätigt diese Klage. Vor Bremischen Gerichten seien Bestrafungen von Kapitänen überhaupt noch nicht vorgekommen; generell seien Bestrafungen von Kapitänen oder Reedern durch die Seemannsämter „*erklärlicherweise selten*“.<sup>868</sup> In Apenrade lehnte das Seemannsamt mit Verfügung vom 30. Dezember 1904 die von der Seeberufsgenossenschaft geforderte Bestrafung eines Kapitäns ab, der gegen die Unfallverhütungsvorschriften verstoßen hatte.<sup>869</sup> Ein Zusammenhang zwischen den von den Seemannsämtern gefällten Entscheidungen und ihrer sozialen Zusammensetzung scheint demnach nicht nur nach Meinung der Seeleute bestanden zu haben. Die meisten von ihnen hatten darüber hinaus weder die Zeit noch das Geld, sich auf einen längeren Rechtsstreit einzulassen. Heckscher schreibt dazu: „*Wenn nun [...] ein Seemann gegen den Entscheid des Seemannsamtes das Schöffengericht, eventuell gar als Berufungsinstanz die Strafkammer anrufen will, so ist er gezwungen, mehrere Wochen, vielleicht auch Monate am Lande zu bleiben. Was heißt das anderes, als daß der Seemann, falls er bis zu einer höheren Instanz um sein Recht kämpfen will, ohne Arbeit und Verdienst in der Hafenstadt herumschlendern muß? [...] Eine besondere Härte für den Seemann ergibt sich auch aus den Fällen, in welchen er eines geringfügigen Vergehens gegen das Strafgesetzbuch verdächtig ist. Während es keinem Richter in den Sinn kommen würde, einen Beschuldigten, der auf dem Lande in Arbeit steht, wegen eines derartigen Verdachtes in Untersuchungshaft zu bringen, wird gegen den Seemann Haftbefehl erlassen, lediglich weil er mit Rücksicht auf seinen Beruf fluchtverdächtig ist. [...] Wie oft erkennt das Gericht gegen einen Seemann, nachdem er längere Zeit in Untersuchungshaft gesessen hat, auf eine Geldstrafe, wie oft auf eine Freiheitsstrafe, die geringer ist als die erlittene Untersuchungshaft?*“<sup>870</sup> Auch war es, darauf weist Müller hin, für einen Seemann sehr schwierig, Zeugen beizubringen, die ja ebenfalls „*in alle Welt und Meere zerstreut*“ waren. Die Schwierigkeiten der Seeleute, ihre Rechte einzufordern, mußte auch ein Matrose des Dampfers „Nauta“ der Flensburger Reederei Jensen erfahren, der seinen Anspruch auf Auszahlung der verbliebenen Heuer geltend machen wollte. An ihn erging die Antwort, „...*dass eine Untersuchung der vorgetragenen Angelegenheit von einem Seemannsamte des mir* [dem Regierungspräsidenten, d. Verf.]

---

<sup>867</sup> Paul Müller, S.29/30.

<sup>868</sup> Böhmert, S.347/348.

<sup>869</sup> Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1584, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Rechtsverhältnisse der Seeleute.

<sup>870</sup> Heckscher, S.217.

*unterstellten Regierungsbezirks während Ihrer und der betreffenden Besatzung der „Nauta“ Abwesenheit nicht möglich ist“.*<sup>871</sup>

Will man aus dieser kurzen Betrachtung der drei wichtigsten Institutionen, die die Rechtsverhältnisse der Seeleute regelten, ein Fazit ziehen, so kann als Ergebnis festgehalten werden, daß es für Seeleute in vielen Fällen sehr schwierig war, ihre Interessen gewahrt zu sehen. Oft genug fielen Entscheidungen zu ihren Ungunsten. Um Institutionen wie den Seemannsämtern und auch den Reedern nicht ohnmächtig gegenüberzustehen, schlossen sich Ende des 19. Jahrhunderts die Seeleute im Deutschen Seemannsverband zusammen.

#### **IV.1.3 Organisation der Seeleute**

Das grundsätzliche Problem, das einer gewerkschaftlichen Organisation der Seeleute im Wege stand, wurde schon im Zusammenhang mit der Rechtsprechung der Seemannsämter genannt: die Seeleute hielten sich zwischen zwei Fahrten nur kurz an Land auf. Es gestaltete sich daher schwierig, die für eine wirksame Interessenvertretung notwendigen Organisationsstrukturen zu schaffen. Zudem wirkte die strikte Reglementierung des Bordlebens, die eine gemeinschaftliche Beschwerdeführung in die Nähe der Meuterei rückte und mit Strafe bedrohte, dem Zusammenschluß der Seeleute an Bord der Schiffe entgegen.<sup>872</sup>

Als im Zuge des Übergangs zur Dampfschiffahrt mit Heizern und Kohlentrimmern zunehmend Arbeiter an Bord kamen, die vorher in Landberufen gearbeitet hatten und dort gewerkschaftlich organisiert gewesen waren, setzte sich allmählich die gewerkschaftliche Organisation auch der Seeleute durch. Gleichzeitig mit dem Heizer- und Trimmerverein, der 1890 nach Aufhebung der Sozialistengesetze in Hamburg gegründet wurde, entstand der Matrosenverein. Nach dem Streik der Hafendarbeiter im November 1897 wurde auf dem Ersten deutschen Seemannskongreß im selben Jahr die Gründung des „Seemannsverbandes in Deutschland“ 1898 vorbereitet. Diesem schlossen sich die lokalen Vereine der Matrosen und Heizer in Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Kiel, Flensburg und Lübeck an.<sup>873</sup> Vor allem in Flensburg war anscheinend das Interesse am Zustandekommen einer Vertretung der Seeleute groß. So ist im *Seemann* zu lesen, es sei *„gerade der Mitarbeit und Rührigkeit der Flensburger Kollegen zu verdanken, daß der Verband am 1. Februar zur Thatsache geworden*

---

<sup>871</sup> Paul Müller, S.32; Landesarchiv Schleswig, Abt. 309, Nr. 1585, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Rechtsverhältnisse der Seeleute.

<sup>872</sup> Heckscher, S.239/240; Keitsch, S.112/113

<sup>873</sup> Tönnies, S.569; Heckscher, S.239/240; Keitsch, S.112/113.

ist“.<sup>874</sup> Dennoch bildeten „die Seeleute“ jedenfalls am Anfang ihrer Zusammenarbeit keine geschlossene Gruppe. Von Spannungen zwischen den Seeleuten „alter“ und „neuer“ Prägung berichtet beispielsweise Böhmert: *„Zunächst ist es dem Verband noch nicht gelungen, den Gegensatz, der zwischen den einzelnen Kategorien der Schiffleute besteht, zu überbrücken. Namentlich besteht ein solcher Gegensatz zwischen den Decksleuten und den Feuerleuten. Der Matrose, der die regelrechte seemännische Laufbahn hinter sich und die Möglichkeit, zum Offizier aufzusteigen, vor sich hat, sieht vielfach mit einer Art von Verachtung auf die Feuerleute herab, die aus den mannigfachsten Berufen und Vaterländern zusammengewürfelt sind. Er fühlt sich an Land gern als Gentleman und hat dafür, daß er nun mit einemmal ein Proletarier sein soll, kein Verständnis. Demgegenüber blickt der geistig bewegtere, auch besser bezahlte Feuermann in dem Matrosen den Rückständigen, noch nicht zum Verständnis des Klassenkampfes gelangten. Er hält auch seine eigene Arbeit, welche die Fortbewegung des Schiffes bewirkt, für die wichtigere, eine Ansicht, wodurch er auch durch die bessere Bezahlung der Maschinisten gegenüber den Steuerleuten bestärkt wird. Das Verhältnis zwischen den beiden Kategorien zueinander ist also sehr kühl.“*<sup>875</sup> Eine ähnliche Aussage über den Gegensatz zwischen „Deck und Maschine“ findet sich bei Paul Müller.<sup>876</sup>

Dennoch gewann der Seemannsverband im Verlauf der folgenden Jahre zunehmend an Bedeutung. Zählte er bei seiner Gründung 2840 Mitglieder, so stieg deren Zahl bis 1902 auf 8261. Allerdings ist anzumerken, daß nur die Hälfte von ihnen auch Mitgliedsbeiträge zahlte. 1910 konnten 16% des Mannschaftsbestands auf deutschen Dampfschiffen als gewerkschaftlich organisiert gezählt werden.<sup>877</sup>

Auch in Schleswig-Holstein war der Verband aktiv. So berichtet Tönnies, Ende 1902 habe es beispielsweise in Flensburg 920 eingeschriebene Mitglieder gegeben, von denen aber nicht alle Beiträge zahlten. In ihren Forderungen - staatliche Kontrolle des Schiffsbetriebs vor allem hinsichtlich der Seetüchtigkeit, des Tiefgangs und der Bemannung des Schiffes - unterstütze die Flensburger Sektion die Forderungen des allgemeinen Seemannsverbands; zu den bisher erreichten Erfolgen zählten vor allem die Tarifverträge zwischen Reedern und Seeleuten.<sup>878</sup>

Die vielerorts herrschenden Spannungen - Tönnies spricht von „Klassengeist“ - zwischen Feuerleuten und Deckspersonal seien in Flensburg nicht zu bemerken, der Umgangston auf

---

<sup>874</sup> Seemann 8 (1898), S.14; ähnlich zum Seemannsverband: 1 (1897), S.1-5; 2 (1897), S.1-3 und 9-11; „Aufruf zur Vereinigung der Seeleute“, 3 (1897), S.1-8; 7 (1897), S.1-3; Aufruf zum Beitritt, 10 (1898), S.1-3 und 12 (1898), S.1-4. Keitsch hebt hervor, daß Flensburger Seeleute zu den ersten gehörten, die sich dem neuen Verband anschlossen, S.114.

<sup>875</sup> Böhmert, S.501/502. In der Literatur fand dieser Gegensatz einen Niederschlag beispielsweise in Joseph Conrads Roman „Der Bimbo von der Narcissus“, erschienen erstmals 1897.

<sup>876</sup> Paul Müller, S.23.

<sup>877</sup> Keitsch, S.114.

den Schiffen in aller Regel „*gemütlich*“ und freundlich. Lediglich unter den Feuerleuten selbst komme es öfter zu einer schlechten Behandlung von Trimmern und Unbefahrenen. Eher als zwischen Decks- und Feuerpersonal war in Flensburg offensichtlich eine Abgrenzung der Schiffsführung gegenüber der Mannschaft zu beobachten: „*Daß das proletarische Klassenbewußtsein Fortschritte gemacht hat auf Kosten des seemännischen Standesbewußtseins, ist [...] offenbar. [...]. Daß ein Bewußtsein gemeinsamer Interessen auf Steuerleute und Maschinisten sich ausdehnt, wird man nicht finden. Beide Kategorien halten sich nicht allein als Vorgesetzte von der Mannschaft geschieden, sondern betonen auch im Gegensatz gegen diese ihren „bürgerlichen“ politischen Standpunkt.*“<sup>879</sup> Die Maschinisten, die in einem bereits 1892 gegründeten Verein zusammengeschlossen waren, waren, so berichtet Tönnies, in der Durchsetzung ihrer Forderungen wesentlich kompromißloser als die im Seemannsverband organisierten Matrosen.<sup>880</sup> Über den Seemannsverband urteilte Tönnies hingegen: „...*der Verband selber ist nicht intransigent, tritt für Tarifverträge und für entgegenkommendes Verhalten bei Verhandlungen ein u.s.w. .*“ Die eher gemäßigte Haltung der Flensburger Seeleute läßt sich auch aus Tönnies' Aussage schließen, die Sprache des *Seemanns*, der auch von Flensburger Seeleuten gelesenen Zeitschrift des Seemannsverbandes werde von diesen als zu scharf und nicht den in Flensburg herrschenden Verhältnissen entsprechend beurteilt. Filialen des Flensburger Seemannsverbandes bestanden in Apenrade und Sonderburg, in Rendsburg und in Tönning.<sup>881</sup>

In Kiel existierte seit 1898 ebenfalls ein Seemannsverband, der allerdings nicht so weite Kreise wie der Flensburger Seemannsverband erreichte und offenbar sehr viel weniger aktiv war. Auch schien das Verhältnis zwischen Seeleuten und Reedern von Spannungen geprägt. So berichtet Tönnies, von Reedern und Kapitänen werde die Organisation der Seemannschaft als „*sozialdemokratisches Unkraut*“ gesehen, das „*im Keime zu ersticken*“ sei.<sup>882</sup> Besonders beim Deckspersonal gelte eine Mitgliedschaft im Seemannsverband daher als gefährlich. Selbst die Vorstandsmitglieder ließen, mit Ausnahme des nicht mehr als Seemann aktiven Vorsitzenden, ihre Namen verschleiern, indem sie öffentlich nur ihre Initialen bekanntgaben. Zudem habe die Leitung des Kieler Verbandes vor Streiks gewarnt. Auch sozialpolitische Errungenschaften wie Erhöhungen von Heuern und Überstundenlöhnen würden in Kiel im

---

<sup>878</sup> Tönnies, S.575-579; Keitsch, S.115/116.

<sup>879</sup> Tönnies, S.560/561.

<sup>880</sup> Ebd., S.575/576; Keitsch, S.118-120.

<sup>881</sup> Tönnies, S.557-559. Generell bescheinigt Tönnies dem *Seemann* allerdings, „*daß er den Kampf der Seeleute mit Eifer, Nachdruck und Gewandtheit führt.*“ Auch enthalte er, abgesehen von der „*Agitation*“, stets sachlich richtige Artikel mit nützlichen Informationen.

<sup>882</sup> Ebd., S. 604; siehe auch Vorläufige Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel für 1891, Kiel 1892, S.46, und für 1906, Kiel 1907, S.14.



Vergleich zu anderen Ostseehäfen nur mit Verzögerung und unvollständig durchgesetzt. Aus dieser Schilderung ergibt sich das Bild eines vor einer direkten Konfrontation mit den Reedern zurückschreckenden Kieler Seemannsverbands. Anders als in Flensburg sei darüber hinaus in Kiel der Umgangston auf den Schiffen durch die Hierarchie bestimmt. Feuerleute würden nicht als Seeleute geschätzt. Überhaupt herrsche oft ein gespanntes Verhältnis zwischen Decks- und Maschinenmannschaft, die Kapitäne beschwerten sich über den Verlust ihrer Autorität; nicht selten spiele sich der erste Maschinist „als der andere Kapitän“ auf, teilweise verweigerten die Feuerleute auch dem Kapitän den Gehorsam mit dem Argument, sie gehorchten nur den Anweisungen des Maschinisten.<sup>883</sup> Tönnies' Urteil fällt entsprechend negativ aus: „Der ganze Zustand charakterisiert, mit dem Flensburger verglichen, die stärkere Fluktuation und die inferiore Qualität der Kieler Seemannschaft überhaupt.“<sup>884</sup>

Die Verhältnisse in Lübeck schienen eher der Situation in Flensburg als in Kiel zu entsprechen. Der 1899 gegründete Lübecker Seemannsverband zählte 90 Mitglieder, 57 davon beitragszahlend. Seine Leitung rekrutierte sich im wesentlichen aus ehemaligen Segelschiffsmatrosen, die von Tönnies als „ernsthafte ältere Leute“ charakterisiert werden. Durch ihre jetzige Tätigkeit als Hafendarbeiter hätten sie allerdings wenig Gelegenheit, mit den aktiven Seeleuten in Verbindung zu treten. Obwohl auch in Lübeck das Verhältnis zwischen Seeleuten von Segelschiffen auf der einen und von Dampfschiffen auf der anderen Seite eher kühl war, engagierten sich dennoch beide Seiten im Seemannsverband. Auch die Beziehungen zu den Reedern schienen entspannter als in Kiel. Von seiten der Reederei, schreibt Tönnies, werde der Verband als die Vertretung der Seeleute anerkannt.<sup>885</sup>

#### **IV.1.4 Fazit**

Will man ein Fazit aus der hier dargestellten Entwicklung der Lebensverhältnisse der Seeleute im Verlauf des Untersuchungszeitraums ziehen, muß man feststellen, daß der technische Fortschritt nicht unbedingt zu einer Verbesserung geführt hatte. Vorher bereits bestehende Probleme hatten sich allenfalls gewandelt. Hinsichtlich der Arbeitszeit war eine Verschlimmerung der Situation eingetreten; höhere Leistungsfähigkeit durch technische Vervollkommnung (bei den Segelschiffen), Berechenbarkeit der Reisedauer (bei den Dampf- und Motorschiffen) und gesteigerte Effizienz beim Löschen und Laden im Hafen führten zu einer Beschleunigung der Schifffahrt, die sich in längeren Arbeitszeiten („Hast“ und „Ruhelosigkeit“) für die Besatzung niederschlug. Auch die Arbeitsbedingungen vor allem in

---

<sup>883</sup> Tönnies, S.599/600.

<sup>884</sup> Ebd., S.604/605.

<sup>885</sup> Ebd., S.614.

den Maschinenräumen der Dampfschiffe, und hier vor allem für Heizer und Kohlenzieher, hatten sich gegenüber der Decksarbeit auf Seglern wesentlich verschlechtert. Gesundheitsschäden und psychische Beeinträchtigungen bis hin zum Selbstmord waren die Folge. Dies galt allerdings in wesentlich eingeschränkterem Maß für die Arbeit des Deckspersonals auf Dampfschiffen. Auf den Motorschiffen, die in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg auch in Schleswig-Holstein an Bedeutung gewannen, fiel durch die Feuerung mit Öl die harte Arbeit vor den Feuern fort. Decks- und Maschinenpersonal litten an Bord der Dampf- und Motorschiffe aber oft gleichermaßen unter den engen, schlecht belüfteten Mannschaftsunterkünften. Hier war gegenüber der Segelschiffahrt eine deutliche Verschlechterung zu beobachten. Zwiespältig muß das Urteil hinsichtlich der Verpflegung an Bord der Schiffe ausfallen. Die meist kürzere, außerdem kalkulierbare Reisezeit der maschinengetriebenen Schiffe trug dazu bei, daß ernährungsbedingte Krankheiten (Vitaminmangelkrankheiten) an Schrecken verloren. Auch Fortschritte in den Konservierungsmethoden verbesserten die Ernährungssituation. Oft kam es aber - vielfach sogar unter stillschweigender Billigung der Reeder - zu Veruntreuung des Verpflegungsgeldes und zu falscher „Sparsamkeit“ auf Kosten der Mannschaftsverpflegung. Die stärkere Normierung der Rechtsverhältnisse vor allem durch die Seemannsordnungen von 1872 und 1902 führte zwar in mancher Hinsicht zu Verbesserungen, zum Beispiel bei der Versicherung, Arbeitsschutzbestimmungen wurden aber oft unterlaufen. Die Festschreibung der Disziplinargewalt hatte ebenfalls nicht nur positive Aspekte. Von den Seeleuten als „Prügelrecht“ abgelehnt, schränkte sie auch die persönliche Entscheidungsbefugnis der Kapitäne ein, die sich ohnehin unter den neuen Bedingungen ihres Prestiges beraubt fühlten und sich lediglich noch als „*Droschkenkutscher*“<sup>886</sup> der Reeder ansahen. Die Kritik der Seeleute schließlich, die Institutionen, die über die Einhaltung der Vorschriften wachten, seien von den Reederinteressen dominiert, ist nicht von der Hand zu weisen. Sie erscheint berechtigt nach einem Blick auf die Schwierigkeiten, die Seeleute zu überwinden hatten, wollten sie ihre Ansprüche geltend machen.

#### ***IV.2 Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur an Land***

Nicht nur für die Seeleute selbst brachte der Strukturwandel in der Schifffahrt bedeutende Umwälzungen mit sich. Er fand seinen Niederschlag auch in einer einschneidenden Änderung

---

<sup>886</sup> Tönnies, S.600.

der Wirtschafts- und Sozialstruktur der traditionellen Seefahrergebiete.<sup>887</sup> Im folgenden soll kurz dargestellt werden, inwiefern der Übergang zum Maschinenantrieb in den Seefahrerregionen zur Abwendung von der Schifffahrt führte und welche neuen Erwerbsquellen die Bewohner dieser Regionen erschlossen.

#### IV.2.1 Abkehr von der Schifffahrt

Die Konzentration von Reederei und Verkehr in den großen Nordseehäfen und ihre Mitverantwortung auch am Niedergang des Seefahrergebiets Schleswig-Holstein wurde bereits dargestellt. Der sinkende Stellenwert der Seefahrt für die Region läßt sich unter anderem daran ablesen, daß 1860 noch etwa 71% der Seeleute in den ländlich geprägten traditionellen Herkunftsgebieten lebten, während es bereits 1867 nurmehr 59% waren.<sup>888</sup> In engem Zusammenhang mit der Herkunft der Seeleute stand die unter den neuen Bedingungen veränderte Rekrutierungspraxis. Schiffe mit Maschinenantrieb erforderten zu ihrer Bedienung ein Personal, das nicht mehr über seemännische Kenntnisse im eigentlichen Sinne verfügen mußte. Seeleute aus den Seefahrerregionen hatten also gegenüber Arbeitern aus dem Binnenland keinen Vorteil mehr. Auf der anderen Seite waren, wollte man innerhalb der Hierarchie an Bord in höhere Positionen aufsteigen, umfassendere Kenntnisse nötig als früher, als ein Netz von verwandtschaftlichen und bekanntschaftlichen Beziehungen den Werdegang der jungen Seeleute begleitet hatte; traditionell durchliefen diese alle Phasen der praktischen Ausbildung und erwarben so das seemännische Wissen während eines „stufenartigen“ Aufstiegs, an dessen Ende der Kapitänsrang stand.<sup>889</sup> Dieses System zeichnete sich durch eine relative Offenheit aus, die das Erreichen der höchsten Stufe - des Kapitänsrangs - nicht an materielle Voraussetzungen knüpfte.<sup>890</sup> Bereits vor dem Aufkommen der Dampfschifffahrt,<sup>891</sup> spätestens jedoch mit den 1869 für den gesamten Norddeutschen Bund erlassenen „*Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen*“ erfuhren die Aufstiegsmöglichkeiten aber eine erhebliche Beschränkung. Die neuen Regelungen verlangten für die Position des Steuermanns und des Kapitäns den Besuch einer staatlichen Navigationsschule. In Schleswig-Holstein konnten

---

<sup>887</sup> Brockstedt, *Seefahrende*, S.29; ders., *Wirtschaftlicher Aufstieg*, S.150.

<sup>888</sup> Ebd., S.118/119.

<sup>889</sup> Jann M.Witt, *Generationen an Bord. Karrieremuster norddeutscher und nordeuropäischer Seeleute im 18. und 19. Jahrhundert*, in: *Der Durchgang durch die Welt. Lebenslauf, Generationen und Identität in der Neuzeit*, hg.v. Martin Rheinheimer, Neumünster 2001, (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 33), S.217-246, S.218, 225 und 229.

<sup>890</sup> Brockstedt, *Wirtschaftlicher Aufstieg*, S.149.

<sup>891</sup> Ebd., S.134 und 137/138. Hans Rohde, *Die Navigationsschule in Tönning. Ausbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses im 18. und 19. Jahrhundert*, in: *Schleswig-holsteinische Monatshefte für Heimat und Volkskultur* 3 (1966), S.71-74, S.74.

Seeleute ihr Examen in Apenrade, Flensburg und Altona ablegen. Aufgrund ihrer Dauer - neun bis zehn Monate - und ihrer hohen Kosten war eine solche Ausbildung für die Mehrzahl der Seeleute unmöglich. Nurmehr bessergestellten Seeleuten, Söhnen von Kapitänen, wie Brockstedt schreibt, oder anderer wohlhabender Familien, standen die höheren Positionen in der Hierarchie an Bord offen.<sup>892</sup> Gerstenberger und Welke sprechen in diesem Zusammenhang von der Verwissenschaftlichung der Ausbildung als „*Mittel zur sozialen Selektion*“ und „*Methode zur Änderung der sozialen Rekrutierung von Schiffsführern*“.<sup>893</sup>

Auch die neuen Finanzierungsformen spielten bei der Abkehr von der Schifffahrt eine Rolle. War die Reederei zur Zeit der Segelschiffe vor allem von den Menschen in den Seefahrerregionen getragen worden, deren Lebensgrundlage die Segelschifffahrt darstellte und die daher eine enge Bindung an die Schifffahrt hatten, so trat mit dem Übergang zu den maschinengetriebenen Schiffen eine Veränderung ein: die neuen Schiffe waren teurer und erforderten deshalb ein höheres Anlagekapital, das durch Aktiengesellschaften aufgebracht wurde. Das Schiff wurde als Anlageobjekt gesehen. Anders als früher beteiligten sich nun auch Investoren aus dem Binnenland, denen ein Bezug zur Seefahrt fehlte. „*An der Schifffahrt,*“ so schreibt Radunz 1907 in seinem Buch über die Dampfschifffahrt, „*haben diese Besitzer auch weiter kein Interesse, als daß sie, je nach Börsenkurs, Papiere kaufen und mit möglichst gutem Vorteil wieder verkaufen.*“<sup>894</sup>

#### **IV.2.2 Erschließung neuer Einnahmequellen**

Gleichzeitig war der Niedergang aber Ausgangspunkt eines tiefgreifenden Strukturwandels, da die Bevölkerung in den Seefahrergebieten neue Lebensgrundlagen erschließen mußte.<sup>895</sup> Mancherorts nahm man die bisher als Nebenerwerb betriebene Landwirtschaft in verstärktem Umfang wieder auf,<sup>896</sup> oder man kehrte, wie beispielsweise in Arnis, zur Fischerei zurück. Auch in Husum beschritt man diesen Weg. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg gewann die Krabbenfischerei, die eine bald expandierende örtliche Fischkonservenindustrie belieferte, zunehmend an Bedeutung, so daß 1920 ein eigener, wenn auch kleiner, Fischereihafen

---

<sup>892</sup> Brockstedt, *Wirtschaftlicher Aufstieg*, S.140; *Seefahrende*, S.26; für Tönning bestätigt dies Rohde, S.74; Haeberlin beschreibt die negativen Auswirkungen der zunehmenden Verschulung der Ausbildung auf die Teilnahme der Führer an der Seefahrt, S.11/12.

<sup>893</sup> Gerstenberger/Welke, *Vom Wind zum Dampf*, S.254. Allerdings weisen sie darauf hin, daß diese Strategie erst griff, als durch gezielte Werbung von seiten der Dampfschiffsgesellschaften und der Marine Seefahrt insgesamt populär und auch für Söhne „besserer“ Familien interessant wurde.

<sup>894</sup> Radunz, *100 Jahre Dampfschifffahrt*, S. 284/285; Zitat: S.286; siehe auch Thieß, *Deutsche Schifffahrt*, S.37/38 und 40/41; Schütt, *Überblick*, S.39.

<sup>895</sup> Brockstedt, *Seefahrende*, 29 und 31/32.

<sup>896</sup> Ders., *Wirtschaftlicher Aufstieg*, S.117.

ausgebaut wurde.<sup>897</sup> Ähnlich entwickelte sich die Fischerei in Tönning. Einen Aufschwung erlebte dieser Erwerbszweig, als nach dem Ersten Weltkrieg viele Fischereifahrzeuge mit Motoren nachgerüstet oder gleich beim Bau mit Motoren ausgestattet wurden.<sup>898</sup>

Neue Erwerbsmöglichkeiten bot außerdem der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommende Fremdenverkehr, wie am Beispiel Wyks auf Föhr zu beobachten ist. Nicht nur der eigentliche Badebetrieb, sondern auch von ihm abhängige Branchen wie die Beförderung von Gütern und Passagieren eröffneten weitere Einnahmequellen.<sup>899</sup> Auch in Arnis und Tönning beschränkte man sich nicht auf die Fischerei. So schrieb Geerkens 1914 über die Bemühungen Tönning, Feriengäste anzuziehen: *„Sahen wir, daß die Gegenwart Tönning zu einer stillen Stadt gemacht hat, so läßt es sich bei seiner reizvollen und offenen Lage am Wasser jetzt um so mehr die Pflege des sommerlichen Fremden- und Badeverkehrs angelegen sein, den man seit einigen Jahren und bereits mit erkennbarem Erfolg neu zu beleben trachtet.“*<sup>900</sup> In Arnis warb bereits Ende des 19. Jahrhunderts ein Fremdenverkehrsverein um Besucher vor allem aus Hamburg. Nach der Gründung eines Segelclubs 1907 erlangte die Stadt eine bescheidene Bedeutung als Sporthafen.<sup>901</sup>

Darüber hinaus entstanden durch die vom Staat getragenen Aufgaben im Bereich der Seefahrt, wie die Arbeit in den Hafenämtern, als Lotse, beim Seenotrettungsdienst und die Unterhaltung der Leuchtfeuer, neue Möglichkeiten zum Erwerb des Lebensunterhalts. Auch in der Kriegsmarine, die einen steigenden Personalbedarf zu decken hatte, fanden einige Bewohner der Seefahrerregionen Beschäftigung.<sup>902</sup>

In manchen Hafenorten, so in Blankenese, kehrte man zur Fluß- und Küstenschiffahrt zurück,<sup>903</sup> die allmählich auch in Sonderburg, Apenrade und Flensburg das Geschehen bestimmte.<sup>904</sup> In manchen Gebieten, beispielsweise an der Westküste Schleswig-Holsteins, in Nordfriesland und Nordschleswig und auf Fehmarn, blieb den Bewohnern allerdings nur die Abwanderung in die großen Hafenstädte<sup>905</sup> oder, vor allem auf den Nordfriesischen Inseln, die Auswanderung in die Vereinigten Staaten. Für Föhr stellte Haeberlin 1905 fest, *„daß der Prozentsatz der Insulaner, der sich früher der Seefahrt widmete, heute nicht etwa von*

---

<sup>897</sup> Für Arnis: Luth, Arnis und Maasholm, S.73; für Husum: Siebel-Mogk, S.172; Riewerts, S.262-264.

<sup>898</sup> Kuschert, S.21.

<sup>899</sup> Brockstedt, Seefahrende, S.25; ders., Wirtschaftlicher Aufstieg, S.114.

<sup>900</sup> Geerkens, Tönning, S.127.

<sup>901</sup> Luth, 300 Jahre Geschichte, S.173; ders., Arnis und Maasholm, S.73.

<sup>902</sup> Brockstedt, Seefahrende, S.31 und 33.

<sup>903</sup> Wilhelm Timmermann, S.31; Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg, S.117; ders., Seefahrende, S.33.

<sup>904</sup> Ders., Wirtschaftlicher Aufstieg, S.117.

<sup>905</sup> Ebd., S.113 und 132; ders., Seefahrende, S.33.

*einheimischen Berufen (Landwirtschaft, Maschinenfach etc.) absorbiert wird, sondern zum größten Teil nach Amerika strömt“.*<sup>906</sup>

Zusammenfassend ist zu sagen, daß in Schleswig-Holstein mit dem Verlust der traditionellen seemännischen Berufe zwar Erwerbsmöglichkeiten verloren gingen und alte Strukturen zerbrachen. Als Folge davon erschloß man allerdings bisher unbekannte Wirtschaftszweige oder entdeckte alte Berufe wieder, wenn damit auch der von der Seeschifffahrt geprägte Charakter verloren ging und es sich nicht mehr um ein „Seefahrergebiet“ handelte. Brockstedt spricht in diesem Zusammenhang von einer abgebrochenen oder partiellen Modernisierung, die sich von der Modernisierung in Industriegebieten unterscheidet und für die ehemaligen Seefahrerregionen typisch sei.<sup>907</sup>

## **V. Zusammenfassung**

Die Ablösung des Segelschiffs durch das Dampf- und, nach dem Ersten Weltkrieg, durch das Motorschiff führte auch in Schleswig-Holstein zu weitreichenden wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen.

Der Umstellungsprozeß spiegelte sich unter anderem in den immer wieder modifizierten Schiffsvermessungsordnungen wieder, deren Einfluß auf die Schifffahrt nicht zu unterschätzen ist. Nach den Maßgaben dieser Verordnungen berechnete sich die Höhe der von den Reedern zu entrichtenden Abgaben, was von erheblicher Bedeutung im Wettbewerb mit dem Ausland war. Die Bemühungen, die international uneinheitlichen Regelungen anzugleichen, sowie auch der technische Fortschritt der Schifffahrt machten eine ständige Anpassung an die sich ändernden Verhältnisse notwendig. So wurde allein während des Untersuchungszeitraums die Schiffsvermessungsordnung fünfmal geändert. Eine internationale Vereinheitlichung der Vorschriften, auf die man sich 1939 schließlich geeinigt hatte, trat wegen des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs nicht mehr in Kraft.

Für eine Analyse der Entwicklung der schleswig-holsteinischen Schifffahrt ist ein Blick auf die Schiffstechnik im Untersuchungszeitraum aufschlußreich. Die Dampfschiffe, die sich seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch in Schleswig-Holstein auf dem Vormarsch befanden, hatten zu dieser Zeit bei weitem noch nicht ihre größte technische Reife erlangt. Erst seit den siebziger Jahren, als die Technik weitere Fortschritte gemacht hatte, erwachsen die Dampfer zu einer ernsthaften Konkurrenz für die Segelschifffahrt. Zur gleichen Zeit

---

<sup>906</sup> Haeblerlin, S.11. Brockstedt spricht in diesem Zusammenhang von einer *“neuen, langfristigen Tradition“*, die auf den Nordfriesischen Inseln entstanden sei; Seefahrende, S.26.

erfuhren allerdings auch die Segelschiffe ihre technische Vervollkommnung. Die großen modernen Schnellsegler aus Eisen oder Stahl spielten nach wie vor eine wichtige Rolle in der Handelsschifffahrt, wie sich auch im Regionalverkehr noch lange kleine Segler hielten. Neben die Dampfschiffe, die durch effizientere Antriebsanlagen (Kohlenstaub- und Ölfeuerung sowie Turbinen) wirtschaftlicher betrieben werden konnten, und die verbliebenen Segler traten nach dem Ersten Weltkrieg die Motorschiffe. In Schleswig-Holstein erhielt vor allem die Klein- und Küstenschifffahrt durch sie neue Impulse.

In wirtschaftlicher Hinsicht machte sich zu Beginn des Untersuchungszeitraums eine Aufwärtsentwicklung bemerkbar. Der angestiegene Welthandel führte zu einer stärkeren Nachfrage nach Transportleistungen. Darüber hinaus fielen bisher bestehende Handelsbeschränkungen weg, so daß die Schifffahrt um die Mitte des Jahrhunderts eine Blütezeit erlebte, die auch zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch anhielt. Der Übergang zur Dampfschifffahrt, der sich seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts abzuzeichnen begann, stellte allerdings viele kleinere Reedereien vor wirtschaftliche Probleme. Die immer stärkere Ausdifferenzierung der seemännischen Arbeit, der an Dynamik gewinnende Konzentrationsprozeß und die zunehmende Verlagerung von der Tramp- auf die Linienschifffahrt zeigten auch in Schleswig-Holstein Folgen. Nach dem Ersten Weltkrieg gestaltete sich auch in den Herzogtümern der Wiederaufbau der durch Kriegsschäden, vor allem aber durch die Ablieferungen an die Alliierten und die Gebietsabtretungen von 1920 dezimierten Handelsflotte schwierig. Reichsbeihilfen und Abwrackprämien konnten die ungünstigen konjunkturellen Bedingungen, die sich für die Schifffahrt auf dem internationalen Markt in niedrigen Frachtraten und einem Überangebot an Tonnage äußerten, nicht ausgleichen. Nur sehr allmählich besserte sich die Lage. Unter den Nationalsozialisten unterstand auch die schleswig-holsteinische Schifffahrt, wie die der anderen deutschen Küstenstrecken, dem „Reichsverkehrsrat“. Diese Maßnahme der Gleichschaltung stieß kaum auf Protest. Breiteste Zustimmung erfuhr das Programm des Reichsverkehrsrats zur Förderung der deutschen Küstenschifffahrt.

Betrachtet man die Ausgangslage der Schifffahrt Schleswig-Holsteins zu Beginn der Beobachtungsperiode, fällt eine Flottenhäufung zum einen an der Ostküste Schlesiens, zum anderen im Unterelbegebiet auf, wo mit Altona und Blankenese die wichtigsten Reedereistandorte der Provinz Schleswig-Holstein lagen; es folgten Flensburg, Apenrade und - mit einigem Abstand - Sonderburg an der schleswigschen Ostseeküste. Die wichtigste Flotte Holsteins besaß Kiel. Die Dampfschifffahrt spielte zu dieser Zeit noch keine besondere Rolle;

---

<sup>907</sup> Brockstedt, Aufstieg, S.156; ders., Seefahrende, S.33.

der Anteil der Dampfschiffe an der Gesamttragfähigkeit der schleswig-holsteinischen Handelsflotte betrug weniger als ein Prozent.

Bei einem Vergleich dieser Ausgangssituation mit der Entwicklung, die die Handelsflotten der 25 im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Hafenerorte genommen haben, lassen sich verschiedene Beobachtungen festhalten: wenn man in einem Ort die Umstellung auf die neue Technologie verpaßte, hatte man in den meisten Fällen einem Bedeutungsverlust entgegenzusehen. Auch große Schiffsplätze wie Blankenese und Altona blieben von einer solchen Entwicklung nicht verschont. Erfolgreich war man dagegen meist dort, wo man auf einen rechtzeitigen Übergang zur Dampfschiffahrt gesetzt hatte; ein gutes Beispiel hierfür bietet Flensburg, das im Verlauf des Untersuchungszeitraums den beiden vormals bedeutenden Flottenstandorten an der Unterelbe den Rang ablief. Unterblieb eine Umstellung, so lassen sich in der Mehrzahl aller Hafenerorte, in denen ein Niedergang hingenommen werden mußte, dieselben Gründe feststellen. Eine große Rolle spielte vielerorts die Tatsache, daß Kapital für die Umstellung zwar vorhanden, tatsächlich aber in Segelschiffsparten angelegt und damit gebunden war. Ein schnelles Abziehen des Geldes aus unrentabel gewordenen Schiffen, um es anderweitig zu investieren, war somit nicht möglich, so daß die Schiffsfinanzierung über Parten letztlich die Modernisierung hemmte. Ein ebenfalls schwerwiegendes Hindernis stellte vielfach die Mentalität derjenigen dar, die mit den Neuerungen konfrontiert wurden. Eine enge persönliche Bindung an die Segelschiffahrt, die über rein ökonomische Interessen hinausging, ließ die Menschen in den Seefahrergebieten zögern, in die Dampfschiffahrt zu investieren. Zu diesen beiden Gründen, die für die meisten Hafenerorte gelten dürften, die am Modernisierungsprozeß nicht teilhatten, kommen für einige Orte lokale Faktoren hinzu: im Fall Apenrades beispielsweise erschwerte eine vorwiegende Ausrichtung des Wirtschaftslebens auf die Segelschiffahrt den Abschied von den traditionellen Strukturen. Aber auch ein erfolgreicher Umstellungsprozeß garantierte noch keine weitere günstige Entwicklung. Dies zeigte sich am Beispiel Tönning, das durch das Ende der Viehausfuhr nach England und die Eröffnung des Nord- Ostsee-Kanals schwer getroffen wurde und sich bis zum Ende des Untersuchungszeitraums nicht mehr erholte. Der Nord-Ostsee-Kanal hatte ebenfalls negative Auswirkungen auf die Bedeutung Kiels als Reedereistandort.

Unterschiedlich stark wurden die hier untersuchten Hafenerorte von den im Versailler Vertrag festgeschriebenen Ablieferungsverpflichtungen getroffen. Kleinere Schiffe, die von den Vorschriften nicht erfaßt wurden, blieben ihren Eignern meist erhalten, auf die Küstenschiffahrt ausgerichtete Orte waren also viel weniger betroffen als Standorte großer



Reedereien wie Flensburg oder Kiel. In den Nachkriegsjahren verstärkte sich zudem der Konzentrationsprozeß in der Schifffahrt, der regionale Hafenzentren wie Kiel oder Flensburg an den Rand drängte. Auch das Aufkommen der Motorschiffe konnte den Niedergang der schleswig-holsteinischen Schifffahrt nicht aufhalten. Zwar erfuhren sie in der Kleinschifffahrt eine breite Verwendung, größere Motorschiffe waren jedoch außer in Kiel nirgends in Schleswig-Holstein registriert.

Ein Vergleich mit Lübeck, Hamburg und Bremen offenbart Beispiele für eine erfolgreich vollzogene Umstellung auf die Schiffe neuer Antriebsart. Schon früh war man dort auf die Dampfschifffahrt übergegangen, so daß man in diesen drei Städten bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraums über sehr moderne Flotten verfügte. Auch Lübeck konnte aber langfristig nicht annähernd mit der Entwicklung Hamburgs und Bremens mithalten.

Für Schleswig-Holstein insgesamt läßt sich eine deutliche Verlagerung von der Segelschifffahrt auf die Dampfschifffahrt feststellen, wohingegen der Übergang zur Motorschifffahrt bis zum Ende des Untersuchungszeitraums eher schleppend verlief.

In diesem Prozeß durchliefen die beiden schleswig-holsteinischen Küstengebiete bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs eine durchaus unterschiedliche Entwicklung: der Bestand der Nordseeküste nahm ab, während die Flotte des Ostseegebiets sich vergrößerte und das Nordseegebiet hinsichtlich des Bestands überrundete. Auch die Struktur der Flotten beider Gebiete unterschied sich. Im Ostseegebiet verschwanden vor allem mittelgroße Segler, so daß gegen Ende des Untersuchungszeitraums noch vorwiegend kleinere Segler im Einsatz waren. Im Nordseegebiet mußte die Segelschiffsreederei ebenfalls starke Einbußen hinnehmen, von denen hauptsächlich die Unterelbe-Hafenorte betroffen waren. Im Ostseegebiet erfolgte allerdings, anders als im Nordseegebiet, parallel zur Abnahme des Seglerbestands ein rascher Übergang zu den neuen Dampfschiffen. Darüber hinaus verfügte das Ostseegebiet über größere und tragfähigere Dampfer als das Nordseegebiet, dessen Dampfschiffe vor allem in der Dänemark- und Küstenfahrt Verwendung fanden. Während also im Nordseegebiet sich schon vor 1914 ein Niedergang der Schifffahrt abzeichnete, schien es im Ostseegebiet noch längere Zeit, als könne man von der neuen Technik profitieren. Gegen Ende des Untersuchungszeitraums hatten sich aber auch dort diese Aussichten zerschlagen. In den Zahlen für 1939 - Zunahme des Bestands im Ostseegebiet, leichte Abnahme im Nordseegebiet - finden möglicherweise die Auswirkungen der Gebietsreform von 1937 einen unmittelbaren Niederschlag. Während von diesem Jahr an Lübeck mit seiner nicht unbedeutenden Dampferflotte dem Ostseegebiet zugeschlagen wurde, verlor das Nordseegebiet Altona an Hamburg.

Die Entwicklung der beiden Küstenstrecken im gesamten Deutschen Reich bietet ein umgekehrtes Bild der Entwicklung der schleswig-holsteinischen Küstengebiete. Die Ostseeflotte mußte eine erhebliche Reduzierung ihrer mittelgroßen, hauptsächlich in der Ostseefahrt eingesetzten Segler hinnehmen, ohne daß die im Ostseegebiet beheimateten Dampfschiffe den Verfall der Seglerflotte hätten kompensieren können. Ein anderes Bild bot das Nordseegebiet. Zwar verschwanden auch hier kleinere und mittlere Segler, sie wurden jedoch durch technisch ausgereifte, moderne Großsegler aus Eisen oder Stahl ersetzt. Vor allem aber hinsichtlich des Dampferbestands war das Nordseegebiet des Deutschen Reichs gegenüber dem Ostseegebiet deutlich im Vorteil; nicht zuletzt waren ja die beiden deutschen Großhäfen im Nordseegebiet gelegen. Auch die Erholung nach dem Ersten Weltkrieg verlief im Nordseegebiet des Deutschen Reichs schneller und nachhaltiger als im Ostseegebiet. Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß die Reederei des Deutschen Reichs vom Nordseegebiet dominiert wurde, für Schleswig-Holstein dagegen die Ostseeküste bestimmend war.

Neben der Bestandsentwicklung ist die Entwicklung des Hafenverkehrs in den schleswig-holsteinischen Hafenorten Thema dieser Arbeit. Angesichts der allgemein gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen lag die Vermutung nahe, in den meisten hier untersuchten Hafenorten müßten ebenfalls höhere Verkehrszahlen zu beobachten sein, was die Untersuchung auch bestätigt. Im Bereich des Verkehrs zeigt sich darüber hinaus ebenfalls der Vormarsch der Dampfschiffahrt. In den meisten Fällen, in denen ein Anstieg des Hafenverkehrs zu verzeichnen ist - in immerhin 17 von 25 Orten - , wird dieser zumindest zu einem bedeutenden Teil auch vom höheren Dampferverkehr getragen (in elf Hafenorten), in fünf weiteren Fällen ist die Zunahme sogar hauptsächlich der Dampfschiffahrt zuzurechnen. Lediglich bei einem der hier untersuchten Häfen hat der Anstieg des Verkehrsaufkommens seine Ursache fast ausschließlich in einem vermehrten Seglerverkehr. Dagegen ist in acht Orten, die ausschließlich, hauptsächlich oder doch zu einem erheblichen Teil von Seglern angelaufen wurden, ein Niedergang des Schiffsverkehrs zu verzeichnen. Der Seglerverkehr spielte allerdings für das Verkehrsgeschehen einiger Häfen nach wie vor eine wichtige Rolle und gewann vielerorts in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg vermehrt an Bedeutung. Der Grund für diesen Anstieg ist, wie schon beim Bestand, in der Dezimierung der deutschen Handelsflotte zu sehen, die auch an Schleswig-Holstein nicht vorüberging und die es notwendig machte, auf alten - auch Segel- - Schiffsbestand zurückzugreifen. Vom kriegsbedingten Einbruch des Verkehrs erholte man sich allerdings schneller als von der

Reduzierung der Flotten. Als wesentlicher Unterschied zur Entwicklung des Schiffsbestands läßt sich also festhalten, daß die Mehrzahl der Handelsflotten im Untersuchungszeitraum eine Reduzierung erlitten, teilweise sogar bis zur Bedeutungslosigkeit herabsanken, während für die meisten der schleswig-holsteinischen Hafenorte ein Anstieg der Schiffsfrequenz beobachtet werden konnte. Jedoch setzte es auch in diesem Bereich ein hohes Maß an Flexibilität und Investitionsbereitschaft und -fähigkeit voraus, sich auf die neuen Verhältnisse einzustellen. Denn wenn auch moderne Hafenanlagen keine Garantie für ein hohes Verkehrsaufkommen boten, war gleichwohl eine Modernisierung des Hafens auf lange Sicht unabdingbar, wollte man konkurrenzfähig bleiben.

Unterschiedliche Auswirkungen hatte die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals: während ein Hafen wie Rendsburg aufgrund seiner Lage von der neuen Wasserstraße profitierte, wurde beispielsweise Tönning durch die plötzliche Bedeutungslosigkeit des Eiderkanals die Grundlage entzogen. Die Wirkungen für Kiel und Flensburg waren ebenfalls eher negativ. Auch für diese Orte bleibt aber festzuhalten, daß die Verkehrsentwicklung während des gesamten Untersuchungszeitraums wesentlich günstiger verlief als die Bestandsentwicklung.

Für Lübeck, Hamburg und Bremen fiel die Bilanz beider Kategorien positiv aus. Auch in der Verkehrsentwicklung konnte man hier vom Aufkommen der Dampfschiffahrt profitieren. Zudem paßte man die Infrastruktur den neuen Erfordernissen an. In Lübeck investierte man beispielsweise in den Elbe-Trave-Kanal, um zu verhindern, daß die Stadt aufgrund des Nord-Ostsee-Kanals in eine Randlage zu den Verkehrsströmen geriet. Lübeck kam während des Ersten Weltkriegs zudem die Nordseeblockade zugute, die den Schiffsverkehr Bremens und Hamburgs erheblich behinderte. Ein Großteil des sonst in den beiden großen Häfen abgewickelten Verkehrs lief für die Dauer der Blockade über Lübeck.

Für den Verkehr der gesamten Provinz Schleswig-Holstein konnte ebenfalls eine Zunahme verzeichnet werden. Das Ostseegebiet erlebte vor allem vor der Jahrhundertwende einen deutlichen Anstieg seines Verkehrsaufkommens, wohingegen bis zum Ersten Weltkrieg nur noch ein verhältnismäßig geringer Zuwachs zu beobachten war. Anders im schleswig-holsteinischen Nordseegebiet; hier wurde 1874 nicht einmal die Hälfte des Verkehrsaufkommens des Ostseegebiets erreicht. 1909 hatte sich jedoch das Blatt gewendet: nun übertraf allein der Dampferverkehr im Nordseegebiet sowohl den Dampfer- als auch den Gesamt-Verkehr im Ostseegebiet. Erst 1939 kehrte sich das Verhältnis der beiden schleswig-holsteinischen Küstenstrecken ein weiteres Mal um. Die Ursache hierfür könnte in der Gebietsreform des Jahres 1937 haben; in den letzten beiden Jahren des Untersuchungszeitraums wurde das bedeutende Lübecker Verkehrsaufkommen dem

Ostseegebiet zugeschlagen, während bereits 1929 das Nordseegebiet Altona durch die Hafens-Betriebsgemeinschaft mit Hamburg an den Großhafen verloren hatte. Beiden Küstengebieten war gemeinsam, daß die Zunahme ihres Verkehrsaufkommens in erster Linie dem gestiegenen Dampferverkehr zuzurechnen war; auch wird im Nordsee- wie im Ostseegebiet die Tendenz der Schiffsverkehrs erkennbar, sich in den größeren Häfen zu konzentrieren, so daß der Großteil der schleswig-holsteinischen Häfen schließlich nur noch regional von Bedeutung war.

Im Gegensatz zur Entwicklung des Schiffsverkehrs in Schleswig-Holstein hatte, betrachtet man das gesamte Deutsche Reich, von Anfang an unbestritten das Nordseegebiet die führende Position inne. Sein Verkehrsaufkommen wuchs im Verlauf des Untersuchungszeitraums immer schneller, die Schere zwischen Nordseegebiet und Ostseegebiet wurde immer größer, bis der Verkehr des Ostseegebiets 1913 nicht einmal die Hälfte des Verkehrs des Nordseegebiets ausmachte. Viel härter als an der Nordsee, wo man frühzeitig zur Dampfschiffahrt übergegangen war, wurde man an der Ostsee auch vom Rückgang des Seglerverkehrs getroffen. Die Konzentration der Schifffahrt auf die beiden großen Hansestädte begünstigte ebenfalls das Nordseegebiet mit seinen Großhäfen Bremen und Hamburg. In der Zwischenkriegszeit änderte sich wenig an diesem Verhältnis. Eine Ausnahme bildete lediglich das Vergleichsjahr 1919, in dessen Zahlen sich die Auswirkungen der Nordseeblockade niederschlugen, die die Ostseehäfen, allen voran Lübeck, begünstigte, den Verkehr vor allem in den beiden großen Nordseehäfen aber einbrechen ließ. In beiden Gebieten erhielt gegen Ende des Untersuchungszeitraums die Kleinschiffahrt durch die zunehmende Verbreitung der Motorsegler Auftrieb. Hierin, wie auch in der weitgehend vollzogenen Umstellung auf die Dampfschiffahrt vor dem Ersten Weltkrieg liegen, bei allen Unterschieden in der Entwicklung, Gemeinsamkeiten zur Entwicklung in Schleswig-Holstein.

Nach der Erörterung der Kategorien Bestand und Verkehr stellt sich die Frage, in welchen Orten die Entwicklung analog verlief. In der überwiegenden Zahl der Fälle fiel die Flotte einer verpaßten Umstellung auf die Dampfschiffahrt zum Opfer, für das Verkehrsaufkommen konnte dagegen eine Steigerung verbucht werden. Einen eindeutigen Anstieg sowohl des Bestands als auch des Verkehrs, der auf einen erfolgreich vollzogenen Übergang hindeutet, konnten mit Kiel, Flensburg und Lübeck nur die großen Hafenstädte vorweisen; diese Aussage gilt allerdings nur für die Zeit bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs, in der Zwischenkriegszeit lief auch hier die Entwicklung der Flotte und des Hafenverkehrs auseinander. Ausnahmen bilden mit Tönning und Haseldorf zwei Orte, deren Bestand

zunächst stieg, während ihr Verkehr abnahm; in beiden Fällen läßt sich diese Entwicklung auf spezifisch lokale Faktoren zurückführen. Ein paralleler Niedergang des Verkehrs wie des Bestands konnte für Delve, Arnis und Blankenese nachgewiesen werden. In Apenrade war - mit einiger Verzögerung - in beiden Kategorien ein Anstieg zu verzeichnen. Hamburg und Bremen dagegen profitierten vom Strukturwandel in der Schifffahrt, sowohl hinsichtlich des Bestands als auch des Verkehrs.

Auch ein Blick auf die Entwicklung der beiden schleswig-holsteinischen Küstenstrecken erscheint in diesem Zusammenhang interessant. In beiden Gebieten konnte ein deutlicher Anstieg des Verkehrsaufkommens beobachtet werden, wohingegen sich der Schiffsbestand wesentlich reduzierte. Für das Nordseegebiet fällt diese Tendenz stärker ins Auge als für das Ostseegebiet, letztendlich entsprechen aber beide Küstenstrecken in ihrer Entwicklung derjenigen der Hafenorte, die Gegenstand dieser Untersuchung waren.

Der in dieser Arbeit untersuchte Strukturwandel hatte weitreichende Folgen für die Menschen, die von der Seefahrt lebten. Eine Antwort auf die eingangs gestellte Frage, ob der technische Fortschritt eine Verbesserung der Lebensverhältnisse mit sich brachte, erfordert eine genauere Betrachtung.

Untersucht man die Lebens- und Arbeitsbedingungen der unmittelbar von den Veränderungen Betroffenen, der Seeleute, muß man feststellen, daß sich vorher bereits bestehende Probleme allenfalls gewandelt, in der Regel aber nicht gebessert hatten. Die technische Vervollkommnung sowohl von Dampfern als auch von Seglern führte zu einer Beschleunigung der Schifffahrt, in der der Faktor Zeit eine viel größere Rolle spielte als früher. Für die Seeleute äußerte sich dies in längeren Arbeitszeiten. Auch die Arbeitsbedingungen, vor allem in den Maschinenräumen der kohlenbefeuerten Dampfer, hatten sich eher verschlechtert. Belastung durch Hitze und Lärm und anhaltender psychischer Druck führten zu Gesundheitsschäden, und auch zahlreiche Selbstmordfälle, eine an Bord von Segelschiffen fast unbekannte Erscheinung, ereigneten sich. Die geschilderten Bedingungen galten für das Deckspersonal an Bord der neuen Schiffe allerdings nur eingeschränkt, etwa was die längeren Arbeitszeiten betraf. Auf ölgefeuerten Dampfschiffen und auf Motorschiffen fiel immerhin die Arbeit vor den offenen Feuern weg. Eine eindeutige Verschlechterung gegenüber den Segelschiffen läßt sich jedoch für die Mannschaftsunterkünfte an Bord der maschinengetriebenen Schiffe feststellen: enge, schlecht belüftete und den Vibrationen der Maschine ausgesetzte Logis bargen weitere Gefahren für die Gesundheit. Auch die Ernährung an Bord entsprach nicht immer den Bedürfnissen. Zwar war durch den Maschinenantrieb die Reisedauer und damit die Menge des mitzuführenden Proviantes berechenbar geworden, auch

verfügte man über bessere Konservierungsmethoden; prinzipiell also war eine bessere Verpflegung als an Bord der Segelschiffe möglich. Oft wurde aber auf Kosten der Mannschaft an den Mahlzeiten gespart, nicht selten mit Wissen der Reeder. Mindestmengen und Zusammensetzung der Seemannskost waren zwar in Speiserollen vorgeschrieben, unterlagen aber keiner staatlichen Kontrolle.

Von der stärkeren Normierung der Rechtsverhältnisse der Seeleute durch die Seemannsordnungen von 1872 und 1902 hatte man sich eine Verbesserung der Verhältnisse erhofft, oft aber klaffte eine Lücke zwischen den Vorschriften und ihrer Einhaltung im seemännischen Alltag. Zwar gewährleistete die in diesem Zusammenhang eingeführte Versicherung für Seeleute ein gewisses, allerdings immer noch unzureichendes Maß an sozialer Sicherheit. In der Seemannsordnung festgeschriebene Arbeitsschutzvorschriften verfügten jedoch zum Teil über so viele Ausnahmeregelungen, daß ihre Einhaltung selbst zur Ausnahme wurde. Auch die Ausbeutung der Seeleute durch betrügerische Heuerbase wurde durch die neue Seemannsordnung von 1902 nicht beseitigt. Offenbar wird die Diskrepanz zwischen Anspruch und Realität darüber hinaus, wenn man den Blick auf die Institutionen lenkt, die beispielsweise die Ausübung der dem Kapitän zur Verfügung stehenden Disziplinalgewalt überwachen sollten. Die Kritik der Seeleute, die hierfür zuständigen Seeämter seien von den Reederinteressen dominiert, erscheinen gerechtfertigt, wenn man die Zusammensetzung dieser Behörden betrachtet. Die gleiche Kritik wurde an Seemannsämtern und der Seeberufsgenossenschaft geübt.

Auch das Berufsbild des Seemanns änderte sich. Die maschinengetriebenen Schiffe erforderten zu ihrer Bedienung kein seemännisches Personal im eigentlichen Sinne mehr. Gleichzeitig war der Untersuchungszeitraum von einer Verwissenschaftlichung der Navigationsausbildung geprägt. Um in die höheren Positionen der Hierarchie an Bord aufzusteigen, wurde eine kostspielige und zeitaufwendige Ausbildung erforderlich, die nur noch wenigen zugänglich war. Entfremdung von der eigentlichen seemännischen Arbeit auf seiten des Maschinenpersonals und Verwissenschaftlichung der Ausbildung auf der Seite des sich zunehmend aus höheren sozialen Schichten rekrutierenden Deckspersonals veränderten das Klima an Bord der Schiffe: es bildete sich ein Gegensatz zwischen Decks- und Maschinenpersonal heraus. In diese Zeit, in der das traditionell an Bord der Schiffe aufgrund von Verwandtschaft oder Bekanntschaft geregelte Zusammenleben immer mehr an Bedeutung verlor, fällt auch das Entstehen der seemännischen gewerkschaftlichen Organisation.

Darüber hinaus hatte der Übergang zur maschinengetriebenen Schifffahrt auch Folgen für die traditionellen Seefahrerregionen: die enge persönliche Bindung an die Schifffahrt, die bis zu dieser Zeit bestanden hatte, fiel weg. Gezwungenermaßen wandte man sich von der Seefahrt ab, um neue Erwerbsquellen aufzutun, wie zum Beispiel auf Wyk den im 19. Jahrhundert neu entstehenden Fremdenverkehr, die Fischerei in Arnis und Tönning oder die Kleinschifffahrt wie in Blankenese. Einige fanden Arbeit in der Kriegsmarine oder den vom Staat geschaffenen Aufgaben in der Sicherung der Schifffahrt. Nicht wenige sahen jedoch in der Abwanderung in die großen Hafenstädte oder in der Auswanderung in die Vereinigten Staaten die einzige Lösung. Zusammenfassend ist allerdings zu sagen, daß der - trotz der Schwierigkeiten bei der Umstellung - zu beobachtende Strukturwandel den Betroffenen neue Möglichkeiten eröffnete, wenn auch der Schwerpunkt nicht mehr wie früher auf der Seefahrt lag.

## Bestand von Altona

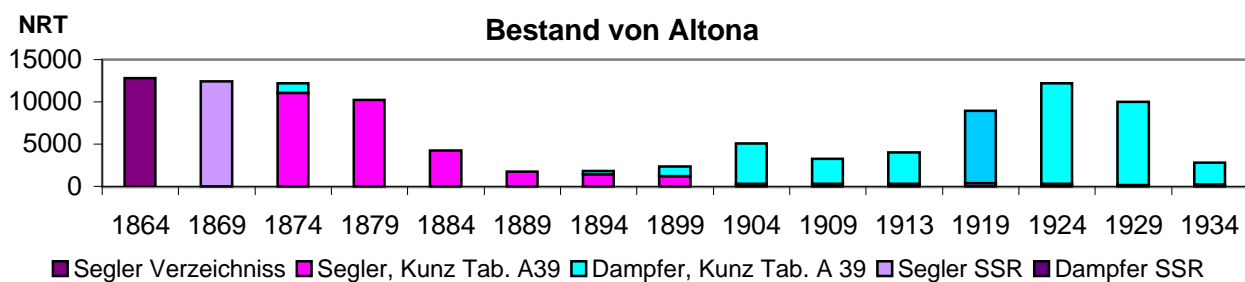
ABBILDUNG I.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	12766										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	12766										
Kunz, StDtR	Segler			11030	10239	4234	1710	1459	1236	306	283	340
	Dampfer			1179	0	0	0	342	1147	4801	3003	3679
	Motor											
	Gesamt		11460t	12209	10239	4234	1710	1801	2383	5107	3286	4019
SSR Alt.	Segler		12439									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		12439									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934
Kunz, StDtR	Segler		320		
	Dampfer		11877		
	Motor		0		
	Gesamt		12197		
Kunz	Segler			186	243
	Dampfer			9835	2574
	Motor			0	0
	Gesamt			10021	2817
Vierteljahfte	Segler				243
	Dampfer				2574
	Motor				0
	Gesamt				2817
HHm	Segler			145	148
	Dampfer			4559	1576
	Motor			0	0
	Gesamt			4476	1858
SSR Alt.	Segler	413	33	147	148
	Dampfer	8552	7599	7446	1842
	Motor	0	0	0	0
	Gesamt	8965	7632	7593	1990

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; Kunz: Kunz, Tab.A 39; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A 39 identisch: StDtR; Vierteljahfte: Vierteljahrshefte z. StDtR; HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Alt.: Seeschiffsregister Altona

ABBILDUNG I.2





## Verkehr von Altona

ABBILDUNG I.3

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

### ANKÜNFTE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
St.	Segler								
Mitth.	Dampfer								
	Gesamt	108185							
Kunz	Segler	138500t							
	Dampfer	2200t							
	Gesamt	140600t	104200						
Kunz, StDtR	Segler			49500	37800	34900	42200	45100	65800
	Dampfer			9900	38500	156600	205600	189200	187500
	Gesamt			59500	76300	191500	247800	234300	253200
Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler	94600	64900	70700	44700	52600			
	Dampfer	231100	454300	561200	99100	505800			
	Gesamt	325600	519100	631900	143800	558400			

ABBILDUNG I.4

### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
St.	Segler								
Mitth.	Dampfer								
	Gesamt	76661							
Kunz	Segler	96800t							
	Dampfer	2900t							
	Gesamt	99700t							
Kunz, StDtR	Segler			41900	34400	19900	31000	26700	41400
	Dampfer			7500	38100	148900	182200	132900	124100
	Gesamt			49400	72500	168800	213300	159600	165400
Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler	81600	59300	92400	17200	28000 zu Hamburg			
	Dampfer	171600	355400	442700	80400	455300			
	Gesamt	253200	414600	535200	97600	483200			

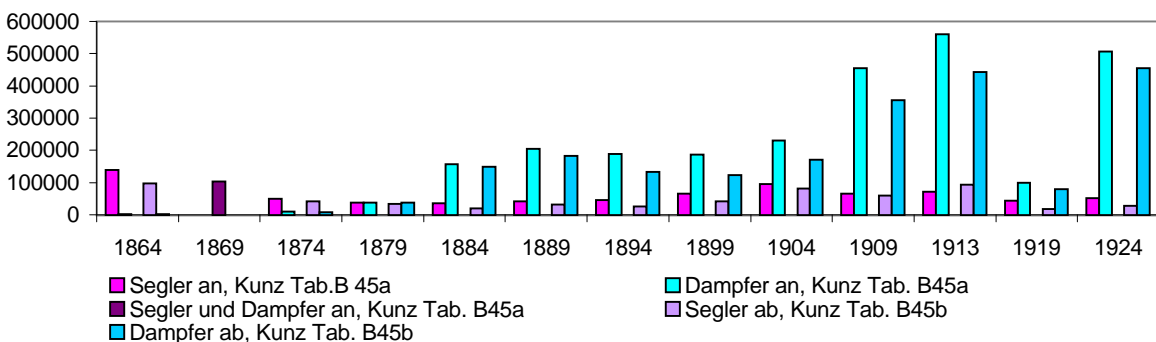
St.Mitth.: Stat. Mittheilungen a. d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B45a(Ankünfte)/b(Abgänge);

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. B45a/b, identisch StDtR.

ABBILDUNG I.5

RT

### Verkehr von Altona



# Bestand von Apenrade

ABBILDUNG II.1

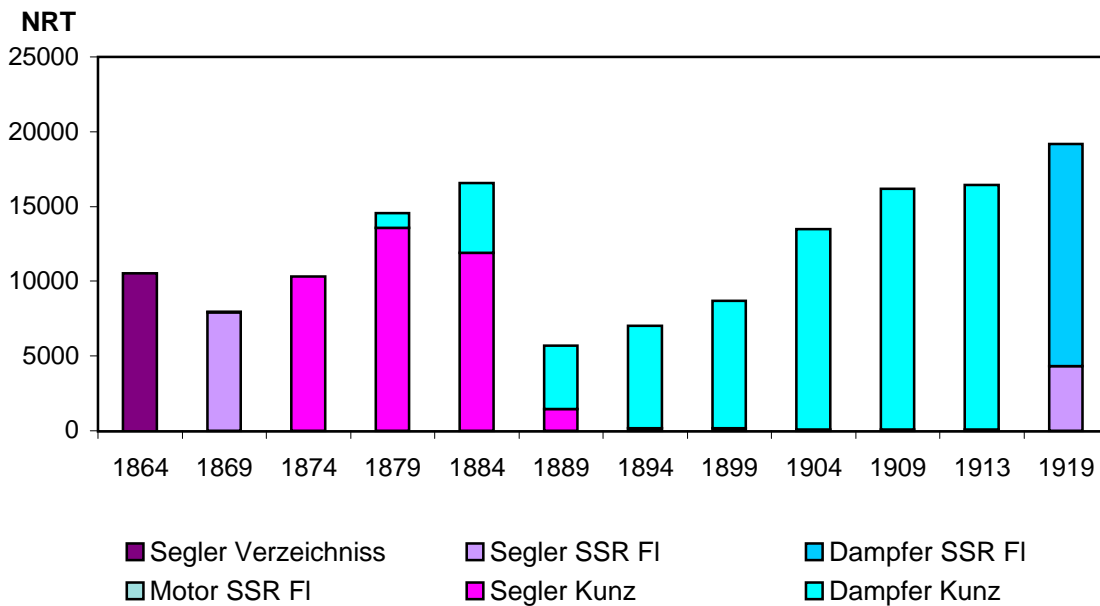
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	10546										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	10546										
Kunz, StDtR	Segler			10314	13560	11882	1475	155	153	67	67	67
	Dampfer			0	1010	4689	4206	6868	8546	13419	16104	16389
	Motor											
	Gesamt			10314	14570	16571	5681	7023	8699	13486	16171	16456
SSR FI	Segler		7926									
	Dampfer		42									
	Motor											
	Gesamt		7968									

Quelle	Schiffstyp	1919
SSR FI	Segler	4332
SSR FI	Dampfer	14833
	Motor	1
	Gesamt	19166

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A30, identisch Statistik des Deutschen Reichs; SSR FI: Seeschiffsregister Flensburg

ABBILDUNG II.2

## Bestand von Apenrade



## Verkehr von Apenrade

### ABBILDUNG II.3

#### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	7344											
Kunz,	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt	9547t											
Kunz,	Segler			9600	12600	12000	10600	14200	15900	12500	14800	16900	
StDtR	Dampfer			0	0	500	3100	9200	15200	33900	43500	47800	
	Gesamt			9600	12600	12500	13700	23500	31100	46400	58300	64700	
StDtR	Segler												4222
	Dampfer												7548
	Gesamt												11970

### ABBILDUNG II.4

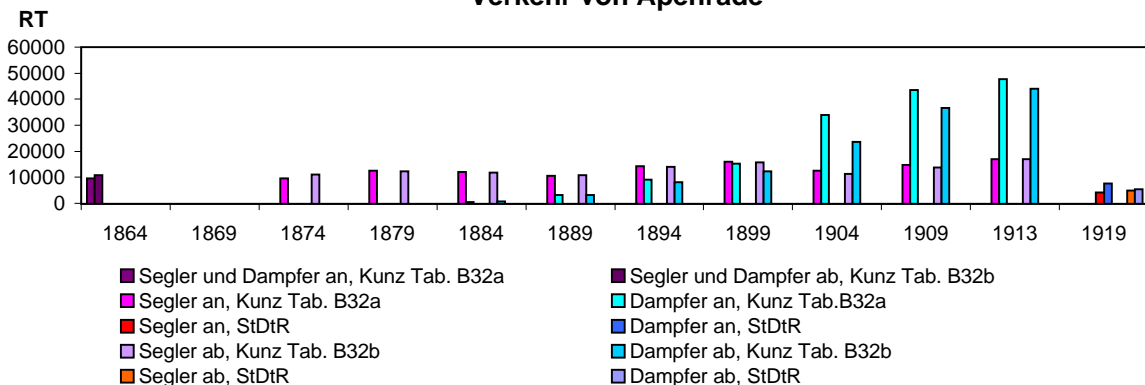
#### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	8346											
Kunz	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt	10800t											
Kunz,	Segler			11000	12200	11900	10700	14000	15700	11400	13800	17000	
StDtR	Dampfer			0	0	700	3100	8000	12200	23700	36700	43900	
	Gesamt			11000	12200	12600	13800	22100	27900	35100	50500	61000	
StDtR	Segler												4801
	Dampfer												5992
	Gesamt												10793

St.Mitth.: Statistische Mitteilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab.B32a a(Ankünfte)/b(Abgänge); StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, identisch StDtR.

### ABBILDUNG II.5

## Verkehr von Apenrade



## Bestand von Arnis

### ABBILDUNG III.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919	1924
Verz.	Segler	1395												
	Dampfer	0												
	Motor													
	Gesamt	1395												
StDtR	Segler			1389	1339	1222	966	758	448	296	146	50		253
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	Motor													0
	Gesamt			1389	1339	1222	966	758	448	296	146	50		253
SSR	Segler		1962										50	253
	Dampfer		0										0	0
	Motor												0	0
	Gesamt		1962										50	253

Quelle Schiffstyp 1929 1934 1939

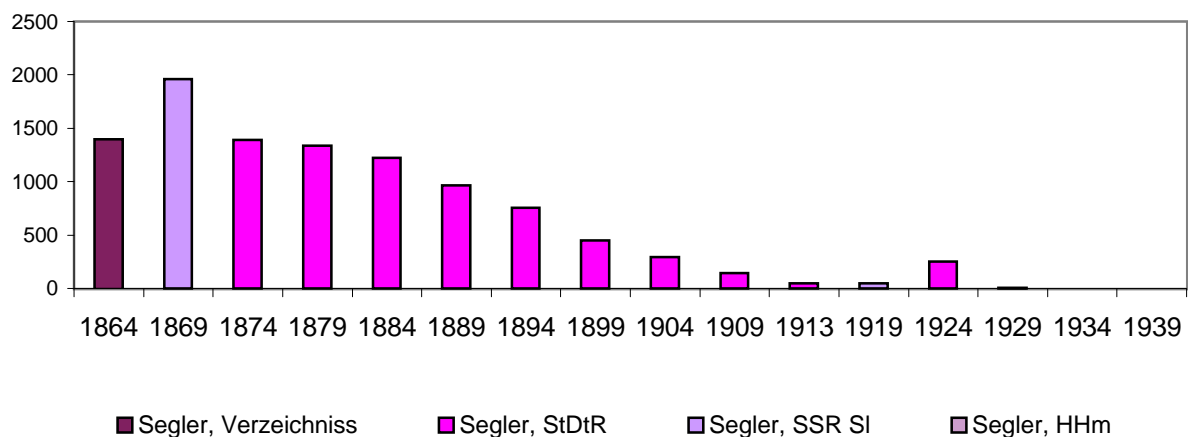
HHm	Segler	7	1	
	Dampfer	0	0	
	Motor	0	0	
	Gesamt	7	1	
SSR	Segler	7	1	1
	Dampfer	0	0	0
	Motor	0	0	0
	Gesamt	7	1	1

Verz.: Verzeichniss der s.-h. Rhederei ult. 1865; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; SSR SI: Seeschiffsregister Schleswig.

### ABBILDUNG III.2

NRT

### Bestand von Arnis



# Verkehr von Arnis

## ABBILDUNG III.3

### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	4072											
StDtR	Segler			3053	2032	2410	2208	1633	600	771	163	724	
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Gesamt			3053	2032	2410	2208	1633	600	771	163	724	

Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	18	57	0	165
	Dampfer	0	0	0	0
	Gesamt	0	57	0	165

## ABBILDUNG III.4

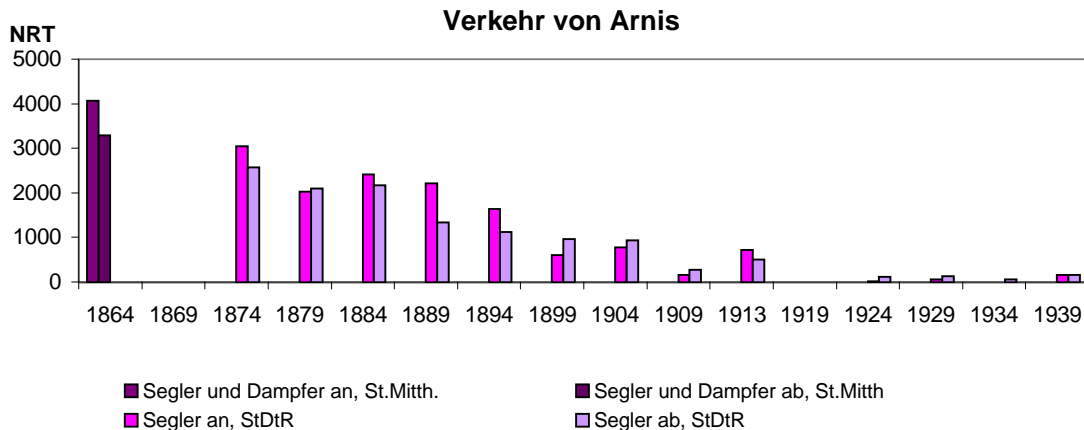
### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	3292											
StDtR	Segler			2571	2098	2174	1342	1122	960	930	269	509	
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Gesamt			2571	2098	2174	1342	1122	960	930	269	509	

Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	121	131	52	165
	Dampfer	0	0	0	0
	Gesamt	121	131	52	165

St.Mitth.: Statistische Mittheilungen aus der s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG III.5



## Bestand von Blankenese

ABBILDUNG IV.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	15798										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	15798										
Kunz, StDtR	Segler			19296	17983	16544	7556	4608	1340	224	558	320
	Dampfer			0	0	387	1042	2173	2360	2607	1012	1012
	Motor											0
	Gesamt			19296	17983	16931	8598	6781	3700	2831	1570	1332
SSR Alt.	Segler		17471									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		17471									

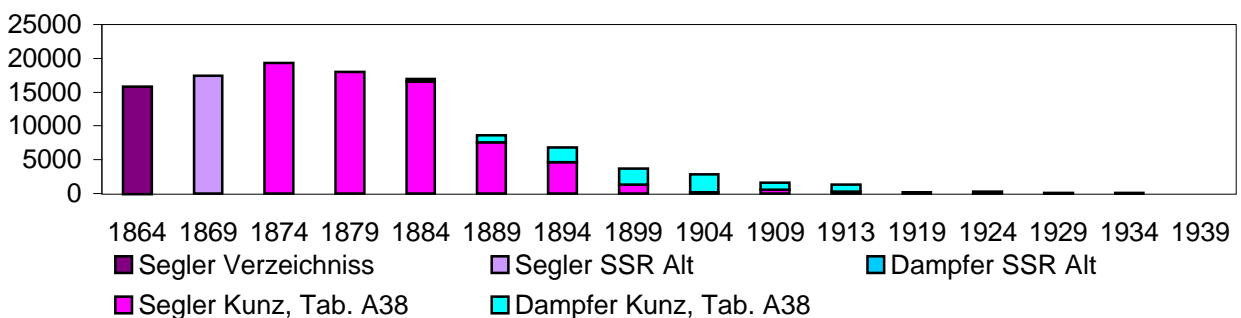
Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler		305			
	Dampfer		0			
	Motor		0			
	Gesamt		305			
HHm	Segler			0		
	Dampfer			84		
	Motor			0		
	Gesamt			84		
SSR Alt.	Segler	219	67	13	55	
	Dampfer	10	10	84	0	
	Motor	0	0	0	0	
	Gesamt	229	77	97	55	

Verz.: Verzeichniss der s.-h. Rhederei ultimo 1865; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A38, identisch StDtR; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Alt.: Seeschiffsregister Altona

ABBILDUNG IV.2

## Bestand von Blankenese

NRT



## Verkehr von Blankenese

### ABBILDUNG IV.3

#### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	8154											
StDtR	Segler					890	581	77	32	149	994	793	315
	Dampfer					0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamt					890	581	77	32	149	994	793	315
Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939								
StDtR	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt												

### ABBILDUNG IV.4

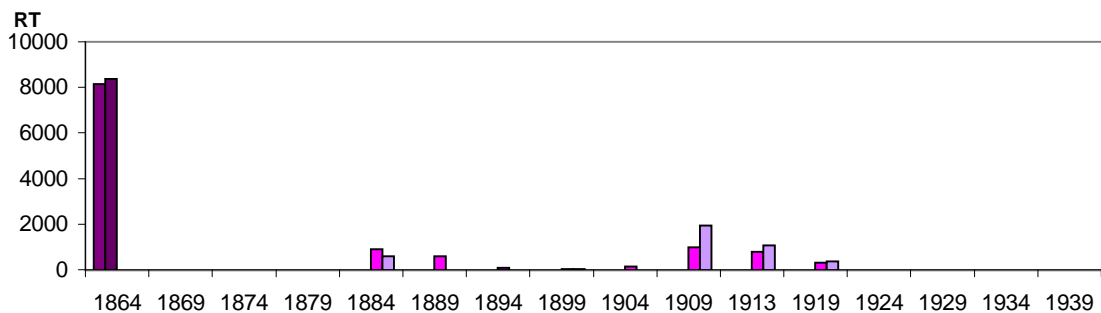
#### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	8373											
StDtR	Segler					577			32	0	1932	1075	379
	Dampfer					0			0	0	0	0	0
	Gesamt					577			32	0	1932	1075	379
Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939								
StDtR	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt												

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus der s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG IV.5

#### Verkehr von Blankenese



■ Segler und Dampfer an, St. Mitth. ■ Segler und Dampfer ab, St. Mitth. ■ Segler an, StDtR ■ Segler ab, StDtR

## Bestand von Burg

### ABBILDUNG V.1

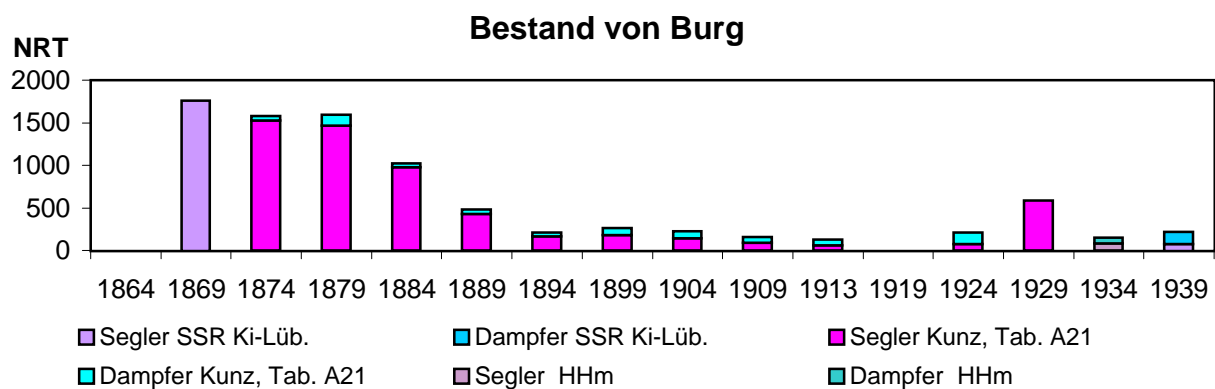
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Kunz, StDtR	Segler			1525	1468	978	432	168	178	144	91	60
	Dampfer			53	126	46	46	46	85	85	65	65
	Motor											
	Gesamt			1578	1594	1024	478	214	263	229	156	125
SSR Ki-Lüb.	Segler		1756									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		1756									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
--------	------------	------	------	------	------	------

Kunz, StDtR	Segler		75			
	Dampfer		133			
	Motor		0			
	Gesamt		208			
Kunz	Segler			585		
	Dampfer			0		
	Motor			0		
	Gesamt			585		
HHm	Segler			51	81	
	Dampfer			69	69	
	Motor			0	0	
	Gesamt			120	150	
SSR Ki-Lüb.	Segler	43	75	51	81	73
	Dampfer	65	133	69	69	142
	Motor	6	0	0	0	0
	Gesamt	114	208	120	150	215

*Kunz, StDtR:* Kunz, Tab. A21, identisch StDtR; *StDtR:* Statistik des Deutschen Reichs;  
*SSR Ki-Lüb:* Seeschiffsregister Kiel bis 1937, ab 1937: Seeschiffsregister Lübeck; *HHm:*  
 Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine

### ABBILDUNG V.2





# Verkehr von Burg

## ABBILDUNG V.3

### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
St. Mitth.	Segler								
a.d.s.-h.	Dampfer								
Zoll-dir.	Gesamt	12214							
Kunz,	Segler			8100	8900	11000	9500	10900	12400
Tab.B.22a	Dampfer			5200	10400	9900	11600	16000	39800
St.d.Dt.R	Gesamt			13300	19300	20900	21100	26900	52200

Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	12600	9300	6800	2300	7000	6300	7300	15000
Tab.B.22a	Dampfer	44300	29600	24000	6200	15600	27900	34400	19000
St.d.Dt.R	Gesamt	57000	38900	30800	8500	22500	34100	41800	34000

## ABBILDUNG V.4

### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
St. Mitth.	Segler								
a.d.s.-h.	Dampfer								
Zoll-dir.	Gesamt	11722							
Kunz,	Segler			7900	8600	10200	9600	10800	12300
StDtR	Dampfer			5200	10400	9900	11600	16100	39800
	Gesamt			13100	18900	20100	21200	26900	52100

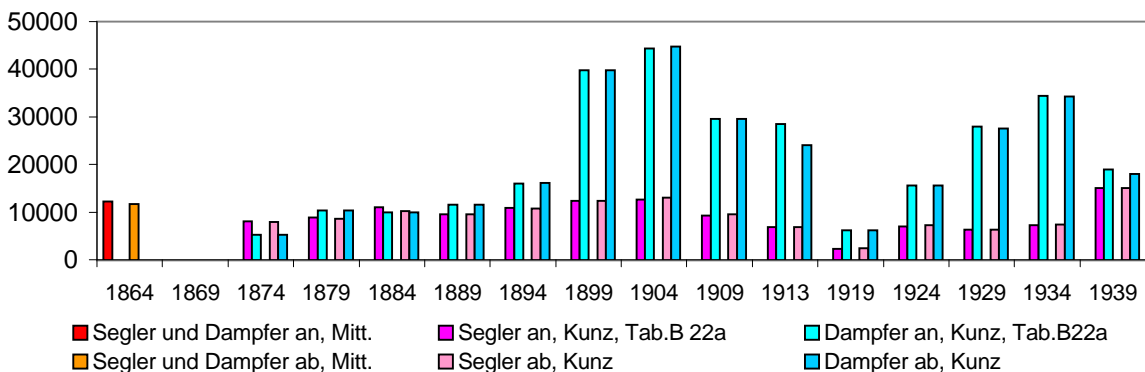
Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	13000	9500	6900	2400	7200	6300	7400	15000
StDtR	Dampfer	44700	29600	24000	6200	15600	27600	34300	18000
	Gesamt	57700	39200	30800	8600	22700	33900	41600	33000

St.Mitth.: Statistische Mitteilungen a. d. s.-h. Zoll-direction; Kunz, StDtR: Kunz, Tab.B22a(Ankünfte)b(Abgänge)  
identisch: Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG V.5

RT

### Verkehr von Burg



## Bestand von Delve

ABBILDUNG VI.1

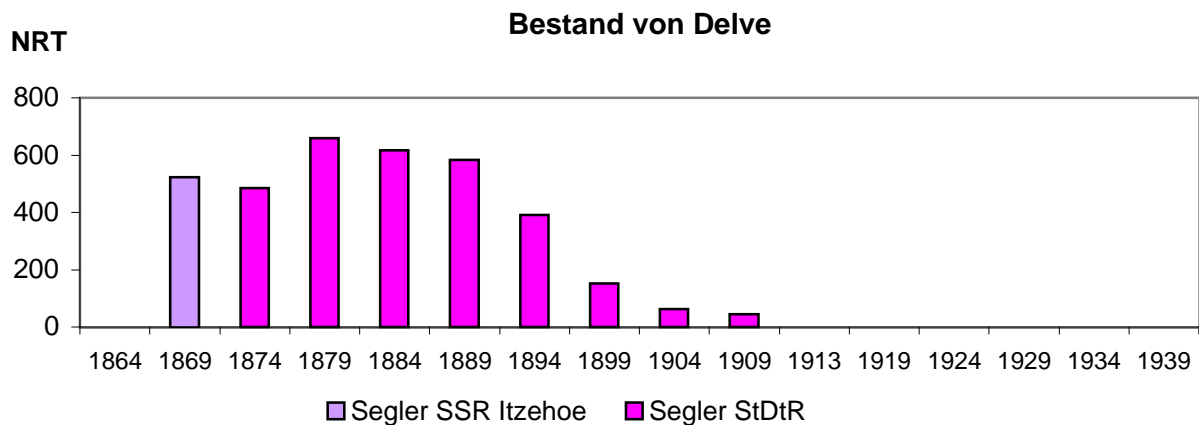
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
StDtR	Segler			485	660	616	584	392	151	63	44	
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	
	Motor											
	Gesamt			485	660	616	584	392	151	63	44	
SSR ltz.	Segler		524									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		524									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
--------	------------	------	------	------	------	------

StDtR	Segler					
	Dampfer					
	Motor					
	Gesamt					

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; SSR ltz.: Seeschiffsregister Itzehoe

ABBILDUNG VI.2



## Verkehr von Delve

### ABBILDUNG VI.3

#### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
StDtR	Segler				494	58	24		88		
	Dampfer				334	0	0		0		
	Gesamt				828	58	24		88		

Quelle	Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1938	1939
StDtR	Segler						45	
	Dampfer						0	
	Gesamt						45	

### ABBILDUNG VI.4

#### ABGÄNGE

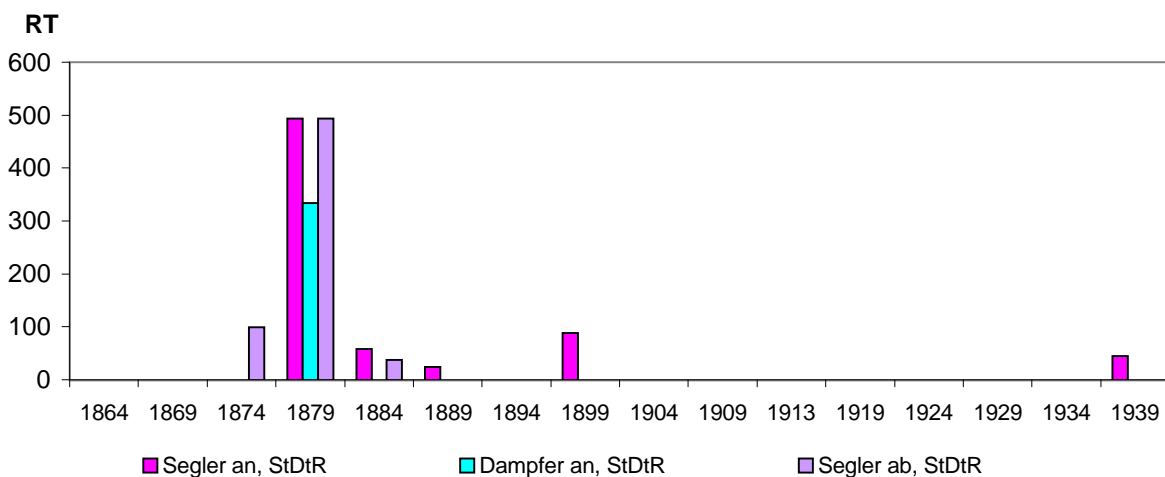
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
StDtR	Segler			99	494	37					
	Dampfer			0	0	0					
	Gesamt			99	494	37					

Quelle	Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler						
	Dampfer						
	Gesamt						

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG VI.5

#### Verkehr von Delve



## Bestand von Eckernförde

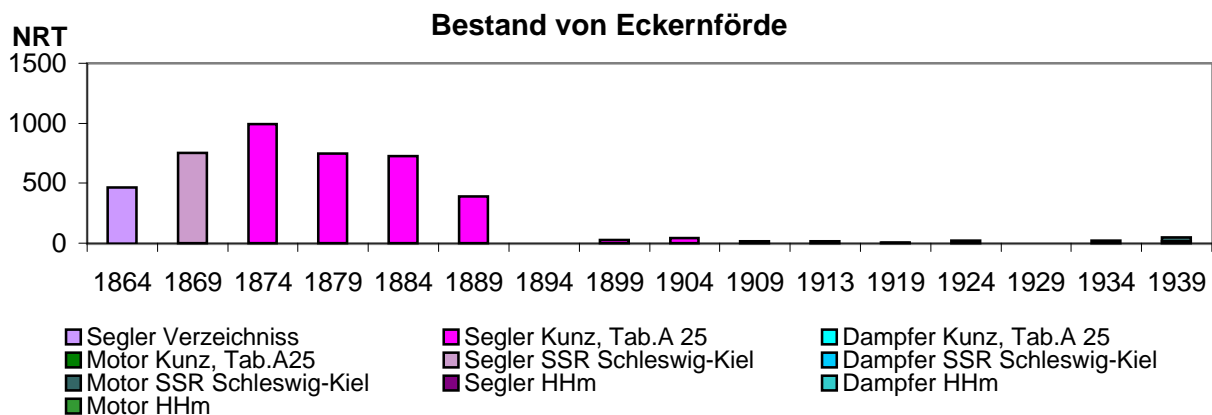
ABBILDUNG VII.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	466										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	466										
Kunz, StDtR	Segler			995	750	724	391		26	42	14	14
	Dampfer			0	0	0	0		0	0	0	0
	Motor											
	Gesamt			995	750	724	391		26	42	14	14
SRR SI-Ki	Segler		753				391					
	Dampfer		0				0					
	Motor											
	Gesamt		753				391					

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler		0			
	Dampfer		0			
	Motor		22			
	Gesamt		22			
HHm	Segler				19	
	Dampfer				0	
	Motor				0	
	Gesamt				19	
SSR SI-Ki	Segler	8	1	0	19	15
	Dampfer	0	0	0	0	0
	Motor	2	22	1	1	35
	Gesamt	10	23	1	20	50

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; *Kunz, StDtR*: Kunz, Tab.A25, identisch mit Statistik des Deutschen Reichs; *HHm*: Handbuch der deutschen Handelsmarine; *SSR SI-Ki*: Seeschiffsregister Schleswig bis 1937, Kiel ab 1937

ABBILDUNG VII.2



# Verkehr von Eckernförde

## ABBILDUNG VII.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	5331											
Kunz	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt	9500t											
Kunz, StDtR	Segler			10100	12300	8900	8300	11000	12100	10900	10000	15000	5700
	Dampfer			200	2900	3000	6500	11600	8000	9100	7700	7600	1700
	Gesamt			10300	15200	11900	14800	22600	20000	20000	17600	22600	7300
Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939								
Kunz, StDtR	Segler	10100	9600	13800	59900								
	Dampfer	5000	7800	6600	29900								
	Gesamt	15000	17400	20400	89800								

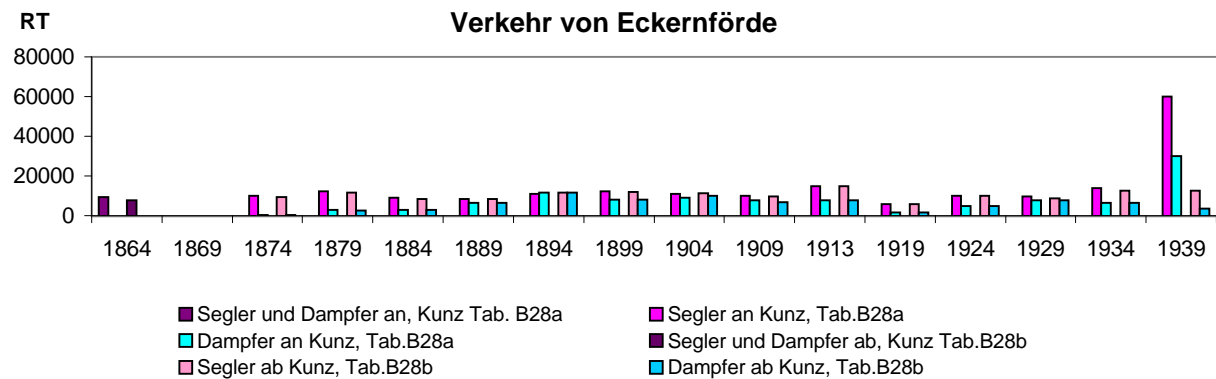
## ABBILDUNG VII.4

### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St.	Segler												
Mitth.	Dampfer												
	Gesamt	5890											
Kunz	Segler												
	Dampfer												
	Gesamt	7700t											
Kunz, StDtR	Segler			9500	11700	8400	8300	11500	12000	11200	9700	14900	5800
	Dampfer			200	2500	3000	6500	11600	8000	10000	6900	7600	1700
	Gesamt			9700	14200	11400	14800	23100	20000	21100	16500	22400	7400
Quelle	Schiffstyp	1924	1929	1934	1939								
Kunz, StDtR	Segler	10000	8800	12600	12500								
	Dampfer	5000	7800	6600	3400								
	Gesamt	15000	16600	19100	15900								

*St.Mitth.:* Statistische Mitteilungen aus d. s.-h. Zölldirection; *Kunz:* Kunz, Tab.B28a(Ankünfte)/b(Abgänge); *Kunz, StDtR:* Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG VII.5





# Verkehr von Elmshorn

## ABBILDUNG VIII.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	13489											
StDtR Segler			776	903	438	1077	611	1650	2391	3671	4889	131
Dampfer			0	0	0	0	0	76	0	0	0	0
Gesamt			776	903	438	1077	611	1726	2391	3671	4889	131

Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	2069	5916	13874	10867
Dampfer	59	120	5310	861
Gesamt	2128	5916	19184	11728

## ABBILDUNG VIII.4

### ABGÄNGE

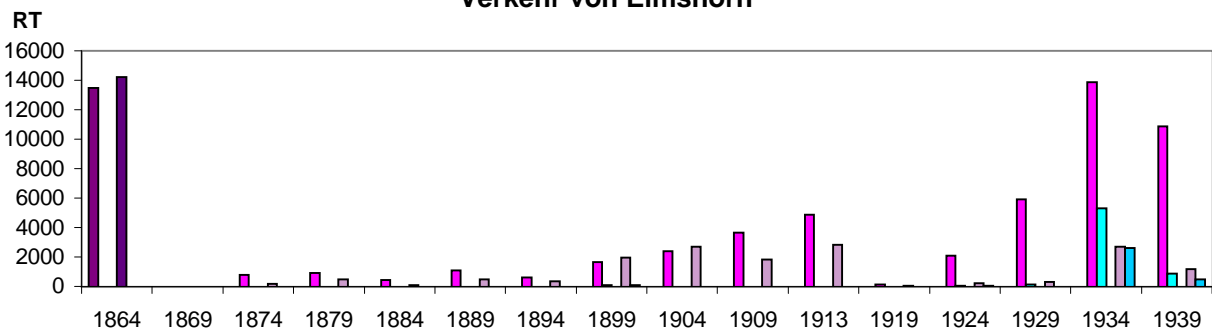
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	14228											
StDtR Segler			156	488	77	466	347	1975	2709	1845	2837	56
Dampfer			0	0	0	0	0	76	0	14	0	0
Gesamt			156	488	77	466	347	2051	2709	1859	2837	56

Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	231	306	2674	1175
Dampfer	59	0	2601	498
Gesamt	290	306	5275	1673

St.Mitth.: Statistische Mitteilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG VIII.5

### Verkehr von Elmshorn



■ Segler und Dampfer an, St.Mitth.    ■ Segler an, StDtR    ■ Dampfer an, StDtR  
■ Segler und Dampfer ab, St.Mitth.    ■ Segler ab, StDtR    ■ Dampfer ab, StDtR

## Bestand von Flensburg

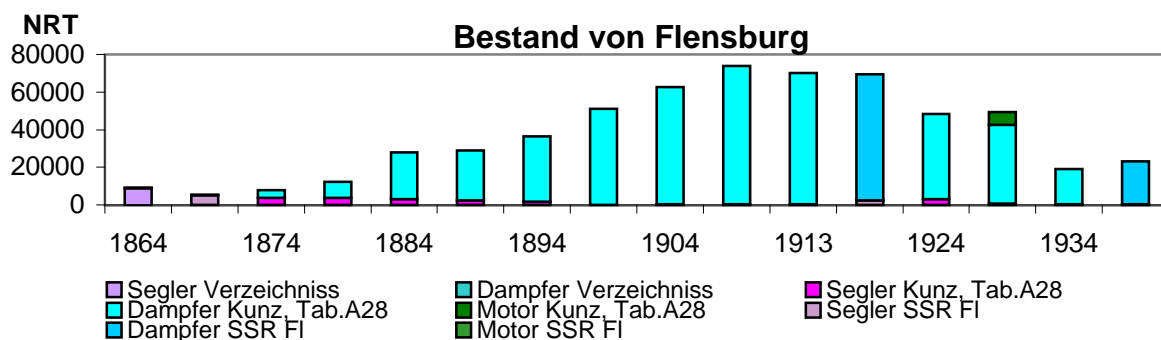
ABBILDUNG IX.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
Verz. Segler	8790									
Dampfer	323									
Motor										
Gesamt	9113									
Kunz, Segler			3800	3700	2900	2400	1800	100	500	500
StDtR Dampfer			3900	8500	25000	26600	34500	50800	62300	73300
Motor										
Gesamt			7700	12200	27900	29000	36200	50900	62900	73800
SSR Segler		5197								
FI Dampfer		85								
Motor										
Gesamt		5282								

Quelle Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	500		3100	600	500	
StDtR Dampfer	69600		45200	41800	18500	
Motor			0	7100	0	
Gesamt	70100		48300	49500	19000	
Viertelhefte Segler					479	
Dampfer					18472	
Motor					44	
Gesamt					18995	
HHm Segler				514	515	
Dampfer				42078	18320	
Motor				7098	68	
Gesamt				49690	18903	
SSR Segler		2448	2217	516	476	184
FI Dampfer		67115	47745	42098	17749	21305
Motor		0	9027	7098	68	148
Gesamt		69563	58989	49712	18293	21637

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, Tab.A28, identisch Statistik des Deutschen Reichs; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte z. StDtR; HHm: Handbuch f.d. dt. Handelsmarine; SSR FI: Seeschiffsregister Flensburg.

ABBILDUNG IX.2





# Verkehr von Flensburg

## ABBILDUNG IX.3

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

### ANKÜNFTE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler	44375										
Mitth.	Dampfer	3879										
	Gesamt	48254										
Kunz	Segler	57700t										
	Dampfer	5000t										
	Gesamt	62700t										
Kunz,	Segler			61100	55100	48100	44100	46800	56900	50800	55900	54200
StDtR	Dampfer			14000	50700	79600	118500	131300	148300	183100	216000	173500
	Gesamt			75100	105800	127700	162600	178100	205200	234000	271800	227700

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	12300	45000	44200	31000	49900
StDtR	Dampfer	36700	206000	120500	92000	121500
	Gesamt	49000	251000	164700	123000	171400

## ABBILDUNG IX.4

### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler	43327										
Mitth.	Dampfer	3819										
	Gesamt	47146										
Kunz	Segler	56300t										
	Dampfer	5000t										
	Gesamt	61300t										
Kunz,	Segler			55100	49300	41300	36200	38400	46500	38700	45400	43100
StDtR	Dampfer			14700	52000	77900	126000	150900	168500	207200	260900	201000
	Gesamt			69800	101200	119200	162100	189300	215100	245900	306200	244200

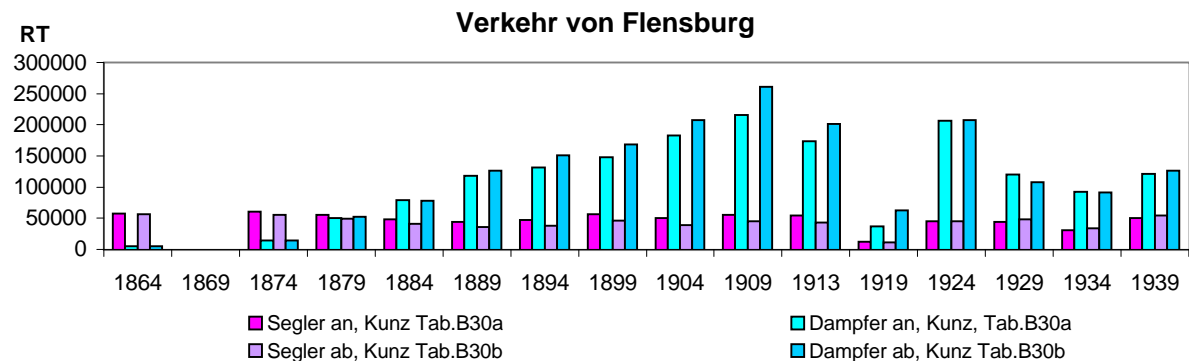
  

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	11800	45400	48200	33400	54100
StDtR	Dampfer	62900	207400	107500	91800	126500
	Gesamt	74700	252800	155700	125200	180600

St.Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zollirection; Kunz: Kunz, Tab. B30a(Ankünfte)/b(Abgänge);

Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG IX.5



## Bestand von Friedrichstadt

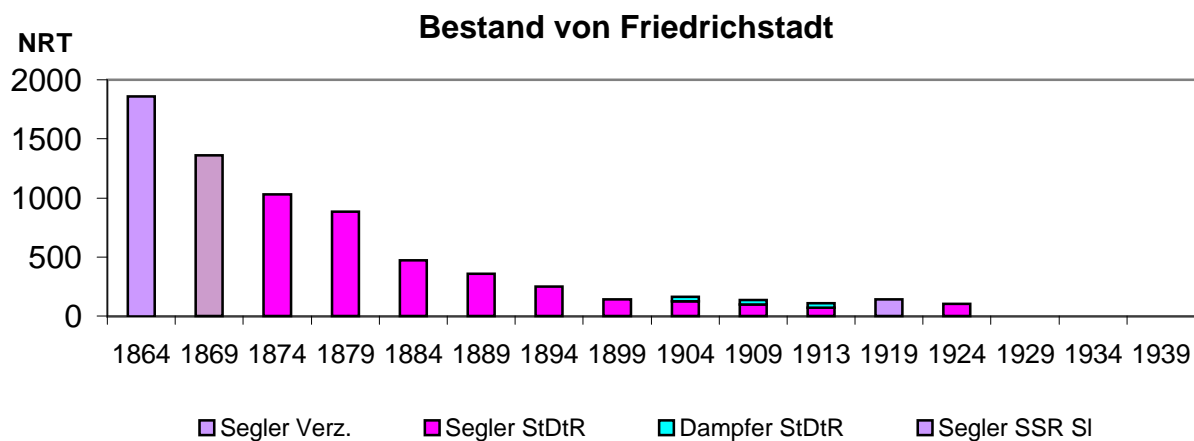
ABBILDUNG X.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz. Segler	1860										
Dampfer	0										
Motor											
Gesamt	1860										
StDtR Segler			1030	881	473	357	249	143	124	95	68
Dampfer			0	0	0	0	0	0	36	39	39
Motor											
Gesamt			1030	881	473	357	249	143	160	134	107
SSR Segler		1360									
SI Dampfer		0									
Motor											
Gesamt		1360									

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler		103			
Dampfer		0			
Motor		0			
Gesamt		103			
SSR Segler	140	115			
SI Dampfer	0	0			
Motor	0	0			
Gesamt	140	115			

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; SSR SI: Seeschiffsregister Schleswig

ABBILDUNG X.2



## Verkehr von Friedrichstadt

### ABBILDUNG X.3

**ANKÜNFT** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	6050											
StDtR Segler			2894	4735	4119	5237	7326	4341	4725	4527	4413	1177
Dampfer			0	364	930	2670	789	1462	3288	5562	9895	0
Gesamt			2894	5099	5049	7907	8115	5803	8013	10089	14308	1177

Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	633	260	2565	2709
Dampfer	139	0	0	905
Gesamt	772	260	2565	3614

### ABBILDUNG X.4

## ABGÄNGE

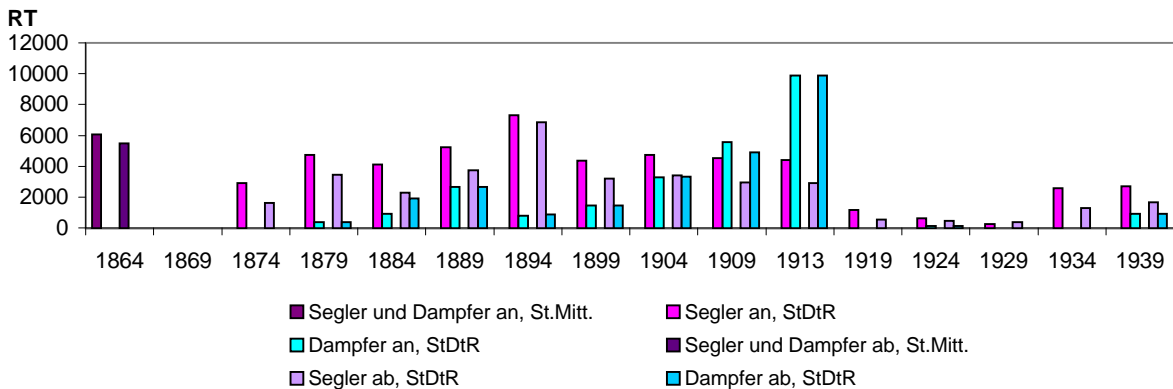
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	5488											
StDtR Segler			1633	3465	2275	3730	6844	3193	3399	2968	2902	540
Dampfer			0	364	1930	2670	869	1462	3323	4916	9895	0
Gesamt			1633	3829	4205	6400	7713	4655	6722	7894	12797	540

Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	463	383	1285	1674
Dampfer	139	0	0	920
Gesamt	602	383	1285	2594

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG X.5

## Verkehr von Friedrichstadt



## Bestand von Glückstadt

ABBILDUNG XI.1

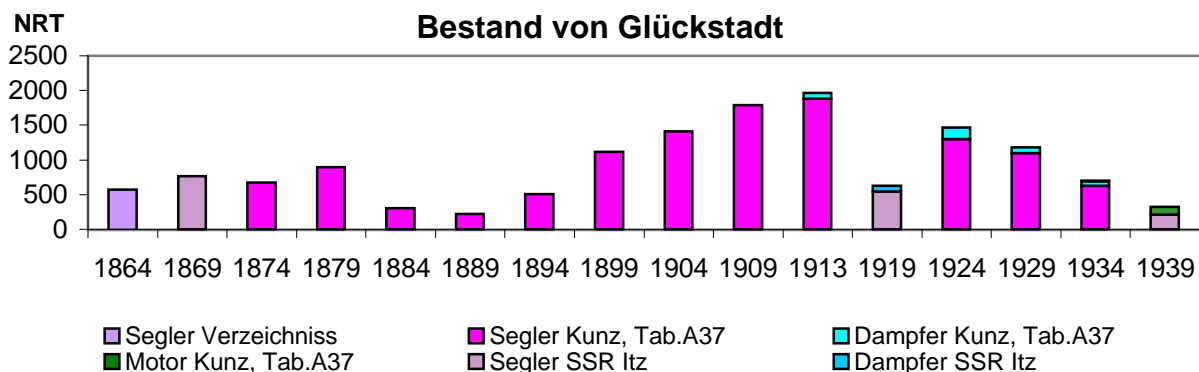
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	568										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	568										
Kunz, StDtR	Segler			669	896	306	220	510	1116	1414	1788	1879
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	83
	Motor											
	Gesamt			669	896	306	220	510	1116	1414	1788	1962
SSR Itz	Segler		770									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		770									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
--------	------------	------	------	------	------	------

Kunz, StDtR	Segler		1301			
	Dampfer		164			
	Motor		0			
	Gesamt		1465			
Kunz	Segler			1101	626	
	Dampfer			80	63	
	Motor			0	11	
	Gesamt			1181	700	
HHm	Segler			267	261	
	Dampfer			0	0	
	Motor			0	0	
	Gesamt			267	261	
SSR Itz	Segler	543	504	266	255	216
	Dampfer	84	84	0	0	0
	Motor	0	0	0	0	103
	Gesamt	627	588	266	255	319

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; Kunz: Kunz, Tab.A37; Kunz, StDtR.: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch f. d. deutsche Handelsmarine; SSR Itz.: Seeschiffsregister Itzehoe

ABBILDUNG XI.2



# Verkehr von Glückstadt

## ABBILDUNG XI.3

**ANKÜNFTE** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	34917										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	45400t										
Kunz, Segler			3100	7100	3300	5400	13700	14400	12800	13900	17900
StDtR Dampfer			14200	0	5100	4600	11400	9100	16400	22900	18400
Gesamt			17300	7100	8400	10000	25100	23500	29200	36800	36300

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	7200	5300	4800	14500	18200
StDtR Dampfer	3200	4800	1700	8500	2900
Gesamt	10300	10000	6400	22900	21100

## ABBILDUNG XI.4

### ABGÄNGE

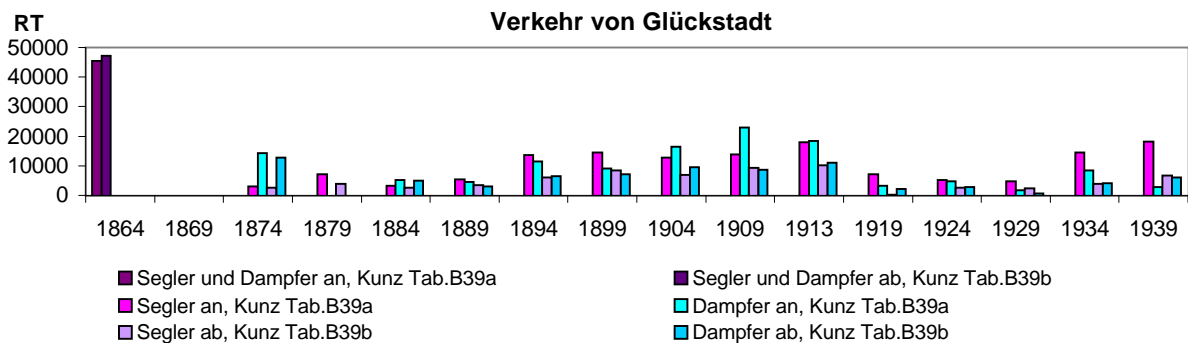
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	36279										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	47200t										
Kunz, Segler			2500	3800	2500	3500	6000	8400	6900	9400	10200
StDtR Dampfer			12800	0	5000	3000	6400	7200	9500	8600	11100
Gesamt			15200	3800	7500	6500	12400	15600	16400	18100	21300

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	300	2700	2400	3800	6800
StDtR Dampfer	2100	2800	600	4200	6000
Gesamt	2400	5500	3000	8000	12800

St.Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab.B39a(Ankünfte)/b(Abgänge);  
 Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG XI.5



## Bestand von Hadersleben

ABBILDUNG XII.1

Quelle Schiffstyp 1864 1869 1874 1879 1884 1889 1894 1899 1904 1909 1913 1919

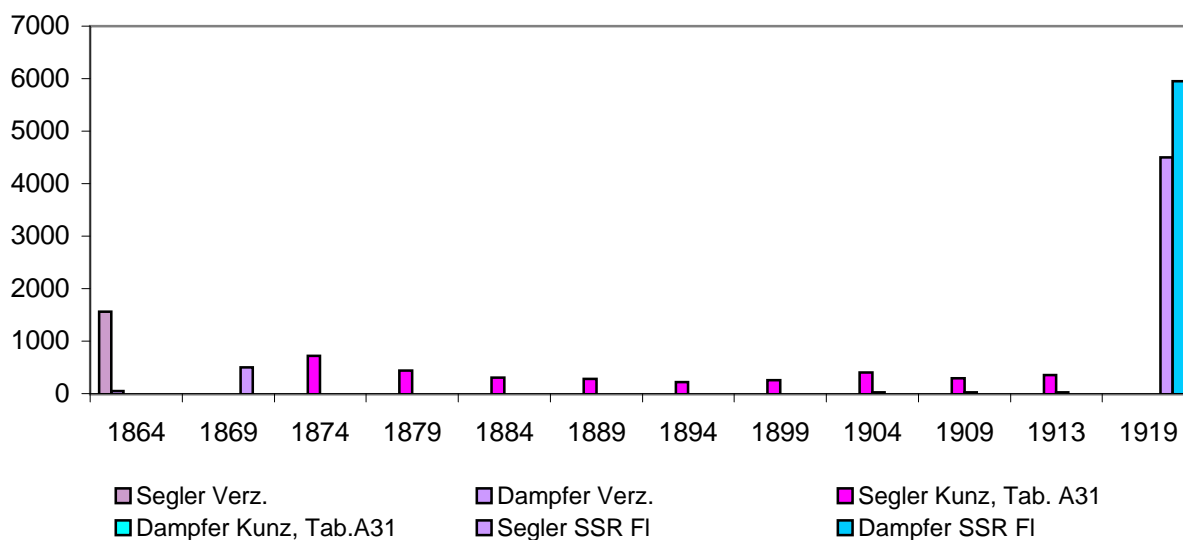
Verz.	Segler	1563										
	Dampfer	53										
	Motor											
	Gesamt	1616										
Kunz, StDtR	Segler		722	433	310	275	215	258	403	291	350	
	Dampfer		0	0	0	0	0	0	19	19	19	
	Motor											
	Gesamt		722	433	310	275	215	258	422	310	369	
SSR FI	Segler											4495
	Dampfer											5952
	Motor											0
	Gesamt											10447

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; *Kunz, StDtR*: Kunz, Tab. A31, identisch Statistik des Deutschen Reichs; *SSR FI*: Seeschiffsregister Flensburg

ABBILDUNG XII.2

NRT

### Bestand von Hadersleben



## Verkehr von Hadersleben

### ABBILDUNG XII.3

#### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	8624										
Kunz	Segler											
	Dampfer											
	Gesamt	11200t										
Kunz,	Segler			7400	7700	7400	9400	9900	21700	19800	19200	20800
StDtR	Dampfer			500	900	3700	8800	9700	14600	21200	32900	30600
	Gesamt			7900	8600	11100	18200	19600	36300	41000	52200	51400

#### Quelle Schiffstyp 1919

StDtR	Segler	4808
	Dampfer	6816
	Gesamt	11624

### ABBILDUNG XII.4

#### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	8142										
Kunz	Segler											
	Dampfer											
	Gesamt	10600t										
Kunz,	Segler			6900	7800	7400	9100	10400	21600	19400	18900	19900
StDtR	Dampfer			500	900	3700	8800	9700	14700	20400	31500	30800
	Gesamt			7300	8700	11100	17900	20100	36300	39800	50300	50700

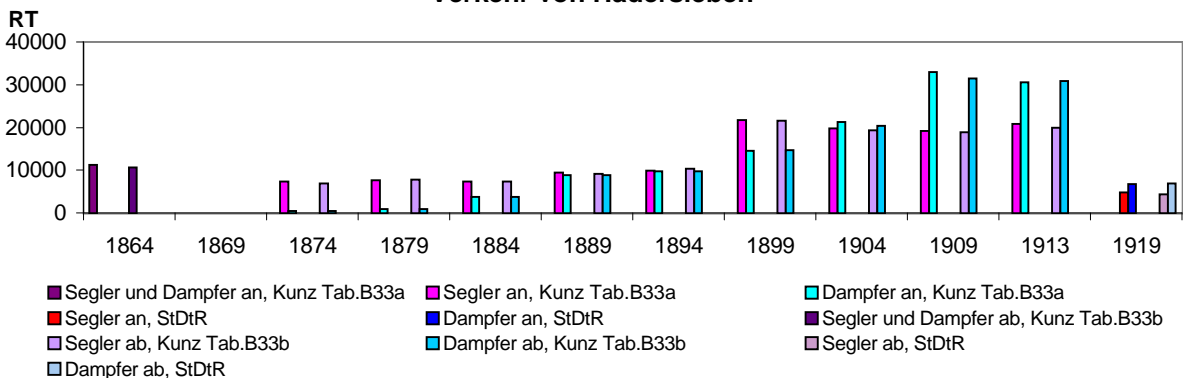
#### Quelle Schiffstyp 1919

StDtR	Segler	4340
	Dampfer	6871
	Gesamt	11211

*Kunz:* Kunz, Tab.B33a (Ankünfte)/b (Abgänge); *StDtR:* Statistik des Deutschen Reichs; *Kunz, StDtR:* Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XII.5

#### Verkehr von Hadersleben



## Bestand von Haseldorf

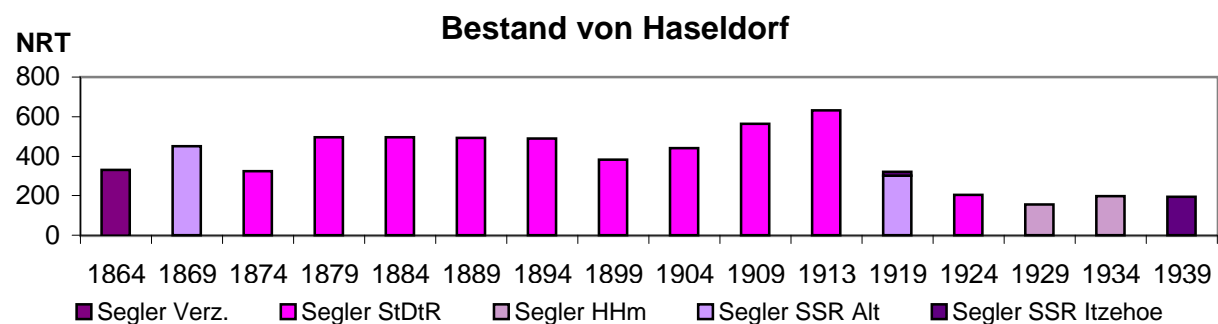
ABBILDUNG XIII.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz. Segler	329										
Dampfer	0										
Motor											
Gesamt	329										
StDtR Segler			325	494	495	491	488	382	442	564	630
Dampfer			0	0	0	0	0	0	0	0	0
Motor											
Gesamt			325	494	495	491	488	382	442	564	630
SSR Segler		449									
Alt Dampfer		0									
Motor											
Gesamt		449									

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler		203			
Dampfer		0			
Motor		0			
Gesamt		203			
HHm Segler			155	196	
Dampfer			0	0	
Motor			0	0	
Gesamt			155	196	
SSR Segler	300	193	164	193	
Alt Dampfer	0	0	0	0	
Motor	0	0	0	0	
Gesamt	300	193	164	193	
SSR Segler	20	125	111	196	195
Itz Dampfer	0	0	0	0	0
Motor	0	0	0	0	0
Gesamt	20	125	111	196	195

Verz.; Verzeichniss d.s.-h. Rhederei ult. 1864; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch für die deutsche Handelsmarine; SSR Alt.: Seeschiffsregister Altona; SSR Itz.: Seeschiffsregister Itzehoe

ABBILDUNG XIII.2





## Verkehr von Haseldorf

### ABBILDUNG XIII.3

#### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	4315										
StDtR	Segler			379	38	0		23	46	0	67	64
	Dampfer			0	0	0		0	0	0	0	0
	Gesamt			379	38	0		23	46	0	67	64

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	206				
	Dampfer	0				
	Gesamt	206				

### ABBILDUNG XIII.4

#### ABGÄNGE

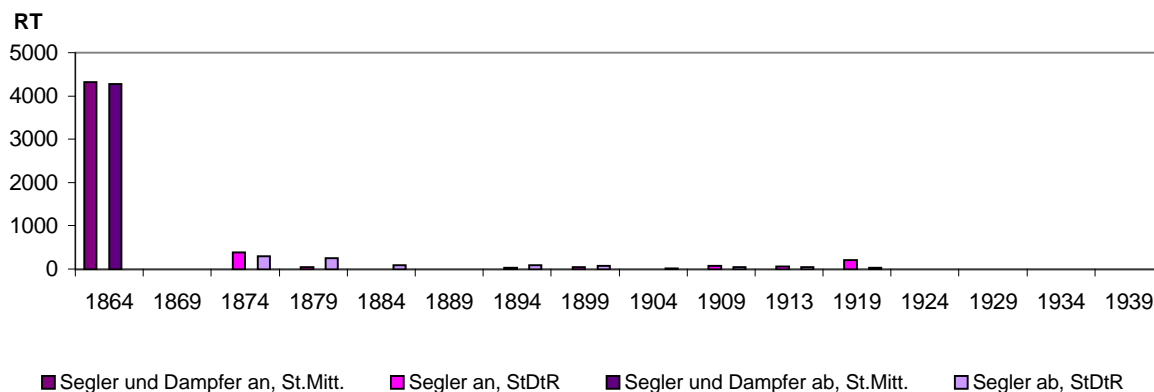
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	4271										
StDtR	Segler			303	257	95		85	67	10	39	48
	Dampfer			0	0	0		0	0	0	0	0
	Gesamt			303	257	95		85	67	10	39	48

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	35				
	Dampfer	0				
	Gesamt	35				

St.Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XIII.5

#### Verkehr von Haseldorf



## Bestand von Heiligenhafen

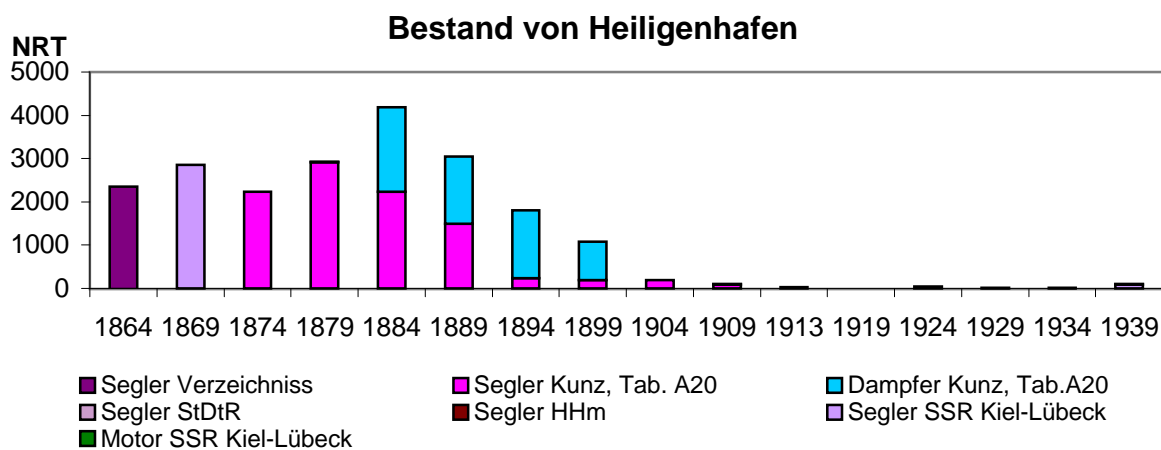
ABBILDUNG XIV.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	2350										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	2350										
Kunz,	Segler			2237	2912	2230	1487	236	185	195	83	31
	StDtR Dampfer			0	22	1959	1566	1566	894	0	17	0
	Motor											
	Gesamt			2237	2934	4189	3053	1802	1079	195	100	31
SSR	Segler		2852									
	Ki-Lüb Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		2852									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler		37			
	Dampfer		0			
	Motor		0			
	Gesamt		37			
HHm	Segler			13	18	
	Dampfer			0	0	
	Motor			0	0	
	Gesamt			13	18	
SSR	Segler	1	25	19	18	96
	Ki-Lüb Dampfer	0	0	0	0	0
	Motor	0	0	0	3	13
	Gesamt	1	25	19	21	109

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1864; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A20, identisch Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Ki-Lüb.: Seeschiffsregister Kiel bis 1937, Lübeck ab 1937

ABBILDUNG XIV.2



# Verkehr von Heiligenhafen

## ABBILDUNG XIV.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	10368										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	13500t										
Kunz, Segler			9300	9200	7700	8300	8800	9700	7000	4200	3000
StDtR Dampfer			2900	10500	7100	28900	29700	55300	55400	17300	12800
Gesamt			12200	19700	14700	37200	38500	65000	62400	21500	15800

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	900	2400	6300	11700	11000
StDtR Dampfer	0	10200	15200	3600	1200
Gesamt	900	12700	21500	15300	12200

## ABBILDUNG XIV.4

### ABGÄNGE

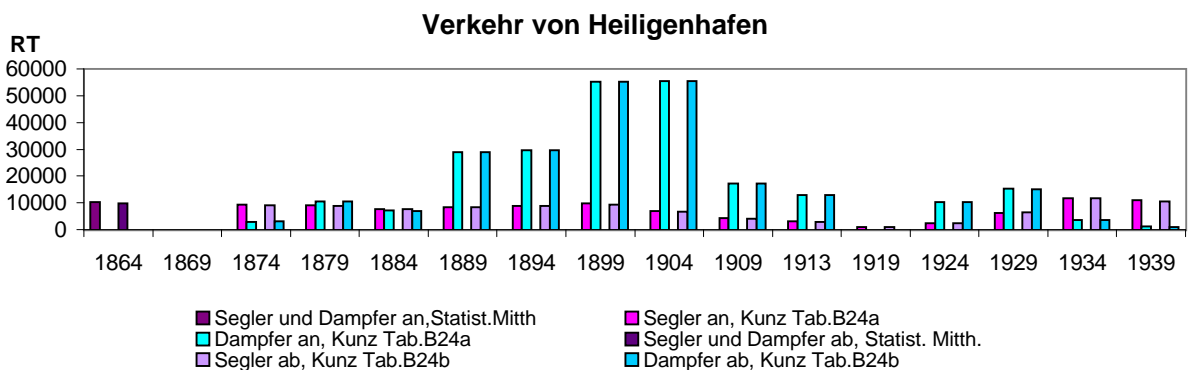
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	9717										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	12600t										
Kunz, Segler			9200	8800	7700	8300	8800	9400	6600	4100	2900
StDtR Dampfer			3000	10500	7000	28900	29700	55300	55400	17300	12800
Gesamt			12200	19300	14800	37100	38600	64700	62000	21400	15700

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	1000	2400	6400	11700	10500
StDtR Dampfer	0	10200	15100	3600	1000
Gesamt	1000	12700	21500	15300	111500

St.Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zollirection; Kunz: Kunz, Tab. B24a(Ankünfte)/b(Abgänge);  
 Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG XIV.5



## Bestand von Husum

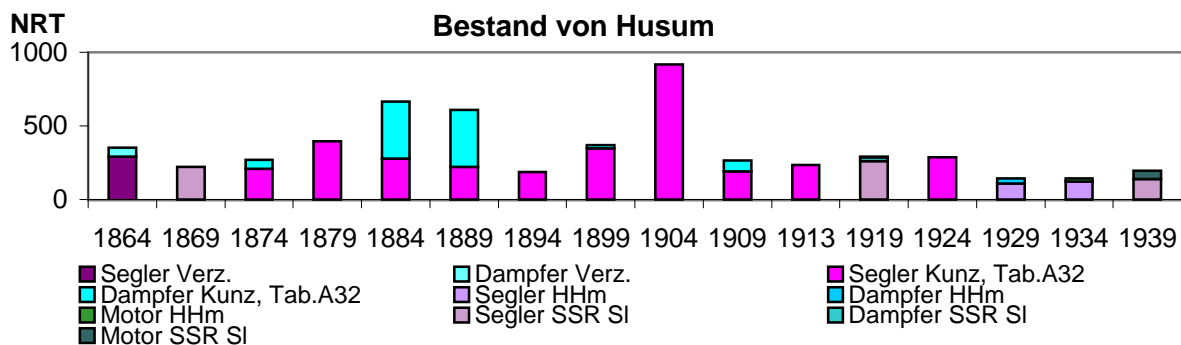
ABBILDUNG XV.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz. Segler	292										
Dampfer	62										
Motor											
Gesamt	354										
Kunz, Segler			209	394	278	220	189	350	919	191	234
StDtR Dampfer			59	0	388	388	0	20	0	75	0
Motor											
Gesamt			268	394	666	608	189	370	919	266	234
SSR Segler		221									
SI Dampfer		0									
Motor											
Gesamt		221									

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler		289			
StDtR Dampfer		0			
Motor		0			
Gesamt		289			
HHm Segler			109	123	
Dampfer			36	0	
Motor			0	22	
Gesamt			145	145	
SSR Segler	261	282	90	102	140
SI Dampfer	28	28	36	0	0
Motor	4	4	0	22	54
Gesamt	293	314	126	124	194

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1865; *Kunz, StDtR*: Kunz, Tab. A32, identisch Statistik des Deutschen Reichs; *HHm*: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; *SSR SI*: Seeschiffsregister Schleswig.

ABBILDUNG XV.2



# Verkehr von Husum

## ABBILDUNG XV.3

### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	2929											
Kunz Segler												
Dampfer												
Gesamt	3800t											
Kunz, Segler			2400	8400	9400	10800	9100	29800	18300	13000	39100	7200
StDtR Dampfer			3700	11600	15600	14100	17700	22500	29400	34100	27900	16000
Gesamt			6100	20000	24900	25000	26800	52200	47700	47100	67000	23200

Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	19200	14600	20700	24200
StDtR Dampfer	20100	34300	51600	23400
Gesamt	39300	48900	72300	47600

## ABBILDUNG XV.4

### ABGÄNGE

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913	1919
St. Segler												
Mitth. Dampfer												
Gesamt	2821											
Kunz Segler												
Dampfer												
Gesamt	3700t											
Kunz, Segler			2400	8200	8900	10200	9000	29900	18900	13500	39200	7500
StDtR Dampfer			3600	11600	15500	14200	17700	22400	29300	34100	28300	15900
Gesamt			6000	19800	24400	24300	26700	52400	48200	47600	67500	23400

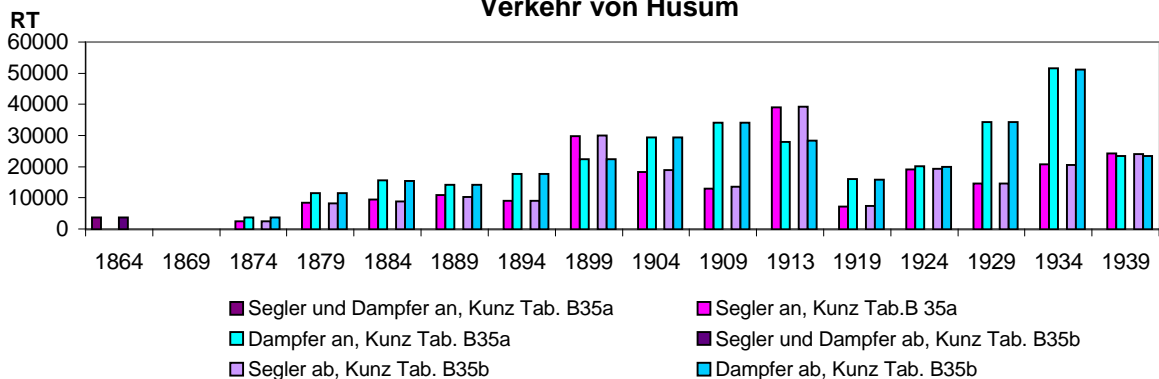
Quelle Schiffstyp	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	19400	14600	20500	24100
StDtR Dampfer	20000	34400	51200	23400
Gesamt	39500	49000	71700	47400

St. Mitth.: Statistische Mitteilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B35a(Ankünfte)/b(Abgänge);

Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs.

## ABBILDUNG XV.5

### Verkehr von Husum



# Bestand von Kappeln

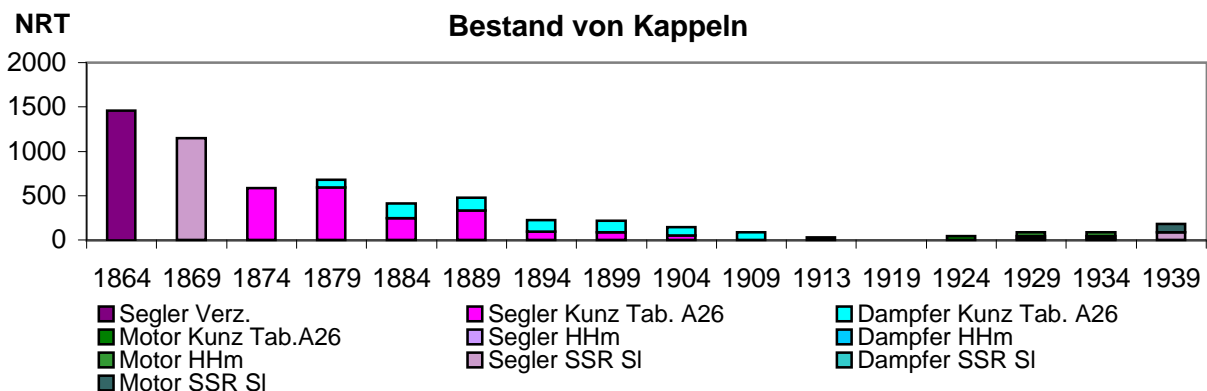
ABBILDUNG XVI.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	1460										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	1460										
Kunz, StDtR	Segler			584	589	249	329	95	85	51	0	0
	Dampfer			0	89	166	146	128	128	91	84	27
	Motor											
	Gesamt			584	678	415	475	223	213	142	84	27
SSR SI	Segler		1151									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		1151									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler		0			
	Dampfer		0			
	Motor		44			
	Gesamt		44			
HHm	Segler			18	17	
	Dampfer			27	27	
	Motor			44	44	
	Gesamt			89	88	
SSR SI	Segler		4	23	27	86
	Dampfer		0	27	27	0
	Motor		44	44	44	97
	Gesamt		48	94	98	183

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Handelsflotte ult. 1864; *Kunz, StDtR*: Kunz, Tab. A26, identisch Statistik des Deutschen Reichs; *HHm*: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; *SSR SI*: Seeschiffsregister Schleswig.

ABBILDUNG XVI.2



## Verkehr von Kappeln

### ABBILDUNG XVI.3

#### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Motor											
Gesamt	7950										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	10300t										
Kunz, Segler			8300	8400	7900	8200	6900	11700	12500	17600	18700
StDtR Dampfer			9300	19600	18700	18400	20300	18200	12400	20200	5900
Gesamt			17600	28000	26600	26600	27300	29900	24900	37800	24600
Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939						
Kunz, Segler	5300	7400	11600	21200	19600						
StDtR Dampfer	6200	5300	10700	35500	19500						
Gesamt	11500	12700	22200	56800	39200						

### ABBILDUNG XVI.4

#### ABGÄNGE

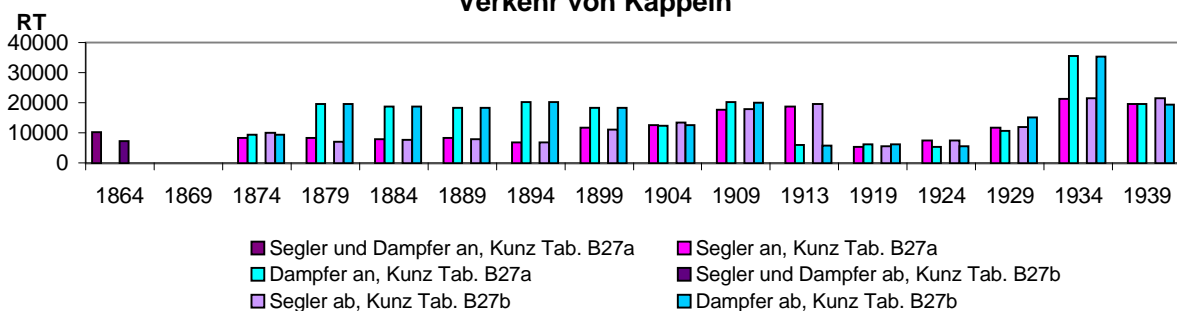
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	5571										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	7200t										
Kunz, Segler			9900	7100	7600	7800	6900	11000	13300	17900	19500
StDtR Dampfer			9400	19600	18700	18400	20300	18200	12600	20100	5800
Gesamt			19200	26700	26300	26200	27200	29200	25900	38000	25300
Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939						
Kunz, Segler	5500	7400	12000	21500	21500						
StDtR Dampfer	6100	5600	15100	35400	19400						
Gesamt	11600	12900	22700	56900	40900						

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B27a(Ankünfte)/b(Abgänge);

Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XVI.5

## Verkehr von Kappeln



## Bestand von Kiel

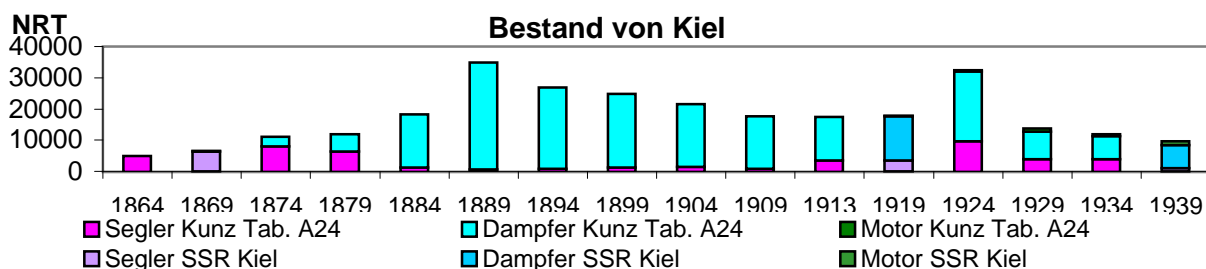
ABBILDUNG XVII.11

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	4587										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	4587										
Kunz	Segler	4900										
	Dampfer	100										
	Motor											
	Gesamt	5000										
Kunz, StDtR	Segler			7900	6400	1300	700	800	1300	1400	900	3400
	Dampfer			3200	5600	16900	34200	26100	23500	20100	16700	14000
	Motor											
	Gesamt			11100	12000	18200	35000	26900	24800	21500	17600	17400
SSR Ki	Segler		6331									
	Dampfer		142									
	Motor											
	Gesamt		6473									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, StDtR	Segler		9700	4000	3900	
	Dampfer		22300	8800	7300	
	Motor		500	900	800	
	Gesamt		32600	13600	12000	
Viertelhefte	Segler			3923		
	Dampfer			7306		
	Motor			792		
	Gesamt			12021		
HHm	Segler			2499	3200	
	Dampfer			7657	6875	
	Motor			733	674	
	Gesamt			10889	10749	
SSR Ki	Segler	3453	7003	2622	3240	1051
	Dampfer	14121	21948	7877	6964	7270
	Motor	253	517	764	683	1359
	Gesamt	17827	29468	11263	10887	9680

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1864; Kunz: Kunz, Tab. A24; Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Ki: Seeschiffsregister Kiel

ABBILDUNG XVII.2





## Verkehr von Kiel

### ABBILDUNG XVII.3

#### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	79588										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	98000t										
Kunz, Segler			100300	77400	68500	124000	72000	78700	102900	65400	44400
StDtR Dampfer			129400	203100	412100	446000	557800	447500	500100	509400	489500
Gesamt			229700	280600	480600	570100	629800	526200	603000	574800	533800

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	8500	87500	87600	61700	97600
StDtR Dampfer	37800	376300	870800	914700	942000
Gesamt	46300	463800	958500	976400	1039600

### ABBILDUNG XVII.4

#### ABGÄNGE

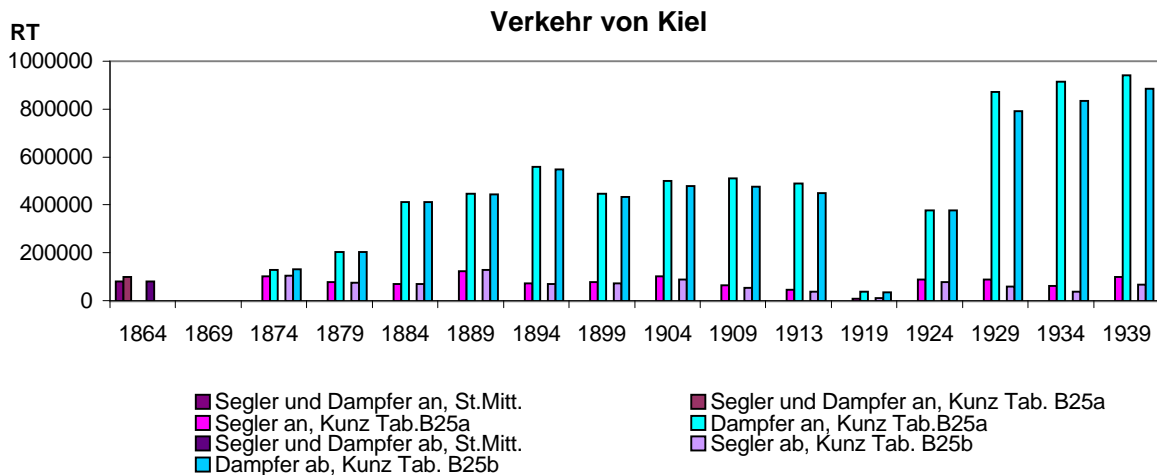
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	81337										
Kunz, Segler			104100	74000	68300	127700	70500	72500	89100	54500	38400
StDtR Dampfer			130500	203100	411500	442900	549200	432800	478200	475600	448100
Gesamt			234600	277100	479900	570700	619800	505300	567400	530100	486500

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	9500	78200	59400	38500	67000
StDtR Dampfer	35100	376000	790700	835100	883800
Gesamt	44500	454200	850100	873700	950800

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz: Kunz, Tab.B25a(Ankünfte)/b(Abgänge); Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs.

### ABBILDUNG XVII.5



## Bestand von Neumühlen

ABBILDUNG XVIII.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Kunz, Segler			107	165	515	470	30	24	24	147	625
StDtR Dampfer			574	677	5932	51	19	20	0	0	0
Motor											
Gesamt			681	842	6447	521	49	44	24	147	625
SSR Segler		75									
Ki Dampfer		8									
Motor											
Gesamt		83									

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
-------------------	------	------	------	------	------

HHm Segler			858	0	
Dampfer			3	3	
Motor			0	0	
Gesamt				3	

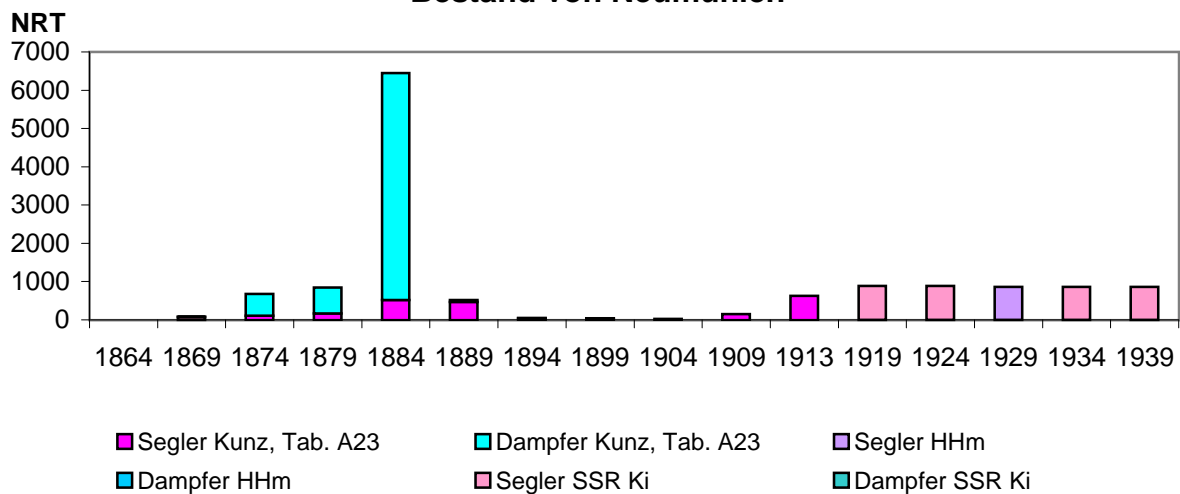
SSR Segler	884	884	860	860	860
Ki Dampfer	0	3	3	3	3
Motor	0	0	0	0	0
Gesamt	884	887	863	863	863

Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A23, identisch Statistik des Deutschen Reichs;

HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Ki: Seeschiffsregister Kiel

ABBILDUNG XVIII.2

## Bestand von Neumühlen





## Bestand von Neustadt

ABBILDUNG XIX.1

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz.	Segler	1055										
	Dampfer	54										
	Motor											
	Gesamt	1109										
Kunz, StDtR	Segler			1086	830	480	140	109	52	94	23	16
	Dampfer			0	0	0	0	0	0	23	0	0
	Motor											
	Gesamt			1086	830	480	140	109	52	117	23	16
SSR Ki-Lüb.	Segler		1849									
	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		1849									

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
--------	------------	------	------	------	------	------

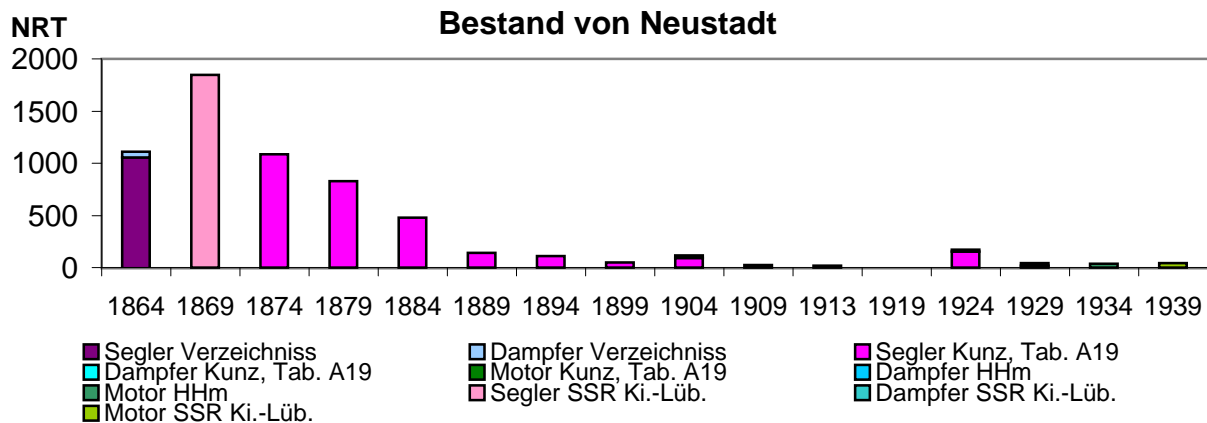
Kunz, StDtR	Segler		152			
	Dampfer		0			
	Motor		22			
	Gesamt		174			

HHm	Segler			0	0
	Dampfer			21	0
	Motor			24	39
	Gesamt			45	39

SSR Ki-Lüb.	Segler	0	17	0	0	2
	Dampfer	0	0	21	0	0
	Motor	0	22	24	41	44
	Gesamt	0	39	45	41	46

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1864; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A19, identisch Statistik des Deutschen Reichs; HHm: Handbuch f.d. deutsche Handelsmarine; SSR Ki-Lüb.: Seeschiffsregister Kiel bis 1937, Lübeck ab 1937

ABBILDUNG XIX.2



## Verkehr von Neustadt

### ABBILDUNG XIX.3

**ANKÜNFTE** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	14110										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	18300t										
Kunz, Segler			13000	9100	11800	5600	7000	17300	11000	16200	18000
StDtR Dampfer			5100	11900	12300	11800	13600	5800	12000	18700	40100
Gesamt			18100	20900	24100	17400	20600	23100	23000	34900	58100

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	2400	4300	13000	17600	15600
StDtR Dampfer	0	6600	7400	12500	8000
Gesamt	2400	10800	20400	30100	23600

### ABBILDUNG XIX.4

## ABGÄNGE

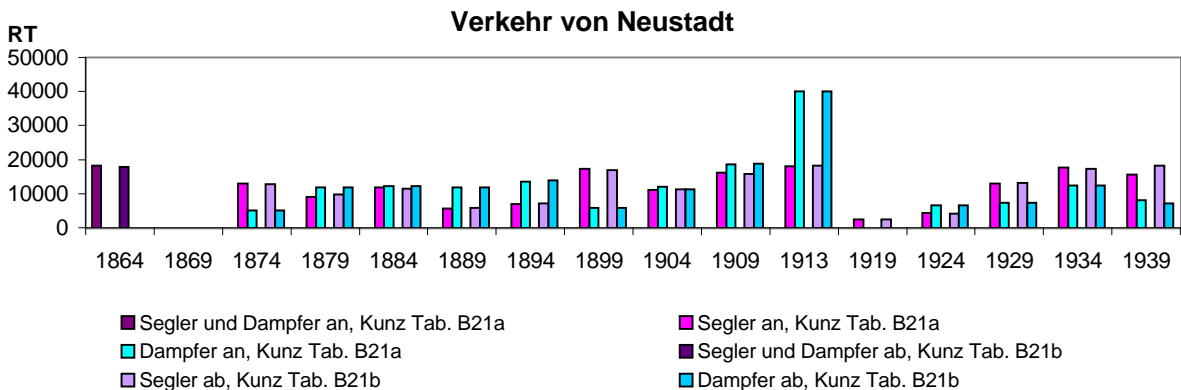
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	13773										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	17900t										
Kunz, Segler			12800	9800	11400	5800	7100	17000	11200	15800	18200
StDtR Dampfer			5100	11800	12300	11800	13900	5800	11300	18800	40100
Gesamt			17900	21700	23700	17700	20900	22800	22500	34700	58300

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	2400	4100	13200	17300	18200
StDtR Dampfer	0	6600	7400	12500	7100
Gesamt	2400	10700	20600	29800	25300

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B21a(Ankünfte)/b(Abgänge); Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs.

### ABBILDUNG XIX.5



## Bestand von Pahlhude

### ABBILDUNG XX.1

Quelle Schiffstyp 1864 1869 1874 1879 1884 1889 1894 1899 1904 1909 1913

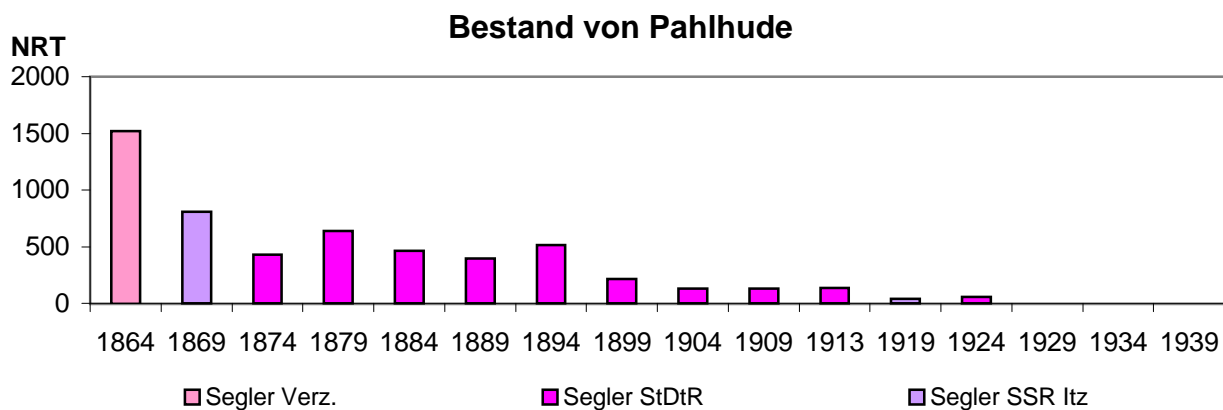
Verz.	Segler	1520										
	Dampfer	0										
	Motor											
	Gesamt	1520										
StDtR	Segler		429	637	466	393	516	217	128	128	137	
	Dampfer		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Motor											
	Gesamt		429	637	466	393	516	217	128	128	137	
SSR	Segler		808									
Itz	Dampfer		0									
	Motor											
	Gesamt		808									

Quelle Schiffstyp 1919 1924 1929 1934 1939

StDtR	Segler	58			
	Dampfer	0			
	Motor	0			
	Gesamt	58			
SSR	Segler	41	58		
Itz	Dampfer	0	0		
	Motor	0	0		
	Gesamt	41	58		

Verz.: Verzeichniss d. a.-h. Rhederei ult. 1864; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; SSR Itz.: Seeschiffsregister Itzehoe

### ABBILDUNG XX.2



## Verkehr von Pahlhude

### ABBILDUNG XX.3

#### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	8890										
StDtR Segler			10852	4435	5984	4628	6596	2272	1133	1190	2560
Dampfer			0	910	5160	5101	17	1423	132	75	586
Gesamt			10852	5345	11144	9729	6613	3695	1265	1265	3146

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	433	79	42	513	
Dampfer	0	0	94	0	
Gesamt	433	79	136	513	

### ABBILDUNG XX.4

#### ABGÄNGE

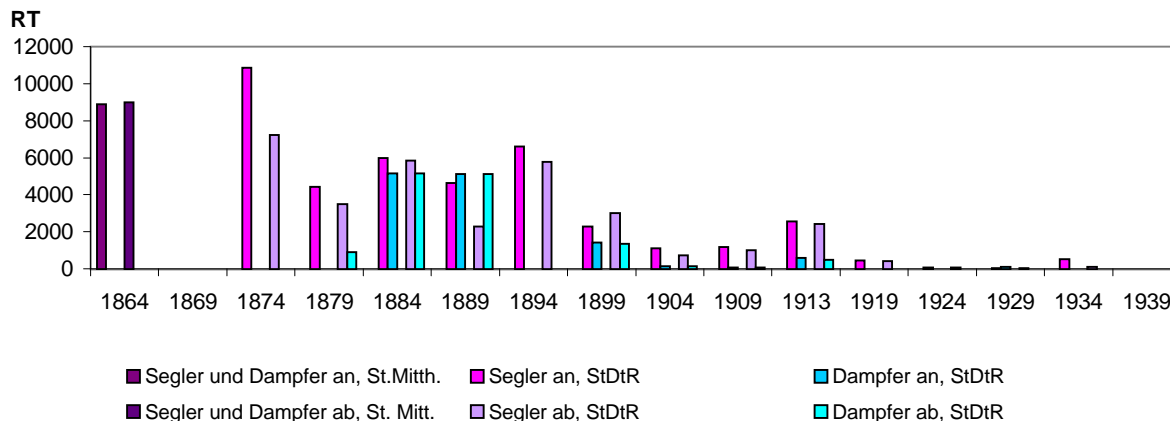
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	9001										
StDtR Segler			7216	3492	5829	2287	5765	3001	743	999	2432
Dampfer			0	910	5160	5101	17	1347	132	75	488
Gesamt			7216	4402	10989	7388	5782	4348	875	1074	2920

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	404	79	42	114	
Dampfer	0	0	0	0	
Gesamt	404	79	42	114	

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XX.5

#### Verkehr von Pahlhude



# Bestand von Rendsburg

ABBILDUNG XXI.1

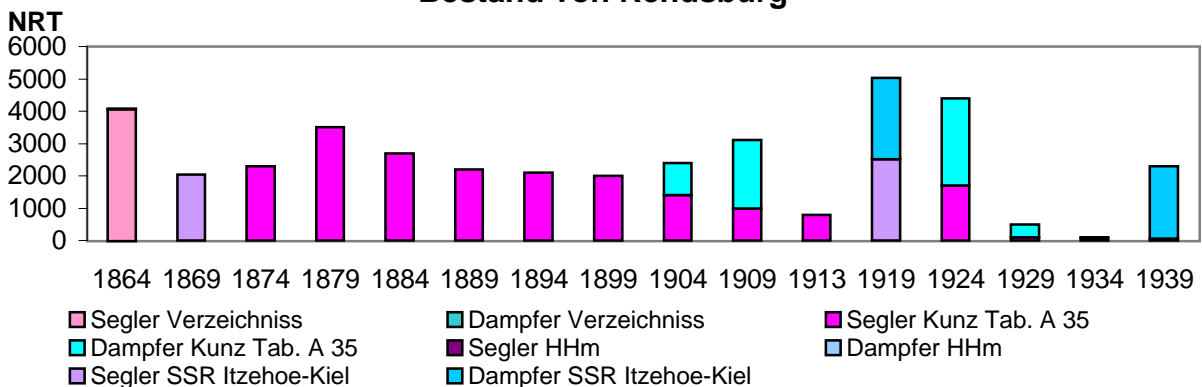
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
Verz. Segler	4056										
Dampfer	30										
Motor											
Gesamt	4086										
Kunz, Segler			2300	3500	2700	2200	2100	2000	1400	1000	800
StDtR Dampfer			0	0	0	0	0	0	1000	2100	0
Motor											
Gesamt			2300	3500	2700	2200	2100	2000	2400	3100	800
SSR Segler		2042									
Izt.- Dampfer		0									
Ki. Motor											
Gesamt		2042									

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler		1700	100		
StDtR Dampfer		2700	400		
Motor		0	0		
Gesamt		4400	500		
HHm Segler			72	72	
Dampfer			408	20	
Motor			0	0	
Gesamt			480	92	
SSR Segler	2519	1548	72	72	60
Izt.- Dampfer	2509	2683	387	20	2243
Ki. Motor	0	0	0	0	0
Gesamt	5028	4231	459	92	2303

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1864; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A35, identisch Statistik des Deutschen Reichs; SSR Itz.-Ki.: Seeschiffsregister Itzehoe bis 1937, ab 1937 Seeschiffsregister Kiel

ABBILDUNG XXI.2

## Bestand von Rendsburg





# Verkehr von Rendsburg

## ABBILDUNG XXI.3

### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	16674										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	21700t										
Kunz, Segler			11700	13300	6300	8800	13200	10600	14900	16100	19900
StDtR Dampfer			1000	500	800	1100	1600	18400	22000	43200	37900
Gesamt			12800	13800	7000	9900	14800	29000	36900	59200	57800
Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939						
Kunz, Segler	8300	18500	18800	21400	19600						
StDtR Dampfer	2800	82600	62400	50200	32300						
Gesamt	11100	101200	81100	71700	51900						

## ABBILDUNG XXI.4

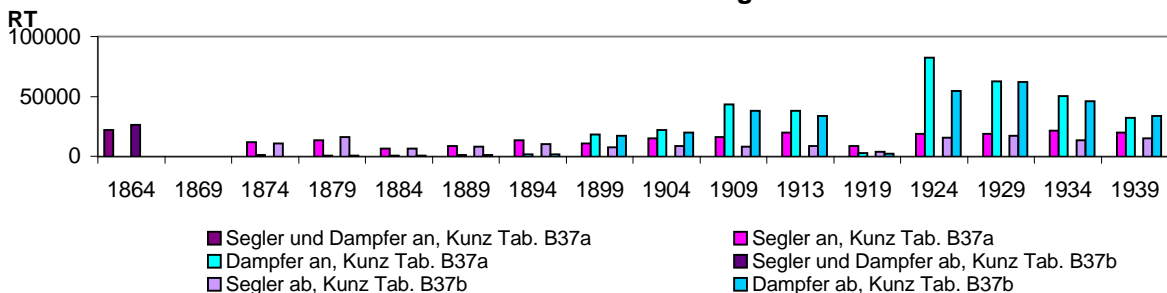
### ABGÄNGE

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	20048										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	26100t										
Kunz, Segler			10500	15800	6300	8100	10300	7500	8800	8000	8300
StDtR Dampfer			200	500	600	1000	1500	17300	20000	38200	33800
Gesamt			10700	16300	6900	9100	11800	24800	28800	46200	42100
Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939						
Kunz, Segler	4000	15600	17000	13300	15200						
StDtR Dampfer	2300	54500	62100	45800	33900						
Gesamt	6300	70100	79100	59100	49100						

St. Mitth.: Statistische Mitteilungen aus d. s.-h. Zoll-direction; Kunz: Kunz, Tab. B37a(Ankünfte)/b(Abgänge);  
Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs.

## ABBILDUNG XXI.5

### Verkehr von Rendsburg





# Verkehr von Schleswig

## ABBILDUNG XXII.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	4571										
Kunz, Segler			5400	4800	3300	4000	6400	6000	7600	12100	14500
StDtR Dampfer			0	100	2000	6600	10400	12400	11700	14100	12500
Gesamt			5400	4900	5300	10600	16800	18400	19300	26200	27000

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	2000	6000	9400	9300	5600
StDtR Dampfer	300	3000	6100	2900	2500
Gesamt	2300	9100	15400	12200	8100

## ABBILDUNG XXII.4

### ABGÄNGE

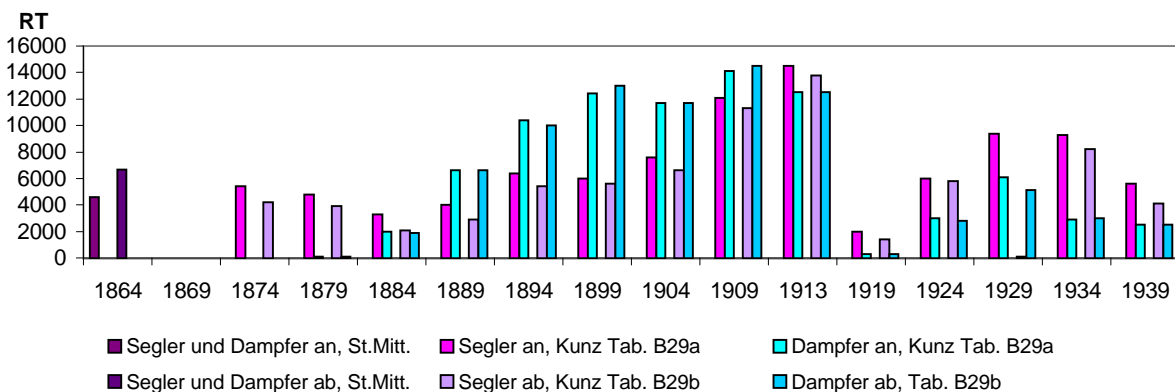
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	6674										
Kunz, Segler			4200	3900	2100	2900	5400	5600	6600	11300	13800
StDtR Dampfer			0	100	1900	6600	10000	13000	11700	14500	12500
Gesamt			4200	4000	4000	9500	15400	18600	18300	25800	26400

Quelle Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz, Segler	1400	5800	100	8200	4100
StDtR Dampfer	300	2800	5100	3000	2500
Gesamt	1700	8600	5200	11200	6600

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. B29a(Ankünfte)/b(Abgänge), identisch Statistik des Deutschen Reichs.

## ABBILDUNG XXII.5

### Verkehr von Schleswig



## Bestand von Sonderburg

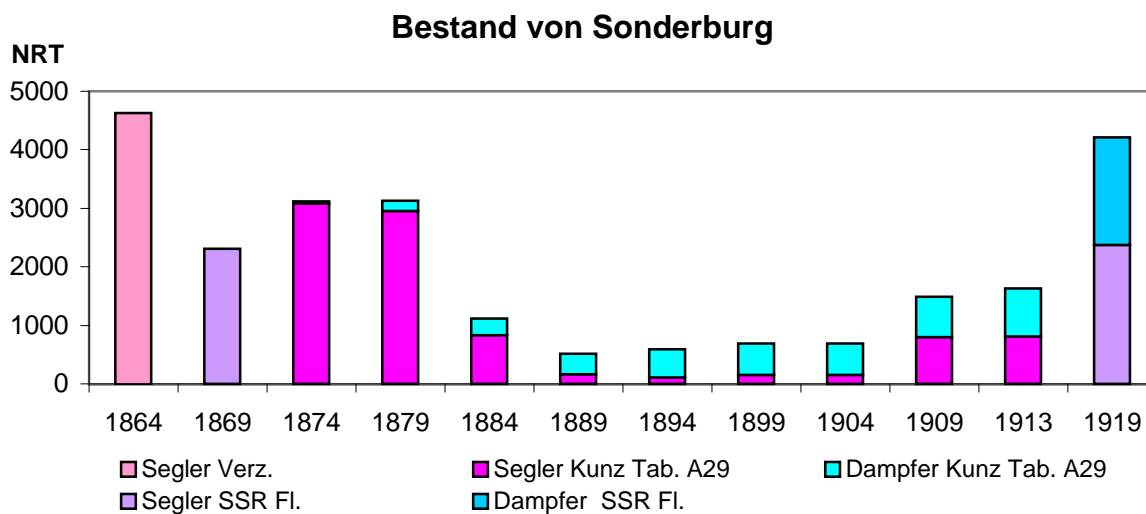
ABBILDUNG XXIII.1

Quelle Schiffstyp 1864 1869 1874 1879 1884 1889 1894 1899 1904 1909 1913 1919

Verz.	Segler	4625											
	Dampfer	0											
	Motor												
	Gesamt	4625											
Kunz,	Segler		3086	2950	834	159	106	158	150	798	809		
StDtR	Dampfer		37	176	287	351	482	532	542	688	823		
	Motor												
	Gesamt		3123	3126	1121	510	588	690	692	1486	1632		
SSR	Segler			2305									2374
FI	Dampfer			0									1843
	Motor												
	Gesamt			2305									4217

Verz.: Verzeichniss d. s.-h. Rhederei ult. 1864; Kunz, StDtR: Kunz, Tab. A 29, identisch Statistik des Deutschen Reichs; SSR FI.: Seeschiffsregister Flensburg

ABBILDUNG XXIII.2



## Verkehr von Sonderburg

### ABBILDUNG XXIII.3

**ANKÜNFT** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	42568										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	55300										
Kunz, Segler			13300	13600	9700	11600	10400	10200	10400	23900	38600
StDtR Dampfer			8300	11600	26500	37700	49700	70400	59300	70000	63500
Gesamt			21600	25200	36200	49400	60100	80600	69800	93900	102100

Quelle Schiffstyp 1919

StDtR Segler	8934
Dampfer	32836
Gesamt	41770

### ABBILDUNG XXIII.4

## ABGÄNGE

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St. Segler											
Mitth. Dampfer											
Gesamt	34048										
Kunz Segler											
Dampfer											
Gesamt	44300t										
Kunz, Segler			11100	11900	8400	10700	9600	9600	8900	21700	37500
StDtR Dampfer			8700	11700	22500	37500	46100	63600	55100	67100	56300
Gesamt			19800	23600	30900	48200	55800	73300	64000	88700	93800

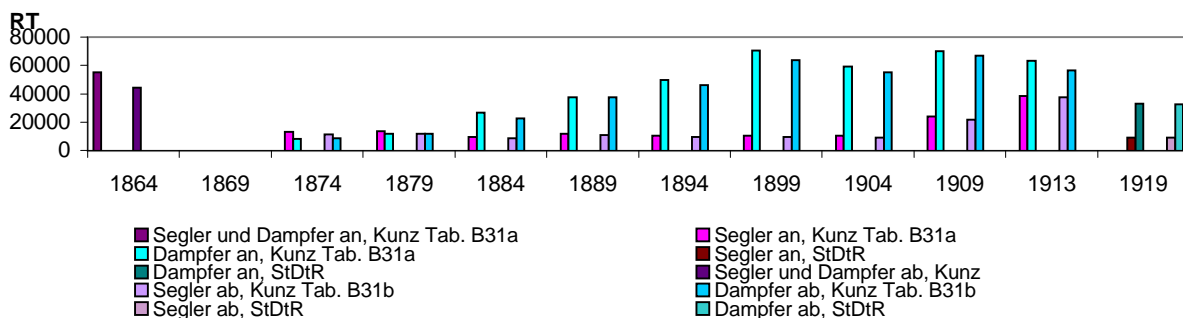
Quelle Schiffstyp 1919

StDtR Segler	9034
Dampfer	32759
Gesamt	41793

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B31a(Ankünfte)/b(Abgänge);  
Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XXIII.5

## Verkehr von Sonderburg





# Verkehr von Tönning

## ABBILDUNG XXIV.3

**ANKÜNFTE** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	55658										
Kunz	Segler											
	Dampfer											
	Gesamt	72400t										
Kunz,	Segler			5000	5900	3000	4100	4400	1200	900	1600	700
StDtR	Dampfer			70400	64500	58600	21700	29300	15600	12300	9100	8000
	Gesamt			75400	70400	61600	25800	33600	16700	13200	10600	8700

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	700	700	300	1300	3600
StDtR	Dampfer	100	200	200	300	1500
	Gesamt	700	800	600	1500	5100

## ABBILDUNG XXIV.4

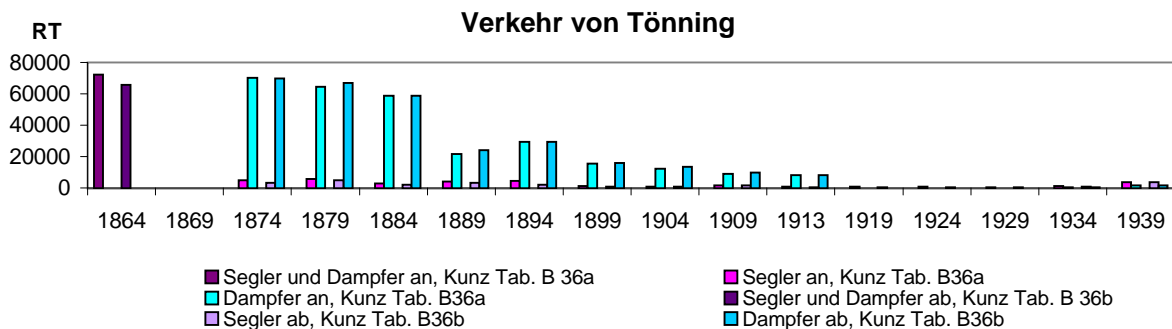
### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909	1913
St.	Segler											
Mitth.	Dampfer											
	Gesamt	50442										
Kunz	Segler											
	Dampfer											
	Gesamt	65600t										
Kunz,	Segler			3400	4700	2200	3100	2200	900	700	1600	600
StDtR	Dampfer			69900	67100	58600	23900	293000	15800	13500	9600	8000
	Gesamt			73300	71800	60900	27000	31400	16700	14200	11200	8600

Quelle	Schiffstyp	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	300	600	300	800	3500
StDtR	Dampfer	100	0	0	300	1500
	Gesamt	400	600	300	1100	5100

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; Kunz: Kunz, Tab. B36a(Ankünfte)/b(Abgänge); Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs.

## ABBILDUNG XXIV.5







# Verkehr von Wyk

ABBILDUNG XXV.3

## ANKÜNFTE Angaben über Dampfschiffe enthalten in den Angaben über Motorschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
St. Segler										
Mitth. Dampfer										
Gesamt	3655									
StDtR Segler			1997	9956	8560	9099	7597	20422	7234	8559
Dampfer			0	3526	17571	56540	95484	79035	91663	86660
Gesamt			1997	13482	26131	65639	103081	99457	98897	95219

Quelle Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	7819	7496	7501	9092	6857	10910
Dampfer	75008	44815	40434	145080	95069	127938
Gesamt	82827	52311	47935	154172	101926	138848

ABBILDUNG XXV.4

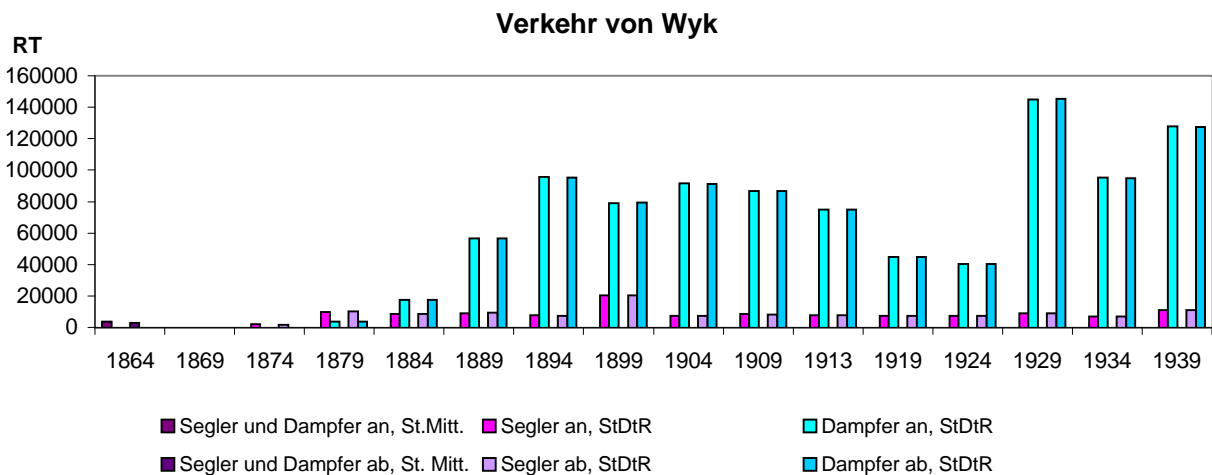
## ABGÄNGE

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
St. Segler										
Mitth. Dampfer										
Gesamt	2887									
StDtR Segler			1589	10151	8674	9195	7496	20307	7333	8328
Dampfer			0	3526	17571	56588	95461	79228	91719	86697
Gesamt			1589	13677	26245	65783	102957	99535	99052	95025

Quelle Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	7893	7214	7508	8829	6823	10855
Dampfer	75008	44835	40434	145205	95012	127490
Gesamt	82901	52049	47942	154034	101835	138345

St. Mitth.: Statistische Mittheilungen aus d. s.-h. Zolldirection; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXV.5





## Verkehr von Lübeck

### ABBILDUNG XXVI.3

#### ANKÜNFTFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
Kunz	Segler	95700t	129500								
	Dampfer	129000t	108300								
	Gesamt	224700t	237800								
		<u>1865</u>									
HK zu Lüb.	Segler	251207cbm									
	Dampfer	341456cbm									
	Gesamt										
Kunz, StDtR	Segler			118800	130900	88300	114200	64200	100700	83800	87400
	Dampfer			188600	213000	343100	418200	465600	440800	491300	705400
	Gesamt			307400	343900	431400	532500	529800	541400	575100	792800
Quelle	Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939				
Kunz, StDtR	Segler	89200	87100	73700	49800	9200	163400				
	Dampfer	920400	259700	490500	876200	780500	979700				
	Gesamt	1009700	346800	564200	926000	789700	1143200				

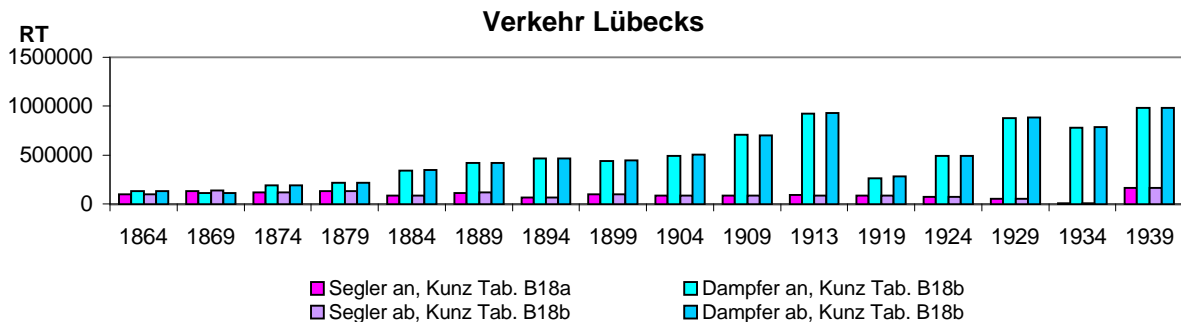
### ABBILDUNG XXVI.4

#### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
Kunz	Segler	99200t	135000								
	Dampfer	131900t	110300								
	Gesamt	231100t	245300								
		<u>1865</u>									
HK zu Lüb.	Segler	248846cbm									
	Dampfer	341027cbm									
	Gesamt										
Kunz, StDtR	Segler			120400	129500	87800	118700	65200	99800	86000	85000
	Dampfer			187400	212900	347900	416500	467100	443500	502000	702800
	Gesamt			307800	342400	435700	535200	532200	543300	58800	787900
Quelle	Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939				
Kunz, StDtR	Segler	87000	88300	71400	52000	9800	164900				
	Dampfer	927100	280200	489700	885700	787200	980200				
	Gesamt	1014100	368500	561000	937700	797000	1145100				

HK zu Lüb.: Bericht d. Handelskammer zu Lübeck f. 1890; Kunz: Kunz, Tab. B18a(Ankünfte)/b(Abgänge); Kunz, StDtR: Kunz, identisch Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XXVI.5



## Bestand von Hamburg

ABBILDUNG XXVII.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Kunz Segler	212900	208800	122300	150800	132900	15600	188900	198600
Dampfer	17900	38200	88100	88900	186500	293500	466900	624200
Motor								
Gesamt	230800	247000	210400	239700	319400	449500	655800	841600
HH Segler	73228							
See. u Dampfer	6152							
Rhed. Motor								
1864 Gesamt	79380							

Quelle Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz Segler	236900	235600	229200		77200	47600	31200	
Dampfer	980800	1304200	1639300		812400	925600	791000	
Motor					63100	245300	266100	
Gesamt	1252800	1582400	1903800		1019700	1252900	1115600	

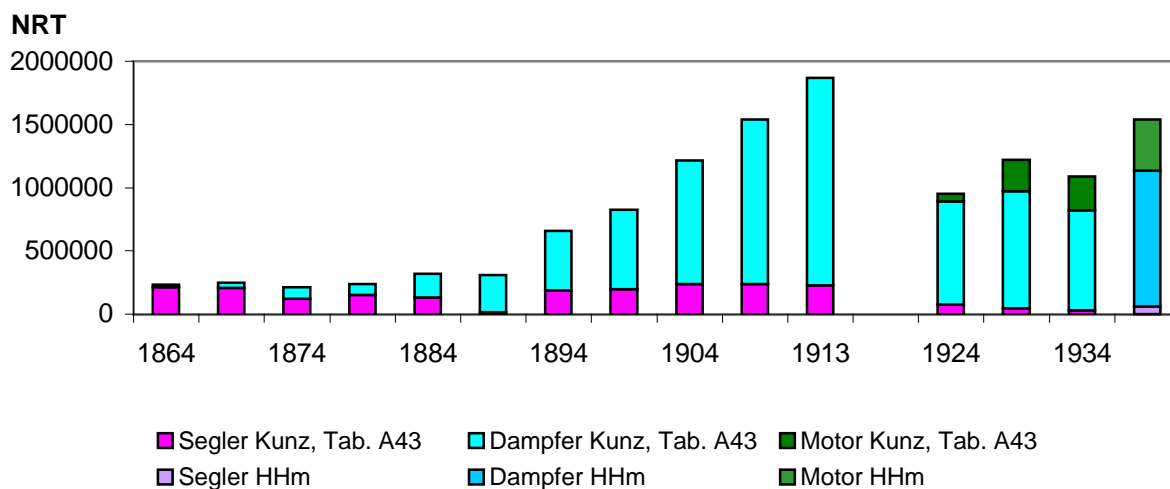
1938

HHm Segler	59915
Dampfer	1075982
Motor	405007
Gesamt	1540904

HH See. u. Rhed. 1864: Hamburgs Seeschifffahrt und Rhederei 1864; Kunz: Kunz, Tab. A43; HHm: Handbuch für die deutsche Handelsmarine

ABBILDUNG XXVII.2

## Bestand von Hamburg



# Verkehr von Hamburg

## ABBILDUNG XXVII.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
Kunz Segler	639900t	625900t	421100	494100	645800	547200	602500	830300	893500
StDtR Dampfer	715000t	1446200t	1647200	1962100	3025200	4192800	5523900	6835500	8634700
Gesamt	1354900t	20721t	2068400	2456200	3670900	4740000	6126300	7665800	9528100

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz Segler	999400	1111700	220400	589000	698000	706200	560600
StDtR Dampfer	11066200	13183800	1447000	15142700	21483700	17971200	14152800
Gesamt	12065600	14295600	1667400	15731700	22181700	18677500	14173400

## ABBILDUNG XXVII.4

### ABGÄNGE

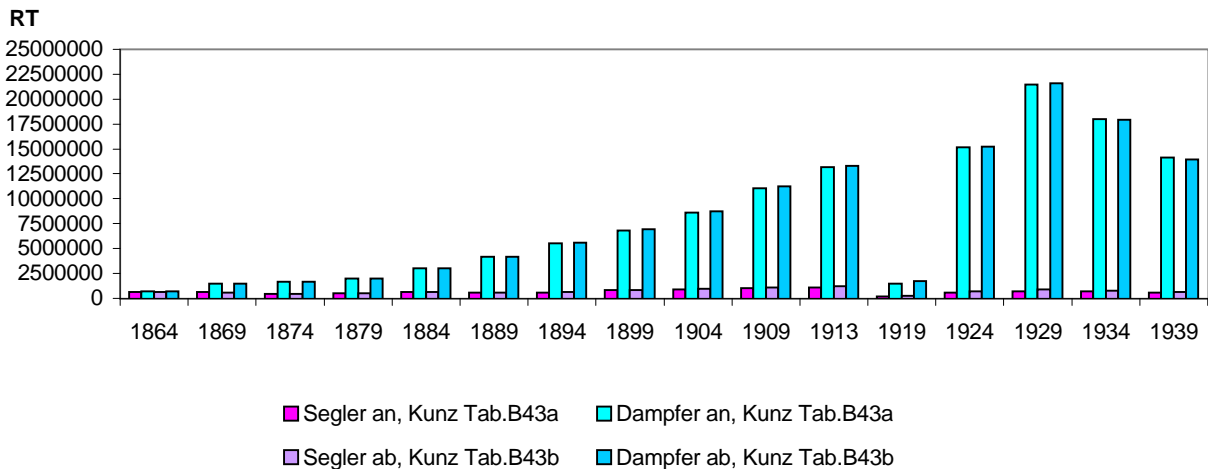
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
Kunz Segler	628500t	610000t	444800	509100	641800	605100	646800	866300	942200
StDtR Dampfer	718200t	1454100t	1645900	1961800	3047300	4201800	5564900	6916100	8759000
Gesamt	1346600t	2064100t	2090700	2470800	3689100	4806900	6211700	7782400	9701200

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz Segler	1071800	1202300	274800	716300	876700	753200	628600
StDtR Dampfer	11265200	13332400	1733300	15255000	21621400	17939700	13975500
Gesamt	12337000	14534700	2008100	15971400	22498100	18692900	14604100

Kunz, StDtR: Kunz, Tab. B43a(Ankünfte)/b(Abgänge), identisch Statistik des Deutschen Reichs.

## ABBILDUNG XXVII.5

### Verkehr von Hamburg



# Bestand von Bremen

ABBILDUNG XXVIII.1

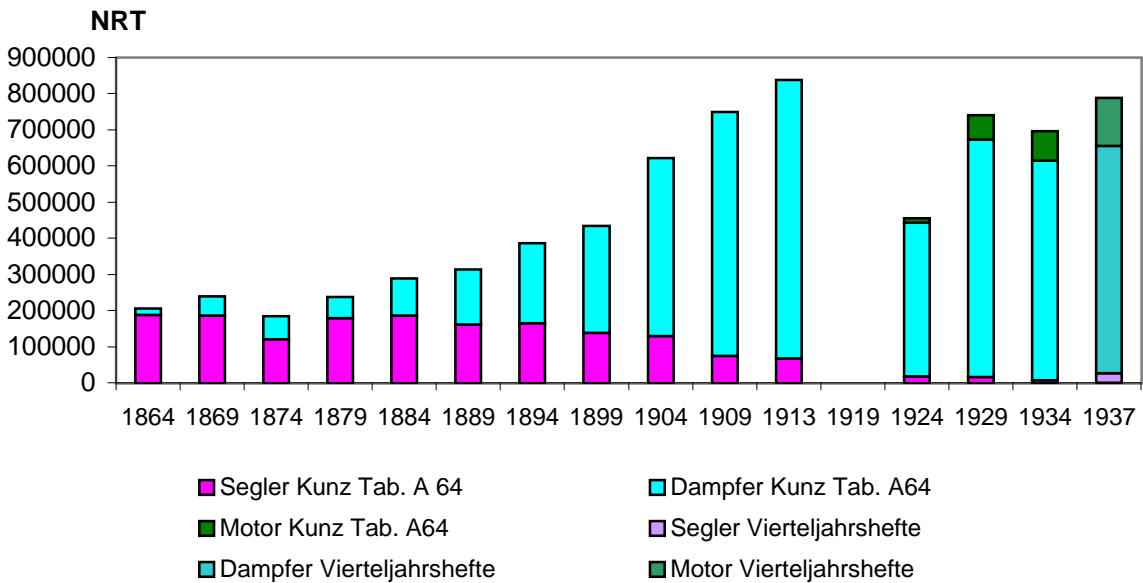
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
Kunz	Segler	187100	185700	120000	178400	186900	161700	164400	138300	130100
	Dampfer	19100	52700	65100	59400	101900	152100	221600	295200	491400
	Motor									
	Gesamt	206200	238400	185100	237900	288800	313800	386000	459400	660300

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz	Segler	74000	67500		18400	15200	6700	
	Dampfer	675100	771300		424300	658800	607400	
	Motor				12100	66500	81300	
	Gesamt	798400	890800		498700	805700	711100	
								1937
Viertelj. hefte	Segler							26115
	Dampfer							629186
	Motor							132203
	Gesamt							787504

Kunz: Kunz, Tab. A 64; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXVIII.2

## Bestand von Bremen



# Verkehr von Bremen

## ABBILDUNG XXVIII.3

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Kunz,	Segler	349200t	478400t	47600	47900	70000	86000	166300	186900
StDtR	Dampfer	198600t	391800t	0	3600	30200	52400	475100	642600
	Gesamt	547800t	870200t	47600	51500	100200	138400	641400	829500

Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	213800	307900	393400	133200	188200	337900	360500	448700
StDtR	Dampfer	994900	1349300	1755600	277300	3120900	5722400	5122600	5374900
	Gesamt	1208800	1657200	2149000	410500	3309100	6060300	5483100	5823600

## ABBILDUNG XXVIII.4

### ABGÄNGE

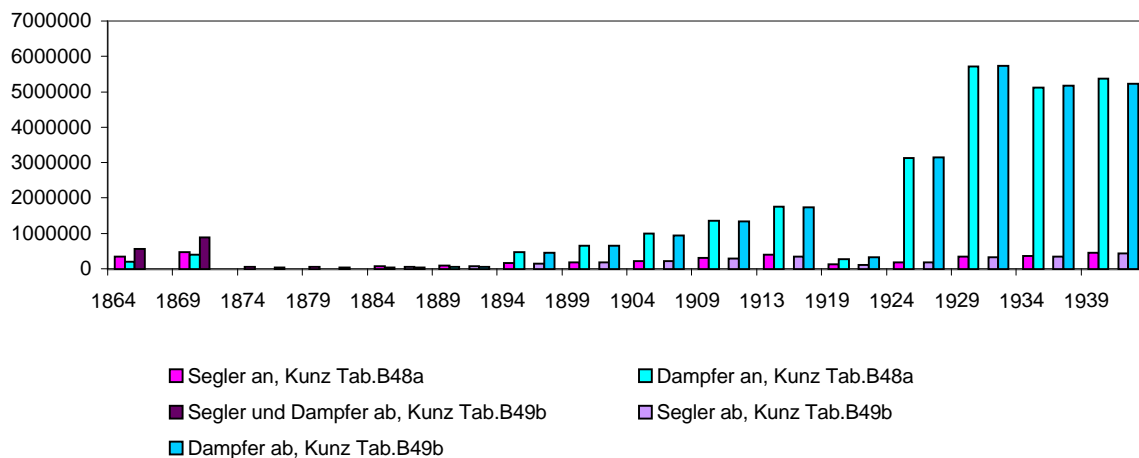
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Kunz,	Segler			39700	38000	55000	67400	147300	182200
StDtR	Dampfer			0	4700	34000	52800	459200	651400
	Gesamt	552700t	891200t	39700	42700	88900	120200	606500	833600

Quelle	Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
Kunz,	Segler	214200	290600	337800	116900	189200	317300	337400	431800
StDtR	Dampfer	938100	1329700	1737600	320300	3145500	5737300	5178600	5221800
	Gesamt	1152300	1620400	2075400	437100	3334700	6054600	5516000	5653700

Kunz, StDtR: Kunz, Tab. B48a(Ankünfte)/B49b(Abgänge), identisch Statistik des Deutschen Reichs

## ABBILDUNG XXVIII.5

### Verkehr von Bremen



## Bestand im gesamten Schleswig-Holstein

ABBILDUNG XXIX.1

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Mom- Segler								
sen Dampfer								
Motor								
Gesamt	102498							
StDtR Segler			81080	81776	58377	30706	23397	19649
Beitr. Dampfer			9869	17890	59082	74641	77546	98746
hist.St. Motor								
S.-H. Gesamt			90949	99666	117459	105347	100943	118395

Quelle Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	18435	19517	23100		23752			
Beitr. Dampfer	111581	116286	107113		83152			
hist.St. Motor					719			
S.-H. Gesamt	130016	135803	130213		107623			

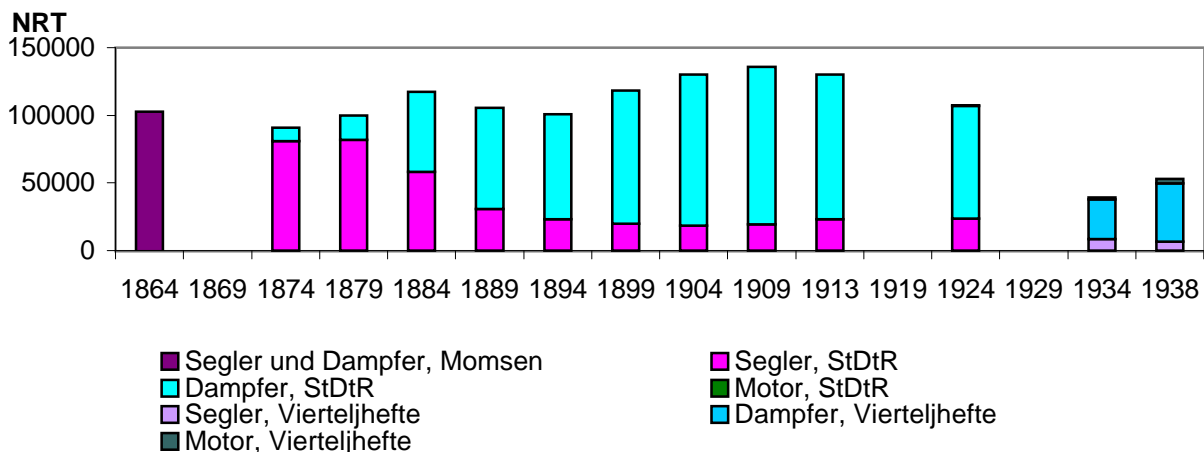
  

Quelle Schiffstyp	1938
Viertel Segler	8594
hefte Dampfer	29057
Motor	1674
Gesamt	39325

*Momsen*: Momsen, Entwicklung d. Handelsflotte Schleswig-Holsteins; *StDtR, Beitr.hist.St.S.H.*: Statistik des Deutschen Reichs, identisch Beiträge z. hist. Statistik Schleswig-Holsteins; *Viertelj.hefte*: Vierteljahrshefte z. Statistik des Deutschen Reichs.

ABBILDUNG XXIX.2

## Bestand im gesamten Schleswig-Holstein





## Verkehr im gesamten Schleswig-Holstein

### ABBILDUNG XXIX.3

#### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR Segler			470533	432300	420640	483998	483414	609267	582876
Dampfer			271767	486277	943107	1151651	1599872	1539058	1877682
Gesamt			742300	918577	1363747	1635649	2083286	2148325	2460558

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	586832	731771	186125	345229	324261	429692	941613
Dampfer	2524009	2586943	498248	1595009	2073176	2681602	3355790
Gesamt	3110841	3318714	684373	1940238	2397437	3111294	4297403

### ABBILDUNG XXIX.4

#### ABGÄNGE

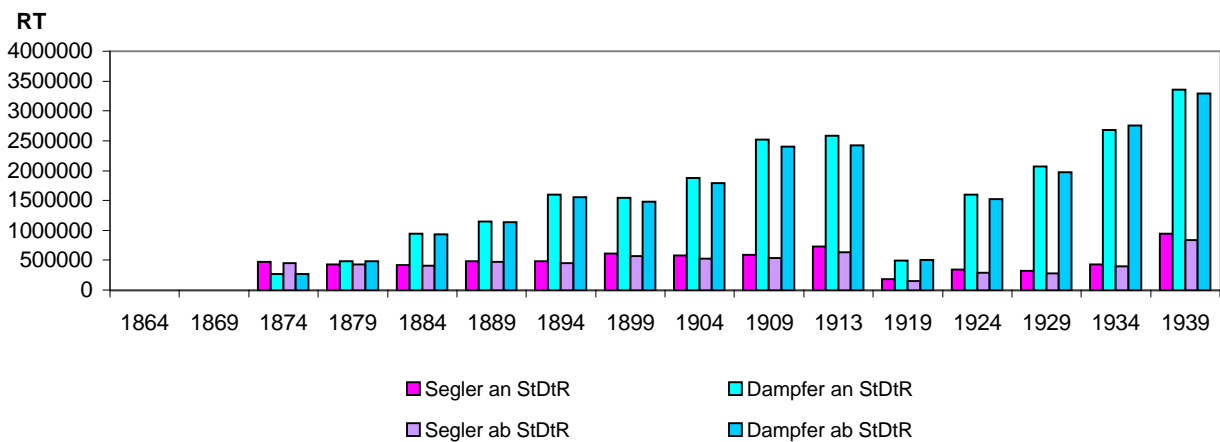
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR Segler			455741	427303	409434	470201	446880	569395	525546
Dampfer			264639	486315	934494	1138180	1555467	1478066	1795927
Gesamt			720380	913618	1343928	1608381	2002347	2047461	2321473

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	532631	627838	148765	292852	283854	401320	839991
Dampfer	2397880	2421502	502824	1517887	1971010	2752896	3292157
Gesamt	2930511	3049340	651589	1810739	2254864	3154216	4132148

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XXIX.5

#### Verkehr im gesamten Schleswig-Holstein



## Bestand im schleswig-holsteinischen Nordsee-Gebiet

ABBILDUNG XXIX.6

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Mom- Segler								
sen Dampfer								
Motor								
Gesamt	56495							
StDtR Segler			44402	44078	33215	20398	17793	15337
Dampfer			2087	1521	3321	6266	6242	8398
Motor								
Gesamt			46489	45599	39536	26664	24035	23735

Quelle Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	13223	13073	13838		10077			
Dampfer	12223	8466	5284		15523			
Motor					117			
Gesamt	25446	21539	19122		25717			

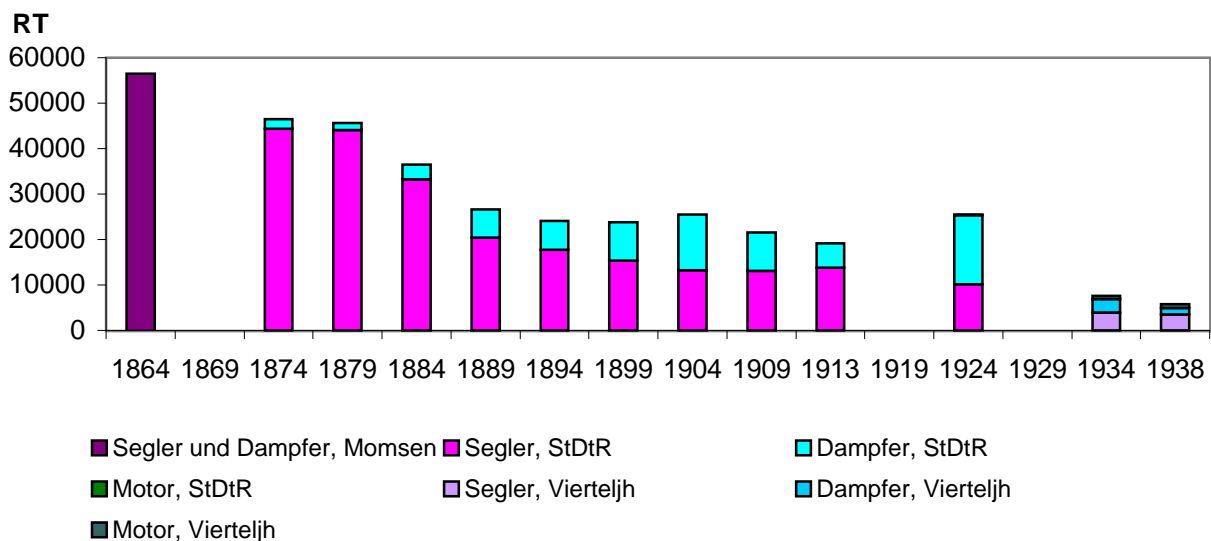
  

Quelle Schiffstyp	1938	1939
Viertel Segler	3997	3464
hefte Dampfer	2846	1483
Motor	724	851
Gesamt	7567	5798

Momsen: Entwicklung d. Handelsflotte Schleswig-Holsteins; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte z. Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXIX.7

## Bestand im schleswig-holsteinischen Nordseegebiet



## Verkehr im schleswig-holsteinischen Nordseegebiet

ABBILDUNG XXIX.8

**ANKÜNFTE** Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR Segler			125747	143579	142288	139653	163561	261754	250382
Dampfer			99240	144586	318176	409268	687177	675933	910154
Gesamt			224987	288165	460464	548921	850738	937687	1160536

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	271397	390817	104988	172234	132202	253581	435431
Dampfer	1520306	1577559	351669	976438	1030259	1507871	1175421
Gesamt	1791703	1968376	456657	1148672	1162461	1761452	1610852

ABBILDUNG XXIX.9

## ABGÄNGE

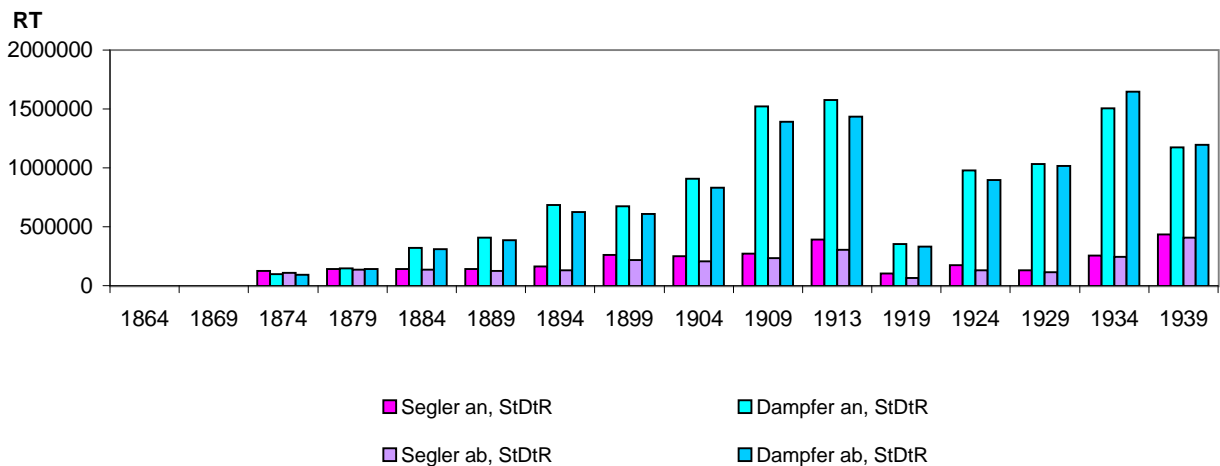
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR Segler			107085	137519	134031	123312	129679	218042	207099
Dampfer			94033	143870	310348	386437	625919	606880	833706
Gesamt			201118	281389	444379	509749	755598	824922	1040805

Quelle Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	231789	303557	64708	129337	115840	243155	408105
Dampfer	1388633	1434461	329817	897367	1015365	1645463	1195642
Gesamt	1620422	1738018	394525	1026704	1131205	1888618	1603747

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXIX.10

## Verkehr im schleswig-holsteinischen Nordsee-Gebiet



## Bestand im schleswig-holsteinischen Ostseegebiet

ABBILDUNG XXIX.11

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899
Momsen Segler								
Momsen Dampfer								
Momsen Motor								
Momsen Gesamt	46003							
StDtR Segler			36678	37698	25162	10308	5604	4312
StDtR Dampfer			7782	16369	55761	68375	71304	90348
StDtR Motor								
StDtR Gesamt			44460	54067	80923	78683	76908	94660

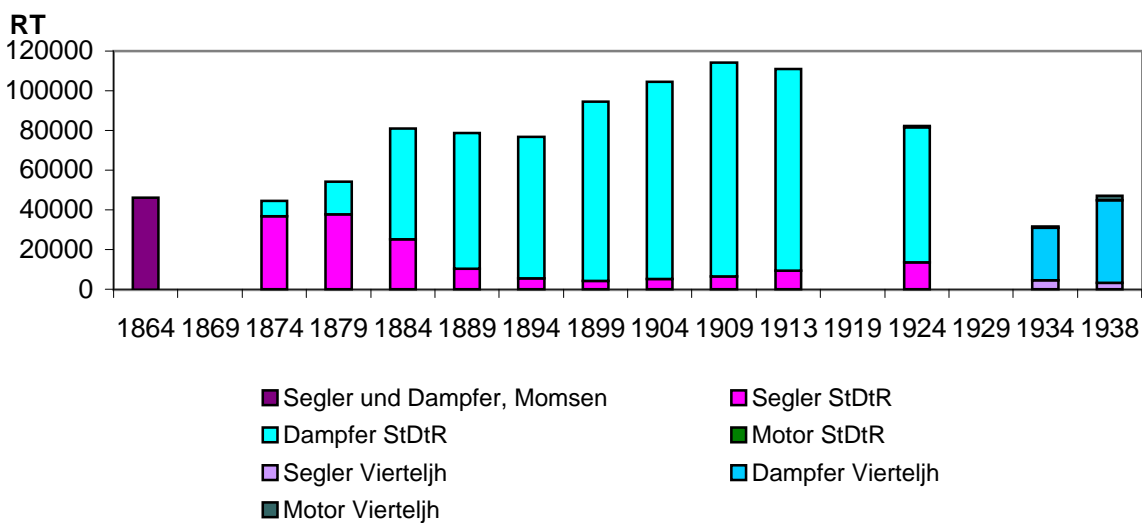
  

Quelle Schiffstyp	1904	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1938
StDtR Segler	5212	6444	9262		13675			
StDtR Dampfer	99358	107820	101829		67899			
StDtR Motor					602			
StDtR Gesamt	104570	114264	111091		82176			
Viertelhefte Segler							4597	3357
Viertelhefte Dampfer							26211	41593
Viertelhefte Motor							950	2272
Viertelhefte Gesamt							31758	47222

Momsen: Momsen, Entwicklung d. Handelsflotte Schleswig-Holsteins; StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte z. Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXIX.12

## Bestand im schleswig-holsteinischen Ostseegebiet



## Verkehr im schleswig-holsteinischen Ostseegebiet

ABBILDUNG XXIX.13

### ANKÜNFTE Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
StDtR Segler			344786	288721	278352	344345	319853	347513	332494	315435
Dampfer			172527	341691	624931	742383	912695	863125	967528	1003703
Gesamt			517313	630412	903283	1086728	1232548	1210638	1300022	1319138

Quelle Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	340954	81137	172995	192059	176111	506182
Dampfer	1009384	146579	618571	1042917	1173731	2180369
Gesamt	1350338	227716	791566	1234976	1349842	2686551

ABBILDUNG XXIX.14

### ABGÄNGE

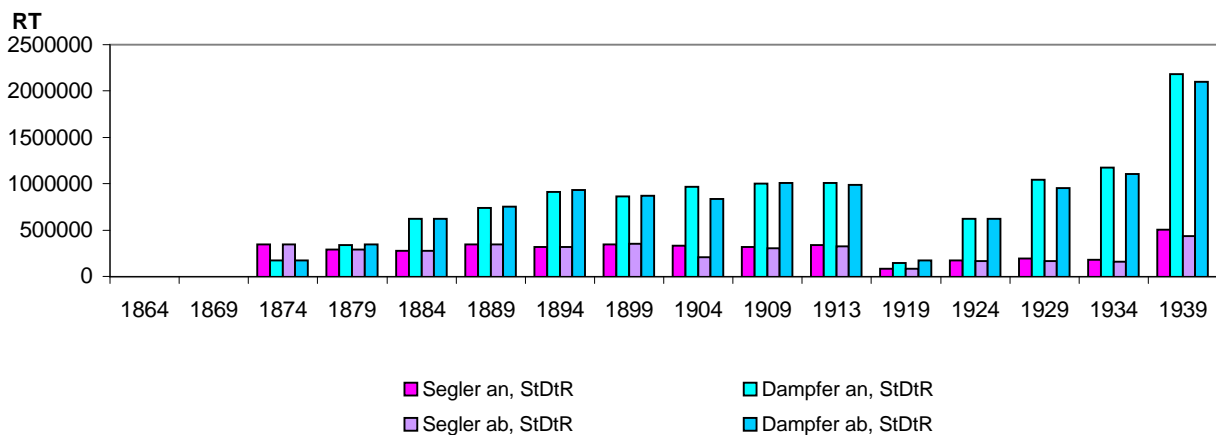
Quelle Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
StDtR Segler			348656	289784	275403	346889	317201	351353	207099	300842
Dampfer			170606	342445	624146	751743	929548	871186	833706	1009247
Gesamt			519262	632229	899549	1098632	1246749	1222539	1040805	1310089

Quelle Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR Segler	324281	84057	163515	168014	158165	431886
Dampfer	987041	173007	620520	955645	1107433	2096515
Gesamt	1311322	257064	784035	1123659	1265598	2528401

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXIX.15

## Verkehr im schleswig-holsteinischen Ostseegebiet



# Bestand im Deutschen Reich

ABBILDUNG XXX.1

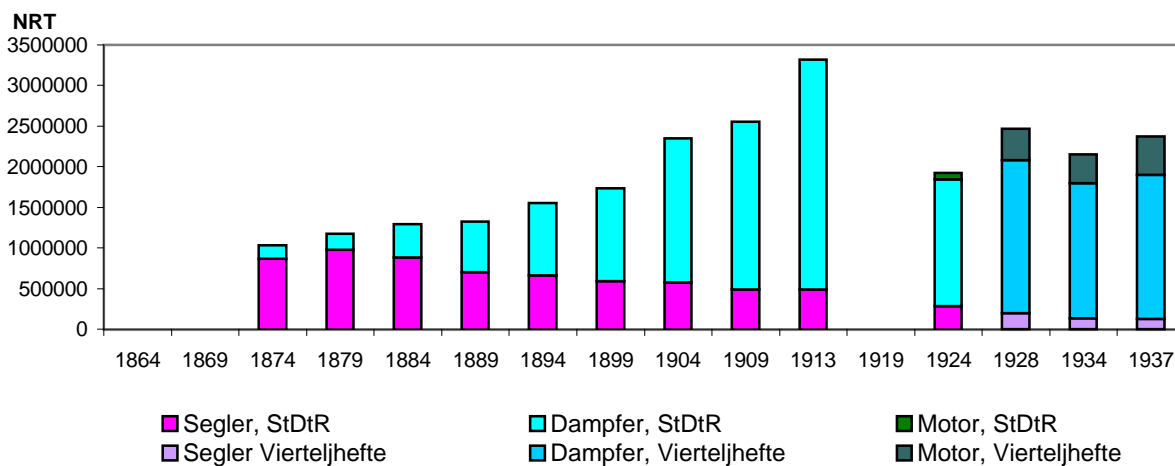
Quelle	Schiffstyp	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904	1909
StDtR	Segler	866092	974943	880345	702810	660856	587639	578503	492447
	Dampfer	167633	196343	413943	617911	893046	1150159	1774072	2063802
	Motor								
	Gesamt	1033725	1171286	1294288	1320721	1553902	1737798	2352575	2556249

Quelle	Schiffstyp	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	487759		286313			
	Dampfer	2832312		1555645			
	Motor			77716			
	Gesamt	3320071		1919674			
Viertelj. hefte	Segler				200474	135054	127323
	Dampfer				1884434	1661831	1768628
	Motor				379506	358282	474028
	Gesamt				2464414	2155167	2369979

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Viertelj.hefte: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.2

## Bestand im Deutschen Reich



# Verkehr im Deutschen Reich

ABBILDUNG XXX.3

## ANKÜNFT

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			3003408	1574844	2605930	2497618	2418939	2951193	2948717
	Dampfer			3217448	2730392	7831098	10465884	13632793	15444628	19867118
	Gesamt			6365715	4312265	10430847	12905445	16039113	18333687	22675374

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	3284701	3626473	1420685	2239301	2487038	3097987	3802903
	Dampfer	26069272	31844928	7590336	28167153	40903567	38404107	37952991
	Gesamt	28996260	35208064	8243676	30713826	43280957	41929643	42609353

ABBILDUNG XXX.4

## ABGÄNGE

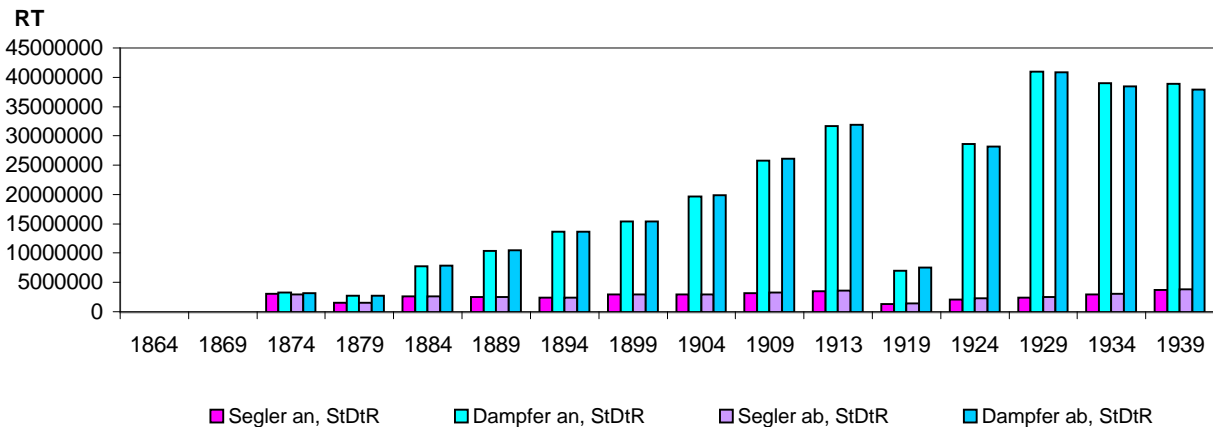
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			3003408	1574844	2605930	2497618	2418939	2951193	2948717
	Dampfer			3217448	2730392	7831098	10465884	13632793	15444628	19867118
	Gesamt			6220856	4305236	10437028	12963502	16051732	18395821	22815835

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	3284701	3626473	1420685	2239301	2487038	3097987	3802903
	Dampfer	26069272	31844928	7590336	28167153	40903567	38404107	37952991
	Gesamt	29353973	35471401	9011021	30406454	43390605	41502094	41755894

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.5

## Verkehr im Deutschen Reich



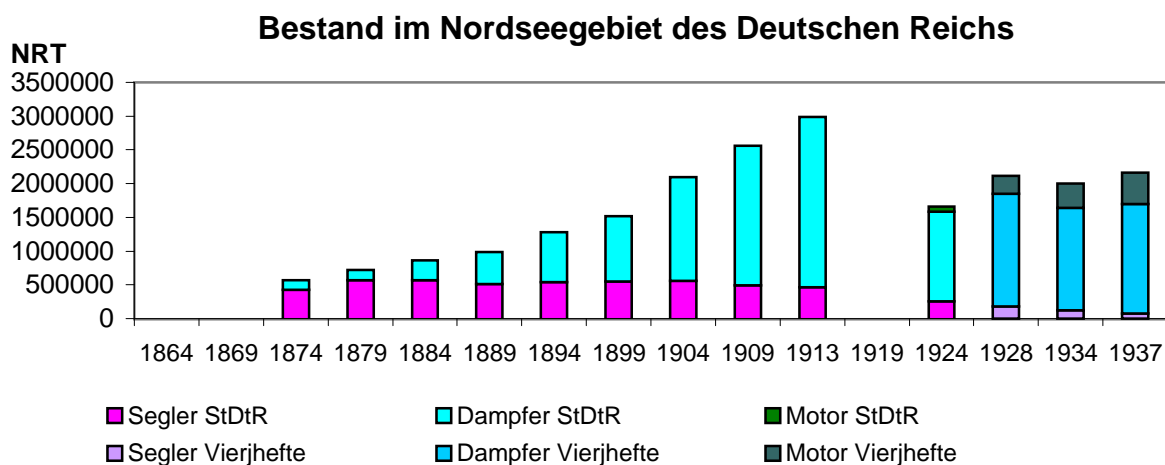
## Bestand im Nordseegebiet des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.6

Quelle	Schiffstyp	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler	429737	572815	564837	510996	541944	548918	559436
	Dampfer	139510	150915	296283	480003	734054	970130	1537563
	Motor							
	Gesamt	569247	723730	860120	990999	1275998	1519048	2096999
Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	492447	467607		258883			
	Dampfer	2063802	2520609		1324889			
	Motor				76408			
	Gesamt	2556249	2988216		1660180			
Vierteljahrshefte	Segler					184739	119950	78329
	Dampfer					1668030	1522751	1616078
	Motor					264349	354025	466548
	Gesamt					2117118	1996726	2160955

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Vierteljahrshefte: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.7





## Verkehr im Nordseegebiet des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XXX.8

#### ANKÜNFTE

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			1447939	1573473	1591882	1445860	1606006	2076888	2133620
	Dampfer			2015409	2738792	4493847	6346246	8627884	10279841	13506106
	Motor									
	Gesamt			3463348	4312265	6085729	7792106	10233890	12356729	15639726

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	2412188	2665936	4217487	1617760	1581220	2005563	2434549
	Dampfer	17865199	21713614	3287593	22988299	33996912	31541894	28324860
	Motor							
	Gesamt	20277387	24379550	4217487	24606059	35578132	33559179	30783344

### ABBILDUNG XXX.9

#### ABGÄNGE

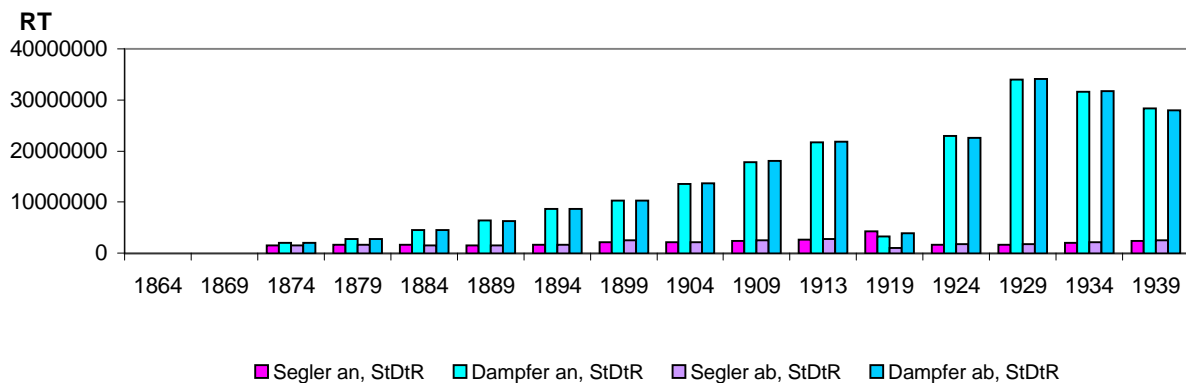
Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			1445278	1574844	1566757	1455939	1624653	2541691	2132214
	Dampfer			2021259	2730392	4476400	6282549	8613223	10293143	13624224
	Motor									
	Gesamt			3466537	4305236	6043157	7738488	10237876	12834834	15756438

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	2502917	2789133	1032872	1790452	1748390	2096648	2518162
	Dampfer	18092331	21763593	3836336	22518380	34110409	31664539	27905386
	Motor							
	Gesamt	20595248	24552726	4869208	24308832	35858799	33768430	30446195

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

### ABBILDUNG XXX.10

#### Verkehr im Nordseegebiet des Deutschen Reichs



## Bestand im Ostseegebiet des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.11

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894
StDtR	Segler			436355	402128	315508	191814	118912
	Dampfer			28123	45428	118660	137908	158992
	Motor							
	Gesamt			464478	447556	434168	329722	277904

Quelle	Schiffstyp	1899	1904	1909	1913	1919	1924	1928
StDtR	Segler	38721	19067	17303	20152		27430	
	Dampfer	180029	236509	285755	311703		230756	
	Motor						1308	
	Gesamt	218750	255576	303058	331855		259494	

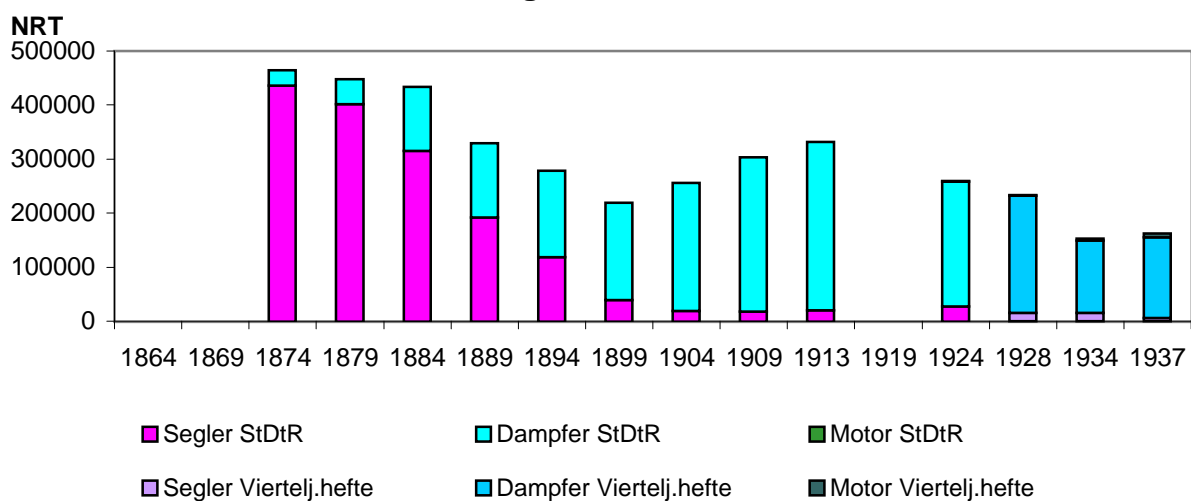
Vierteljahrshefte	Segler							15735
	Dampfer							216406
	Motor							1557
	Gesamt							233698

Quelle	Schiffstyp	1934	1937
Vierteljahrshefte	Segler	15104	6011
	Dampfer	134062	149782
	Motor	4257	6349
	Gesamt	153423	162143

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs; Vierteljahrshefte: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.12

## Bestand im Ostseegebiet des Deutschen Reichs



## Verkehr im Ostseegebiet des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.13

### ANKÜNFT

Angaben über Motorschiffe enthalten in den Angaben über Dampfschiffe

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			1609365	1234320	1051227	1044533	801744	859441	834592
	Dampfer			1293002	1965984	3293891	4068806	5039783	5151737	6252497
	Gesamt			2902367	3200304	4345118	5113339	5841527	6011178	7087089

Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	799835	854602	381697	464147	711866	891409	1332115
	Dampfer	7996695	10064853	3669318	5702210	9792095	9822093	13179884
	Gesamt	8796530	10919455	4051015	6166357	10504771	10762426	14544743

ABBILDUNG XXX.14

### ABGÄNGE

Quelle	Schiffstyp	1864	1869	1874	1879	1884	1889	1894	1899	1904
StDtR	Segler			1558130	1241234	1039173	1041679	795444	859927	818169
	Dampfer			1196189	1983588	3354698	4183335	5054499	5184287	6288658
	Gesamt			2754319	3224822	4393871	5225014	5849943	6044214	7106827

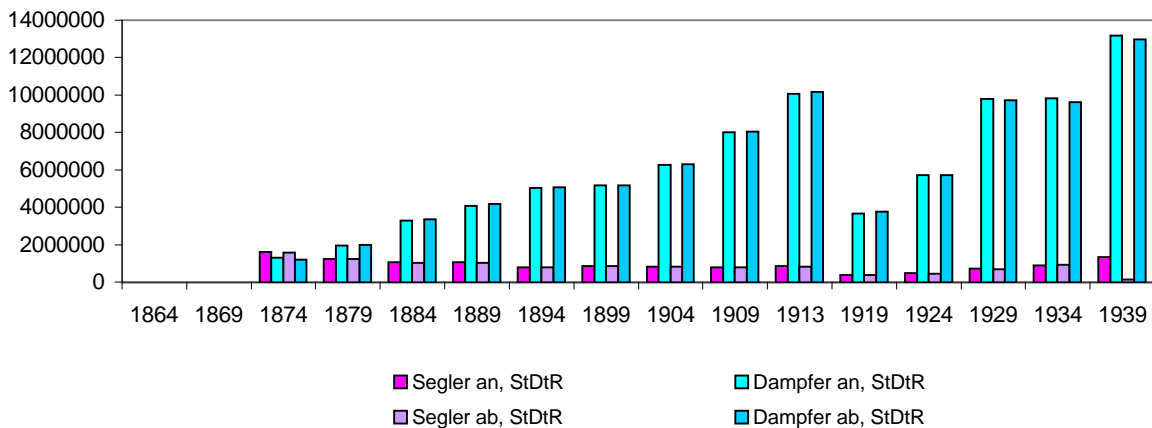
Quelle	Schiffstyp	1909	1913	1919	1924	1929	1934	1939
StDtR	Segler	782297	838237	390204	451274	680055	914045	123388
	Dampfer	8045779	10158693	3767983	5703275	9710762	9624562	12976732
	Gesamt	8828076	10996930	4158187	6154549	10390817	10564888	14243590

StDtR: Statistik des Deutschen Reichs

ABBILDUNG XXX.15

## Verkehr im Ostseegebiet des Deutschen Reichs

RT



# LITERATURVERZEICHNIS

## Quellen

### ungedruckte Quellen

#### *Landesarchiv Schleswig*

Abt. 309, Nr. 1075, Akten des Königlichen Ober-Präsidiums der Provinz Schleswig-Holstein betreffend die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Entwürfe der gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung).

Abt. 309, Nr. 1582, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Musterungsbehörden (Seemannsämler).

Abt. 309, Nr. 1584, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Rechtsverhältnisse der Seeleute. Miscellanea.

Abt. 309, Nr. 1585, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Rechtsverhältnisse der Seeleute.

Abt. 309, Nr. 1600, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Selbstmorde von Mannschaften des unteren Maschinenpersonals auf Dampfschiffen.

Abt. 309, Nr. 1752, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Apenrade.

Abt. 309, Nr. 1753 bis 1758, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen zu Hadersleben.

Abt. 309, Nr. 08788, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Häfen und sonstige bauliche Anlagen im Kreis Hadersleben.

Abt. 309, Nr. 12790, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend die Rechtsverhältnisse der Seeleute.

Abt. 309, Nr. 12791, Acta der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend Unterstützungskassen für Seeleute und deren Hinterbliebene.

Abt. 309, Nr. 16135, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen in Tönning.

Abt. 309, Nr. 37164, Akten der Königlichen Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen in Neustadt.

Abt. 309, Nr. 37170, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen in Glückstadt.

Abt. 309, Nr. 37244, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen in Tönning.

Abt. 309, Nr. 37246, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend Hafen und Hafenanlagen des Hafens Kiel.

Abt. 309, Nr. 37265, Akten der Regierung zu Schleswig betreffend den Hafen in Husum.

*Stadtarchiv Flensburg*

III B 31, Akten Schifffahrt und Hafen betreffend. 1864-1900.

IX F 59, Die städtische Schiffsbrücke. 1867-1900.

XII Fa Jost 46, Reedereiabfindung. 1917-1922.

XII Fa Ree 18, Mitteilungen des Kriegsausschusses deutscher Reeder in Hamburg. 1916-1919.

XII Fa Ree 27, Hilfsaktion für die Reedereien. 1931-1932.

XII Hs 1411, Marie Rehder: Die Reederei Flensburgs. Hs.masch.schr. rer. pol. Diss., Kiel. 1922.

*Stadtarchiv Kiel*

VIII a/ 8, Nr. 15772, Acta der Hafenverwaltung betreffend die Anschaffung eines großen freistehenden Drehkrans, sowie die Herstellung eines Krangleises. 1875-1889.

Kieler Zeitung vom 26. Mai 1903, Morgenausgabe, Buntes Feuilleton: „Eine Sonntagsvormittagsfahrt in See“.

*Stadtarchiv Lübeck*

L III 128, Der Staat Lübeck, Historisch-biographische Blätter, hg.v. Julius Eckstein, Red. Alexander Engel, VI. Lieferung, Lübeck 1910.

Andreas Kunz, Statistik der deutschen Seeschifffahrt 1835-1989, St. Katharinen: Scripta Mercaturiae (in Vorbereitung – die zitierten Quellen befanden sich teilweise noch nicht im Endzustand der Bearbeitung), (Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland Bd. 19).

**Seeschiffsregister**

-für die Bezirke Flensburg, Itzehoe, Kiel und Lübeck, aufbewahrt an den jeweiligen Amtsgerichten.

-für den Bezirk Altona, aufbewahrt im Staatsarchiv Hamburg.

**gedruckte Quellen**

Angaben über Häfen und Anlegestellen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, hg.v. Reichs-Marine-Amt, Erstes Heft, Berlin 1899; Zweites Heft, Berlin 1900.

Statistischer Auszug und verschiedene Nachweise in Bezug auf Hamburgs Handelszustände, hg.v.d. Handelskammer in Hamburg, Hamburg 1867-1899.

L. Boysen, Statistische Übersichten für die Provinz Schleswig-Holstein, Kiel 1894.

Denkschrift der Kieler Handelskammer zur Erinnerung ihres 25jährigen Bestehens nebst Übersichten über die Entwicklung von Handel und Industrie ihres Bezirks während des Zeitraums von 1871-1895, Kiel 1895.

Zur Geschichte des Schleswig-holsteinischen Kanals. Zur Erinnerung an den hundertjährigen Gedenktag der Eröffnung. Zusammengestellt im Auftrage der Behörden der Stadt Rendsburg, Rendsburg 1884.

Die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Sonderdruck der Zeitschrift für Bauwesen 1893.

Hamburgs Handel und Schifffahrt, 1912-1913 und 1925-1928, hg.v. Handelsstatistischen Amt, Hamburg 1913-1914 und 1926-1929.

Hamburg's See-Schifffahrt und Rhederei im Jahre 1864, zusammengestellt v. d. Handelsstatistischen Bureau, Hamburg 1865.

Handbuch für die deutsche Handelsmarine, 1877-1914 und 1926-1939, hg.v. Reichsverkehrsministerium, Berlin 1877-1914 und 1926-1939.

Statistisches Handbuch für den preußischen Staat, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, Bd. 1-4, Berlin 1888-1903.

Handel und Schifffahrt des Hafens Hamburg, 1929-1938, hg.v. Handelsstatistischen Amt, Hamburg 1930-1939.

Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, Bd. 1-3, Berlin 1863-1869.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, hg.v. Kaiserlichen Statistischen Amt, ab 1919: vom Statistischen Reichsamte, Jg. 1-58, Berlin 1881-1940.

Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preußen, hg.v. Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 15-27, Berlin 1917-1929.

Statistisches Jahrbuch für Preußen, hg.v. Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 28-30, Berlin 1930-1933.

Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat, hg.v. Königlichen Statistischen Bureau, ab 1913 vom Königlich Statistischen Landesamt, ab 1915 vom Preußischen Statistischen Landesamt, Jg. 1-14, Berlin 1903-1916.

Jahresberichte der Gewerbekammer für die Provinz Schleswig-Holstein, 1886-1890, Kiel 1887-1891.

Jahresberichte der Handelskammer zu Altona, 1903-1913 und 1919-1935, Altona 1904-1914 und 1920-1936.

Jahresberichte der Handelskammer zu Flensburg, 1872-1913 und 1929-1939, Flensburg 1873-1914 und 1930-1939.

Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel, 1871-1913 und 1919-1935, Kiel 1872-1914 und 1920-1936.

Jahresberichte der Handelskammer zu Lübeck, 1865-1913 und 1919-1938, Lübeck 1866-1914 und 1920-1939.

Jahresberichte der Kieler Seemannskasse, 1893-1908, Kiel 1894-1909.

Vorläufige Jahresberichte der Handelskammer zu Kiel, 1884-1906 und 1919, Kiel 1885-1907 und 1920.

Statistische Jahresübersichten der Stadt Altona, 1901-1905, 1907-1908, 1910-1916 und 1923/1924, zusammengestellt vom Statistischen Bureau, ab 1905 vom Statistischen Amt, Altona 1902-1906, 1908-1909, 1911-1917 und 1925.

Amtliche Liste der deutschen Seeschiffe (mit Unterscheidungssignalen als Anhang zum internationalen Signalbuch), 1903-1939, hg.v. Reichsverkehrsministerium, Berlin 1903-1939.

Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Kiel, No. 13: Kiels Schiffs- und Warenverkehr im Jahre 1908, bearb.v. E. Rosenberg, Kiel 1909.

Statistische Mittheilungen aus der schleswig-holsteinischen Zolldirection über das Jahr 1864, Heft Nr. 3, zusammengestellt von der Abtheilung für Statistik, Flensburg 1865.

Statistische Monatshefte der Stadt Kiel, 1902-1913, hg.v. Statistisches Amt, Kiel 1903-1914.

Der Nord-Ostsee-Kanal (Brunsbüttel-Kiel) und die wirtschaftliche Stellung Kiel's. Denkschrift der Kieler Handelskammer, Kiel 1885.

Der Seemann. Organ für die Interessen der seemännischen Arbeiter, Nr. 1 (1897)-16 (1898).

Deutsche Seemannsordnung. Gesetz vom 2. Juni 1902 nebst Nachträgen und Nebengesetzen, Hamburg 1942.

Der Seeschiffsverkehr schleswig-holsteinischer Häfen im Jahre 1935, hg.v.d. Wirtschaftsplanung Nordmark. Forschungsgruppe am Staatswissenschaftlichen Seminar an der Universität Kiel, Kiel 1937.

Preußische Statistik, hg.v. Königlich Preußischen Statistischen Landesamte, Jg. 1-48 und 48A-305, Berlin 1861-1879 und 1879-1934.

Statistik des Deutschen Reichs, Statistik der Seeschifffahrt, hg.v. Kaiserlichen Statistischen Amt, nach 1918 vom Statistischen Reichsamte, Bd. 18, Abth. 1 und 2, Berlin 1875; Bd. 44, Abth. 1 und 2, Berlin 1880; Bd. 17 N.F., Abth. 1 und 2, Berlin 1885; Bd. 49 N.F., Abth. 1 und 2, Berlin 1890; Bd. 81, Abth. 1 und 2, Berlin 1895; Bd. 130, Abth. 1 und 2, Berlin 1900; Bd. 167, T.1 und 2, Berlin 1905; Bd. 234, 1. und 2.T., Berlin 1910; Bd. 273, 1. und 2.T., Berlin 1914; Bd. 292, 1. und 3.T., Berlin 1920; Bd. 323, 1. und 3.T., Berlin 1925; Bd. 385, T.2, Berlin 1930; Bd. 476, T.2, Berlin 1935; Bd. 576, T.2, Berlin 1941.

Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels, 1845/ 1848-1911, hg.v. Handelsstatistischen Bureau, Hamburg 1850-1912.

Tabellarische Übersichten des Lübeckischen Handels, 1855-1900 und 1906-1909, hg.v. Bureau der Handelskammer, Lübeck 1865-1901 und 1907-1910; 1910 und 1912-1914, hg.v. Statistischen Amt der Freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1911 und 1913-1915; 1921-1925, hg.v. Statistischen Landesamt Lübeck, Lübeck 1922-1927; 1929-1939, hg.v. Statistischen Landesamt Lübeck mit Unterstützung der Handelskammer zu Lübeck, Lübeck 1930-1940.

Verzeichniss der schleswig-holsteinischen Rhederei ultimo 1864, Kiel 1865.

Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, hg.v. Statistischen Reichsamt, 39. Jg. 1930, Ergänzungsheft I, Berlin 1930; 44. Jg. 1935, Berlin 1935; 47. Jg. 1938, Ergänzungsheft III, Berlin 1939.

O.v. Wobeser, Statistik der Provinz Schleswig-Holstein im Rahmen des Deutschen Reichs und Preußens, Altona 1887.

### **zeitgenössische Literatur (Untersuchungszeitraum)**

Hans Arlett, Zur Entwicklung der Seeschifffahrt und des Seeschiffbaus nach dem Weltkriege (Diss.), Kiel 1926.

Wilhelm Böhmert, Die Lage der Seeleute im Wesergebiet, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.311-507.

Herrmann Heinrich Engelbart, Die nordtransatlantische Fahrt des Norddeutschen Lloyd, Bremen, in ihrer Entwicklung von 1871-1913 (Diss.), Kiel 1928.

Walter Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, hg.v. Gustav Schmoller und Max Sering, München/Leipzig 1914 (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen Heft 172).

Emil Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Leipzig 1902.

Ders., Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschifffahrt, Berlin 1909.

Ders., Schiffsbau und Seeschifffahrt in den letzten Jahren, Berlin 1892.

Heinrich Flügel, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914.

Geerkens (o. Vorname), Tönning, in: Die Heimat 5 (1914), S.121-127.

Christian Grotewold, Die deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht, Stuttgart 1914.

Carl Haerberlin, Der Rückgang der seemännischen Bevölkerung auf den nordfriesischen Inseln, Vortrag gehalten im Nautischen Verein für die schleswigsche Westküste, (o. O.) 1905.

Hansa 3 (1895), S.33 (Vermischtes).

Hansa 14 (1895), S.495/496 (Sitzverlegung der Schuldt-Reedereien nach Hamburg).



Hansa 29 (1933), S.992 (Richtlinien für die Reichsbeihilfen zugunsten der Seeschifffahrt).

Hansen (o. Vorname), Vom Haderslebener Hafen, in: Heimat-Blätter aus Nordschleswig 1 (1936), S.52-60.

Siegfried Heckscher, Die Lage der in der Seeschifffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.131-242.

Hugo Heeckt, Wandlungen in den Wettbewerbsverhältnissen in der Ostseeschifffahrt, (Diss.), Kiel 1939.

Georg Heeschen, Der Arbeitnehmerschutz der Seeleute, Bremen 1930.

Sven Helander, Schiffahrtskrise einst und jetzt, Teil I und II, in: Hansa 64 (1927), S.1967 u. S.2003-2004.

Ders., Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft, in: Weltwirtschaftliches Archiv der Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, hg.v. Bernhard Harms, 24 (1926), S.79-120.

Heinrich Herner, Hafenabgaben und Schiffsvermessung, Jena 1912 (Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, hg.v. Bernhard Harms, Bd. 11).

Kurt Himer, Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897-1907, Hamburg 1907.

J.C. Hooykaas, Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltseeschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Rostock 1930 (Hamburger wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Schriften Heft 14).

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine Bedeutung für die Handelsschifffahrt, hg.v. Verlag der Actien-Gesellschaft „Neue Börsenhalle“, Hamburg 1897.

Robert Kirchhoff, Die Entwicklung Altonas in den Jahren 1923 und 1924. Erläuterungen zu den Statistischen Jahresübersichten der Stadt Altona, in: Statistische Jahresübersichten der Stadt Altona für das Jahr 1923, hg.v. Statistisches Amt, Altona 1925.

Wilhelm Klegin, Die Verhütung von Dampfer-Kollisionen als Gegenstand einer Preisaufgabe von 100 000 Francs, Kiel/Leipzig 1905.

Martin Knop, Fortbildung des Seeverkehrsrechtes nach dem Weltkriege (Diss.), Berlin 1935.

Rudolf Krohne, Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt, in: Strukturwandlungen der Volkswirtschaft Bd. II, hg.v. Bernhard Harms, Berlin 1928, S.218-249.

Wilhelm Laeisz, Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe, Jena 1910 (Abhandlungen des Staatswissenschaftlichen Seminars zu Jena Bd. IX).

L. Leichtweiss, Lübecks einflußreiche Männer in der Wirtschaft in alter und in neuer Zeit, in: Die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck. Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer Bd. V, Gotha 1928, S.245-265.

Paul Lenz, Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Jena 1913.

Karl Lindemann, Die deutsche Seeschiffahrt im Wandel der Nachkriegsjahre bis 1936, in: Probleme des deutschen Wirtschaftslebens, hg.v. Deutschen Institut für Bankwissenschaft und Bankwesen, Berlin/ Leipzig 1937, S.405-420.

Walther Lüdicke, Die Entwicklung des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal und sein Einfluß auf die Schiffahrt der deutschen Ostseehäfen innerhalb der Jahre 1895-1905 (Diss.), Cöthen-Anhalt 1908.

Otto Mathies, Hamburgs Seeschiffahrt und Seehandel, in: Die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck. Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer Bd. V, Gotha 1928, S.5-128.

Carl Müller, Sechzig Jahre Germanischer Lloyd, in: Hansa 64 (1927), S.607-611.

Gustav Müller, Die Krankenversicherung der Seeleute, Teil I u. II, in: Hansa 47 (1927), S.1893-1896, u. 51 (1927), S.2041-2042.

Paul Müller, Ein Notschrei der seemännischen Arbeiter! Referat gehalten auf dem Berliner Schutzkongreß. Agitationsschrift des Seemanns-Verbandes in Deutschland, Hamburg 1906.

Erich Murken, Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit, Jena 1922.

Ulrich Myers, Im Maschinenraum eines Ozeandampfers. Skizzen aus dem Schiffsleben, in: Bibliothek der Unterhaltung und des Wissens 8 (1895), S.218-233.

Anton-Felix Napp-Zinn, Seeschiffahrt. Sonderabdruck aus Wörterbuch für Volkswirtschaft, hg.v. Ludwig Elster, Jena 1932, S.167-192.

Paul Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857-1907, Leipzig 1907.

Bernhard Nocht, Über Verbesserungen in den hygienischen Lebensverhältnissen der Mannschaften an Bord der Kauffahrteischiffe, Teil I-III, in: Hansa 5 (1895), S.51-54; 6 (1895), S.66-67; 7 (1895), S.77-80.

Ders., Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.243-279.

Alwin Ooppel, Die Baumwolle nach Geschichte, Anbau, Verarbeitung und Handel, sowie nach ihrer Stellung im Volksleben und in der Staatswirtschaft, Leipzig 1902.

Ders., Die deutschen Seestädte, Frankfurt/ Main 1912.

Kunibert Pauly, Der Überseeverkehr mit dem Fernen Osten (Diss.), Jülich 1938.

Karl Radunz, Einiges über die Anfänge der Dampfschiffahrt in der Ostsee, in: Die Heimat 17 (1907), S.282-288.

Ders., 100 Jahre Dampfschiffahrt 1807-1907, Rostock 1907.

J. J. Reincke, Gesundheitspflege auf Seeschiffen mit besonderer Berücksichtigung der Handelsflotte, Hamburg 1882.

Hans Rohde, Die Navigationsschule in Tönning. Ausbildung des seemännischen Nachwuchses im 18. und 19. Jahrhundert, in: Schleswig-holsteinische Monatshefte für Heimat und Volkskultur, 3 (1966), S.71-74.

Romberg (o. Vorname), Seewesen, in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs 3 (1874), hg.v. Franz v. Holtzendorff, S.303-340.

Alfred Rühl, Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel, Berlin 1920 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde, B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe Heft 3).

August Sartori, Kiel und der Nord-Ostsee-Kanal, Berlin 1891.

Ders., Der Nord-Ostsee-Kanal und die deutschen Seehäfen, Berlin 1894.

Robert Schachner, Die Störungen des deutschen Wirtschaftslebens während der Jahre 1900 ff, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. III, Leipzig 1903, S.57-96.

R. Schmidt, Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an der schleswig-holsteinischen Westküste, Berlin 1928.

Wilhelm Scholz, Probleme der Weltwirtschaft, hg.v. Bernhard Harms, Jena 1910 (Schriftenreihe des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel Nr. 1).

D. Schuhmacher, Zum Abwrackproblem der Handelsschiffahrt, in: Hansa 16 (1932), S.561-566.

Wilhelm Schulz, Der Wandel in der Handels- und Transportfunktion des Seehafens Bremen unter vergleichsweiser Berücksichtigung des Hamburger Hafens (Diss.), Berlin 1939.

Franz Schulze, Die ersten Dampfer in der Ostsee, in: Marine-Rundschau 6 (1904), S.697-710.

Karl Thieß, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart, Leipzig 1907 (Aus Naturwissenschaft und Geisteswelt Bd. 169).

Ders., Seeschiffahrt und bäuerliche Bevölkerung, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.281-309.

Georg Thomsen, Aus der Geschichte der Stadt Arnis, in: Jahrbuch des Heimatbundes Angeln 1935, S.5-32.

Ferdinand Tönnies, Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel und Lübeck, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, S.509-614.

Walther Vogel, Grundlagen der Schifffahrtsstatistik. Ein kritischer Beitrag zur Wertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reichs, Berlin 1911 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin Heft 16).

Rudolf Wagner, Handbuch des Seerechts Bd. I, Leipzig 1884.

Felix Walpurger, Statistik des Seeverkehrs, in: Die Statistik in Deutschland nach ihrem heutigen Stand. Ehrengabe für Friedrich Zahn, hg.v. Friedrich Burgdörfer, Bd. II, Berlin 1940, S.1133-1136.

Kurt Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen London – Liverpool - Hamburg-Bremen – Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung, Berlin 1903 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin).

Willi Ziegenbein, Kiels Stellung als Ostseehafen und der Kaiser-Wilhelm-Kanal, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 4 (1938), S.1-24.

### **Sekundärliteratur (nach dem Zweiten Weltkrieg)**

The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900, hg.v. Robert Gardiner u. Basil Greenhill, London 1993.

Götz Albert, Vom Blauen Band zur Grundberührung: Die deutsche Schiffbauindustrie von 1850 bis 1990, in: Vierteljahrsschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte (VWSG) 83 (1996), Heft 2, S.155-179.

Alt-Glückstadt in Bildern (1), hg.v. Gerhard Köhn u. Walter Wilkes, Glückstadt 1979.

Alt-Glückstadt in Bildern (2), hg.v. Gerhard Köhn, Reimer Möller u. Walter Wilkes, Glückstadt 1984.

Gerd Andresen, Tönning, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v. der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Redaktion Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.291-306.

Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, hg.v. Walter Asmus, Andreas Kunz u. Ingwer E. Momsen, Neumünster 1995.

Richard Bobell, Stadtwerdung und Stadtentwicklung, in: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, hg.v.d. Stadt Elmshorn, Elmshorn 1987, S.109-132.

Bruno Bock, Grüne, blaue, schwarze, weiße Dampfer. Die Geschichte der Kieler Fördeschifffahrt, Herford 1978.

Franz Böttger, Vom Heiligenhafener Hafen, Teil I u. II, in: Jahrbuch für Heimatkunde 5 (1961), S.142-163, u. 6 (1962), S.60-83.

Uwe Bonsen, Geographie, in: Heimatbuch des Kreises Eckernförde, hg.v. Klaus Jöns, Eckernförde 1967, S.15-34.

Jörgen Bracker, Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte, Hamburg 1992.

Jürgen Brockstedt, Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität in deutschen Seefahrerregionen vom 17. – 19. Jahrhundert. Probleme einer partiellen und abgebrochenen Modernisierung, in: Jürgen Bergmann, Jürgen Brockstedt u.a, Arbeit, Mobilität, Partizipation, Protest. Gesellschaftlicher Wandel in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1986, S.99-158.

ders., Seefahrende an deutschen Küsten im Zeitalter der Industrialisierung (1815-1914), in: Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel, hg.v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993, (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 22), S.15-38.

Fritz Brustat-Naval, Zwischen Ostsee und Ostasien. Aus der Kieler Schiffahrtsgeschichte, Herford 1973.

Johannes Christiansen, Aus dem Leben von Kapitän Heinrich Peter Christiansen (1839-1908). Nach den Erinnerungen seines Sohnes Johannes Christiansen, in: Das Flensburger Schiffergelay in Vergangenheit und Gegenwart. Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 3 (1979), S.85-89.

Uwe Christiansen, Seeverkehrsstatistik. Methoden und Probleme, Hamburg 1954 (Schriften des verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg Heft 1).

Kurt Clausen, Die Familie Sieh. Eine Friedrichstädter Schiffer- und Reederfamilie, in: Unterhaltung für Friedrichstadt und die angränzende Gegend. Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte 14 (1979), S.15-32.

Peter Danker-Carstensen, „Industriöser Flecken“ oder freundlicher Ort: Die Wirtschaftsstruktur Elmshorns 1835-1864, in: Beiträge zur Geschichte Elmshorns, hg.v.d. Stadt Elmshorn, Elmshorn 1987, S.77-94.

Gert Uwe Detlefsen, Der Eiderkanal und die Flensburger Dampfer „Kanal“, in: Mitteilungen des Canal-Vereins 4 (1983), S.121-126.

Ders., Vom Ewer zum Containerschiff, Herford 1983.

Ders., Flensburger Fördeschiffe, Herford 1977.

Ders., Häfen. Werften. Schiffe. Chronik der Schiffahrt an der Westküste Schleswig-Holsteins, St. Peter-Ording 1987.

Ders., 125 Jahre Sartori und Berger. Ein Beitrag zur Kieler Schiffahrtsgeschichte, in: Schleswig-Holstein 8 (1983), S.5-10.

Ders., 1885-1985. 100 Jahre Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH. Chronik einer Inselreederei, Wyk 1985.

Ders., Die Flensburger Schifffahrt, in: Schleswig-Holstein 7 (1984), S.6-9.

Ders., Flensburger Schifffahrt. Vom Raddampfer zum Kühlschiff, Hamburg 1983.

Ders./ Dietrich Hass, Die China-Fahrt. Dampfer „Activa“ und Kapitän H. P. Christiansen, Hamburg 1983.

Hans Dieckmann, Die Handelshäfen der schleswig-holsteinischen Westküste im Wandel der Zeit, in: Heimat 1 (1958), S.4-8.

Urs J. Diederichs, Kiel – die Stadt der Werften, in: Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter, hg.v. Urs J. Diederichs, Hamburg 1986, S.75-83.

Heinrich Flügel, Rendsburg. Hafenstadt am Nord-Ostsee-Kanal, in: Jahrbuch Rendsburg 21 (1971), S.9-19.

Rainer Fremdling/ Andreas Kunz, Historische Verkehrsstatistik von Deutschland, in: Historische Statistik in der Bundesrepublik Deutschland, hg.v. Nils Diederich, Egon Hölder, Andreas Kunz u.a., Wiesbaden 1990 (Schriftenreihe Forum der Bundesstatistik Bd.15, hg.v. Statistischen Bundesamt), S.90-106.

H. Fries, „Helios“, in: Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart. Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 3 (1979), S.89-101.

August Geerkens, Die Slomans und Tönning, in: Die Heimat 7 (1962), S.189-191.

Rolf Geffken, Jammer und Wind. Eine alternative Geschichte der deutschen Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Hamburg 1988.

Ders., Seeleutestreik und Hafendarbeiterboykott. Rechtsprobleme des Arbeitskampfes an Land und auf See, in: Schriftenreihe für Sozialpolitik und Arbeiterbewegung 18 (1979).

Heide Gerstenberger/ Ulrich Welke, „Der gemeine Seemann ist ein vernünftiger, brauchbarer Mensch“. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeit an Bord, Teil I u. II, in: Waterkant 1 (1992), S.21-39, u. 2 (1992), S.25-30.

Dies., Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung, Münster 1996.

Jutta Glüsing, Eine Kapitänsfrau aus Angeln auf Chinafahrt, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln 1989, S.173-190.

Adolf v. Hänisch, Jebsen & Co. Hongkong, Apenrade 1970.

Jens Handler, Von Schiffen und vom Schiffsbau in Rendsburg Teil II, in: Jahrbuch Rendsburg 41 (1991), S.41-85.

Hans Hansen, 1885-1960. 75 Jahre Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH, hg.v.d. Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH Wyk auf Föhr, Wyk 1960.

Hugo Heeckt, Die verkehrspolitische Lage der schleswig-holsteinischen Häfen zu den nordwesteuropäischen Welthäfen, Kiel 1947.

Ders., Die deutsche Seeschifffahrt und der deutsche Außenhandel, Berlin/ Detmold 1947 (Der Verkehr. Eine Schriftenreihe Bd. 3).

Paul Heinsius, Der Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau an den deutschen Nord- und Ostseeküsten im 19. Jahrhundert, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S.105-122.

Dieter Hesse, Geschichte der Schiffsbetriebstechnik, Flensburg 1974 (Handbuchreihe Schiffsbetriebstechnik Bd. 10).

Ders., Schiffsdampfturbinen. Teil I: Bauteile, Flensburg 1975 (Handbuchreihe der Schiffsbetriebstechnik Bd. 14).

Ernst Hieke, Die Reederei M. Jebsen AG Apenrade, Hamburg 1953 (Veröffentlichungen der wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V. Bd. 8).

Werner Hirsch/ Jakob Kron, Elbschifffahrtsmuseum Lauenburg, Neumünster 1984 (Führer zu den schleswig-holsteinischen Museen Bd. 3).

Franziska Hoffmann/ Christian Tilitzki, Steuermann und Kapitän Wilhelm Christiansen 1863-1937, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln 48 (1984), S.171-175.

Friedrich Hoffmann, Von der alten schleswig-holsteinischen Schifffahrt, in: Die Heimat 8 (1954), S.291-293.

Walther G. Hoffmann, Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin/ Heidelberg/ New York 1965.

Gerd Hohorst/ Jürgen Kocka/ Gerhard A. Ritter, Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870-1914, München 1975.

A.O. Ingermann, Wie die Apenrader Makrelen nach China kamen, in: Heimat-Blätter aus Nord-Schleswig 3 (1945), S. 185-186.

Anton Iwersen, Ein Apenrader Schiffsjunge, in: Die Heimat 1 (1958), S.38-44.

Hundert Jahre Schiffsvermessungsamt, hg.v. Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 1988.

Wolfgang Jonas, Schiffbau in Nordfriesland. Holzschiffbau in Tönning, Stahlschiffbau in Husum Bd. 1, Husum 1990.

Joachim Kaiser, Segler im Gezeitenstrom. Die Biographie der hölzernen Ewer, Norderstedt 1974.

Ders., Segler in der Zeitenwende. Biographie der kleinen stählernen Fracht-Segelschiffe (1880-Gegenwart), Norderstedt 1977.

Ernst Günther Kannenberg, Die historische Entwicklung des Fährverkehrs und der Häfen im Raume Fehmarn-Wagrien sowie die Fahrwasserverhältnisse im Fehmarnsund, Teilbericht 4, Abschnitt 1: Der Fährverkehr im Raume um die Insel Fehmarn in seiner historischen Entwicklung und die Projekte zu dessen Ausbau in den letzten hundert Jahren, Kiel 1958.

Herbert Karting, Geschichte der Lühring-Werft in Hammelwarden und die dort gebauten Segler, Bd. II: Vom Segel zum Motor (1910-1934), Bremen 1993.

Ders., Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg, Itzehoe 1977.

Christine Keitsch, Landgang. Der Flensburger Hafen um 1900, hg.v. Flensburger Schiffahrtsmuseum, Flensburg 2000.

Uwe Kiupel, Ankerwisch und Elektrokarren. Die Elektrifizierung der Schifffahrt und des Hafenumschlags, in: Bremen wird hell. 100 Jahre Leben und Arbeiten mit Elektrizität. Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Focke-Museum, Bremen 1993, S.250-263.

Ders., Arbeit und Gesundheit im industriellen Wandel – das Beispiel der arbeitsbedingten Erkrankungen der Heizer und Kohlenzieher auf Seeschiffen 1880-1930, in: Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel, hg.v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 22), S.139-174.

Ders., Selbsttötung auf bremischen Dampfschiffen. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Feuerleute, in: Arbeitsplätze: Schifffahrt, Hafen, Textilindustrie 1880-1933, Teil 3, hg.v. Wiltrud Drechsel, Heide Gerstenberger u. Christian Marzahn, Bremen 1983, (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens Heft 16), S.15-96.

Karl-Wilhelm Klahn, Fehmarn. Eine Insel im Wandel der Zeiten. Von der Badekarre zum Ostseeheilbad Burg auf Fehmarn, Neumünster 1996.

Friedrich Kleyser, Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte von 1242 bis 1945, Kiel 1969.

Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd, Bd.I: 1857 bis 1919, Herford 1991; Bd.II: 1920 bis 1970, Herford 1992.

Johann Hugo Koch, Hafenverkehr, Schiffsbau und Packhäuser in Neustadt, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg-Holstein, 9 (1965), S.123-145.

Jürgen Kocka, Die Bedeutung historischer Statistikdaten für die Geschichtswissenschaft, in: Historische Statistik in der Bundesrepublik Deutschland, hg.v. Nils Diederich, Egon Hölder, Andreas Kunz u.a., Wiesbaden 1990 (Schriftenreihe Forum der Bundesstatistik Bd.15, hg.v. Statistischen Bundesamt), S.22-26.

Heinrich Kraft/ Gerd Andresen, Nordseeschifffahrt, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S. 209-238.

Ders./ Heinrich Staeglich, Die Eider als Wasserstraße, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, S.269-290.



Andreas Kunz/ Daniel Thomas, Seeschifffahrt, in: Technik und Wirtschaft, hg.v. U. Wengenroth, Düsseldorf 1993 (Technik und Kultur Bd.8), S.367-381.

Rolf Kuschert, 375 Jahre Tönninger Hafen, in: Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte 8 (1989), S.9-22.

Ulrich Lange, Modernisierung der Infrastruktur 1830-1918, in: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S.346-368.

Peter Longerich, Deutschland 1918-1933. Die Weimarer Republik, Hannover 1995.

Emil Lorenzen/ Hans-Friedrich Schütt, Sonderburg, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.153-170.

M. Lorenzen, Heinrich Christian Horn, 1864-1964: Hundert Jahre Firmengeschichte, Schleswig 1964.

Sievert Lorenzen, Schleswig, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.49-66.

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Zwischen Krise und Boom. Wirtschaftliche Entwicklung 1830-1864, in: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen zur Gegenwart, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S.368-384.

Ders., Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, Maße und Währungseinheiten, Neumünster 1990.

Ders., Zwei Tabellen zur Kapazität der Schifffahrt aus holsteinischen Elbanliegerhäfen 1867/1868, in: Rundbrief zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 1 (1978), S.10-11.

Walter Luth, Arnis und Maasholm, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.67-76.

Ders., 300 Jahre Geschichte der Stadt Arnis, in: Schleswig-Holstein 7 (1967), S.171-174.

Wolfgang Martin, Beiträge zur Schifffahrtsgeschichte der Stadt Tönning, in: Strandgut 15 (1987), S.5-14.

Kurt Mael, Die Einführung der Dampfturbine als Schiffshauptmaschine, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S.123-134.

Jürgen Meyer, Hamburgs Segelschiffe 1795-1945, Norderstedt 1971.

Ders., 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt 1785-1935, Hamburg 1968.

Ders., Segelschiffe in der Dampferzeit, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.115-120.

Ders., Segelschiffsbau und Segelschiffahrt an der Kieler Förde im 18. und 19. Jahrhundert (Diss.), Kiel 1949.

Michel Mollat du Jourdin, Europa und das Meer, München 1993/ L'Europe et la Mer, Paris 1993.

Ole Mørkegaard, Von Holz und Segel zu Eisen und Dampf. Strukturelle Hindernisse und Konsequenzen eines technischen Umstellungsprozesses in der Apenrader Seefahrt, in: Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel 1815-1914, hg.v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1993 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 22), S.69-88.

Ingwer E. Momsen, Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1865, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg.v. Walter Asmus, Neumünster 1996, (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 26), S.77-98.

Irmgard Müller, Anfänge einer Arzneiversorgung an Bord, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S.161-174.

Jacob Nagel, Kurzer Gang durch die Geschichte der Stadt Kappeln, in: Jahrbuch des Angeler Heimatvereins 30 (1966), S.126-137.

Ders., Kappeln, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.77-88.

Klaus Nernheim, Gewerbe, Handel, Industrie, in: Heimatbuch des Kreises Eckernförde, hg.v. Klaus Jöns, Eckernförde 1967, S.180-216.

Christian Petersen, Tönning – Stadt an der Eider, in: Schleswig-Holstein 8 (1967), S.203-206.

Peter Hans Petersen, Hans-Friedrich Schütt u.a., Flensburg von 1920-1960, in: Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt, hg.v.d. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Flensburg 1966 (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte), S.421-476.

R.G.v. Pokahr, Heiligenhafen. Landschaftliche und historische Betrachtungen, in: Die Heimat 9 (1957), S.277-283.

Wilhelm Pollex, Hafentlas Schleswig-Holstein, Husum 1989.

Georg Quedens, Inseln der Seefahrer. Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen, Hamburg 1982.

Brar V. Riewerts, Husum, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.251-268.

Ders., Die Stadt Husum in Geschichte und Gegenwart, Husum 1970.

Brar C. Roeloffs, Von der Seeschifffahrt zur Landwirtschaft, Neumünster 1984.

Christian Rossen, Geschichte der Flensburger Reederei seit dem 18. Jahrhundert, Flensburg 1960.

Karl-Heinz Sauer, Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Lübeck, in: Strandgut 18 (1988), S.27-46.

Ders., Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck, in: Strandgut 19 (1989), S.5-18.

Reinhart Schmelzkopf, Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939. Bd. I: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau, Oldenburg/ Hamburg 1974.

Johann Schmidt, Seequarantänen in Schleswig-Holstein, in: Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte Bd. 112 (1987), S.123-134.

Lars U. Scholl, 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft, in: Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887-1987, hg.v. Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall und Lars U. Scholl, Bremen 1987, S.24-26.

Ders., Struggling against the Odds: the German Merchant Marine in the Inter War Period, in: Shipping and Trade (1750-1950), hg.v. Lewis R. Fischer u. Helge Nordwik, Leuven 1990 (Studies in social and economic History, hg.v. Herman v.d. Wee, Vol. 10), S.91-100.

Friedrich Schröder, Zerssen & Co. durch 100 Jahre, in: Manfred Jessen-Klingenberg, Friedrich Schröder, Käthe Molzen u. Hans-Herbert Wulff, Zerssen & Co. 1839. Die Geschichte einer Firma durch 125 Jahre, Rendsburg 1964, S.119-218.

Hans-Friedrich Schütt, Apenrade, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.171-187.

Ders., Hadersleben, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.189-198.

Ders., Überblick über die wirtschaftlichen und politischen Bedingungen der schleswig-holsteinischen Schifffahrt, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.11-48.

Hans-Friedrich Schütt/ Emil Lorenzen, Flensburg, Segelschiffszeit, in: Schifffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.89-114.

Hans-Hinrich Schütt, Entwicklungsphasen des Flensburger Hafens seit Mitte des 16. Jahrhunderts, Flensburg 1988 (Flensburger Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung Heft 19).

Harald H. Schuldt, H. Schuldt. Geschichte einer Reederfamilie und ihrer Unternehmungen. 1868-1968, Hamburg 1968.

Ernst Schulin, Handelsstaat England, Wiesbaden 1969.

Hans Schultz-Hansen, Demokratie oder Nationalismus – Politische Geschichte Schleswig-Holsteins 1830-1918, in: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S.427-487.

1858-1958. Mit Segel, Dampf und Diesel. Aus der hundertjährigen Geschichte der Firma Sartori & Berger, Kiel, Reederei und Schiffsmaklerei, Kiel 1958.

Heinz Siebel-Mogk, Der Husumer Hafen einst und heute, in: Die Heimat 7 (1957), S.169-172.

Oscar v. Stritzky, Hundert Jahre Germanischer Lloyd 1867-1967, Hamburg 1967.

Erwin Strobusch, Deutsche Marine. Kriegsschiffbau seit 1848 (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 8), Red. Uwe Schnall, Bremerhaven 1984.

Ders., Deutscher Seeschiffbau im 19. und 20. Jahrhundert (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 21), Red. Uwe Schnall, Bremerhaven 1975.

Hans Szymanski, Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Nord- und Ostseeküsten, vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Berlin 1934 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin. B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe Heft 10).

Theodor Tedsen/ Gerhard Moltsen, Maschinenfahrt, in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer zu Flensburg, hg.v.d. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, Red. Hans-Friedrich Schütt, Flensburg 1971, S.121-146.

Daniel Thomas, Güterumschlag und Verkehrsaufkommen in schleswig-holsteinischen Seehäfen im 19. und 20. Jahrhundert, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg.v. Walter Asmus, Neumünster 1996 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 26), S.119-135.

Ders., Quellen zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 19. und 20. Jahrhundert, in: Grundlagen der historischen Statistik in Deutschland, hg.v. Wolfram Fischer und Andreas Kunz, Opladen 1991 (Schriften des Zentralinstituts für sozialwissenschaftliche Forschung der Freien Universität Berlin Bd. 65), S.239-256.

Gerhard Timmermann, Die Suche nach der günstigsten Schiffsform, Oldenburg/ Hamburg 1979.

Wilhelm Timmermann, Die Blankeneser Schiffahrt. Entwicklung, Blüte, Niedergang, Blankenese 1925.

Tönning im Wandel der Zeiten, hg.v.d. Stadt Tönning, Tönning 1990.

Klaus Volbehr, Gesundheit an Bord, hg.v. Klaus-Peter Kiedel, Hamburg 1987.

Ulrich Welke, Obrigkeit auf dem Achterdeck, in: Das Handwerk der Seefahrt im Zeitalter der Industrialisierung, hg.v. Heide Gerstenberger u. Ulrich Welke, Bremen 1995, S.68-77.

Ders., Wie sich die Seefahrt auf dem Festland entwickelte, in: Zur See? Maritime Gewerbe an der Küste von Nord- und Ostsee, hg.v. Heide Gerstenberger u. Ulrich Welke, Neumünster 1999, S.138-159.

Horst Windmann, Flensburg von 1864 bis 1920, in: Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt, hg.v.d. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Flensburg 1966 (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Nr. 17), S.347-420.

Jann M. Witt, Generationen an Bord. Karrieremuster norddeutscher und nordeuropäischer Seeleute im 18. Jahrhundert, in: Der Durchgang durch die Welt. Lebenslauf, Generationen und Identität in der Neuzeit, hg.v. Martin Rheinheimer, Neumünster 2001 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Bd. 33), S.217-246.

Hans Wüstendörfer, Die kommende Reform des deutschen Seerechts, Separatabdruck aus: Veröffentlichungen der Vereinigung der Handelsrechtslehrer deutscher Hochschulen Heft 1, Berlin/ Leipzig o.J. .

Ders., Neuzeitliches Seehandelsrecht, Hamburg 1947.

Peter Wulf, Kiel wird Großstadt, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg.v. Jürgen Jensen u. Peter Wulf, Neumünster 1991, S.207-271.

Ders., Revolution, schwache Demokratie und Sieg in der „Nordmark“ – Schleswig-Holstein in der Zeit der Weimarer Republik, in: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg.v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S.513-552.

Ders., Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg.v. Jürgen Jensen u. Peter Wulf, Neumünster 1991, S.303-358.

Uwe Zacchi, 100 Jahre Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum, in: Zwischen Eider und Wiedau 1985, S.50-58.

## Lebenslauf

6.1.1973	geboren in Berlin als Tochter von Dr. Klaas Spethmann und Regina Spethmann, geb. Zorn, in Berlin
1979-1980	Besuch der Grundschule in Berlin - Spandau
1980-1983	Umzug und Besuch der Grundschule in Gersthofen bei Augsburg
1983-1987	Besuch des A. B. v. Stetten'schen Instituts (Gymnasium) in Augsburg
1987	Umzug und Besuch der Waldschule Hagen (Gymnasium) bei Bremen
1989	Übergang auf das Kreisgymnasium Wesermünde in Bremerhaven
1992	Abiturprüfung
1992-1994	Studium der Rechtswissenschaft an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
1994	Wechsel des Studienfachs: Studium der Mittleren und Neueren Geschichte (Hauptfach) bei Professor Dr. Ulrich Lange, der Alten Geschichte bei Professor Dr. Josef Wiesehöfer und des Öffentlichen Rechts bei Professor Dr. Albert von Mutius
Mai 1998	Magisterprüfung
1998/1999	Studium des Öffentlichen Rechts an der UBO (Université de Bretagne Occidentale) in Brest
seit November 1999	Dissertation