

Heinze, Gerhard

Article — Digitized Version

Die Deutsche Bundesbahn in den Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Flensburg

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Heinze, Gerhard (1961) : Die Deutsche Bundesbahn in den Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Flensburg, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 10, pp. 476-481

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133157>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Lübeck, Kiel und Flensburg

Bundesbahnberrat Gerhard Heinze, Hamburg

Das mit wirtschaftlicher Vitalität erfüllte Jahr 1960 bildet auch in der Entwicklung westdeutscher Nordsee- und Ostseehäfen einen Meilenstein. Sowohl die größten Nordseehäfen der Bundesrepublik Deutschland, Hamburg und Bremen, als auch die bedeutendsten westdeutschen Ostseehäfen Lübeck und Kiel erreichten im Umschlag von Gütern absolute Spitzenresultate.

Die Deutsche Bundesbahn ist an diesen Leistungen nicht unbeteiligt. Ihre Stellung in den Seehäfen Lübeck, Kiel und Flensburg zu verdeutlichen sowie die weitreichende Verzahnung mit der inneren Verwaltung dieser Häfen aufzuzeigen, ist das mit dieser Darstellung gesteckte Ziel.

Der Bundesbahndirektionsbezirk Hamburg

Die Bundesbahndirektion Hamburg umschließt das Land Schleswig-Holstein im Norden, den Stadtstaat Hamburg in ihrer Mitte und Teile des Landes Niedersachsen südlich der Elbe. Sie erstreckt sich als nördlichster deutscher Eisenbahndirektionsbezirk mit den beiden „trockenen“ Eisenbahngrenzübergängen Flensburg Weiche/Padborg und Süderlügum/Tondern sowie dem „nassen“ Übergang Großenbrode Kai/Gedser bis an dänisches Hoheitsgebiet und wird im Süden durch eine knapp nördlich von Uelzen—Soltau—Bremen—Bremerhaven verlaufende Linie begrenzt.

Der Direktionsbezirk deckt sich damit zu fast 70 % mit den politischen Grenzen der Bundesrepublik, die zu Lande im Norden durch Dänemark, im Südosten durch die Sowjetzone und sonst durch die langgestreckten Küsten der Ostsee und Nordsee gebildet werden. Eine direkte Verbindung mit dem übrigen Schienennetz ist nur in Niedersachsen vorhanden.

Zur Formung des Eisenbahngüterverkehrs tragen geographische Lage, verkehrsgeographische Eigenheiten und wirtschaftliche Struktur wesentlich bei. Sie beeinflussen ebenso seine Art und seinen Umfang, wie sie das Verhältnis der Verkehrsträger zueinander und ihren Wettbewerb untereinander gestalten.

Jeder Teil der Bundesbahndirektion Hamburg ist durch verkehrliche Sonderheiten gekennzeichnet. Hamburg durch eine außerordentliche Zusammenballung von Industriebetrieben und Handelsunternehmen aller Art, der niedersächsische Raum durch seine Richtung auf die mittlere und westdeutschen Industriestädte und Schleswig-Holstein als naturgegebene Brücke zwischen den skandinavischen Ländern einerseits und der Bundesrepublik sowie den angrenzenden südlichen und westlichen europäischen Staaten andererseits. Ihre Lage als Grenzbezirk nach dem Norden und Zonenrandgebiet nach dem Südosten bringt schließlich alle Eigenheiten des zwischenstaatlichen und interzonalen Güterverkehrs mit sich.

Seine besondere Prägung und herausgehobene Bedeutung erlangt der Direktionsbezirk jedoch erst durch die zahlreichen Häfen, von denen der größte deutsche Seehafen Hamburg am unteren Elbelauf und die Ostseehäfen an der Trave und an den Förden Kiels und Flensburgs einen hervorragenden Platz einnehmen. Dabei sind jedem von ihnen besondere Aufgaben gestellt.

Der Hafen Lübeck

Verkehrsleistungen

Mit einem jährlichen Gesamtumschlag von nunmehr über 3 Mill. t ist Lübeck der verkehrsstärkste Ostseehafen der Bundesrepublik. Während Hamburg regelmäßig Überseeverbindungen nach allen Kontinenten und etwa 1000 Häfen der Welt unterhält, ist Lübeck seiner Tradition gemäß überwiegend auf den Verkehr mit den nordischen Ländern ausgerichtet.

Der ehemals blühende Handel mit den baltischen Staaten und mit weiten Gebieten der deutschen Ostseeküste ist dem Hafen als Folge des letzten Krieges zwar verlorengegangen. Er hat durch die unmittelbar am Stadtrand verlaufende Zonengrenze außerdem den wesentlichsten Teil seines Hinterlandes verloren. Ein unbeugsamer Aufbauwille Lübecks und zielstrebige Maßnahmen der Hafenverwaltung haben indessen manchen Nachteil ausräumen und auszugleichen vermocht.

Der Gesamtumschlag des Hafens, einschließlich der für die ortsgebundene Wirtschaft bestimmten und von dort kommenden Gutsmengen, hat im Jahr 1960 erstmals die 3-Millionen-Grenze überschritten. Der Anteil des umgeschlagenen arbeitsintensiven Stück- und Sackgutes am Gesamtumschlag ist nur gering.

Umschlag im Zusammenwirken mit der Deutschen Bundesbahn

Soweit mit dem Umschlag ein Vorlauf oder ein Nachlauf verbunden ist, teilen sich in den Zulauf zum Hafen Lübeck und in den Ablauf von dort die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt und der Lastkraftwagen. Gründe mancherlei Art haben dazu geführt, daß nach dem zweiten Weltkrieg der Lastkraftwagenverkehr bei gleichzeitig abnehmenden Binnenschiffstransporten schnell angewachsen ist. Trotzdem nimmt im Wettbewerb der am Hafenumschlag beteiligten Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Kraftwagen und Eisenbahn die Deutsche Bundesbahn noch immer einen hervorragenden Platz ein.

Soweit dem Umschlag eine Beförderung auf der Schiene vorausgeht oder folgt, übersteigt die Ausfuhr die Einfuhr beträchtlich. Im ausgehenden Verkehr mit Eisenbahnvorlauf werden in erster Linie feste Brennstoffe (Koks, Kohle), Salz, Kraftfahrzeuge und

Roheisen umgeschlagen. Als Importgüter mit Eisenbahnnachlauf stehen die aus dem Norden kommenden Massengüter Papierholz/Schnittholz/Stammholz, Holz Zellstoff, Grubenholz, Erze und Granitsteine im Vordergrund.

Bei den ausgeführten Kraftfahrzeugen und bei den Einfuhrgütern Holz Zellstoff und Steine hat eine nahezu stetige Aufwärtsentwicklung von 1955 bis 1960 etwa zur Verdoppelung der Mengen geführt. Dagegen ist bei den ausgeführten festen Brennstoffen und bei den Einfuhrgütern Papierholz/Schnittholz/Stammholz und Grubenholz, sämtlich Güter, die ehemals mengenmäßig vorherrschten und den Rhythmus des Eisenbahnverkehrs im Hafen maßgebend beeinflussten, spätestens seit 1956 ein ungewöhnlich starker Rückgang eingetreten. Er hat zwar beim Papierholz/Schnittholz/Stammholz 1958 eine kurze Unterbrechung erfahren, konnte jedoch erst im Jahre 1960 (bei den festen Brennstoffen bereits 1959) endgültig zum Stillstand gebracht werden. Das mengenmäßig drittbedeutendste Umschlaggut Salz weist im großen und ganzen eine zwar leichte, aber steigende Entwicklungstendenz auf. Es kann somit für sich in Anspruch nehmen, innerhalb der Hafengewirtschaft eine ruhenden Pol zu bilden.

Die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Hafen

Das Eigentum an sämtlichen Hafenanlagen befand sich bis 1934 überwiegend bei der Lübecker Kaufmannschaft. Etwa während der gleichen Zeit war eine besondere Kaiverwaltung der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck Träger des gesamten Umschlagbetriebes. Gleichzeitig mit dem Eigentumserwerb durch die Stadt Lübeck (1934) wurde als besondere Betriebsgesellschaft die „Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH“ gegründet. Ihre Gesellschafter waren zunächst die Stadt, die Kaufmannschaft und die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, seit 1941 das Land Preußen sowie die Hansestadt Lübeck je zur Hälfte allein und seit dem letzten Weltkrieg an Stelle Preußens die Bundesrepublik Deutschland und die Hansestadt Lübeck.

Die „Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH“ betreibt mit den ihr von der Stadt überlassenen Anlagen und Einrichtungen Umschlag und Lagerei. Sie führt auch einen Hafen-Bugsierbetrieb sowie den Schleppbetrieb auf dem Elbe-Lübeck-Kanal durch und erledigt alle den Hafen betreffenden Planungsarbeiten. Stauerei und Spedition befinden sich bei privaten Unternehmen.

Hafen- und Eisenbahnanlagen

Der an der Untertrave gelegene Hafen Lübeck besteht aus mehreren Seehafenbecken, Binnen- und Kanalhäfen. Er bildet im großen und ganzen eine geschlossene räumliche Einheit und umfaßt als Seehäfen den Herrenhafen (Schlutuper Industriefafen, Durchstich, Herrenwykhafen beim Hochofenwerk Lübeck-Dänischburg) sowie die Lübecker Stadthäfen (Toter Travearm, Vorwerker-Industriefafen, Umschlaghafen I und II, Burgtorhafen, Hansahafen, Holstenhafen, Wallhafen) und als Binnen- und Kanalhäfen den Klughafen sowie den St.-Jürgen-Hafen.

Der Umschlag von Stück- und Sackgut erfolgt direkt oder mit vorangehender bzw. nachfolgender Zwischenlagerung in Kaischuppen und Lagerhäusern, die nahezu sämtlich mit Straßen- und Gleisanschluß versehen sind. Der Anteil des Direktumschlags, dem insbesondere im Umschlag Bahn/Schiff wegen der Abstimmung von Güterwageneingang und Ladebereitschaft der Schiffe große Bedeutung zukommt, schwankt. Für das zollfreie Lagern sowie für das Bearbeiten und Umpacken von Gütern sind in einzelnen Lagerhäusern auf der Wallhalbinsel besondere Freihafenzonen eingerichtet.

Der meist direkt vorgenommene Massengutumschlag wird vornehmlich am Konstinkai unter Verwendung besonderer Kranbrücken und Kräne mit Wiegeeinrichtungen abgewickelt. Für den Getreideumschlag stehen außerdem 7 Getreide-Elevatoren und für den Umschlag von Speise-, Industrie- und Düngesalzen neben der im Betrieb belassenen Umschlaganlage am Burgtorhafen noch eine besondere Großanlage mit einer Stundenleistung von 200 Tonnen seit 1957 im Vorwerker-Industriefafen zur Verfügung.

Die einzelnen Teile des Hafens sind untereinander und mit der Deutschen Bundesbahn durch eine weitverzweigte Hafenbahn verbunden. Sie umfaßt bei einer Gesamtlänge von 78 km alle in den Stadthäfen sowie im Kanal- und Industriegebiet vorhandenen Eisenbahnanlagen, die über den Rangierbahnhof Lha bedient werden einschließlich der Industriegleise St. Lorenz Nord, die Gleisanlagen für den Kanalhafen oberhalb der Mühlentorbrücke (Industriegleise St. Jürgen) und das Hafenverbindungsgleis zum Konstinbahnhof. Zu ihr gehören außerdem 28 besondere Privatgleisanschlüsse sowie am Herrenhafen die Industriebahn Schlutup und die Uferbahn Lübeck-Dänischburg-Herrenwyk.

Für die rechtliche Stellung der Deutschen Bundesbahn im Hafen Lübeck sind der zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Hansestadt Lübeck am 2./7. Juli 1940 mit Wirkung vom 1. 1. 1938 geschlossene „Vertrag über den Betrieb, die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Lübeckischen Hafenbahn“ sowie das Schlußprotokoll hierzu maßgebend. Der Vertrag enthält in 26 Paragraphen Regeln allgemeiner Art, eine Abgrenzung von Umfang und Aufgaben der Hafenbahn, Bestimmungen über die Betriebsführung, über die Unterhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Bahnanlagen sowie für deren Abgeltung, Anordnungen verkehrlicher und tariflicher Art, Vorschriften über den Verkehr mit den privaten Ladeplätzen und Privatgleisanschlüssen und Grundsätze für den Innenverkehr.

Danach ist die Lübecker Hafenbahn eine Privatan-schlußbahn, die dem preußischen Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892 unterliegt, auf die die „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB)“ in ihrer jeweiligen Fassung dagegen keine Anwendung finden. Der Betrieb auf der Hafenbahn obliegt zwar der Stadt Lübeck, die Deutsche Bundesbahn ist jedoch verpflichtet, den hier-

für notwendigen Fahr- und Rangierdienst nach Maßgabe der Anforderungen der Lübecker Hafengesellschaft mbH für Rechnung und Gefahr Lübecks auszuführen sowie die dazu erforderlichen Bediensteten, Lokomotiven, Geräte und Betriebsstoffe zur Verfügung zu stellen.

Eine förmliche Übergabe oder Übernahme der Güterwagen nach oder von den Schuppen, Löschi- und Ladeplätzen findet ebensowenig statt wie eine förmliche Übergabe oder Übernahme der in den Güterwagen befindlichen Güter an den Verlade- und Entladestellen. Die Bedienung der privaten Ladeplätze geschieht im Rahmen und nach Maßgabe der allgemeinen Vereinbarungen. Die Bedienung der mit der Hafenbahn verbundenen Privatgleisanschlüsse regelt sich auf der Grundlage besonderer mit der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Lübeck bestehenden Bedienungsverträge.

Verkehrs- und Beförderungsdienst

Die Abfertigung aller für den Stadthafenbereich bestimmten Güter geschieht durch die bundesbahneigene Güterabfertigung Lübeck Hbf, während die dort aufgelieferten Sendungen von ihrer Abfertigungsstelle im Hafen selbst behandelt werden. Für den Versand und Empfang im Bereich der Industriebahn Schlutup ist die bundesbahneigene Güterabfertigung Lübeck-Schlutup zuständig; die Abfertigung für die Hafenteile an der Uferbahn Lübeck-Dänischburg-Herrenwyk besorgt die Bundesbahn-Güterabfertigung Lübeck-Dänischburg. — **Wagendienst** und örtlicher **Ladedienst** sind im großen und ganzen entsprechend geregelt.

Zugauflosungsbahnhof aller für die einzelnen Hafenteile bestimmten und **Zugbildungsbahnhof** für alle von dort kommenden Frachten ist der Bahnhof Lübeck Rbf. — Die Weiterbeförderung der Wagenladungen vom Bahnhof Lübeck Rbf nach den Stadthäfen geschieht in besonderen Übergabefahrten entweder über die Hafenverbindungsbahn auf der Strecke nach Schlutup bis zur Abzweigung Brandenbaum oder über den Bahnhof Lübeck Hbf in die Bezirksbahnhöfe Lübeck Hafen (Lha) und Lübeck Ost (Lo). Die Zuführung nach der Industriebahn Schlutup erfolgt durch den Bahnhof Lübeck-Schlutup und diejenige nach der Uferbahn Lübeck-Dänischburg-Herrenwyk vom Bahnhof Lübeck-Dänischburg. Beide bundesbahneigenen Bahnhöfe sind mit dem Bahnhof Lübeck Rbf ebenfalls durch planmäßige und bedarfsweise vorgesehene Überführungsfahrten verbunden. Für die Abbeförderung der Wagenladungen aus den verschiedenen Hafenbereichen besteht eine spiegelbildgleiche Regelung. Die Bedienungsfahrten sind sowohl ihrer Zahl als auch ihrer zeitlichen Lage nach auf den allgemeinen Frachtenstrom abgestimmt. Darüber hinaus werden für stark zu- oder ablaufende Gutarten auch Ganzzüge bis an die Verwendungsstellen oder von dort gefahren. Das kommt insbesondere bei umfangreichem Umschlag von festen Brennstoffen, Holz, Kraftfahrzeugen und Salz vor, kann aber auch für andere Güter zutreffen.

Die im gesamten Hafengebiet vorhandenen rd. 300 Umschlagplätze sind genummert, so daß bereits im Bahnhof Lübeck Rbf eine gewisse Grobrangierung vorgenommen werden kann. Innerhalb der Hafenbahn selbst stehen günstig gelegene Anlagen zum Feinrangieren zur Verfügung.

Der Hafen Kiel

Verkehrsleistungen

Die Bemühungen der Stadt, den einstmals größten deutschen Kriegshafen zu einem Handelsplatz auszubauen, erscheinen aus der Sicht des Hafengesamtumschlags erfolgreich, wie ein Rückblick über das vergangene Jahrzehnt erkennen läßt. Im Güterumschlag des Kieler Handelshafens ist damit 1959 erstmals die Millionengrenze überschritten und das Ergebnis im Jahre 1960 nochmals um fast 20% verbessert worden. Der ausgehende Verkehr beträgt hierbei seit mehreren Jahren nur etwa den zehnten Teil des eingehenden. Ausgeführt werden vorwiegend Schrott, Getreide, Mehl, Baumaterialien und neuerdings auch Kraftfahrzeuge. Die Einfuhr wird seit Kriegsende hauptsächlich durch feste Brennstoffe bestimmt; außerdem kommen in größerem Maße Öl, Getreide, Mehl, Düngemittel, Schiffbaubleche, Fische, Holz, Schlachtvieh für den Seegrenzschlachthof auf.

Der Anteil des arbeitsintensiven Sack- und Stückgutes am Gesamtumschlag ist gering. Im wesentlichen wird die Höhe des Umschlags von den Massengütern Kohle, Öl und Baumaterial/Steine bestimmt.

Umschlag im Zusammenwirken mit der Deutschen Bundesbahn

Der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Vor- und Nachlauf ist bisher nur gering. Er beschränkt sich im ausgehenden Verkehr vornehmlich auf Kraftfahrzeuge und in umgekehrter Richtung vor allem auf Fische und Schiffbaubleche für solche Kieler Werften, die keine unmittelbare Wasserumschlagmöglichkeit haben.

Es dürfte wesentlich von dem Ausgang der Bemühungen Kiels nach stärkerer Industrialisierung seines Raumes abhängen, ob die verkehrliche Bedeutung der Deutschen Bundesbahn für diesen Ostseehafen größer als bislang wird. In diesem Zusammenhang können auch die Absichten der Stadt Bedeutung gewinnen, den bisher durch den Nord-Ostsee-Kanal im wesentlichen an Kiel vorbeigehenden Verkehrsstrom anzuzapfen und den Hafen zum „Sammler- und Verteilerplatz“ für die Großtonnage in der Ostseefahrt auszubauen. Infolge des Ausbaus und der Modernisierung skandinavischer Häfen, die in neuerer Zeit auch auf die Häfen des östlichen Einflusbereichs ausgedehnt werden, sowie durch den immer stärker werdenden Direktverkehr zwischen dem Atlantik und den Ostseehäfen zeichnen sich jedoch tiefgreifende Veränderungen ab, die diese Versuche erschweren.

Die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Hafen

Kiel ist stadt eigener Hafen. Seine innere Verwaltung liegt bei den „Hafen- und Verkehrsbetrieben der Stadt Kiel“, einem Eigenbetrieb der Stadtverwaltung. Bau

und Unterhaltung der land- und wasserseitigen Hafeneinrichtungen werden im Auftrag der „Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel“ vom Stadtbauamt durchgeführt.

Die „Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel“ stellen für den Umschlag Kaianlagen, Schuppen und Freilager sowie Kräne zur Verfügung. Umschlag und Lagerei selbst werden hauptsächlich, Stauerei und Spedition ausschließlich, von Privatunternehmen betrieben.

Hafen- und Eisenbahnanlagen

Kiels Handelshafen umfaßt den Binnenhafen, den Scheerhafen, den Nordhafen und den Fischereihafen. Binnenhafen und Scheerhafen befinden sich auf dem westlichen Ufer der Förde; der Nordhafen liegt im Nord-Ostsee-Kanal und der Fischereihafen an der unteren Schwentine am Ostufer der Förde.

Der am weitesten landeinwärts gelegene Binnenhafen an der Hörn dient wegen seiner ungünstigen Fahrwasserverhältnisse für größere Schiffe und der zum Teil veralteten Einrichtungen insbesondere dem Orts- und Linienverkehr. Er hat eine direkte Gleisverbindung mit dem Bahnhof Kiel Hbf. Die Gleisanlagen gehören der Deutschen Bundesbahn, der Grund und Boden hierfür der Stadt Kiel.

Ein Vertrag vom 22. 2./14. 3. 1907 regelt in wenig vollkommener Weise die gegenseitigen Rechte und Pflichten zwischen der Deutschen Bundesbahn als Rechtsnachfolgerin der Preußischen Staatsbahn und der Stadt Kiel. Danach ist die Stadt Kiel verpflichtet, der Deutschen Bundesbahn „den Betrieb auf den Hafengleisen unbeschränkt und für alle Zeiten zu gestatten“, und die Deutsche Bundesbahn gehalten, „den Betrieb auf den Hafengleisen unter Berücksichtigung der städtischen Interessen zu führen“. Über den Rechtscharakter dieser Bahnanlage besagt die Vereinbarung nichts. Sie enthält auch hinsichtlich der Verkehrsabwicklung im einzelnen keine Bestimmungen. Es läge deshalb im allseitigen Interesse, wenn die Stadt Kiel den mannigfachen Veränderungen seit 1907 Rechnung tragen und den mehrfachen Anregungen der Deutschen Bundesbahn auf Abschluß eines zeitgerechten neuen Hafenbahnvertrages entsprechen würde.

Der Scheerhafen in Kiel-Wik umfaßt die förderseitigen Anlagen am Eingang/Ausgang des Nord-Ostsee-Kanals. Er ist mit dem Schienennetz der Deutschen Bundesbahn nicht unmittelbar, sondern lediglich über die Kleinbahn Suchsdorf—Kiel-Wik verbunden.

Die Kleinbahn Suchsdorf—Kiel-Wik, die in Suchsdorf in die Bundesbahnstrecke Kiel—Eckernförde einmündet, wurde 1917/1918 zur wirtschaftlichen Erschließung der Gebiete am Nordhafen und bei Wik gebaut. Sie gehört der Stadt Kiel, verliert jedoch seit 1949 ständig an Bedeutung, weil die Kohlen für die Stadtwerke und die Bunkerbetriebe am Nord-Ostsee-Kanal zunehmend auf dem Wasserweg angeliefert werden.

Die Anlagen des Nordhafens befinden sich innerhalb des Nord-Ostsee-Kanals an seinem Südufer.

Ihr beschleunigter Ausbau zu einem modernen und schnellen Hafenteil ist das besondere Anliegen der Stadt, weil ohne eine großzügige Umgestaltung die Einbeziehung Kiels in den Verkehr des Nord-Ostsee-Kanals für nicht möglich gehalten wird. Auch der Nordhafen ist nicht unmittelbar, sondern nur über die von der Stadt Kiel betriebene Kleinbahn Suchsdorf—Kiel-Wik an das Gleisnetz der Deutschen Bundesbahn angeschlossen.

Dem am Südufer der Schwentine gelegenen Fischereihafen ist ebenso wie in Bremerhaven, Cuxhaven und Altona ein besonders privilegierter Fischmarkt angegliedert. Eine geräumige Auktionshalle, Packräume für Großhändler und eine Eisfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von 100 t täglich schaffen für das Anlanden von Frischfisch, für den Fischhandel und für die Fischindustrie aller Art günstige Voraussetzungen.

Der Fischereihafen ist Nebenanschießer des mit den Howaldtswerken bestehenden Privatanschlusses. Diese Anlage, auf der die „Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel“ die Betriebsführung wahrnehmen, führt vom Bahnhof Kiel Hbf durch das Gelände der Germania-Werft, der Deutschen Werke und des ehemaligen Marinearsenals bis zum Fischereihafen selbst. Für die Gestaltung und Abwicklung des Güterverkehrs sind die „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB)“ maßgebend.

Verkehrs- und Beförderungsdienst

Die Abfertigung aller für die einzelnen Hafenbereiche bestimmten und dort aufgelieferten Güter geschieht für den Binnenhafen und den Fischereihafen durch die bundesbahneigene Güterabfertigung Kiel Hbf bzw. deren Hilfsabfertigung Fischereihafen, für den Scheerhafen und den Nordhafen durch die Kleinbahnabfertigung Kiel-Wik. Dasselbe gilt für die Lade- und wagentdienstliche Behandlung der dort zur Ent- oder Beladung kommenden Güterwagen.

Während die Zuführung der Güterwagen nach dem Binnen- und dem Fischereihafen über den „Hafen“-bahnhof Kiel Hbf teils direkt von den entfernten Rangierbahnhöfen Hamburg-Eidelstedt bzw. Neumünster und teils von dem vorgelagerten Bahnhof Meimersdorf erfolgt, werden in diesen Bereichen aufgelieferte Wagenladungen stets zum Zugbildungsbahnhof Meimersdorf gefahren. — Wagenladungen für den Scheer- und den Nordhafen werden der Kleinbahn Suchsdorf—Kiel-Wik (SKW) auf dem bundesbahneigenen Bahnhof Suchsdorf übergeben, nachdem sie von Neumünster über Meimersdorf zugeführt wurden. In der Gegenrichtung wird der Versand über Suchsdorf nach Meimersdorf abgefahren.

Der Hafen Flensburg

Verkehrsleistungen

Flensburg ist der nördlichste und zugleich der drittverkehrsstärkste Ostseehafen der Bundesrepublik. In ihm wurden 1959 zum ersten und bisher einzigen Mal während seines Bestehens mehr als 0,5 Mill. t Gut verschiedener Art umgeschlagen. Bis zum Jahre 1957

war das Verhältnis zwischen eingehendem und ausgehendem Verkehr in etwa ausgeglichen. Seitdem überwiegt die Einfuhr erheblich.

Im seewärtigen Eingang werden hauptsächlich Brennstoffe, Holz, Getreide, Düngemittel, Baustoffe, Zellulose und außerdem lebendes Vieh für den Seegrenzschlachthof behandelt. Das Gut kommt zum Teil im Dreiecksverkehr aus dem Einzugsgebiet der westdeutschen Binnenwasserstraßen. Ausgeführt werden insbesondere Koks, Schrott, Getreide und Futtermittel. Die Zellulose und ein großer Teil der ankommenden Kohle sind für die ortsansässige Wirtschaft bestimmt.

Ebenso wie in Lübeck und Kiel ist auch im Hafen Flensburg der Anteil des arbeitsintensiven Stück- und Sackgutes am Gesamtumschlag nur gering.

Umschlag im Zusammenwirken mit der Deutschen Bundesbahn

Während die Deutsche Bundesbahn an der Anfuhr der seewärts ausgehenden Güter mit etwa 85 % beteiligt ist, gehen von den mit Schiffen hereinkommenden Gütern noch nicht einmal 10 % unmittelbar auf die Schiene über.

Im ausgehenden Verkehr mit Eisenbahnvorlauf werden fast ausschließlich feste Brennstoffe und im einkommenden Verkehr mit Eisenbahnnachlauf hauptsächlich Düngemittel umgeschlagen.

Die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Hafen

Flensburg ist stadteigener Hafen. Seine Verwaltung erfolgt durch die „Flensburger Stadtwerke“, in denen der Hafen ebenso wie die Silo und Lagerhäuser eine besondere Abteilung bildet. Die „Flensburger Stadtwerke“ bilden keine besondere Betriebsgemeinschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit, sondern stellen lediglich einen städtischen Eigenbetrieb dar.

Der Güterumschlag wird von Privatunternehmen durchgeführt, wobei teilweise die Stadtwerke Umschlageinrichtungen zur Verfügung stellen. Am Lagereibetrieb sind die Stadtwerke mit eigenen Lagerhäusern beteiligt. Stauerei und Spedition werden privatwirtschaftlich betrieben.

Hafen- und Eisenbahnanlagen

Der Hafen wird durch den südlichsten Teil der Förde gebildet. Seine Anlagen befinden sich an beiden Fördeufern. Dabei werden auf der östlichen Seite vornehmlich Massengüter umgeschlagen. Außerdem ist hier noch ein besonderes Hafenbecken vorhanden, das ursprünglich die Grundlage eines Freihafens bilden sollte, inzwischen aber hierfür nicht mehr vorgesehen ist.

Die westlich der Förde gelegenen Hafengleise gehören ausschließlich der Deutschen Bundesbahn; die ostwärts davon befindlichen sind nur teilweise ihr Eigentum, zum anderen Teil gehören sie der Stadt Flensburg. Von dem westlichen Hafengleis gehen mehrere Privatgleisanschlüsse ab. Es kreuzt die Europa-Straße mehrfach, schafft beengte Verhältnisse und veranlaßt die Stadt seit längerem, den Umschlag

von Massengut weitestgehend auf die Ostseite zu verlagern. Dort bestehen eine besondere Gruppe mit Ein- und Ausfahrgleisen sowie Aufstellmöglichkeiten für zahlreiche Güterwagen.

Hafenbahnhof für die Anlagen auf beiden Seiten der Förde ist der bundesbahneigene Bahnhof Flensburg Alter Bahnhof, eine dem Bahnhof Flensburg organisatorisch angegliederte besondere Abteilung. Der Betrieb wird durch die Deutsche Bundesbahn durchgeführt.

Verkehrs- und Beförderungsdienst

Die mit dem Eisenbahnverkehr im Hafen zusammenhängenden abfertigungs-, lade- und wagentdienstlichen Tätigkeiten erledigt die Bundesbahn-Güterabfertigung Flensburg Alter Bahnhof. Sie stellt eine besondere Abteilung der Güterabfertigung Flensburg dar.

Zugauf Lösungsbahnhof aller für den Hafen bestimmten und Zugbildungsbahnhof für alle von dort kommenden Frächten ist der Bahnhof Flensburg Weiche. Die Weiterbeförderung der Wagenladungen von Bahnhof Flensburg Weiche bis zum Bahnhof Flensburg Alter Bahnhof erfolgt mit besonderen Übergabefahrten und von dort ab in Rangierfahrten. Für die Abbeförderung vom Hafen besteht eine spiegelbildgleiche Regelung. Zuführung und Abholung sind nach ihrer Zahl und zeitlichen Lage auf den allgemeinen Frachtenstrom abgestimmt.

Die Häfen Lübeck, Kiel und Flensburg

Zulauf und Ablauf

Die Güte jedes Seehafens hängt nicht nur von seiner geographischen Lage zur offenen See, einer in allen Gezeiten seeschifftiefen Verbindung, der Vielzahl, Größe und Anordnung von hinreichend tiefen Hafenbecken, Lade- und Löschplätzen sowie Kaischuppen und anderen, dem Umschlag dienenden Einrichtungen ab. In gleichem Maße bedeutsam sind für den Zu- und Ablauf von Umschlaggut geeignete leistungsfähige, landeinwärts gerichtete Verkehrswege und ein reibungsloser Verkehrsfluß innerhalb des Hafenbereichs selbst. Diese Erkenntnisse beanspruchen für die Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Flensburg besondere Gültigkeit, weil sowohl in der wirtschaftlichen Struktur ihres Hinterlandes als auch in wirtschaftlicher Hinsicht inzwischen tiefgreifende Veränderungen eingetreten sind und sich weitere Umordnungen abzuzeichnen beginnen.

Einen maßgebenden Anteil an der vorhandenen und zunehmenden Bedeutung der Häfen Lübeck, Kiel und Flensburg im aus- und eingehenden Güterverkehr haben die hervorragenden Verbindungen in der Eisenbahn anfuhr und Eisenbahn abfuhr. Dabei läßt es sich die Deutsche Bundesbahn nicht nur angelegen sein, zwischen den Häfen und großen Verkehrsschwerpunkten innerhalb der Bundesrepublik schnelle und häufige Verbindungen zu schaffen. Sie betrachtet es als ihre besondere Aufgabe, solche Möglichkeiten auch im internationalen und Interzonenverkehr zu bilden, zu pflegen und fortzuentwickeln. Zu diesem Zweck sind zahlreiche Grenzüber-

gänge, Seehäfen- und Binnenwasserumschlagplätze durch in sich abgestimmte Schnellverbindungen miteinander verflochten. Sie sind ständiger Verbesserung und Verfeinerung unterworfen. Auf internationaler Ebene geschieht dies in den zweimal jährlich stattfindenden LIM-Konferenzen, wo die Verkehrsströme eingehend untersucht und die Fahrpläne geschmeidig dem wechselnden Verkehrsaufkommen angepaßt werden.

Die Schnellverbindungen bestehen in Schnellgüterzügen (Sg), Durchgangseilgüterzügen (De) und Durchgangsgüterzügen (Dg). Von ihnen verkehren die Sg mit Höchstgeschwindigkeiten bis 100 km/h, erreichen die De Spitzengeschwindigkeiten bis 75 km/h und fahren die Dg solche von 65 km/h. Zu den bisher üblichen schnellen Güterzügen kommen ab nächsten Fahrplanwechsel noch die ebenfalls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen mehreren Ländern direkt verkehrenden internationalen TEEM-Schnellgüterzüge.

Bereitstellung, Abholung und Ladefristen

Die Bereitstellung der zur Be- oder Entladung bestimmten Güterwagen an den Verwendungsstellen und deren Abholung von dort regelt sich nach Maßgabe der Bahnhofsbedienungspläne. Wegen der Besonderheiten im Seehafenumschlag sehen sie nicht überall die Bedienung zu feststehenden Stunden, sondern teilweise lediglich in umgrenzten Zeiträumen vor. Dieses Verfahren trägt den Belangen der Verkehrsnutzer und der Deutschen Bundesbahn gleichermaßen Rechnung.

Die wagenstandgeldfreie Zeit bemißt sich nach den in den Ladefristenplänen festgesetzten **Ladefristen**. Diese Fristen nehmen auf die regelmäßig vorhandenen örtlichen Besonderheiten im Rahmen des Möglichen weitestgehend Rücksicht. Sie sind für die einzelnen Häfen deshalb verschieden lang bemessen, ohne daß hieraus eine nicht gerechtfertigte unterschiedliche Behandlung durch die Deutsche Bundesbahn gefolgert werden darf.

Tierverkehr

Die Häfen Lübeck, Kiel und Flensburg haben je einen besonderen **Seegrenzschlachthof**. In ihnen wird alles aus den Anliegerstaaten der Ostsee, insbesondere Dänemark, eingeführte und für die Bundesrepublik bestimmte Schlachttvieh geschlachtet.

Der Seegrenzschlachthof im Hafen **Lübeck** ist der größte Norddeutschlands. Er hat im Wallhafen eine eigene Kaianlage, an der gleichzeitig drei Viehdampfer

entladen werden können. — Die Seegrenzschlachthöfe in Kiel und Flensburg befinden sich am Ende des Binnenhafens und auf dem Westufer der Flensburger Förde.

Der Fleischversand ab den Seegrenzschlachthöfen erfolgt trotz der vielfach weiten Entfernungen nur zum Teil mit der Bundesbahn, obwohl ihre schnellen Beförderungszeiten und ihre modernen Kühlwagen alle Voraussetzungen hierfür in mindestens gleichem Maße wie der gewerbliche Lastkraftwagenverkehr erfüllen.

Hafenwirtschaft

Ebenso wie andere Häfen sind auch Lübeck, Kiel und Flensburg bevorzugte Standorte zahlreicher Industrie- und Handelsbetriebe. Im Gegensatz zu den ohnehin kaum vergleichbaren Verhältnissen innerhalb des Hafens Hamburg hat jedoch keiner der genannten Ostseehäfen einen besonderen Freihafen.

Ein Freihafen gilt als Zollausland. Er hat einen durch keine Zollabfertigung gestörten Verkehr zur offenen See. Importgüter werden erst dann zollpflichtig, wenn sie die Grenze des Freihafengebiets nach dem Zollinland überschreiten. Innerhalb der Freihafengrenzen dürfen Waren ohne vorherige Verzollung ein-, aus- und umgeladen, gelagert, umgepackt, geteilt, gegebenenfalls auch vernichtet und in andere Waren umgewandelt werden.

Schlußbetrachtung

Ein Kennzeichen jedes Seehafens ist dessen wechselnde Inanspruchnahme, mag sie auf die ohnehin gegebenen Schwankungen im Verkehrsanfall zurückzuführen sein oder mit früheren oder verzögerten Schiffsankünften und Schiffsabfahrten zusammenhängen. Diese allgemeine Feststellung trifft auch auf die Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Flensburg zu.

Der Mangel an Stetigkeit im Arbeitsanfall überträgt sich zwangsläufig auf den Eisenbahnverkehr innerhalb des Hafens und um ihn herum. Der Eisenbahnverkehr leidet nicht minder als die Häfen selbst unter dem unterschiedlichen Gutanfall in der Ein-, Aus- und Durchfuhr und unter der wechselnden Ausnutzung der Umschlaganlagen.

Auf diese Unstetigkeit sind letzthin auch die meisten Erschwernisse zurückzuführen, denen sich die Deutsche Bundesbahn im Hafenverkehr häufig gegenübergestellt sieht und die sie in Zeiten von Spitzenverkehren oft nur unter erheblichen betrieblichen und verkehrlichen Sonderaufwendungen zum Nutzen der Häfen zu überwinden vermag.

DORTMUNDER UNION BIER

EXPORT HELL DOPPELBOCK MALZBIER

URTYP PILS

DORTMUNDER UNION

Das meistgetrunkene deutsche Bier