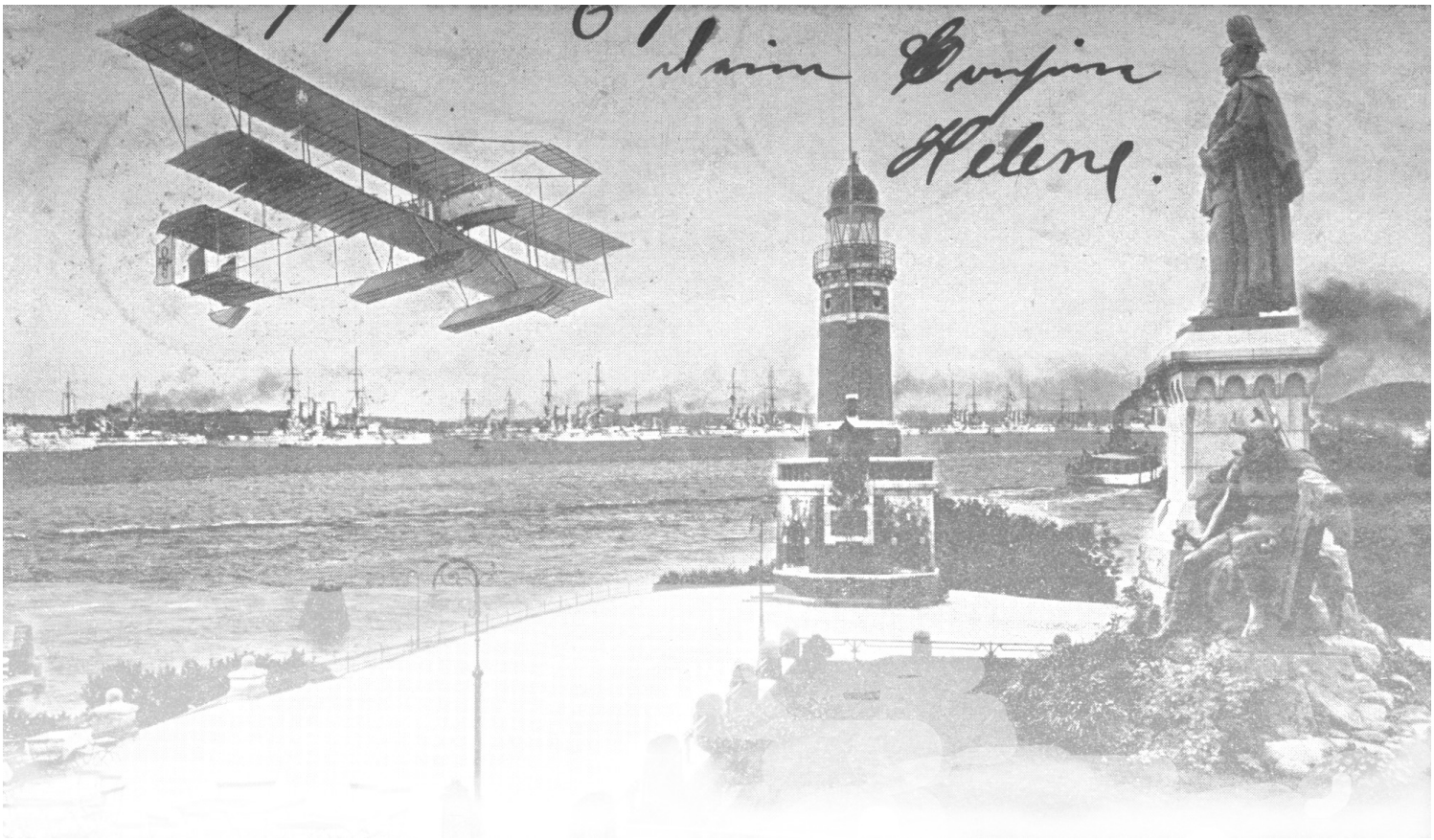


Bert Morio

HOLTENAU

- Geschichte eines Kieler Stadtteils -

Dieses Buch wurde mit Hilfe des Textsatzsystems LaTeX[1] und dem Editor LyX[2] erstellt. Die Umwandlung nach PDF erfolgte mit dem Programm pdflatex. Alle Programme sind freie Software und kostenlos erhältlich. Dieses Buch einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten, einschließlich der Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung sowie Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

[1] siehe: www.latex.org.
[2] siehe: www.lyx.org.

Bert Morio

Holtenau

Über Jahrhunderte hatte Kiel-Holtenau das unauffällige Dasein eines typischen Bauerndorfes im *„Dänischen Wohld"* geführt – dieses jahrhundertelange beschauliche, aber auch beengte, bäuerliche Leben kann man sich heutzutage kaum noch vorstellen, denn nur noch wenige Fachwerkhäuser erinnern an diese bäuerliche Vergangenheit. Der Stadtteil Holtenau wird nun seit mehr als zwei Jahrhunderten durch die Kanäle geprägt, die Nord- und Ostsee miteinander verbinden sollten – erst zum Wohle der Ökonomie Dänemarks und ein Jahrhundert später der deutschen Kaiserlichen Marine.

Behielt das Dorf Holtenau auch nach dem Bau des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"* noch weitgehend seine bäuerliche Struktur und seine Orientierung nach Norden, so brachte der Bau des *„Kaiser-Wilhelm-Kanals"* vielfältige Veränderungen und einen starken Anstieg der Einwohnerzahl mit sich und führte konsequenterweise nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und den Beschränkungen des Versailler Vertrages zur Eingemeindung Holtenaus nach Kiel.

Im Selbstverlag
Gesetzt mit LaTeX am: 20. Januar 2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **7**

Tabellenverzeichnis **10**

Abbildungsverzeichnis **11**

1 Im Dornröschenschlaf **13**

2 Der *„Dänische Wohld“* **19**
2.1 Bilder aus dem Dänischen Wohld . . . 28

3 Das Bauerndorf **33**
3.1 Als Untertanen der Güter Knoop und Seekamp . . . 37
3.2 Das kriegerische 17. Jahrhundert . . . 42
3.3 Das Leibeigenendorf Holtenau . . . 45
3.4 Eine Chronik der Holtenauer Bauernstellen . . . 54
3.5 Bilder vom Holtenauer Bauerndorf . . . 57

4 Der *„Eiderkanal“* **69**
4.1 Holtenau und der Bau des Eiderkanals . . . 70
4.2 Die Eiderkanalschleusen bei Holtenau und Knoop . . . 73
4.3 Eine stille Eröffnungsfeier . . . 76
4.4 Die Schifffahrt auf dem Eiderkanal . . . 77
4.5 Der Eiderkanal als Wirtschaftsfaktor . . . 83
4.6 Der Holtenauer Kanaldistrikt . . . 85
4.6.1 Das Kanalpackhaus . . . 86
4.7 Holtenau zur Zeit des Eiderkanals . . . 87
4.7.1 Der Wald und die Halbinsel *„Voßbrook“* . . . 87
4.7.1.1 Die *„Quarantäneanstalt“* im Voßbrook . . . 88
4.8 Das Gut Knoop und der Eiderkanal . . . 89
4.9 *Kosakenwinter* und *Cholerakrieg* . . . 94
4.9.1 Der *„Kosakenwinter”* . . . 96
4.9.2 Der *„Cholerakrieg”* . . . 97
4.9.3 Die Schleswig-Holsteinische Erhebung . . . 97
4.9.4 Der Deutsch-Dänische Krieg . . . 100
4.9.5 Der Deutsch-Französische Krieg . . . 100
4.10 Bilder vom Eiderkanal . . . 101

5 Der *„Kaiser-Wilhelm-Kanal“* **111**
5.1 Das *„Fort Holtenau”* . . . 114
5.2 Die feierliche Grundsteinlegung in Holtenau . . . 118
5.3 Von Arbeitern und Majestäten – Der Kanalbau . . . 123
5.4 Der Kaiser zu Besuch . . . 128
5.5 Die Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals . . . 130

5.6 Zeitgenössische Berichte vom Kanalbau . . . 135
5.7 Die militärische Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals . . . 138
5.8 Die wirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals . . . 140
5.9 Lotsen, Kanalsteurer und Kanalverwaltung . . . 142
5.9.1 Die Verwaltung des Kanals - das Kanalamt . . . 143
5.9.2 Die Holtenauer Lotsen . . . 145
5.9.2.1 Der Eiswinter von 1928/29 und der Lotsengesangverein *„Knurrhahn"* . . . 148
5.9.3 Die Kanalsteurer . . . 149
5.10 Der Leuchtturmhügel und der Tiessenkai . . . 152
5.10.1 Der Holtenauer Leuchtturm . . . 153
5.10.2 Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal . . . 155
5.10.3 Die Dampferbrücke . . . 156
5.10.4 Der *„Tiessenkai"* . . . 157
5.11 Die große Kanalerweiterung 1907-14 . . . 159
5.11.1 Die *„Prinz-Heinrich-Brücke"* . . . 163
5.11.2 Der *„Tote Arm"* . . . 166
5.12 Bilder vom Kaiser-Wilhelm-Kanal . . . 168

6 Holtenau im Ersten Weltkrieg 187
6.1 Der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Ersten Weltkrieg . . . 189
6.2 Die Kaiserlichen Seeflieger . . . 190
6.2.1 Der Kieler Matrosenaufstand . . . 194
6.3 Bilder aus dem Ersten Weltkrieg . . . 195
6.4 Bilder von der Seeflugstation und dem Landflugplatz . . . 201

7 Die Gemeinde Holtenau 207
7.1 Der Gemeindevorsteher . . . 209
7.2 Polizei und Gefängnis . . . 209
7.3 Die Feuerwehr . . . 209
7.4 Die Post . . . 210
7.5 Die Sparkasse . . . 210
7.6 Ärzte und Apotheken . . . 211
7.7 Die Holtenauer Schule . . . 212
7.7.1 Die Knooper Schule . . . 215
7.8 Die Kirchengemeinde Holtenau . . . 217
7.8.1 Die St. Elisabeth-Kirche . . . 220
7.9 Das Vereinsleben . . . 220
7.10 Das Geschäftsleben . . . 222
7.10.1 Schiffsausrüster / Schiffsmakler . . . 222
7.10.2 Berglokal und Wartehalle - die Holtenauer Gastronomie . . . 225
7.10.3 Andere Geschäfte und Läden . . . 228

8 Holtenau als Kieler Stadtteil 233
8.1 Die Eingemeindung – Kiel drängt nach Norden . . . 235
8.2 Der Flughafen Kiel-Holtenau . . . 239
8.2.1 Die SEVERA und die geheime Aufrüstung . . . 239
8.2.2 Holtenau und der Zivilflughafen . . . 241
8.3 Die Holtenauer Seemannsmission . . . 242
8.4 Bilder der Gemeinde Holtenau . . . 244

9 Drittes Reich und Zweiter Weltkrieg 267
9.1 Die Kirchengemeinde im Dritten Reich . . . 270
9.2 Holtenau und die Wiederaufrüstung . . . 272
9.2.1 Die geplante Kanalerweiterung von 1939 . . . 272
9.3 Der Flugplatz und die Luftrüstung . . . 272
9.4 Holtenau im Zweiten Weltkrieg . . . 274
9.5 Der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Zweiten Weltkrieg . . . 286
9.6 Der Marineschießplatz Holtenau . . . 287
9.6.1 Der Uboot-Kommandant Oskar Kusch . . . 288

9.7 Zwangsarbeiter in Holtenau . . . 293
9.8 Das Gut Knoop im Zweiten Weltkrieg . . . 294
9.9 Bilder aus dem Dritten Reich . . . 295

10 Die Nachkriegszeit 303
10.1 Kontinuität und Neubeginn . . . 304
10.2 Flüchtlinge, Vertriebene und „Displaced Persons" . . . 305
10.3 Die alliierte Besatzung in Holtenau . . . 310
10.4 Die Holtenauer nach dem Krieg . . . 311
10.4.1 Neue Siedlungen und die Neugliederung des Stadtgebietes . . . 311
10.4.2 Die Kirchengemeinde in der Nachkriegszeit . . . 313
10.4.3 Die Seemannsmission und das Holtenauer Seemannsheim . . . 315
10.4.4 Die Schule . . . 315
10.4.5 Der TuS Holtenau . . . 317
10.4.6 Die Seebadeanstalt . . . 318
10.4.7 Der Umbau des Kanalpackhauses . . . 319
10.5 Der kranke Kanal . . . 321
10.5.1 Das zweite Kanalerweiterungsprogramm . . . 322
10.5.2 Die wirtschaftliche Situation des Nord-Ostsee-Kanals . . . 323
10.5.3 Die „Adler I" umrundet die Welt . . . 324
10.5.4 Die Olympiabrücke . . . 326
10.5.5 Mehr Platz für dicke Pötte? . . . 328
10.6 Der Flugplatz und die Marineflieger . . . 334
10.6.1 Die Neugestaltung des Unterlandes . . . 338
10.7 Bilder aus der Nachkriegszeit . . . 340

11 Die Insulaner 351

12 Holtenauer Chronik nach Jahreszahlen 357

Literaturverzeichnis 365

Index 375

Tabellenverzeichnis

1.1 Die Einwohnerzahl Holtenaus 1741-2012. . . . 17

3.1 Die Herren auf Gut Seekamp. . . . 42
3.2 Anzahl der Bauernstellen. . . . 42

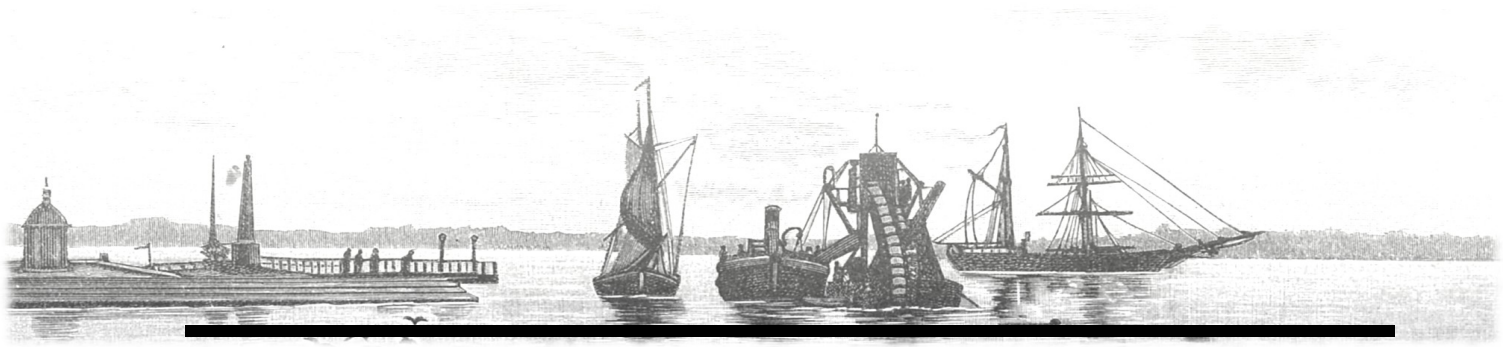
4.1 Wegersparnis durch den Eiderkanal (in Seemeilen): . . . 79
4.2 Einwohnerzahl des Bauerndorfes und des Kanaldistriktes. . . . 83

5.1 Zahl und Größe der Segelschiffe in Deutschland 1876-80. . . . 112
5.2 Der Kieler Festungsring im Jahre 1888. . . . 114
5.3 Größenvergleich der Schleusenanlagen. . . . 139
5.4 Erwerbszweige der Holtenauer Bevölkerung im Jahr 1937. . . . 140
5.5 Annahmepflicht für Kanalsteurer. . . . 150
5.6 Das deutsche Flottenprogramm 1898-1912. . . . 160

8.1 Die Holtenauer Gemeindevorsteher. . . . 237

9.1 Vergleich der Kanalabmessungen 1895, 1915, 1939 und 1967. . . . 270
9.2 Bombenabwürfe in Holtenau: . . . 278
9.3 Bombentote in Holtenau 1940-45: . . . 279

10.1 Zusammensetzung der Holtenauer Bevölkerung nach Herkunft. . . . 308
10.2 Zustand der Wohngebäude in ausgewählten Stadtteilen. . . . 308
10.3 Erwerbstätigkeit in den nördlichen Stadtteilen 1970 in %. . . . 308
10.4 Schulkinder in der Holtenauer Schule 1945-75. . . . 316
10.5 Mitglieder und 1. Vorsitzende des Holtenauer Turnvereins. . . . 317
10.6 Die drei Holtenauer Hochbrücken und die alte Levensauer Hochbrücke. . . . 326
10.7 Anzahl der Lotsungen auf dem NOK. . . . 328
10.8 Veränderungen bei den Verkehrsgruppen 2007 – 2008 (1. Halbjahresergebnis). . . . 330
10.9 Vergleich der 3 großen Weltkanäle 1993. . . . 331



Abbildungsverzeichnis

2.1 Slawische Ortsnamen und slawisch-deutsche Mischnamen. . . . 20
2.2 Der ehemalige Verlauf der Levensau. . . . 20
2.3 Der Verlauf des Eierkanals. . . . 28

3.1 Lageplan der Holtenauer Bauernstellen. . . . 35
3.2 Die Grenzen der Gutsbezirke Knoop und Seekamp. . . . 38
3.3 Karte Holtenaus im Jahr 1881. . . . 38
3.4 Die Wasserburgen Knoop und Seekamp. . . . 39
3.5 Bilder vom Holtenauer Bauerndorf. . . . 57

4.1 Lageplan der Quarantäneanstalt. . . . 90
4.2 Historischer Lageplan der Wasserburg Knoop und des neu erbauten Gutshauses. . . . 95
4.3 Bilder vom Eiderkanal. . . . 101

5.1 Lage von Eiderkanalinsel und Kaiser-Wilhelm-Kanal. . . . 113
5.2 Der Festplatz in Holtenau 1887. . . . 118
5.3 Karte vom Dammrutsch an der Prinz-Heinrich-Brücke 1913. . . . 165
5.4 Bilder vom Kaiser-Wilhelm-Kanal. . . . 168

6.1 Bilder aus dem Ersten Weltkrieg. . . . 195
6.2 Bilder von der Seeflugstation und dem Landflugplatz. . . . 201

7.1 Karten Holtenau und Knoop 1924. . . . 208

8.1 Bilder der Gemeinde Holtenau. . . . 244

9.1 Bilder aus dem Dritten Reich. . . . 295

10.1 Karte der Siedlungsgebiete in Holtenau um 1950. . . . 304
10.2 Die Kanalquerschnitte in den Ausbaustufen von 1895 bis 1966. . . . 322
10.3 Bilder aus der Nachkriegszeit. . . . 340

Danksagung

Für die Anregung und Ermutigung zum Schreiben dieses Buches bedanke ich mich beim inzwischen leider nicht mehr existierenden „Arbeitskreis Pro Holtenau“, der sich über mehrere Jahre hinweg teils sehr erfolgreich für die Belange dieses Kieler Stadtteils eingesetzt hat. Ein weiterer Dank gilt Herrn Walter Giertz[3], der mir mit seinem selbst verlegten Buch über die „*Straßen und Stätten Holtenau*s” erst zeigte, welch reichhaltige Geschichte unser Stadtteil besitzt. Danken möchte ich auch Herrn Professor Ulrich Matthée[4], der mich mit seiner Begeisterung für die schleswig-holsteinische Geschichte angesteckt hat – für immer wird mir eine gemeinsame Eiderkanal-Exkursion in Erinnerung bleiben! Ebenso möchte ich Frau Gisela Heinrich[5] und Herrn Karsten Wulff danken, die mir ihr über viele Jahre gesammeltes Bild- und Textmaterial für dieses Buch zur Verfügung gestellt haben. Weiterhin möchte ich allen Personen danken, die mir Bild- und Textmaterial zur Verfügung gestellt und mich bei dieser Arbeit unterstützt haben.

Eine große Hilfe und Anregung waren mir auch die Bücher der ehemaligen Holtenauer Lehrer Karl-Heinz Pentz[6] und Kurt Petersen[7], die eine Fülle von Informationen über die Geschichte Holtenaus enthalten. Diese beiden Bücher entstanden im Rahmen der Lehramtsausbildung und sind nur noch in wenigen Exemplaren in der Kieler Stadtbücherei erhalten. Auch das sehr reichhaltige Buch des verstorbenen Heimatforschers Nicolaus Detlefsen über die *„Kieler Stadtteile nördlich des Kanals“* gibt es momentan nicht mehr im Buchhandel zu erwerben[8].

Eine Lokalgeschichte wird wohl weder jemals vollständig noch fehlerfrei sein und daher würde ich mich über Korrekturen, Ergänzungen, alte Bilder oder neue Aspekte sehr freuen. Es ist erstaunlich, mit welcher Geschwindigkeit sich die Erinnerungen verflüchtigen. Selbst bei Personen, die in Holtenau aufwuchsen, konnte ich erleben, wie lückenhaft doch manche Erinnerung in nur wenigen Jahrzehnten geworden ist – wenn es beispielsweise um die genaue Lage der ehemaligen Holtenauer Bauerngehöfte ging.

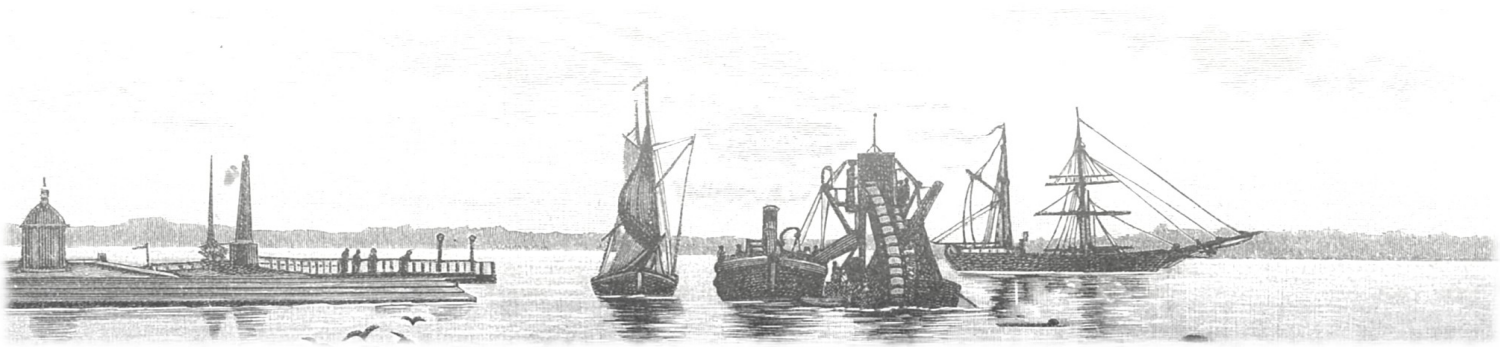
Leider ist es mir nur möglich, eine begrenzte Anzahl von Photographien und Illustrationen in diesem Buch zu zeigen; eine weitaus größere stetig wachsende Zahl findet sich auf meiner Homepage zur Holtenauer Geschichte unter:

http://www.apt-holtenau.de/holtenau-info/home.htm

Der Inhalt meines Internetauftritts und dieses Buches stimmen nur zum Teil überein – manchmal ist der eine, manchmal der andere ausführlicher. Oft ist es im Internet aufgrund des unbeschränkt zur Verfügung stehenden Platzes möglich, auf gewisse Sachverhalte genauer einzugehen, z. B. durch Aufstellung langer Listen wie die der auf dem Holtenauer Marineschießplatz Hingerichteten oder die ausführliche, an das Buch von Walter Giertz angelehnte, Beschreibung der Holtenauer Straßen[9]. Oft finden sich im Internet Korrekturen oder Ergänzungen, die erst später den Weg in dieses Buch finden.

Warum benutze ich nicht die *„Neue Deutsche Rechtschreibung“*? Sicherlich auch, weil ich mit der alten aufgewachsen und daher sehr vertraut bin. Aber gerade beim Schreiben dieses Buches habe ich – es soweit es mir als Laie möglich ist – versucht, auch die Schönheit von Typographie zur Geltung zu bringen. Und da stelle ich doch auch eine ziemliche Verarmung des Schriftbildes fest, denn um wie vieles sind beispielsweise *„Photographien“* doch schöner anzusehen als *„Fotografien“*! Aber zugegebenermaßen ist dies ein Luxusproblem, denn wie sinnvoll es ist, die deutsche Sprache zu entschlacken und allen Menschen leichter zugänglich zu machen, zeigen zahlreiche Untersuchungen der letzten Jahre.

[3] [Giertz 1991, Giertz 1995]
[4] https://www.matthee.org/index.html.
[5] [Heinrich 2002]
[6] [Pentz 1951]
[7] [Petersen 1952]
[8] siehe: [Detlefsen 1978]
[9] Vgl.: [Giertz 1995].



Kapitel 1

Im Dornröschenschlaf

> Irgendwie ist Holtenau wie eine Mischung aus Dornröschen und Rotkäppchen: Zweifellos von großem Liebreiz, allerdings arg schläfrig und dazu noch vom bösen Wolf bedroht.
>
> *Kieler Nachrichten 2003*

Leider hat sich an dieser nun schon zwei Jahrzehnte alten Analyse bis heute nur wenig geändert, denn auch heute wird viel vom Holtenauer Potential gesprochen, aber nur wenig in die Tat umgesetzt. Nachdem vor nahezu einem Jahrzehnt die Holtenauer Marineflieger nach Nordholz verlegt wurden, liegt auch das fantastische Geländes des Unterlandes immer noch im Schlummer. Nur die Pressemeldungen und die vielen inzwischen erstellten *„Potentialanalysen"* klingen immer noch vielversprechend.

Als sich die *„Kieler Zeitung"* im Jahr 1929 ebenfalls mit dem erst vor wenigen Jahren eingemeindeten Stadtteil Kiel-Holtenau beschäftigte, war es nicht die vorherrschende scheinbare Schläfrigkeit, die zu Sorgen Anlaß gab, sondern der sich damals scheinbar abzeichnende Wirtschaftsboom mit seinen Folgen für die am Kanal lebenden Menschen. Infolgedessen hieß es damals in der *„Kieler Zeitung"*:

> *„Ganz Optimistische sehen in Holtenau denjenigen Stadtteil Kiels, der die größte Zukunft habe. Sie richten ihre Augen dabei zur Hauptsache auf den erst vor Jahresfrist fertiggestellten Flugplatz Voßbrook, der nunmehr auch eine stabile Flughalle erhält. Holtenau als Großflughafen Kiels und Schleswig-Holsteins – gewiß kein schönes Zukunftsbild."*[1]

Und doch scheint sich am dem Spannungsfeld aus hoch gesteckten ökonomischen Entwicklungserwartungen und dem Gefühl des Stillstandes, in dem sich der Stadtteil Holtenau seit seiner Eingemeindung im Jahr 1922 bewegt, bis heute nur wenig geändert zu haben. Auch nach über 80 Jahren besitzt die Stadt Kiel als Landeshauptstadt noch keinen ihrer Größe angemessenen Passagierflughafen und was die Zukunft für den Flugplatz Holtenau bringen wird bleibt wohl noch lange ungewiß. In der Vergangenheit hat der Flugplatz zwar einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Entwicklung Holtenaus gehabt – man denke nur an den Umbau der *„Dankeskirche"* und die Errichtung neuer Siedlungen für die Luftwaffenangehörigen und ihre Familien.

Heute jedoch stellt der Flugplatz aus der Sicht nicht nur vieler Holtenauer eher ein Hemmschuh für die Entwicklung der Nachbarstadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort dar, trennt er diese doch nahezu vollständig voneinander ab. Denn dort wo sich heute der Flugplatz befindet, war in früheren Zeiten sozusagen das Holtenauer Hinterland, durch das mehrere Wege in den Norden führten. Hier weideten die Holtenauer Bauern ihr Vieh und schlugen ihr Holz. Und in den Ausflugslokalen des Waldes Voßbrook vergnügten sich nicht nur die Holtenauer, sondern auch viele Besucher aus Kiel. All dieses endete mit dem Bau des Landflughafens.

Trotzdem kann man sich das heutige Holtenau ohne den Flugplatz im Holtenauer Norden nicht mehr vorstellen. Er, den man eigentlich den *„Land- und Seeflughafen"* nennen müßte[2], ist zu eng mit der Geschichte des Stadtteils

[1] Kieler Zeitung: *„Siedlungen in Holtenau"*, 29. März 1929.
[2] Wobei die beiden Flughäfen doch eine recht unterschiedliche Geschichte haben und auch räumlich voneinander zu trennen sind.

verknüpft, zudem wurde hier mit der *„Kaiserlichen Seefliegerei"* ein wichtiges Kapitel der deutschen Luftfahrtgeschichte geschrieben. Die beiden verlorenen Weltkriege bedeuteten aber auch für den Flughafen und alle anderen vom Militär abhängigen Arbeitsplätze in Holtenau und Umgebung jedes mal eine Zäsur, denn es gelang der Stadt Kiel nie, die Arbeitsplätze beim Militär oder in den Rüstungsbetrieben durch eine zivile Produktion zu ersetzen.

Dieses Scheitern wurde besonders in den Jahren nach nach der Eingemeindung im Jahr 1922 deutlich, als die bis zum Ende des Ersten Weltkrieges überwiegend durch die Marine geprägte Stadt Kiel vergeblich versuchte, in den frei gewordenen Flächen im Voßbrook und am Nordhafen neue Gewerbebetriebe anzusiedeln.

Im Gegensatz dazu hat Holtenau selbst in vielfältiger Weise vom Bau und Betrieb des Kaiser-Wilhelm-Kanals profitiert, so daß man durchaus von einem Holtenau vor und einem Holtenau nach dem Kanalbau sprechen kann. Auch der Eiderkanal[3] als Vorläufer des Kaiser-Wilhelm-Kanals hatte bereits gewisse Impulse für die Entwicklung gebracht, wenn auch weit weniger als sich die damaligen Planer in Kopenhagen erhofft hatten. Hier lag aber auch eigenes Verschulden zugrunde, denn der Eiderkanal konkurrierte im Hinblick auf die Kosten für die Schiffseigner immer mit der Passage durch den Öresund, für die der Dänische Staat den so genannten *„Sundzoll"* erhob, der eine seiner Haupteinnahmequellen darstellte. Dem erst später infolge eines zunehmenden dänischen Nationalismus zum *„Eiderkanal"* umbenannten *„Schleswig-Holsteinischen Kanal"* verdankten die Holtenauer Bauern früher einen nicht unbeträchtlichen Nebenerwerb durch die Vermietung von Pferden für das so genannte *„Treideln"*, d. h. dem Ziehen der den Eiderkanal passierenden Segelschiffe durch Pferdegespanne vom Ufer aus, und ihre Nachkommen das historische Kanalpackhaus-Ensemble mit mehreren Jahrhunderte alten Gebäuden.

Mit Sicherheit hat der bereits vorhandene Eiderkanal neben vielen anderen Faktoren auch die Entscheidung über die Streckenführung des Kaiser-Wilhelm-Kanals mit beeinflußt, konnte man doch so beim Kanalbau auf eine bereits vorhandene Infrastruktur zurückgreifen.

So ist die Holtenauer Geschichte der vergangenen zwei Jahrhunderte zu einem großen Teil mit der Geschichte dieser beiden Kanäle verknüpft.

Über Jahrhunderte hatte Holtenau das unauffällige Dasein eines typischen Bauerndorfes geführt, in dem sich über lange Zeiträume nur wenig änderte während im übrigen Schleswig-Holstein europäische Geschichte geschrieben wurde, da in dieser Verbindungsregion zwischen Ost und West und Nord und Süd immer wieder die Interessen verschiedener nordeuropäischer Mächte aufeinander prallten. Dieses über Jahrhunderte beschaulich dahinfließende, sich auf einen ganz kleinen Raum beschränkende, bäuerliche Leben vermag man sich heutzutage nur schwer vorzustellen, denn nur noch zwei Fachwerkhäuser erinnern an diese bäuerliche Vergangenheit.

Im Laufe der Jahrhunderte wechselten in unmittelbarer Nähe ganze Landstriche den Besitzer – wurden dänisch, schwedisch, ja sogar russisch. So verzichtete Rußland erst im Jahr 1773, also ein Jahrzehnt nachdem der 1728 in Kiel geborene Zar Peter III.[4] gestorben war, im so genannten *„Austauschvertrag von Zarskoje Selo"* auf den holsteinischen Teil seines Besitzes. Im heutigen Friedrichsort wurde in den Jahren 1631 bis 1642 die dänische Festung *„Christianspries"* ausgebaut, Kriege wurden in und um die beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein geführt. Fremde Söldnerheere zogen marodierend durch das Land und die Pest tötete Tausende in Kiel und Umgebung. Die Stadt an der Förde nahm langsam an Größe zu, wurde Universitätsstadt und schließlich der wichtigste Kriegshafen des Deutschen Reiches.

Auch der Bau des Eiderkanals, der seit 1779 Nord- und Ostsee miteinander verband und zu seiner Zeit die bedeutendste künstliche Wasserstraße der Welt war, hatte anfangs nur einen geringen Einfluß auf die Holtenauer Entwicklung. Aus dieser Zeit stammen jedoch die Bauten um das *„Kanalpackhaus"* unweit des Holtenauer Leuchtturms, die heute Teil des Ortes sind, damals jedoch knapp einen Kilometer östlich des Bauerndorfes lagen. All diese Veränderungen gingen jedoch zum größten Teil an den Holtenauern vorbei und das Dorf blieb letztlich in seiner bäuerlichen Struktur verhaftet. Dazu muß man aber als Entschuldigung der Holtenauer anmerken, daß selbst die Stadt Kiel und die dort ansässigen Unternehmer die Möglichkeiten, die sich mit dem Bau des Eiderkanals boten, in keinster Weise erkannten, geschweige denn nutzten.

> *„Reisende, welche sich einige Tage in Kiel aufhalten, was die Umgebungen der Stadt verdienen, sollten nicht unterlassen, die Nordseite der Bucht, an der wir uns gegenwärtig befinden, bis mindestens nach dem schon erwähnten Holtenau zu durchwandern. Ein tüchtiger Fußgänger kann diese Wegstrecke in anderthalb Stunden bequem zurücklegen. Der angenehme, durch grüne Waldung sich schlängelnde Weg*

[3] Ursprünglich hieß der Kanal *„Schleswig-Holsteinischer Kanal"*, doch obwohl die Umbenennung in *„Eiderkanal"* auf dänische nationalistische Bestrebungen zurück ging, wurde diese Bezeichnung nach dem Krieg gegen Dänemark auch von den siegreichen Preußen übernommen.
[4] Eigentlich: Karl Peter Ulrich von Schleswig-Holstein-Gottorf.

geht über Wiek und steigt bei Holtenau in das Canalthal hinab. Dies Holtenau, terrassenförmig an die Höhen sich lehnend, nimmt sich ungemein malerlisch aus."[5]

Der Eiderkanal war schon im Entstehen, doch für die Holtenauer und die anderen Bewohner des Dänisches Wohldes wurde die Aufhebung der Leibeigenschaft und die Parzellierung des Gutes Seekamp zum wichtigsten Ereignis dieser Jahre. Auf dem Eiderkanal wurden nicht nur Waren aus vielen Ländern transportiert, sondern auch neue Ideen und Geisteshaltungen. Doch stand die bäuerliche Gesellschaft Holtenaus alleine schon dem Gedanken des Kanalbaues eher ablehnend gegenüber. Bedenkt man, daß sich gleichzeitig nur wenige Kilometer entfernt auf dem *„Gut Knoop"* eines der bedeutendsten kulturellen Zentren Schleswig-Holsteins befand, so mag man eine Vorstellung davon gewinnen, wie eng diese bäuerliche Welt einst gewesen sein muß.

All dies änderte sich erst – und dann gleich fundamental – mit Bau und Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Jahre 1895 durch die Ansiedlung der für den Kanalbetrieb benötigten Infrastruktur, vieler Handelsunternehmen und dem Bau neuer Verkehrswege in den Kieler Norden. Innerhalb eines Jahrzehnts verwandelte sich Holtenau von einem Bauerndorf nördlich Kiels zu einem der beiden Endpunkte der damals bedeutendsten Wasserstraße der Welt. Hatte Holtenau 1876 nicht einmal 400 Einwohner gehabt, so waren es ein halbes Jahrhundert später bereits über 3.000. 1875 waren es 330 Einwohner, 1895 zur Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals waren es bereits 1.029 und im Jahr 1922 – zur Zeit seiner Eingemeindung nach Kiel – hatte Holtenau bereits 3.179 Einwohner. Zwischen 1741 und 1875 hatte sich demgegenüber die Einwohnerzahl nicht einmal verdreifacht[6]. Im Laufe weniger Jahrzehnte nahm das Bauerndorf zunehmend den Charakter einer Seefahrergemeinde an.

Wie sehr sich das Holtenauer Ortsbild in den letzten 150 Jahren verändert hat, macht der Vergleich heutiger mit alten Karten deutlich. Während der Bau des Eiderkanals zwar das Flußtal der Levensau betraf und es zum Bau neuer Gebäude am nördlichen Kanaleingang (im so genannten *„Königsfeld"*, siehe 4.6 auf Seite 85) kam, blieben das Bauerndorf Holtenau und das Umland davon nahezu unberührt. Zu größeren Veränderungen führten erst der Bau des *„Fort Holtenau"* (siehe 5.1 auf Seite 114), des Kaiser-Wilhelm-Kanals und des Landflugplatzes. Anderseits wurde Holtenau durch diese anfangs positiven Veränderungen in seinen späteren Entwicklungsmöglichkeiten dadurch stark eingeschränkt, daß es nun von drei Seiten entweder durch militärische Installationen oder die Einrichtungen der Kanalbehörden samt Hochbrücke sozusagen „eingeschlossen" wurde.

Damit ähnelt das Schicksal Holtenaus in gewisser Weise dem der Stadt Kiel, die einerseits von ihrer Rolle als Marinehafen profitierte und zu einer Großstadt aufstieg, andererseits aber auch durch die Marine stark in ihren zivilen ökonomischen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt wurde. Die Stadt Kiel hatte infolge dieser Entwicklung in den Jahren 1901 bis 1904 im so genannten *„Wiker Hafenprozeß"* versucht, ihre Ansprüche gegenüber der Kaiserlichen Marine durchzusetzen, nachdem sich das Verhältnis zur Marine seit 1869 zusehends verschlechtert hatte. Durch das *„Reichskriegshafengesetz"* von 1883 gab es zwar so etwas wie Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung, doch hatten die Interessen der Marine, Werften und Arsenale weiterhin Vorrang vor denen der Stadt, die vernünftigerweise versuchte, auch ihre nicht-militärische Entwicklung zu sichern.[7]

Im ganzen Gutsbezirk Seekamp gab es außerhalb der dörflichen Bereiche Holtenau, Pries und Schilksee, dem Gut Seekamp, dem Meierhof in Stift und dem Friedrichsorter Festungsgelände kaum Einzelbebauung: Einzeln standen nur noch die Katen *„Schusterkrug"*, *„Diekmissen"*[8] und eine Kate am Wald *„Voßbrook"*. Dazu kamen zwei Heuerstellen (d. h. gepachtete Hofstellen) an der Landstraße nach Stift westlich Holtenaus und bei Stift eine Gutshirtenkate, eine Holzvogtkate und eine weitere Hausstelle. Nahezu einen Kilometer vom Holtenauer Bauerndorf entfernt an der nördlichen Mündung des Eiderkanals lagen noch die nicht zum Gutsbezirk gehörigen Gebäude am Kanalpackhaus.

Diese spärliche Bebauung änderte sich erst nach der Parzellierung des Seekamper Gutsbezirks, d. h. der Aufteilung des Gutes in mehrere kleine Bauernstellen, die zur Folge hatte, daß im gesamten ehemaligen Gutsbezirk einzeln gelegene Bauernhöfe und Katen entstanden, die alle mehr oder weniger Land besaßen. Hinzu kamen drei jeweils „*Dreikronen*" genannte Bauernstellen zwischen Pries und Stift.[9]

Die Verkehrsverbindungen im Dänischen Wohld waren vor 200 Jahren auch für die damaligen bescheidenen Verhältnisse sehr schlecht. Die wichtigste Fernverbindung war die *„Eckernförder Heerstraße"* (heute die Eckernförder Chaussee), dazu kam noch eine Verbindung von Kiel über Holtenau in den Norden, die über die Holtenauer

[5] Willkomm, Ernst: Wanderung an der Ostsee, Leipzig 1850, S. 19.
[6] Vgl.: [Giertz 1995] u. [Pieper-Wöhlk].
[7] Vgl.: [Salewski 1991], S. 282.
[8] Der Name *„Diekmissen"* leitet sich von *„Diek"* (=Teich) und *„Missen"* (=Sumpf) ab.
[9] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 45.

Eiderkanalschleusen entlang der heutigen Gravensteiner Straße und die Immelmannstraße in den Dänischen Wohld hinein verlief. Dieser vorbeiziehende Verkehr war auch der Grund dafür, daß sich hier eine Schmiede und ein Gasthaus, die spätere „*Waffenschmiede*" ansiedelten. Die Immelmannstraße, die heute seitlich der Boelckestraße in einem Wendehammer endet, ist der Nachfolger der früheren „*Dänischenhagener Straße*", die noch früher einmal „*Stifter Redder*"[10] hieß. Die Herwarthstraße führte früher nach Distelrade, dort gab es Abzweigungen nach Stift und nach Schusterkrug.

Auch am Strand entlang konnte man auf schmalen Wegen über Schusterkrug nach Friedrichsort gelangen. An der Einmündung der Steckendammsau in die Friedrichsorter Bucht lagen Trittsteine, über die auch Pferdewagen fahren konnten, bei Hochwasser jedoch mußte der Umweg über Stift genommen werden. Der „*Schwarze Weg*" führte vom Eekbrook[11] aus zur Schule im Schusterkrug – ursprünglich war der Eekbrook ein in den Voßbrook führender alter Weideweg. Ein weiterer Weg führte über die „*Kippe*", d. h. das beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals aufgeschüttete Gelände, weiter durch den Wald Voßbrook. Auf einer Karte aus dem Jahr 1877 findet sich im Mündungsgebiet der Steckendammsau, die dort in die Kieler Förde mündet, noch die Kate „*Donaschloß*"[12]. Die Steckendammsau mündete bis 1900 mehrarmig in die Stickenhörner Bucht und war nur mit Hilfe von Trittsteinen und Bohlen zu überqueren. Da man diese Art der Überquerung auch „*Stegel*" nannte, leitete sich davon der Name „*Stegelhörn*" ab[13].

Noch auf einer Karte aus dem Jahr 1878 besaß Holtenau eine andere geographische Ausdehnung als heute. Während heute das Gebiet südlich des Nord-Ostsee-Kanals als die Wik bezeichnet wird, taucht hier noch auf vielen älteren Karten der Name Holtenau zusätzlich östlich des Aubergs auf. Es handelt sich dabei ungefähr um das spätere Gebiet der Stadtwerke am Nordhafen. Da es im Holtenauer Norden ähnliche Entwicklungen gegeben hat, geht eine Beschäftigung mit der Holtenauer Geschichte folglich weit über die heutigen engen Grenzen des Stadtteils hinaus – eher liegen die Grenzen südlich des Kanals, bei den Gütern Knoop und Seekamp, bei Stift und am Schusterkrug. Nicht nur findet sich auf alten Karten die Bezeichnung Holtenau in einem Bereich, der heute zum Stadtteil Wik gerechnet wird, auch die frühere Zugehörigkeit der Holtenauer zu den Gütern Knoop und Seekamp legt es nahe, die geographischen Grenzen dieser Stadtteilgeschichte etwas weiter zu stecken.

Obwohl der Stadtteil Holtenau durch den Kanal für die Entwicklung der Stadt Kiel eine nicht unwesentliche Bedeutung hatte und hat, stand er immer im Schatten anderer Stadtteile oder Umlandgemeinden wie Kiel-Schilksee – das spätestens seit der Segelolympiade 1972 international bekannt geworden ist – oder dem Ostseebad Laboe. Auch die Gemeinde Altenholz nahm nach dem Zweiten Weltkrieg eine stürmische Entwicklung und hat Holtenau an Einwohnerzahl weit hinter sich gelassen[14].

So ist Holtenau trotz mancher Sehenswürdigkeiten touristisch bisher kaum erschlossen worden, eher macht man auf dem Weg ins Kieler Umland einen kleinen Umweg über Holtenau[15]. Für nicht wenige Holtenauer macht gerade diese Ruhe den besonderen Charme ihres Stadtteils aus: Vielleicht verbringt man seine Freizeit an einem anderen Ort, aber leben möchte man doch in Holtenau. Man freut sich über den romantischen Anblick der Windjammer, die in den Sommermonaten in großer Zahl am Tiessenkai festmachen und ärgert sich doch gleichzeitig über die in der Kanalstraße parkenden Wagen der anreisenden Segeltouristen. Parkplätze voller Reisebusse wären hier einfach unpassend und die wenigen, die sich durch die Kanalstraße bis hin zum Leuchtturm quälen, werden heute schon als störend empfunden.

Auch heute noch leben in Holtenau Menschen von der Seeschifffahrt, dem Nord-Ostsee-Kanal oder den um sie herum angesiedelten Dienstleistungen, ja es gibt sogar noch einen Holtenauer Fischer, der täglich seine Netze auf dem Kanal auswirft. Wie man es auch wendet: Man ist entweder beruflich mit der Seefahrt oder dem Kanal verbunden oder aber mit dem maritimen Flair, das der Stadtteil ausstrahlt und das in den letzten Jahren zunehmend Besucher und neue Bewohner nach Holtenau zog.

Es ist wirklich erstaunlich, wie viele historische Ansichtskarten mit Holtenauer Motiven es seit der Kanaleröffnung im Jahr 1895 gibt. Neben den auch heute noch beliebten Motiven wie dem Holtenauer Leuchtturm oder dem Blick von den Hochbrücken auf die Schleusen, waren es während des Wilhelminischen Kaiserreiches in erster Linie Motive mit einem militärischen Hintergrund wie die vor Holtenau auf Reede liegende Kaiserliche Kriegsflotte, Motive der Kaiserlichen Seeflieger und Bilder von Kriegsschiffen, die den Kanal passieren. Ein weiteres beliebtes Motiv war das während des Zweiten Weltkrieges eingeschmolzene *„Kaiser-Wilhelm-Denkmal"* zwischen Leuchtturm

[10] Ein „*Redder*" ist ein Weg, der auf beiden Seiten von Knicks gesäumt wird.

[11] = Eichenbruch, ein Weideweg der Holtenauer Bauern zum Voßbrooker Wald.

[12] Hier befand sich nach der Bebauung der Gegend um den Schusterkrug das so genannte *„Kommunal-Armenhaus"*.

[13] Vgl.: [Giertz 1995], S. 60.

[14] Ende 2006 waren es bereits 9745 Einwohner, also nahe doppelt so viele wie in Holtenau.

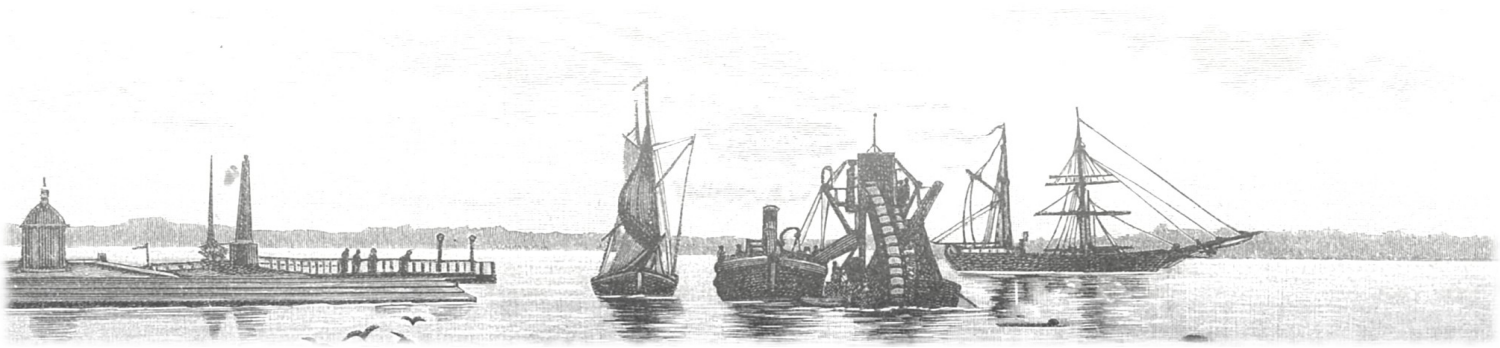
[15] Gerade für Fußgänger oder Fahrradfahrer endete der Weg von der Kanalfähre Richtung Leuchtturm jedoch für Jahrzehnte kurz hinter der Seebadeanstalt am Eisentor des Tonnenhofes. Inzwischen ist nach dem Abzug der letzten Bundeswehrsoldaten ein großer Teil des so genannten *„Unterlandes"* für die Öffentlichkeit freigegeben und die für nahezu ein Jahrhundert unterbrochene Verbindung nach Schusterkrug wieder hergestellt.

Tabelle 1.1: Die Einwohnerzahl Holtenaus 1741-2012.

Jahr:	1741	1803	1875	1890	1895	1900	1906	1910	1922
Einwohner:	140	135	330	801	1.029	1.434	1.840	2.750	3.179
Jahr:	1937	1950	1961	1970	1976	1988	1998	2007	2012
Einwohner:	4.200	6.990	7.204	7.878	7.185	6.073	5.578	5.273	5.222

und *„Wartehalle"*, aber das häufigste Motiv für Ansichtskarten war der Blick auf die alte Prinz-Heinrich-Brücke, vorzugsweise von Süden aus photographiert. Während der beiden Weltkriege herrschte im Kanalgebiet und im Bereich anderer militärisch bedeutsamer Anlagen wie beispielsweise den Hochbrücken über den Kanal ein striktes Photographierverbot. Daher gibt es nur wenige private Aufnahmen aus den Kriegstagen. Im Zusammenhang mit dem Kanalbau und den damit verbundenen Feierlichkeiten wurden auch viele offizielle Photographien und Stiche angefertigt, unter anderem auch von bekannten Künstlern wie Fritz Stoltenberg, die dann oft in den damaligen illustrierten Zeitschriften wie der *„Gartenlaube"* veröffentlicht wurden.

Eine Anmerkung möchte ich noch zu den Holtenauer Straßennamen und Hausnummern machen, da es hier leicht zur Verwirrung kommen kann: Vor der Einführung der Straßennamen wurden die Häuser einfach nach dem Zeitpunkt ihrer Erbauung durchnummeriert – so war das Haus Kanalstraße Nr. 9 ehemals das Haus Nr. 73, da es hier als 73. Haus erbaut worden war. Durch die Eingemeindung im Jahre 1922 mußten mehrere Straßen, deren Namen es bereits in Kiel gab, umbenannt werden. Dazu kamen noch Umbenennungen aufgrund der sich verändernden politischen Verhältnisse während des Dritten Reiches und in der Nachkriegszeit. Auch die Benennung der Straßen erweist sich als kompliziert, denn so hießen, um nur ein Beispiel zu nennen, sowohl die heutige Richthofenstraße als auch die *„Schwester-Therese-Straße"* eine Zeit lang *„Wendenburgstraße"*. Daß die *„Marxstraße"* gleich nach der *„Machtergreifung"* im Jahr 1933 zur *„Apenrader Straße"* – womit man gleichzeitig noch an die nach dem Ersten Weltkriegs an Dänemark verlorenen Landesteile erinnern konnte – umbenannt wurde, liegt auf der Hand.



Kapitel 2

Der „*Dänische Wohld*“

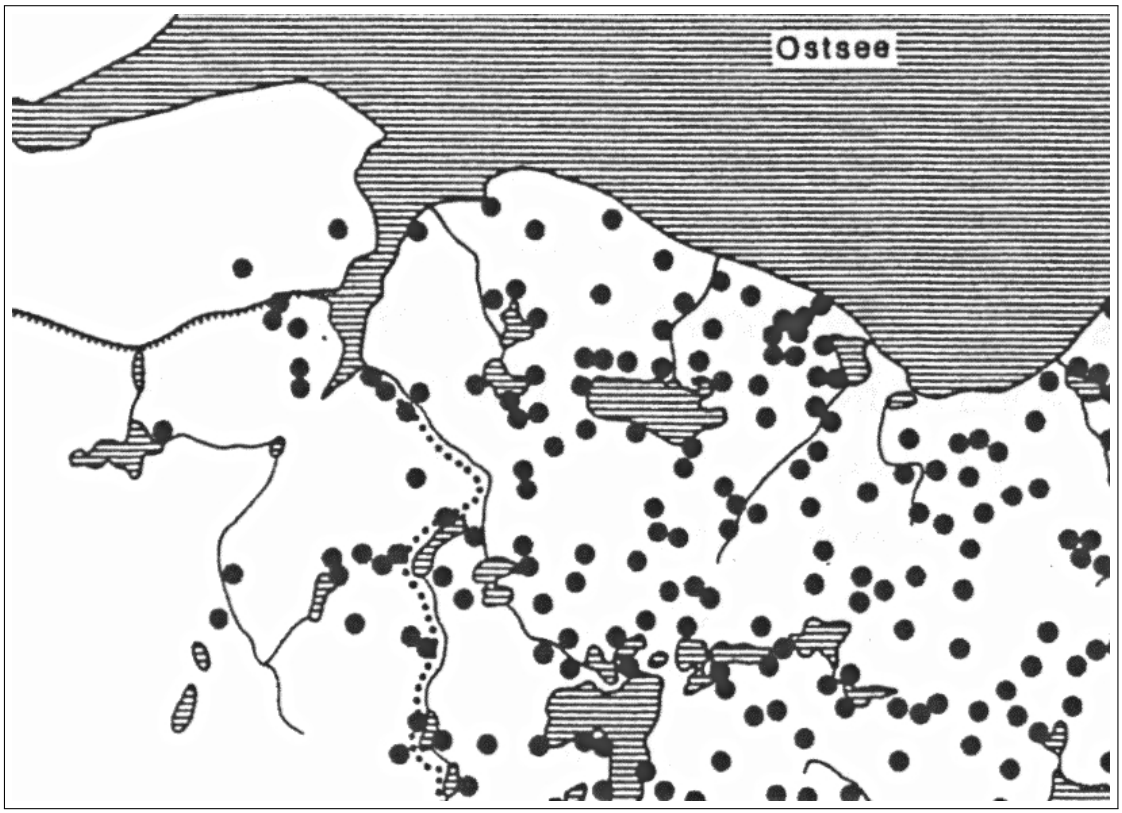
> Iserhoe. Wenn ik ut't Fenster kieken do, grött mi de Rest vun'n Iserhoe. Vun Isernhoe, de vör uns' Tiet heel Sleeswig-Holsteen wiet un siet mit dusend Eken decken dee vun Nodersee na Westensee. Stünn Boom bi Boom wull iesern dor as Isernhoe dörch dusend Jahr. De Minsch de keem na siene Wies, reet dal den Hoe för Scheep un Hüüs. Reet dal den Hoe för Hüüs un Scheep un kuul un hau un saag un sleep. Nu sitt wi in uns' Stuven binn'n un köönt uns nich torecht mehr finn'n. Dat ik ut't Finster kieken do un grööt den Rest vun'n Iserhoe.
>
> *Hermann Claudius*

Wie viele alte Siedlungen im Dänischen Wohld blickt auch Holtenau auf eine Geschichte zurück, deren Anfänge im Dunkeln vorhistorischer Zeiten liegen. Vor 25.000 Jahren schob sich der Eispanzer der Weichseleiszeit erneut in das Gebiet des heutigen Schleswig-Holstein vor und stoppte erst auf der Linie Flensburg-Neumünster. Nachdem sich die Gletscher der letzten Eiszeit zurück gezogen hatten, wurde auch das Holtenauer Gebiet von Menschen auf der Suche nach Nahrung durchstreift und bereits um 4000 v. Chr. kamen Ackerbauern ins Land. Niemand kann sagen, wann im Holtenauer Gebiet die ersten Menschen siedelten, aber daß der Dänische Wohld bereits vor vielen Jahrtausenden besiedelt war, belegen nicht zuletzt die vielen prähistorischen Zeugnisse wie beispielsweise die auch heute noch in großer Zahl zu findenden Megalithgräber[1] – Urkunden, die auf die Existenz Holtenaus hindeuten, stammen dagegen erst aus dem 13. Jahrhundert.

Man ist leicht dazu geneigt, denn Beginn der Geschichte – insbesondere der Geschichte einer Ortschaft – mit den ersten schriftlichen Aufzeichnungen gleich zu setzen, doch diese Gleichsetzung ist nur in den wenigsten Fällen korrekt. Meistens waren diese Orte schon lange vor dem Entstehen der ersten Dokumente bewohnt, oft bereits zu Zeiten, als die Menschen die Schriftlichkeit noch nicht kannten. Möglicherweise mag das zu einer viel früheren Zeit gewesen sein, war der Platz auf dem höher gelegenen Plateau mit Blick auf die saftigen Weiden im Tal der Levensau und die Kieler Förde, die zu prähistorischen Zeiten nur teilweise überflutet war, doch sicherlich für eine temporäre oder auch permanente Siedlung recht verlockend. Bei der heutigen Bebauung kann man sich kaum noch vorstellen, wie spektakulär der Rundblick von den Holtenauer Anhöhen gewesen sein muß.

Die Menschen siedelten wohl nördlich des Flusses Levensau, der ein tiefes Tal in die Landschaft gegraben hatte. Noch heute kann man hinter den Häusern der östlichen Kanalstraße Reste ihres Steilufers erkennen, welches auch eine Art natürliche Verteidigungsanlage gebildet haben mag. Möglicherweise ließen bereits die ersten Siedler ihr Vieh in den saftigen Wiesen am Talgrund grasen. Vielleicht war die Nähe des Flusses gerade der Grund, sich hier anzusiedeln; doch all das ist reine Spekulation, weil es keine archäologischen Befunde gibt.

[1] = Großsteingräber.



Quelle: Müller-Wille [1991], S. 59.

Abbildung 2.1: Slawische Ortsnamen und slawisch-deutsche Mischnamen.

Aus der Karte von Mejer und Danckwerth von 1652.

Abbildung 2.2: Der ehemalige Verlauf der Levensau.

Aber auch in historischer Zeit hatte die Levensau eine größere Bedeutung als man es beim Betrachten diese scheinbar kleinen Flüßchens auf den alten Karten (vgl. die Karte auf der vorherigen Seite) vermuten mag:

> *„... und die frühere Levensaue, jetzt der Schlesw. Holst. Canal, mündet, vom Westen kommend, bei Holtenau gleichfalls in den Hafen. Diese Aue bildete früher die Gränze zwischen den Herzogthümern Schleswig und Holstein. Sie war so bedeutend, daß im 14ten Jahrhundert große Handelsschiffe darauf von der Ostsee bis in den Flemhuder See fuhren. Noch 1692 hatte sie an mehren Stellen eine Tiefe von 8 bis 10 Fuß*[2] *und konnte mit kleinen Schiffen, Jachten befahren werden. Ehemals, und besonders im 15ten Jahrhundert versammelten sich an dieser Aue die Schlew. Holst. Stände und hielten ihre Landtage."*[3]

Der Name der Levensau soll sich von dem Wort *„Beleven"* (= beschließen, bewilligen) ableiten, denn hier verfaßte man eine *„Belevung"* (commune placitum)[4]. Daß an der Levensau auch die Huldigung eines neuen Landesherrn erfolgen mußte, schreibt auch Georg Waitz[5]. Die sich in der Zeit von 1482 bis 1626 an der Levensau versammelnden Landtage der Schleswigschen und Holsteinischen Ritterschaft bestimmten hier u. a. auch die Steuerhöhe. Die Levensau war unterschiedlich tief, zwischen 8 und 10 Fuß. Die Gesamtfallhöhe des Flusses von Landwehr bis Holtenau betrug 14, die Breite betrug 8 bis 15 Fuß. Bei Knoop erhoben sich die Ufer 40 bis 45 Fuß zu beiden Seiten des Flusses, an der Mündung nur 12 bis 15 Fuß. Friedrich Prahl berichtete davon, daß die Levensau noch im 14. Jahrhundert von großen Handelsschiffen bis hin zum Flemhuder See befahren wurde.[6]

Da Holtenau jedoch am südlichen Ende des *„Dänischen Wohldes"* liegt, in dessen nördlichen Teil sich auch heute noch viele vorgeschichtliche Hügel- und Hünengräber finden, läßt sich stellvertretend einiges über die Besiedlung des Holtenauer Gebietes vermuten. Und auch einige Kilometer südöstlich Holtenaus vor dem Ellerbeker Ufer wurden unzählige Artefakte aus einer Zeit ans Tageslicht gebracht, als ein um viele Meter niedrigerer Meeresspiegel das Gebiet der heutigen Kieler Förde in eine für die Ansiedlung von Menschen ideale Seenlandschaft verwandelt hatte.

Schleswig-Holstein wurde durch mehrere Eiszeiten immer wieder neu geformt und umgewälzt und diese Veränderungen bestimmten wiederum die Lebensweise der Menschen, die den zurückweichenden Eismassen folgten, und auch die Orte, an denen sie sich schließlich ansiedelten. Vor den Menschen kamen jedoch die Steine – hier werden sie auch *„Findlinge"* genannt – man findet sie ja an allen Ecken und Enden in allen möglichen Größen, Formen und Farben. Die vielen großen aus Skandinavien durch die Gletscher nach Schleswig-Holstein transportierten Steine machten den Bau von vorzeitlichen Grabstätten, die Jahrtausende überdauern konnten, erst möglich. Gerade im nördlichen Dänischen Wohld sind noch viele dieser Megalithgräber zu bewundern. Demgegenüber wurden viele kleinere Artefakte bei der Urbarmachung des Landes oder aber in späterer Zeit zerstört. Vielerlei kostbare frühgeschichtliche Fundstücke – oft in den früher hier häufig vorkommenden Grabhügeln gefunden – wurden auch ein Raub der das Land durchziehenden Armeen in den verschiedenen kriegerischen Auseinandersetzungen, die auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins ausgetragen wurden.

Große Findlinge als Hinterlassenschaften der Eiszeiten findet man auch direkt unter den Holtenauer Hochbrücken, darunter ein gewaltiger Block von 5 m Länge, 3,5 m Breite und ca. 2,5 m Höhe mit einem Gewicht von ca. 70 Tonnen, der zu den größten in Schleswig-Holstein bekannten Riesensteinen gehört. Dieser Findling wurde zusammen mit den anderen 4 dort liegenden Findlingen im Jahre 2002 bei Arbeiten zur Kanalerweiterung am Nordufer des Kanals aus einer Tiefe von 9,5 bis 11 Metern unter dem Wasserspiegel ausgebaggert.[7]

Größter Findling Schleswig-Holsteins ist der so genannte *„Düwelstein"* (Teufelsstein) bei Großkönigsförde mit einem Gewicht von ca. 200 Tonnen.

Durch den Bau der beiden Kanäle wurden nicht nur große Erdmassen bewegt und das Holtenauer Landschaftsbild verändert, es wurden auch viele interessante Details aus der Geologie und der Frühgeschichte des Holtenauer Gebietes entdeckt. Aufgrund von Grabungen während der Kanalerweiterung von 1907-14 und Bohrungen für die Konstruktion der Pfeiler der neuen Hochbrücke aus dem Jahre 1990 läßt sich einiges über die Holtenauer Landschaft vor 100.000 Jahren sagen. So ähnelte das Landschaftsbild sehr dem heutigen, allerdings lag die Oberfläche ungefähr 10 Meter tiefer als heutzutage. Im Osten Holtenaus befand sich ein Vorläufer der Kieler Förde, dessen von Muscheln durchsetzter Schlick bei Baggerungen vor dem Voßbrook in der Nähe des Hubschrauberlandeplatzes gefunden wurde. Entlang des heutigen Kanalverlaufs befand sich ein See mit mehreren Vertiefungen, der sich über mehrere hundert Meter in Ost-West-Richtung erstreckte. Ein schmaler Ausläufer dieses Sees reichte östlich der Villa Hoheneck bis in den Bereich zwischen dem Hang unterhalb der Straße Friedrich-Voß-Ufer und dem

[2] 1 Fuß = 28-32cm.
[3] [Prahl 1856], S. 9.
[4] Vgl.: [Dörfer 1807], S. 44 und [Schütze 1802], S. 28f.
[5] Vgl.: [Waitz 1852], S. 147f.
[6] Vgl.: [Scheel 1795], S. 45-48; [Prahl 1856], S. 9.
[7] Informationen von Dr. Hans-Jürgen Stephan, Holtenau.

heutigen Nordufer des Kanals. In diesem See fanden sich Ablagerungen aus der Eem-Warmzeit von vor ca. 130-116.000 Jahren, die stellenweise 12 Meter mächtig sind. Im nördlichen Bereich des Kanals lagen ehemals 10 bis 20 Meter mächtige Ablagerungen der letzten Eiszeit, der Weichsel-Eiszeit. Diese Ablagerungen sind heute fast vollständig abgebaggert. Im Übergang zum Friedrich-Voß-Ufer waren sie bereits zum Ende der letzten Eiszeit vom abfließenden Schmelzwasser und danach durch die Levensau stark abgetragen worden. Dort entwickelte sich nach der Eiszeit im so entstandenen Tal eine Moorfläche, die heute von Aufschüttungen überdeckt ist. Darunter folgen bis 10 m mächtige Sande und Kiese der Weichsel-Eiszeit, die von Schmelzwässern vor dem heran rückenden Eis aufgeschüttet wurden. Stellenweise sind auch noch Reste eines Geschiebemergels vorhanden, dem kalkigen unsortierten Schutt des weichselzeitlichen Gletschers, der vom Eis als Grundmoräne abgelagert oder beim Niedertauen des Gletschers zurückgeblieben ist.[8]

Ganz im Norden des ehemaligen Holtenauer Gebietes deuten Muschelfunde darauf hin, daß es sich bei jener Niederung, die sich von Stickenhörn, um das Dorf Pries, Gut Seekamp, Alt-Schilksee und den Fuhlensee bis hin zu den Salzwiesen zwischen dem Olympiazentrum und Strande hinzieht, um einen alten Flußlauf handelt – so zu sagen eine „*Ur-Eider*" oder „*Ur-Schwentine*", die hier die Ostsee erreichte.

Der Dänische Wohld, der das Gebiet zwischen der Kieler Förde und der Eckernförder Bucht umfaßt und im Westen in der Nähe des Wittensees endet, war in der Jungsteinzeit[9] dicht besiedelt und noch bis in die jüngere Vergangenheit fanden sich viele Grabhügel aus jener Epoche, von denen sich auch heute noch mehrere bei Sprenge und Birkenmoor finden – Weitere Grabstätten finden sich bei Hohenhain, Grönwohld, Kuhholzberg und Dänisch Nienhof. Allein in der Gegend von Birkenmoor liegen 48 Hünen- oder Hügelgräber, wobei letztere im Gegensatz zu den Hünengräbern mit Erde abgedeckt sind. Bedenkt man, daß es in ganz Schleswig-Holstein heute nur noch 200 Megalithgräber (Großsteingräber) existieren, so ist das eine erstaunliche Zahl, die damit einen deutlichen Hinweis auf die zu damaliger Zeit relativ dichte Besiedlung des nördlichen Dänischen Wohldes gibt.

Auch auf dem Gebiet des späteren Holtenauer Flughafens soll sich ein solcher Grabhügel befunden haben. Die meisten Artefakte aus jener Epoche fanden sich jedoch im Umkreis des Dorfes Pries, auf einem Streifen beiderseits der Fördestraße sowie in der Gegend der Gehöfte Schneidekoppel, Kahlenberg und Grüffkamp. Daß sich die so genannte *„Fundlage"* im Holtenauer Gebiet als recht spärlich darstellt, bedeutet jedoch nicht, daß es hier keine Besiedlung gab, sondern ist – wie auch der Heimatforscher Nikolaus Detlefsen betont – wohl in erster Linie dem Festungs- und dem Flughafenbau geschuldet, die zu so vielen Umschichtungen des Oberflächenbodens geführt haben, daß eine planmäßige Suche nach Artefakten heutzutage wohl nur wenig Aussicht auf Erfolg hätte.[10]

Hier zeigt sich wieder einmal das zwiespältige Wesen der Holtenauer Entwicklung, denn sowohl der Kanalbau als auch der Bau des Flughafens haben Holtenau zwar in die neue Zeit katapultiert, jedoch viele Spuren seiner Vergangenheit für immer vernichtet. Vieles von dem, was heutzutage einem Besucher interessant erscheinen würde, findet sich nur noch in alten Berichten oder Bildern.

Auch im Tal der Levensau fanden sich Steingeräte aus der mittleren Steinzeit. Da das Wort „*Au*" einen germanischen Ursprung hat und „*Wasser*" bedeutet und im Norden einen Fluß oder Wasserlauf der größer als ein Bach bezeichnet, mag dies ein Hinweis darauf sein, daß man diesen Wasserweg bereits in vorhistorischen Zeiten auch zum Transport von Waren verwendet hat.

Das Gesicht der Kieler Förde hat sich in den letzten 10.000 Jahren völlig verändert, denn der ursprüngliche schmale Binnensee, der sich südlich der heutigen Friedrichsorter Enge befand, wurde in der Zeit um 8.000 bis 7.000 v. Chr. nach einem Ansteigen des Meeresspiegels um mehr als 20 Meter vom Meer überflutet, so daß die ursprünglichen Lebensräume an den Ufern des Binnensees verloren gingen. Zeugnisse dieser Siedlungsperiode fanden sich in reichlicher Zahl in 20 Metern Tiefe vor dem Ellerbeker Ufer.[11]

Funde aus der mittleren Steinzeit ähnlich jener vom Ellerbeker Hafen fanden sich bei Baggerarbeiten auch in Holtenau.[12]

Bronzezeitliche Grabstätten in der näheren Holtenauer Umgebung gab es wohl in Form zweier Gräber bei Friedrichsort und eines Grabes bei Seekamp, doch die zwei Grabhügel bei Friedrichsort wurden bereits 1632 abgetragen und ein dabei entdecktes Schwert und ein Goldring gerieten 1643 in die Hände der Schweden, die damals die Besatzer der dänischen Festung *„Christianspries"* waren.

[8]Informationen von Dr. Hans-Jürgen Stephan, Holtenau.

[9]Eine genaue zeitliche Abgrenzung der einzelnen Epochen ist sehr schwierig und abhängig sowohl von der jeweiligen Region und der jeweiligen Fundsituation. *Altsteinzeit*: in Europa von 1,2 Millionen Jahre v. Chr. bis ca. 8000 v. Chr. *Mittelsteinzeit*: im nördlichen Mitteleuropa von Ende der letzten Eiszeit (ca. 10.000 v. Chr.) bis ca. 4.500 v. Chr.. Dabei wurde die Umwelt durch das Zurückweichen des Eises der letzten Eiszeit mit der damit verbundenen schnellen Erwärmung des Klimas geprägt. Es entwickelten sich erst lichte, dann immer dichtere Wälder. Die Besiedlungsgrenze verschob sich nach Norden. Die Seßhaftigkeit der Menschen nahm in dieser Periode zu. *Jungsteinzeit*: wird durch den Beginn von Viehhaltung und Ackerbau definiert. Ihr Ende wird durch die lokale Verwendung von Kupfer oder Zinnbronze definiert.

[10]Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 19.

[11]Vgl.: [Clausen 1985], S. 8.

[12]Vgl.: [Jankuhn 1935], S.65.

Auf einer Fundliste für den Kieler Raum finden sich auch zwei Einträge für Holtenau. So wurde 1937 hinter der Deckung des Marineschießplatzes der Schneidenteil einer Dioritaxt[13] gefunden. Weiterhin wurden in Holtenau eine Flintsteinaxt und zwei kleine Tüllenbeile aus Bronze gefunden.[14]

Der Grabhügel bei Seekamp wurde 1683 abgetragen, auch hier fand man ein großes Schwert. Beim Bau der „*Fördestraße*" wurde im Jahre 1969 östlich von Dorf Pries ein weiterer Grabhügel entdeckt, der ebenfalls ein Bronzeschwert enthielt.[15]

Funde aus der Eisenzeit sind in der Gegend sehr selten, doch gab es scheinbar einen eisenzeitlichen Urnenfriedhof in der Nähe des heutigen Ehrenmales für die Gefallenen des Gutes Seekamp. Gloy nennt die Koppel *„Kronsburg"* bei Schilksee. Einen weiteren Urnenfriedhof lokalisiert er auf dem Schinkelrader Berg bei Alt-Wittenbek[16]. Die Besiedlung des Dänischen Wohldes scheint zu dieser Zeit jedoch immer mehr abgenommen zu haben.[17]

Ganz in der Nähe Holtenaus, in Tannenberg südlich des Kanals, fand sich eine Siedlung aus der Eisenzeit[18]. In einer Fundliste für den Kieler Raum aus dem Jahr 1935 listet Jankuhn für das Holtenauer Gebiet folgende Funde auf: Wik-Holtenau: Kernbeil, gefunden am Strand zwischen Wik und Holtenau (Nr. 50). Holtenau: südlich des Voßbrooks Kernbeile und andere Flintgeräte (Nr. 56). Holtenau: 2 dicknackige geschliffene Feuersteinbeile (Nr. 57).[19]

In historischer Zeit kam es insbesondere im Zuge der Völkerwanderung um 500 n. Chr. zu einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung und infolge dessen zu einer Verödung des Landes. Aus Pollenanalysen läßt sich schließen, daß der Anbau von Getreide, der sich in dieser Gegend um Christi Geburt stark ausgebreitet hatte, ganz zum Erliegen kam.[20]

In den folgenden Jahrhunderten gab es mehrere Siedlungsräume in Schleswig-Holstein, von denen die Holtenau am nächsten gelegenen Gebiete eines östlich der Kieler Förde und ein weiteres nördlich der Schlei waren. Diese Siedlungsgebiete waren durch dichte Wälder voneinander getrennt. Dabei darf man sich auch diese Siedlungsgebiete selbst nicht als waldfreie Flächen vorstellen: Vielmehr wird es sich um einem gelichteten Wald bedecktes Gebiet gehandelt haben, *„... in das eingestreut als Siedlungskammern einzelne Dörfer oder kleine Siedlungsgruppen gelegen haben."*[21]

Schließlich kam es zwischen diesen beiden Gebieten zu einer verstärkten Ausbreitung eines dichten Eichen-Buchen-Waldes, der schließlich für Jahrhunderte die ganze Gegend bedeckte und ihr ihren Namen (*„Wohld"*) gab. Im Altsächsischen wurde dieser Wald auch „*Isarnho*" (= *„Eisenwald*") genannt, was einen eisernen, unvergänglichen, räumlich endlos ausgedehnten, wilden und furchtbaren Wald bezeichnet[22].

Die dänische Übersetzung lautet „*Jarnwith*"[23]. Sie findet sich auch im *„Erdbuch"* König Waldemars, einer Aufzählung zur Steuererfassung aus dem Jahr 1231. Über die Bedeutung des Begriffes schreibt Obermüller folgendes:

> *„Jernwith, eine früher weitgedehnte hügelige Waldstrecke im östlichen Schleswig und Holstein; die Überreste davon sind noch auf den Hüttenerbergen und in dem Dänischwohld vorhanden. Der Wald erstreckte sich von der Schlei bis an die Swentine in Wagrien, wo er auf altsächsisch Isarnho genannt wurde, was als eiserne Höhe gedeutet wird.* `With`*, dänisch* `Ved`*, gälisch* `fioth` *oder* `fidd` *ist Wald, daher auch der Sundewith, Wald am Sunde, oder Wasser* `di-ean`*.* `Jern` *ist* `aran` *Berg, Hüttenerberg, und Dänisch-wald ist kein dänischer Wald, sondern entweder Bergwald von* `dunisk` *bergig, oder Wasserwald von* `tainisk` *wässerig, oder waldig kurzweg von* `tonisk`*, so dass das angehängte Wald die Übersetzung von Dänisch ist. Nach der Sage wohnte im Jernwith eine Riesin, deren Kinder Wolfsgestalt hatten."*[24]

Der sächsische Name „*Isarnho*" starb erst mit der Urbarmachung des Waldes durch holsteinische Adelige aus[25]. Helmold von Bosau[26] berichtete noch im 12. Jahrhundert, daß dieser Wald kaum zu durchdringen sei.

---

[13] Diorit = Grünstein, ein Gestein mit grün-schwarzer Färbung.
[14] Vgl.: [Jankuhn 1954], S. 188ff.
[15] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 20.
[16] Vgl.: [Gloy 1979], S. 366.
[17] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 20.
[18] Vgl.: [Jankuhn 1935], S. 89.
[19] Vgl.: [Jankuhn 1935], S. 81f.
[20] Vgl.: [Jankuhn 1954], S. 181.
[21] Vgl.: [Jankuhn 1976], S. 151 und 160.
[22] Vgl.: [Spielvogel 2001], S. 5.
[23] Vgl.: [Gloy 1979], S. 367.
[24] Obermüller, Wilhelm: Wilhelm Obermüller's deutsch-keltisches, geschichtlich-geografisches Wörterbuch, zweiter Band, Berlin 1872, S. 103.
[25] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 20f.
[26] Helmold von Bosau lebte vermutlich von 1120 bis 1180 und verfaßte in den Jahren 1163-72 eine Chronik über die Slawen („*Chronica Slavorum*") für den Zeitraum von ca. 800-1170. Er lebte um 1150 in Bosau am Plöner See. Im Jahr 1155 begleitete er den neu gewählten Bischof Gerold auf einer Reise zu dem angesehenen Slawenfürsten Pribislaw.

„Der Charakter der die einzelnen Siedlungsgebiete trennenden Waldstreifen wird urwaldartig gewesen sein. Auf der Innenseite der Grenzstreifen, also in dem zu den Siedlungsgebieten hin liegenden Teil des Waldes, ist zweifellos durch Viehweide im Wald, durch Holzeinschlag für Bau und Feuerung und durch Eisenverarbeitung, eine lichtere Zone geschaffen worden, die aller Voraussicht nach in der Regel mit der Entfernung von den Siedlungsgebieten zum Waldinneren hin abnahm. [...] Die mehr oder weniger breiten trennenden Waldstreifen, deren trennende Wirkung noch durch Sümpfe und vermoorte Talauen gesteigert worden sein muß, haben zweifellos sehr wirksame Grenzscheiden der einzelnen Siedlungsgebiete gegeneinander gebildet."[27]

Während nach alter Überlieferung noch im 13. Jahrhundert ein Eichhörnchen von Baum zu Baum springend von der Kieler Förde zur Eckernförder Bucht gelangen konnte, wurden in den folgenden Jahrhunderten große Waldflächen gerodet um Feuerholz insbesondere für die Glasproduktion zu gewinnen, die an vielen Orten im Dänischen Wohld existierte. An allen Orten mit der Endung „*hütten*" gab es früher eine solche Glasproduktion – möglicherweise auf bei Gut Knoop, denn darauf deutet jedenfalls ein Bericht Sophia Magdalene Rantzaus von 7. März 1741 hin[28]. Im Dänischen Wohld wurde unter anderem das so genannte grüne „*Waldglas*" hergestellt, dessen grüne Farbe durch den hohen Eisenoxidanteil des zur Glasproduktion verwendeten Flintsteins entstand. Schweine sorgten dafür, daß Jungpflanzen nicht aufwachsen konnten. So gab es zum Ende der Leibeigenschaft im Jahr 1791 im Holtenauer Gebiet nur noch 16 *„Tonnen"* (ein altes Flächenmaß, das im Grunde einer Ackerfläche entspricht, die den Lebensunterhalt einer Bauernfamilie deckt) Holzgrund – 9 Tonnen bei *„Brandsbrook"* (wohl am Ort des späteren Fort Herwarth) und 7 Tonnen bei den Steckendammsauwiesen. Der Raubbau an den Wäldern durch die Glashütten wurde schließlich so groß, daß die Glasproduktion mit Hilfe von Holz um 1750 durch die Landesherren verboten werden mußte.[29]

Am Ende der Völkerwanderungszeit hatten sich im mittleren und westlichen Holstein die nordelbischen Sachsen angesiedelt. In Ostholstein lebten dagegen Slawen, während sich Dänen und Jüten im südöstlichen Schleswig und die Friesen im westlichen Schleswig und auf den Nordsee-Inseln angesiedelt hatten.

In der Zeit zwischen 400 und 800 n. Chr. bildete das entvölkerte Schleswig-Holstein eine Art Niemandsland, so daß es hier zu einem Abbruch der kulturellen Kontakte zwischen Skandinavien und Mitteleuropa kam, wie es auch der Wiker Pastor und Heimatforscher Otto Clausen griffig formulierte:

„Jedenfalls ging der Strom der Ereignisse in den Jahrhunderten vor 1000 n. Chr. und noch nachher an unserem ganzen Gebiet vorbei. Jede Verbindung zur früheren stein-, bronze- und eisenzeitlichen Kultur ging verloren. Sollte neues Leben in unserem Raum entstehen, so war ein völliger Neuanfang der Besiedlung nötig." [30]

Auf beiden Seiten dieses Gebietes kam es in der Folgezeit zu deutlich voneinander unterscheidbaren Entwicklungen. Ab 800 n. Chr. drangen dann Wikinger in das Schleswiger Gebiet vor und gründeten dort unter anderem das Handelszentrum Haithabu, das ein wichtiger Knotenpunkt im ihrem weitverzweigten bis in den Mittelmeerraum reichenden Handelsnetz wurde. [31]

Adam von Bremen beschreibt das Gebiet zwischen Wagrien, Dänemark und Holstein noch um 1100 als eine Wüste[32]. Adam hatte im 11. Jahrhundert die Leitung der Bremer Domschule inne und schrieb die erste ausführliche mittelalterliche Beschreibung der Länder des Nordens. Zum Bistum Bremen gehörten zur damaligen Zeit neben Schleswig-Holstein und Skandinavien auch Island und Grönland!

Um 800 n. Chr. kam es unter Karl dem Großen zur fränkischen Expansion nach Norden in das Gebiet der Sachsen, infolge derer im Jahr 810 eine Burg an der Stör bei Itzehoe errichtet wurde. Im Jahr 974 kam es zum Krieg mit den Dänen unter Harald Blauzahn, die am *„Dannewerk"* durch Kaiser Otto II. vernichtend geschlagen wurden. Als

[27] [Jankuhn 1976], S. 152.
[28] Vgl.: [Konkol 1992], S. 152.
[29] Vgl.: [Missfeld-Horst] u. [Konkol 1992], S. 154. Die bedeutendste Glashütte im Dänischen Wohld war die von Wulfshagenerhütten (1571). Im Ortswappen der Gemeinde Tütendorf, zu der heute auch Wulfshagenerhütten gehört, ist als Reminiszenz an diese Tradition ein Holzkohlefeuer zu sehen. Auch bei Holtenau fand sich Glimmersand, der hier noch vor 200 Jahren abgebaut, an der Mündung des Eiderkanals verladen und dann in einer Gaardener Glashütte verarbeitet wurde. Die Glashütten wurden durch Privilegien gefördert und bereits um 1470 wird eine Glashütte bei Sprenge urkundlich erwähnt. Diese Glashütte hatte ein weltlicher Grundherr gegründet und sie wurde 1469 von den Augustiner-Chorherren aus Bordesholm erworben. Die Blütezeit der Glasproduktion war jedoch das 16. und 17. Jahrhundert. Als Materialien für die Glasherstellung waren Sand, Soda und Pottasche nötig. Der Sand diente als Grundstoff, Salz und Pottasche trugen dazu bei, den Schmelzpunkt zu senken. Je mehr Salz zugeführt wurde, desto niedriger war der Schmelzpunkt. Der Sand wurde aus Flintstein hergestellt, der dazu erhitzt und in ein Wasserbad geworfen wurde. Er zersprang dadurch in kleine Stücke und wurde mit Hilfe von allerlei Mahlwerkzeugen zerstoßen und zu Mehl verarbeitet.
[30] [Clausen 1985], S. 9.
[31] Vgl.: [Spielvogel 2001], S. 6.
[32] Vgl.: [Gloy 1979], S. 366.

ein Ergebnis der Dänischen Niederlage setzte sich auch das Christentum im Norden durch. Zwischen 1025 und 1035 verzichtete der Deutsche Kaiser Konrad II. auf das Gebiet zwischen Eider und Schlei zugunsten der Dänen, so daß die Eider endgültig die Südgrenze des Dänischen Reiches bildete – dieses Gebiet blieb jedoch vorerst unbesiedelt. Um die Jahrtausendwende drangen dann vom Norden her Wikinger und vom Südosten her Slawen, die wahrscheinlich auch das spätere *„Dorf Pries"* gründeten, in das Gebiet des Dänischen Wohldes ein.

Dafür daß das nördlich Holtenaus gelegene *„Dorf Pries"* wohl tatsächlich eine slawische Gründung ist, spricht die Art und Weise, in der das Dorf angelegt wurde – als so genannter *„Rundling"*, bei dem die Gehöfte kreisförmig um den Dorfteich als Mittelpunkt herum angeordnet sind. Während *„Pries*" ein echter slawischer Ortsname ist, handelt es sich bei *„Rathmannsdorf"* um einen slawisch-deutschen Mischnamen[33]. Auch der Dorfkern des heutigen Kieler Stadtteils Suchsdorf hat die Form eines wendischen *„Rundlings"*[34]. Und während die erste überlieferte Urkunde mit der Erwähnung Suchsdorfs erst aus dem Jahre 1269 stammt, vermutet man die Ursprünge des Dorfes bereits im 9. Jahrhundert n. Chr.[35]. Daß es durchaus einige slawische Einflüsse westlich der Kieler Förde gab, zeigt auch die Karte 2.1 auf Seite 20; dazu schreibt Benesch:

> *„Auffällig ist immerhin, daß die Orte mit Mischnamen alle im Bereich von Eider oder Levensau liegen. Das legt nahe, daß hier vor 1140 Slawen in Flußnähe wohnten. Am ehesten wird an kleine Gruppen verwegener Pioniere im Urwaldgebiet zu denken sein, die an Eider und Levensau stützpunktartige Niederlassungen bildeten. Solche Gruppen werden dann nach 1140 unter deutscher Herrschaft mit dem erwähnten Lokator, der vielleicht vorher ihr "Anführer" war (z. B. Marute, Zuk, Techl), ein völlig neues hochmittelalterliches Dorf gegründet haben."*[36]

Man kann also nach Benesch davon ausgehen, daß an den Orten mit slawisch-deutschen Mischnamen Menschengruppen im Auftrag der holsteinischen Grafen angesiedelt wurden, die zumindest slawische Anführer (die so genannten „*Lokatoren*") hatten und deren Namen sich später in den Ortsnamen wiederfanden.

In dem Gebiet zwischen der Kieler Förde und der Trave lebte der westslawische Stamm der Wagrier, der diesem Landesteil seinen heutigen Namen gegeben hat. Die Wagrier gründeten „*Starigard*" (Oldenburg) und „*Luibice*" (Alt-Lübeck). Das Gebiet der Wagrier wurde 1139 von den Holsten, Stormarnern und Dithmarschern erobert. Die Wagrier gehörten zum abodritischen Bund und wurden auch „*Wenden*" genannt. Diese hatten sich unter ihrem Fürsten Kruto von den Anfängen des Christentums losgesagt und ihren heidnischen Glauben wieder angenommen. Mit großer Brutalität waren sie bereits in Holstein und Stormarn eingefallen und hatten den Sieg gegen die Christen davon getragen. Es wird in den Chroniken von abscheulichen Gräueltaten und dem Tod vieler Christen berichtet. In ihrem großen Aufstand eroberten die Wenden auch ganz Jütland und erst im Jahr 1093 werden sie in einer mörderischen Schlacht auf der *„Schmilauer Heide"* (bei Ratzeburg) von Heinrich I. geschlagen. Erst hiernach konnte die eigentliche Kolonisation Ostholsteins unter Graf Adolf II. von Schauenburg (*1128; †1164) beginnen, die mit der Christianisierung und Germanisierung eng verbunden war. Der bedeutendste Missionar der Slawen war Vicelin (*1090; †1154), auch „*Apostel der Wagrier*" genannt, der von 1149 bis zu seinem Tode Bischof von Oldenburg war.[37]

Auch Gloy spricht von mehreren Wendendörfern im Dänischen Wohld. Neben Dorf Pries und Surendorf mit ihren für slawische Siedlungen typischen Anlagen nennt er noch Dänischenhagen, dessen ursprünglicher Name „*Slabbenhagen*" war[38].

Der Ort Dänischenhagen wird erstmals in Urkunden aus dem 13. Jahrhundert erwähnt (so um 1274 im Kieler Stadtbuch; in einer Urkunde des Bischofs von Schleswig aus dem Jahr 1319 wird eine Kirche erwähnt) und der ursprüngliche Name „*(de) Slab(b)en*" oder „*Slawenhagen*" deutet darauf hin, dass sich hier einst Slawen (Wenden) niedergelassen hatten. Als 1632 der Ort vom dänischen König Christian IV. angekauft wurde, hieß er „*Christianshagen*" oder vereinzelt auch „*Königshagen*". Gegen Ende des 18. Jahrhunderts führte das Kirchdorf nur noch den Namen „*Hagen*"[39] und erst 1864 erhielt es seinen heutigen Namen Dänischenhagen. Dänischenhagen war ursprünglich nur ein kleines Kirchdorf ohne eigene Feldmark, das der Verwaltungs- und Gerichtsbarkeit der vier angrenzenden Güter Dänisch-Nienhof (später von Kaltenhof abgelöst), Bülk, Seekamp und Knoop unterstand. Hier gingen auch die Holtenauer bis in die 1890er Jahre zur Kirche, zum Schulunterricht, heirateten und wurden auf dem angrenzenden Friedhof beerdigt. Jedes Gut hatte im Ort seinen eigenen Krug mit Ausspann für Kutschen

[33] Vgl.: [Benesch 1999], S. 22.
[34] Und während die erste überlieferte Urkunde mit der Erwähnung Suchsdorfs erst aus dem Jahre 1269 stammt, vermutet man die Ursprünge des Dorfes bereits im 9. Jahrhundert n. Chr. (Vgl.: Pieper-Wöhlck: *„Geschichte Suchsdorfs*", unter: http://www.daos-clan.de/Suchsdorf/gesch_suchs.html.)
[35] Vgl.: Pieper-Wöhlck: „*Geschichte Suchsdorfs*", unter: http://www.daos-clan.de/Suchsdorf/gesch_suchs.html.
[36] [Benesch 1999], S. 26f.
[37] Vgl.: Mißfeld.
[38] Vgl.: [Gloy 1979], S. 367.
[39] Im Sinne von „eingehegter Siedlung" (Hag).

sowie eigene Häuser. Der „*Gasthof Fürst*" (die spätere „*Gaststätte Denker*") war Knooper Krug, der Gasthof „*Zur Eiche*" war der frühere Seekamper Krug und die Gaststätte „*Zur Linde*" war die Gastwirtschaft der Bülker. Die Kirche von Dänischenhagen zählt zu den größten des Kreises und wurde erstmals 1319 urkundlich erwähnt.

Im den Jahren von 1200 bis 1203 eroberten der dänische König Knud und sein Bruder der Herzog Waldemar von Schleswig die Gebiete Holstein, Stormarn, Hamburg, Lübeck und Ratzeburg. In der *„Schlacht bei Bornhöved"* im Jahre 1227 wurde der dänische König Waldemar II. besiegt und Dänemark verlor seine im Süden eroberten Gebiete wieder, womit die Eider wieder zur Südgrenze des dänischen Königreiches wurde.

Historisch gesehen liegt Holtenau im Südosten des Dänischen Wohldes, der ursprünglich der dänischen Krone gehörte und „*Konunglef*", also ein königliches „Krongut" gewesen war – d. h. ein Gebiet, das sich im direkten Besitz des Monarchen befand und nicht als Lehen an einen Vasallen vergeben war. Nach dem *„Erdbuch"* König Waldemars von 1231 – eine Art Steuererfassungsbuch mit vielen geographischen Angaben – war das Gebiet zwischen der Schlei und der Eider nicht der damals üblichen Unterteilung in „*Sysseln*" und *„Harden"* unterworfen (Holtenau unterstand in späteren Jahrhunderten dem Amt *„Hüttenharde"*), sondern in 4 Bezirke unterteilt, von denen einer der *„Jarnwith"* (d. h. der *„Isarnho"* bzw. der *„Dänische Wohld"*) war. Im Jahr 1260 wurde der Dänische Wohld durch den Dänischen König an die Grafen von Schauenburg verpfändet. Das bis zu diesem Zeitpunkt im Grunde menschenleere Waldgebiet wurde fortan von deutschen Kolonisten besiedelt, die auch das spätere Dorf Holtenau gründeten. Die ersten deutschen Siedler, die zwischen 1100 und 1200 von Neumünster aus über Bordesholm in den Kieler Raum vorgedrungen waren, lebten so in einem von Dänen und Slawen bedrohten Grenz- bzw. Niemandsland.

Die Holsteinischen Adeligen, die die Kolonisierung initiiert hatten, errichteten Burgen und siedelten Bauern an und so begann sich der einst undurchdringliche Wald zu lichten. Im Jahr 1307 taucht erstmals der Name „*Danica silva*", dann 1325 die Bezeichnung „*Denschenwolt*" auf. Nach 1300 entstanden mit Bülk (1304) und Knoop (1322) auch die ersten Güter in diesem Gebiet. Zuerst waren die Holtenauer Untertanen des Gutsherren von Knoop, doch ab 1570 gehörten sie als „*Leibeigene*"[40] zum neu geschaffenen adeligem Gut Seekamp, dessen Sitz bereits 1350 für dieses Gebiet typisch als Wasserburg in einer Niederung errichtet worden war.

Die zunehmende Lichtung des Waldes hing nicht nur mit der Urbarmachung durch die dort angesiedelten Bauern, sondern im großen Maße auch mit den sich im Dänischen Wohld ansiedelnden Glashütten, deren bedeutendste die Glashütte von Wulfshagenerhütten war, zusammen, denn diese hatten einen enormen Holzbedarf. So war Mitte des 17. Jahrhunderts schließlich nur noch die Hälfte des einstigen Waldbestandes vorhanden. Heute sind nur noch 6 Prozent des Gebietes bewaldet. Möglicherweise ist die uralte Eibe im Pastoratsgarten in Flintbek der letzte noch existierende Baum des „*Isarnho*", wird ihr Alter doch auf 800–1000 Jahre geschätzt[41]. Sie wurde bereits beim Bau der Kirche im Jahre 1223 als ein alter Baum bezeichnet. Möglicherweise hatte sie ursprünglich auf einer Opferstätte am Flußufer gestanden, was dann für ein Alter von 1.500 Jahren sprechen würde.

Aus der Zeit der mittelalterlichen Kolonisierung finden sich in der Umgebung Holtenaus noch die Reste von 4 „*Turmhügelburgen*", so unter anderem bei Altenholz östlich der Bundesstraße 503 nördlich der Kreuzung Fördestraße. Diese Erdaufschüttung, auf der sich die Holzkonstruktion befand, hatte einem Durchmesser von 60 Metern und eine Höhe von 1,80 Metern, die von einem mehrere Meter breiten und 1,60 Meter tiefen Graben umgeben war. Damit hatte diese Anlage eine überdurchschnittliche Größe. Es scheint sich wohl um eine Turmhügelburg des jüngeren Typs aus dem 15. bzw. 16. Jahrhundert gehandelt zu haben. Weitere Rudimente von Turmhügelburgen finden sich mit der so genannten *„Burg bei Bülck"* nördlich von Strande, sowie unweit des Gutes Eckhof und bei Kaltenhof am Mückenbrook. Die Anlage bei Bülk, später auch *„Burg bei Bülk"* genannt, wurde der Legende nach auch von dem berüchtigten Seeräuber Klaus Störtebeker (* um 1360, †1401) benutzt. Die Holtenau am nächsten gelegene Turmhügelburg bei Altenholz, eine so genannte „*Motte*" (*chateau a motte*), diente wie auch die anderen Bauten den Adeligen nach Beginn der Kolonisierung um 1260 als Schutz bei Auseinandersetzungen, daher war sie in der Regel mit einem Wassergraben, einer Zug- oder festen Brücke und einem Ringwall mit Palisaden umgeben. Nördlich der ehemaligen Burganlage erkennt man im Gelände noch ein flachgewölbtes Plateau, wo sich wahrscheinlich der ehemalige Wirtschaftshof befand. Voraussetzung für den Bau solcher Turmhügelburgen waren immer ein mooriges Gelände und ein Bachlauf zur Versorgung des Burggrabens mit Wasser. Es hat sich auch gezeigt, daß sich auf dem Gebiet jedes Gutes mehrere Motten befunden haben, die entweder von verschiedenen Angehörigen des Dienstadels bewohnt wurden, oder aber nacheinander angelegt und benutzt worden sind. Die Entdeckung der Altenholzer Motte erfolgte zufällig infolge von Bohrungen im Rahmen der Erweiterung des Altenholzer Friedhofes, die im Jahre 1979 stattfanden.[42]

[40] Leibeigene waren durch Geburt oder Schuldknechtschaft dazu verpflichtet, ihrem Grundherren Frondienste zu leisten oder Abgaben zu entrichten. Siehe das Kapitel über das Leibeigenendorf Holtenau.

[41] Vgl.: [Benesch 1999], S. 33f.

[42] Vgl.: [Dähn 2001], S. 301, 312, 334f. sowie [Kieler Nachrichten]: *„Wo Maulwürfe die Reste einer Motte zu Tage fördern. auf den Spuren einer mittealterlichen Turmhügelburg – Anmeldung zur Führung"*, 30. August 2008; Telefonat mit Frau Brigitta Gaude, Kiel-Altenholz.

Da bisher noch keine schriftlichen Aufzeichnungen über die Altenholzer Turmhügelburg gefunden wurden, läßt sich auch über mögliche Verbindungen zum Holtenauer Bauerndorf nichts sagen, man kann aber spekulieren, daß es aufgrund der doch geringen Entfernung durchaus solche Herrschaftsbeziehungen gegeben haben mag. Es besteht natürlich auch die Möglichkeit, daß auch auf dem Holtenauer Gebiet einmal eine Motte existiert hat, wobei man sich dann fragen muß, wo das Gelände die oben erwähnte Beschaffenheit hatte, um eine solche anzulegen: Es soll in früherer Zeit ein kleiner Bach vom Wald Voßbrook her kommend in die Levensau auf Höhe des jetzigen Entwässerungssiels am *„Toten Arm"* geflossen sein, so daß zumindest die Voraussetzung für einen Wassergraben gegeben war. Sicherlich war auch das hoch liegende Gelände oberhalb der *„Scharkante"* (des Steilufers) alleine schon wegen der weiten Sicht attraktiv für eine solche Anlage.

Da das Holtenauer Oberland durch den Festungsbau des Fort Holtenau und die Bau des Flugplatzes stark verändert wurde, ist die ursprüngliche Topographie heute nicht mehr zu erkennen. Möglicherweise finden sich aber in älteren Karten noch Hinweise auf solche Wasserläufe.

> *„Lassen sich Gründe für den vergleichsweise schlechten Forschungsstand in Schleswig-Holstein anführen? Zunächst einmal war die mittelalterliche Burgenforschung des 19. und frühen 20. Jahrhunderts fest in den Händen der Bau- und Kunstdenkmalpflege und die Entwicklung einer Mittelalterarchäologie begann zögerlich. Zudem dominierten im Lande überwiegend Turmhügelburgen/Motten. Diese sich meist nur noch als Hügel im Gelände abzeichnenden Anlagen dürften der Kunst- und Baudenkmalpflege als wenig repräsentativ erschienen sein. So wurden sie denn auch vielfach als ur- oder frühgeschichtlich identifiziert."*[43]

Ein Jahrtausend lang, von 811 bis 1806, bildeten die Eider und das Flüßchen Levensau die Reichsgrenze zwischen dem Königreich Dänemark und dem *„Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation"*, dem von 1806 bis 1867 der *„Deutsche Bund"* folgte. Während die Grafen und Herzöge von Holstein in einer Lehnsverbindung zum deutschen Kaiser standen, waren die Herzöge von Schleswig daher Lehnsmänner des dänischen Königs. Aus diesen Lehnsverbindungen ergab sich dann der Rechtsgrund der landesherrlichen Gewalt, so daß daher verfassungsgeschichtlich und rechtlich eine Grenze zwischen Schleswig und Holstein bestand, die durch Eider und Levensau markiert wurde. Folglich galt nördlich dieser Grenze das jütisches Recht („*Jydske Lov*") während südlich der „*Sachsenspiegel*" und subsidiär römisches Recht galten.

Der Name „*Levensau*" taucht als Bezeichnung des Grenzflusses zum ersten Mal urkundlich im Friedensvertrag von 1225 zwischen Holstein und Dänemark auf („*Levoldesow*"). Die Levensau war gleichzeitig der Grenzfluß zwischen den beiden Herzogtümern Schleswig und Holstein. Daher lag Holtenau ursprünglich auf der Dänischen Seite der Reichsgrenze und gehörte zum Herzogtum Schleswig. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges kam es aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages zu einer Volksabstimmung über den Verbleib des Landesteils Schleswig. Während Nordschleswig nach dieser Volksabstimmung wieder an den Staat Dänemark fiel, blieb der heutige Landesteil Schleswig beim Deutschen Reich.

Die beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein spielten über Jahrhunderte das Zünglein an der Waage in der Außenpolitik der nord- und mitteleuropäischen Mächte. Keiner der umliegenden Staaten wollte es zulassen, daß Schleswig-Holstein entweder zu Dänemark oder zum Deutschen Reich kam, wobei es letztlich um die strategisch wichtige Kieler Förde ging:

> *„Ihre Eigenschaften machten sie zu einem idealen Kriegshafen. Wer sie innehatte, verfügte über entscheidende strategische Vorteile im südlichen Ostseeraum und war damit anderen überlegen. Wenn nun ein Staat die Herzogtümer annektierte, verfügte er automatisch über den Kieler Hafen. Das hätte die sorgsam aufrecht erhaltene Machtbalance zwischen den Staaten Nordeuropas empfindlich stören können."*[44]

Die Kieler Förde und die Anziehung der aufstrebenden *„Marinestadt Kiel"* führten spätestens mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals dazu, daß sich die Holtenauer immer stärker in Richtung Kiel orientierten, wenn auch die formale Anbindung an die Stadt erst mit der Eingemeindung der Stadtteile nördlich des Kanals im Jahr 1922 der wirtschaftlichen Not gehorchend erfolgte.

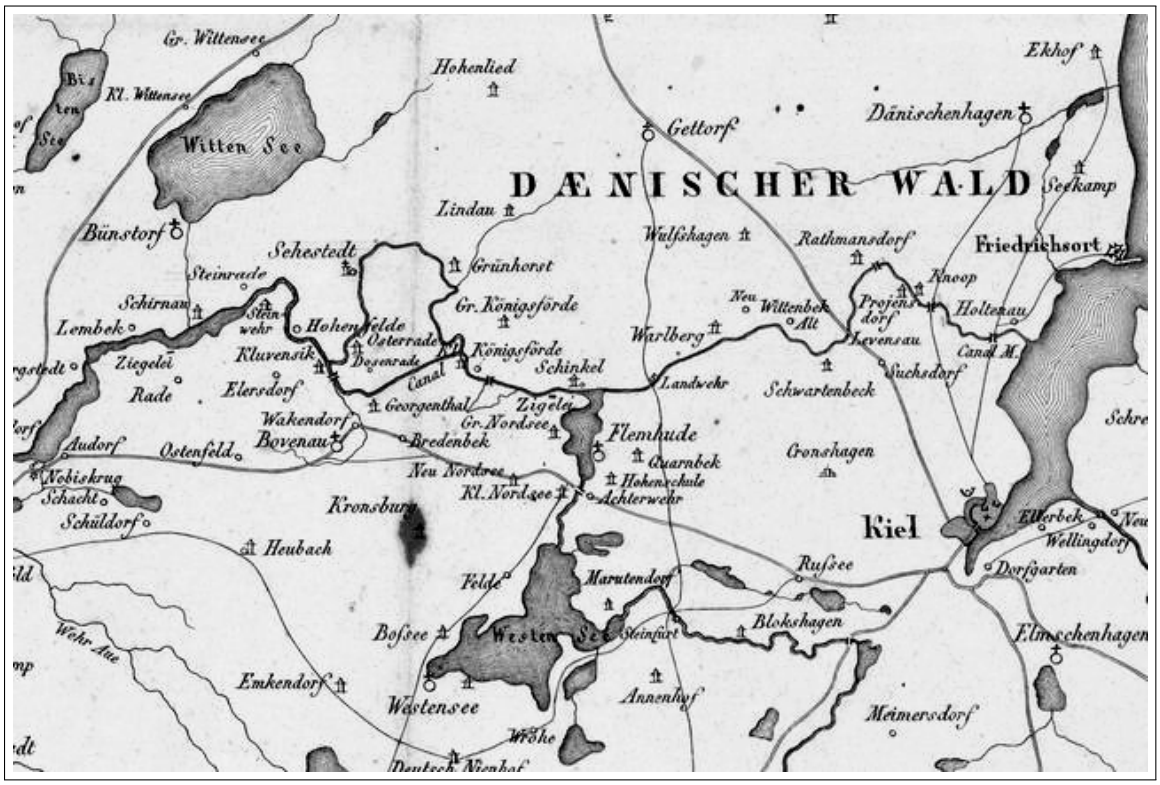
[43] Müller, Ulrich: Vergessenes Burgenland Schleswig-Holstein? Die archäologische Perspektive, in: Auge, Oliver (Hrsg.): Vergessenes Burgenland Schleswig-Holstein. Die Burgenlandschaft zwischen Elbe und Königsau im Hoch- und Spätmittelalter, Frankfurt am Main 2015, S. 51-110, hier S. 54.

[44] Spielvogel [2001], S. 9.

2.1 Bilder aus dem Dänischen Wohld

Viele Jahrhunderte lang war Holtenau ein Bauerndorf unter der Herrschaft der Güter Knoop und Seekamp, bis die Leibeigenschaft im Herzogtum Schleswig gegen Ende des 18. Jahrhunderts schließlich endete und die Holtenauer Bauern Besitzer einer eigenen Hofstelle werden konnten. Obwohl wenige Jahre zuvor mit dem *„Schleswig-Holsteinischen Kanal"* ein Jahrhundertbauwerk direkt vor ihrer Haustür errichtet wurde, änderte sich das ruhige dörfliche Leben kaum.

Abbildung 2.3: Der Verlauf des Eierkanals.

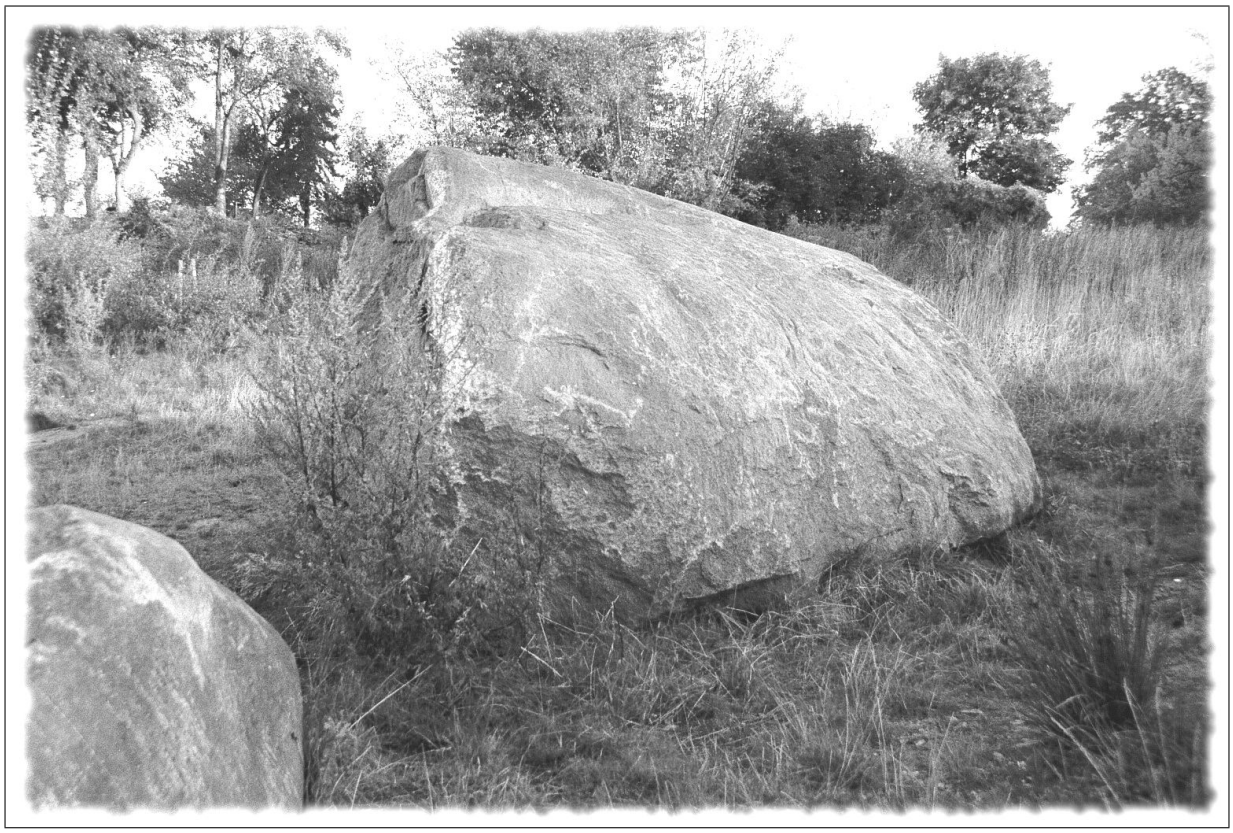


Dänischer Wohld und Eiderkanal 1827.

Nur knapp einen Kilometer östlich des Dorfes an der Mündung des später in *„Eiderkanal"* umgetauften Schifffahrtsweges entstand mit dem Kanalpackhaus und seinen Nebengebäuden eine neue Siedlung, der so genannte *„Königliche Kanaldistrikt"*, der nahezu einen Kilometer vom Dorfkern entfernt lag. Erst mit dem Bau des *„Kaiser-Wilhelm-Kanals"* wuchsen das Holtenauer Bauerndorf und der Kanaldistrikt zu einer einzigen Landgemeinde zusammen und das Dorf verlor fortan immer mehr seinen bäuerlichen Charakter.

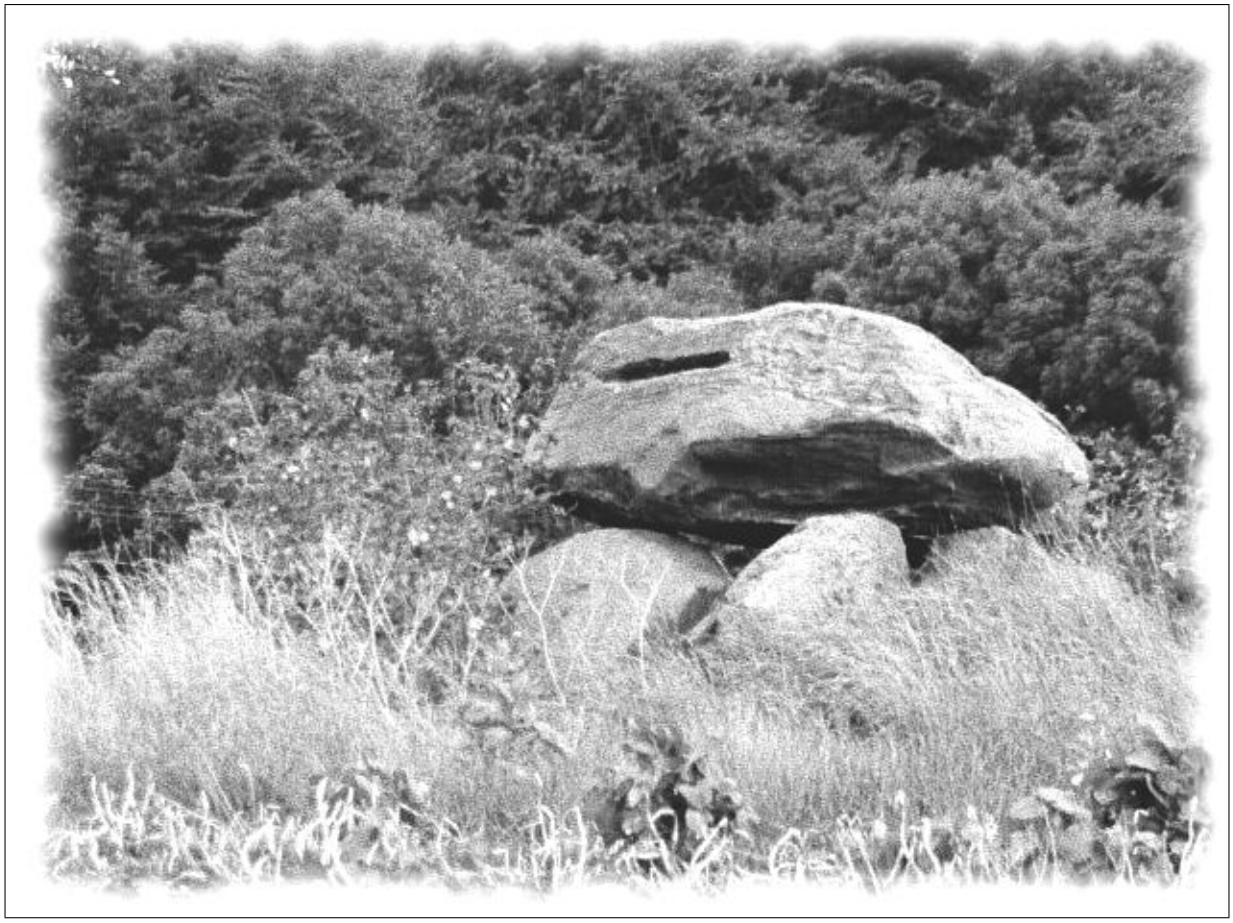
Eine große Menge weiterer – auch aktueller – Bilder findet sich auch auf meiner Homepage zur Holtenauer Geschichte unter: http://www.apt-holtenau.de/holtenau-info/home.htm

1. Der Dänische Wohld auf einer Karte von 1652.

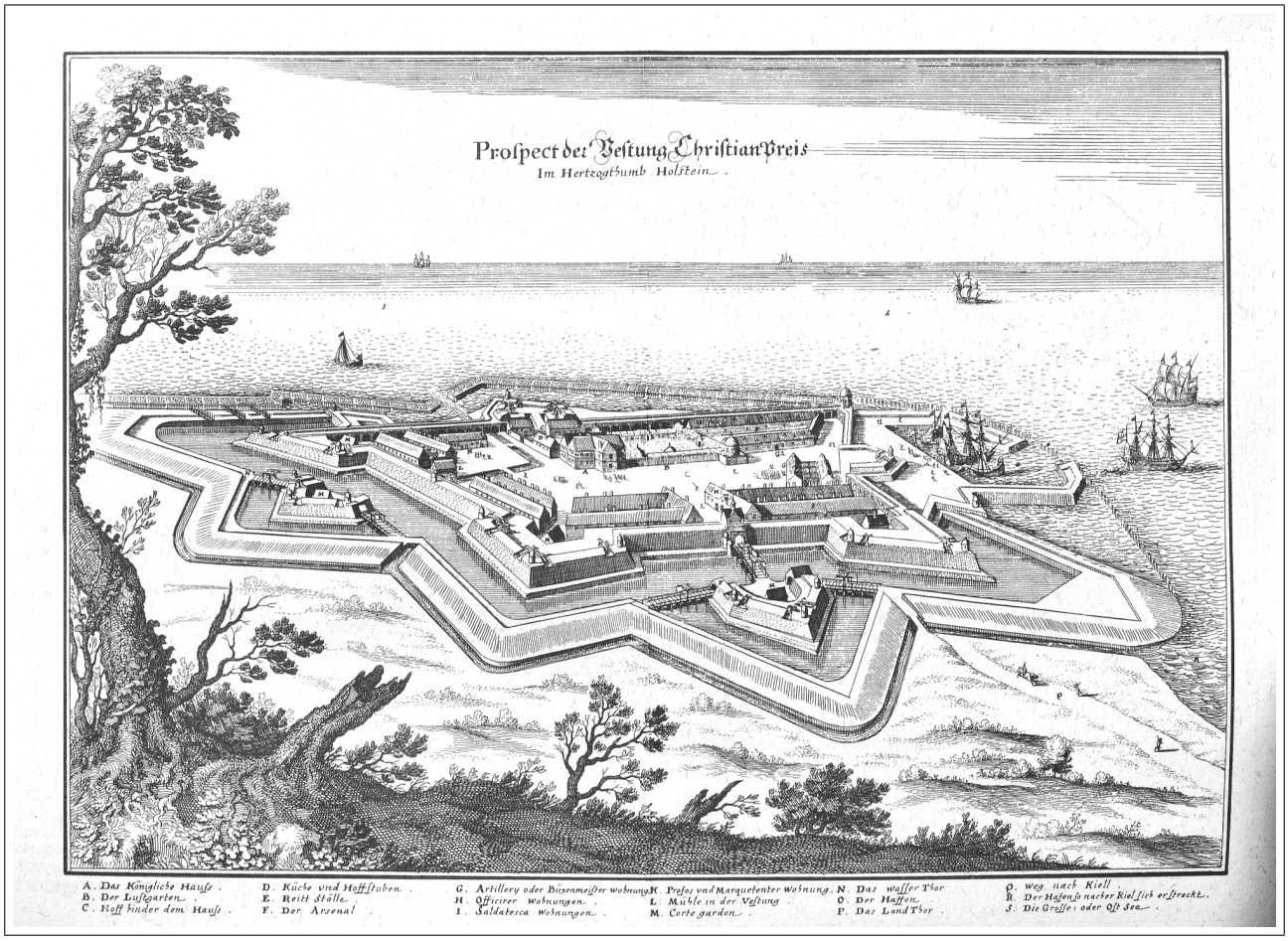


2. Findlinge unter den Holtenauer Hochbrücken.

3. Ein Hügelgrab bei Birkenmoor.

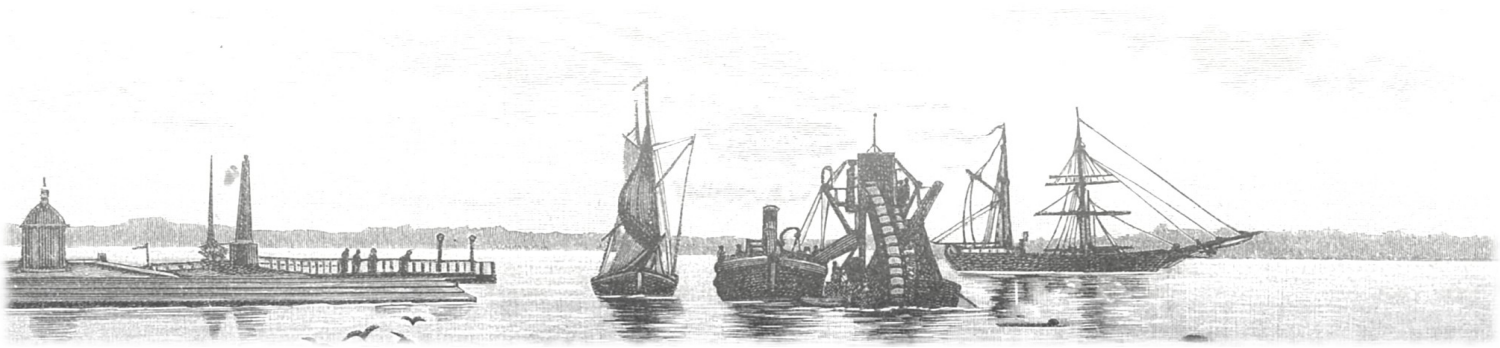


4. Ein Hünengrab bei Kuhholzberg / Birkenmoor.



5. Die Festung „Christianspries“ nach einer Zeichnung von Matthäus Merian (1593-1650).

6. Eine Karte des Waldes Voßbrook von 1881.



Kapitel 3

Das Bauerndorf

> Des Bauern Handschlag, edler Herr,
> ist auch ein Manneswort! Was ist der
> Ritter ohne uns? Und unser Stand ist
> älter als der eure.
>
> *Friedrich Schiller*

Anfangs unterschied sich das Holtenauer Bauerndorf nicht von den anderen Bauerndörfern im Gebiet des Dänischen Wohldes, wobei es hier auf dem Westufer der Kieler Förde zusätzlich die Besonderheit einer slawischen Besiedlung gegeben haben muß, worauf – wie bereits im vorhergehenden Kapitel beschrieben – sowohl slawische Ortsnamen als auch die Art der Bebauung in Form von *„Rundlingen"* hindeuten.

So scheint beispielsweise das Dorf Pries durch eine slawische Bevölkerung gegründet worden zu sein. Das Dorf war als Rundling angelegt, was auf slawische Ursprünge hinweist. Vom alten Dorfkern aus gingen jahrhundertelang die Flurstücke sternförmig nach fast allen Himmelsrichtungen ab. Das Dorf dürfte vor der Jahrtausendwende, also lange vor der Kolonisation durch fränkische bzw. deutsche Siedler, gegründet worden sein. Um 1300 gründeten deutsche Siedler in der Nähe neue Dörfer wie Holtenau und Schilksee und übernahmen Pries, das sie in ein Bauerngutsdorf verwandelten. Die Bezeichnung *„Pries"* taucht erst um 1500 auf und leitet sich wahrscheinlich von den slawischen Bezeichnungen *„Pryvisse"* und *„Pryße"* ab und das heute als *„Dorf Pries"* bezeichnete Gebiet ist der Dorfkern.

> *„Das Dorf Pries besteht aus 5 Vollhufen und 3 Halbh., daselbst eine Schule, wohin auch das Dorf Schilksee von 6 Halbhufen und die meisten Parcellisten"*.[1]

Heutzutage fällt es schwer, sich vorzustellen, daß das Leben der Holtenauer über Jahrhunderte nicht durch die Nähe zur Stadt Kiel geprägt wurde, sondern durch ihre Abhängigkeit vom jeweiligen Gutsherren, der erst auf Gut Knoop, später dann auf Gut Seekamp saß. Noch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ging der Blick der Holtenauer nach Norden – bis der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals das Holtenauer Leben radikal zu verändern begann.

Im 14. und 15. Jahrhundert war die schleswig-holsteinische Ostküste zum allergrößten Teil im Besitz der Kirche oder einheimischer Adelsfamilien, wie den Rantzaus, Reventlows, Brockdorffs, Buchwalds oder Ahlefelds. Somit befand sich auch das Bauerndorf Holtenau schließlich im Besitz einer dieser Familien, die wie viele dieser alteingesessenen Adelsfamilien anfangs noch kein „*von*" in ihrem Namen führten.

Der holsteinische niedere Adel, der aus einer Kriegerelite im Dienste des Landesherren entstammt, wurde im Landesteil Holstein mit Gütern belehnt[2]. Demgegenüber hatte man nördlich der Levensau im Gebiet des Dänischen Wohldes die Möglichkeit, sich eigenen Grundbesitz anzueignen.

> *„Im 12. Jahrhundert werden die ersten ritterschaftlichen Familien urkundlich erwähnt. Doch erst mit dem Vertrag von Ripen (2. März 1460) wird der zunächst lose Verbund der landtagsfähigen Ritter bzw. später adeligen Gutsbesitzer des Landes als Stand mit weitreichenden Privilegien etabliert."*[3]

[1] Jensen, Hans Nicolai Andreas: Versuch einer kirchlichen Statistik des Herzogthums Schleswig, Band 2, Flensburg 1841, S. 1344.
[2] Zum Lehnswesen siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Lehnswesen.
[3] Schleswig-Holsteinische Ritterschaft: Kurzer Überblick über die Geschichte der Schleswig-Holsteinischen Ritterschaft, unter: http://www.sh-ritterschaft.de/?id=ft-texte&text=3 [zuletzt gesehen: 2015-06-14].

Viele schleswig-holsteinische Adelsfamilien hatten auch Besitz im Dänischen Wohld; oft besaßen sie sogar mehrere Güter gleichzeitig. Durch Heirat untereinander oder durch Verkauf gingen diese Güter immer wieder in den Besitz anderer Familien über. Man darf nicht vergessen, daß dabei nicht nur das *„tote Inventar"* seine Besitzer wechselte, sondern neben den Tieren auch die durch die Leibeigenschaft an das Land gebundenen Menschen – Männer, Frauen und Kinder.

> *„Besonders war der Adel begütert in der alten Waldgegend Jernwith zwischen der Schlei und Eider, wo die Güter Knoop, Schinkel und Sehested, und die Dörfer Ahlefeld und Lembek ohne Zweifel die Stammbesitzungen der gleichnamigen adeligen Familien waren. Von diesen alten adeligen Geschlechtern starben einige aus; andere zurückgesetzt oder verdrängt durch den holsteinischen Adel zogen sich nach Dänemark zurück; andere endlich verloren allmälig ganz das Andenken an ihren Adel und traten in den Bürger und Bauernstand zurück. Nur das Ahlefeldsche Geschlecht mächtig durch Güterbesitz und verschwägert mit den holsteinischen Adel behauptete Ansehen und Einfluß im Lande. Von dem holsteinischen Adel, der in Südjütland ansässig ward, sind zu nennen die Familien Rantzau auf Seekamp und Bülk, Brokdorf zu Windeby, von der Wisch zu Nienhof, Fresenhauge und Egesböl (Eisböl), Rumohr zu Göbygaard (Rumohsgaard)."*[4]

Die hier ansässigen Adelsfamilien unterschieden sich nicht nur durch ihren Besitz, sondern auch durch ihre Privilegien und ihren besonderen Status: Die *„equites originarii"* – die so genannten *„ursprünglichen Ritter"* – sind jene Familien Holsteins und Stormarns, die bereits im Hochmittelalter hier ansässig waren. Zu dieser Gruppe zählten im 15. und 16. Jahrhundert ungefähr 25 bis 30 Familien. Diese Familien hatten gegenüber den anderen – so zu sagen rangniederen Adelsfamilien – besondere Rechte und Privilegien. Heute existieren noch 6 dieser Familien: Ahlefeld, Brockdorff, Rumohr, Thienen-Adlerflycht (früher nur Thienen), Holk (die erst später um 1800 aufgenommen wurden), Schack (ihre Zugehörigkeit wurde erst 1714 anerkannt).

Die Familie Schack-Schackenburg hat für die Holtenauer eine besondere Bedeutung, waren ihre Mitglieder doch als Herren auf Gut Seekamp die letzten wirklichen Herren der Holtenauer. Sie hoben 1791 die Leibeigenschaft für alle Untertanen im Gebiet des Gutes Seekamp auf und parzellierten das Gutsland. Bis Mitte der 1950er Jahre hatte die Familie allerdings noch Landbesitz in Holtenau im Gebiet der Waffenschmiede und in Stift. Die Familie Schack stammt ursprünglich aus Niedersachsen, breitete sich jedoch nach Schleswig und Dänemark aus und trat dort in den Staatsdienst. Hans von Schack (*1609; †1676) war dänischer Reichsrat und Reichsfeldherr und erbaute das *„Schloß Schackenborg"* bei Møgeltonder, wo die Familie bis 1978 residierte. Das Schloß ist heute im Besitz der dänischen Königsfamilie, da dieser Zweig der Familie ausgestorben ist. Im Jahr 1990 hatte der letzte Graf Schack seinen Besitz dem dänischen Königshaus übertragen. Einige dieser Familien waren zumindest zeitweise im Besitz der Güter Knoop oder Seekamp (siehe Tabelle 3.1 auf Seite 42).

Die *„recepti"* waren jene Familien, die durch besondere Rechtsakte in die Ritterschaft — bedingt (wenn sie ein adeliges Gut in Schleswig-Holstein besaßen) oder unbedingt — aufgenommen, wobei unterschieden wurde zwischen: den alten Familien, die aus dem deutschen „Ausland" zugewandert waren, wie beispielsweise die Familie von Baudissin oder den ursprünglich bürgerlichen Familien wie beispielsweise die Familie Schimmelmann.

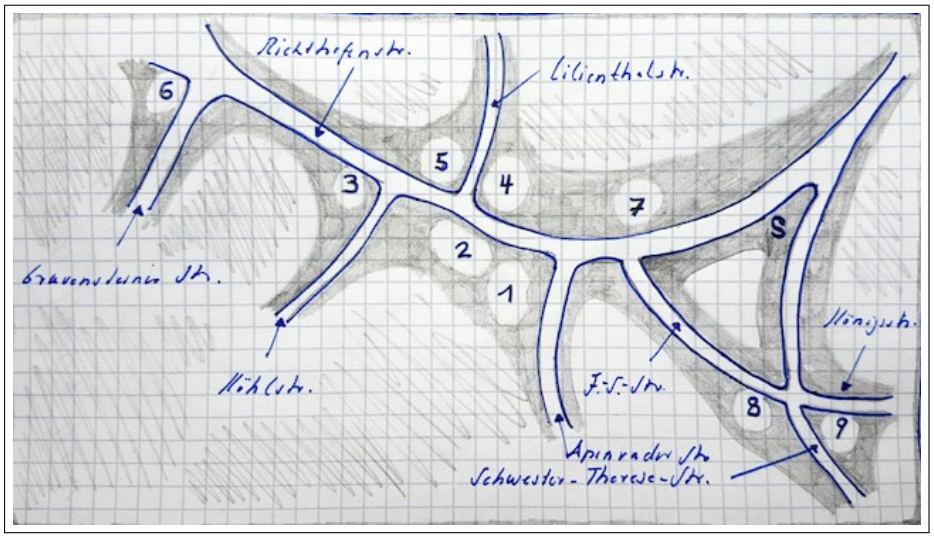
Die große Anzahl adeliger Güter im Dänischen Wohld ergab sich nicht nur aus der Kolonisationsgeschichte des Landesteils, sondern auch durch seine Zugehörigkeit zum Herzogtum Gottorf, dessen Herzöge sich auf eine breite ihnen ergebene Adelsschicht stützen mußten. Hinzu kam wohl auch die Nähe der Residenzstadt Kiel.[5]

Im Gebiet des dänischen Wohldes bildeten die so genannten *„adeligen Güter"*, wie auch in anderen Teilen des östlichen Herzogtums Schleswig und auch des Herzogtums Holstein, eine Mischung aus landwirtschaftlichem Betrieb und Verwaltungsbezirk – ein besonderer Status, der noch deutlicher wird in der Bezeichnung *„Adliges Gericht"* für Güter im Herzogtum Lauenburg. Im Jahr 1524 verlieh der dänische König Friedrich I. den Prälaten und Rittern das Recht, als Gutsbesitzer selbst *„Recht über Hals und Hand"* zu sprechen, also die so genannte *„Hohe Gerichtsbarkeit"* ohne eine Einmischung der Landesherrschaft.[6]

Das Bauerndorf Holtenau war in seiner Ausdehnung nicht im entferntesten mit dem heutigen Stadtteil Holtenau vergleichbar, bestand es doch im Grunde nur aus wenigen Bauernstellen, die sich in Ost-West-Richtung im Gebiet um die heutige Richthofenstraße gruppierten. Auf einer Karte aus dem Jahr 1881 (siehe Abbildung 3.3 auf Seite 38) ist diese ursprüngliche Form noch gut erkennbar. Geographisch eingegrenzt wurden die von den Holtenauer Bauern bewirtschafteten Ländereien im Osten durch das Ufer der Kieler Förde, wobei sich hier in späterer Zeit noch der Fiskalbezirk mit dem Packhaus befand, und im Süden durch die kleine Levensau, die auf Höhe der alten

[4] von Wimpfen, Karl Wilhelm Anton: Geschichte und Zustände des Herzogthums Schleswig oder Südjütland von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart, Flensburg 1839, S. 194f.
[5] Vgl.: Achenbach [1983], S. 146.
[6] Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Adliges_Gut (zuletzt gesehen am 22.05.2013).

Abbildung 3.1: Lageplan der Holtenauer Bauernstellen.



Lageplan der zum Zeitpunkt der Aufhebung der Leibeigenschaft 1791 vorhandenen Voll-, Halb- und Viertelhufen: (1) Otto Hinrich Bandholt; (2) Vollhufner Peter Möhl; (3) Vollhufner Max Dietrich Mähl; (4) Vollhufner Hans Roepstorf; (5) Halbhufner Asmus Göttsch; (6) Halbhufner Johann Hinrich Röpstorf; (7) Viertelhufner Jochim Roepstorf; (8) Viertelhufner Henning Mißfeld; (9) Viertelhufner Diederich Göttsch. Nicht auf der Karte: Viertelhufner Otto Joachim Mähl (Friedrichsruher Weg 2, bei Altenholz Stift) [nach Giertz 1995].

Holtenauer Schleusen und des so genannten „*Toten Arms*" in die Kieler Förde mündete. Über die Levensau führte auf Höhe des Aubergs im Zuge des Stifter Redders, der die Verbindung nach Norden darstellte, eine Holzbrücke, deren Instandhaltung dem Gut Seekamp oblag:

> „*An der Scheide* [der Levensau] *darüber ist ein großer Brücken an beiden Seiten mit ein Schengels und doppelten Eichenbohlen belegt, ist vor etlichen Jahren von Grund auf neu erbaut von lauter Eichenholz, ist aber jetzo etwas mangelhaft.*"[7]

Und weiter heißt es bei Petersen:

> *„Wenn selbige einer Reparation bedarf, wird sie von Seekamp beschaffet, wenn aber selbige neu gemachet werden muss, concurieren dazu die Güter Neuenhof, Bülk, Knoop und Seekamp, jedes auf einen vierten Teil.*"[8]

Diese Zusammenarbeit zeigt einerseits die enge historische Verbindung zwischen den genannten Gütern als auch die Bedeutung dieser Landverbindung in den Süden zur Stadt Kiel hin, wo man sich einmal jährlich im Frühjahr zum „*Kieler Umschlag*" traf.

Im Westen lag die Grenze ein kleines Stück westlich des Hochbrückendamms auf Höhe der heutigen *„Villa Hoheneck"*. Hier bildete die Au beim *„Auholdt"* – wahrscheinlich meint Petersen das „*Auholz*" – die Grenze; es fanden sich auch die Bezeichnungen „*Auwischen*" und „*Aukamp*" – heute existiert nur noch die Bezeichnung „*Auberg*" auf der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals.[9]

Im Norden lag die Grenze des Dorfes auf einer Linie zwischen dem innersten Winkel der Bucht bei Schusterkrug und Stift, wobei der Name „*Schusterkrug*" auf eine 1899 abgebrannte alten Kate in der Landgemeinde Holtenau zurückgeht. Die Grenze zu Friedrichsort bildete am Schusterkrug die *„Steckendammsau"* (auch *„Stechendammsau"*)[10], die dort von Norden her durch ein weites Tal fließend in die Kieler Förde bei *„Stegelhörn"* mündet.[11]

Der Holtenauer Strand zwischen Schusterkrug und der Mündung der Levensau hatte ursprünglich einen bogenförmigen Verlauf, erhielt jedoch durch die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in den Jahren 1907-14, dem

[7] Gutsbericht aus dem Jahr 1769, zitiert nach [Petersen 1952], S. 6.
[8] zitiert nach [Petersen 1952], S. 6.
[9] Vgl.: [Petersen 1952], S. 6.
[10] Ein Blick von der Brücke, die die Fördestraße über der Tal der Steckendammsau führt, mag einem eine Vorstellung vom ursprünglichen Aussehen des Tals der Levensau geben.
[11] Vgl.: [Petersen 1952] und [Heinrich 2002], S. 64.

Ausbau des Seeflughafens und der Anlage von Molen einen völlig anderen Verlauf. Am Holtenauer Strand lag auch der Wald Voßbrook und als Überbleibsel der letzten Eiszeit eine Höhe mit Kliffhang, die *„Jeanettenhöhe"* genannt wurde. Das ebene Gelände vor dem Steilufer zwischen dem Leuchtturmhügel und Schusterkrug wurde volkstümlich auch als *„Kippe"* bezeichnet, da es aus dem Aushub des Kanalbaus 1887-95 aufgeschüttet wurde[12].

Holtenau selbst liegt auf einer Hochfläche über dem ehemaligen Flußtal der Levensau, die sich auf einer Höhe von 15 bis 30 Metern über dem Meeresspiegel erhebt, wobei die höchste Erhebung mit 31,6 Metern angegeben ist. Unter den durch die Eiszeit aufgehäuften Schuttmassen befindet sich auch Glimmersand, der hier noch vor 200 Jahren abgebaut, an der Mündung des Eiderkanals verladen und dann in einer Gaardener Glashütte verarbeitet wurde.[13]

Teile des nördlichen Steilufers des Levensauer Flußtales lassen sich auch heute noch finden, wenn man sich den steilen Hang an der Ostseite der Apenrader Straße ansieht oder einen Blick auf die Rückseite der Häuser in der Kanalstraße zwischen Apenrader Straße und Kastanienallee wirft. Dieses Steilufer (*„Schaarkante"*) zog sich vom *„Auholz"* (auf Höhe der Villa Hoheneck) bis zum Wald Voßbrook entlang. Auf diesem Steilufer zog sich vom Auholz bis zum Voßbrook ein *„Sprengholz"* entlang.

Die Grenzen Holtenaus nach Süden über die Levensau und später über die Kanäle kann man als fließend bezeichnen, denn auf einigen historischen Karten wird das heute als *„Auberg"* bekannte Gebiet noch mit *„Holtenau"* bezeichnet. Diese Ungenauigkeit scheint auch in folgenden Zitat aus dem Jahr 1841 durch:

> *„Holtenau; Wirthshaus und 2 Kathen, zum Dorfe Wik gehörig, am Schlesw. Holst. Canal; Amt Cronshagen; Ksp. Kiel. — Diese Gegend war vor Anlegung des Canals unbewohnt, hieß auch damals nicht Holtenau, sondern Auberg. Es gi[e]bt in Holstein eigentlich kein Holtenau. Nur das gerade gegenüber liegende Dorf, im Schleswigschen, hat von jeher diesen Namen geführt, welcher später auch auf das Packhaus und die Wohnungen der Beamten an der östlichen Canalmündung ausgedehnt worden ist. Das hiesige Wirthshaus, welches mit der Brau- und Brennerei-Gerechtigkeit versehen ist, und bei welchem sich auch eine Kalkbrennerei befindet, gehörte seit vielen Jahren der Familie Holler in Rendsburg. Außer dem Pächter des Wirthshauses wohnt hier jetzt in einem eigenen Hause, bei welchem eine kleine Obstbaumschule sich befindet, der Eigenthümer des Geweses, welches im ganzen 4 Wohnhäuser zählt. — Das Wirthshaus auf der hiesigen Friedrichs-Schleuse am Schlesw. Holst. Canal, welches der schönen Lage wegen sehr häufig im Sommer besucht wird, gehört zum Herzogthume Schleswig."*[14]

Oder in einer weiteren Beschreibung:

> *„Holtenau b. Kiel – Wirtshaus mit Kathen, zum Kirchspiel Kiel gehörig. – 4 H. 21 E. – Königreich Dänemark. – Herzogthum Holstein. – Amt Kronshagen. – Holsteinisches Obergericht, resp. Oberconsistorium Glückstadt. – Das Wirthshaus Holtenau, mit 2 Kathen, zum Dorfe Wik gehörig, liegt am schleswig-holsteinischen Kanal. Vor Anlegung des Kanals hieß die unbewohnte Gegend Auberg."*[15]

Die geografische Entwicklung im Südosten des Dänischen Wohldes läßt sich veranschaulichen, wenn man verschiedene Karten dieses Gebietes aus den letzten vier Jahrhunderten vergleicht[16]:

- Die Karte *Johann Mejers von 1652*: Es sind 5 Siedlungen eingezeichnet: die Festungsanlage *„Christianspries"*, der Meierhof Holtenau, das Gut Seekamp, die Gutsdörfer Pries und Schilksee.
- Die topografisch-militärische Karte des *Majors von Varendorf von 1789–97*: hier sind der Meierhof Stift und die Häuser an der Kanalmündung (der *„fiskalische Kanaldistrikt"*) hinzu gekommen.
- Eine *Karte von 1877*: hier ist Holtenau als Wegedorf mit regelmäßigen Blockfluren zu sehen, die Hofstellen liegen auf beiden Seiten der an die Oberflächenform angepaßten Dorfstraße. Auf dieser Karte findet sich im Mündungsgebiet der Steckendammsau noch die Kate *„Donaschloß"*.

Wenn man sich mit der Ortsgeschichte beschäftigt, stellt sich automatisch auch die Frage nach der Herkunft und Entwicklung des Ortsnamens, denn dessen Ursprünge und Veränderungen im Laufe der Zeit können unter anderem darüber Auskunft geben, wie lange ein Ort oder eine Siedlung bereits besteht – wer das Glück hatte, die Holtenauer

[12] Vgl.: [Giertz 1995], S. 36.
[13] Vgl.: Petersen [1952], S. 6.
[14] [Schröder 1841], S. 327.
[15] Kratzsch, Johann Friedrich: Vollständiges topographisch-justiarisches Handbuch der sämmtlichen Deutschen Bundesstaaten, Erste Abteilung, Erster Band, Naumburg 1845, S. 670.
[16] Vgl.: [Wenk 1983], S. 159f.

Grundschule zu Zeiten Direktor Peter Lagings zu besuchen, dem werden die im folgenden auftauchenden Namen sicher noch in lebhafter Erinnerung aus dem Heimatkundeunterricht sein.

Oft stellt sich die Frage, ob ein Ortsname, der in einer Urkunde auftaucht, auch wirklich diesen einen speziellen Ort meint, oder ob es sich nur um eine Namensähnlichkeit handelt. So ist es beispielsweise nicht endgültig geklärt, ob die in alten Urkunden zu findenden Bezeichnungen *„Olthena"* oder *„Altena"*[17] wirklich den heutigen Stadtteil Kiel-Holtenau bezeichneten. Möglicherweise bezeichnet die Wortendung *„a"* das spätere Wort *„au"*, denn nicht zuletzt zeigt der Name *„Levensau"*, daß solche aus dem Nordischen stammenden Bezeichnungen auf dem heutigen Kieler Westufer durchaus in Gebrauch waren.[18]

> *„Fachleute vermuten auch, daß die selben Ursprünge zugrunde liegen. Bei altoona handelt es sich um einen sogenannten Scherznamen, eine mundartlich verkürzte Form des Ausdrucks "*allzu nahe*". Und ganz ähnlich, so vermutet das "Historische Ortsnamenlexikon von Schleswig-Holstein", könnte es sich auch mit der Bedeutung von Holtenau verhalten. Das Verständnis für diese scherzhafte Ausdrucksweise scheint späteren Generationen aber abhanden gekommen zu sein. Darauf passierte, was in der Namensgeschichte nicht unüblich ist: Die Leute deuteten einen ihnen nichtssagend erscheinenden Begriff einfach um: Aus "*Olthenna*" wurde "*Holtena*" und am Ende schließlich "*Holtenau*". Nach heutiger Interpretation stecken die Worte "Holz" und "Niederung" in diesem Begriff, so daß in und um Holtenau herum vor etlichen hundert Jahren mit einiger Wahrscheinlichkeit Wald zu finden gewesen sein dürfte."*[19]

Im Jahre 1331 wird noch der Begriff *„Olthenna"* verwandt[20]. Auf einer Karte aus dem 15. Jahrhundert wird der Ort noch *„Oltna"* genannt, aber bereits auf einer Urkunde von 1479 wird von *„Holtena ime kerspel to Slabbenhagen"* (Holtenau im Kirchspiel von Slabbenhagen gesprochen. *„Slabbenhagen"* ist der ursprüngliche Name Dänischenhagens und deutet auf eine wendische Gründung hin. Auf einer Karte von 1652 wird daraus der Ort *„Holtenah"* und auch auf einem Dokument von 1791 wird der Ort *„Holtena"* genannt. Seit dem 15. Jahrhundert jedoch finden sich sichere Informationen über die Existenz des Bauerndorfes Holtenau[21].

Während in der Parzellierungsakte des Gutes Seekamp aus dem Jahre 1790 noch der Name *„Holtena"* zu lesen ist, findet sich die Bezeichnung *„Holtenau"* scheinbar zum ersten Mal in einem Gutachten, daß der Pastor G. H. Panitz im Juli 1794 über die Befähigung des zweiten Holtenauer Schulmeisters Bendix Sievers verfaßte.[22]

Interessant im Zusammenhang mit der Levensau ist eine urkundliche Erwähnung aus dem Jahre 1225 als *„Leuoldesowe"*, was *„Au des Lewold"* bedeutet und ein Bericht zur Altertumskunde Schleswig-Holstein aus dem Jahre 1885, der von frühmittelalterlichen Bauten bei Holtenau und einem kreisförmigen Fundament aus Feldsteinen berichtet, so daß der verstorbene Heimatkundler Nikolaus Detlefsen hier von der Möglichkeit spricht, daß es sich um eine ehemalige Burg des oben erwähnten *„Lewold"* handeln könnte.[23]

3.1 Als Untertanen der Güter Knoop und Seekamp

Noch vor 400 Jahren gehörte fast der gesamte südliche Dänische Wohld – und damit auch das Dorf Holtenau – zum Besitz des adeligen Gutes *„Knoop"*; von diesem weitläufigen Besitz blieben im 20. Jahrhundert nur noch die Güter Knoop und *„Friedrichshof"* übrig. Das Jahrhunderte später gegründete Gut *„Seekamp"*, das durch die Abteilung Knooper Gutslandes entstand und mit dem die Holtenauer später auch als Leibeigene verbunden waren, existiert nicht mehr, denn nach 1791 wurde das Hofland des Gutssitzes Seekamp parzelliert, d. h. auf die 4 Parzellenhöfe *„Seekamp"*, *„Scheidekoppel"*, *„Heisch"* und *„Kahlenberg"* aufgeteilt und die Landwirtschaft auf dem Parzellenhof Seekamp 1972 eingestellt.

Das 1322 zum ersten Mal urkundlich erwähnte Knoop, dessen Name im Niederdeutschen so viel wie *„Knauf"* oder *„Buckel"* bedeutet, lag westlich Holtenaus nördlich der Levensau bzw. später des Eiderkanals[24]. Scheint Knoop auch heute noch ein gutes Stück vom Ort entfernt, so ist die Holtenauer Geschichte doch eng mit der dieses Gutes verbunden. Das ursprüngliche Wasserschloß Knoop (die *„Arx Cnopia"*) war rings von Wassergräben umgeben, die aus der Levensau gespeist wurden und auch heute noch in Teilen vorhanden sind. Wie die meisten im Dänischen Wohl angelegten Adelssitze lag es zur besseren Verteidigung in einer Niederung, fehlten in diesem Landesteil doch

[17] Der Begriff "*Althena*" findet findet sich im Kieler Stadtbuch von 1264-1289.

[18] Pieper-Wöhlk: Holtenau - Kiels Stadtteil Nr. 3, [2001]. Die Begriffe *-au*, *-aue*, niederdeutsch *-oog(e)*, *-ohe* oder *-oie* beziehen sich auf Siedlungen auf Inseln oder am Wasser (beides als Aue), von mittelhochdeutsch *ouwa*; *-au* steht in niederdeutschen Namen oft für älteres *-a*, *-aa*, in vormals slawischen Gebieten für *-ow*, welches jedoch mit einer Au oder Aue nicht zu tun hatte.

[19] Kieler Nachrichten vom 16. Dezember 2000.

[20] Vgl.: Kieler Nachrichten vom 16. Dezember 2000 und Detlefsen [1978], S. 75.

[21] Vgl.: Petersen [1951] und Detlefsen [1978] S. 75.

[22] Vgl.: [Petersen 1952], S. 6.

[23] Vgl.: Detlefsen [1978], S. 75.

[24] Vgl.: Müller, Torsten: *„Kostbares Erbe einer starken Frau"*, in: [Kieler Nachrichten], 26.03.2005, S. 19.

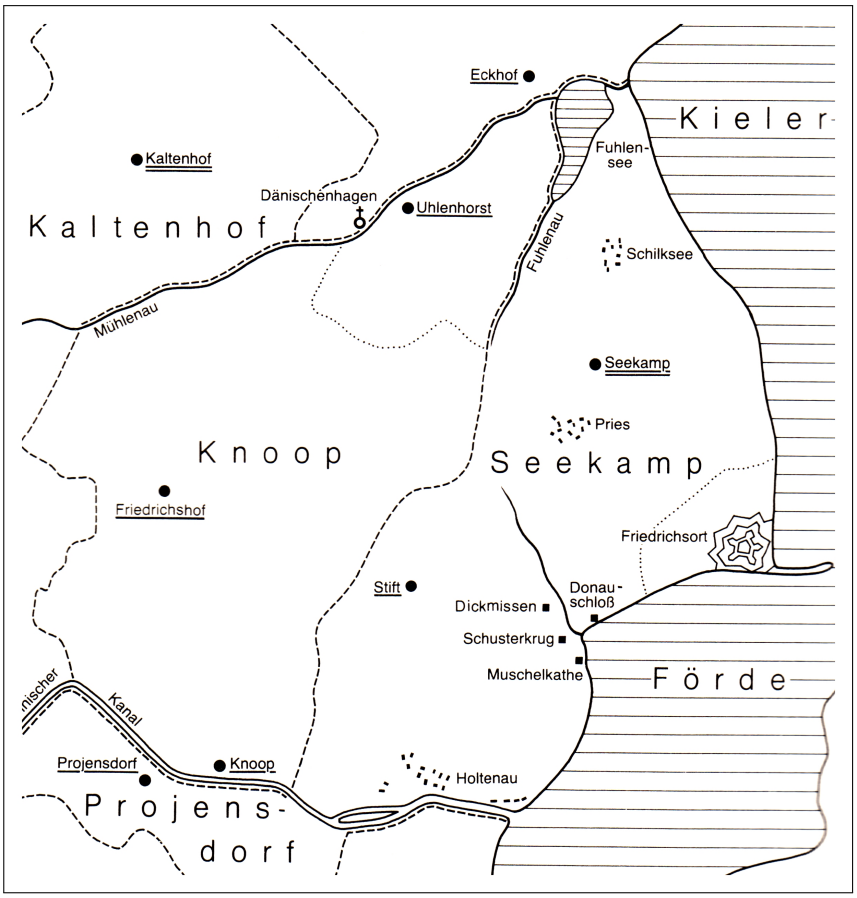


Abbildung 3.2: Die Grenzen der Gutsbezirke Knoop und Seekamp.

Quelle: [Detlefsen 1978], S. 24.

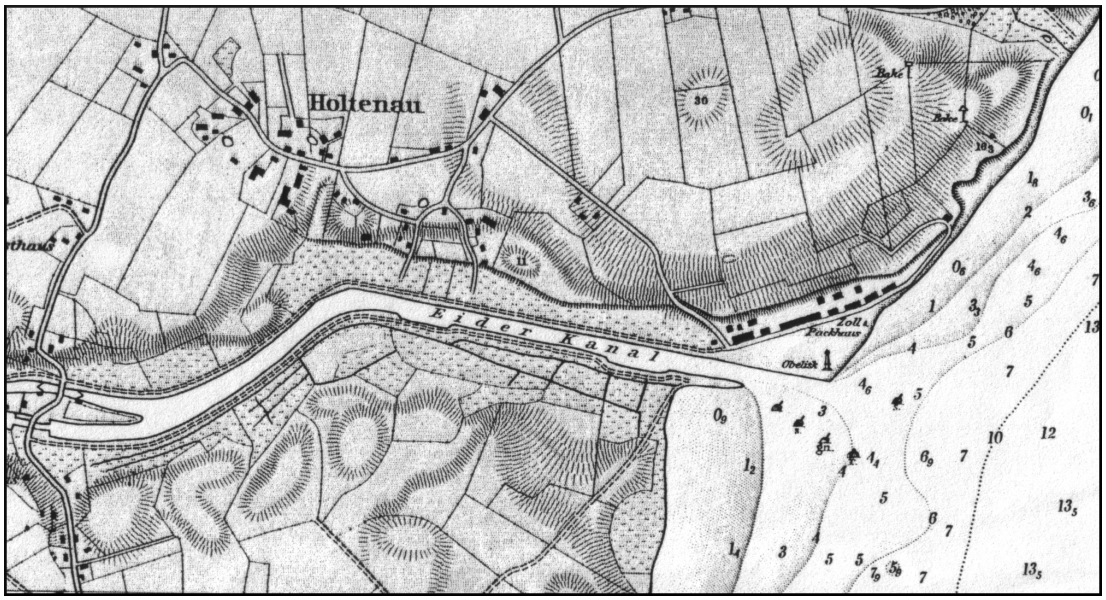


Abbildung 3.3: Karte Holtenaus im Jahr 1881.

Die Gehöfte konzentrieren sich um die spätere Richthofenstraße herum, von dort aus geht der Weg über die Doppelschleuse und den Auberg in die Wik. Der Kanaldistrikt ist noch durch Felder vom Dorf getrennt. Die einzige feste Verbindung geht über die spätere Kastanienallee. Am nördlichen Ufer des Eiderkanals gibt es nur einen unbefestigten Weg zur Holtenauer Schleuse.

Abbildung 3.4: Die Wasserburgen Knoop und Seekamp.

die Erhebungen zum Bau von Höhenburgen. Das Gebäude hatte ein fensterloses Erd- oder auch „*Wassergeschoß*", zwei Stockwerke und auf dem Giebeldach drei Erker auf jeder Seite (siehe Abbildung 3.4).[25]

Im Dänischen Wohld waren die alten Adelssitze oft zum Schutz in schwer zugänglichen Niederungen – häufig auch direkt im Wasser – errichtet worden. Da die Kosten für steinerne Fundamente jedoch sehr hoch waren, wurden die Häuser oft auf einem Pfahlrost aus Baumstämmen gebaut. Mit Längen von 30 bis 40 Ellen (20-27 m) und Breiten von 15 bis 20 Ellen (10-13,5 m) waren diese Bauten nicht besonders groß[26]. In den gewölbten Kellerräumen des Erdgeschosses befanden sich neben den Vorratsräumen und der Küche auch die Räume der Bediensteten. In den beiden oberen Stockwerken befanden sich die Familien- oder „*Winterstube*", der so genannte Saal oder „*Sommerstube*", die übrigen Räume dienten als Schlafgemächer, Gästezimmer oder Waffenkammern.[27]

Der Gründer des Gutes ist möglicherweise ein erstmals im Jahr 1322 urkundlich erwähnter „*Lupus de Knope*" (Wulf / Wolf von Knoop) gewesen, der den Besitz kurz zuvor erworben hatte und sich nach diesem Ort benannte („*de Knope*"). Der Name Wulf/Wolf findet sich auch heute noch im Wappen der Gemeinde Altenholz wieder – ein an einem Baum hoch springender Wolf. Die Familie der Wulff war nach den Familien der Sehestedt und Schinkel die dritte Holsteinische Adelsfamilie, die eine Burg dicht nördlich der Eider gründete und die erstmals in einer Urkunde aus dem Jahr 1310 erwähnt wurde: „*Wulf filius domini Marquardi lupi*" (="*Wulf, der Sohn des Ritters Marquard Wulf*").[28]

Auch kann man wohl von einer engen Verwandtschaft zu den Familien der „*Pogghewisch*" und „*van der Wisch*" ausgehen; jedenfalls spricht es dafür, daß die Herren auf Knoop die gleichen Siegel verwendeten wie die beiden anderen Familien[29].

Im 13. Jahrhundert war Gut Knoop im Besitz der Familie von der Wisch, der zudem noch die Güter Bülk, Borghorst und Rosenkrantz/Schinkel gehörten. Um 1450 ging Knoop dann in den Besitz der Familie von Rantzau über. Christoph von Rantzau schließlich teilte den Gutsbesitz unter seinen Söhnen auf.

Obwohl es nur wenige Kilometer von Holtenau entfernt liegt erreichte man das Gut Knoop noch bis zum Zweiten Weltkrieg nur über den Nixenweg, dessen Reste heute nur noch als Trampelpfad nördlich der Straße Waffenschmiede entlang führend in die heutige Gravensteiner Straße mündet.

Seekamp, das anfangs noch „*Sehekampf*" hieß, wurde erstmals 1350 urkundlich erwähnt und befand sich anfangs im Besitz der Familie Wisch. Im Jahre 1450 kam es schließlich in Besitz der Familie Rantzau, bei der es bis 1632 verblieb. Das Gut Seekamp entstand aus dem Bestreben Christopher Rantzaus (*1508; †1571)[30], seine vier Söhne und zwei Neffen nach seinem Tode jeweils mit ausreichenden Ländereien abzufinden. Ihm gehörten bereits die

[25] Vgl.: Gloy [1979], S. 341.

[26] Das alte Maß „*Elle*" entsprach ca. 67 cm, wobei es jedoch bei diesen Maßen teils erhebliche lokale und zeitliche Unterschiede gab.

[27] Vgl.: Gloy [1979], S. 339f.

[28] Vgl.: Torsten Müller: Kostbares Erbe einer starken Frau, in: [Kieler Nachrichten], 26.03.2005, S. 19; [Rumohr 1968]:, S. 360f.

[29] Vgl.: Masch, Gottlieb Matthias Carl / Milde, Carl Julius: Holsteinische und Lauenburgische Siegel des Mittelalters aus den Archiven der Stadt Lübeck. Siegel adeliger Geschlechter, Band 6, Lübeck 1864, S. 95. Die Familie der „*von der Wisch*" gehörte zu den „*equites originarii*" (= ursprüngliche Ritter) – dem holsteinisch-stormarnischen Uradel.

[30] Über Christopher Rantzaus Mutter Anna Breide steht geschrieben, daß sie 1525 als Mutter dreier Söhne heldenmutig die 50 Meter vom Ufer entfernt gelegene „*Burg Bülk*" gegen einen feindlichen Angriff gehalten haben soll: „*Anna, geborene von Breide, war eine Ehegattin des Ritters Otto Ranzow. In Abwesenheit ihres Gatten hatte sie ihre Söhne vor den Feinden, die sich derselben bemächtigen wollten, verborgen. Das Geständnis von dem Aufenthalt dieser ihrer Söhne von ihr zu erpressen, legte man sie auf glühende Kohlen. Allein, sie duldete lieber alle Marter, als daß sie sich entschließen wollte, die Befreyung von einer so schrecklichen Pein durch Aufopferung ihrer Kinder zu erkaufen.*" (Christiani, Wilhelm Ernst: Geschichte der Herzogthümer Schleswig und Holstein, Vierter Theil, Flensburg und Leibzig 1779., S. 322f.).

Güter Knoop und Bülk, auf deren Gebiet er aus diesem Grund bei *„Sehehorst"* einen neuen Gutshof, den Hof Seekamp errichtete. Im Jahre 1575, vier Jahre nach dem Tode des Vaters, einigten sich schließlich seine Söhne über die Grenzen der nun drei Güter. Erster Besitzer des neuen Gutes Seekamp war der Amtmann in Kiel Hieronimus von Rantzau (*1560), der 1589 am *„Dänischen Tor"* in der Brunswik von seinem Bruder ermordet wurde.[31]

Holtenau gehörte von nun an für über zwei Jahrhunderte zum nun selbständigen adeligen Gut Seekamp, das um 1600 östlich des Bauerndorfes am Ort der heutigen Dankeskirche einen Meierhof – also ein Milch verarbeitender Betrieb, der höheren Profit versprach – errichtete, der scheinbar während der Kriegswirren des Dreißigjährigen Krieges im Jahre 1627 verwüstet wurde. Anschließend wieder aufgebaut wurden die Gebäude jedoch im Jahre 1680 erneut aufgegeben und der Meierhof zuerst auf die *„Stüffkoppel"*, d. h. in die heutigen Stifter Gegend, wo neue Wirtschaftsgebäude errichtet wurden, verlegt. Im Jahre 1685 hieß der Meierhof in den Urkunden folglich auch nur noch *„neuer Meierhof bei Holtena"*. Zu dieser Zeit, genauer gesagt im Jahre 1686, taucht in den Dänischenhagener Kirchenbüchern auch zum ersten Mal der Name *„Stift"* auf. Die Ländereien des Holtenauer Meierhofes wurden an die Bauern verteilt, die Gebäude blieben teilweise noch bis ins 18. Jahrhundert bewohnt. Nikolaus Detlefsen nennt als Ort des Holtenauer Meierhofes einen Platz südlich der Kastanienallee, worauf auch die Tatsache hinweist, daß die Kastanienallee früher *„Meierredder"* hieß und rechter- und linkerseits die *„Meierkoppeln"* lagen[32] und wahrscheinlich bezieht sich auch Gloy in folgenden Zitat auf diesen Meierhof im Gebiet der heutigen Dankeskirche:

> *„Nicht weit von Knoop lag ein der Familie v. Buchwaldt gehöriger adeliger Hof Holtenau, der schon früh niedergelegt wurde, wobei seine Gemarkung mit Seekamp vereinigt worden ist. Mauerreste des alten Herrenhauses waren noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts in einem mit Busch bewachsenen Hügel am Ostende des Dorfes erhalten, ..."*[33]

Daß dieser so genannte *„Hof Holtenau"* durchaus eine hervorgehobene Bedeutung gehabt haben mag, deutet das folgende Zitat an: *„Diese kleine Festung* [= Christianspries, der Verf.] *an der Mündung des Kieler Hafens ließ König Christian IV., nachdem er die Güter Knoop, Holtenau, Seekamp und Bülk angekauft, 1632 anlegen ..."*[34]

Über den ehemaligen *„Hof Holtenau"*, d. h. den Meierhof Holtenau, wurde 1855 in einer Topographie des Herzogtums Holsteins noch folgendes berichtet:

> *„Holtenau war in früherer Zeit ein adelicher der Familie v. Buchwald gehöriger Hof an der Levensaue, wo sich noch am östlichen Ende des Dorfes Spuren von Gebäuden finden; besonders enthält ein mit Buschwerk bewachsener Hügel Blocksberg bedeutende Ueberreste. Dieser Hof ist späterhin eingegangen und die Ländereien sind mit Seekamp vereinigt."*[35]

Orte mit dem Namen *„Blocksberg"* galten als Versammlungsplätze von Hexen. Auf dem Gelände, auf dem später die *„Dankeskirche"* errichtet werden sollte, wurden in den 1880er Jahren durch den Kieler Professor Pansch[36] archäologische Ausgrabungen vorgenommen. Darüber wurde folgendes berichtet:

> *„... und den ungefähr gleichzeitigen Beobachtungen des Hrn. Prof. Pansch im Blocksberg bei Holtenau, Kreis Eckernförde (Correspondenzblatt der Deutschen anthropologischen Gesellschaft 1883, S. 54). Hier wie dort ein viereckiges Fundament, aus Feldsteinen in Lehm aufgesetzt, von ziemlich gleichem Flächeninhalt; in Zeust 6 m lang und 4,40 m breit; im Blocksberg 7 m lang und 4 m breit; doch waren die Grundmauern hier dicker und höher. Der Binnenraum war an beiden Stellen mit Lehm ausgefüllt, worin wieder Feldsteine fest eingestampft und vermauert waren. [...] Laut einer späteren Mittheilung vom 13. October 1883 in der Kieler Zeitung fand sich hier ein grosser platter Stein; darauf und daneben eine Schicht von Asche und Kohlen, sowie auch einige Knochenstücke, Topfscherben und Eisentheile; und diese ganze — wenn man so sagen darf — Herdstätte war mit einer Steinpflasterung bedeckt, bzw. geschützt. Auch sonst sind in der Lehmmasse noch Brandschichten, Kohlen und Eisenreste vorgekommen; aber hier war offenbar die Hauptstelle des Opferbrauchs, und die Ueberpflasterung sollte m. E. die in Zeust und sonst beliebte Ummauerung ersetzen."*[37]

---

[31] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 25.

[32] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 30 und 76; [Heinrich Info].

[33] Gloy [1979], S. 341. Jensen schreibt, daß dieser Hof im Jahr 1626 Hans von Buchwald gehörte, 1630 aber bereits wieder dem dänischen König (Vgl.: [Jensen 1841], S. 1333 (in der Fußnote).).

[34] [Jensen 1842], S. 1302.

[35] [Schröder Biernatzki 1855]

[36] Professor Adolf Georg Pansch (* 2. März 1841 in Eutin; † 14. August 1887 in der Kieler Förde) war ein deutscher Anatom und Anthropologe.

[37] Zeitschrift für Ethnologie, Band 17, Limbach Verlag 1885, S. 110. Es handelt sich hierbei um einen Text des Herrn H. Handelmann (eines Lesers aus Kiel), der sich auf einen Artikel über *„den Opferbrauch bei Besitzergreifungen und Bauten"* und einem Bericht des *„Anthropologischen Vereins für Schleswig-Holstein"* bezieht.

In einem Artikel des *„Anthropologischen Vereins für Schleswig-Holstein"* findet sich das folgende über die Ausgrabungen am Hügel bei Holtenau:

> *„Der Vorsitzende, Herr Professor Pansch berichtete über den Grabhügel bei Holtenau, welcher von dem Besitzer, Herr Wandschneider*[38]*, dem Verein zur Verfügung gestellt war. Es war geplant, die Mitglieder des Vereins einzuladen, dieser Ausgrabung beizuwohnen, doch erwachten bei den nöthigen Vorarbeiten Bedenken, ob etwa in früheren Jahren das Grab schon geöffnet worden, worauf unter anderem eine Einsenkung von oben hinzudeuten schien. Am Orte verneinte man dies bestimmt, nur der Vater des gegenwärtigen Besitzers hatte einmal einen Einschnitt gemacht, der wohl zu erkennen war. Der Hügel bedeckt eine gewaltige Mauer, die einen Raum von 7 m Länge und 4 m Breite einschließt. In diesem Raum liegen scheinbar ohne Ordnung grosse Steine, die fest in Lehm eingestampft sind, wobei zu bemerken, dass in der nächsten Nähe des Hügels kein derartiger Lehm vorkommt. Die Mauer ist an der Basis 1½ m dick und ruht auf grossen Grundsteinen. Bei dieser Voruntersuchung ist an Artefakten bis jetzt nichts anderes zu Tage gekommen, als kleine Eisenreste, die von Nägeln herzurühren scheinen."*[39]

Auf dem Gebiet des Seekamper Gutsbezirks befanden sich neben dem Dorf Holtenau auch die Dörfer Pries und Schilksee. Alle drei Dörfer sind somit älter als das Gut Seekamp selbst und kamen erst durch die Kolonisierung des Dänischen Wohldes durch Holsteinische Adelige in den Besitz der Güter. Seekamp selbst war zu Beginn wie viele Adelssitze in Schleswig-Holstein als Wasserburg mit zwei Stockwerken und einem fensterlosen Kellergeschoß mit 9 Fuß starken Grundmauern, deren Reste man erst im 19. Jahrhundert abtrug, errichtet worden. Das ganze wurde überragt von einer Art Ausguckturm und über den Wassergraben führte eine Zugbrücke.[40]

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts führte die zunehmende Rivalität zwischen Dänemark und Schweden auch zu Veränderungen für das Gut Seekamp: Das Königreich Dänemark rivalisierte über Jahrhunderte mit Schweden um die Vormachtstellung in Nordeuropa. Dabei verfolgten die Dänen seit dem 16. Jahrhundert eine Strategie, ihr Territorium sowohl durch Angriffskriege zu vergrößern als auch durch einen forcierten Bau von Festungsanlagen zu sichern. Innerhalb eines Jahrhunderts wurden zwischen Nordnorwegen und der Elbe 10 große Festungen gebaut. Während der Herrschaft des dänischen Königs Christian IV. wurde 1631 die Festung „*Christianspries*" auf dem ehemaligen Gebiet des Gutes erbaut. Das Gut Seekamp kam nach 1632 in den Besitz des Landrates Kay (Cai) von Ahlefeldt zu Mehlbeck, der es jedoch an den dänischen König Christian IV. weiterverkaufte. Dieser erwarb zudem noch die Güter Knoop und Bülk, da er plante, im Gebiet der Kieler Förde eine Festung zu bauen, die dann nach ihrer Vollendung im Jahre 1642 folgerichtig den Namen „*Christianspries*" erhielt. Die Geschichte der Festung erreichte bereits ein Jahr später einen Höhepunkt, als sie in die Hände der Schweden fiel, wobei sich die Schweden auch dort eingelagerter prähistorischer Fundstücke bemächtigt haben sollen. *„Christianspries"* wurde, nachdem es wieder unter dänische Herrschaft gelangt war, 1663 wieder auf- und ausgebaut. Die drei die Festung umgebenden Güter waren für die dänische Krone hingegen nicht mehr von Interesse und so verschenkte der Dänische König das Gut Seekamp an einen verdienten Untertan. Heute ist die Festung die einzige noch in Teilen erhaltene Seefestung auf deutschem Gebiet[41].

In seiner Zeit als selbständiges adeliges Gut, d. h. von 1575 bis 1791, hatte das Gut Seekamp 15 Besitzer, teils aus unterschiedlichen Adelsfamilien bis es im Jahr 1736 in den Besitz des Grafen Schack auf Schackenburg gelangte, der im Dorf Mögeltonder unweit der Stadt Tondern in Nordschleswig ansässig war[42]. Die Grafen ließen das Gut durch Verwalter bewirtschaften und verkauften es erst im Jahre 1905. Der Seekamper Gutsbezirk als Verwaltungseinheit blieb auch noch nach der preußischen Annexion Schleswig-Holsteins als Verwaltungseinheit bestehen und wurde erst im Jahre 1876 in die Landgemeinden Holtenau, Schilksee und Pries sowie dem als kleinerer Gutsbezirk weiter bestehenden Gut Stift aufgeteilt. In Stift erinnern noch die Initialen „**G. v. S**." mit der Jahreszahl 1791 auf einem alten Backsteinbau daran, daß die Grafen Schack-Schackenburg dem Verwalter hier ein Wohn- und Verwaltungsgebäude errichten ließen.[43]

Der Maler Hans Olde d. J. (*1895; †1987) wurde auf Seekamp geboren. Seine Familie verkaufte das Gut im Jahre 1926 an die Stadt Kiel, nur das Altenteil sowie das von Olde errichtete Atelierhaus blieben in Privatbesitz der Familie. Anna Olde, die Enkelin Hans Oldes heiratete nach dem Zweiten Weltkrieg den Bildhauer Hans Kock (*1920; †1990) und errichtete mit ihm im Jahre 1986 gemeinsam mit der Stadt Kiel auf der Hofparzelle Seekamp die „*Hans Kock Stiftung*".

[38] Das Gebiet gehörte anscheinend damals zur Bauernstelle Wandschneider mit Sitz in der Schwester-Therese-Straße.

[39] Vgl.: Correspondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte. XIV. Jahrgang 1883, München 1883, S. 54.

[40] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 26 und [Gloy 1979], S. 341.

[41] Im Jahr 2004 hat sich ein *„Verein der Freunde der Festung Friedrichsort"* gegründet, dessen Anliegen die Erhaltung und das Erlebbarmachen der Festung ist.

[42] Heute ist Schloß Schackenborg Sommerresidenz der dänischen Königsfamilie.

[43] Vgl.: [Giertz 1991], S. 14.

Tabelle 3.1: Die Herren auf Gut Seekamp.

Seekamp als Teil Gut Knoops:	
13. Jahrhundert	Geschlecht von der Wisch, auch Besitzer der Güter Bülck und Knoop
um 1450 - 1511	Otto von Rantzau
	Anna Breide, Witwe von Otto von Rantzau
1564 - 1575	Christoph von Rantzau
Seekamp als selbständiges adeliges Gut:	
1575 - 1589	Hieronimus von Rantzau, Seekamp wird selbständiges Adelsgut.
1589 - 1604	Anna von Rantzau
1604 - 1616	Detlev von Rantzau
1616 - 1627	Otto von Rantzau
1627 - 1632	Adolf Friedrich von Rantzau
1632	Kay (Cai) von Ahlefeldt zu Mehlbeck, ebenfalls Besitzer von Knoop und Bülck
1632 - 1648	König Christian IV. von Dänemark Gründer Festung *„Christianspries“*
1648 - 1660	Friedrich von Buchwaldt
1660 - 1670	König Friedrich III. von Dänemark
1670 - 1679	König Christian V. von Dänemark
1679 - 1680	Vincent Joachim von Hahn zu Jägerspreiß
1680 - Anfang 1700	Alexander von Hahn
Anfang 1700 - 1722	Sophie Amalie von Hahn & Konrad, Graf von Reventlou
1722 - 1791	Anna Margaretha & Hans Graf von Schack zu Schackenburg
1790 - 1791	Otto Dideric Graf von Schack zu Schackenburg (aufgrund eines Erbstreits)

Tabelle 3.2: Anzahl der Bauernstellen.

Jahr:	Hufen:	Halbhufen:	Viertelhufen:	Katen:	Wurthen:	Instenwohnungen:
1557	8			4		
1631	3 (2 wüste Hufen)			3		
1665	5			3	2	
1723	4	2			4	
1841	4	2	4	5		20

3.2 Das kriegerische 17. Jahrhundert

Krieg, das bedeutete nicht nur, daß ganze Landstriche ihren Besitzer wechselten, sondern brachte sowohl für die Land- als auch für die Stadtbevölkerung viel Bitternis und Not mit sich. Güter wurden unter der Last der Abgaben in den Ruin getrieben und Dörfer verödeten. Während des Dreißigjährigen Krieges, der ein völlig zerstörtes Land hinterließ, muß auch Holtenau schwer unter den durchziehenden dänischen, schwedischen und kaiserlichen Heeren unter Johann von Tilly und Albrecht von Wallenstein gelitten haben. Das zeigt sich auch daran, daß die Zahl der Hufen und Katen zwischen 1575 und 1631 um mehr als die Hälfte zurück ging, denn gab es im Jahre 1575 in Holtenau noch 8 Hufen und 4 Katen, so waren es 1631 nur noch 3 Hufen, zwei unbesetzte Hufen und 3 Katen und noch im Jahr 1665 hatte sich die Zahl der Hufen erst wieder auf 5 erhöht, ohne jemals wieder die Zahl von 8 Hufen zu erreichen:[44]

In einem Inventarium aus dem Jahre 1632 beschreibt der damalige Herr auf Gut Seekamp Cai von Ahlefeldt die Situation, die er ein Jahr nach dem Kauf des Dorfes von Adolph Friedrich Rantzau vorgefunden hatte:

> *„Holtenahe. In diesem Dorfe hab ich empfangen 2 wöste Höfe, 1 Wurthseddel und 3 Käthener. Itzo aber sein 2 Wurthsedeln und 3 Käthener sambt daß Schmiedehauß besetztet, welche nach dem Hofe Seekampf Dienst thun, theilß Hauer geben. Und sein noch 2 Hövene unbesetzt oder Wühste.“*[45]

„Wurthseddel“ bezeichnet den Inhaber einer gespannfähigen Katenstelle, d. h. einer Viertelhufe. Mit den Wort *„Hufe*“ wird eine Hofstelle eines Leibeigenen (*„Hufner*“) bezeichnet, wobei je nach Größe der Hofstelle und Umfang der gegenüber dem Gutsherrn zu erbringenden Dienstleistungen zwischen Voll-, Halb- und Viertelhufen unterschieden wird. Bei einer Hufe handelt es sich um eine Bauernstelle mit ca. 60 *„Tonnen*“ Land. Die *„Tonne“*

[44] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 76.; [Jensen 1841], S. 1344. Auch andere Dörfer in der Umgebung Kiels – wie z. B. die spätere Brunswik – wurden von schwedischen Soldaten niedergebrannt.
[45] Zitiert nach [Detlefsen 1978], S. 29f.

war ursprünglich einem Getreidemaß für eine Kornmenge von ca. 115 Litern, das auf eine Landfläche übertragen wurde, wobei die reale Landfläche aufgrund der unterschiedlichen Beschaffenheit der Böden und damit der Erträge sehr unterschiedlich sein konnte. Ein Hufner in Holtenau bewirtschaftete eine Fläche von ca. 40 Hektar. Die Landfläche entsprach von ihrem Ertrag in etwa der Nutzungsfläche für eine Familie. Der Hufner konnte seine Bauernstelle relativ selbständig betreiben, jedoch blieb der Gutsherr der Eigentümer des Landes. Auf den Feldern, die der Gutsherr in eigener Regie bewirtschaftete, mußte der Hufner in einem bestimmten Umfang so genannte *„Hand- und Spanndienste*" leisten. Zudem mußte er Wirtschaftserzeugnisse und Geld an den Gutsherrn abgeben, wobei diese beiden Abgaben nicht besonders hoch waren. Als Teilhaber an der Dorfgemeinschaft besaß der Hufner ein Mitspracherecht in der Gemeinde und konnte die Gemeindeländereien – beispielsweise für die Weide seiner Tiere – nutzen.

Von jeder Hufe mußten täglich 4 Personen und 8 Pferde auf dem Gutshof erscheinen, entsprechend weniger Personen und Tiere von den Halb- und Viertelhufen. Zudem mußte der Hufner jedes Jahr einen gewissen Betrag an *„Grundheuer*" an den Gutsherren zahlen. Auch nach der Aufhebung der Leibeigenschaft wurden diese Bezeichnungen beibehalten. [46]

Welchen Wert die Dienste und Abgaben an den Gutsherrn für diesen hatten zeigt der Vergleich mit den Abgaben, die jene Bauern zu entrichten hatten, die Freie waren und ihre Bauernstelle vom Gutsherrn gemietet hatten („*Heuersleute*"): So nennt Detlefsen für das Jahr 1741 folgende Zahlen: die 3 Prieser Halbhufner zahlten dem Gutsherrn je 2 Reichstaler und 7 Schilling Grundheuer während der Heuersmann der vierten Prieser Halbhufe 50 Reichstaler an Heuer zu entrichten hatte.[47]

Die so genannte *„Feudalquote"*, d. h. die Gesamtmenge der Abgaben und Leistungen, die die Bauern an Herren, Kirche und Staat leisten mußten, lag offenbar relativ unabhängig von der Agrarverfassung bei 40 – 50% der Erträge[48].

Katen wurden von den so genannten „*Kätnern*" bewirtschaftet, die einen im Vergleich zu den Hufnern minderen Status besaßen. Es handelte sich um Kleinbauern. Die Schicht der Kätner entwickelte sich aus Nachsiedlern schon im 13. Jahrhundert und war nicht an der Dorfgemeinschaft beteiligt, oft waren es auch so genannte „*abgeteilte*" Bauernkinder, so daß anfangs viele Katen zu einer Hufe gehörten. Schon im 17. Jahrhundert überwog die Zahl der Katen oft die der Hufen in den Dörfern. So gelang es den Kätnern schließlich auch, eine gewisse Teilhabe an der Dorfgemeinschaft zu erlangen. Die Kätner übten aufgrund ihrer kleinen Bauernstellen größtenteils noch ein Handwerk neben der Landwirtschaft aus, z. B. als Schmied, Schneider, Weber oder Rademacher.

Im Jahr 1625 zogen die dänischen und schleswig-holsteinischen Truppen unter Christian IV. ins Deutsche Reich und gegen die Kaiserlichen Truppen Tillys zu Felde, der zwei Jahre später seinerseits in die beiden Herzogtümer einfiel und bis nach Kiel vorstieß, wo seine Soldaten nicht nur die Stadt, sondern auch ihre Umgebung ausplünderten. 1628 belagerte wiederum eine dänische Flotte von 47 Schiffen die Stadt Kiel und nahm sie unter Beschuß.

Auch der Meierhof Holtenau war durch die Kriegswirren des Jahres 1627 schwer getroffen worden. Im Jahre 1631 schreibt der Besitzer des Gutes Seekamp folgende Zeilen:

> *„Der Hoff und die gebäure darauf, wie es allda zur stelle vorhanden und besehen kan werden. Nachmalß an Hauptgeräthen, Vieh oder Saat im Felde daß geringste bey meiner Antretung nichts vorgefunden, alß kan auch beym Abtritt hinwieder nichts geliefert werden. Zu diesem Meyerhoffe dienen 3 Hovener und 1 Kätner und seyn bey meiner Zeit 2 Hovene von mir aufs neue besetzet unde die Hauer verbessert worden. Hierbei ist in acht zu nehmen, daß diese 3 Hofener und 1 Kothener ihre Hauer nach dem Seekampf geben. Die Gänse und Hüner aber geben sie zum Meyerhoffe, auch das?, wenn ihnen etwas gethan wird. Der Meyerhoff nebst dem dazugehörigen Lande gibt jährlich 1500 M. Es ist zwar bei der Kriegszeit häher verhauert gewest, kan auch hinfüro höher wiederumb verhauert werden, wenn erstlich die Acker und die Leuthe wiederumb in voriges esse* [=Zustand] *gebracht."*[49]

Einem Jahrzehnt relativer Ruhe durch einen Teilfrieden folgte 1643 der Einmarsch schwedischer Truppen, die gegen die Dänen vorgingen und bereits Weihnachten des selben Jahres Kiel und Umgebung besetzt hatten:

> *„Um zu retten, was zu retten war, wurde alles, was an Getreide und anderen Lebensmitteln da und dort in Kiels Umgegend vorhanden war [...] zu Wagen nach Gottorf gebracht. Dadurch wurde das Land*

[46] Vgl.: [Giertz 1995], S. 20 und [Petersen 1952], S. 10.

[47] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 35. Genaue Zahlen über die Art und Menge der zu leistenden Abgaben und Dienste vor und nach der Aufhebung der Leibeigenschaft finden sich bei [Petersen 1952].

[48] Vgl.: Bauern in Europa. Agrarverfassung und Produktivität in der Landwirtschaft, unter: http://www.wsgn.euv-frankfurt-o.de/vc/ss2003/wg/BauerninEuropa.doc.

[49] Zitiert nach [Detlefsen 1978], S. 30f.

noch mehr von Nahrung entblößt. Ohne Brot für Menschen, ohne Futter für das Vieh mußte mancher Landbewohner umkommen oder davonziehen."[50]

Es war noch im Jahre 1642 im Auftrag König Christian IV. an der Festung gearbeitet worden und nun – kaum fertiggestellt – verschärfte sich der Gegensatz zwischen den beiden Ostseemächten Dänemark und Schweden. So wurde dem schwedischen General Lennart Torstenson (*1603; †1651), der sich damals in Mähren aufhielt, der Befehl erteilt, Dänemark anzugreifen. Am 12. Dezember 1643 überschritten seine Truppen die Elbe und am 14. Dezember wurde Kiel besetzt. Torstenson zog dann unverzüglich gegen die Festung Christianspries, wo man auf einen so raschen Angriff nicht vorbereitet gewesen war und nur 60 Mann stationiert hatte. Nachdem die Dänen unter ihrem Befehlshaber Axel Urop eine Übergabe abgelehnt hatten, griffen die Schweden am Morgen des 18. Dezember sowohl von der Land- als auch von der Seeseite her an und nahmen die Festung beim zweiten Angriff ein. Erst nachdem Dänen und Schweden 1645 einen Frieden bei Brömsebro geschlossen hatten, ging die Festung Christianspries wieder in dänische Hände über und Urop wurde wieder ihr Kommandant. Doch bereits 1648 beschlossen die Dänen, die Festung aufzugeben, wobei die seeseitigen Wälle jedoch erhalten blieben. In Rahmen der Entfestigung verkaufte der Dänische König das Gut Seekamp an Friedrich von Buchwald.[51]

„Weil nun dasselbe [=Die Befestigung Kopenhagens, der Verf.] *große Unkosten erforderte, und er im Jahre 1648 für gut befand, die Festung Christianspreis zu schleifen, welche eine Zeitlang der Zankapfel zwischen dem königlichen und dem fürstlichen schleswig-hollsteinischen Hause gewesen war: so beschloß er, die zur gedachter Festung gehörigen Güter Bülke, Knope, Seekamp und Holtena, zu verkaufen, und die dafür eingekommenen Gelder für Befestigung der Stadt Copenhagen anzuwenden. Die Festung Christianspreis wurde auch wirklich im gedachten Jahre geschleift, und obbemeldte Güther wurden an Herrn Friderich von Buchwald für fünf und dreyßig tausend Rthlr. verkauft ..."*[52]

Wenn auch in den beiden Weltkriegen des 20. Jahrhunderts viele Millionen von Menschen starben und ganze Städte in Trümmern versanken, so müssen doch die Verwüstungen und das Grauen im 17. Jahrhundert für die Zeitgenossen noch furchtbarer gewesen sein. So kamen im Deutschen Reich 40 % der ländlichen und 33 % der städtischen Bevölkerung während der Kriegswirren ums Leben.[53]

„Damals aber, im Dreißigjährigen Krieg allein, versanken nicht weniger als zwei Drittel seiner Bevölkerung in Not und Tod; nur ein Drittel im wüstgewordenen Land blieb am Leben. Selbst heute können wir und ein solches Maß an Schrecken und Jammer kaum vorstellen."[54]

Auch in den Jahrzehnten nach dem Dreißigjährigem Krieg kam es in Schleswig-Holstein noch zu Einfällen fremder Heere. Im Jahr 1643 fielen die Schweden in das Land ein und besetzten beide Landesteile. Von 1648-70 folgte abermals eine Besetzung durch die Schweden mit anschließender Besetzung durch polnisch-brandenburgisch-österreichische Truppen, die zu sehr großen Verwüstungen führte. Von 1655-60 folgte der Schwedisch-Polnische Krieg (der so genannte „*Polackenkrieg*"), von 1700-21 folgte dann der „*Nordische Krieg*".

Die Bewohner der Herzogtümer hatten unter den häufigen Einquartierungen, Plünderungen, Bränden und Vergewaltigungen fürchterlich zu leiden. Viele Bauernstellen verödeten und konnten nicht wieder besetzt werden. Die wirtschaftliche Folge der kriegerischen Auseinandersetzung war die Knappheit an arbeitendem Personal mit hohen Löhnen, die Bevölkerung war entkräftet und zahlenmäßig reduziert[55]. Der im 16. Jahrhundert gewonnene Wohlstand und die damit erreichte Blüte des Landes waren dahin. Zusätzlich zu den Kriegswirren grassierte noch die Pest und tötete die Menschen zu Tausenden. So blieben in den Städten Kiel und Flensburg nur 1 Drittel der Menschen am Leben.[56]

Das erste Mal trat die Pest in Schleswig-Holstein im Jahr 1350 auf, in ganz Europa starben innerhalb von 3 Jahren ca. 25 Millionen Menschen, was einem Drittel der Gesamtbevölkerung entsprach. Es wurde in der Stadt Kiel der erste Pestfriedhof angelegt. Später gab es durchschnittlich alle 15 Jahre Seuchen im Lande, die mit der Pest in Verbindung gebracht werden können – oft mit schweren ökonomischen und sozialen Folgen. 1625 trat wiederum die Pest in Deutschland auf. Die letzte Pestepidemie in Schleswig-Holstein ereignete sich im Jahr 1713.

Das Gelände des Holtenauer Meierhofes blieb noch bis in das 18. Jahrhundert hinein bewohnt. So standen noch 1723 auf dem Gelände das Verwalterhaus, das Vogthaus und ein Backhaus. Während im Vogthaus noch eine Frau Pohlmanns wohnte, teilten sich ein Tischler und ein Kätner das Verwalterhaus.[57]

[50] [Clausen 1985], S. 16f.
[51] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 53f.
[52] [Holberg 1759], S. 170.
[53] Vgl.: [Rieken].
[54] [Clausen 1985], S. 16.
[55] Vgl.: [Rieken].
[56] Vgl.: [Jansen].
[57] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 33.

3.3 Das Leibeigenendorf Holtenau

Nicht nur totes Inventar, auch ein Großteil der dort lebenden Menschen wechselten zusammen mit den Dörfern ihren Besitzer – die Klasse der „*Leibeigenen*". So verschenkte der Dänische König Christian V. (*1646; †1699) im Jahr 1679 das Gut Seekamp an seinen Oberjägermeister von Hahn wegen geleisteter treuer Dienste, wobei das Festungsgebiet von „*Christianspries*" von dieser Schenkung ausdrücklich ausgenommen war[58]. In der Urkunde über die Schenkung Christian V. an den Oberjägermeister Hahn aus dem Jahre 1679 ist folgendes zu lesen:

> *„Wir Christian V. von Gottes Gnaden König zu Dänemark, tun kund hiermit für uns und unsere königlichen Erbnachfolger, dass wir dem wohlgeborenen, unseren Geheimbten Rat, Oberjägermeister und lieben Getreuen, Herrn Vincenc Joachim Hahn zu Jägerspreiss und seinen Erben wegen seiner Uns geleisteten getreuen Dienste und aus besonderen königlichen Gnaden allergnädigst dorniert und geschenkt unser im Herzogtum Schleswig belegenes Gut Seekamp, nebst dem Meierhof Holtna mit allen dazugehörigen Untertanen, Äckern, Wiesen, Weiden, Hölzungen, Fischereien, Hoch- und Niedrigjagden, Hoch und Niedergericht an Hals und Hand, auch mit allen anderen frei und Gerechtigkeiten, das er solches allsofort in Besitz nehmen, dasselbe zu seinem und seiner Erben Nutzen, Besten und Frommen auf was Weise solches Geschehen könne, geniessen und gebrauchen möge."*[59]

Wie dieses Zitat deutlich macht, ging es bei dieser Schenkung nicht nur um das tote Inventar und die Tiere, sondern auch um die Bewohner Holtenaus, die zum größten Teil „*Leibeigene*" waren. Die Leibeigenschaft entstand parallel zur Entwicklung der Gutsherrschaft und bereits um 1500 herum befanden sich viele „*gutsuntertänige*" Bauern in einem Abhängigkeitsverhältnis zu ihrem Gutsherren, daß der späteren Leibeigenschaft sehr nahe kam.

Die adeligen Güter waren zu Großversorgern für die sie umgebenen Gebiete und Städte geworden und hatten neben einer hohen volkswirtschaftlichen auch eine kulturelle Bedeutung erlangt. Die Gutsherren waren so zu hohem Ansehen gelangt und besaßen eine eigene Gerichtsbarkeit. Die Landbevölkerung, die dem Gut unterstellt und enteignet war, versank dagegen immer mehr in einen Zustand völliger Hörigkeit.[60]

Ihre rechtliche Grundlage erhielt die Leibeigenschaft im Jahre 1524, als der Deutsche Kaiser Friedrich I. der Ritterschaft als Besitzer der Güter die „*Hand- und Halsgerichtsbarkeit*" über ihre Untertanen zusprach. Dieses Rechtsprivileg nutzten die Gutsherren, indem sie ihren Untertanen immer mehr Dienste („*Frondienste*") abverlangen während sie gleichzeitig ihre Güter in agrarische Großbetriebe umwandelten. Die Produktionsverhältnisse wurden daher von der ursprünglichen Acker-Getreide-Wirtschaft auf eine Weide-Meierei-Wirtschaft umgestellt, was viele Arbeitskräfte auf den Dörfern überflüssig machte.

Dazu trennten die Gutsbesitzer ihr „*Hofland*" vom „*Bauernland*" ab und zogen nicht bewirtschaftetes – so genanntes „*wüstes*" – Bauernland ein, das es u. a. als Folge von Kriegen und Seuchen reichlich gab. Teilweise legten die Gutsherren aber auch selber ganze Bauerndörfer nieder – das so genannte *„Bauernlegen*".

Das Niederlegen von Bauerndörfern ist zwar nicht im Gutsbezirk Seekamp vorgekommen, wohl aber im Bereich des Gutes Bülk. Begünstigt wurde die ökonomische Entwicklung der Güter durch steigende Preise für landwirtschaftliche Produkte. Bei Produkten wie Roggen, Ochsen und Butter kam es zwischen 1500 und 1600 zu einer Vervierfachung des Preises.[61]

Die Leibeigenschaft wurde 1614 auf dem Haderslebener Landtag als gültiger Rechtszustand anerkannt. Verbunden war dies mit der Aufforderung an die Gutsherren, *„... sich christlich und rechtsmäßig zu verhalten, so daß eine Flucht nicht erforderlich sei"*[62]. Schließlich befand sich ca. ein Sechstel der Bevölkerung Schleswig-Holsteins im Zustand der Leibeigenschaft[63].

Die Leibeigenen hatten keinen Besitz an dem Land, das sie bewirtschafteten, und der Hofstelle, den sie bewohnten. Sie waren dazu verpflichtet, gegenüber ihrem Herren Dienste zu leisten und zugleich war es ihnen untersagt, wegzuziehen (das so genannte *„Schollenband*"). Die Kettung der Menschen an das Land war wiederum eine direkte Folge der Niederlegung der Bauerndörfer, denn diese führte über längere Sicht zu einem allgemeinen Mangel und insbesondere auch zu einem Mangel von Arbeitskräften, die den großen Gütern zur Verfügung standen.

> *„Das bisherige Besitzrecht der Bauern wurde zu einem bloßen Nutzungsrecht, das jederzeit gekündigt werden konnte, aus "*Erbpächtern*" wurden "*Leibeigene ohne Recht an ihren Äckern*". Die Freizügigkeit*

[58] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 27.
[59] Abschrift aus Petersen [1952], S. 7f.
[60] Vgl.: [Jansen].
[61] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 77; [Rieken].
[62] Vgl.: [Rieken].
[63] [Göttsch 1995], S. 367.

> *wurde stark eingeschränkt, für das ihnen übertragene Land mußten die Gutsuntertanen "*ungemessene*" Dienste leisten. Der Gutsherr wurde auch zum Gerichtsherren mit Polizeigewalt."*[64]

Dem Gutsherren stand es auch zu, die Heiratserlaubnis zu erteilen oder zu verweigern, was ihm die Möglichkeit an die Hand gab, die Bevölkerungszahl innerhalb seines Einflußbereiches zu steuern und damit seinen Profit zu sichern („*Heiratskonsens*").

Die Beziehung zwischen Leibeigenen und Gutsherren war jedoch nicht nur einseitig, denn auch der Gutsherr hatte gewisse Verpflichtungen einzuhalten wie beispielsweise für den Schutz seiner Leibeigenen zu sorgen oder ihnen in Notzeiten beizustehen – dies konnte beispielsweise durch die Lieferung von Saatgetreide, Baumaterial oder Vieh geschehen („*Konservationspflicht*"). Kam es durch Kriegswirren zu Hungersnöten, hatten die Dorfbewohner das Recht, sich auf dem Gutshof beköstigen zu lassen. Eine weitere Pflicht des Gutsherren gegenüber seinen Untertanen war das „*Gnadenbrot*", das alten, arbeitsunfähigen Leibeigenen ohne Familie bis zu ihrem Lebensende gewährt wurde. Alleine schon aus diesen Gründen war die Steuerung der Bevölkerungsentwicklung durch den Gutsbesitzer so wichtig.[65]

Bei jedem Wechsel ihres Herren – z. B. durch Tod oder Verkauf – mußten die Leibeigenen ihre persönliche Bindung an den neuen Herren durch die Ablegung eines Leibeigeneneides bekräftigen. So wurden beispielsweise am 2. November 1741 die Holtenauer Untertanen nach Gut Seekamp bestellt um ihren Eid abzulegen, daß sie das „*... was mir in der Herrschaft Namen anbefohlen werden wird, jeder Zeit getreu und fleißig und ohne einzige Gegenrede verrichten ...*" werden.[66]

> *„Ich, N.N., leibeigener Untertan des Gutes Seekamp, gelobe und schwöre zu Gott und auf das heilige Evangelium einen körperlichen Eid, dass demnach die hochgeborene Frau, Frau Ernestina, geborene von Gabel, verwitwete Gräfin von Schack-Schackenburg, in Vormundschaft des Herrn Sohnes, Herrn Hans Schack, Grafen zu Schackenburg, nunmehro unsere ordentliche Obrigkeit geworden, hochgedachter Frau Gräfin und dem Herrn Sohn, wie auch den Erben getreu, hold und gehorsam sein, der gnädigsten Herrschaft und des ganzen Gutes Bestes, so viel an mir ist, befördern, hingegen Schaden und Nachteil bestmöglichst verhüten und hintertreiben, was mir in der Herrschaft Namen anbefohlen werden wird, jeder Zeit getreu und Fleissig und ohne einzige Gegenrede verrichten, den mir vorgesetzten Verwaltern und Vögten allen Gehorsam bezeigen, aus dem Gute Seekamp ohne der gnädigsten Herrschaft Vorbewusst und Einwilligung nicht weichhaft werden, sondern nebst deren Meinen beständig darinnen verbleiben und ehe wir dieses unsers Eidschwurs und Pflichten erlassen, keine anderen Herrschaften annehmen, auch sonsten bei allen und jeden Begebenheiten uns dergestalt aufführen und bezeigen wollen, wie es die Pflicht und Schuldigkeit eines ehrliebenden und getreuen leibeigenen Untertanen erfordert und mit sich bringt. So wahr mir Gott helfe und sein heiliges Evangelium."*[67]

Dieser Eid wurde von den folgenden Holtenauer Untertanen abgeleistet[68]:

- den Hufnern Hinrich Horn (Bauernvogt), Hinrich Gottsch, Jochim Röpstorff, Hieronymus Röpstorrf.
- den Halbhufnern Hans Bauert, Claus Misfeld.
- den Kätnern Gottsch Gottsch, Claus Roepsdorff, Jochim Roepsdorff junior, Jochim Roepsdorff senior.
- Hinrich Witte, Christian Bandholt, Hinrich Bauer, Detlev Gottsch, Peter Mähl, Paul Witte, Detlev Bauer (Hirte), Johann Mähl (Schulmeister), Hirten aus dem Dorf.
- Knechte aus dem Dorf: Marx Banholt, Hieronymus Misfeldt, Jochim Röpstorff, Hinrich Röpstorff, Detlev Bauer, Marx Misfeldt, Claus Roepsdorff, Hinrich Kuhberg, Hinrich Mähl.
- „*Jungens, so zum Heiligen Abendmahl gewesen*": Hans Mungensfeld, Hans Roepsdorff, Detlev Roepsdorff.
- „*Mägdens, so zum Heiligen Abendmahl gewesen, und mit einem Handschlag obigen Eid in allen zu halten, gegen den Herrn Verwalter angelobet*": Elisabeth Horns, Dorothea Greyer, Catharina Horns, Abel Roepsdorff, Margaretha Bandholdt, Catharina Bauer, Maria Horns.

Im Jahre 1741 waren in Holtenau von den 131 Einwohnern nur 23 freie Bürger[69], während der Rest gegenüber der Gutsherrschaft auf Seekamp zu unterschiedlichsten Diensten verpflichtet war. Die Dienstpflicht eines Leibeigenen begann mit dem 6. Lebensjahr und dem Hüten des Viehes; mit 12 Jahren wurde er „*Ackerjunge*" oder so genannter

[64] Ernst Moritz Arndt-Gesellschaft: "*Bauernlegen*" [Internetseite existiert nicht mehr - d. Verf.].
[65] Vgl.: [Jansen].
[66] Vgl.: [Petersen 1952], S. 8. und [Detlefsen 1978], S. 77.
[67] Zitiert nach [Petersen 1952], S. 8.
[68] Vgl.: [Petersen 1952], S. 9f.
[69] Vgl.: [Giertz 1991], S. 12.

„*Fünfter Mann*"; mit 15 konnte er „*Großjunge*" oder „*Vierter Mann*" werden. Bis zum 20. oder 22. Lebensjahr konnte der Leibeigene „*Kleinknecht*" oder „*Dritter Mann*" werden und mit 24 bis 25 Jahren zum „*Großknecht*" aufsteigen. Der Dienst für den Gutsherren wurde im Sommer morgens um 5 Uhr und im Winter morgens um 7 Uhr angetreten.[70]

Petersen beschreibt exemplarisch für den Holtenauer Vollhufner Hinrich Horn, der gleichzeitig der Bauernvogt war, die materiellen Verhältnisse eines Holtenauer Vollhufners: Die Hofstelle Horns bestand aus einem 36 Fuß langen und 38 Fuß breiten Haus, einer 36 Fuß langen und 28 Fuß breiten Scheune, sowie einer zur Hofstelle gehörenden 43 Fuß langen und 14 Fuß breiten Kate. Dazu kamen an lebenden Inventar 13 Pferde, 2 Füllen, 7 Kühe, 8 Stück Jungvieh, 10 Schafe, 4 Schweine und 6 Gänse. Von diesen Tieren war jedoch nach Ende des Vertrages der größte Teil wieder an den Gutsherrn abzuliefern. Dazu kam noch totes Inventar wie Wagen, Pflug und Egge, Pferdegeschirr bis hin zu Töpfen und Pfannen, so daß einem Hufner als persönliches Eigentum nur wenige Dinge wie Bett und Stuhl und Kleidung blieben.[71]

Die von den Untertanen zu erbringenden Dienstleistungen wurden im Jahre 1769 geändert und es steht daher in den damaligen Aufzeichnungen über die Holtenauer folgendes zu lesen:

> *„Die 4 Köthener, welche ansonsten das Mitlöpen getan haben, leisten ein jeder im Jahr 35 Tage Hofdienst, bezahlen überdies ihre Heuer, auf Neujahr fällig, jeder 20 Taler.*
> *Die Insten, soviel deren sich finden, muß jeder den Sommer über wöchentlich 2 Tage Arbeit tun. Weilen der Garten verwildert, haben die Insten zum Teil solche Gartentage mit Spinnen begütigt, 10 Pfund Flachs oder 14 Pfund Hede aus freiem Willen, ohne eine Gerechtigkeit daraus zu machen. Wenn des Sommers Korn eingefahren wird, müssen alle Insten ohne Unterschied einen Menschen in die Scheune geben, das Korn aufzustaken.*
> *Dagegen haben die gesamten Untertanen sich zu erfreuen beim Roggenmähen 2 Tonnen Bier, nach zurückgelegter Ernste 3 Tonnen Bier, die Mägde 32 Schilling Lübisch für den Erntekranz, wenn das Korn abgedroschen, eine Tonne Bier, wie auch jedesmal Brot und käse. Die hufners und Heuersleute haben seit alters bekommen, wenn sie ihre Heuer bezahlen, auf Neujahr eine Tonne Bier, 2 Käse und einen Scheffel Roggen zu Brot."*[72]

Es wohnten in der Mitte des 18. Jahrhunderts 108 Leibeigene und 23 Freie in Holtenau, wobei zu den Freien u. a. auch jene Personen gehörten, die aus anderen – leibeigenschaftsfreien – Gebieten zugezogen waren und vom Gut Seekamp ein Haus und Land in Pacht genommen hatten. Dieser Personenkreis betrieb meistens noch ein Handwerk oder Gewerbe und die Höfe dieser Zugereisten lagen am Rand oder außerhalb des Dorfes, wie beispielsweise die Schmiede mit der 1711 gegründeten Krügerei, die von den Holtenauern „*Dörpskroog*" genannt wurde – die spätere Gaststätte „*Waffenschmiede*"[73]. Der Besitzer des Holtenauer Dorfkruges gehörte zu den so genannten „*Heuersleuten*", daß heißt jenen Personen, die zwar keine Leibeigenen waren, jedoch eine „*Grundheuer*"(eine Art Pacht) an den Gutsbesitzer zu zahlen hatten und nur in Ausnahmefällen zu Hofdiensten herangezogen werden durften. Neben dem Holtenauer Dorfkrug erwähnt Detlefsen noch eine Krügerei in Dickmissen (Schusterkrug). Im Dorf gab es – wie auch in Pries und Schilksee – ein Dorfhirtenhaus[74], das durch die Dorfbewohner unterhalten werden mußte.[75]

Die Bauern bewirtschafteten jedoch nicht nur das Land des Gutsherren, sondern besaßen auch eigenes – „*privatives*" – Land, insbesondere das Land bei ihren Hofstellen. Dieses Land wurde auch als „*Wurth*" bezeichnet und in vorderste, mittlere und achterste Wurth unterteilt. Obwohl der Anteil der privat bewirtschafteten Flächen in Holtenau – wohl auch als Folge der Aufhebung des Holtenauer Meierhofes – relativ groß gewesen ist, überwog immer noch der Anteil des gemeinsam bewirtschafteten Landes („*commune*"), das unter den Holtenauer Bauern regelmäßig neu aufgeteilt wurde, so daß der einzelne keinen großen Anreiz an einer intensiven bzw. nachhaltigen Bewirtschaftung hatte. Demzufolge waren die Erträge entsprechend gering. Es drängt sich zwangsläufig der Vergleich mit der kollektivierten Landwirtschaft des ehemaligen Ostblocks und der unterschiedlichen Produktivität zwischen privatem und gemeinsam bewirtschaftetem Land auf.[76]

Es scheint so, als hätten die Gutsherren im Dänischen Wohld die ihnen als Folge der Leibeigenschaft gegeben Rechte über ihre Untertanen relativ maßvoll ausgeübt, denn da *„... nichts Gegensätzliches bekannt ist, können wir mit Recht annehmen, dass im Dänischen Wohld unter den Ahlefeldts, Rantzaus und Brockdorfs ein einigermaßen*

[70] Vgl.: [Jansen].
[71] Vgl.: [Petersen 1952], S. 10.
[72] Zitiert nach [Petersen 1952], S. 11.
[73] Die Gebäude der späteren *„Waffenschmiede"* wurden bereits im Jahre 1600 urkundlich erwähnt.
[74] Hans-Günther Wenk schreibt, daß die Holtenauer Dorfstraße möglicherweise nachts als Sammelplatz für das Vieh diente (Vgl.: [Wenk 1983], S. 160.).
[75] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 33 und 78.
[76] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 36.

menschliches Verhältnis zu ihren leibeigenen Untergebenen bestanden hat, zumindest aus damaliger Sicht. Jedenfalls wird hier aus dem Dänischen Wohld in keinem Fall von Peitschenhieben berichtet."[77]

Auch Detlefsen fand bei seinen Recherchen keine Berichte über harte oder grausame Behandlung der Untertanen, er weist allerdings darauf hin, daß in einem Inventarium des Gutes Seekamp aus dem Jahre 1741 von einem „*hölzernen Esel*" berichtet wird, der dort auf dem Hofplatz stand. Auf solch einem in der ungefähren Form eines Esels konstruierten scharfkantigem Holzgestell wurde der zu Bestrafende festgebunden und mußte dort dann stundenlang verharren. Je nach der Schwere ihres Vergehens wurden ihnen dann noch Gewichte an die Füße gebunden. Dieser „*Esel*" wurde auch erwähnt als das Gut Seekamp im Jahr 1769 verpachtet wurde, denn hier findet sich im Pachtkontrakt folgendes:[78]

> *„Die Gutsherrschaft unterstützt nötigenfalls den Pächter, dass von den Untertanen die Hofdienste nach der hergebrachten guten Ordnung auf gehörige, landesübliche Art und Weise geleistet werden, wohingegen ihm kein weiterer Dienstzwang zugestanden wird, als dass er, jedoch mit vieler Vorsichtigkeit und ohne ganz erhebliche Ursache, etwa einem Jungen und einer Dirne, wenn sie den guten Wahrnehmungen keinen Platz geben wollen, ein paar Schläge mit der Peitsche oder dem Stock ausreichen könne. Die anderen Strafen mit dem Esel, Pfahl, und Keller behält sich die Gutsherrschaft vor."*[79]

Andere Delikte wie das unerlaubte Besorgen von Brennholz aus den Wäldern des Gutsherrn kamen auf Gut Seekamp anscheinend häufig vor und wurden auch durch das Anbinden an so genannte „*Strafpfähle*" geahndet, die in Dänischenhagen aufgestellt wurden. Dort wurden die Ertappten dann an mehreren Sonntagen bei der Kirchpforte zur Schau gestellt. Auf dem Rücken bekamen sie als Zeichen ihres Vergehens ein Bund Holz geschnallt.

> *„Und wenn das nicht helfen will, sollen sie auf Unsere ordre nach der Västung* [=Festung Friedrichsort] *in Arbeit gebracht werden."*[80]

Das Gut Seekamp blieb jedoch wie auch andere Güter im Dänischen Wohld nicht vom Hexenglauben und Hexenwahn verschont. Im 17. Jahrhundert kam es immer wieder zu Hexenprozessen, die in vielen Fällen mit dem Tod der angeklagten – meist weiblichen – Personen endeten. So wurden im Jahre 1615 auf Gut Seekamp die beiden Frauen Engelke Krabbenhöft und Abelke Kohberg der Hexerei beschuldigt und hingerichtet. Zwei Jahre zuvor wurden „*auf Gütern im Dänischen Wohld*" 5 Frauen als Hexen angeklagt und getötet. Der Heimatforscher Horst Missfeld spricht von 6 Frauen, die 1613 in Dänisch-Nienhof aus nichtigem Anlaß als Hexen verbrannt wurden, wobei dies als eine Art Volksbelustigung aufgezogen wurde, die großen Zuspruch fand; auch seien 1633 einige alte Frauen in Noer der Hexerei bezichtigt und verbrannt worden, wohl weil man glaubte, sie seien für den tödlichen Reitunfall des Adeligen Melchior von Ahlefeldt verantwortlich. Im Kirchspiel Krusendorf wurden noch 1687 zwei Hexen verbrannt.

Für die beiden Landesteile Schleswig und Holstein konnten im Zeitraum zwischen 1530 – 1735 mindestens 846 Hexenprozesse ausgemacht werden, 1724 der letzte Mensch – ein Mann – hingerichtet. Auffällig dabei ist im Gegensatz zu anderen Gebieten Deutschlands der mit einer Zahl von rund 500 hohe Anteil von Todesurteilen.[81]

Daß sich diese Prozesse leicht verselbständigen konnten, macht das folgende Zitat über einen Hexenprozeß in Kiel deutlich. Es zeigt die typische Tendenz, daß diese Prozesse durch die erzwungenen „Geständnisse" der Angeklagten immer weitere Kreise zogen:

> *„1676 bezichtigte die 13jährige Anjen Preetzen, die auf Gut Bülk an der Kieler Förde lebte, ihre Stiefmutter der Hexerei. Die Mutter, Trinke Preetzen, wurde auf Anordnung des Kieler Rates verhaftet, verhört und gab schließlich unter Folter die ihr zur Last gelegten Verbrechen zu. Dabei hatte Trine Preetzen "von Selbsten auff ihren Vater Hinrich Busch bekandt, daß er mit auff dem hexentanz gewesen". Zugleich verweist sie auf ein angebliches Hexenmal an dessen Körper. Der Vater wird ebenfalls fest genommen. Von Beruf war er Schütter, d. h. ihm oblag der Schutz der vor den Toren Kiels liegenden Gemeindefelder bzw. des ihm gegen Entgelt zur Bewahrung aufgegebenen Viehs. Busch gehörte demnach zur Unterschicht der städtischen Bevölkerung. Das Teufelsmal wurde bei einer Untersuchung gefunden, die Nadelprobe gemacht, d.h. mit einem spitzen Gegenstand in dieses Stigma eingestochen, Blut floß angeblich nicht - die Schuld Buschens schien für die Richter unzweifelhaft festzustehen. 1676 wurde er in Kiel verbrannt."*[82]

[77] [Jansen].
[78] Vgl.: [Detlefsen 1978, S. 34.]
[79] Zitiert nach [Petersen 1952], S. 11.
[80] Zitiert nach [Detlefsen 1978], S. 34.
[81] Vgl.: [Schulte 2001]; [Missfeld-Horst]; DIE NORDELBISCHE, Ausgabe 4, 30.1.2005.
[82] [Schulte 1996].

Der Kern des Holtenauer Bauerndorfes befand sich im Gebiet der heutigen Richthofenstraße auf der Höhe zwischen der Gravensteiner und der Apenrader Straße. Das älteste noch erhaltene Gebäude ist das ca. 300 Jahre alte Bauernhaus in der heutigen Richthofenstraße Nr. 53, das ursprünglich Sitz des Bauernvogtes war und „*Hammerichscher Hof*" genannt wurde. Der Bauernvogt, auch „*Schulze*" genannt, war der Dorfvorsteher und hatte unter anderem dafür zu sorgen, daß die Abgaben an den Gutsherren eingesammelt und abgeliefert wurden. Das Amt war erblich und verbunden mit dem Besitz des Schulzenbauernhofes. Hier steht an der Stelle des ehemaligen Dorfbrunnens noch die "*Friedenseiche*" aus dem Jahre 1871. Eng verbunden mit der Geschichte der hier lebenden Bauern sind die Namen der Familien Mähl, Stoltenberg, Hammerich, Voßgerau und Röpstorf, die sich entlang der alten Dorfstraße ansiedelten während etwas außerhalb des Ortskerns die Bauern Storm und Bansee ihre Gehöfte hatten[83]. Die Felder und Wiesen der Holtenauer Bauern lagen nicht nur zwischen der Wohnbebauung und in dem Gebiet des heutigen Flugplatzes, sondern auch südlich auf den Wiesen der Levensau.

Die Lebensverhältnisse in einem Bauerndorf waren noch bis in das 19. Jahrhundert hinein äußerst bescheiden: Die Häuser besaßen Lehmwände und -fußböden, waren mit Stroh bedeckt und dunkel wegen der kleinen Fenster und sehr niedrig. Oft dienten nur Talglichter der Beleuchtung. Viele Katen hatten keinen Schornstein, so daß der Rauch durch Tür und Dach hinaus zog, damit aber auch das Ungeziefer dezimierte. Man schlief in Betten, die in die Wand eingebaut eingebaut und oft Brutstätten von Krankheiten waren. In kalten Wintern gefror das Eis an den vom Schimmel überzogenen schwarzen Wänden. Die Kindersterblichkeit war sehr hoch und es wurde als eine besondere Gnade empfunden, wenn es doch einmal einer Familie gelang alle ihre Kinder groß zu ziehen, bedeuteten diese doch für die Eltern nicht zuletzt eine Sicherheit im Alter.

Einer der Mittelpunkte des dörflichen Lebens war der bereits um 1600 urkundlich erwähnte Dorfkrug, zu dem auch eine Schmiede gehörte. Auf dem Weg nach Dänemark gelegen dienten beide nicht nur den Holtenauern als Dorfkrug und Hufschmiede, sondern wurden auch von den Durchreisenden benutzt. Das gesamte Land um die „*Waffenschmiede*" herum gehörte bis 1954 dem in Dänemark lebenden Grafen Schack-Schackenburg und dessen Nachkommen.

Der Name „*Waffenschmiede*" stammt jedoch nicht – wie man zu denken geneigt ist – von dort in der Schmiede gefertigten Waffen, sondern von einer Waffensammlung, die ihre Besitzer seit dem 19. Jahrhundert aus aller Herren Länder mitgebracht und dort unter der Decke aufgehängt hatten. Daher kam Mitte des 19. Jahrhunderts der Name „*Waffenschmiede*" in Gebrauch. 1774 hieß das Lokal noch ganz einfach „*Dörpskroog*" (Dorfkrug). Der Dorfkrug grenzte südlich an die Schmiede an. In späterer Zeit gab es im Garten Käfige für Iltisse, Marder und für kleine Affen, für die Kinder wurde im Garten ein Karussell aufgebaut.[84]

Nach mehreren Besitzerwechseln kam das Gut Seekamp schließlich in den Besitz des Grafen Hans von Schack-Schackenburg[85] mit Stammsitz auf Møgeltønder. Bereits im Jahre 1786 war ein Ersuchen an den Dänischen König ergangen, die Leibeigenschaft aufzuheben. Ein Jahr vor seinem Tod und noch vor Ausbruch der Französischen Revolution hob Graf Schack in einem vorläufigen Vertrag mit den Bauern die Leibeigenschaft für alle Dörfer im Gutsbezirk Seekamp auf – in Kraft trat dieser Vertrag zum 1. Mai 1791.

Überlegungen, einen Teil des Seekamper Hoflandes zu parzellieren und die Bauern zu Eigentümern ihrer Höfe zu machen, gab es zwar bereits seit 1787, nur wurde die Umsetzung durch die besondere Rechtsform, in der das Gut Seekamp stand, erschwert. Seekamp war ein so genanntes *„Fideikommißgut*" und wäre zudem noch aufgrund des Schenkungsvertrages von 1679 bei Fehlen männlicher oder weiblicher Erben wieder an den dänischen König zurück gefallen. In der deutschen Rechtsprechung bezeichnete der (Familien-)Fideikommiss, auch Fideikommiß geschrieben, unveräußerliches Vermögen, das nach der Verfügung des Stifters sich immer in der Familie fort vererben sollte und nicht verkauft werden durfte. Der Begriff wurde auch für Regelungen verwendet, das Vermögen eines Adelsgeschlechts generationenübergreifend und ungeteilt zu übertragen. Zu diesem Zweck konnte eine Stiftung gegründet und eine Erbfolge festgelegt werden. Durch diese Regelung wurde verhindert, daß das Vermögen und insbesondere das Stammgut zersplittert wurden.

Der König verlangte einen genauen Zergliederungsplan für das Gut, das daher zuerst einmal genau vermessen werden mußte. Gleichzeitig wurde eine genaue Rentabilitätsberechnung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, daß eine Durchführung der Parzellierung zu einer Rentabilitätssteigerung von 80% (!) führen würde. Die endgültige Genehmigung des dänischen Königs erfolgte am 8. September 1790.[86]

[83] Vgl.: [Harste 1984], S. 4.
[84] Vgl.: [Harste 1984], S. 39.
[85] Eher war es wohl Frederik Christian Schack (*1736; †1790). Die Familie Schack-Schackenburg hatte noch bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts Landbesitz in Holtenau im Gebiet der Waffenschmiede.
[86] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 36f.

Nicht nur die Impulse der Aufklärung, auch rein ökonomische Aspekte leiteten daher das Ende der überkommenden Wirtschaftsform ein. Das enge Korsett, in das die Leibeigenschaft die Agrarwirtschaft preßte, verhinderte jede Verbesserung der wirtschaftlichen als auch der sozialen Situation auf dem Lande. So machte sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht nur in der dänischen Staatsregierung sondern auch unter vielen Gutsbesitzern die Überzeugung breit, daß es auch in ihrem eigenen Interesse war, die überkommenen Verhältnisse grundlegend zu ändern.

Dabei waren die Gründe für die Aufhebung der Leibeigenschaft vor allem wirtschaftlichen und strukturellen Veränderungen in der Landwirtschaft geschuldet. Die Gutsbesitzer hatten zur Verbesserung der Milchwirtschaft Holländer auf ihre Güter geholt, die die Milchwirtschaft völlig neu organisierten. Die Holländer errichteten eigene Meiereien, die so genannten „*Holländereien*", für die sie Pacht an den Gutsherrn entrichteten. Diese Entwicklung verbunden mit einem größeren Geburtenüberschuß führten auf den Gütern zu einer Verknappung von Arbeit.[87]

Daß sich die Rentabilität der Landwirtschaft steigern ließ, hatte bereits im Jahre 1739 Hans von Rantzau auf Gut Ascheberg bewiesen, der Söhne seiner leibeigenen Bauern auf Teilen seines Hoflandes als Pächter ansiedelte und damit die Rentabilität des Gutes verbessern konnte.[88]

1768 wurde in Gottorf die „*Schleswig-Holsteinische Landcommission*" gegründet, deren Aufgabe es war, die staatlichen Domänen zu parzellieren. Im gleichen Zuge wurden die leibeigenen Bauern vom Hofdienst und dem Schollenband befreit und ihnen die Möglichkeit geboten die Höfe zu kaufen.[89]

Auf den Gütern Noer, Grönwohld und Dänisch-Nienhof endete die Leibeigenschaft bereits um 1760 und 1770. 1786 wurden die Leibeigenen des Gutes Eckhof frei. Erst zum 1. Januar 1805 wurde durch den Dänischen König Christian VII. (*1749; †1808) die Leibeigenschaft in ganz Schleswig-Holstein im Zuge der „*Agrarreform*" aufgehoben.[90]

Alle Holtenauer Hufner, Kätner, Insten und deren Familien wurden durch den Vertrag von der Leibeigenschaft und ihren Verbindlichkeiten „*auf ewig*" befreit. Es wurde im Vertrag unter anderem die Parzellierung der Ländereien geregelt. Die Hoffelder des Gutes kamen an den Meierhof Stift, 260 Quadratruten ehemaliger Gutsländereien gingen an die Holtenauer, wobei es sich um die folgenden Gebiete handelte: Heisch, Scheidekoppel, Kahlenberg, Muschelkate[91], Schusterkrug, Dreikronen, Voßbrook, Diekmissen, Kiekut und Fischerkate. Weiterhin wurde den Holtenauern ihr Schulhaus unentgeltlich überlassen, der Schulmeister mußte von den Holtenauern aber fortan selbst bezahlt werden – das Recht, den Schulmeister zu ernennen, behielt sich der Gutsherr jedoch weiterhin vor[92]. Weiterhin mußten die Bauern eigene Armenkommunen bilden, da das bislang durch die Gutsherrschaft sichergestellte „*Gnadenbrot*" fortan fortfiel.

> *„Ich endesunterschriebener Sr. Königl. Majest. zu Dänemark und Norwegen bestallter Kammerherr, Obristlieutenant und Kommandeur des Seeländischen Jägerkorps, Otto Dietrich Graf von Schack auf Schackenburg, Erbherr auf Seekamp urkunde und bekenne hiemit, daß ich nach vorgängiger Allerhöchsten Genehmigung die bisherigen gesammten leibeigenen Untergehörigen des adeligen gutes Seekamp und dessen Meierhofes Stift ohne Ausnahme nach Maßgabe der diesem Kaufbriefe abschriftlich angehängten Abfindungs - Acte resp. vom 21sten Mai 1789 und 3ten März 1790, und deren Beilagen nicht nur von der Leibeigenschaft und den damit verknüpften Verbindlichkeiten für sich, ihre Frauen und Kinder, auch für ihre ganze Nachkommenschaft auf ewig befreiet, sondern ihnen auch die bisherigen Dorfschaftsländereien, Gebäude cum pertinentiis und dem Beschlag, käuflich überlassen habe."* [93]

In der Akte über die Abfindung der Seekamper leibeigenen Gutsuntertanen findet sich folgendes:

> §1 besagt, daß die Abmachungen nur dann Gültigkeit haben, wenn der Parzellenverkauf zustande kommt. Es handelt sich um Hof Seekamp, Heisch, Scheidekoppel, Kahlenberg, Dreikronen, Friedrichsruh, Krabbenhöff und die Wassermühle in Dänischenhagen.
>
> *„§2) Unter dieser wesentlichen Voraussetzung ist nun zuvörderst der gräflichen Gutsherrschaft gnädiges Versprechen, dass die sämtlichen leibeigenen Gutsangehörigen auf Seekamp und dem Meierhof Stift, sie seien Hufner, Kätner, Insten oder wie sonsten genannt worden, von der Leibeigenschaft und den damit verknüpften Verbindlichkeiten für sich und ihre Frauen und Kinder, auch für ihre ganze Nachkommenschaft auf ewig befreit sein sollen.*

[87] Vgl.: [Jansen].
[88] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 36.
[89] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 36.
[90] Vgl.: Jansen: Der Dänische Wohld; Vgl.: Petersen [1952], S. 15f.
[91] Die *„Muschelkate"* war ursprünglich ein Fischerhaus, die nach ihrem Besitzer *„Mongsfelds Kate"* genannt wurde, woraus der Volksmund später *„Muschelkate"* machte. (Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 88.).
[92] Vgl.: [Hanssen 1861], S. 171.
[93] Niemann, August: [Hrsg.] Miscellaneen historischen, statistischen und ökonomischen Inhalts zur Kunde des deutschen und angränzenden Nordens besonders der Herzogthümer Schleswig und Holstein. Altona 1798, S. 336.

§3) 1. Die 4 vollen und 2 halben Hufner in Holtenau sollen diejenigen Ländereien, die sie bisher besessen und genutzet, eigentümlich behalten.
2. Erhalten sie die Gebäude, die jeder schon besitzt, mit der dabei befindlichen Abschiedskate und die zur ganzen Dorfschaft gehörigen Hirtenkate.
3. Überkömmt eine jede volle Hufe an Beschlag 4 Pferde und an Hornvieh, Schafen und Schweinen und Federvieh alles, was gegenwärtig ist, zum angemessenen Kaufschilling.
4. Bäume, Gesträuch und Gebüsch reserviert sich die Gutsherrschaft.

§4) Die Dorfschaft Holtenau bezahlt einen jährlichen Kanon von 1 Taler 32 Schilling für die Tonne Land."[94]

Zur Zeit der Aufhebung der Leibeigenschaft bestand das Dorf Holtenau wieder aus 4 Vollhufen, 2 Halbhufen, 4 großen Katen und mehreren kleinen Katen- und Instenstellen und hatte eine Größe von ca. 360 Hektar. Die 4 Holtenauer Vollhufner erhielten je 73 Tonnen 55 Ruten Land, die beiden Halbhufner je 36 Tonnen 162 Ruten 2,5 Fuß, die 4 Viertelhufner je 20 Tonnen. Die Hufner erhielten auch die von ihnen bisher genutzten Wohn- und Wirtschaftsgebäude, dazu lebendes und totes Inventar entsprechend der Größe der Bauernstelle. Der Wert wurde geschätzt und mußte in Form des so genannten „*Kaufschilings*" entrichtet werden, der 300 bis 500 Reichstalern entsprach, jedoch nicht sofort in bar bezahlt werden mußte. Weiterhin wurden die Armenversorgung, die Verteilung von Kirchenleistungen und Kirchenstühlen, die Kosten für Polizeidienste und die medizinische Versorgung geregelt. Da jeder, der sich drei Jahre lang im Seekamper Gutsbezirk aufgehalten hatte, dadurch ein Heimat- und Armenrecht erwarb, wurde die Einreise bedürftiger Fremder genau überwacht. So wurde 1823 am Schusterkrug eine Armenkate errichtet, die den Namen „*Donaschloß*" erhielt.[95]

Als auf der Hofstelle Horn der Besitz von Friedrich Horn auf den letzten Leibeigenen Otto Hinrich Bandholt übergeben wurde bestand dieser außer dem Hofgebäude und Inventar aus folgenden Tieren, die jedoch zum größten Teil der Gutsherrschaft gehörten (in Klammern): 13 Pferde (12), 2 Füllen (2), 7 Kühe (4), 8 Starken (3), 10 Schafe (6), 4 Schweine (2), 6 Gänse (6). Die Aufhebung der Leibeigenschaft und damit der Wegfall der Spanndienste führte dazu, daß sich Bauer Bandholt als Freier nur noch 4 anstatt der bisher 13 Pferde hielt.[96]

Folgendes Inventar ging in den Besitz Bandholts über: 1 beschlagener Wagen mit Leitern, 2 Blockwagen mit Fleeken, 2 Paar Leitern, 1 großer Schlitten, 1 Pflug, 8 Eggen, 5 Pferdegeschirre, 1 Halskoppel, 2 Äxte, 3 Beile, 1 Hack und Queck, 2 Spaten, 5 Bohrer, 2 Durchschläge, 1 Säge, 1 eiserner Keil, 1 eiserne Kette, 1 Schneidbank mit Messer[97], 3 Heuforken, 4 Mistforken, 1 Misthaken, 1 Häcksellade mit Messer, 1 Biertonne, 1 Büktonne, 1 Scheffel (ein hölzernes Gefäß mit einem Volumen zwischen 5 und 250 Litern, das als Maß für Getreide diente) und Schaufel, 1 Backtrog, 1 Dreschflegel, 4 Sensen, 3 Siebe, 2 Schwingfüße, 6 Vorder- und Hinterreepen (Seile), 10 Säcke, 5 Kessel, 2 Grapen (Dreibeinige Kochtöpfe), 1 Butterfaß und 4 Holzkübel für Milch[98], 2 Wasser- und 1 Milcheimer, 1 Kohlstoßer mit Block, 1 Kesselhaken und Feuerzange, 8 Stühle, 1 Tisch, 1 Salzbütte[99], 1 Dracht und 1 Drankkübel, 1 Dachstuhl und 1 loses Schapp, 3 Betten mit Laken.[100]

Nachdem 1788 das von den Holtenauer Leibeigenen gemeinsam bewirtschaftete Land vermessen und in fest begrenzte Flächen aufgeteilt worden war, konnte Otto Hinrich Bandholt zum 1. Mai 1791 ca. 40 ha Land übernehmen, für das er einmal jährlich im Mai eine Abgabe von 121 Reichstalern zu leisten hatte – den so genannten „*Canon*".[101]

Jedem Holtenauer Hufner und Halbhufner wurden als unentgeltliche Dienste für den Gutsherrn zudem noch eine jährliche Fuhre nach Kiel oder stattdessen zwei Fuhren nach Holtenau zur Verschiffung sowie allen gemeinsam das Heranfahren des Holzes aus den gutsherrlichen Forsten zum Stammhof und zum Pastorat auferlegt.[102]

Viele Dinge des täglichen Lebens wurden im Vertrag bis ins Kleinste geregelt wie zum Beispiel die Verfügung über die Jagd und die sich dadurch ergebenden Schäden im Kornwuchs auf den bäuerlichen Feldern, die Verfügung über das Gebüsch und die Sträucher oder die auf den Feldern stehenden Bäume, die die Bauern dem Gutsherrn nach voriger Schätzung ihres Wertes abkaufen konnten. Weiterhin wurden die Bauern dazu verpflichtet, die bisher durch das Gut benutze Getreidemühle weiterhin zu beliefern oder aber für den Fall, daß der Gutsherr selbst eine Mühle bauen würde, dort ihr Korn mahlen zu lassen.[103]

---

[94] zitiert nach [Petersen 1952], S. 15f.
[95] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 75 und 39ff.
[96] Vgl.: [Giertz 1991], S. 4f.
[97] Darauf konnte man hölzerne Gegenstände festklemmen und mit Werkzeugen bearbeiten.
[98] Diese sogenannten „*Milchbütten*" waren unverschlossen. Daß in der Inventarliste keine Milchkannen mit Deckel auftauchten, spricht dafür, daß die produzierte Milch nicht zur Meierei transportiert, sondern direkt verarbeitet wurde.
[99] 1 Gefäß für Salz.
[100] Vgl.: [Giertz 1991], S. 6.
[101] Vgl.: [Giertz 1991], S. 5.
[102] Vgl.: [Hanssen 1861], S. 170.
[103] Vgl.: [Hanssen 1861], S. 171.

Jedem Hufner wurde die in Zukunft durch ihn zu unterhaltende Wegstrecke zugewiesen, wobei in dem Fall, daß sich auf der einen Seite des Weges Parzellenland und auf der anderen Seite das Land des Hufners befand, der betreffende Parzellist und der Hufner jeweils ihre Seite des Weges zu unterhalten hatten. Im Falle jedoch, daß auf der einen Seite des Weges Stammhofländereien lagen, hatte der Hufner die gesamte Strecke alleine zu unterhalten. Dieses Verfahren galt auch für die Unterhaltung der Befriedungen direkt aneinander grenzender Koppeln, sofern diese nur durch einen Erdwall von einander getrennt wurden.[104]

Es war den Hufnern auch verboten, die sich auf ihrem Land befindlichen Wasserläufe oder stehenden Gewässer zu verändern und Umleitungen, Stauungen oder Dämmungen zu Lasten anderer zu errichten.[105]

Der Gutsherr blieb auch nach dem Ende der Leibeigenschaft Richter über die Bewohner des Gutsbezirks, der auch nach dem Ende des Adelsgutes Seekamp weiter bestand. Seit 1805 hatte er aber die Gerichtsbarkeit durch einen Justitiar auszuüben, der alle vier Wochen Gerichtssitzungen über Zivil- und Strafrechtssachen auf dem Stammhof Stift abhielt. Ein kellerartiger Raum mit zwei Fenstern diente dort auch als Gefängnis. Das Gefängnis für den Gutsbezirk Knoop befand sich auf dem *„Hof Busch*" im Lummerbruch Nr. 4[106]. Dort gab es sowohl auf dem Dachboden als auch im Keller Gefängniszellen.[107]

Die Altenholzer Heimatforscherin Britta Gaude schreibt in ihrem Buch über dieses Gefängnis folgendes:

> *„Nach der Verurteilung gab es für die Verurteilten zwei Möglichkeiten des Arrestes. Für die leichteren Vergehen gab es den Raum 'Bürgergehorsam', der häufig auf Dachböden lag und befenstert war. Fluchtversuche wurden durch Anketten verhindert. Das Dachgefängnis lag im Hofflur über dem Gerichtsraum. Die schweren Straftäter wurden im Gefängniskeller untergebracht, der rechts neben dem Langseiteneingang des Hauses lag. [...] Über eine Treppe kommt man in einen Vorraum an dessen Längswand die schwere Eichentür mit verschließbarer Luke für die Essenszuteilung liegt. Dahinter lag die Zelle von 1,88 x 3,95 m Größe. Spärliches Licht fiel durch ein Kellerfenster."* [108]

Nur der Meierhof im Stift, dessen Land das ertragreichere war, blieb bis 1905 im Besitz der Familie Schack-Schackenburg und wurde Stammhof. Zudem besaß Stift große Waldflächen, die man so zu schützen gedachte, da es sich bei Parzellierungen auf anderen Gütern gezeigt hatte, daß die zukünftigen Besitzer der Bauernstellen den Kaufpreis oft durch rücksichtslosen Holzeinschlag und -verkauf erzielt hatten, was auf Kosten einer nachhaltigen Bewirtschaftung ging. Im Jahre 1876 wurde der Gutsbezirk Seekamp aufgelöst und es entstanden die drei Landgemeinden Holtenau, Pries und Schilksee. 1887 verkaufte die Familie Schack das Fördeufer zwischen der Kanalmündung und Friedrichsort an die kaiserliche Marine. Zu damaliger Zeit befand sich auch noch die alte Schmiede und das sie umgebende 6 ha Land noch im Besitz der Familie Schack.[109]

> *„Dies Gut, welches etwas über 900 Einw. hat, ist das größte im Distrikte, wenn auch nur mit einem Steuerareale von 2480 Tn., und eines der ältesten im ganzen Lande. Das ehemalige Schloß Seekamp war stark befestigt. Der ehemalige Meierhof Stift ist jetzt der Haupthof und der ehemalige Haupthof Seekamp nur ein Parcelenhof. Seit mehr als 100 J. ist dies Gut im Besitze der Grafen Schack zu Schackenborg."*[110]

Während die Zeit der adeligen Güter im 19. Jahrhundert ihrem Ende entgegen ging, brachte die neu gewonnene Freiheit den Bauern einen wachsenden Wohlstand. Der Kaufpreis der Ländereien war so günstig gewesen, daß viele Bauern diesen bereits nach wenigen Jahren abgetragen hatten. Günstig auf die landwirtschaftliche Entwicklung wirkten sich die Nähe der Festung Friedrichsort, der Stadt Kiel und des Eiderkanals aus, wo nicht nur landwirtschaftliche Produkte abgesetzt werden konnten. Gerade die Holtenauer Bauern verdienten sich ein gutes Zubrot mit dem Treideln der Schiffe, so *„... daß sie mit der Leibeigenschaft zugleich die damalige höchst frugale Lebensweise ablegten und nur zu schnell an einen ihnen bisher völlig fremd gebliebenen Luxus gewöhnten*"[111].

Zentrum des Holtenauer Bauerndorfes blieb weiterhin die Dorfstraße, die heutige Richthofenstraße, die zur damaligen Zeit noch ungepflastert war. Im Sommer sehr staubig und in der nassen Jahreszeit tief aufgeweicht blieben hier die Fuhrwerke immer wieder im Morast stecken. Dazu kam die starke Verschmutzung durch das Kuhtreiben im Herbst.

---

[104] Vgl.: [Hanssen 1861], S. 171f.
[105] Vgl.: [Hanssen 1861], S. 172.
[106] Das Gebäude brannte im März 2012 bis auf die Grundmauern nieder.
[107] Vgl.: [Detlefsen 1978],S. 40.
[108] [Gaude 1997].
[109] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 28 , 37 und 44; [Petersen 1952], S. 6.
[110] Baggesen, August: Der dänische Staat, oder das Königreich Dänemark mit dessen Nebenländern und den Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg: geographisch und statistisch dargestellt, Band 2, Kopenhagen 1847, S. 260.
[111] zitiert nach: [Detlefsen 1978], S. 42.

Einige der ersten Hufner im Gutsbezirk Seekamp hatten ihre Ländereien kurz nach der Parzellierung an wohlhabende junge Landleute aus der Probstei verkauft, die den dortigen aufwendigen Lebensstil auch im Seekamper Gutsbezirk einführten. Nicht wenige dieser neuen Besitzer waren nach kurzer Zeit bankrott, nicht zuletzt infolge verschärfter Versteuerung aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage des dänischen Gesamtstaates.[112]

Auch die Folgen der Napoleonischen Kriege trafen die Landwirtschaft im Dänischen Wohld schwer, insbesondere der Durchzug gegnerischer Truppen um die Jahreswende 1813/14 (siehe hierzu auch 4.9.1 auf Seite 96), dazu kam ein englischer Einfuhrstopp für Vieh und Getreide. So mußte mancher Landwirt seinen Besitz verkaufen oder Bankrott anmelden, während die Kätner oder Insten Not litten. So änderte sich im Grunde nicht viel an den Verhältnissen, auch wenn sich die wirtschaftliche Lage vieler Bauern im Vergleich zu früher verbessert hatte. Trotzdem wirkte das Verhältnis „*Herr*" zu „*Knecht*" noch lange nach – und sei es nur im Umgang miteinander, denn auch "*... nach Aufhebung der Leibeigenschaft zeigte die Landbevölkerung noch lange das altgewohnte, devote Verhalten gegenüber den Gutsherren, die doch nicht mehr Herren waren. Nach wie vor hielt man bescheiden vor ihnen die Mütze in der Hand obwohl das Verhältnis wesentlich besser und persönlicher geworden war.*"[113]

Daß sich die Holtenauer aber durchaus gegenüber ihren ehemaligen Herren – und in diesem Fall wohl mit einer gehörigen Portion Bauernschläue – zu behaupten wußten, macht exemplarisch eine Gerichtssache aus den Jahren 1865/66 deutlich, in der mehrere Holtenauer Bauern die ehemalige Gutsherrschaft auf Seekamp wenn auch letztlich erfolglos wegen einer Frage des Jagdrechtes verklagten:

> *„In Sachen des Bauernvogts und Hufners Peter Stoltenberg, der Hufner Christian Röpstorff, Jacob Hammerich und Gottfried Möhl, des Halbhufners Carl Wöhlck, des Zweiviertelhufners Johann Wandschneider und der Käthner Hinrich Ohm und Johann Röpstorff, sämmtlich in Holtenau, Kläger, seht Appellanten, wider die Gutsherrschaft des adel. Guts Seekamp, Beklagten, jetzt Appellatin, hauptsächlich wegen Mißbrauchs des Iagdrechts, daher Abstellung desselben und Schadenersatzes, jetzt Appellation gegen das Erkenntnis; des Gerichts der Eckernförder Harde vom 8. November 1865. ergeben die Acten …*
>
> *Als im Jahre 1789 die Gutsherrschaft des adel. Gutes Seekamp sich entschloß, die bis dahin leibeigen gewesenen Untergehörigen von der Leibeigenschaft zu befreien und ihnen auch die bisherigen Dorfschaftsländereien, Gebäude cum pert. und den Beschlag käuflich zu überlassen, wurde eine sogenannte Abfindungsacte, d. d. 21. Mai 1789, errichtet, deren § 6 folgendergestalt lautet:*
>
> *„Die Jagdgerechtigkeit, sowie die Gerichtsbarkeit, welche letztere der allerhöchsten Verordnung gemäss bei dem Stammhoff verbleiben muss, wird für jedesmaligen Stammhofs = besitzer reserviret, und, was die Jagd betrifft, so geschieht abseiten der Gräfl. Gutsherrschaft die Versicherung, dass durch die Jagd den pflugzähligen Besitzern, im Kornwuchs, keinen Schaden zugefügt, und wenn es erweislichermaassen durch die Jagd geschehen, der Schade wieder vergütet werden soll."*
>
> *Die Kläger, welche sämmtlich Besitznachfolger von Personen sind, die auf Grund der in der Abfindungsacte vom 21. Mai 1789 festgesetzten Bedingungen ihren Grundbesitz erworben, haben nun ihre im August 1865 angestellte Klage gegen die Gutsherrschaft von Seekamp darauf gegründet, daß ihre Felder schon seit Jahren auf eine arge Weise durch die in dem nahen zum Gut Seekamp gehörigen Gehölz Voßbroock in sehr großer Anzahl nistenden Gesellschafts- oder Zugkrähen verwüstet werden, und daß die Gutsherrschaft, obgleich sie im Frühjahr oder Vorsommer 1865 aufgefordert sei, jene Landplage abzustellen, doch nicht im Geringsten dafür sorge, die Zahl der Krähen im Gehölz Voßbroock zu vermindern, daß aber die Kläger selbst, da es ihnen nicht gestattet sei, zu schießen, und es andere practisch durchführbare Mittel zum Fernhalten der Krähen nicht gebe, außer Stande seien, den Schaden, der ihnen durch die Krähen zugefügt würde, abzuwehren …*
>
> *Indem die Kläger schließlich noch nähere Angaben über die Größe des im Jahre 1865 durch die Krähen ihnen verursachten Schadens hinzugefügt haben, haben sie auf ein Erkenntnis des Inhalts angetragen: daß ihre Landstellen nicht in dem Maaße dem Jagdrecht der beklagten Gutsherrschaft unterworfen seien, daß die Letztere die Krähen auf ihrem Gebiete (event. im Voßbroock) in einer den Landstellen der Kläger schadenbringenden Weise überhand nehmen lassen dürfte, daß daher die beklagte Gutsherrschaft innerhalb 6 Wochen dafür zu sorgen habe, daß die Anzahl der im Voßbroock sich aufhaltenden Krähen auf eine solche Zahl reducirt werde, daß den Klägern an ihren Feldern kein Schade durch die Krähen mehr geschehe, daß die beklagte Gutsherrschaft in Zukunft gegen ein wiederholtes, den Feldern der Kläger schädliches Ueberhandnehmen der fraglichen Krähen Vorsorge zu treffen habe und schuldig sei, den*

[112] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 42.
[113] Jansen: Der Dänische Wohld.

Klägern den durch nähere Liquidation noch festzustellenden Schaden, sowie die Kosten dieses Rechtsstreits binnen 6. Wochen zu erstatten."[114]

Neben diesen Veränderungen führte die Parzellierung des Seekamper Gutslandes auch zu einem differenzierteren Siedlungsbild, denn nun entstanden einzeln gelegene kleinere Bauerngehöfte und Katen, jeweils mit mehr oder weniger großem Landbesitz. Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals brachte neue Einwohner mit neuen Berufen nach Holtenau. Es sollte jedoch noch bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts dauern, bis Holtenau schließlich völlig seinen bäuerlichen Charakter verlor:

„*Die alten Bauernhäuser, die den beschaulichen, ruhigen Charakter unseres Ortsbildes geprägt hatten, verschwanden zum großen Teil. Die Bauern hatten ihre zum Teil riesigen Ländereien verkauft. Die Bauerngehöfte Voßgerau, Röpstorff, Mähl und Storm, alles alte Holtenauer Namen, waren nur noch Erinnerung.*"[115]

3.4 Eine Chronik der Holtenauer Bauernstellen

Die letzten Holtenauer Bauernstellen, deren Ursprünge bis in das Jahr 1680 zurückreichten, verschwanden schließlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Ländereien wurden verkauft für den Bau neuer Siedlungen, die Bauernhäuser abgerissen oder in Wohnhäuser umgebaut und sind heute nicht mehr als solche zu erkennen – man denke nur an die ehemalige Tankstelle Baasch Richthofenstraße Ecke Gravensteiner Straße. Heute erinnern nur noch wenige Fachwerkhäuser an Holtenaus lange bäuerliche Geschichte. Hier eine Liste der ehemaligen Holtenauer Bauernstellen[116]:

Vollhufner:

1. *Hirnrich Horn*, 1741 Bauernvogt. Grundstück Richthofenstraße Nr. 53. 1788–1816 *Otto Hinrich Bandholt*, der als Freier die Hufe für 476 Reichstaler übernahm. 1854 *Jacob Hinrich Friedrich Hammerich* übernahm die Hufe als Ehemann der *Catharina Horn*. 1956 *Hans Hammerich*, Resthufe mit 8 ha. Bis 1993 wurden hier noch landwirtschaftliche Produkte direkt in der großen Halle verkauft. Das Haus ist inzwischen verkauft und wurde vollständig renoviert. Hier befand sich in früheren Zeiten auch der Dorfbrunnen. Das Haus Richthofenstraße Nr. 55 an der Ecke zur Apenrader Straße war das frühere Tagelöhnerhaus der Hammerichschen Bauernstelle. Später kam dieses Haus in den Besitz der Kirche und beherbergte unter anderem auch die Holtenauer Kirchendiener.
   Das Holtenauer „*Fachhallenhaus*" wurde aufgrund einer Auswertung von Jahresringzählungen auf das Jahr 1589 datiert – es ist damit der älteste Profanbau in der Stadt Kiel. Es handelt sich um den Typ des niederdeutschen Fachhallenhauses[117] mit einer großen Diele, seitlichen Nischen („*Luchten*") und anschließenden Kammerfach. Zu beiden Seiten des Dielentores gab es Pferdeställe und dahinter Kuhställe. Am Ende der Diele befand sich ein großer Schwibbogenherd[118], auf dem gekocht wurde und der gleichzeitig zum Beheizen der Diele und der Wohnräume diente. Da diese Häuser ursprünglich ohne Schornsteine gebaut wurden, zog der Rauch durch die Diele und den offenen Dachstuhl und die „*Uhlenlöcher*" ab. Der sich dort absetzende Ruß schützte dabei sowohl das Holzwerk als auch das Reetdach vor Schädlingsbefall.[119]
   Daß dieses Haus nach langem Verfall im Jahr 1996 unter Denkmalschutz gestellt wurde, machte es für die besitzende Erbengemeinschaft nicht leichter, es zu verkaufen, da mögliche Kaufinteressenten von den Auflagen der Denkmalschutzbehörde hinsichtlich eines Ausbaus des Dachgeschosses abgeschreckt wurden. 1998 wechselte das Haus seinen Besitzer, der jedoch die Empfehlungen der Denkmalschutzbehörde nicht aufgriff, so daß die Differenzen schließlich zu einem Stillstand der Planungen führten und sich der Eigentümer im darauffolgenden Jahr dazu entschloß, das Gebäude abzureißen um das große Grundstück verwerten zu können. Der Abriß wurde jedoch durch die Behörden verhindert. In dieser schwierigen Phase brach am 14. April 2000 ein Feuer im Haus aus, das nach Feststellung der Kriminalpolizei auf Brandstiftung zurückzuführen war, zum Glück jedoch rechtzeitig gelöscht werden konnte. Pikant ist diese Brandstiftung durch den engen zeitlichen Zusammenhang mit der Brandkatastrophe, die zur Vernichtung des anderen

[114] Allerhöchst privilegirte Anzeigen für das Jahr 1866, Redigirt von dem Obergerichtsdirector Henrici und dem Obergerichtsrath Mohrdiek. Glückstadt 1866, S. 244f.
[115] [Harste 1984, S. 210.]
[116] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 79ff; [Giertz 1991], S. 4ff.
[117] Genauer gesagt ist dieses Haus vom Typ des „Bordsholmer Sackdielenhauses" (Vgl.: [Kastner 2004], S.).
[118] Als „*Schwibbogen*" bezeichnete man bis in das ausgehende 18. Jahrhundert die Öffnung einer Mauer, die nach einem vollen oder gedrückten Bogen geschlossen wird und als Eingang eines meist kleinen Raumes diente. Hier konnte sich dann auch ein Herd oder eine Feuerstelle befinden.
[119] Vgl.: [Kastner 2004]

Holtenauer Fachhallenhauses ein dreiviertel Jahr zuvor geführt hatte, so daß der Verdacht besteht, daß damals das falsche Haus angezündet worden sei. Im Jahr 2000 bekam das Haus auch eine neue Besitzerin, die das Haus entsprechend den Empfehlungen des Denkmalschutzes renovierte, wobei es möglich wurde, eine genaue Bauuntersuchung durchzuführen.[120]

2. *Claus Gotsche* 1723. Grundstück Richthofenstraße Nr. 57, erbaut 1720. *Peter Möhl* übernahm 1788 als Freier die Hufe für 468 Reichstaler. Schwiegersohn *Claus Staby* übernahm 1793 den Hof. *Peter Stoltenberg* 1851. 1924 die Erben, Aufteilung der Hufe und 1956 Verkauf der Hofstelle an *Friedrich Schacht*. Hier befand sich bis in die 1970er Jahre eine Tankstelle. 1989 wurde das Fachhallenhaus zu einem Lebensmittelmarkt umgebaut und 10 Jahre später in der Nacht vom 20. auf den 21. Juni 1999 durch Brandstiftung vernichtet.
3. *Hieronimus* Röpstorf (1723–1769). Das Grundstück befand sich an der Köhlstraße. Seit 1788 *Marx Dietrich* Mähl[121]. 1901 wurde die Altenteilsvilla Ecke Köhlstraße und Richthofenstraße Nr. 65 des letzten kinderlosen Besitzers *Friedrich Hinrich Mähl* hinter der Blutbuche gebaut. Westlich der Villa lag ein Pferdeteich (jetzt Richthofenstraße Nr. 65a). Das Land wurde verkauft. 1959 *Edith Kipp*, geb. *Stoltenberg*.
4. *Jochim Roepstorf* (1723–1769?). Die Bauernstelle befand sich nördlich der Richthofenstraße auf Höhe der Ecke Richthofenstraße und Immelmannstraße, *Christian Heinrich Friedrich Röpstorf* (1906-1963), dann wurde das Gehöft abgebrochen, das Land verkauft. Zwei der alten Linden standen noch bis zum Jahr 2006. Zur Bauernstelle gehörte auch das heute von Schuhmacher Hasenbein bewohnte Haus, das nach dem Zweiten Weltkrieg verkauft wurde.

Halbhufner:

1. *Henning Hinrich Mißfeld* (*1732; †1804), neben der Hofstelle Röpstorf an der Richthofenstraße. 1766 wohnte er laut Trauregister *„in Holtenah*" und arbeitete dort als Knecht. Henning Hinrich war auf der Viertelhufe 2 in Holtenau tätig, die an der heutigen unteren Schwester-Therese-Straße, an dem Weg, der in die damaligen Auwiesen führte, lag. Er heiratete am 1766 in Dänischenhagen seine „*geschwächte*" Braut Christin Margreth Gotschen. 1788 *Asmus Göttsch*, wird 1791 freier Eigentümer der Halbhufe. 1801 *Marx Hinrich Haße*. 1831 *Peter Hinrich Hamann*. 1888 Land verkauft an *Karl Christian Bansee*, der Kätner mit Land auf dem Gebiet der späteren Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals war. Niederlegung der Hofstelle Hamann. Zuletzt wurde das Bauernhaus von Schulz bewohnt. Nach der Familie Bansee, deren Mitglieder auch als Holtenauer Gemeinderäte tätig waren, wurde auch die ehemalige „*Stiftstraße*" in den Jahren von 1922-25 als „*Banseestraße*" benannt und dann in „*Dänischenhagener Straße*" umbenannt.
   Hier eine andere Version: 1803 übernahm der Sohn *Johann Christian Mißfeld* (*1779) den Hof. 1820 übergibt er diese Hufe an *Bendix Hinrich Gottsch*. Gleichzeitig übernimmt Johann Christian die Viertelhufe 3. Diese Hofstelle lag wahrscheinlich neben der Viertelhufe 2. Infolge einer Feuersbrunst verstarb dann am 24. Oktober 1804 die *Margreth Christine Mißfeld* an ihren Verbrennungen und einen Tag später starb auch ihr Mann Henning Hinrich ebenfalls an seinen Verbrennungen.[122]
2. *Hans Bauers* 1723. Am Westende Holtenaus (hier befindet sich heute die Tankstelle Baasch). 1769 *Peter Roepstorff*. 1788 *Johann Hinrich Röpstorf*, der 1791 freier Besitzer der Halbhufe wurde. 1811 *Claus Detlef Fock* aus Selent. 1815 *Benedict Michael* aus Kiel. 1819 *Ernst Hinrich Rumpf*. 1825 *Claus Harm*. 1829 *Andreas Moritz Wöhlk*. Die Hofstelle Storm wurde 1963 niedergelegt. Das alte Haus war ursprünglich aus Rotstein gebaut, der Hof mit Natursteinen gepflastert. Scheune und Ställe wurden zu einer Tankstelle umgebaut. Heute betreibt die Familie Baasch die Tankstelle. *Jürgen Baasch* ist der Enkel von Bauer Storm. Das Haus ist inzwischen verputzt.

Viertelhufner:

1. *Jochim Röpstorf* 1791 als freier Besitzer. Die Viertelhufe lag auf Höhe der Richthofenstraße Nr. 34, gegenüber der Johann-Sump-Straße. *Marx Friedrich Bülck* 1819, *Johann Friedrich Vosgerau* 1927–60, dann Niederlegung der Hofstelle und Verkauf des Landes.
2. *Henning Mißfeld* 1791. Die Viertelhufe lag an der mittleren Schwester-Therese-Straße auf dem Weg zu den Auwiesen. *Bendix Hinrich Gottsch* 1820. *Hinrich Friedrich Wandschneider* 1854. *Hinrich Friedrich Ohm* 1909. Ab 1915 Grundstücksmakler *Hinrich Timmann*. Das Altenteil des Bauern *Wandschneider* war die auch heute noch existierende Kate Königstraße Nr. 1, deren Alter auf über 400 Jahre geschätzt wird.

---

[120] Vgl.: [Kastner 2004], S. 666ff.

[121] Auf der Verlustliste der Schleswig-Holsteinischen Armee taucht der „*Musketier Heinrich Mähl*" aus Holtenau auf, der am 8. August 1849 infolge eines Beinschusses in dänischer Gefangenschaft verstarb (Vgl.: Onlineprojekt Gefallenendenkmäler: Verlustliste: "*Gefallene der Schleswig-Holsteinischen Armee (1849)*", unter: http://www.denkmalprojekt.org/Verlustlisten/vl_sh_armee_1849.htm).

[122] Vgl.: Horst Missfeldt: Die Auswanderung über Dänemark und USA nach Canada., unter: http://www.horst-missfeldt.de/auswanderung.htm - gesehen: 19. Juli 2008. *„Der Viertelhufener Bendix Gotsch zu Holtenau hat angezeigt, daß er die zu seiner Viertelhufe gehörigen 18 Tonnen Land an den Viertelhufener Johann Christian Misfeld ebendaselbst verkauft habe, und zugleich, um seinen Käufer vor etwaigen Ansprüchen zu sichern, um die Erlassung eines Proclams gebeten.*" (Mißfeld, Horst: Schleswig–Holsteinische Anzeigen, unter: http://www.horst-missfeldt.de/anzeigen_von_1802_bis_1827.htm - gesehen: 26.10.2013.).

3. *Diederich Göttsch* erwarb im Jahre 1791 als freier Mann die Hofstelle, die wohl direkt neben der Viertelhufe *Mißfeld* lag. 1798 *Bendix Hinrich Götsch* (Dieser ist wohl identisch mit *Bendix Hinrich Gottsch*), dann mit der Viertelhufe *Mißfeld* verschmolzen.
4. *Otto Joachim Mähl* 1791 als freier Besitzer der Hofstelle. Die Viertelhufe lag in Stift (ehemals *Nöhren*, Friedrichsruher Weg Nr. 2). *August Joachim Keßler* 1890. *Johannes Saßenburg* 1894. Diese Hufe wurde 1901 von *Heinrich Friedrich Nöhren* erworben. Dort entstand ein Abfuhrunternehmen, das bis 1995 existierte.

Außer den Hufen gab es noch weitere Bauernstellen in Holtenau.

- An Stelle des heutigen Gewerbegebietes Jägersberg hatte Bauer *Behrens* seine Ländereien gepachtet. Die Bauernstelle gehörte ursprünglich dem Bauern *Claus Jakob Jacobs*, der sie Ende der 1920er oder Anfang der 1930er Jahre verpachtete. Der Sohn von Claus Jakob Jacobs eröffnete nach dem Zweiten Weltkrieg einen Feinkostladen in der Kanalstraße Nr. 42.
- Bauer *Erichsen* wohnte in der Immelmannstraße Nr. 13 und hatte dort auch einen großen Garten und einen Geflügelhof. Die Scheune wurde zu einer Wohnung umgebaut.

Betrachtet man die oben aufgeführten Namen der Holtenauer Bauern, so fallen einem zwei Dinge ins Auge: Es gab vor 200 Jahren zum einen nur eine geringe Differenzierung der Familiennamen, sie wiederholen sich, teils mit Abwandlungen immer wieder. Zum anderen unterscheiden sie sich nicht wesentlich von den Namen der Bauern in den anderen Dörfern nördlich des Kanals. Dem gegenüber unterscheiden sie sich stark von den Namen der freien Leute, die irgendwann einmal zugezogen waren, z. B. von dem Namen *Staby*.[123]

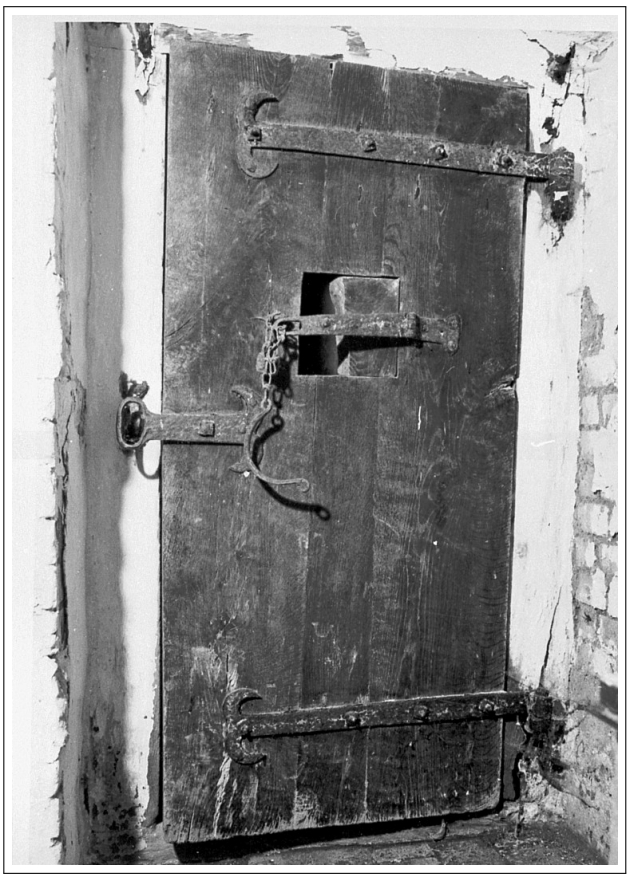
[123] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 79.

3.5 Bilder vom Holtenauer Bauerndorf

Während sich das Holtenauer Leben im Holtenauer Bauerndorf über Jahrhunderte nur wenig veränderte, wurde das Gut Knoop zusammen mit dem Gut Emkendorf zu einem wichtigen kulturellen Treffpunkt der damaligen Gesellschaft. Hier verkehrten bedeutende Künstler, Wissenschaftler und Literaten der damaligen Zeit.

Schließlich wurde die alte Wasserburg Knoop abgerissen und ein neues Herrenhaus mit prachtvollem Garten erbaut und dann sorgte der durch den *„Dreieckshandel"*, d. h. den Sklavenhandel, zu großem Wohlstand gekommene Heinrich Carl von Schimmelmann noch dafür, daß der Eiderkanal direkt vor dem Herrenhaus entlang gebaut wurde. Das hatte nicht nur den Vorteil eines schönen und interessanten Ausblicks sondern bot auch die Möglichkeit, das benötigte Bauholz aus den eigenen Wäldern zu verkaufen.

Abbildung 3.5: Bilder vom Holtenauer Bauerndorf.

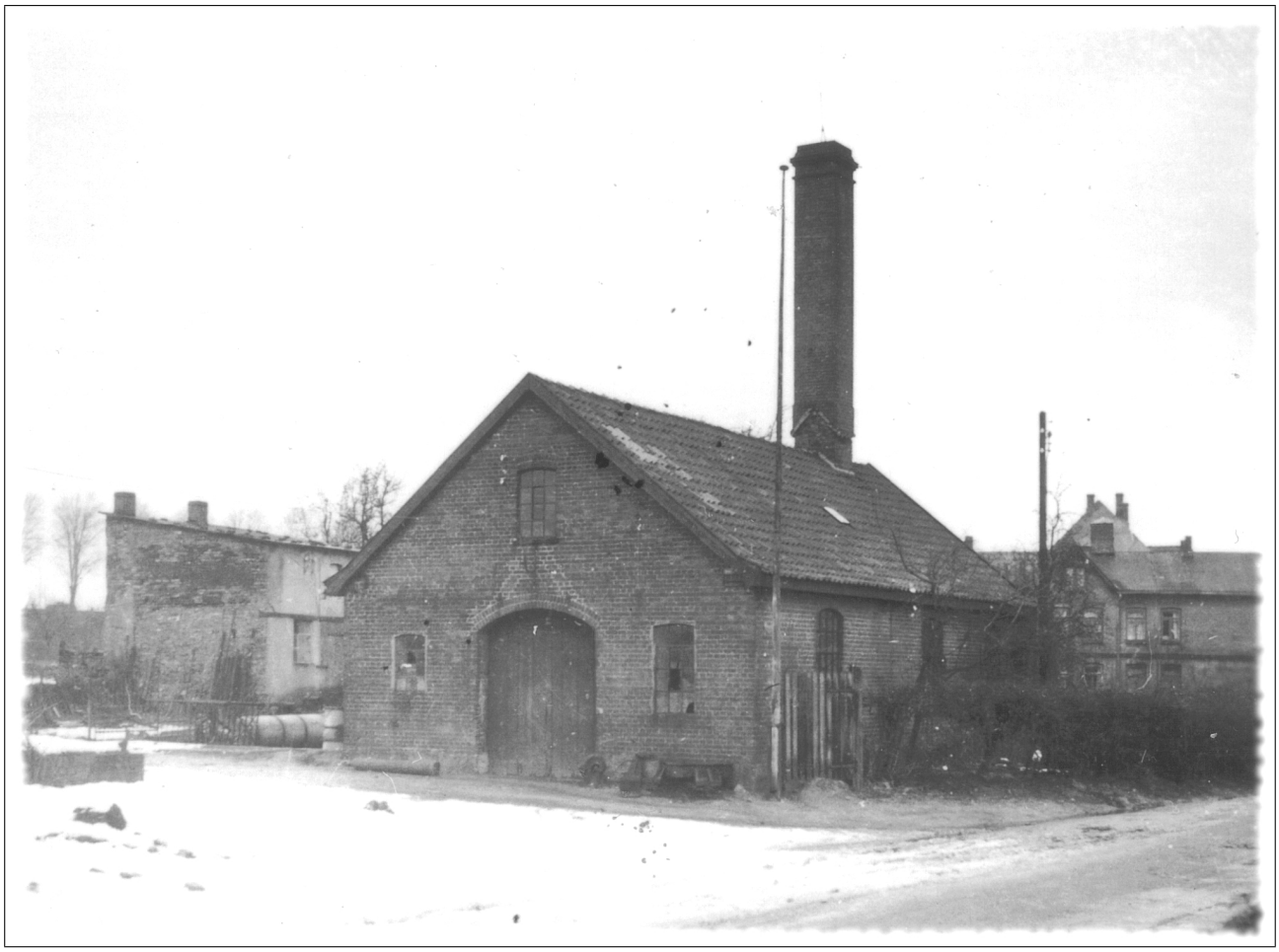


Gefängnistür auf „Hof Busch" im Lummerbruch.

1. Bauernkate (Lucht?) im Voßbrook.

2. Treidelpferdescheune der Bauernstelle Schulz in der Kanalstraße.

3. Altenteil Bauernstelle Roepstorff, später Schustermeister Hasenbein.



4. Alte Dorfschmiede am Nixenweg.

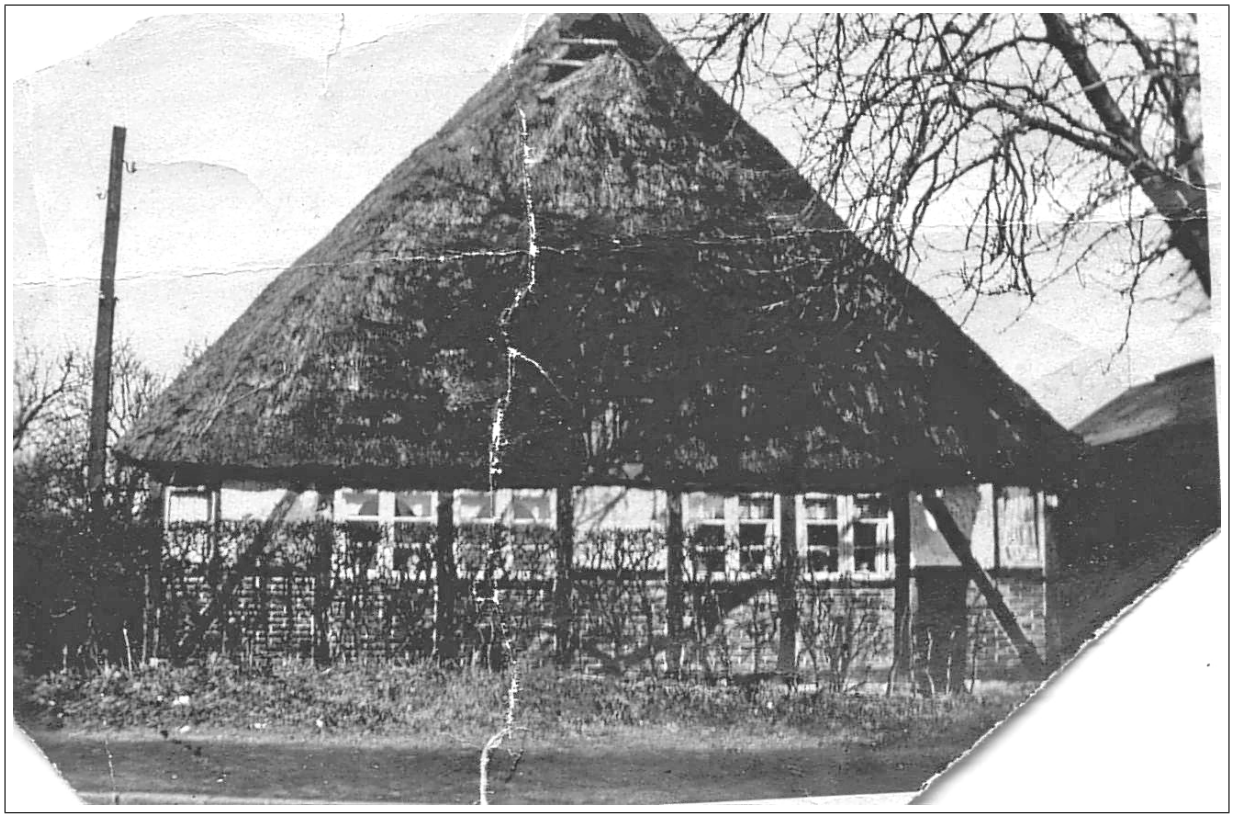
5. Bauernstelle Mähl nahe der Köhlstraße.

6. Bauernstelle Hammerich in der Richthofenstraße.

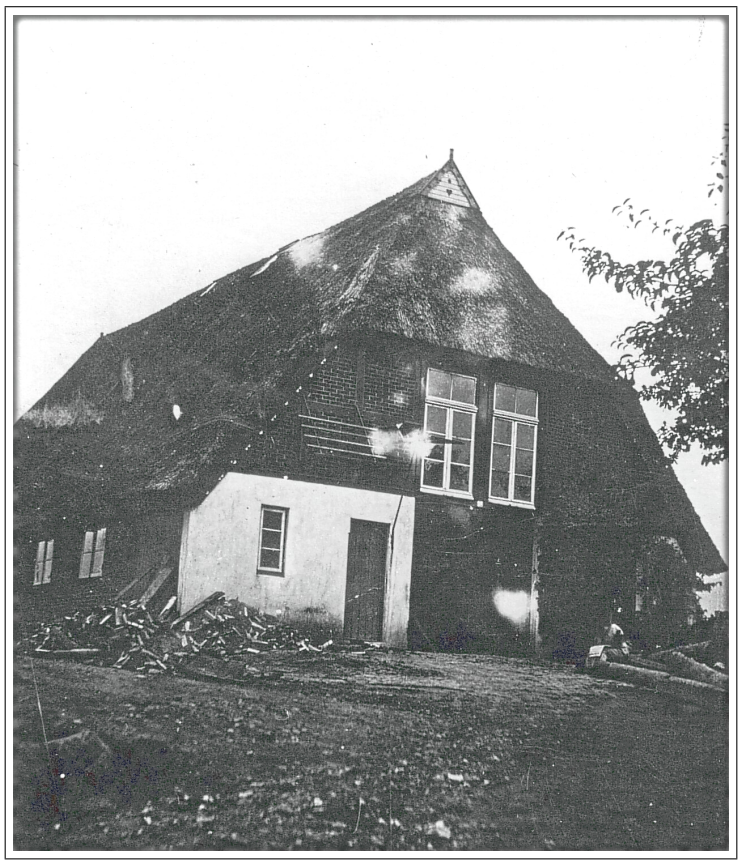
7. Bauernkate mit Ziehbrunnen im Voßbrook.

8. Bauernkate Staberg (Staby?) in der Johann-Sump-Straße.

9. Bauernstelle Voßgerau in der Richthofenstraße.



10. Altenteilerkate Voßgerau.



11. Altenteilerkate Hamann in der Richthofenstraße.

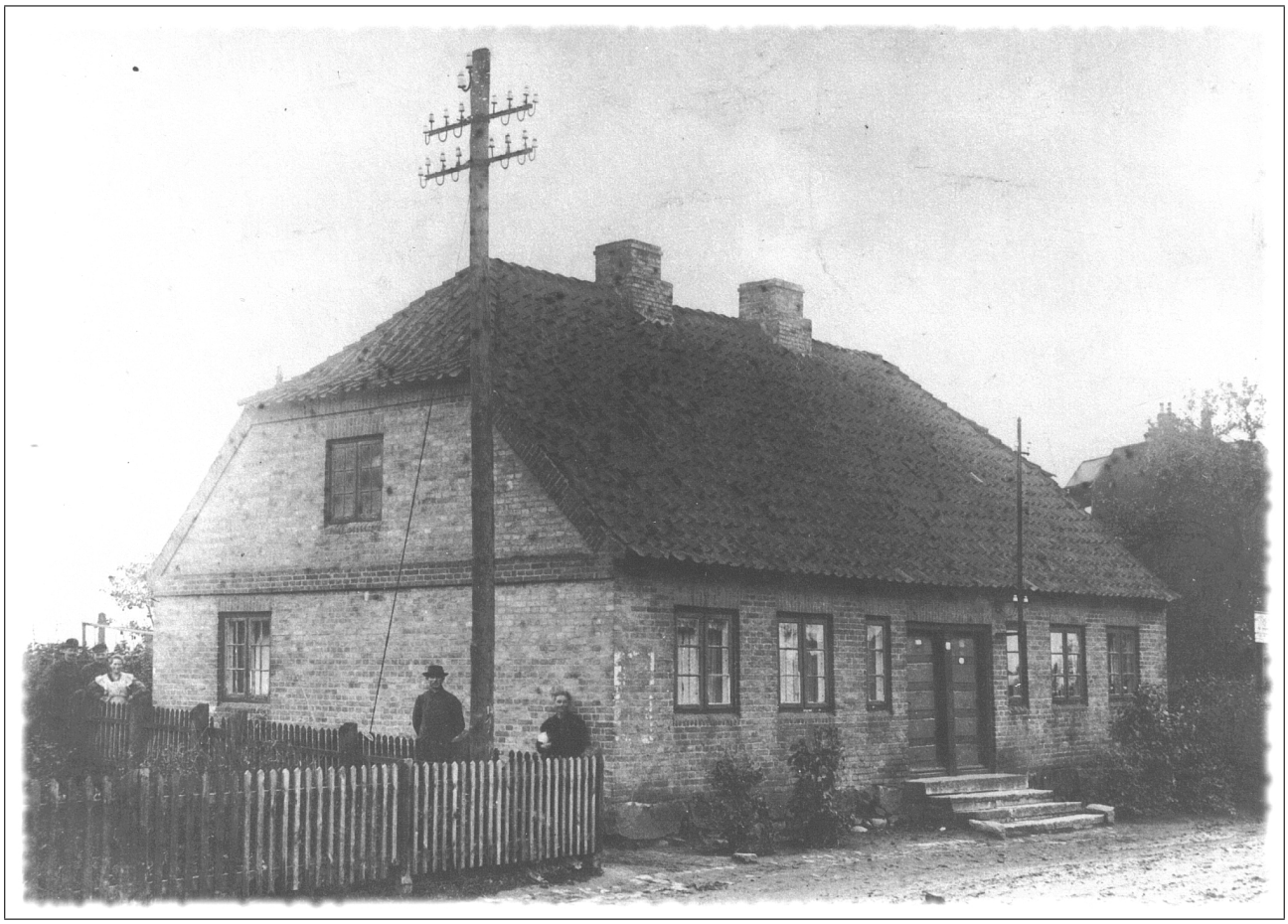
12. Neubau der Kate Hamann in der Richthofenstraße.

13. Bauernkate Westenhofen.

14. Kate Schnoor im Voßbrook.

15. Bauernstelle Roebstorff.

16. Altenteilerkate Roepstorff in der Richthofenstraße.

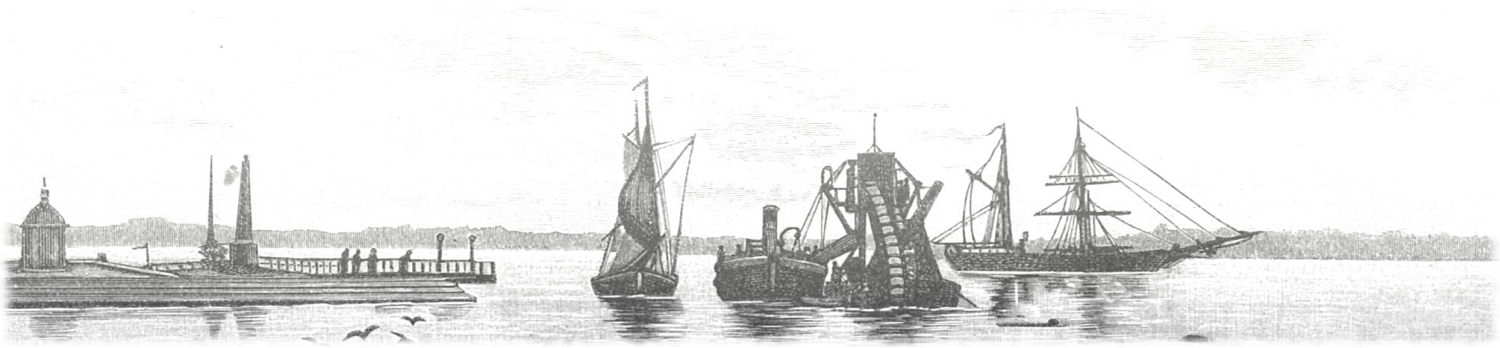


17. Alte Schulkate in der Richthofenstraße.

18. „Grauer Esel“ – ehemals Bauer Pahl - in der Gravensteiner Straße.

19. Kate Mohr.

20. Scheune Bauernstelle Roebstorff.



Kapitel 4

Der „*Eiderkanal*“

> Weltabgeschieden, voller Seerosen, Wasserpflanzen und Uferschilf, bietet sich dem Wanderer ein Idyll, welches er hier vor den Toren Kiels wohl nie vermutet hätte. Von alten, leise raunenden Buchen und strohgedeckten Häusern eingesäumt, schlängelt sich hier ein Wasserlauf durch die Landschaft, den man wohl kaum noch als den Vorgänger des vorher bewunderten Nord-Ostsee-Kanals erkennen würde.
>
> *Karl-Heinz Pentz 1951*

Über Jahrhunderte hatte sich die Lebensweise der Holtenauer nur wenig geändert, denn sie blieben gefangen in der gutsherrschaftlichen Welt – saß ihre Herrschaft nun auf den Gütern Knoop oder Seekamp. Die adeligen Herrschaften reisten einmal jährlich in die ferne Stadt zum “*Kieler Umschlag*” oder besuchten sich gegenseitig auf ihren weitab gelegenen Gütern, die auch oft wie das Gut Emkendorf kulturelle Zentren waren. Gab es wirklich einmal einen Kontakt zur Außenwelt, dann häufig in Verbindung mit kriegerischen Ereignissen, die nicht selten eine plündernd durch das Land ziehende Soldateska zur Folge hatten. Dann wurde den Holtenauern eines Tages ein Kanal direkt vor die Haustür gebaut – zur damaligen Zeit ein ingenieurtechnisches Weltwunder. Man sollte meinen, daß sich damit vieles hätte ändern sollen, doch so wie sich die Hoffnungen seiner Befürworter nicht erfüllten, so blieb auch die die meisten Holtenauer beim alten. Der Eiderkanal war der direkte Vorläufer des heutigen Nord-Ostsee-Kanals und verlief auch teilweise auf der selben Route. Noch heute kann man ein erhaltenes Teilstück samt restaurierter Schleusenanlage westlich von Holtenau bei Rathmannsdorf besichtigen.

Ursprünglich *„Schleswig-Holsteinischer Kanal*” genannt, erhielt er aber ab 1853 nach der Wiedererlangung der dänischen Herrschaft über Schleswig-Holstein die Bezeichnung *„Eiderkanal*”, wodurch dänische Nationalisten einen dänischen Anspruch auf das Gebiet bis zur Eider unterstreichen wollten. Erst nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864 erhielt er wieder seinen ursprünglichen Namen, wurde dann aber nach dem Bau des *„Kaiser-Wilhelm-Kanals”* zur Unterscheidung von diesem trotz dieser dänischen Einfärbung erstaunlicherweise wiederum zum “*Eiderkanal*” umbenannt.[1]

Der Eiderkanal war nicht der erste Vorläufer des Nord-Ostsee-Kanals und der Idee, per Schiff die gefährliche Route um Skagen zu umgehen. Bereits im 7. Jahrhundert verfrachteten die Wikinger ihre Handelswaren über die nur 15 km breite Landenge zwischen dem Handelszentrum Haithabu an der Schlei und der Treene bei Hollingstedt. In späteren Zeiten wurden die Waren die Eider aufwärts bis zum Flemhuder See transportiert und dann auf dem Landweg bis zur Ostsee gebracht. Seit 1398 wurde über den Stecknitz-Kanal von Lauenburg an der Elbe bis nach Lübeck das wertvolle Salz aus Lüneburg verschifft, was den Reichtum der Hansestadt Lübeck mit begründete. Im Jahre 1529 verband der Alster-Beste-Kanal für kurze Zeit die beiden Hansestädte Lübeck und Hamburg. Diese

[1] Vgl.: Pentz [1951] S. 14.

beiden Kanäle waren aufgrund ihrer Abmessungen im Gegensatz zum Eiderkanal nicht für seegehende Schiffe geeignet.[2]

Stolz führt in seinem Buch alleine 9 verschiedene Kanalplanungen aus den vorangegangenen Jahrhunderten auf[3]. Wie ehrgeizig solche Pläne sein konnten zeigt die Idee Herzog Friedrich III. aus dem Jahre 1643, der nicht nur die Nord- und Ostsee miteinander verbinden wollte, sondern in einem solchen Kanal nur den Teil eines Fernhandelsweges bis nach Persien und Indien sah und auf diesen Gedanken hin nicht nur eine Delegation nach Persien entsandte, sondern zudem auf dem Kieler Marktplatz ein großes Lagerhaus errichtete, das später in Wohnhäuser umgebaut wurde – die im Zweiten Weltkrieg zerstörten so genannten „*Persianischen Häuser*".[4]

Nachdem alle hoch fliegenden Kanalpläne der Vergangenheit letztlich im Sande verlaufen waren, beschäftigte man sich dänischerseits ab 1761 wieder intensiver mit Plänen für einen neuen Kanal zwischen Nord- und Ostsee, und erkannte, daß es für den Bau eines solchen durchaus auch militärstrategische Gründe gab: Einerseits ermöglichte ein Kanal einen schnellen und reibungslosen Nachschub für die dänischen Truppenteile an der Westküste. Andererseits wurde auch die Beweglichkeit der Truppen erhöht und schließlich bildete ein Kanal ein hervorragendes Hindernis für gegnerischen Truppen zu Lande. Alle diese Gründe sind vor dem Hintergrund zu betrachten, daß es dem Dänischen Gesamtstaat darum ging, seine Südflanke militärisch abzusichern. Im Vordergrund standen jedoch finanzpolitische Gründe, wobei zwei Überlegungen die Hauptrolle spielten: Die Hoffnung, den Schmuggel zur See besser in Griff zu bekommen, sowie die Überlegung, daß man die Schiffspassagen durch den Sund, für die die passierenden Schiffe Zollabgaben an den dänischen Statt zu entrichten hatten, zum projektierten Kanal hin verlagern könnte. Denn dem Dänischen Fiskus gingen aufgrund der sehr aufwendigen und unvollständigen Kontrolle der Sundpassagen potentielle Einnahmen verloren. Man glaubte, daß man mit Hilfe des neuen Kanals in der Lage sein würde, die angegriffenen dänischen Staatsfinanzen zu sanieren.[5]

Der Bau des Eiderkanals, dessen Überbleibsel heute so klein und beschaulich wirken, war zur damaligen Zeit technologisches Neuland, denn es existierten in ganz Europa mit dem französischen *„Langue d'Oc-Kanal"* und dem russischen *„Ladoga-Kanal"* nur zwei Kanäle mit zwar größeren Ausmaßen, die jedoch nur für flache Boote, nicht jedoch für Seeschiffe ausgelegt waren. Der Eiderkanal wurde daher auch zur ersten Seeschiffspassage Europas.[6]

4.1 Holtenau und der Bau des Eiderkanals

Der Bau und die Fertigstellung des Eiderkanals in den Jahren von 1777–84 hatten nur einen geringen Einfluß auf die Ortsentwicklung. Geblieben aus der Zeit des Eiderkanals sind jedoch das Ensemble historischer Bauten rund um das „*Kanalpackhaus*", der so genannte „*Tote Arm*" (eine Bezeichnung aus der Zeit, als dieser noch keine Verbindung zur Kieler Förde besaß) als Reststück des Eiderkanals und ein weiteres Stück des Eiderkanals samt restaurierter Schleusenanlage westlich von Holtenau bei Rathmannsdorf. Petersen berichtet über die indifferente Haltung der Holtenauer zum Bau des Eiderkanals, die in einem Brief aus jenen Tagen deutlich wird:

> *„Holtenau, 6. September 1775.*
> *Zur Vermessung der Kanalstrecke waren Offiziere kommandiert. Als Messgehilfen und Handlanger waren ihnen Soldaten beigegeben. Der König hatte befohlen, daß diese Arbeiten jegliche Förderung erfahren sollten. Die Holtenauer aber dachten: „Dat geiht uns wid verbi" und verweigerten den Soldaten die Herberge. Daraufhin erging von der Königlichen-Kanal-Ausführungs-Kommission in Kiel an die Gutsobrigkeit von Seekamp [...] eine ernste Mahnung. Die Kommission führte das Betragen der Holtenauer auf Unkenntnis der königlichen Befehle zurück. Nun wurde die Gutsobrigkeit von der Königlichen Kommission ganz dienstlich ersucht, der Dorfschaft Holtenau den gemessenen Befehl beizulegen, daß sie die bei den Kanalaufmessungen in dortiger Gegend kommandierten Musketiers in ihre Häuser aufnehmen und für deren Beherbergung usw. gegen billige Bezahlung Sorge tragen sollten."*[7]

Mit den Vermessungsarbeiten der Kanalstrecke waren ca. 300 Soldaten und Offiziere als so genannte *„Kronarbeiter"* beschäftigt, die der Baukommission von der dänischen Krone zur Verfügung gestellt wurden.[8]

Am 5. März 1777 wurde durch eine königliche Resolution die Linienführung Holtenau–Rendsburg festgelegt, denn diese erschien zu damaliger Zeit die einzig technisch und finanziell mögliche zu sein. Man konnte den Flemhuder

[2]Vgl.: Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte: Schleswig-Holstein von A bis Z (unter: www.geschichte.schleswig-holstein.de/vonabiszindex.htm).
[3]Vgl.: [Stolz 1995], 76f.
[4]Vgl.: Pentz [1951], S. 16f.
[5]Vgl.: [Rust 1982], S. 17f.
[6]Vgl.: [Rust 1982], S. 20f.
[7]Petersen [1952], S. 17f.
[8]Vgl.: Pentz [1951], S. 22.

See, der das Kernstück des Kanals bildete, als Wasserreservoir benutzen und mußte bei dieser Linienführung einen Höhenunterschied von weniger als 10 Meter überwinden. Dadurch wurde die Zahl der nötigen Schleusen möglichst niedrig gehalten, so daß jeweils 3 Kammerschleusen für den Auf- und Abstieg vom Scheitelpunkt des Kanals ausreichten.[9]

Am 7. April 1777 leitete eine königliche Verordnung den Kanalbau ein, die an die betroffenen Ämter und Güter erging und in der es hieß, daß man das für den Kanalbau in Frage kommende Land freihalten möge. Diese Verordnung betraf die Ämter Kiel und Kronshagen sowie die Güter Seekamp, Knoop, Swartenbek, Warleberg, Nordsee, Schinkel, Rosenkrantz, Königsförde, Osterrade und Kluvensiek, deren Besitzer das benötigte Land *„gegen billige Bezahlung"* unverzüglich an den Staat abzutreten hatten. Eine zum Gut Knoop gehörende Wassermühle und ein mit ihr verbundenes Wirtshaus mußten abgerissen werden. Außerdem wurde befohlen, die in der Eider liegenden Sandbänke zu entfernen. Gleichzeitig wurde mit einer gründlichen Vermessung des Geländes begonnen. Vom Holtenauer Gebiet wurden im Vorgriff auf den Kanalbau 1777 ca. 40 Hektar als *„Kanaldistrikt"* (siehe: 4.6 auf Seite 85) abgezweigt.[10]

Der *„Schleswig-Holsteinische Kanal"* wurde nach der Einrichtung der so genannten *„Kanalausführungskommission"* im Jahr 1774 in Kiel, deren Aufgabe die endgültige Streckenfestlegung war, in den Jahren von 1777 bis 1784 unter der Herrschaft König Christian VII. von Dänemark gebaut, wobei man bereits im Jahre 1776 mit der Vertiefung der Eider begann. Eine wichtige Rolle spielten bei Planung und Bau des Kanals neben dem Kronprinzen Friedrich (dem späteren dänischen König Friedrich VI.) Persönlichkeiten wie Prinz Carl von Hessen-Kassel (*1744; †1836) als Statthalter des Dänischen Königs in den beiden Herzogtümern Schleswig und Holstein oder Graf Heinrich Carl von Schimmelmann[11] (*1724; †1782) und Andreas Peter von Bernstorff (*1735; †1797), die beide im Dienst der dänischen Krone standen. Carl von Hessen erhielt die Oberaufsicht über den Kanalbau, Schimmelmann war dänischer Schatzmeister und wurde Vorsitzender der Kopenhagener Kanalkommission. Das Gremium setzte sich unter dem Vorsitz von Kronprinz Frederik, dem späteren König Frederik VI., wie folgt zusammen: Die Geheimräte Graf Andreas Peter von Bernstorff, Joachim G. Moltke, Schack-Rathlou, von Schimmelmann (Vater und Sohn), Juel von Stemann und Høegh-Guldberg, die Konferenzräte Carstens und Prätorius. Generalmajor Wilhelm Theodor von Wegener und die Ingenieurkapitäne Christian Friedrich Hermann Peymann und August Heinrich Detmers. Die zuletzt genannten drei Herren waren hervorragende Techniker, sie besaßen das Wissen, das zum Bau einer solchen Wasserstraße erforderlich war. So hatte zum Beispiel von Peymann von 1774 bis 1776 in Holland die Kunst des Wasserstraßenbaus studiert.

Neben der Zeitersparnis und der Vermeidung der gefährlichen Umrundung Skagens und den oben angesprochen militärstrategischen Interessen gab es noch ein politisches Motiv der dänischen Regierung: plante man anfangs doch noch zum Schutz der eigenen kommerziellen Interessen, auf dem Kanal nur dänische und schleswig-holsteinische Schiffe zuzulassen[12]. So schrieb der Schleswiger Bürgermeister Georg Bruyn (*1735; †1809), dessen Bruder Johann königlich-dänischer Major und Landvermesser war, in seiner *„Aufforderung an meine Mitbürger zur Theilnehmung an dem Canal-Handel"* von 1784, daß es das Motiv zu dieser Entscheidung war *„der dänischen Gesamtmonarchie etwas Eigenthümliches zu verschaffen, da die Erfahrung so oft gelehrt habe, daß die besten Handelsunternehmungen durch die Conkurrenz anderer ihren Werth verlieren."*[13].

> *„... laßt uns alle einander auffordern, diesen neuen Weg des Kanals zu betreten ... der ganzen Welt zu zeigen, daß der dänische Untertan alles zu unternehmen und mit Klugheit auszuführen imstande ist ..."*[14]

Für diese innerdänische Motivation spricht auch, daß neben den drei damals bestehenden dänischen Handelskompanien (damals hatte das Königreich noch umfangreiche überseeische Besitzungen) im Jahre 1782 die *„Königlich dänische, norwegische, schleswigsche und holsteinische Kanalkompagnie"* gegründet wurde, der ein Monopol auf die Kanalfahrt zugedacht war. Es zeigte sich jedoch innerhalb weniger Jahre, daß ein solches rein dänisches Unternehmen entgegen allen Erwartungen unrentabel war und so wurde die Passage des Eiderkanals bereits 1785 für alle seefahrenden Nationen freigegeben.[15]

Der Eiderkanal hatte eine Länge von 43 km (davon sind 9 Kilometer Seen in der Obereider), eine Breite von 31 Metern und eine Tiefe von 3,45 Metern und verband Holtenau im Osten mit Rendsburg im Westen. Dabei verlief seine Strecke durch das Tal der Levensau bis zum Flemhuder See und ging dann in das erweiterte und begradigte

[9] Vgl.: [Rust 1982], S. 24.
[10] Vgl.: Pentz [1951], S. 21f.
[11] Schimmelmanns Tochter Caroline von Baudissin schenkte ihrem Ehemann Heinrich Friedrich Graf von Baudissin im Jahre 1776 zur Hochzeit das Gut Knoop, nachdem es ihr Vater der verarmten Familie Baudissin abgekauft hatte (Vgl.: Torsten Müller: "*Kostbares Erbe einer starken Frau*", in:[Kieler Nachrichten] vom 26.03.2005, S. 19.).
[12] Vgl.: Pentz [19519, S. 43.
[13] Zitiert nach Pentz [1951], S. 42f.
[14] zitiert aus: Brehm, Detlefsen, Jessen-Klingenberg [1991], S, 13.
[15] Vgl.: [Pentz1951], S. 43.

Flußbett der Eider über. Der Schifffahrtsweg führte dann über die Eider weiter bis nach Tönning und mündete dort in die Nordsee. Die Passage konnte bis zu drei Tagen dauern und die Schiffe mußten bei ungünstigem Wind getreidelt, d. h. vom Ufer aus – entweder durch Pferde oder Menschenkraft – gezogen werden, was alleine von Holtenau bis Rendsburg je nach Wind und Verkehr 10 bis 12 Stunden dauern konnte.

> *„Es scheint, man sey bey der Ausgrabung des Kanals im Anfange etwas zu ängstlich den kleinen Krümmungen der Löwensaue mit dem Gange des Kanals gefolgt, wodurch so ein großer Kanal, der nicht wie ein kleiner Bach serpentieren kann, viele kleine Krümmungen bekommen mußte, wovon einige in der That fast zu stark, und für den Gang großer Schiffe nicht vortheilhaft sind. Es bezieht sich jedoch dieser Fehler, wenn er anders dafür zu halten ist, bloß auf die erste Strecke zwischen Holtenah und Knop. Denn nachher hat man auf diese kleinliche Ersparung nicht weiter geachtet, sondern den Kanal in freyen und großen Zügen geräumig ausgeführt."*[16]

Der erste Spatenstich des Kanalbaus erfolgte am 6. Juli 1777 bei Holtenau. Hier folgte das Kanalbett im wesentlichen dem Flußtal der Levensau, die hier in die Kieler Förde mündete. Was zuerst wie eine Erleichterung beim Aushub des Kanalbettes erschien, führte in der Praxis jedoch zu Schwierigkeiten, denn das Flußbett der Levensau wurde von kräftigen Steinadern mit Exemplaren bis zur Größe von Findlingen durchzogen, was zusätzliche Arbeitskräfte und -geräte erforderte. Oft mußte eindringendes Grundwasser abgepumpt werden und die porösen Uferzonen drohten abzurutschen. Gleichzeitig mußte das Wasser der Levensau parallel zum Kanalbett abgeleitet werden. Dadurch verringerte sich die Gewinnspanne der privaten Bauunternehmer und es breitete sich unter den Arbeitern eine allgemeine Unzufriedenheit aus, so daß sich die Regierung gezwungen sah 300 Soldaten als Hilfe an die Baustellen zu beordern. An den unproblematischen Abschnitten nahm der Kanal hingegen wie geplant Gestalt an. Der Zeitplan war jedoch nicht einzuhalten, so daß der Kanal im Jahr 1780 – d. h. dem geplanten Jahr seiner Fertigstellung – immer noch einer riesigen Baustelle glich. Die für den Bau eingeplanten Gelder waren längst aufgebraucht, doch gab es zu diesem späten Zeitpunkt seitens der dänischen Regierung längst kein Zurück mehr.[17]

Zeitweise waren bis zu 4.600 Mann – größtenteils als Tagelöhner – am Bau des Eiderkanals beteiligt. Viele Kanalarbeiter fielen jedoch aufgrund der schlechten Arbeitsbedingungen aus: neben schlechten Wetterverhältnissen, die durch die Nässe die Arbeit doppelt schwer machen, grassierten die für solche Umstände typischen Erkrankungen. Von den im Juli 1783 am Kanalbau beteiligten Arbeitern erkrankten bis Mitte September 1283 Mann am Faul- bzw. Sumpffieber. Oft arbeiten nur 2.000 Mann zur gleichen Zeit am Kanal. Da man diese Krankheit bisher noch nicht kannte, standen die Mediziner ihr ziemlich ratlos gegenüber. Das Sumpffieber versuchte man mit Baldrian, Kampfer, Chinarinde und Schlangenwurzeln zu bekämpfen. Den zum Kanalbau abkommandierten Soldaten wurden von ihren Regimentern einfache Militärärzte, so genannte *„Feldschere"*, zur Seite gestellt. Die Arbeiter wurden in primitivsten Verhältnissen untergebracht, auf Bauernhöfen in Stroh- und Erdhütten oder Zelten einquartiert. Die großen Menschenmassen zogen natürlich auch alles mögliche andere Volk an, so daß wiederholt darauf hingewiesen werden mußte, daß nächtliche Vergnügen wie der Besuch *„liederlicher Dirnen*" in den Unterkünften der Arbeiter nicht geduldet seien. Es waren unter anderem auch diese Erfahrungen, die ein Jahrhundert später beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals dazu führen, daß Unterbringung, Verpflegung und medizinische Versorgung der Arbeiter bereits von Anfang an nahezu perfekt militärisch durchorganisiert wurden.[18]

Nicht nur der Bau des Kanals hatte an seinem zukünftigen Ostende bei Holtenau begonnen, auch der Bau der Schleusen begann mit der Schleuse in Holtenau. Da für Rammarbeiten, den Bau der Brücken und der Schleusen selbst große Mengen an Holz benötigt wurden, wurde von den mit der Bauausführung betrauten Gebrüdern Johann und Hartwig Holler auf einer Koppel zwischen Holtenau und der Wik ein Lagerplatz für das Baumaterial und eine Werkstatt für seine Bearbeitung errichtet. Die aus Wilster stammenden Gebrüder Holler hatten bereits im Mai 1778 von Holtenau aus ein Angebot an die Kanal-Aufsichtskommission eingereicht, das jedoch zuerst in Kopenhagen abgelehnt und nur auf Betreiben Schimmelmanns (der ganz Kaufmann natürlich auch an das viele Holz in den Wäldern auf Gut Knoop dachte!) schließlich akzeptiert wurde. [19]

Der erste Bauabschnitt des Eiderkanals reichte von der Kieler Förde bis zur Holtenauer Brücke über die Levensau und hatte eine Länge von 1.410 Metern. Der zweite Bauabschnitt reichte von der Holtenauer Brücke bis zum Gut Knoop und hatte eine Länge von 2.280 Metern. Für die ersten beiden Bauabschnitte erhielt der Glückstädter Schleusenbauer Heinrich Soltau den Zuschlag.[20]

---

[16] Woltmann, R.: Beyträge zur Baukunst schiffbarer Kanäle, Göttingen 1802, S. 349, zitiert in: [Rust1982], S. 74.
[17] Vgl.: [Rust 1982], S. 28f.
[18] Vgl.: [Rust 1982], S. 35f; [Stolz 1983], S. 22.
[19] Vgl.: [Stolz 1983], S. 24f.
[20] Vgl.: [Frahm 2007], S. 42f.

Auf dem dritten Bauabschnitt zwischen Knoop und Neuwittenbek kam es bei den Bauunternehmern um den ebenfalls aus Glückstadt stammenden Johann Gottfried Kettner zu finanziellen Schwierigkeiten, so daß der Abschnitt von anderen Unternehmern übernommen und erst im Herbst 1779 fertiggestellt werden konnte[21].

Der Kanal galt nach seiner Fertigstellung als die modernste Wasserstraße Europas, kostete aber auch mit einer Summe vom 2,4 Millionen Reichstalern ein Mehrfaches der einst kalkulierten Kosten. Bei diesem Kanalbau wurden bereits Maschinen eingesetzt, die jedoch noch mit Menschenkraft betrieben wurden. Die Großteil der Arbeiten wurde jedoch noch mit Spaten, Hacke, Schieb- und Kippkarren durchgeführt. Auch die Versorgung der beim Kanalbau beschäftigten Menschen war eine logistische Meisterleistung, bedenkt man, daß in den Lagern entlang der Kanaltrasse mit den ca. 4000 Arbeitern und weiteren ca. 2000 Familienangehörigen mehr Menschen zu versorgen waren als zu jener Zeit in der Stadt Kiel wohnten:

> *„Der Schleswig-Holsteinische Kanal war eine technische Pioniertat, die größte und bedeutendste künstliche Wasserstraße zu seiner Zeit. Er war eine in aller Welt bestaunte wasserbautechnische Ingenieurleistung und galt als ein technisches Wunderwerk."*[22]

4.2 Die Eiderkanalschleusen bei Holtenau und Knoop

Mit der Hilfe von 6 Schleusenanlagen wurden die 7 Meter Höhenunterschied des Eiderkanals überwunden, wobei von Osten aus die Schleusen von Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf dem Anstieg und Kleinkönigsförde, Kluvensiek und Rendsburg dem Abstieg dienten. Die erste Schleuse des Eiderkanals in Holtenau lag nicht wie in späterer Zeit die Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals direkt an der Mündung in die Kieler Förde, sondern 1,6 Kilometer landeinwärts auf Höhe der heutigen Gravensteiner Straße in Verlängerung zum Auberg. Es gab mehrere Gründe, die Schleuse gerade an dieser Stelle zu errichten: Hier war das Tal der Levensau am schmalsten und es gab eine Geländestufe. Zudem befand sich hier seit alter Zeit ein Verbindungsweg von Kiel nach Friedrichsort und den Gütern Seekamp und Bülk. Hinzu kamen noch wasserbautechnische Überlegungen, denn durch das Süßwasser aus Eider und Levensau wurde das aggressive Meerwasser vom empfindlichen Mauerwerk ferngehalten, Schlamm und Sand aus den Schleusenkammern gespült und im Winter das Packeis der Ostsee ferngehalten. Ein weiterer Grund war die Überlegung, daß man den Seglern bei Sturm die Einfahrt in die Schleusenkammern erleichtern wollte.[23]

Die Bauarbeiten an der Holtenauer Schleuse begannen im Mai 1778 mit dem Einrammen der Gründungspfähle, im Juli begannen die Arbeiten an der Knooper Schleuse. Während die Holtenauer Schleuse bereits im Jahre 1779 fertiggestellt werden konnte, zogen sich die Arbeiten an der Knooper Schleuse bis 1781 hin, denn diese war in das Loch der dort vorher vorhandenen Wassermühle gebaut worden, was zu weiteren Schwierigkeiten führte. In Jahre 1782 wurden auch die Aufträge für die Schleusenwärterhäuser in Holtenau und Knoop an Jochen Harms aus Kellinghusen vergeben und der Bau im darauf folgenden Jahr vollendet. An jeder der Eiderkanalschleusen arbeiteten mindestens 60 Zimmerleute, 50 Maurer und weitere Handwerker, die meistens aus der näheren Umgebung stammten; dazu kamen noch bis an die 100 Tagelöhner.[24]

Die so genannte „*Friedrichschleuse*" war der zweite Schleusenbau an dieser Stelle, da die erste Schleuse aus dem Jahre 1779 wegen des Eindringens von zu vielem Sickerwasser in den Jahren 1823(1821)-1825 unter der Leitung von Claus Hinrich von Christensen völlig neu erbaut werden mußte[25]. Dieser Neubau lag 70 Meter nördlich der alten Schleuse, die jedoch weiterhin in Betrieb blieb, so daß eine kleine Insel zwischen den beiden Schleusen entstand. Über die südliche Schleuse führte eine holländische Klappbrücke, wie sie noch heute auf dem Eiderkanalstück bei Kleinkönigsförde zu besichtigen ist. Über die nördliche Schleuse führte eine Drehbrücke. Die Friedrichschleuse war nach dem dänischen König Friedrich VI. benannt, der auch am Einweihungstag anwesend war.[26]

> *„Reichliche Gelegenheit zur Anwendung der auf der Reise gesammelten Beobachtungen und deren Resultaten gab nun dem 1822 zum Oberstlieutenant avancirten Verstorbenen [Nikolaus Heinrich Christensen, der Verfasser] das verfallene Kanalinstitut, bei welchem überall Ausbesserungen und Veränderungen vorzunehmen waren. Zugleich wurden die Vorbereitungen zum Baue der gänzlich verfallenen neuen Kanalschleuse bei Holtenau getroffen, welche, um die Schifffahrt nicht zu hemmen, neben der alten angelegt werden mußte. Nachdem ein vollständiges Modell derselben von dem jüngsten Sohne des Verstorbenen*

[21] Vgl.: [Frahm 2007], S. 27.
[22] [Stolz1995] S. 78.
[23] Vgl.: [Giertz1995]; [Meiners1986], S. 104f; [Rust 1982], S. 27.
[24] Vgl.: [Stolz 1983], S. 27f und S. 29; [Frahm 2007], S. 28f.
[25] Vgl.: [Pentz 1951], S. 30; [Stolz 1983], S. 34.
[26] Vgl.: [Giertz 1995]; [Stolz 1983], S. 34; [Meiners 1985], S. 99ff. Im Laufe der Jahrzehnte mußten auch die anderen Kanalschleusen repariert werden, wie z. B. die Schleuse bei Rathmannsdorf im Winter 1841. (Vgl.: [Stolz 1983], S. 34.).

ausgeführt war, ward noch im Herbste des Jahres 1823 die zu derselben bestimmte Stelle ausgegraben, um sogleich im folgenden Frühlinge den Bau dieses großen Werks beginnen zu können. – Weder damals noch jetzt ward in der Grube eine Spur von Quellen wahrgenommen, daher man sich in dieser Hinsicht für völlig gesichert hätte halten mögen. Dennoch waren für den möglichen Fall alle Vorbereitungen getroffen und bald zeigte es sich, wie nöthig sie waren. Denn kaum hatte man im März 1824 mit dem Einrammen des Grundpfahlwerks begonnen, als am 2. April eine mächtige Quelle hervorschoß, welche die schon bereit gehaltenen für Pferde und Menschenkraft bestimmten Wasserschöpfwerke Tag und Nacht in ununterbrochener Arbeit erhielt. Jetzt konnte das Werk unter der persönlichen Leitung des Verstorbenen von dessen jüngstem Sohn und dem jetzigen Kanalinspektor Major Lund ohne Aufenthalt fortgesetzt werden, indem man den Boden der Schleuse nach der von dem Verstorbenen erfundenen einfachen Bodenkonstruktion statt des in Holland üblichen doppelten Bodens auf eine solche Weise legte, daß jede Vergänglichkeit unmöglich gemacht ist. Darauf folgte das Mauerwerk aus den festesten Materialien, deren Dauerhaftigkeit durch einen zu diesem Zwecke besonders erfundenen Apparat erprobt war und, ungeachtet der höchsten Genauigkeit der Arbeit, bewirkte dennoch die eigenthümliche Disciplin, der alle Handwerker sich unterwerfen mußten, eine solche Beschleunigung des Wertes, daß es schon zu Anfang Oktobers 1824 größtentheils vollendet dastand. [...]

Um die Mitte des Juli stand das schöne kolossale Gebäude, welches Seeschiffen von 11 Fuß Wassertiefe den Durchgang gewähren sollte und dessen sämmtliche Baukosten sich auf ungefähr 170,200 Rthlr. (127,500 Rthlr. preuß. Kourt.) beliefen, vollendet da, auch war die Verbindung mit dem Kanale bis auf den letzten Durchstich vollendet. König Friedrich VI., der sich damals gerade in Schleswig befand, beehrte das Werk am 18. Juli mit einem Besuche, ging um 10 Uhr Morgens zu Fuß durch dasselbe und durchfuhr es, nachdem nun in großer Schnelligkeit der Durchstich bewirkt war, 2 Stunden später auf einem kleinen Fahrzeuge. Daher ließ der Verewigte sowohl den werthvollen Chronometer, als auch die kostbare, von dem Monarchen selbst in früheren Jahren benutzte Pfeife, mit welchen dieser als Beweisen seiner Zufriedenheit ihn erfreute, mit der Inschrift versehen:

Donum Frederici VI. nobilissimi clementissimi Daniae regis, qui novum emissarium Fredericianum Holtenaviae, ipsius et jussu et sumtibus perfectum XV Cal. Aug. a. MDCCCXXV duabus ante meridiem navigio transiit.

Die letztere vermachte er durch testamentarische Verfügung seinem Ältesten, den ersteren seinem jüngsten Sohne, dem Gehilfen bei diesem Werke, mit der Bedingung, daß sie nur auf die männlichen Nachkommen des Besitzers übergehen sollen."[27]

Die alte Holtenauer Eiderkanalschleuse hat in ihrer Geschichte folglich drei recht unterschiedliche Bauzustände erlebt: ab 1792 als Zweikammerschleuse mit Klappbrücke; ab etwa 1825 mit fester Holzbalkenbrücke; während des Baus des Kaiser-Wilhelm-Kanals als Kesselschleuse wieder mit Klappbrücke.[28]

Das in den Auwiesen gelegene Land für den Bau der Friedrichschleuse, auf dem auch sein Haus stand, gehörte Claus Sump, der dafür einen Bauplatz auf der Koppel *„Kohhagen"* erhielt. Ein Nachfahre von Claus Sump war Johann Sump. Dieser war norwegischer Konsul. Er rief eine Stiftung ins Leben, die zu Weihnachten Geld an Bedürftige verteilte. Nach ihm wurde die ehemalige „*Hohe Straße*" benannt.[29]

Mit Hilfe der beiden Brücken über die Schleusen wurden dann auch die durch den Kanalbau durchschnittenen Nord-Süd-Verbindungen zwischen Kiel auf der einen und den Gütern Noer, Dänisch-Nienhof, Eckhof, Bülk, Kaltenhof und Seekamp auf der anderen Seite wieder hergestellt[30]. In späterer Zeit erhielt die Holtenauer Schleuse eine Drehbrücke. Auf der östlichen Seite war am Schleusentor folgende Inschrift auf einer Marmortafel angebracht.

Christiani VII Jussu Et Sumptibus Mare Balticum Oceano Commissum MDCCLXXXII Regno et Patriae meae sacrum[31]

Auf der durch die beiden Holtenauer Schleusen gebildeten Insel sollen zwei Häuser gestanden haben. In einem Haus wohnte der Schleusenwärter mit seiner Familie[32], in dem anderen Haus eine andere Familie.[33]

[27] [Wagner 1843], S. 289f.
[28] Vgl.: [Meiners 1985], S. 106.
[29] Vgl.: [Heinrich Info].
[30] vgl.: [Pentz 1951], S. 30.
[31] *„Auf Befehl und Kosten Christians VII. (wurde) das Baltische Meer mit dem Ozean verbunden 1782."*.
[32] Im Jahr 1853 war Julius Ewers Holtenauer Schleusenwärter (Vgl.: [Wolff-Thomsen 2006], S. 46.).
[33] Vgl.: Heinrich [Info]. Es gibt lt. Heinrich eine Gemälde des Malers Hapke von den beiden Häusern. Interessanterweise sind auf der Karte von [Clausen 1985] 3 Häuser eingezeichnet (Vgl. die Abbildung **??** auf Seite ??!).

Wie man es heute noch beispielsweise bei der restaurierten Rathmannsdorfer Schleuse sehen kann, bestanden die Schleusen aus einer Haupt- und einer Nebenkammer, wobei die Hauptkammer an ihren beiden Enden jeweils durch zwei schwere Eichenholztore verschlossen werden konnte. Die Nebenkammer wurde auch "*Freischleuse*" genannt. Sie war schmaler als die Hauptkammer und diente der Regulierung des Wasserspiegels. Da es durch die Nebenkammer keinen Schiffsverkehr gab, konnte hier eine feste Holzbrücke mit einem gußeisernen Geländer installiert werden.[34]

Die Nebenkammern der Schleusen standen durch großen Schotten, die in den Endmauern eingelassen waren, mit dem Kanal in Verbindung. Diese Schotten konnten mit Hilfe großer Schrauben von einem Mann aufgezogen werden, um den Wasserstand zu regulieren.[35]

Die ebenfalls aus Eichenholz bestehenden Schleusentore der Hauptkammer drehten sich auf metallenen Zapfen in einer Metallkumme und wurden durch Handwinden bedient. Waren sie vollständig geöffnet, so saßen sie in dafür in den Kammerwänden vorgesehenen Nuten, so daß sie die in die Kammer einfahrenden Schiffe nicht behinderten und selber vor etwaiger Beschädigung geschützt waren. Im geschlossenen Zustand standen die Schleusentore winklig zueinander um dem Wasserdruck besser widerstehen zu können.[36]

Nur über der großen Schleusenkammer war eine Holländerbrücke montiert, die sich hochziehen ließ. Durch diese Kammer wurden die Schiffe durchgeschleust, während die vordere kleinere Kammer nur zum Ausgleich der Wasserstände diente. Diese hölzernen Schleusentore waren so ausgerichtet, daß sie der höhere Wasserspiegel fest zudrückte, und wurden per Hand mit Hilfe von Ketten bewegt. Erst bei der ein halbes Jahrhundert später gebauten *„Friedrichschleuse"* wurden die Tore mit Hilfe von Zahnrädern bewegt.

Der Bau der Eiderkanalschleusen stellte für die schleswig-holsteinischen Ingenieure technisches Neuland dar, denn bisher hatte man keine Erfahrung im Bau solch großer Schleusen gemacht. Aus diesem Grunde heuerte man 2 holländische Schleusenbauer an, die dann den Bau der 6 Schleusen leiteten. Die Mauern der Schleusen wurden aus einheimischen Backsteinen gemauert während die Wasserseiten mit holländischen Klinkern und die Kanten mit gehauenen Bornholmer Sandsteinen verkleidet wurden. Alleine für die Holtenauer Schleuse werden über 1,2 Millionen Wasserklinker und 364 Steine aus Bornholm angeliefert. Den Untergrund der Schleusen befestigte man durch das Einrammen von 6 – 12 Meter langen dicht nebeneinander eingerammten Buchenstämmen, die dann mit einer dreifachen Querschicht dicker Balken bedeckt wurden. Dann wurde der Untergrund mit Lehm fest gestampft und die Zwischenräume mit Ziegelsteinen ausgemauert. Damit wurde das Aufsteigen von Grundwasser verhindert, das ansonsten den Boden der Schleusenkammer aufgeschwämmt hätte. Pro Schleuse wurden so an die 1.600 Buchenstämme verbaut.[37]

Eine wichtige Rolle sollte die südliche der beiden Holtenauer Schleusen noch einmal beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals spielen, denn in den Jahren 1893 und 1894 wurde die alte Holtenauer Eiderkanalschleuse provisorisch wieder in Stand gesetzt und stark erweitert, so daß sie für den Schiffsverkehr benutzt werden konnte – auch nachdem die Friedrichsschleuse bereits abgerissen worden war.[38]

> *„Wik, 30. Aug. Auf der Kanalbaustrecke Holtenau Knoop hat die Ausschachtung des Kanalbettes in den letzten Monaten solche Fortschritte gemacht, daß voraussichtlich zum nächsten Herbst nach Abbruch der Schleusenmeisterwohnung und der Gebäude der Gastwirtschaft auch eine Ausschachtung dieser Grundstücke vorgenommen und alsdann eine Verbindung mit dem bereits jenseits Knoop fertigem Kanalbett hergestellt werden kann. Da demnächst die Knooper Schleuse eingeht, wird au die vorläufig bleibende alte Schleuse zu Holtenau ein erhöhter Wasserdruck kommen. Um den sehr lebhaften Schiffsverkehr durch die Holtenauer Schleuse durch einen Umbau nicht zu stören, soll beschlossen sein, die alte verfallene ehemalige Friedrichsschleuse zum Durchlassen von Fahrzeugen wieder herzustellen, und es sind zu diesem Zweck bereits Vorbereitungen getroffen. Die Ausschüttungen an der nördlichen Seite des alten Kanals, wo an der Herstellung einer Straße gearbeitet wird, als auch an den Uferstrecken von der Mündung bis Friedrichsort haben bedeutend zugenommen."*[39]

Im April 1895 mußte allerdings auch die erste Holtenauer Eiderkanalschleuse trotz aller Standhaftigkeit im April 1895 schließlich dem neuen *„Kaiser-Wilhelm-Kanal"* weichen:

> *„Holtenau, 3. April. Die Sprengung der Pfeiler der alten Eiderkanalschleuse wurde dieser Tage durch eine Abteilung des Kaiserl. Eisenbahnregiments, unter Leitung eines Offiziers, vorgenommen. Zahlreiche in dem*

[34] Vgl.: [Stolz 1983], S. 37.
[35] Vgl.: [Pentz 1951], S. 29.
[36] Vgl.: [Pentz 1951], S. 29f.
[37] Vgl.: [Pentz 1951], S. 29; [Rust 1982], S. 33.
[38] Vgl.: [Stolz 1983], S. 34.
[39] [Kanal-Zeitung], 03.09.1892. Es handelt sich dabei aber nicht um die *„Friedrichsschleuse"*, sondern die erste Holtenauer Eiderkanalschleuse! Die Friedrichsschleuse wurde ja schon im Jahr 1893 abgerissen.

Mauerwerk eines Pfeilers angebrachte Bohrlöcher, etwa zwei Meter tief, wurden mit Dynamitpatronen geladen, letztere durch eine Leitung unter sich und mit einem elektrischen Apparat verbunden und gleichzeitig zur Explosion gebracht. Mit einem dumpfen Knall stürzte das Mauerwerk zusammen, einen Trümmerhaufen von faustgroßen Mauerstücken bildend. Jeder Pfeiler wurde für sich gesprengt; im ganzen sind hierzu reichlich 100 Kilogramm Dynamit erforderlich gewesen. Die Mauerreste werden durch Handlowries herausbefördert und zur Entfernung des in der Schleusensohle befindlichen Pfahlrostes werden besondere Hebevorrichtungen hergestellt. Ein Tag und Nacht im Betriebe befindliches Pumpenwerk sorgt für die Trockenhaltung des abgedämmten Teiles der alten Schleusen. Der Verkehr durch die neuen Schleusen ist zur Zeit ein sehr reger; auf der Strecke von der Mündung bis zur Hochbrücke bei Levensau befinden sich vier Schwimmbagger in Thätigkeit.“[40]

Eine besondere Bauform hatte die *„Kesselschleuse”* bei Knoop, denn hier war das Kanalbett kreisrund erweitert worden um wartende Schiffe aufnehmen zu können. Da Knoop ein beliebtes Ausflugsziel der Kieler geworden war, gab es hier neben dem üblichen Schleusenwärterhaus noch zwei Gasthäuser. Die Ausflügler wurden mit den Dampfern „*Klaus Groth*”, „*Meta*” und „*Anton*” für 40 Pf. nach Knoop gebracht.[41]

Über die Ausflüge der Kieler Gesellschaft nach Knoop und zur dort gelegenen Gaststätte *„Knooper Fährhaus”* berichtet auch Gloy:

„Als gemeinsames Ziel für die Wanderer und Schiffer winkte das alte Knooper Fährhaus mit der Popp'schen Gastwirtschaft. Es lag am südlichen Ufer und hatte nur ein schlichtes Äußeres. An der Gartenseite befand sich eine geräumige, hölzerne Veranda. Sie vermochte eine große Kaffee- oder Kneipgesellschaft zu fassen, diente auch als Tanzsalon und gelegentlich sogar als Theaterbühne. Das geschah jedesmal dann, wenn die alte Kieler Realschule vom Buchwald'schen Hof hier ihr Sedanfest beging. Die Zuschauer standen während der Vorstellung im Garten, während sich auf den Brettern eine Szene aus Schillers „Jungfrau von Orleans“, deren Darsteller alltags Hosen trug, abspielte. Nachher wurde die Bühne abgebrochen, und dann tanzte Groß und Klein, bis die Dunkelheit zum Aufbruch mahnte. Unter Fackel- und Laternenschein ging es heimwärts. Manche Eltern aber zogen es vor, auf dem Wasserwege zurückzukehren. Kapitän Holm lag mit seinem kleinen Dampfer „Klaus Groth“ ja bereit. Wenn das Schiff seine Furchen zog, neigte sich tief das Schilf am Ufer. Aus den Fenstern der Kajüte, in welche die besorgte Mutter uns Kinder hineingebannt hatte, sahen wir wie eine schier märchenhafte Welt, eine Mischung und Spiegelung von Wald und Wasser. Einzigartig wirkte auch die Senkung des Schiffes in der Holtenauer Schleuse.”[42]

Die Gaststätte lag am südlichen Ufer des Eiderkanals gegenüber dem Knooper Herrenhaus. Dort gab es auch eine kleine Bootsfähre über den Eiderkanal, später wurde das „*Knooper Fährhaus*” am Kaiser-Wilhelm-Kanal neu errichtet. Die Gaststätte am neu erbauten Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde von G. Jacobsen und auch von Carl Knoop betrieben.

Aber nicht nur die Strecke nach Knoop war ein beliebter Wanderweg, auch das Holtenauer Bauerndorf muß einstmals recht reizvoll gewesen sein. So berichtet Ernst Willkomm über eine Wanderung von Kiel nach Holtenau das folgende:

„Reisende, welche sich einige Tage in Kiel aufhalten, was die Umgebungen der Stadt verdienen, sollten nicht unterlassen, die Nordseite der Bucht, an der wir uns gegenwärtig befinden, bis mindestens nach dem schon erwähnten Holtenau zu durchwandern. Ein tüchtiger Fußgänger kann diese Wegstrecke in anderthalb Stunden bequem zurücklegen. Der angenehme, durch grüne Waldung sich schlängelnde Weg geht über Wiek und steigt bei Holtenau in das Canalthal hinab. Dies Holtenau, terassenförmig an die Höhen sich lehnend, nimmt sich ungemein malerisch aus.”[43]

Natürlich wurden auch über die Eiderkanalschleuse bei Knoop Gedichte verfaßt. Der Anblick, wie dort die Schiffe von Geisterhand gehoben oder abgesenkt wurden, muß damals auf die Menschen, die mit einem Bein noch in der vorindustriellen Zeit standen, einen tiefen Eindruck gemacht haben:

4.3 Eine stille Eröffnungsfeier

Die schlichte Eröffnungsfeier des Eiderkanals am 18. Oktober 1784 hatte nichts mit dem Pomp und Pathos der Eröffnungsfeierlichkeiten des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein Jahrhundert später gemein. Europa befand sich

[40] [Kanal-Zeitung], 06.04.1895. *„Handlowries“* sind kleinere durch Menschenkraft bewegte Loren
[41] Vgl.: [Schröder 1963], S. 96.
[42] [Gloy 1979], S. 298f.
[43] Willkomm, Ernst: Wanderung an der Ostsee, Leipzig 1850, S. 19.

im Zeitalter der Aufklärung und man bemühte sich daher, den Nützlichkeitsgedanken dieses Bauwerkes in den Mittelpunkt zu stellen. Der Fleiß und Arbeitseifer, individuelle Tüchtigkeit und Erfolgsstreben wurden hervorgehoben, nicht jedoch die Größe des Vaterlandes wie dies später im Wilhelminischen Zeitalter üblich war. So verlief die Einweihungsfeier des Schleswig-Holsteinischen Kanals ziemlich sang- und klanglos.[44]

Nur ein Schiff der Kanalkompanie, die *„Rendsburg"* unter dem Kommando von Kapitän Dühr legte mit den Mitgliedern der Kanalkommission an Bord in Holtenau ab und fuhr in Richtung Rendsburg los.

> *„Am 18. Oktober, morgens um sechs Uhr beginnt dann die offizielle "Probefahrt". Die Mitglieder der Kommission begeben sich auf das Kanalschiff 'Rendsburg' und lassen Ablegen. Ein Paketboot folgt. Beide werden jeweils von vier Pferden gegen den vorherrschenden Westwind gezogen. Nur langsam geht es zunächst voran; zu unerfahren sind die Schiffer, zu stark ist der Wind. Doch man ist nicht allein auf dem Kanal. Gleich zu Beginn, zwischen Holtenau und Knoop kommt ihnen ein nach Stettin gehender Heringsfänger entgegen, der von Tönning an den Großteil der Strecke unter Segeln zurückgelegt hat; auch viele kleinere, einheimische Boote befinden sich, meist Holz transportierend, auf dem Weg."*[45]

Es ist nicht bekannt, ob die *„Rendsburg"* besonders geschmückt worden war, wohl aber weiß man, daß mehrere prominente Persönlichkeiten des dänischen Gesamtstaates anwesend waren, wobei die ranghöchste Person der Landgraf Philipp von Hessen als Statthalter der Herzogtümer und Vertreter des dänischen Landesherrn war. Die Fahrt der „*Rendsburg*" dauerte dann wegen widriger Winde sogar zwei Tage samt einer Übernachtung in Kluvensiek.[46]

> *„Es ist zu bezweifeln, daß sich am Ufer applaudierende Zuschauer befunden haben. Jedenfalls hatten die etwa 140 Hufner, Kätner und Insten des kleinen, zum Gut Seekamp gehörigen Leibeigenendorfes Holtenau kaum Anlaß dazu, nachdem sie 1775 zwangsweise Offizieren und Soldaten des Vermessungstrupps hatten Unterkunft gewähren müssen, und mit dem Kanalbau war viel fremdes Volk ins Dorf gekommen, das man wohl auch nicht gern gesehen haben wird."*[47]

Der Dichter Friedrich Gottlieb Klopstock, der neben Johann Gottfried Herder auch auf den Gütern Knoop und Emkendorf verkehrte, würdigte die besonderen Verdienste Andreas Peter von Bernstorffs für den Eiderkanalbau in folgenden Versen:

„Bernstorff
entwarf, leitete, und brachte eine Unternehmung zu Stande,
durch den Tod abgerufen, nur nicht zu Ende, die auch
den Erfolg hatte, daß wir dem Schiffer diesen
kürzeren und sicheren Weg in beyde
Meere öffnen konnten.
wer hier der Wegfahrenden oder Ankommenden Flagge
wehen, und Segel schwellen sieht, der erinnere
sich des Grundlegers mit einer guten
Thräne, daß ihm dieser Anblick
nicht ward."[48]

Bereits vor dem endgültigen Abschluß der Bauarbeiten befuhr im Jahre 1781 ein mit holländischen Klinkern beladenes Schiff von Holtenau kommend den neuen Kanal, jedoch mußte die Fahrt aufgrund starken Gegenwindes kurz hinter Rendsburg abgebrochen werden.

4.4 Die Schifffahrt auf dem Eiderkanal

Der Verkehr auf dem neuen Kanal kam im Gegensatz zu den hohen Erwartungen jedoch nur langsam in Gang, denn er wurde durch ein System von Gebühren behindert, die der dänische Staat erhob, um allzu große finanzielle Einbußen beim so genannten *„Sundzoll"* zu verhindern, der von den Dänen bereits seit Anfang des 15. Jahrhunderts bei Helsingör in Form einer festen Abgabe je Schiff plus eines Anteils von 1 bis 1,5 % des Frachtwertes erhoben wurde.

[44] Vgl.: [Sievers 1988], S. 108.
[45] [Griese 2012], S. 66.
[46] Vgl.: [Sievers 1988], S. 108.
[47] [Sievers 1988], S. 108.
[48] Zitat nach [Opitz 1988], S. 167.

Es zeigte sich bald, daß die Feinabstimmung von Sund- und Kanalzöllen spürbare Auswirkungen auf die Größe des Schiffsverkehrs auf dem Eiderkanal hatte. War der Sundzoll – wie oben beschrieben – noch recht einfach gehalten, so gestaltete sich das Zollsystem auf dem Eiderkanal weitaus komplexer, was in erster Linie an der dort notwendigen Bereitstellung von Infrastruktur und Dienstleistungen lag. Die Kanal-Gebühren gliederten sich in: *„Feuergeld, Tonnen- und Barkengeld, Schleusengeld, Brückengeld, Lotsengeld, Quarantänegeld*" und *„Pferdegeld*" für die Treidelpferde. Als in späteren Jahren auch staatliche Dampfer Schleppdienste auf dem Kanal leisteten kam noch ein "*Schleppergeld*" hinzu. Zu all diesen Gebühren kam dann schließlich noch der Zoll auf die transportierten Waren.

Das Holtenauer Zollhaus befand sich zu Zeiten des Eiderkanals in der Kanalstraße Nr. 67. In der Kanalstraße Nr. 59 befand sich die Dienstwohnung des *„Kanalmeisters*". Der letzte Kanalmeister des Eiderkanals hieß Lüders. Jedes Schiff, das den Eiderkanal passieren wollte, hatte sich beim Holtenauer Zoll zu melden, um eine generelle Angabe zu machen, z. B. in der Form: *„Dem Königlichem Zoll zu Holtenau melde ich, unterschriebener Schiffer H. J. Ketelaar, mein geballastetes*[49] *Fahrzeug, mit dem ich jetzt von Lübeck komme, nach Rendsburg.*", woraufhin der Schiffer dann einen Passierzettel erhielt, der es ihm erlaubte, seine Fahrt fortzusetzen.[50]

Im Jahr 1783 war Christian Hieronymus Esmarch (*1752; †1820) Zollverwalter in Holtenau. Seine beiden Söhne Heinrich Carl Esmarch (*1792; †1863) und Johann Philipp Ernst Esmarch (*1794; †1875) waren zeitweilig Bürgermeister in Rendsburg. Heinrich Carl wurde im Mai 1848 zum Mitglied der Frankfurter Nationalversammlung gewählt. Johann Philipp Ernst wurde durch die Heirat seiner Tochter Helene Constanze Cäcilie (*1825; †1865) zum Schwiegervater Theodor Storms. Christian Hieronymus Esmarch war Mitglied des Göttinger *„Hainbundes*"[51], wo er den Übersetzter Homers Johann Heinrich Voß kennenlernte, mit dem ihm eine lebenslange Freundschaft verband.

> *„Esmarch, Heinrich Carl, geboren am 4 September 1782 zu Holtenau bei Kiel, studirte in den Jahren 1810 – 1813 zu Kiel und Heidelberg, arbeitete nach vollendeten Studien anfangs bei dem Stadtgericht zu Kiel, trat demnächst 1815 als Secretär der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei zu Kopenhagen in den Staatsdienst, ward 1823 Bürgermeister der Stadt Sonderburg auf Äsen, I830 aber Rath im Schleswigschen Obergerichte auf Gottorf bei Schleswig. Derselbe nahm in den Jahren 1844 und 1846 als von der Stadt Sonderburg gewählter Abgeordneter an der Versammlung der Schleswigschen Provinzialstände Theil, ward im Jahr 1847 wiederum von der Stadt Sonderburg zum Deputirten gewählt, und hat im Jahr 1848 an der Sitzung der Schleswig-Holsteinschen Stände Theil genommen. Jm Mai 1848 ist er vom fünften Schleswigschen Wahldistritt zum Abgeordneten ins Frankfurter Parlament gewählt. Er hat mehrere Schriften über das Schleswigsche Recht herausgegeben, als im Jahr 1840 „Darstellung des Strafverfahrens im Herzogthum Schleswig;" 1842 „Handbuch der Erbrechte im Herzogthum Schleswig;" 1845 „Das bürgerliche Recht im Herzogthum Schleswig;" 1846 eine Sammlung der das Schleswigsche Zivilrecht betreffenden Statuten und Gesetze, und im Jahr 1848 eine Sammlung der die Schleswigschen Civilprocesse betreffenden Gesetze ec. Derselbe ist schon seit 1837 Mitarbeiter an den Schleswig-Holsteinschen Anzeigen, eine juristische Zeitschrift, seit 1847 an der deutschen Zeitung und hat Brochüren juristischen und politischen Inhalts drucken lassen."*[52]

Ab März 1850 residierte in Holtenau auch ein *„Kanalinspektor*", der später jedoch seinen Sitz nach Rendsburg verlegte. Ihm unterstanden alle Angelegenheiten der Verwaltung und des Betriebes des Eiderkanals mit Ausnahme des Lotsen- und Seezeichenwesens zwischen der Hohner Fähre und der Nordsee. Weiterhin oblag ihm auch die Kontrolle über die Feuerwärter der drei Leuchtfeuer an der Kieler Förde bei Bülk, Friedrichsort und Holtenau, sowie die Material- und Packhausverwalter und die Schleusen- und Brückenwärter am Kanal.[53]

Eine sehr große Zeitersparnis ergab sich natürlich auf Routen wie der von Hamburg nach Lübeck, die hier beispielsweise 4 Tage betrug[54]. Andererseits waren die Segelschiffe auch auf der Eider vom Wind abhängig, so daß die Fahrtzeiten stark variieren konnten. Nur die Strecke zwischen Rendsburg und Holtenau ließ sich wegen der Möglichkeit die Schiffe zu treideln genau kalkulieren.

Den höchsten Stand an Passagen erreichte man auf dem Eiderkanal im Jahre 1872 mit 5.222 Schiffspassagen. Bald zeigte sich jedoch, daß die Fahrt über den Kanal nicht nur zu lang, sondern der anschließende Weg durch das Wattenmeer nicht ganz so ungefährlich war, so daß auch der Aspekt der Vermeidung einer risikoreichen

[49] d. h., daß das Schiff keine Fracht an Bord hatte, sondern mit Ballast fuhr.
[50] Vgl.: [Rust 1982], S. 44; [Giertz1995], S. 30f; [Loomeijer 1986], S. 60f.
[51] Einer der Natur verbundenen literarische Gruppe, die in Göttingen beheimatet war.
[52] Biographische Umrisse der Mitglieder der deutschen konstituirenden Nationalversammlung zu Frankfurt a. M.: nach authentischen Quellen, Band 1, S. 15f.
[53] Vgl.: [Stolz 1983], S. 43.
[54] Vgl.: [Pentz 1951], S. 41.

Tabelle 4.1: Wegersparnis durch den Eiderkanal (in Seemeilen):

Von Moen* nach:	durch d. Kanal:	um Skagen:	Wegersparnis:	in %:
Hull	561	717	156	22 %
London	616	830	214	26 %
Dünkirchen	586	800	214	27 %
Antwerpen	565	777	212	28 %
Rotterdam	504	716	212	30 %
Amsterdam	475	687	212	31 %

**) Zum Verständnis der obigen Tabelle ist zu sagen, daß die Insel Moen der Schnittpunkt zwischen einer Fahrt um Skagen und der durch den Kanal bildete. Mit Hilfe dieses Schnittpunktes konnte man die Wegersparnis zwischen den beiden Routen errechnen.*

Umsegelung Skagens nicht mehr ganz so stichhaltig war. Und bereits ein halbes Jahrhundert nach seiner Vollendung wurde der Eiderkanal den Ansprüchen der sich rasant entwickelnden Schifffahrt nicht mehr gerecht und blieb nur noch durch die Küstenschifffahrt mit kleineren Fahrzeugen nutzbar. Die Größe der Schiffe war auf 32 Meter Länge, 7,5 Meter Breite beschränkt und diese besaßen damit nicht mehr als 300 Tonnen Ladefähigkeit[55]. Insbesondere die zunehmend eingesetzten Dampfschiffe und die Kriegsflotte verlangten aus diesem Grund nach einer neuen leistungsfähigeren Wasserstraße.

Trotz der enormen technischen Leistung war der Eiderkanal von Anfang an ein Provisorium gewesen, da sich die ursprünglich geplante Verbindung von der Elbe über die Stör bis nach Kiel, auf der viel größere Schiffe hätten verkehren können, als zu kostspielig erwiesen hatte. Der Kanal war nur für die Küstenschifffahrt des späten 18. Jahrhunderts dimensioniert gewesen, blieb jedoch trotz seiner Unzulänglichkeiten immerhin ein Jahrhundert in Betrieb und leistete schließlich noch wertvolle Dienste beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals. In seiner einhundertjährigen Geschichte als Wasserstraße durchfuhren ihn insgesamt 284.000 Schiffe[56].

In den Jahren 1848 bis 1851 kam es zur Erhebung der Schleswig-Holsteiner gegen den dänischen Gesamtstaat, nachdem sich seit 1840 der Gegensatz zwischen den dänischen Nationalliberalen, die einen bis an die Eider reichenden dänischen Nationalstaat anstrebten (die so genannten *„Eiderdänen*") und den deutsch gesinnten Schleswig-Holsteinern, die einen deutschen Nationalstaat mit einer Nordgrenze an der Königsau wünschten, immer mehr verschärft hatte. Am 18. März forderten die schleswig-holsteinische Städteversammlung und eine Volksversammlung die Aufnahme Schleswigs in den Deutschen Bund. Hinzu kamen Forderungen nach Presse- und Versammlungsfreiheit und einer Volksbewaffnung. Bereits 6 Tage später kam es nach einer negativen Dänischen Reaktion zur Bildung einer provisorischen Regierung und zum Krieg mit Dänemark.

Nachdem die *„Provisorische Regierung"* von preußischen und von Bundestruppen unterstützt worden war, kam es im August zu einem Waffenstillstand, jedoch brach der Krieg nach Ablauf des Waffenstillstandes Anfang April 1849 wieder aus. Wieder kam es zu einem Waffenstillstand, wieder brach Krieg aus und endete nach der Schlacht bei Idstedt am 25. Juli 1850 schließlich mit einer Niederlage der Schleswig-Holsteiner. Ab 1852 wurde Schleswig-Holstein daher wieder von Dänemark regiert. Während der Schleswig-Holsteinischen Erhebung diente das Zollmagazin in Holtenau als Marine-Depot. Proviant- bzw. Depotverwalter der Schleswig-Holsteinischen Marine war zu dieser Zeit ein Herr T. Thaysen[57].

Während der Schleswig-Holsteinischen Erhebung gegen Dänemark 1848 entstand auch der *„Kieler Ausschuß zur Begründung einer deutschen Flotte*", der sich mit einer neuen Schifffahrtsstraße zwischen der Kieler Förde und der Unterelbe befaßte. Doch der Zusammenbruch der Schleswig-Holsteinischen Erhebung bedeutete auch das vorläufige Ende der Planungen für einen neuen Kanal.

Nach der Niederschlagung der Schleswig-Holsteinischen Erhebung ordnete die dänische Regierung 1853 im Zuge eines aufflammenden dänischen Nationalismus an, den "*Schleswig-Holsteinischen Canal*" in "*Eiderkanal*" umzubenennen. Ziel dieser Maßnahme war es, den Begriff "*Schleswig-Holstein*" aus seinem Namen zu tilgen.

Zeitgleich mit dem Beginn des deutsch-dänischen Krieges 1864 begannen auf Initiative Bismarcks auch wieder Planungen für einen neuen Kanal, welche immer wieder verändert, verworfen und neu aufgelegt wurden bis es schließlich zur endgültigen Entscheidung für einen Kanal zwischen Brunsbüttel und der Kieler Förde bei Holtenau kam. Bismarck erwies sich schließlich als einer der stärksten Befürworter für den neuen Kanal.

> *„Um von der Fahrt durch den Canal einen Begriff zu erhalten, stehe hier der Eingang in den Canal und der Durchgang durch Eine, durch die erste Schleuse. Sobald ein Schiff von der Ostsee einkommt, woselbst an der Küste zwei Leuchtfeuer, das eine zu Bülk, das andere zu Friedrichsort zur Sicherung der*

[55] Vgl.: [Pentz 1951], S. 39.
[56] Vgl.: [Degn 1979], S. 22.
[57] Vgl.: [Stolz 1978], S. 32 und 105

Schifffahrt unterhalten werden, und bei der an der östlichen Mündung gelegenen Holtenauer Zollstelle clarirt hat, muß der Schiffer sich nach der Beschaffenheit des Windes bestimmen, ob er Pferde zu seiner Beförderung längs dem Canale haben, segeln, oder sein Schiff durch die Mannschaft ziehen lassen will. Um die Schiffe bis zur Landwehrer Brücke, welche 2 Meilen von Holtenau liegt, zu befördern, stehen daher stets in Holtenau Pferde bereits, welche von den Schiffern gegen eine Bezahlung von 18 kl. Cour. für jedes Pferd pr. Meile gemiethet werden können. Bei der 1/4 Meile von der östlichen Mündung gelegenen Friedrichs–Schleuse angekommen, muß der Schiffer sich bei dem Schleusenwärter melden."[58]

Alle in Holtenau einlaufenden Schiffe, die den Eiderkanal befahren wollten, mußten sich bei der hiesigen Zollstelle melden und ihre Zollangelegenheiten erledigen („*klarieren*"). Waren diese Formalitäten erledigt, mußte sich der Schiffer entscheiden, ob der Wind so günstig stand, daß er den Kanal mit eigener Kraft durchsegeln konnte oder nicht. Bei ungünstigen Winden mußten die Segelschiffe von Land aus gezogen („*getreidelt*") werden. Dies geschah entweder mit Hilfe von Pferdegespannen oder aber auch durch reine Menschenkraft.

In Holtenau wie an anderen Stellen des Eiderkanals[59] standen dafür immer Pferdegespanne bereit, die auch von Holtenauer Bauern gestellt wurden. Große Pferdehaltereien befanden sich neben Holtenau in Landwehr, Kluvensiek – mit 24 Pferden am größten – und in Rendsburg. Die nächste Pferdehalterei nach Holtenau befand sich bei Rathmannsdorf. Bei größeren Schiffen waren bis zu 4 Pferde zum Ziehen der Schiffe notwendig. Und so war das Geschäft mit dem Treideln eine der wenigen wirtschaftlichen Auswirkungen, die der nahe Eiderkanal auf das Holtenauer Dorfleben hatte. Zwischen dem Haus Kanalstraße Nr. 67 und der Treppe, die heute den Hang zum Kurt-Engert-Haus hinauf führt, befand sich bis in die sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts das Haus Kanalstraße Nr. 69, daneben lag das Anwesen des Bauern Schulz, der Treidelpferde bereit hielt, dessen Pferdestall aber während des Zweiten Weltkriegs zerstört wurde[60]. Die Ländereien des Bauern Schulz am Ende der Kanalstraße reichten bis hinauf zur Dankeskirche. Neben der Bauernstelle befand sich die Gaststätte „*Zur Kanalmündung*" von Theodor Hertel.[61]

Der Holtenauer Treidelpferdehalter stellte den Schiffern nicht nur seine Pferde zur Verfügung, sondern betrieb zudem eine Gastwirtschaft, einen keinen Laden, eine Brauerei und eine Bäckerei.[62]

Bis zum Jahr 1840 konnten die Schiffer selbst über die Anzahl der eingesetzten Treidelpferde entscheiden, dann wurde sie aufgrund neuer Bestimmung anhand der Tragfähigkeit der Schiffe verordnet. Der Treidelpferdedienst war – zumindest auf dem Papier – genau geregelt, denn bei der Pferdestation sollten „*... die Schiffe sogleich, und höchstens in einer Zeit von einer halben Stunde, die erforderlichen Pferde erhalten*"[63]. Der Tarif für ein Pferd betrug pro Meile (=7,4 km) 18 Schilling Cour.[64] und war an den Packhausschreiber in Rendsburg zu bezahlen. Auch vor 200 Jahren waren die Steuerbehörden nicht weniger einfallsreich als heutzutage, denn auch wer keine Treidelpferde benötigte, bezahlte 2 Schilling für den „*Pferdezettel*".[65]

Das Treidelgeschäft wurde in Holtenau und Rendsburg von Unternehmern organisiert, die dazu verpflichtet waren, mindestens zwei Pferdegespanne vorzuhalten und diese den Schiffern zu staatlich festgesetzten Preisen zur Verfügung zu stellen. Für diese Dienstleistung wurde dem Unternehmer in einem Pachtkontrakt von 1805 jährlich 590 Reichstaler Schleswig-Holsteinisch Courant zugestanden. Die Zahl der benötigten Pferde jedoch variierte oft stark, so daß sich diese Unternehmer ihrerseits gezwungen sahen, Bauern aus der Umgebung als Subunternehmer einzustellen. Da das Treidelgeschäft für die beteiligten Bauern lukrativer war als das Bewirtschaften der Felder und die Viehzucht, waren viele Ackerflächen über Jahrzehnte verwaist, der Pferdebestand dagegen überproportional hoch.[66]

„Das zu diesem Gute gehörige Dorf Holtenau, zunächst am Canal, hat keinen völlig so guten Boden, wie jene Höfe; aber doch einen besseren, wie zwey andere dazu gehörige Dörfer Prieß und Schilcksen. Landwirthschaftliche Verbesserungen sollen doch auch hier zunehmen, ungeachtet die Pferde aus diesem Dorf, so häufig zum Ziehen der Schiffe durch den Canal gebraucht werden. Dieses Nebengewerbe soll jedem Bauern in Holtenau jährlich an 100 bis 120 Rthlr. einbringen. Aber die Pferde müssen auch zu jeder Stunde dazu bereit seyn. Es ist also wohl zu erwarten, daß hierdurch die landwirthschaftlichen Arbeiten

[58] Harms, Claus [Hrsg.]: Schleswig-Holsteinischer Gnomon, ein allgemeines Lesebuch insbesonderheit für die Schuljugend, Kiel 1843, S. 344.
[59] Die Pferdehaltereien befanden sich neben Holtenau in Landwehr, Kluvensiek (mit 24 Pferden am größten) und in Rendsburg.
[60] Vgl.: [Giertz 1995], S. 31.
[61] Vgl.: [Rust 1982], S. 56. Karl-Heinz Pentz berichtet, daß dieses Geschäft für die Bauern so lohnend gewesen sein soll, daß einige von ihnen aus diesem Grunde sogar ihre Höfe vernachlässigten (Vgl.: [Pentz 1952], S. 34.).
[62] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 83.
[63] Zitiert nach: [Loomeijer 1986], S. 65.
[64] 1 Pfund Butter kostete 10, ein Ei 3 Schillinge (Vgl.: [Rust 1982], S. 44.).
[65] Vgl.: [Loomeijer 1986], S. 65.
[66] Vgl.: [Brehm 1991], S. 15; [Detlefsen 1978], S. 83.

oft behindert werden müssen. Obstbäume geben hier eine nicht unbedeutende Einnahme, da das Dorf ziemlich damit besetzt ist."[67]

Um das Ziehen der Schiffe vom Ufer aus überhaupt erst zu ermöglichen, führten an beiden Seiten das Kanals Treidelpfade entlang – auf der Nordseite ein 5 Meter breiter Weg für Pferdegespanne und auf der Südseite ein schmalerer Weg für menschliche *„Zugkräfte"*. Der größere Treidelpfad auf der Nordseite verlief von Holtenau bis Rendsburg, der schmalere, Menschen vorbehaltene Pfad auf der Südseite verlief von Holtenau bis nach Föhrde.[68]

Die Technik des auf den ersten Blick sehr archaisch anmutenden Treidelns war jedoch sehr ausgefeilt: Die Zugseile wurden so am Schiffsmast angebracht, daß die Zugkräfte ziemlich genau auf den Mittelpunkt des Schiffes wirkten, so daß das Manövrieren der Schiffe mit Hilfe des eigenen Ruders erleichtert wurde. Zusätzlich war an der Leine eine Rolle befestigt, von der wiederum ein Seil zum Bug des Schiffes führte. Reichte in einer scharfen Kurve die Ruderwirkung des Schiffes nicht aus, so wurde die Rolle in Richtung Bug gezogen und so die Drehbewegung des Schiffes durch den verstärkten Zug auf den Bug verstärkt. Gleichzeitig befanden sich an den Innenradien der schärferen Kanalkurven ca. 2 Meter hohe *„Rollpfähle*", um die herum die Pferdeleine gezogen wurde.

Dies war insofern nötig, als daß die Pferdegespanne ja auf dem Treidelweg am Ufer verbleiben mußten und überhaupt nur so ein Zug nach vorne möglich war. Begegneten sich zwei Schiffe, so ließ das größere die Pferdeleine auf das Wasser sinken, so daß das kleinere Schiff, das auch den geringeren Tiefgang hatte, darüber hinweg fahren konnte. Es galten folgende Verkehrsvorschriften auf dem Kanal: Getreidelte Schiffe hatten Vorrecht vor segelnden Schiffen und die mit dem Wind gezogenen Schiffe mußten entgegen kommenden Schiffen ausweichen. Beim Überholvorgang zweier getreidelter Schiffe wurde das kleinere unter Land durchgelassen. Eine ausgestreckte hölzerne Hand am Ufer bedeutete, daß die Segelgeschwindigkeit zu drosseln war. 200 Schritte vor der Schleuse Kluvensiek mußten getreidelte Schiffe abgespannt werden, da hier auf gerader Strecke die Geschwindigkeit durch das Treideln so hoch wurde, daß die Gefahr einer Kollision mit der Schleuse bestand.[69]

„Wehet der Wind, so können die Schiffe segeln bis zu dem Punkte vor jeder Schleuse, wo sich eine hölzerne Hand befindet, das Wahrzeichen, die Segel einzuziehen und die Schiffe zu stoppen damit diese nicht mit zu großer Rapidität gegen die Schleusen anlaufen. – Wehet aber kein Wind, so ist es möglich, dass sich zwei Schiffe begegnen, welche beide gezogen werden, und da nun für dasjenige Schiff, welches seine Zugleine im Wassersenken lassen muß, immer eine kleine Beschwerde damit verbunden ist, so hat man die Einrichtung getroffen, dass diejenigen Schiffe, welche mit dem Winde gehen, sich dieser Beschwerde unterwerfen müssen. – Die Pferde, welche dieses ziehen, halten sich dann an der äußersten Seite des Canaldammes und stehen so lange stille, das von ihnen gezogene Schiff, welches in der Fahrt ist, treibt nach, holt sie ein, die Zugleine wird schlapp, senkt sich, das Schiff hält sich an der entgegengesetzten Seite des Canals, und während dessen gehen die Pferde des gegen den Wind gezogenen Schiffes an der inwendigen Seite am Wasser, ziehend fort, das von ihnen gezogene Schiff hält sich gleichfalls nach derselben Seite, wo die dasselbe ziehenden Pferde gehen, nach Schleswig, und es wird über die gesenkte Zugleine weggezogen, worauf die Pferde des anderen Schiffes auch wieder anziehen und ihre Reise fortsetzen."[70]

Außer durch Segeln und Treideln konnten zumindest die kleineren Schiffe auch durch Staken mit langen Stangen oder durch das Bugsieren mit Beibooten auf dem Eiderkanal fortbewegt werden.

Der Lotsendienst auf dem Eiderkanal wurde durch Mitglieder der 1794 gegründeten *„Lotsenverbrüderung*" oder angestellte Nebenlotsen versehen. Die Ausbildung der Lotsen erfolgte ab 1799 an der Navigationsschule in Tönning, an der zu damaliger Zeit auch fast alle einheimischen Schiffer ihr Lotsen- oder Steuermannspatent erhielten[71]. Die Lotsenstationen befanden sich in Holtenau, Rendsburg und Tönning. Der Lotsenwechsel zwischen den Eiderlotsen und den Kanallotsen erfolgte in Rendsburg. Es gab zwar für größere Schiffe über 60 m^3 eine Lotsenpflicht, von der man sich aber durch Zahlung eines halben Lotsengeldes frei machen konnte. Anwohnern des Eiderkanals gehörige Schiffe waren der Lotsenpflicht nicht unterworfen. Ab 1844 brauchten nur Segelschiffe, die das so genannte *„Kanalmaß*" (28, 7 m Länge, 2,68 m Tiefgang, 7,45 m Breite) überschritten, einen Lotsen; seit 1870 mußten alle Dampfer einen Lotsen mit an Bord nehmen.[72]

Das Durchschleusen durch die 6 Schleusenanlagen des Eiderkanals dauerte jeweils zwischen 10 und 20 Minuten. Dabei mußte der Schiffer das so genannte *„Brücken- und Schleusengeld"* direkt beim Schleusenwärter entrichten,

[67] Thaer, Albrecht Daniel: Vermischte landwirthschaftliche Schriften: aus den Annalen der niedersächsischen Landwirthschaft drey ersten Jahrgängen, Band 1, Hannover 1805, S. 577.
[68] Vgl.: [Brehm 1991], S. 15.
[69] Vgl.: [Pentz 1951], S. 35 ff; [Rust 1982], S. 59.
[70] Hirschfeld, Wilhelm: Wegweiser durch die Herzogthümer Schleswig und Holstein für die Mitglieder der XI. Versammlung deutscher Land- und Forstwirthe, Kiel 1847, S. 62.
[71] Vgl.: Rust [1982], S. 53.
[72] Vgl.: Pentz [1951], S. 38.

der wie es noch heute an der Schleuse Rathmannsdorf zu sehen ist, meist in unmittelbarer Nähe in einem Schleusenwärterhaus wohnte. Die Nachrichtenübermittlung von Schleuse zu Schleuse bzw. zu den Ausweichstellen erfolgte vor der Erfindung der Telegraphie mit Hilfe von Brieftauben.

> *„Sobald das Wasser in der Schleusenkammer nun in gleicher Höhe mit der Ostsee gesetzt, die unteren Thüren geöffnet und die Brücke gedreht ist, wird das Schiff in die Schleusenkammer hineingebracht, worauf die unteren Thüren wieder zugemacht werden. Nachdem das Schiff mit Tauen an die längs der Schleuse stehenden Pfähle befestigt worden, werden die Schotten in den oberen Thüren geöffnet, wodurch das Wasser dann von der oberen Canalhaltung in die Schleusenkammer hineinfließt, bis es in gleiche Höhe mit derselben gestiegen ist. Hierdurch kann das Schiff nach dem verschiedenen Stande der Ostsee um 10 Fuß in die Höhe gehoben werden, indessen wird es bei einem mittleren Stande der Ostsee nur um 7 Fuß höher gebracht. Darauf werden die oberen Thüren geöffnet, und kann das Schiff dann seine Fahrt bis an die 1/4 Meile westlicher gelegene Knooper Schleuse fortsetzen."*[73]

Das Befahren des Eiderkanals war nur zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang und während der Sommermonate möglich, denn wegen der Vereisung ruhte die Kanalfahrt von Dezember bis Februar/März – sie konnte aber auch bei entsprechender Witterung früher gesperrt und auch erst später im Jahr wieder freigegeben werden. In den Wintermonaten entfiel dadurch für die Holtenauer Pferdehalter ein wichtiger Zusatzverdienst. Ab 1844 wurden dann die größeren Schiffe mit Hilfe erst staatlich subventionierter und später privat betriebener Dampfer bugsiert, was jedoch hauptsächlich auf der Untereider geschah.[74]

Paul Verne, der Bruder des französischen Schriftstellers Jules Verne, schreibt im Jahr 1880 in seinem Reisetagebuch über seine Fahrt durch den Eiderkanal die folgenden Zeilen:

> *„Die Jacht gleitet ruhig durch den geheimnisvollen Laubengang dahin. Die Fahrt scheint zu unbekannten Welten zu gehen. Rings um das Schiff schwankt und rauscht ein Blättermeer und die Ufer verschwinden fast unter dem dunkelglänzenden Grün. Rosenbüsche neigen sich bei unserem unerwarteten Erscheinen, Wasserpflanzen mit grünen unbeweglichen Blättern scheinen zu erschrecken und tauchen in die Tiefe. Buchfinken und Stieglitze entgleiten raschen Fluges. Aber als Wahrzeichen der bezaubernden Landschaft bleiben die Störche furchtlos stehen, sehen uns vorüberfahren, erheben sich dann in die Lüfte und suchen sich einen Ruheplatz auf dem Gipfel der Bäume oder auf ihrem Nest im Dachfirst des Bauernhofes."*[75]

Durch die Maße des Kanals kamen für den Kanalverkehr nur kleinere Schiffstypen in Betracht, deren Ladefähigkeit 300 Tonnen nicht überschritt: Briggen, Gelassen, Galioten, Hukergaliotten, Rahschlupen, Schuner, Kuffen, Eidergaliotten, Eiderschniggen, Pfahlkuffen, Eiderbojer und Jachten. Dazu kamen in späteren Jahren kleinere kanalgängige Dampfer.[76]

Vom Eiderkanal sind heute noch einige Teilstücke erhalten, unter anderem die restaurierten Rathmannsdorfer Schleusen westlich von Holtenau, die auch auf einem schönen Wanderweg zu Fuß zu erreichen sind. Einen weiteren Rest des Eiderkanals bildet in Holtenau den Entwässerungskanal („*Toter Arm*") zwischen der nördlichen Schleuseninsel und dem Holtenauer Ufer sowie der Holtenauer Seglerhafen. Weitere Teilstrecken des Kanals findet man bei Schinkel, Klein-Königsförde und Kluvensiek. Die Packhäuser stehen noch in Kiel-Holtenau (plus einem Gebäude-Ensemble), Rendsburg und Tönning und die Schleusenwärterhäuser bei Rathmannsdorf, Klein-Königsförde und Rendsburg sind noch erhalten bzw. restauriert. Ein Stein zur Erinnerung an den Bau der Rathmannsdorfer Schleuse mit der Inschrift „ANNO MDCCLXXXI" findet sich nördlich der Schleusenkammern. Auch das Zollhaus in Rendsburg ist erhalten. Sehr schön sind die Kanalschleusen bei Klein-Königsförde mit hölzerner Zugbrücke und Kluvensiek mit Zugbrücke und Ausweichstelle.[77]

Ein weiteres heute noch erhaltenes Relikt des Eiderkanals ist jener goldgekrönte Obelisk, den man heute wieder an seinem ursprünglichen Standort vor dem Kanalpackhaus findet. Viele Holtenauer werden sich noch daran erinnern, daß dieser 7,5 Meter hohe Obelisk bis in die 1980er Jahre seinen Platz vor dem Restaurant „*Fördeblick*" neben der Auffahrt zum Parkplatz hatte. Hier stand für ein Jahrhundert lang eine Nachbildung jenes Obelisken, der im 19. Jahrhundert nördlich der Mündung des Eiderkanals stand. Dort wurde er im Jahre 1894 bei den Arbeiten für den Kaiser-Wilhelm-Kanal abgebrochen und an einem Platz auf halber Strecke zwischen dem Lotsenhaus und dem „*Fördeblick*" versetzt. Nach der Renovierung des Kanalpackhauses wurde der Obelisk im Jahre 1984 wieder an seinen ursprünglichen Standort auf dem Vorplatz des Kanalpackhauses aufgestellt, wo er heute jedoch wegen des angrenzenden Parkplatzes leider kaum noch zur Geltung kommt.

[73] [Harms 1843], S. 344.
[74] Vgl.: [Stolz 1983], S. 46f; [Pentz 1951], S. 38.
[75] „*Eine Fahrt von Rotterdam nach Kopenhagen an Bord der St. Michel*", zitiert nach [Rust 1982], S. 71.
[76] Vgl.: [Pentz 1951], S. 39.
[77] Vgl.: [Stolz 1995], S. 92.

Tabelle 4.2: Einwohnerzahl des Bauerndorfes und des Kanaldistriktes.

	1871	*1875*	*1880*	*1885*	*1890*	*1895*	*1900*
Holtenau (Volkszählung)	343	330	369	391	800	1028	1434
Kanaldistrikt*	50	60	60	60	300	151	160

**) Die Zahlen für den Kanaldistrikt sind geschätzt. Ab 1906 werden Holtenau und der Kanaldistrikt gemeinsam gerechnet.*
Quelle: [Detlefsen 1978], S. 84.

Der Obelisk zeigt an seiner Spitze die goldene Krone des dänischen Königs und die Aufschrift „*Patriae et populo, 1784*"[78] und erinnert an die Eröffnung des Eiderkanals. Ursprünglich gab es auf beiden Seiten der Kanalmündung einen Obelisken, jeweils mit derselben Inschrift. Der südliche Obelisk wurde nicht an Land, sondern im Wasser errichtet, wo er anscheinend auch als Navigationshilfe für die in den Eiderkanal einlaufenden Schiffe dienen sollte. Er wurde jedoch recht schnell umgesegelt und durch einen hölzernen Obelisken ersetzt, der jedoch auch nicht lange hielt und schließlich durch eine Boje ersetzt werden mußte.[79]

4.5 Der Eiderkanal als Wirtschaftsfaktor

Der Einfluß des Eiderkanals auf die Holtenauer war wie bereits oben beschrieben ganz im Gegensatz zum späteren Kaiser-Wilhelm-Kanal verschwindend gering – sieht man von der Vermietung von Pferden für das Treideln der Schiffe und dem Bau des Kanaldistriktes, der damals allerdings noch einen guten Kilometer östlich des Dorfes lag, einmal ab. Aber auch für die dänische Staatskasse rentierte sich das Kanalprojekt im Grunde nicht. Die großen Hoffnungen, die man in den neuen Schifffahrtsweg gesetzt hatte, erfüllten sich nicht, wobei jedoch anzumerken ist, daß sowohl die Entwicklung des Kanalverkehrs als auch seine Rentabilität weniger von der realen Wirtschaftsentwicklung in der Region und in den Anrainerstaaten abhingen, sondern vor allem durch die jeweilige innerdänische und die nordeuropäische Politik bestimmt wurden. Innerdänisch, weil der Eiderkanal weiterhin mit der Fahrt um Skagen konkurrierte, auf die Dänemark seit alters her den „*Sundzoll*" erhob. Hier hatte eine Veränderung der Höhe einen direkten Einfluß auf die Zu- oder Abnahme der Kanalpassagen. Europäische Faktoren waren beispielsweise die „*Kontinentalsperre*"[80] zur Zeit der Napoleonischen Kriege, die Schleswig-Holsteinische Erhebung von 1848, die Eingliederung Schleswig-Holsteins in das Königreich Preußen nach dem Deutsch-Dänischen Krieg oder der Deutsch-Französische Krieg.[81]

Im Jahr 1805 leitete die „*Holländisch-ostindische Kompagnie*" wegen der Kontinentalsperre alle Waren durch den Eiderkanal nach Kopenhagen. Zu dieser Zeit waren die drei Packhäuser so überfüllt, daß die Waren größtenteils draußen im Freien gestapelt werden mußten, und die Bauern ließen ihre Felder brach liegen, weil sie durch die vielen Fuhrgeschäfte mehr Geld verdienen konnten als mit der Landwirtschaft.[82]

In den Jahren bis 1864 machte der Eiderkanal Gewinne in einer solchen Höhe, daß es zu einer Verzinsung des Anlagekapitals von 2 bis 2,5 % kam (die Nettorendite betrug ca. 50.000 Reichstaler). Nach 1867, d. h. unter preußischer Kontrolle, betrugen die jährlichen Einnahmen jedoch noch nicht einmal mehr die Hälfte seiner Unterhaltungskosten.

> *„Wenn sich auch die Bruyn'sche Voraussage in seiner '*Aufforderung an meine Mitbürger, sich am Kanalhandel zu beteiligen*', daß sich durch den Bau des Kanals in den anliegenden Orten eine wesentliche Industrie durch die billigen Einkaufsmöglichkeiten von Rohstoffen entwickeln würde, als falsch erwies, so mag dies daran liegen, daß Dänemark durch seine Kanalpolitik eine derartige Entwicklung verhinderte. Fest steht jedoch, daß sich neue Handelswege für die Herzogtümer öffneten."*[83]

Unglücklicherweise war es gerade der Kieler Raum, der vom Eiderkanal am wenigsten profitiert hat – ganz im Gegensatz zu Städten wie Rendsburg oder Tönning. Zwar erwartete man in Kiel einen Aufschwung des Handels

[78] *„Für das Vaterland und für das Volk".*
[79] Vgl.: [Pentz 1951], S. 23f. Interessanterweise sieht der Obelisk der Nordeinfahrt auf alten Grafiken viel gedrungener aus als der heutige – das mag vielleicht nur an de Phantasie des Künstlers gelegen haben. Man trifft immer wieder auf Illustrationen, bei denen man sich fragt, ob der Künstler wirklich vor Ort in Holtenau gewesen ist.
[80] 1803 blockierten die Engländer die Elbe, so daß es zu einer Umleitung der für Hamburg bestimmten Waren nach Tönning – dem nächsten neutralen Hafen – kam, das daraufhin eine kurze Blütezeit erlebte. Von Tönning aus konnten die aus dem englischen Helgoland stammenden Waren dann über den Eiderkanal weiter verschifft werden. 1807 stellte sich das neutrale Dänemark gezwungener Weise auf die Seite Napoleons, nachdem ein englisches Geschwader Kopenhagen bombardiert hatte. Daraufhin wurde Schleswig-Holstein durch befreundete französische und spanische Truppen besetzt, die den Schmuggel englischer Waren unterbanden und Tönnings Blütezeit damit schlagartig beenden. (Vgl.: [Rust 1982], S. 61.).
[81] Vgl.: Pentz [1951], S. 46.
[82] Vgl.: [Stolz 1983], S. 63.
[83] [Pentz 1951], S. 51.

und stellte daher auch Grundstücke für Magazine und Werften auf Kieler Gebiet unentgeltlich zur Verfügung, doch fehlte den Kieler Kaufleuten anscheinend die Initiative, die seitens der Regierung gebauten Packhäuser selbst zu erwerben, so daß diese Gefahr liefen, in den Besitz fremder Handelsstädte zu gelangen. So wurde beispielsweise seitens der Kieler Kaufmannschaft argumentiert, daß das Holtenauer Kanalpackhaus mit fünf Kilometern zu weit von der Stadt entfernt läge und es daher schlecht zu beaufsichtigen und zu verwalten sei. Zudem sei das Schicksal der Stadt Kiel zu ungewiß und eine starke Konkurrenz Rendsburgs zu erwarten.[84]

Auch die bekannte Firma Zerssen war beispielsweise in Holtenau bis 1894 nur durch einen Agenten vertreten und baute erst im Jahr 1895 – dem Jahr der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals – in der Kanalstraße Nr. 46 ein Wohn- und Kontorhaus. Schon zwei Jahre später waren in dieser Niederlassung bereits 5 Angestellte beschäftigt.[85]

Scheinbar hatte der Eiderkanal eine gewisse Belebung der Kieler Werftindustrie zur Folge, wenn auch kaum neue Werften errichtet wurden. Es mußten nicht nur die den Kanal befahrenden Schiffe repariert werden, sondern in erster Linie Schiffe gebaut werden, die bei geringem Tiefgang eine optimale Ausnutzung des Schiffsraumes ermöglichten. Diese Schiffe waren daher behäbige Lastensegler mit geringem Tiefgang und breiten, runden Formen, wie sie in dieser Art seit jeher auf den holländischen Kanälen in Gebrauch waren.[86]

Wenig profitiert durch den Kanal hat auch sein Hinterland, was möglicherweise daran gelegen haben mag, daß der Kanal nicht mit anderen bedeutenden schiffbaren Gewässern in Verbindung stand. Auch Holtenau blieb trotz seiner günstigen Lage an der Mündung des Eiderkanals ein bäuerlich strukturiertes Dorf. Es ist lediglich bekannt, daß sich einige Familien am Auberg ansiedelten und durch den Kanal Beschäftigung fanden.[87]

Betrachtet man die Zahl der die verschiedenen am Eiderkanal gelegenen Häfen anlaufenden Schiffe für verschiedene Jahre, so zeigt sich, daß es insbesondere in Holtenau einen sehr starken Rückgang gab: Waren es im Jahre 1845 noch 537 Schiffe, so sank die Zahl innerhalb der nächsten drei Jahrzehnte auf nur 77 den Holtenauer Hafen anlaufende Schiffe im Jahre 1877 – und das trotz des Wegfalls des dänischen Zollsystems nach der preußischen Annektion der beiden Herzogtümer. Da es aber nicht gleichzeitig zu einer proportionalen Verringerung der Ladefähigkeit kam geht Frahm in seiner Untersuchung davon aus, daß der Holtenauer Hafen hauptsächlich von großen Seeschiffen angelaufen wurde, die den Kanal nicht befahren konnten und deren Ladung hier auf kleinere kanalgängige Schiffe umgeladen wurde. Die Zahlen der Jahre 1845 und 1877 zeigen jedoch auch, daß sich die Durchschnittsgröße der kanalgängigen Schiffe in Holtenau von 19,5 auf 97,7 Registertonnen nahezu verfünffachte, woraus sich wiederum ableiten läßt, daß der Kanal für die eingesetzten Schiffe zunehmend zu einem Flaschenhals wurde.[88]

> *„Prüft man kritisch die Frage, welche wirtschaftlichen Auswirkungen der Kanal für den nördlichen Kieler Stadtrand oder den Hafenort Holtenau von 1777 bis 1877 gehabt hat, so muß man feststellen, daß in der näheren und weiteren Kanalregion keinerlei Wandel der alten gutsherrlich-bäuerlichen Strukturen eingetreten ist, obwohl der Kanal offensichtlich gut ausgelastet war und zudem in Europa als technisches Großwerk galt."*[89]

Dieser Aussage Wenks kann man sicherlich zustimmen, denkt man an die großen Erwartungen, die die Planer des Kanals an die von diesem ausgehenden wirtschaftlichen Impulse hatten, doch darf man nicht vergessen, daß der Kanal, der ursprünglich als Binnenkanalsystem eher die Infrastruktur in den Herzogtümern verbessern sollte, aufgrund der finanziellen und geografischen Gegebenheiten dann eher als ein Transitkanal gebaut wurde, der kaum Verbindungen mit den anderen innerschleswig-holsteinischen Transportwegen – seien es nun Schifffahrtswege oder Straßen – besaß.

Die Untersuchung Frahms[90], die ja auch auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der eigentlichen Bauphase zielt, führt dann zu einem etwas differenzierteren Ergebnis: Wie bereits in den Abschnitten über die Eiderkanalschleusen beschrieben, wurden beim Kanalbau unzählige Handwerker und Tagelöhner eingesetzt, wobei letztere vor allem aus der Umgegend der Kanaltrasse stammten. Diese Tagelöhner arbeiteten am Kanal weiter, sobald sie ihre Verpflichtungen gegenüber ihren Dienstherren erfüllt hatten. Bezeichnenderweise wurden diese Tagelöhner in den Dokumenten der Kanalausführungskommission als *„freie Leute"* bezeichnet, die zur Arbeit kommen und wieder gehen konnten, wann sie wollten. Für das Jahr 1781 gab die Kanalausführungskommission den Anteil der nicht aus der Region stammenden Arbeiter mit ca. 10 % an.[91]

---

[84] Vgl.: [Pentz 1951], S. 51.
[85] Vgl.: Die Geschichte der Firma Zerssen, unter: [Zerssen].
[86] Vgl.: [Rust 1982], S. 46f.
[87] Vgl.: [Pentz 1951], S. 52. Schaut man sich alte Karten an, so gehörte zu damaliger Zeit der Auberg noch zu Holtenau.
[88] Vgl.: [Frahm 2007], S. 38f.
[89] [Wenk 1983], S. 160.
[90] Vgl.: [Frahm 2007].
[91] Vgl.: [Frahm 2007], S. 44f.

Die Anzahl der Arbeiter unterlag saisonalen Schwankungen, denn gerade ab Ende Juni – der besten Zeit für den Kanalbau – mußten die meisten Arbeiter aufgrund der Verpflichtungen gegenüber ihren Dienstherren in der Landwirtschaft tätig sein. Erst nach dem Abschluß der Ernte Ende September stieg die Zahl der Arbeiter bis Anfang November wieder an und erreichte dann im Winter aufgrund der Witterungsverhältnisse ihren Jahrestiefstand. Da es in den Verträgen so geregelt war, mußten die Arbeiter ihre Schaufeln und Spaten selbst mitbringen und instand halten. Man kann davon ausgehen, daß ein Großteil dieser Werkzeuge durch beauftragte Zimmerleute hergestellt und dann an die Arbeiter verkauft wurde.[92]

Auch ein Großteil der beim Kanalbau benötigten Materialien kam aus der näheren Umgebung und wurde in Holtenau auf kleinere Schiffe umgeladen und so wurde bei Holtenau eigens eine Schreinerei zur Bearbeitung des angelieferten Holzes errichtet. Da der Weitertransport der in Holtenau angelieferten Waren von Soldaten oder Tagelöhnern übernommen wurde, gab es in dieser Hinsicht für die örtlichen Fuhrleute oder Schiffer jedoch keine Verdienstmöglichkeiten.[93]

4.6 Der Holtenauer Kanaldistrikt

Bei dem so genannten *„Fiskalischen Kanaldistrikt"* handelte es sich um ein Gebiet von ca. 40 Hektar, daß 1777 vom Gut Seekamp, zu dem das Dorf Holtenau damals gehörte, abgetrennt wurde. Dieses Gebiet umfaßte im wesentlichen das Tal der Levensau. Auf diesem Gebiet wurden sowohl der Eiderkanal gebaut als auch die Gebäude für die Kanalverwaltung und den Kanalhandel errichtet. Zu diesen Gebäuden zählten das Kanalpackhaus, Gebäude für den Verwalter des Packhauses, den Hafenmeister, den Schleusenmeister, die Zollverwaltung mit einem *„Zollverwalter"* und zwei Assistenten, den in späteren Zeiten auch *„Materialienverwalter"* genannten *„Kanalunteraufseher"*, die drei Lotsen, sowie für einen Gastwirt und den Halter der zum Treideln benötigten Pferde. Das Gebäude der ehemaligen Pferdehalterei der Bauernstelle Schulz in Holtenau bestand noch bis in das 20. Jahrhundert und wurde erst 1942 durch Bomben zerstört.[94]

Das Gebiet des Kanaldistrikts wurde auch das *„Königsfeld"* genannt, da es vom Dänischen König gekauft wurde – an diesen Umstand erinnert noch heute die dorthin führende Königstraße. Zur damaligen Zeit lag der Kanaldistrikt ca. einen Kilometer östlich des Bauerndorfes Holtenau. Der Kanaldistrikt war bis 1906 dem Amt Hütten (zur dänischen Zeit *„Hüttenharde"*) unterstellt und umfaßte neben den Gebieten in Holtenau noch die Holtenauer, die Knooper und die Rathmannsdorfer Schleusen. Die Einwohnerzahl des Kanaldistriktes wird für das Jahr 1840 mit 69 Personen in 11 Familien angegeben[95].

Verbindungen zum Dorf Holtenau gab es kaum, nur an die Holtenauer Schule war man angeschlossen und man machte von den Pferden der Holtenauer Bauern Gebrauch. Ansonsten führte der Kanaldistrikt ein Eigenleben.[96]

Die Landverbindungen nach und über Holtenau hinaus waren für den Gütertransport ungeeignet, selbst der Weg vom Kanalpackhaus zur Holtenauer Schleuse war so eng, daß sich entgegen kommende Fuhrwerke nicht ausweichen konnten. Dieser Zustand änderte sich erst als am 17. Oktober 1783 der Beschluß gefaßt wurde, diesen Frachtweg zu *„regulieren"*.

Mit der preußischen Annexion Schleswig-Holsteins kam es zur Zerschlagung der Verwaltungseinheit Seekamp, in deren Folge neben den Landgemeinden Schilksee und Pries[97] auch die Landgemeinde Holtenau entstand[98]. Seit 1876 gehörte Holtenau als freie Landgemeinde zum Landkreis Eckernförde und zählte um die 400 Einwohner. 1906 ging der Kanaldistrikt wieder an den Kreis Eckernförde und damit an die Gemeinde Holtenau. Bis zur Eingemeindung nach Kiel im Jahre 1922 gehörte Holtenau dann zum Amtsbezirk Knoop.

Durch den Aushub beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals kam über einhundert Jahre später östlich dieses Areals noch der Leuchtturmhügel hinzu, so daß das Ensemble des Kanalpackhauses nicht mehr so prominent an der Kanaleinfahrt liegt wie zu Zeiten des Eiderkanals. Nur wenn man sich das Gebiet des Leuchtturmhügels weg denkt, macht auch der Standort des Obelisken, der zusammen mit seinem Zwilling der Navigation beim Einsegeln in den Eiderkanal diente, direkt vor dem Kanalpackhaus einen Sinn.

[92] Vgl.: [Frahm 2007], S. 45f.
[93] Vgl.: [Frahm 2007], S. 48.
[94] Vgl.: [Stolz 1983], S. 39.
[95] Vgl.: Jensen, Hans Nicolai Andreas: Versuch einer kirchlichen Statistik des Herzogtums Schleswig, Dritte Lieferung, 1841, S. 1344.
[96] Vgl.: [Petersen 1952], S. 18.
[97] Die Festung Friedrichsort war nie eigenständige Gemeinde (Vgl.: Pieper / Wölk: Seekamp, unter: www.schilksee-info.de/seekamp.html.).
[98] Pieper / Wölk: Seekamp, unter: www.schilksee-indo.de/seekamp.html.

4.6.1 Das Kanalpackhaus

Am früheren Ostende des Eiderkanals – der Leuchtturmhügel wurde erst beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals aufgeschüttet – befindet sich das zwischen 1774 und 1784 errichtete Ensemble historischer Gebäude, die ursprünglich der Eiderkanalverwaltung dienten und unter anderem u. a. den Kanalmeister des Eiderkanals und den Zollverwalter beherbergten. Sie werden überragt durch das so genannte „*Kanalpackhaus*", das aus der Zeit um 1783/84 stammt und als Zwischenlager für die von den Schiffen angelieferten Waren diente[99]. Vergleichbare Gebäude gab es zum Zeitpunkt ihrer Erbauung nur in großen Handelsstädten und so kommt Beusen zu dem Schluß, daß die gewaltigen Dimensionen der Gebäude auch dem Zweck dienten, die Bedeutung des Eiderkanals als gesamtstaatliches Projekt zur Schau zu stellen.[100]

Zur Zeit seiner Erbauung war das Kanalpackhaus mit seinen Nebengebäuden auch die einzige Bebauung direkt am Holtenauer Nordufer des Eiderkanals, an dem damals der völlig unbedeutende „*Uferweg*" entlang bis zur Schleuse Holtenau führte. Dieser Uferweg wurde erst ein Jahrhundert später in den Jahren 1887-95 ausgebaut und erst im Jahre 1919 offiziell in „*Kanalstraße*" umbenannt. Vorher behalf man sich mit Bezeichnungen wie „*nördliche Hafenstraße*" oder „*Chaussee nach der Kanalmündung*".

Durch die drei Packhäuser in Holtenau, Rendsburg und Tönning wurde der Warenhandel am Eiderkanal sehr erleichtert, da in ihnen die Waren aus dem Hinterland so lange zwischengelagert werden konnten, bis Schiffe für ihren Weitertransport sorgten.

Auch zu Zeiten des Eiderkanals war der Warenhandel annähernd so international wie heute: Während aus dem unmittelbaren Einzugsbereich der Packhäuser Güter wie Getreide, Talg, Sohlenleder, Klinker, Zement, Tran, Teer, Töpfergut, Zucker und Salz durch die Packhäuser strömen, kamen Flachs, Leinen und Pech aus Rußland, aus Schweden Stahl und Eisen und aus Island der Salzfisch.[101]

Die Errichtung des Kanalpackhauses geht auf die Kopenhagener Kanalkommission zurück, auf dessen Initiative die drei Packhäuser gebaut wurden. Alle drei Gebäude hatten dasselbe Aussehen, doch waren die beiden Packhäuser an den Enden des Kanals etwa doppelt so groß wie das Packhaus in Rendsburg, da man an diesen beiden Plätzen den größeren Warenumschlag erwartete. So konnten die beiden Packhäuser in Holtenau und Tönning jeweils 30.000 Zentner Getreide fassen.[102]

Der Bau des Kanalpackhauses in Holtenau wurde 1782 beschlossen und da es dem dänischen König[103] gehörte früher auch das „*dänische Lagerhaus*" genannt. Pläne, anstelle eines großen zwei kleinere Packhäuser in Holtenau zu errichten, wurden aufgegeben. Vorbild für die Kanalpackhäuser waren die kurz zuvor in Kopenhagen errichteten Packhäuser mit ihren gegenüber den ansonsten üblichen Fachwerkmauern massiven Außenmauern, die die Baukosten erheblich in die Höhe trieben. Dazu kam noch, daß es keine übliche öffentliche Ausschreibung für den Bau gab, sondern „*verläßliche*" Handwerker mit dem Bau beauftragt wurden.[104]

Das Holtenauer Kanalpackhaus hat eine Grundfläche von 77 mal 13 Metern mit drei Voll- und zwei Dachgeschossen. Große Luken dienten dabei dem Transport der Waren mit Hilfe von Ladebäumen im Dachgeschoß. Dabei konnten die Waren sowohl außer- als auch innerhalb des Gebäudes von Stockwerk zu Stockwerk bewegt werden. Die Lagerfläche betrug ca. 4.000 m^2. Schwere Güter, die nicht im Packhaus gelagert werden konnten, wurden auf dem so genannten „*Materialhof*" gelagert. Für die eingelagerten Waren wurde die so genannte „*Packhausmiete*" erhoben, die sich nach Menge, Wert und Lagerdauer der Waren richtete. Explosive Stoffe aber durften weder im noch beim Packhaus gelagert werden.[105]

Alleine schon die Größe der drei Packhäuser und die solide Art ihrer Ausführung zeigt ebenso wie die Bauausführung der Kanalschleusen, daß es den Erbauern nicht nur um rein funktionale Interessen ging, sondern auch um die Selbstdarstellung des dänischen Staates. Dafür sprechen auch die vielen an den Bauwerken angebrachten Widmungen: Der in Holtenau stehende Obelisk mit seiner Inschrift „Patriae et Populo" beschreibt im Grunde das Motto für das Gesamtwerk des Eiderkanals. Dieses „*Für Vaterland und Volk*" kann zusammen mit weiteren Inschriften, die die Eiderkanalschleusen zierten, als ein wesentliches Merkmal der Selbstdarstellung und als Symbol königlichen Selbstbewußtseins angesehen werden, handelte es sich beim dänischen Gesamtstaat doch um einen Behörden- und Beamtenabsolutismus.[106]

[99] Vgl.: [Heidbrink 2001], S. 86.
[100] Vgl.: [Beusen].
[101] Vgl.: {Rust 1982], S. 50f.
[102] Vgl.: Rust [1982], S. 50.
[103] Der Dänische König war von 1460 bis 1864 gleichzeitig Herzog der beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein.
[104] Vgl.: [Wehowsky 1981], S. 74.
[105] Vgl.: [Stolz 1983], S. 41.
[106] Vgl.: [Beusen].

4.7 Holtenau zur Zeit des Eiderkanals

> *„Holtenau, Dorf in Schleswig an der Mündung des Eiderkanals, unweit Kiel; Schleuse u. Zollstätte."*
> (Pierer's Universal-Lexikon 1857)

Das obige Zitat macht deutlich, daß Holtenau erst nach dem Bau des Eiderkanals überregional als einer der beiden Endpunkte des Kanals bekannt wurde. Der Bau und der Betrieb des Eiderkanals brachten die Holtenauer zum ersten Mal in einen – wenn auch nur oberflächlichen – Kontakt mit Menschen aus ferneren Landesteilen, ja sogar anderen Ländern. Schiffe aus den Ostsee- und Nordseeanrainerländern befuhren nun in Sichtweite des Dorfes den neuen Kanal, der wirklich ein „*Weltkanal*" war. Aber es scheint nicht so, daß diese neben den neuen Waren auch neue Ideen ins Land brachten – es sieht so aus als sei das Leben der Holtenauer im selben ruhigen Rhythmus verlaufen wie in den Jahrzehnten und zuvor. Das Bauerndorf war weiterhin eine kleine Welt für sich und wenn die Menschen ihren Blick nach „*außen*" richteten, dann wohl eher wie zu früheren Zeiten nach Gut Seekamp, denn selbst die Stadt Kiel war weit entfernt.

Den Menschen, die über ein Jahrhundert lang mit dem Eiderkanal lebten, scheint dieser mit der Zeit ans Herz gewachsen zu sein. Auf dem Kanal herrschte keine Hektik, alles ging geruhsam vonstatten und entsprach damit dem Charakter der an seinen Ufern lebenden Menschen. Auch wenn in den letzten Jahrzehnten seines Bestehens viele Schiffe mit eigener Motorkraft oder aber von Dampfern gezogen den Eiderkanal passierten, sorgten bereits seine Dimensionen und seine Linienführung für Gemächlichkeit. All dies änderte sich mit dem Anbruch einer neuen Zeit des Aufbruchs, in der es keinen Platz mehr zu geben schien für diese Ruhe und Beschaulichkeit. Nach dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals blieben nur noch kümmerliche Reste des alten Kanals bestehen und es mußten noch einmal einhundert Jahre vergehen bis man in Schleswig-Holstein entdeckte, welch einen historischen Wert die letzten Rudimente des alten Kanals besitzen, die es fortan zu erhalten und touristisch zu nutzen galt. Einen ersten Schritt machte man auf Initiative des im Mai 1980 gegründeten „*Kanal-Vereins*"[107] mit der Restaurierung der völlig verlandeten und verfallenen Rathmannsdorfer Schleusen.

4.7.1 Der Wald und die Halbinsel „*Vossbrook*"

„*Voßbrook*" ist heutzutage in Holtenau ein nahezu vergessener Name, doch noch in der Zwischenkriegszeit verbanden sich mit diesem Namen viele Hoffnungen für die Stadt Kiel und auch die Holtenauer. Ursprünglich war der „*Voßbrook*" ein Wald auf dem Gelände des heutigen Flughafens, der zum Holtenauer Meierhof gehörte und von den Holtenauer Bauern bis zur Aufhebung der Leibeigenschaft im Jahre 1791 als Holzweide genutzt wurde. Dieser Wald war einer von mehreren Waldgebieten, die einstmals die Kieler Förde säumten und von denen heute nur noch Reste wie beispielsweise das Düsternbrooker Gehölz übrig geblieben sind. Das Gelände des Voßbrooks war ursprünglich sehr hügelig und von Knicks durchzogen. Durch seine extensive landwirtschaftliche Nutzung blieb nur noch ein schütteres Waldgebiet übrig. Im Gebiet des Voßbrooks gab es die einzeln gelegenen Katen Eekbrook, Dieken und Distelrade, an die heute nur noch die Namen „*Distelrader Straße*" und „*Eekbrook*" erinnern.[108]

Die Holtenauer gelangten früher über die alte Dorfstraße und den Eekbrook rechterseits in den Voßbrook und von dort aus auf verschiedenen Wegen nach Schusterkrug. Bog man am Ende der Dorfstraße linkerseits ab, so gelangte über eine Chaussee – der späteren Herwarthstraße[109] – ebenfalls in den Schusterkrug oder auch nach Stift. In heutiger Zeit ist das Thema einer direkten Verbindung nach Schusterkrug über das Holtenauer Unterland wieder aktuell geworden.

Das Gebiet des Voßbrooks wurde erst nach 1791 – also nach der Aufhebung der Leibeigenschaft – wieder planmäßig aufgeforstet, so daß ein richtiger ca. 800 m langer Buchen-Eichen-Mischwald mit einer Größe von ca. 14 Hektar am Hohen Ufer des Holtenauer Strandes entstand. Die markanteste Erhebung am Hohen Ufer war die „*Jeanettenhöhe*", in deren Nähe sich auch „*Mählś Gasthof*" befand. Der nördliche Teil wurde im Zuge der Errichtung des Fort Holtenau (siehe Kapitel 5.1 auf Seite 114) abgeholzt. Der Rest fiel dann in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts den Industrieprojekten der Stadt Kiel und dem Bau des Seeflughafens zum Opfer. Ein kleiner Rest des ehemaligen Waldes findet sich noch am Holtenauer Friedhof und wird auch „*Krähenwald*" genannt.

In den Jahren 1888/89 wurde durch die Festungsbaubehörde ein fester Weg zwischen der Festung Friedrichsort und dem Fort Holtenau rund um die Stegelhörner Bucht gebaut, der auch die zwischen Holtenau und Friedrichsort liegende Stegelhörner Au überquerte. Ein kleiner Bach, der auch heute noch vom Eekbrook Richtung Tonnenhof

[107] Der Verein finanziert u. a. wissenschaftliche Arbeiten über die Kanal-Geschichte des Kanals und seine Erbauer und kümmert sich zudem um die ständige Pflege und Erhaltung der bestehenden Schleusenbauwerke.
[108] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 88.
[109] Sie wurde wie das bei Dreilinden liegende *„Fort Herwarth"* nach dem Generalfeldmarschall Karl Eberhard Herwarth von Bittenfeld (*1796, †1884) benannt.

durch den Voßbrook fließt, soll einmal „*Holtenau*" oder „*Holstenau*" genannt worden sein[110]. Einen offiziellen Namen hat dieser Bach jedoch nicht[111]. Ein weiterer Bach soll früher auf Höhe der Häuser Kanalstraße Nr. 42 in die Levensau bzw. die beiden späteren Kanäle gemündet sein. Aus diesem Grunde sind die Häuser dort teilweise auf Pfählen gebaut und nur im hinteren Teil unterkellert[112].[113]

Im Gegensatz zum Wald Voßbrook wurde die Halbinsel Voßbrook in den Jahren 1913/14 aus dem Abraum der Kanalerweiterung vom Wald Voßbrook her mit einer Größe von 300 mal 400 Metern auf dem Gelände des Holtenauer Strandes aufgeschüttet. Auf dem neu gewonnenen Land wurden eine Flugzeughalle und eine Rollbahn für die Kaiserlichen „*Seeflieger*" der Marine (Marineflieger) errichtet.

An der Stegelhörner Bucht zwischen Friedrichsort und Holtenau auf dem Gelände des Voßbrooks sollte 1865 nach Plänen der preußischen Militärs eine Marinewerft für Neubau und Reparatur von Kriegsschiffen (Arsenal) entstehen: „[Das preußische Marine-Etablissement im Kieler Hafen – der Verf.] *wird, wie jetzt fest bestimmt ist, zwischen Friedrichsort und Holtenau angelegt werden*".[114]

Daß dieser Plan bereits weit fortgeschritten war, zeigen die ausführlichen Aufstellungen der voraussichtlichen Kosten für die Errichtung dieser Einrichtungen, die sich in dem „*Entwurf eines Gesetzes betreffend den außerordentlichen Geldbedarf der Marineverwaltung*"[115] finden:

> *„Nach den angestellten Untersuchungen eignet sich die Friedrichsort zunächst liegende Bucht des Kieler Hafens vorzugsweise zu einer solchen Flotten-Station, da, abgesehen von günstigen Wasserverhältnissen, das an dem Ufer anzulegende Etablissement einem Bombardement von der Seeseite entzogen, auch gegen ein solches von der Landseite mit verhältnismäßig geringen Kosten sichergestellt werden kann. Das Marine-Etablissement wird wird den größten Theil des ziemlich geraden Strandes zwischen Friedrichsort und den Voßbrocker Hügels bei Holtenau einnehmen."*[116]

Die Umsetzung dieses Planes wurde jedoch durch den preußisch-österreichischen Krieg unterbrochen und nach dem Kriegsende zugunsten des Standortes Gaarden-Ellerbek, den man besser verteidigen zu können glaubte, aufgegeben. Denn seitens der zuständigen Departements gab es – auch im Hinblick auf die Erfahrungen mit Hafensperren aus dem amerikanischen Bürgerkrieg – Bedenken, ob es möglich sei, eine solche Anlage bei Holtenau gegen einen Angriff mit Panzerschiffen ausreichend zu sichern, während eine Anlage an der Kieler Innenförde durch die vielen Forts besser geschützt zu sein schien.[117]

Man kann und mag sich heute kaum vorstellen, wie anders die Entwicklung der Stadtteile nördlich des Kanals verlaufen wäre: Arbeiterquartiere statt schmucker Häuser für die Kanalbediensteten, Massenarbeitslosigkeit nach dem Ersten Weltkrieg und vor allem die dann wohl eingetretenen großen Zerstörungen infolge der Bombardierungen des Zweiten Weltkrieges!

4.7.1.1 Die „*Quarantäneanstalt*" im Voßbrook

Mit der zunehmenden Bedeutung Kiels als Hafenstadt stieg auch die Gefahr eingeschleppter Seuchen und so entstand im Jahr 1867 am Strand des Voßbrooks eine „*Quarantäneanstalt*" für die westlichen Ostseehäfen. Hier wurden die so genannten „*Cholerabaracken*" errichtet, d. h. Baracken, die Krankensäle, Desinfektionsräume und Leichenkammern enthielten. Hatte ein Schiff Epidemiekranke an Bord oder kam aus Häfen, in denen eine Epidemie ausgebrochen war, wurde hier die gesamte Besatzung des betroffenen Schiffes interniert. Die Quarantäneanstalt bestand aus einer Krankenbaracke mit 14 Betten, einem Wärterzimmer und einer Teeküche, einer Beobachtungsbaracke mit 6 Betten sowie einem Wirtschaftsgebäude mit einem Desinfektionsraum, einer Waschküche und einer Leichenkammer. Alle drei Gebäude hatten eine ähnliche Größe. Eine Landungsanlage mit einer 156 Meter langen Laufbrücke diente zum Anlanden der erkrankten Seeleute von See her.[118]

> *„Die Quarantäne-Anstalt bei Holtenau an der Kieler Förde.*
>
> *Diese Anstalt ist auf einem 42,81 ar großem, etwa 800 m nördlich der Mündung des Schleswig-holsteinischen Canals gelegenen Grundstück erbaut. Die Unebenheit des Bodens hat, da die NW-Ecke des Bauplatzes etwa 15 m über dem mittleren Wasserspiegel der Föhrde lag, verhältnismäßig umfangreiche Erarbeiten*

[110] Der Baedeker berichtet, daß auf die „*Holstenau*" auch der Ortsname Holtenau zurück geht (Vgl.: [Baedeker 1963], S. 19.).
[111] Vgl.: [Giertz 1995], S. 64.
[112] Laut einer Auskunft der Familie Jacobs, die dort ein Haus besitzt.
[113] Vgl.: Detlefsen [1978], S. 88. Siehe hierzu auch 5.1 auf Seite 114.
[114] Liedtke, E. [Hrsg.]: Provinzial-Correspondenz. Vierter Jahrgang. Berlin, 10. Januar 1866, S. 2.
[115] [Abgeordnetenhaus 1865], S. 906ff.
[116] [Abgeordnetenhaus 1865], S. 909.
[117] Vgl.: Salewski, Michael / Elvert, Jürgen / Lippert, Stefan: Die Deutschen und die See, Stuttgart 1998, S. 90.
[118] Vgl.: MFG5: Entwicklung des Fliegerhorstes Kiel-Holtenau; [ZBlattBau]: Nr. 32, 7. August 1886, S. 316.

veranlaßt. Die einzelnen Gebäude sind auf zwei im Mittel 10,40 m bezw. 6,60 m über Mittelwasser der Ostsee liegenden, durch Wegerampen mit einander verbundenen Baustellen errichtet. Die wesentlichen Bestandtheile der Anstalt sind:

1. Die Krankenbaracke: dieselbe ist von Fachwerk hergestellt, welches mit äußerer und innerer verleisteter bezw. gespundeter Bretterverkleidung versehen ist. Sämtliche Wände, mit Ausnahme der Scheidewände und Feuermauern aus Steinfachwerk, bestehen aus Holzfachwerk. Der Krankensaal und der Flur haben eine gehobelte und gespundete Verschalung unter den Sparren als Decke erhalten. Die anstoßenden Diensträume sind mit einer verschalten Bretterdecke versehen. Sämtliche innere Bretterbekleidungen sind dreimal mit Oelfarben, die äußeren mit Carboliueum gestrichen. Der von Pfeilern getragene Fußboden ist gedielt, mit Fußleisten versehen und dreimal mit heißen Leinöl getränkt. Das Dach ist mit Dachpappe auf Schalung gedeckt. Der für 14 Betten eingerichtete Krankensaal ist mit zwei großen eisernen Oefen mit Lüftungseinrichtung, das Wärterzimmer mit einem kleinen ebensolchen und die Theeküche mit einem kleinen Herd ausgestattet. Für die Sommer-Lüftung ist über dem Krankensaal eine Laterne mit vier Jalousieklappen und äußeren Verschlußläden angebracht.

2. Die Beobachtungsbaracke ist in der Bauart von der vorbeschriebenen nicht verschieden und es sind nur die Scheidewände der an dem Krankensaale gelegenen Diensträume ausgemauert. Der für 6 Betten berechnete Krankensaal wird durch einen großen eisernen Ofen erwärmt. Die übrigen Räume sind durch kleinere Oefen heizbar. Behufs Lüftung der Räume sind die oberen Fensterflügel um eine waagerechte Achse drehbar eingerichtet.

3. Das Wirthschaftsgebäude hat wegen der Beschaffenheit des Bodens tiefere Gründungen und eine 0,27 m bezw. 1,02 m hohe Plinte erhalten und ist im übrigen den vorgenannten Gebäuden gleich. Die Wände des Desinfctionsraumes sind massiv, diejenigen der Waschküche in Steinfachwerk und Mörtelputz hergestellt. Fast sämtliche Räume haben hochkantiges Ziegelpflaster mit vergossenen Fugen. Die Leichenkammer ist mit Cementstrich versehen. Das im Desinfectionsraume befindliche Reinigungsgeräth ist von dem Geschäfte Oskar Schimmel u. Co in Chemnitz geliefert."[119]

Als in Hamburg 1892 die Cholera ausbrach, wurden auch in Kiel Vorkehrungen getroffen – schon wegen der vielen beim Kanalbau beschäftigten Menschen, die auf engsten Raum zusammen leben mußten. So schrieb die Kieler Zeitung Ende August 1892 in einem Artikel, der wohl zu aller erst die Öffentlichkeit beruhigen sollte:

> *„Was Kiel betrifft, so hat der Oberpräsident Weisungen wegen der Choleragefahr an die hiesige Polizeibehörde gerichtet. Die Baracke in Voßbrook ist völlig in Stand gesetzt, ein Verwalter daselbst stationirt und mit der nöthigen Instruktion versehen."*[120]

Der erste Cholerafall in Kiel wurde am 25. August gemeldet. Es folgten weitere Fälle und die verantwortlichen Stellen reagierten mit einem Verbot öffentlicher Versammlungen, Tanzvergnügen und allen Anlässen, bei denen viele Menschen aufeinander trafen. Erst Anfang Oktober konnten diese Verbote wieder aufgehoben werden. Im Jahre 1927 wurde die Quarantäneanstalt an die Hörn verlegt und das Gelände an die Marine verkauft, die mit dem Gelände den Seeflughafen erweitern wollte.

Das ehemalige Ärztehaus der Quarantäneanstalt – die so genannte *„Villa Bock"* – diente später als Offiziersmesse und wurde 1974 abgerissen. Zwei Jahre später folgte dann das letzte noch bestehende Gebäude der Quarantäneanstalt.

Die Cholera, der die Anlagen ihren Spitznamen verdankten, war im Norden keine Unbekannte: Bereits im Jahre 1831 waren die beiden die Herzogtümer von der Cholera bedroht. Damals diente der Eiderkanal als eine natürliche Barriere, die das Übergreifen der Cholera auf das Herzogtum Schleswig verhindern sollte. Mit Hilfe strenger Grenzkontrollen durch so genannte *„Cholerawächter"* konnte der so genannte *„Cholerakrieg"* schließlich gewonnen werden (siehe 4.9.2 auf Seite 97).

4.8 Das Gut Knoop und der Eiderkanal

Direkt betroffen vom Bau des Eiderkanals war auch das Gut Knoop, denn die Trasse des Kanals führte auf Betreiben des dänischen Schatzkanzlers Heinrich Carl Schimmelmann, der seiner Tochter Caroline das Gut geschenkt hatte, wie heutzutage die des Nord-Ostsee-Kanals in wenigen hundert Metern Entfernung südlich des Gutshauses entlang. Die ehemalige Wasserburg lag früher östlich des jetzigen Gutshauses am Beginn der alten Gutsallee.

[119] Centralblatt der Bauverwaltung, 7. August 1886, S. 316.
[120] Kieler Zeitung, 25. August 1892, zitiert in: [Gaethke 1994], S. 96.

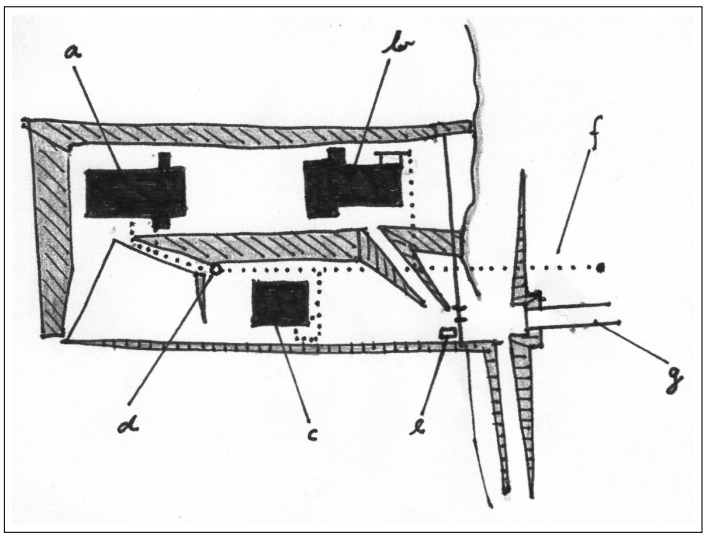


Abbildung 4.1: Lageplan der Quarantäneanstalt.

(a) Krankenbaracke (b) Beobachtungsbaracke (c) Wirtschaftsgebäude (d) Brunnen (e) Kotgrube (f) Sielleitung (g) Landungsbrücke

Das heute bestehende Knooper Herrenhaus wurde in den Jahren 1792-96 durch den dänischen Architekten Axel Bundsen (*1768, †1832) für Heinrich Friedrich Graf von Baudissin neu errichtet und in seiner Lage auf den sich direkt vor dem Herrenhaus vorbei windenden Eiderkanal ausgerichtet. Erste Planungen aus den Jahren 1782/83, mit denen der Baumeister Carl Gottlob Horn (*1734; †1807) – seines Zeichens Hausarchitekt von Baudissins Schwiegervater Heinrich Carl Schimmelmann, der einer der reichsten Männer seiner Zeit war – beauftragt wurde, hatten noch den bloßen Umbau der ehemaligen Wasserburg vorgesehen, kamen aber nun vermutlich auch wegen des bevorstehenden Kanalbaus nicht mehr zur Ausführung. Es mag auch sein, daß der Stil Horns, der für seine kostengünstigen Entwürfe bekannt war, nicht den Geschmack Caroline Baudissins, der Tochter Schimmelmanns, entsprach.

Das von Axel Bundsen entworfene Herrenhaus gilt heute als eines der bedeutendsten klassizistischen Bauwerke Schleswig-Holsteins. Das Innere des Herrenhauses wurde von eigens aus Italien engagierten Künstlern opulent ausgestaltet, wobei der dabei getriebene Aufwand das Landesübliche bei weitem übertraf[121]. Die Arbeit auf Knoop hatte für Bundsen auch private Folgen, heiratete er im Jahr 1801 doch die Tochter des Gärtners von Gut Knoop. Die beiden Kavaliershäuser stehen bereits seit 1785. Während Bundsen das neuen Herrenhaus baute, blieb der Entwurf des umgebenden neuen Landschaftsparks Carl Gottlob Horn überlassen. Dabei bezog er das Kanalufer in die Gestaltung mit ein. Ein hölzerner Pavillon erlaubte den Blick auf die Knooper Eiderkanalschleuse. Durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurde der ursprüngliche Landschaftspark leider bis auf wenige Rudimente zerstört.

> *„Nichts ist so überraschend, als wenn in diesem Lufthain wandelnd, man plötzlich in einer der Durchsichten eine kleine Flotte von Dreimastern vorüberschweben sieht und das Hurrah! des Schiffsvolks, zum Signal der Schleusenöffnung aus dem Walde widerhallt."* [122]

Treibende Kraft bei der Gestaltung des neuen Herrenhauses war Graf Baudissins Frau Caroline (*1759, †1826), eine Tochter des dänischen Schatzmeisters Heinrich Carl Schimmelmann, der durch Geschäfte während des Siebenjährigen Krieges und durch den karibischen Sklavenhandel[123], den so genannten *„Dreieckshandel"*[124], zu enormen Reichtum gelangt war. Nicht umsonst war Schimmelmann einer der größten europäischen Sklavenhalter und galt zu seiner Zeit als reichster Mann Europas.[125]

[121] 1820 baute Axel Bundsen auch die Seebadeanstalt Düsternbrook.

[122] Friedrich J. Meyer 1816.

[123] Zwar wurde bereits 1792 ein Ende des Sklavenhandels beschlossen, doch trat dieses erst mit dem 1. Januar 1803 in Kraft. Die Sklaverei selbst wurde erst 1848 nach einen Sklavenaufstand gegen die Dänen abgeschafft. Bereits seit 1807 ging Großbritannien aktiv gegen den Sklavenhandel der anderen europäischen Staaten vor und auf dem Wiener Kongreß 1814/15 wurden Sklaverei und Sklavenhandel geächtet.

[124] Bei dem europäische Erzeugnisse wie Stoffe oder Brandwein gegen afrikanische Sklaven getauscht wurden, die wiederum auf den dänischen Zuckerrohrinseln und nach Amerika exportiert und dort gegen Zuckerrohr und Rum eingetauscht wurden – ein Geschäft, bei denen man gleich dreifachen Profit machen konnte.

[125] Vgl.: Torsten Müller: *„Kostbares Erbe einer starken Frau"*, in: [Kieler Nachrichten], 26. März 2005, S. 19, [Lohmeier 1984], S. 8.

Dieser in der Familie vorhandene Reichtum, der sich nicht zuletzt auf das Elend der Sklaverei gründete, ermöglichte es Schimmelmanns Schwiegersohn Graf von Baudissin überhaupt erst, jahrzehntelang ohne einträgliche Staatsämter das Gut Knoop zu führen, es mit teuren Bildern und Möbeln auszustatten und einen eigenen Architekten und eigenen Maler[126] zu beschäftigen. Auf einem sich heute im Herrenhaus Friedeburg befindlichen Gemälde eines unbekannten Künstlers aus der Zeit um 1802, das einen Innenraum des Gutes Knoop darstellt, sieht man Joseph Graf von Baudissin – einen der Söhne des Hauses – als Kind mit einem Spitz spielend und einem Schwarzen – *„Christoph Tafeldecker"* bzw. *„Christoph Petersen"* genannt – im Livree, der im Hintergrund durch eine Tür das Zimmer betritt. Tafeldecker war einer jener damals so genannten *„Kammermohren"*, mit denen der Sklavenhändler Schimmelmann die schleswig-holsteinische Adelsgesellschaft versorgte; ein von den Plantagen der Karibikinsel St. Croix in den Norden verpflanzter Sklave als ein „Geschenk" an seine Tochter Caroline Baudissin. Im Jahr seines Todes 1803 wird er bei der Volkszählung in Knoop als *„Christop Petersen, Neger und Tischdecker, 38 Jahre alt"* erwähnt. Der Kammermohr Christoph machte nicht nur auf die Gäste großen Eindruck, sondern auch auf das leibeigene Kammermädchen Margaretha Dorothea Voß – einer Tochter des Gutsgärtners –, das ein Kind von ihm erwartete, jedoch im Kindbett starb. Eine andere Quelle berichtet, daß das besagte Kammermädchen wiederum die Tochter des Knooper Architekten Axel Bundsen gewesen sein soll[127]. Das 1795 geborene Mädchen erhielt den Namen Johanna[128].

Später heiratete Christoph Petersen die Kielerin Marie Büring und zeugte noch zwei weitere Kinder. Johanna heiratete 1816 den Gutsknecht Josias Lütje auf Knoop und starb 1832.

Über ein Gemälde, das neben dem mit einem Spitz spielenden Joseph Graf von Baudissin – einen der Söhne des Hauses – auch Christop Petersen, den *„Tafelmooren"* von Knoop, abbildet, findet sich folgende Beschreibung:

> *„Er macht das scheinbar harmlose Idyll zu einem einzigartigen Dokument, denn nun verweist das Bild so sinnfällig wie kein anderes Gemälde auf die Tatsache, daß gerade die besonders reich ausgestatteten und stilvollen schleswig-holsteinischen Herrenhäuser Ahrensburg, Emkendorf und Knoop einen dunklen Hintergrund hatten: den Wohlstand, der auf den Schimmelmannschen Zuckerrohrplantagen in der Karibik mit Sklavenarbeit erwirtschaftet wurde."*[129]

Daß bereits auch viele Zeitgenossen Schimmelmanns Anstoß an der Behandlung der Schwarzen und den menschenunwürdigen und grausamen Praktiken auf den karibischen Plantagen nahmen, zeigt auch das folgende von Matthias Claudius im Jahr 1773 in der – ausgerechnet von Carl Schimmelmann mit gegründeten – Zeitung *„Wandsbecker Bothe"* veröffentlichte Gedicht:

> *„Weit von meinem Vaterlande*
> *Muß ich hier verschmachten und vergehn,*
> *Ohne Trost, in Müh und Schande;*
> *Ohhh die weißen Männer!! klug und schön!*
> *Und ich hab den Männern ohn Erbarmen*
> *Nichts getan.*
> *Du im Himmel! hilf mir armen*
> *Schwarzen Mann!"*[130]

Die an den Sklaven verübten Strafen übertrafen in ihrer Grausamkeit bei weitem jene, die die Leibeigenen im Dänischen Wohld unter der Herrschaft der selben Gutsbesitzerklasse zu erleiden hatten:

So war der Anblick Schwarzer mit Holzbeinen auf den karibischen Plantagen anscheinend keine Seltenheit, war doch die Amputation von Händen (wenn ein Schwarzer seine Hand gegen seinen Herren erhoben hatte) oder Beinen (als Strafe für Fluchtversuche) eine häufige Praxis.[131]

Weit entfernt von solch entsetzlichem Elend – und auch von der Lebenswelt des Holtenauer Bauerndorfes – bildete das Gut Knoop zusammen mit Gut Emkendorf, wo Caroline von Baudissins Schwester Friederike Juliane lebte, um 1800 eines der kulturellen Zentren der schleswig-holsteinischen Adelsgesellschaft. Auf beiden Gütern verkehrte ein literarischer Zirkel vieler berühmter Zeitgenossen, zu denen auch der Philosoph Johann Gottfried

[126] Auf Gut Knoop arbeiteten die Maler Ludwig Philipp Strack und der Italiener Giuseppe Anselmo Pellicia, sowie der Schweizer Stuckateur Francesco Antonio Taddei.

[127] Vgl.: Sayer, John: Wolf Graf Baudissin (1789-1878), Münster 2015, S. 18.

[128] [Kieler Nachrichten]: *„Der Ahrensburger Graf von Schimmelmann"*, 14. April 2007; Henningsen, Lars N.: Die Kolonien und Schleswig, in: [Slesvigland], Ausgabe 2/2005, S. 14-23, hier S. 20ff.

[129] Museen in Schleswig-Holstein, unter: http://www.museen-sh.de/ml/digi_einzBild.php?pi=900_332&suce=kulturstiftung&page=2&action=-vonsuche&r=17.

[130] Matthias Claudius: *„Der Schwarze in der Zuckerplantage"* [1773].

[131] Vgl.: [Winkle 2003].

von Herder, der an Caroline von Baudissin das Gedicht *„An Cornelia"* [132] widmete, und der Dichter Friedrich Gottlieb Klopstock gehörten[133]. Caroline von Baudissin war schon aufgrund ihrer *„bürgerlichen"* Herkunft – ihr Vater wurde erst 1779 durch den Dänischen König in den Grafenstand erhoben – kulturell interessiert und der Aufklärung verpflichtet.

Auch als Schriftstellerin machte sie sich einen Namen und das von ihr im Jahre 1792 verfaßte und ein Jahr später ins Dänische übersetzte zweibändige Werk *„Die Dorfgesellschaft, ein unterrichtendes Lehrbuch für das Volk"* richtete sich auch an die Landleute ihres Besitzes.[134]

> *„Unser Vater im Himmel, dem ich so viele Wohltaten verdanke, hat mich mit einem Völkchen Kinder gesegnet, und ihr wißt, wie sehr ich sie liebe; aber auch e u r e Mutter bin ich und ihr seid meine sehr lieben Kinder."* [135]

Es wird beispielsweise über Caroline von Baudissin berichtet, daß sie im Jahr 1792 die in einer Spinnstube versammelte Dorfgemeinschaft nach einer Belehrung über Genußmittel feierlich schwören ließ, niemals Kaffee zu trinken[136].

Zu Beginn der 1790er Jahre wurden für die Leibeigenen kleine Höfe mit Feldern zur eigenen Bewirtschaftung sowie ein Musterbauernhof angelegt[137]. Bereits 1787 wurde Claus Rixen[138] als Lehrer auf Gut Knoop an der Schule Klausdorf eingestellt, der sich in den vorangegangenen Jahren als Lehrer auf Groß-Flintbek für die Verbesserung der Bildung der Landbevölkerung und der Landwirtschaft eingesetzt hatte.

Während auf Gut Seekamp die Leibeigenschaft bereits 1790 endete, wurde sie auf Gut Knoop – in einem heutzutage nur schwer zu verstehenden Gegensatz zur dort vorgelebten aufklärerischen Gesinnung – erst zum 1. Januar 1805, d. h. zu dem letzten für ganz Dänemark festgesetzten Termin, aufgehoben[139].

In seiner langen Geschichte wechselten mehrmals die Eigentümerfamilien des Gutes, das in den Besitz bedeutender Adelsfamilien wie der Rantzaus, Buchwaldt oder Ahlefeldts gelangte, bis das Gut schließlich im Jahr 1869 mit dem in Mexiko zu Reichtum gelangten dänischen Kaufmann Ingward Martin Clausen (*1822, †1902) aus Hadersleben den ersten bürgerlichen Besitzer sah[140]. Grund für den Verkauf mögen die hohen Spielschulden Caroline von Baudissins bzw. eine Spielwette um das Gut Knoop gewesen sein.

Im Jahre 1903 kam Gut Knoop, zu dem damals noch der Hof Friedrichshof gehörte, in den Besitz des Bremer Kaufmannes Heinrich Gerhard Richard Hirschfeld, dessen Nachkommen heute noch das Gut bewirtschaften. Im Jahre 1912 wurde anstelle des ehemaligen hölzernen Pavillons ein durch den Bremer Architekten und Dichter Rudolf Alexander Schröder (*1878, †1962)[141] entworfener Gartentempel mit Ausblick auf den Kanal erbaut. Nachdem Heinrich G. R. Hirschfeld bereits 1916 starb wurde das Gut über vier Jahrzehnte von dessen Witwe geführt[142]. Die kulturelle Tradition des Gutes setzte sich auch unter der Familie Hirschfeld fort. So ist der Gartentempel in Knoop ein seltenes erhaltenes architektonisches Werk Schröders. Kontakte bestanden auch zu Malern wie Max Liebermann, der 1908 ein Portrait der Schwiegermutter Gerhard Friedrich Hirschfelds schuf.

Der Gartentempel mit seinen 20 Quadratmeter großen Innenraum, der nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend verfallen war, wurde in jüngster Zeit durch den Kieler Architekten Horst Krug und mit Mitteln der öffentlichen Hand restauriert[143]. Von den 60.000 Euro Gesamtkosten übernahm die Familie Hirschfeld 15.000 Euro plus einer

[132] = Caroline Adelheid Cornelia Gräfin von Baudissin.

[133] Weiterhin gehörten zu diesen literarischen Salon auch Matthias Claudius, Johann Heinrich Voß, Heinrich Christian Boie, Friedrich Heinrich Jacobi und Johann Caspar Lavater. Auch der Marquis de La Fayette soll Gast auf Emkendorf gewesen sein.

[134] Vgl.: Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein: *„gartenrouten zwischen den meeren"* - 7. Gutspark Knoop, unter: http://www.gartenrouten-sh.de/index.php?id=gutsparkknoop; Wikipedia, unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Caroline_Adelheid_Cornelia_Gräfin_von_Baudissin.

[135] [Brandt 2011], S, 127.

[136] Vgl.: [Alsheimer-Haller 2004], S. 287.

[137] Vgl.: Göttsch, Silke: *„Sonntagsfreuden des Landmanns"*. Zur literarischen Selbstinszenierung zweier landadeliger Frauen um 1800 in Schleswig-Holstein, in: Warneken, Bernd Jürgen [Hrsg.]: Volksfreunde. Historische Varianten sozialen Engagements. Ein Symposium, Tübingen 2007, S. 107-118, hier S. 115.

[138] Claus Rixen (*1764;†1843) war einer der ersten Absolventen des Kieler Lehrerseminars. Interessanterweise war es der Holtenauer Schulmeister Claus Duus, der in der *„Allgemeinen Schulzeitung"* von 1844 einen längeren Nachruf auf Rixen verfaßte (Vgl.: *„Allgemeine Schulzeitung"*, Nr. 60, 16. April 1844, S. 481ff.).

[139] Vgl.: [Gloy 1979], S. 368.

[140] Inward Clausen ging mit 20 Jahren als kaufmännischer Angestellter nach St. Thomas auf den Westindischen Inseln, das damals zu Dänemark gehörte, erwarb dort ein erhebliches Vermögen und zog später nach Monterey, wo er eine Mexikanerin heiratete, mit der er 15 Kinder hatte.

[141] Schröder war auch Übersetzer der Werke Homers und Shakespeares, mit Hugo von Hofmannsthal befreundet und Mitbegründer der Zeitschrift *„Die Insel"*.

[142] Vgl.: Torsten Müller: *„Kostbares Erbe einer starken Frau"*, in: [Kieler Nachrichten], 26.03.2005, S. 19; Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein: *„gartenrouten zwischen den meeren"* - 7. Gutspark Knoop, unter: http://www.gartenrouten-sh.de/index.php?id=gutsparkknoop.

[143] Den überwiegenden Teil trugen das Landesamt für Denkmalpflege, die Stiftung Schleswig-Holsteinische Landschaft und das Innenministerium über das staatliche Glücksspiel.

Menge an Eigenleistung. Nun steht der denkmalgeschützte Bau jetzt auch der Öffentlichkeit zur Verfügung und es ist in den Sommermonaten auch möglich, hier standesamtlich zu heiraten.[144]

Der Eiderkanal bei Knoop samt Schleusenanlage war im 19. Jahrhundert ein beliebtes Ausflugsziel der Kieler Gesellschaft. Hier konnte man das Durchschleusen der Schiffe beobachten und wie sie dann weiter den Kanal entlang getreidelt wurden[145]. Oft wurde von Knoop aus noch ein Spaziergang zum Dorf Holtenau unternommen. Von einem solchen berichtet der Reiseschriftsteller Johann Gottfried Seume (*1763; †1810)[146], der 1805 von Kopenhagen aus kommend die Stadt Kiel und ihre Umgebung besuchte:

> *„Ein Morgenspaziergang durch Düsternbrook nach der Mündung des Kanals, und von diesem hinauf bis Knoop, ist ein Genuß, den zehn Seestädte nicht gewähren. Ich möchte wohl den ganzen Kanal hinauf bis an die Nordsee gehen, die Schönheiten müssen zahlreich und mannichfaltig seyn. Von der Mündung bis nach Knop, kaum eine Stunde Weges, begegneten uns eine Menge Schiffe; und ihre Durchfahrt durch die Schleußen giebt Unterhaltung, wenn man es auch schon sehr oft gesehen hat. Das Gut und der Garten des Grafen Baudissin sind zwar auch nicht in dem Styl der hohen Schönheit – das würde die Gegend kaum erlauben – aber es ist in beiden viel Mannigfaltigkeit, und das Nützliche und Angenehme in freundlicher Verbindung. Selten habe ich eine fröhlichere Mahlzeit gehalten, als das Frühstück dort am Kanal im Wirthshause."*[147]

Noch lange nach der Aufhebung der Leibeigenschaft tickten die Uhren auf dem Gut anders als in den umgebenden Dörfern:

> *„Bis zum Zweiten Weltkrieg war ein Gut eine kleine Welt für sich, die etwa 100 Menschen Lohn und Brot, Arbeit und Geselligkeit bot. Der Gutsherr war zwar seit 1928 nicht mehr die zuständige Verwaltungsinstanz [...], hatte aber noch ungleich viel mehr Bedeutung, Rechte und Pflichten gegenüber seinen Angestellten als heute."* [148]

Die Anfang des 19. Jahrhunderts auf dem Eiderkanal herrschende Atmosphäre schildert die folgende Reisebeschreibung:[149]

> *„Ueber Holtenau, die Mündung des Holsteinischen Kanals, führt ein kahler Sand- und Heideweg nach der die Rhede beherrschenden kleinen Feste Friedrichsort. – Die Einfahrt des Kanals, Schimmelmanns Plan und des General-Major Wegeners ruhmwürdiges Werk in den Jahren 1777 bis 1784, bezeichnen zwei Obeliske von nordischem Marmor. Jener steigt auf Granitfelsen gelagert aus dem Meer auf, dieser erhebt sich am Strande vor den mit königlichem Aufwand und der Zeit trotzenden Festigkeit erbauten Vorrathshäusern und Packräumen. Die einfach schöne Inschrift des Marmors:* Patriae et Populo, *spricht den Geist und Zweck des Werks würdig aus. Groß war zwar das Opfer der kosten dieser Anlage, wodurch der kühne Gedanke, den Ocean mit dem nur acht Fuß höhern baltischen Meer zu verbinden und den Kauffahrtteischiffen durch diese fünf Meilen lange sichre Kanalfahrt, den weiten und gefahrvollen Weg von dreihundert Seemeilen um die Küste von Jütland durch das Kattegat zu ersparen, ausgeführt ward. Doch groß sind auch die Vortheile für die Sicherheit des Handelns, der Schiffe und Menschen, die die königliche Humanität noch fortdauernd diese Opfer bringt; da, wie man sagt, das an das Werk verwandte Kapital durch den Kanalfahrtszoll nur spärlich verzinset wird, so bedeutend er auch ist. So zahlte vor einigen Jahren ein einziges, mit kostbaren indischen Waren beladenes Schiff achttausend Thaler an Zoll, mit, nach dem Summenverhältniß des Werths berechneten Einem Schilling für den Thaler.*
>
> *Die Lustfahrt auf Gondeln zwischen Holtenau und dem Gute Knoop soll große Reize haben, und gehört zu den von uns versäumten beliebtesten Lustpartien dieser Gegend. In einer leichten und zu solchen Fahrten eigens bequem eingerichteten Barke, geräumig genug, um eine Familie mit ihren Freunden aufzunehmen, gleitet die Gesellschaft unter Musik und Gesang auf dem stillen Wasserspiegel, wie von einem Park umgeben, hin. An beiden Ufern erheben sich stolze Eichen und buchen, ihre mächtigen Aeste wie ein schattendes Laubdach über das Wasser hinaus streckend; hin und Wieder öffnet sich die Waldwand gegen reiche Saatfelder und buschichte Höhen; überall herrscht Fülle der üppigsten Natur."*

[144] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Fein gemacht für Hochzeitspaare*", 31. Oktober 2008.
[145] Vgl.: [Jensen 1975], S. 15.
[146] Johann Gottfried Seume (*1763; †1810) war ein deutscher Reiseschriftsteller und Dichter.
[147] [Selk 1984], S. 12.
[148] [Hoene 1995], S. 38.
[149] [Meyer 1816], S. 199ff.

Der im Jahr 1887 begonnene Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals brachte weitere Veränderungen für das Gut Knoop, denn obwohl man auch bei seiner Streckenführung teilweise der Trasse des Eiderkanals folgte, mußte man doch bei der Streckenführung Rücksicht auf die zunehmende Größe der Schiffe – beispielsweise bei den Kurvenradien – nehmen. Es gab daher weitgehende Eingriffe in die Landschaft, die schon Georg Hoffmann 1895 in der Illustrierten „*Gartenlaube*" beschrieb:

> *„Die Partie zwischen Holtenau und dem „adligen Gut" Knoop hat [...], noch heute ihre landschaftlichen Reize, mußte aber doch in ihrer wunderbaren Lieblichkeit erhebliche Einbuße erleiden. Wo vormals zur Linken aus frischgrüner Wiese sich die buchenbewaldeten Hügel emporhoben, da haben jahrelang Hunderte von Arbeitern im ausgerodeten Gehölz geschaufelt und die Kreuzhacke geschwungen; da rissen die ächzenden, rummelnden Trockenbagger ein Stück Land und zugleich Poesie nach dem andern vom Ufer, da rollten die langen Lowriezüge fauchend und pfeifend hin und wieder, schwer beladen mit dem weggebaggerten Erdgute, das draußen vor der Kanalmündung abgelagert wurde und den Grund schuf, auf dem sich heute der Leuchtturm erhebt. Der vielbesuchte Wirtschaftsgarten an der vormaligen Knooper Schleuse ist verschwunden, und über die Stelle, wo das Wirtshaus selber stand, da fahren wir just eben rücksichtslos hinweg. Johann Gottfried Seume hat, als er auf seiner Kopenhagener Reise in Kiel weilte, oftmals in dieser Naturlieblichkeit gesessen und ausgeruht und „selten habe ich" - so sagt er - „eine fröhlichere Mahlzeit gehalten als das Frühstück dort am Canal im Wirtshause. Fast ward, welches nur selten geschieht, die Stimmung meiner Seele idyllisch". Ja! mit der Idylle ist's heute vorbei für alle Zeiten; aber freilich! damals hätten keine stolz getakelten Vollschiffe den armseligen Kanal passieren, geschweige denn einander begegnen und unbehindert vorbeifahren können."*[150]

Folgendes Gedicht fand ich über die Knooper Schleuse und ihre in den Augen der Zeitgenossen zu Beginn des 19. Jahrhunderts faszinierende Technik:

Knooper Schleuse:

Es leiht die rege Schleuse,
Erst Leben dem Kanal:
Sie ebnet seine Reise
Sie gleichet Berg und Thal.

Ein leuchtendes Exempel,
Was Menschenwitz erdacht,
Trägt sie der Stärke Stempel,
Und übet Riesenmacht.

Sie schwingt die schwersten Lasten,
Zur Höhe, stark wie Erz;
Sie senkt des Schiffes Masten
Allmälig niederwärts.[151]

4.9 *Kosakenwinter* und *Cholerakrieg*

Flüsse und Kanäle, Brücken und Schleusen hatten immer schon eine große militärische Bedeutung, denn diese natürlichen oder künstlichen Hindernisse dienten dem Verteidiger als Rückzugslinie und behinderten den Vormarsch feindlicher Truppen. Dieses trug sich auch mehrmals an den Schleusen bei Holtenau und Knoop zu, über die die alten Wege in den Dänischen Wohld hinein und weiter nach Norden führten. So wurden während der napoleonischen Kriege im Jahr 1814 neben den Brücken bei Landwehr auch die Brücken über die Schleusen bei Holtenau und Knoop aus militärischen Gründen zerstört, jedoch im gleichen Jahr wieder repariert.[152]

Neben den bereits zuvor beschriebenen Verwüstungen im kriegerischen 17. Jahrhunderts kam es auch zu späteren Zeiten immer wieder zu kriegerischen Auseinandersetzungen oder Ereignissen, in denen der Eiderkanal und seine Brücken und Schleusen eine gewisse Rolle spielten.

[150] [Hoffmann 1895], S. 399.

[151] Gedicht von C. W. Rüter, in: Thöming, Friedrich Christian Ferdinand: Malerische Spaziergänge in der Gegend des Schleswig-Holsteinischen Kanals. Mit einem Titelbilde in Steindruck und fünf Kupfern, Kiel 1822 (ohne Seitenzahlen).

[152] Vgl.: [Stolz 1983], S. 37.

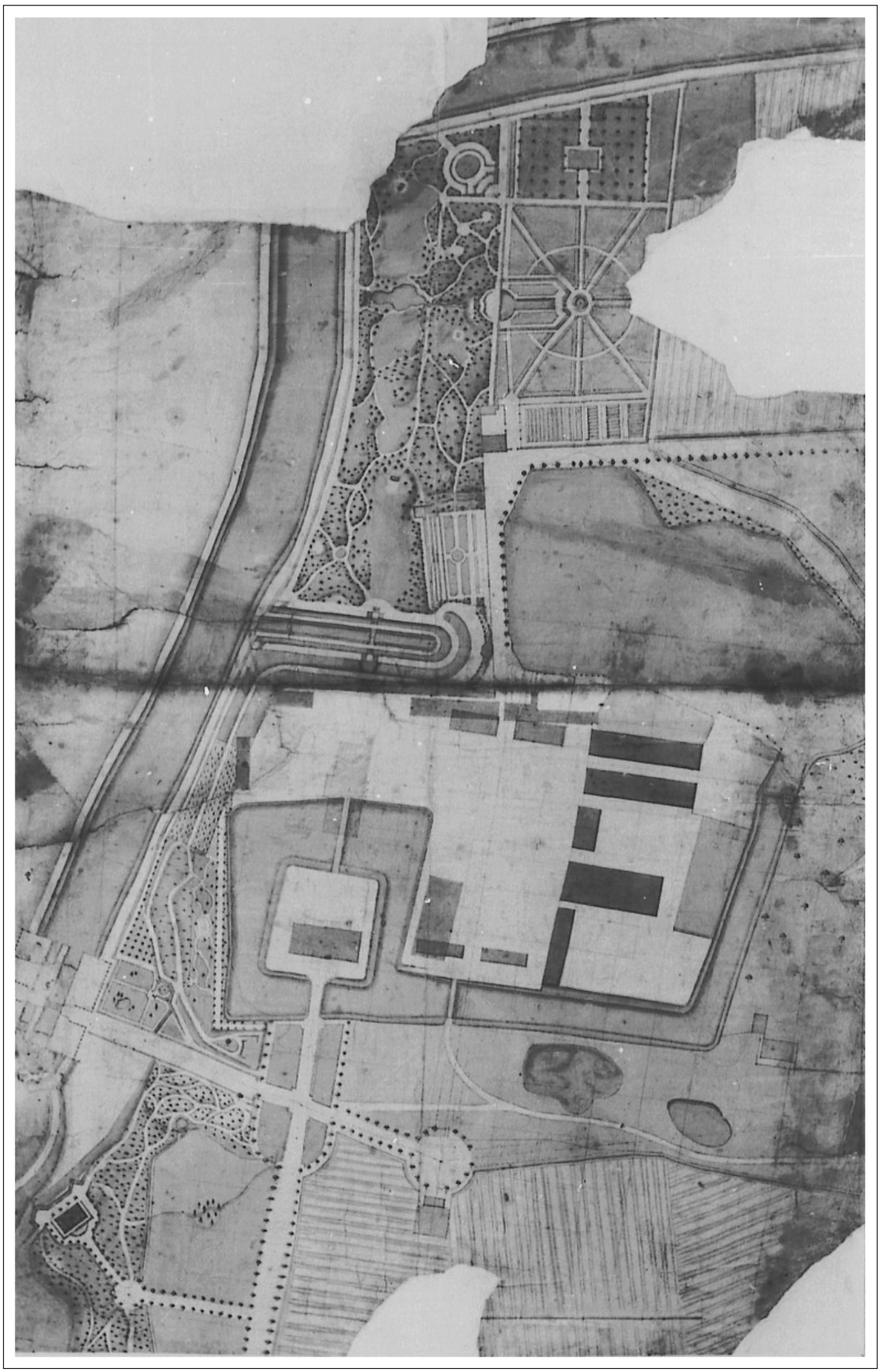


Abbildung 4.2: Historischer Lageplan der Wasserburg Knoop und des neu erbauten Gutshauses.

Links der Verlauf des Eiderkanals, unten die alte Wasserburg Knoop und oben die Anlage des neuen Herrenhauses. Interessant ist auch der kleine Wasserarm, der in der Bildmitte vom Kanal abzweigt. Leider ist nicht zu erkennen, inwieweit er mit einem kleinen Boot zu befahren war.

4.9.1 Der „*Kosakenwinter*"

Der ungewöhnlich kalte und schneereiche Winter 1813/14 wurde im Gebiet des Dänischen Wohldes noch lange Zeit der "*Schwedenwinter*" – die im übrigen Schleswig-Holstein verwendete Bezeichnung ist "*Kosakenwinter*" – genannt, denn im Zuge der Befreiungskriege gegen Napoleon rückten auch schwedische Soldaten in den Dänischen Wohld vor, während im übrigen Schleswig-Holstein insbesondere die wenigen russischen Kosaken einen tiefen Eindruck hinterließen.

Am 7. und am 8. Dezember 1813 zogen dänische und die mit ihnen verbündeten französischen Truppen durch das Seekamper Gebiet, wobei sie Lebensmittel, Pferde und Wagen requirierten. Diesen Truppen wurden von schwedischen Jägern und Husaren verfolgt, von denen im Gutsbezirk Seekamp an die 4.000 Mann Quartier nahmen, deren Versorgung die Bewohner der Gegend in großes Elend stürzte. Dem Gut Seekamp wurden Kriegskontributionen in Höhe von 2.673 Reichstalern auferlegt, doch konnten unter größten Mühen gerade einmal 400 Reichstaler aufgebracht werden[153].

Der Seekamper Gutsinspektor von Bentzen berichtete über die Vorkommnisse im Dezember 1813 in einem Brief nach Kopenhagen das folgende:

> *„Nun rückten die Schwedischen Husaren und Jäger in Holtenau und hernach die Garde und mehrere Regimenter in Prüß und Schilksee ein, um Friedrichsort zu belagern. Die Truppen vermehrten sich so, daß am 18ten Dec. gegen 4000 Mann hier im Gute Quartier hatten, wogegen die Güter, die nicht am Kanal lagen, fast gar nicht beunruhigt wurden."*[154]

Und daß nicht nur die Herrschaften, sondern auch die Bewohner der zum Gutsbezirk gehörigen Dörfer schwer betroffen waren, beweist das folgende Zitat:

> *„Im Dezember 1813 rückten Schwedische Husaren und Jäger in Holtenau und hernach die Garde und mehrere Regimenter nach Pries und Schilksee ein, um Friedrichsort zu belagern. [...] Holtenau, Pries und Schilksee sind sehr, Pries aber am übelsten mitgenommen ... ."*[155]

Die Festung Friedrichsort wurde damals von nur 250 Soldaten verteidigt, dazu kamen Kranke und Zivilisten. Nachdem er bereits am 17. Dezember die Übergabe der Festung abgelehnt hatte, sah der Festungskommandant General Hirsch bereits nach 2 Tagen ein, daß jeder weitere Widerstand zwecklos gewesen wäre. Bis zum Friedensschluß am 14. Januar 1814 blieb die Festung in schwedischer Hand.

Gloy schreibt, daß in Kiel der Schnee bis zum ersten Stock der freilich zur damaligen Zeit noch recht niedrigeren Häuser reichte[156]. Im Winter 1813/14 lagen für sechs Wochen fast 8.000 Mann der vereinigten schwedischen, russischen und deutschen Truppen in der Stadt, die damals nicht mehr als 9.000 Einwohner hatte. Gleichzeitig nahm der kalte Winter kein Ende:

> *„Zwischen Eckernförde und Kiel war der Weg oft ganz unfahrbar; wir mußten verschiedene Male von aufgebotenen Bauern durchgeschaufelt werden. Der Schnee lag an den meisten Stellen über die Knicke der Koppeln weg, und man suchte sich seinen Weg, wo man konnte. Wo geschaufelt war, stand zu beiden Seiten des Wagens eine hohe Mauer von steinharten Schnee. Ein begegnender Wagen kostete jedesmal eine halbe Stunde Aufenthalt."*[157]

Unter dem Oberbefehl des schwedischen Kronprinzen Karl Johann fiel im Dezember 1813 die alliierte Nordarmee, die aus schwedischen, preußischen und russischen Soldaten bestand, mit 34.000 Mann in die Herzogtümer ein. Von allen fremden Soldaten hinterließ die verschwindend kleine Zahl der 2.000 russischen Kosaken in der Bevölkerung den stärksten Eindruck und Schrecken, denn diese schnellen Reiter stießen bereits in den ersten Dezembertagen weit nach Norden vor.

Den alliierten Truppen standen nur 11.000 Mann dänische und schleswig-holsteinische Truppen gegenüber, während sich der Großteil der französischen Truppen in Hamburg verschanzt hatte. Die dänisch-schleswig-holsteinischen Truppen zogen sich immer weiter Richtung Norden zurück und auch Gefechte am 7. Dezember bei Bornhöved, die von beiden Seiten als siegreich bezeichnet wurden, brachten keine Veränderung der militärischen Lage. Schließlich versuchten sich die nach Kiel geflüchteten dänischen Truppen in die sichere Festung Rendsburg

[153] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 42.
[154] Zitiert nach: [Kienitz 2013] S. 55.
[155] Zitiert nach Uwe Schütt 1952, hier zitiert in: [Pieper-Wöhlk 1999], S. 33.
[156] Vgl.: [Gloy 1979], S. 187.
[157] Rist: Lebenserinnerungen, Bd. II, S. 310ff, zitiert nach Johann Heinrich Eckardt: Alt-Kiel in Wort und Bild, Kiel 1899, neu herausgegeben und eingeleitet von Jürgen Jensen, Neumünster 1975, S. 238.

abzusetzen, doch kam es während dieses Rückzugs am 10. Dezember zu einem Aufeinandertreffen beider Armeen in der Schlacht von Sehestedt, in der die dänisch-schleswig-holsteinischen Truppen siegten, ohne jedoch den Vormarsch der Alliierten stoppen zu können, die schließlich weit nach Norden bis an die Königsau vorstießen. Als einzige Festungen leisteten neben Rendsburg noch Glückstadt und Friedrichsort Widerstand, wobei letztere schon nach kurzer Zeit an die Alliierten übergeben werden mußte. Im Verlaufe des Krieges wurde bei Holtenau auch eine dänische Küstenbatterie angelegt[158].

Für die Bevölkerung in den Herzogtümern brachte der Krieg neben den Bitternissen der Besatzung durch eine Armee, die sich aus dem vom ihr besetzten Land versorgte, einen noch Jahrzehnte später zu spürenden wirtschaftlichen Niedergang mit sich. Die fehlenden Pferde und Wagen sowie das geschlachtete Vieh raubten den Bauern auch die Mittel zur landwirtschaftlichen Produktion, so daß zahlreiche Bauernhöfe aufgegeben werden mußten, ja sogar große Güter wie Nienhof Konkurs anmelden mußten. Gleichzeitig sorgte der englische Importstopp für Getreide und Vieh für ein Absatzkrise und einen Preisverfall, was schließlich zur Verarmung großer Teile der Bevölkerung führte. Es dauerte schließlich bis zur Jahresmitte 1815 bis die letzten fremden Truppen aus den Herzogtümern abgezogen waren.[159]

Auf den kalten Winter der Jahreswende 1814/15 folgte bereits ein Jahr später das *„Jahr ohne Sommer"*, eine globale Abkühlung durch den Ausbruch des indonesischen Vulkans *„Tambora"* im April 1815, die in vielen Gebieten zu Mißernten und Hungersnöten – aber auch zu William Turners farbenprächtigen Abendstimmungen – führte.

4.9.2 Der „*Cholerakrieg*"

Mit einer ganz anderen Art von Bedrohung mußten sich die Menschen am Eiderkanal nur anderthalb Jahrzehnte nach dem Ende der Napoleonischen Kriege auseinandersetzen, denn nur 35 Jahre bevor die "*Quarantäneanstalt*" für die Ostsee im Voßbrook errichtet wurde, wurde Schleswig-Holstein wieder einmal von der Cholera bedroht. Der so genannte *„Cholerakrieg*" im Jahre 1831 ist eng mit dem Eiderkanal als einer „*natürlichen*" Grenze verbunden[160]: Nachdem im Jahre 1817 in Indien die Cholera ausgebrochen war erreichte sie sechs Jahre später das Mittelmeer und 1831 schließlich die Ostseeküste.

Zu diesem Zeitpunkt waren der Cholera bereits 6 Millionen Menschen zum Opfer gefallen. Die dänische Regierung ergriff daraufhin Gegenmaßnahmen, indem die in Schleswig-Holstein stationierten Infanterieregimenter zum Schutz der Ostseeküste entsandt wurden. Alle Gebiete südlich der Reichsgrenze – das heißt südlich des Eiderkanals im Holsteinischen – galten als verdächtig und jeglicher Verkehr aus diesen Gebieten wurde verhindert. Schließlich erreichte die Cholera am 8. Oktober Hamburg und breitete sich danach auch in Holstein aus.

Daraufhin wurden die Eider und der Eiderkanal die neue Sperrlinie gegen die weitere Ausbreitung der Seuche. Es durften keine Fähren mehr den Kanal queren und jeder aus den von der Cholera betroffenen Gebieten Einreisende wurde in besonderen Anstalten sorgfältig überprüft. So genannte „*Quarantänewächter*" achteten bei Schiffen aus dem Landesteil Schleswig darauf, daß kein Kontakt mit dem Holsteinischen Ufer stattfand. Schiffe, die den Kanal passieren wollten, mußten in Holtenau, Rendsburg oder Tönning 2 Soldaten als „*Quarantänewache*" anfordern. Ende November 1831 gingen im Holsteinischen die Cholerafälle zurück und im Schleswigschen war bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Krankheitsfall aufgetreten; die Linie am Eiderkanal hatte gehalten. Die Soldaten kehrten in ihre Kasernen zurück, nur in den Häfen, an Brücken und Schleusen bleiben noch für eine Weile Sicherheitsposten stationiert.

4.9.3 Die Schleswig-Holsteinische Erhebung

Die Tatsache, daß Holtenau direkt an der Mündung es Eiderkanals lag, führte auch dazu, daß einige militärische Aktionen auch von hier aus ihren Ausgang nahmen und waren wohl auch der Grund, daß hier ein Marinedepot und ein Lazarett errichtet wurden.

Während der Erhebung gegen Dänemark in den Jahren 1848 bis 51 versuchten die Freischaren unter dem Kommando des bayrischen Majors von der Tann von Holtenau aus einen nächtlichen Angriff auf ein dänisches Blockadeschiff. Dazu schreibt Werner von Siemens, damals in der *„Festung Friedrichsort"* stationiert, in seinen Lebenserinnerungen:

> *„Das Freicorps sammelte sich bei Holtenau, wo auch die Boots-Escadre organisirt wurde, die den nächtlichen Angriff ausführen sollte. Am Tage vorher fand auf dem Festungshofe eine Paradeaufstellung des Freicorps statt, die mir nicht viel Vertrauen auf das Gelingen des gewagten Unternehmens einflößte. Es fehlte den Leuten vielleicht nicht an kühnem Muthe, wohl aber an Disciplin und ruhiger Entschlossenheit. Von der*

[158] Vgl.: [Jensen-Tusch 1852], S. 5, Anmerkung 1.
[159] Vgl.: [Kienitz 2013], S. 164.; [Detlefsen 1978], S. 42.
[160] Vgl.: [Rust 1982], S. 63ff.

Tann und sein Adjutant bemühten sich vergebens, das wilde Durcheinander in militärische Ordnung umzuwandeln. [...]

Die Boots-Escadre sollte Nachts um 111/2 Uhr in größter Stille und ohne jedes Licht die Festung passiren und dann gegen das Blockadeschiff zum Angriff vorgehen, wenn ein von der Festung gegebenes Signal bezeugte, daß das feindliche Schiff in gewohnter Ruhe verharre. Das Signal wurde rechtzeitig gegeben, es wurde aber etwa 1 Uhr, ehe die ersten Boote bei der Festung anlangten. Darauf vergingen nahezu zwei Stunden, ohne daß irgend etwas geschah, und endlich kam die ganze Bootsmenge ohne jede Ordnung und unter lautem Getöse zurück. Der »Admiral« hatte erst das Blockadeschiff nicht finden können und dann wollte er beobachtet haben, daß das Schiff alarmirt und mit Enternetzen versehen wäre, so daß ihm offenbar der geplante Angriff verrathen worden sei. Unter Verrathgeschrei kehrte die Expedition nach Holtenau zurück und löste sich bald darauf ganz auf. Am nächsten Morgen lag das Schiff an seiner gewohnten Stelle, und es war mit den schärfsten Fernrohren keine besondere Armirung gegen einen drohenden Angriff zu erkennen."[161]

Am 16. Mai 1848 erließ die dänische Regierung eine Note, daß dänische Kriegsschiffe fortan auch den Kieler Hafen und die Mündung des Eiderkanals blockieren würden. In Holtenau muß es während des Jahres 1850 ein kleines Lazarett gegeben haben, was aus den folgenden Zeilen hervorgeht: *„... daß endlich in Holtenau in dem zu 20 Betten eingerichteten Hospital von Anfang Mai bis Mitte Oktober 263 größtentheils leichte Kranken behandelt worden, von welchen keiner gestorben."*[162] Während sich das Hospital im oder in unmittelbarer Nähe des Kanalpackhauses befand, wurde dieses selbst während der Schleswig-Holsteinischen Erhebung auch als Munitionsdepot genutzt. Gleichzeitig war das Kanalpackhaus auch dafür gedacht, bis zu 600 Matrosen zu kasernieren[163]:

„Kiel bot kein Local, in welchem auch nur die vollzählige Bemannung eines Kanonenbootes, geschweige denn die erwarteten 500 – 600 Mann sich unterbringen ließen. Die Einquartierung bei den Bürgern schien mit der vom ersten Anfange an erforderlichen strengen Ordnung unvereinbar. Am 13. Februar beantragte die Commission die Einrichtung des Kanalzollpackhauses in Holtenau zur Marinekaserne, die auch sofort unter möglichster Annäherung an die Einrichtungen eines Schiffsraums ins Werk gesetzt, mit Räumen für Segelmacher, für Vorräthe, für Gefängnisse versehen, daneben ein freistehendes Küchengebäude hergestellt und ein nahe gelegenes kleines Haus zum Hospital für Leichtkranke verwendet wurde."[164]

Von diesem strategisch günstig gelegenen Marinestützpunkt aus wurden in der Folge auch mehrere Unternehmungen gegen die Dänen geführt:

„Am Abend des 18. Juni waren zwei Kanonenboote zur Sicherung der Schlei nach Schleimünde abgegangen. Um zu erfahren, ob sie glücklich ins Freie gekommen, und um nöthigenfalls ihnen Hülfe zu bringen, ging um Mitternacht des 19. Juni der Bonin (Lieutenant Schau), begleitet von dem Schraubendampfer Von der Tann (Lieutenant Lange) von Holtenau in See. In einiger Entfernung folgten vier Kanonenboote (Nr. 3, 6, 9 und 12, geführt vom Schiffsfähnrich Spieler), von dem nicht bewaffneten Dampfschiff Löwe geschleppt. Die Flottille (14 Kanonen und etwa 300 Mann Alles in Allem), gewahrte, ungefähr 4 Meilen in See, NOzO von Bülk, das Linienschiff den Skjold (84 Kanonen, 650 Mann) vor Anker liegen, griff denselben sofort an und nöthigte ihn, Segel zu setzen."[165]

Berühmt berüchtigt war auch die mißglückte Unternehmung des ehemaligen Schiffskapitäns Hansen gegen die dänische Fregatte *„Galatea"*, die von Holtenau aus geführt werden sollte:

„Die provisorische Regierung war auf den Plan des Herm Hansen eingegangen. Dieser hatte sich deshalb nach Hamburg gewendet und hier dreihundert Matrosen geworben. Da er sich aber keine große Zeit zum Werben lassen wollte, so hatte er Alles genommen, was ihm irgend unter die Hände kam, und unter den dreihundert Matrosen war daher viel arges Gesindel, mit dem sich schwer auskommen ließ, und welches eines sehr tüchtigen Commandeurs bedurft hätte, um es irgend in Ordnung zu bringen und zu gebrauchen.

Außer den Matrosen forderte Herr Hansen von der provisorischen Regierung noch ein paar Hundert tüchtige Schützen, und diese wurden ihnen in den Personen der Freischärler gegeben.

[161] Siemens, Werner von: Lebenserinnerungen. Berlin 1892, S. 66f.
[162] [Arndt 1851], S. 397f.
[163] Vgl.: [Stolz 1978], S. 70.
[164] [Arndt 1851], S. 385
[165] [Arndt 1851], S. 391.

Am 2t. Mai des Abends sollten die Matrosen und Freischärler in 60 Böten von Holtenau am Eingange des Eidercanals aus die Expedition gegen die Fregatte Galatea untemehmen.

Die Freischärler sowohl, wie die geworbenen Matrofen waren sämmtlich in Holtenau versammelt; man erwartete im jedem Augenblicke, als der Abend gekommen war, die Abfahrt der Böte, aber Stunde nach Stunde verstrich und immer noch kam kein Commando.

Eine Unternehmung, wie die von Herrn Hansen beabsichtigte, bedurfte zu ihrem Gelingen der größten Geheimhaltung, der höchsten Energie und Geschwindigkeit in der Ausführung; aber Eins wie das Andere war von Seiten des Capitains Hansen vernachlässigt worden.

Die Expedition war nicht nur nicht geheim gehalten, sondern dermaßen öffentlich besprochen worden, daß in Kiel die Straßenkinder kaum von etwas Anderem, als von dem beabsichtigten Streiche auf die dänische Fregatte sprachen.

Außerdem aber fehlte es Herrn Hansen vollkommen an Energie.

Holtenau, wo die Matrosen versammelt waren, glich dem Heerlager einer wilden wüsten Räuberschaar; dort schrieen und tranken die Matrosen, welche nicht die geringste Disciplin annahmen.

Capitain Hansen selbst zeigte sich als eben so untüchtig zum Commandiren, wie seine Leute sich undisciplinirt zeigten.

Er hatte, um sich für die kühne Fahrt vorzubereiten, einen so tüchtigen Labetrunk genommen, daß er in einen mehr als zweifelhaften Zustand gerathen war. Nicht viel besser war sein Ober-Lieutenant daran, und so ließ sich denn schon von vorn herein sehen, daß aus der Erpedition nichts Gescheutes werden könne, so gut ausgedacht sie auch war.

In der That verging Stunde um Stunde des Abends unter der gräßlichsten Unordnung, ehe an eine Einschiffung zu denken war.

Endlich in der Nacht um 1 Uhr, nachdem bereits die vortheilhafteste Zeit verstrichen war, befanden sich Matrofen und Freischärler in den für sie bestimmten Böten, das Commando zum Abrudern wurde gegeben und nun gings hinein in die See.

Als es zu tagen begann, lagen die Böte etwa noch eine Stunde von der Fregatte Galatea. Da gab Capitain Hansen das Commando zum Umkehren, freilich in diesem Augenblicke das gescheiteste Commando, welches er geben konnte, denn daß die Fregatte sich bei hellem lichten Tage nicht von den Böten überrumpeln lassen würde, das lag allerdings auf der Hand.

So war denn die ganze, gut ausgedachte Expedition vereitelt und daß sie nicht nur für einen Tag, sondern für immer vereitelt war, das ging am Deutlichsten daraus hervor, daß, als die Böte sich dem Lande näherten, aus Düsternbrook, einem schönen längs des Kieler Hafens gelegenen Gehölz Raketen zum Himmel aufzischten, der beste Beweis dafür, daß die Dänen in Kiel Spione hatten, und vollkommen von der Absicht des Capitains Hansen unterrichtet waren.

Unter solchen Umständen war denn freilich eine Ueberrumpelung des Schiffes nicht mehr zu hoffen; nichts desto weniger wurde aber am 22. Mai noch einmal der Versuch gemacht, aber auch diesmal kehrte Herr Hansen auf der Mitte des Wassers um, indem er behauptete, es gehe zu hohe See, als daß man in Böten bis an die Galatea hinanfahren könne."[166]

In den Gefallenenlisten der Schleswig-Holsteinischen Armee finden sich nur zwei Soldaten aus Holtenau und Knoop: Im März 1849 verstarb der Dragoner des 1. Dragoner Regiment, 2. Schwadron der Schleswig-Holsteinischen Armee Christian Detlef Friedrich Boll vom Gut Knoop in Schleswig an Typhus und im August der Musketier Heinrich Mähl aus Holtenau nach einem Schuß in den Oberschenkel[167].

Im Jahr 1848 wurde zudem als Keimzelle einer eigenen Marine eine *„Seeoffiziersschule"* in Holtenau gegründet und am 1. Dezember 1848 eröffnet. Direktionsmitglieder waren die Professoren Scherk und Christiansen sowie der Kapitän Donner als sogenannter *„Chef ad interim"*. Der Militärlehrer war der Premierlieutenant von Brauchitsch. In Geschichte unterrichtete Dr. Prien, in Navigation ein Herr Weyer[168]. Es hatten sich bis zum November um die 40 Bewerber gemeldet, von denen 25 angenommen wurden – mit einem Lebensalter zwischen 12 und 16 Jahren. Die Höchstzahl der Schüler sollte 30 Mann betragen und das Eintrittsgeld 200 Taler kosten.

[166] [Streckfuss 1850], S. 288ff.

[167] Vgl.: Onlineprojekt Gefallenendenkmäler: Verlustliste: Gefallene der Schleswig-Holsteinischen Armee (1849), unter: http://www.denkmalprojekt.org/Verlustlisten/vl_sh_armee_1849.htm.

[168] Vgl. [Peter 2009] , S. 30.

„Im Eintrittsexamen wurden folgende Anforderungen gestellt: Rechnen mit ganzen Zahlen und Brüchen, Elementarkenntnisse in der englischen und französischen Sprache, allgemeine Kenntnisse der Geographie der fünf Erdteile und der alten Geschichte, Kenntnisse der Planimetrie und der Elemente der Buchstabenrechnung sowie gute Handschrift." [169]

Die Länge eines Kursus sollte 4 bis 5 Jahre betragen und jährliche Übungsfahrten auf dem ehemals dänischen Kriegsschoner *„Elben"* durchgeführt werden, der im März von den schleswig-holsteinischen Truppen erobert worden war. Die Schule hatte nur ein kurzes Leben bis zum Friedensschluß im Jahr 1851 und auch das Gebäude, in dem die Schule untergebracht war, wurde noch vor der Wende zum 20. Jahrhundert abgerissen[170].

4.9.4 Der Deutsch-Dänische Krieg

Wie bereits früher beschrieben lag Holtenau zum größten Teil auf dem Gebiet des Landesteils Schleswig und gehörte damit staatsrechtlich zum dänischen Reichsgebiet. Als der dänische König Friedrich VII. am 30. März 1863 ein *„Patent bezüglich der Einverleibung Schleswigs in das Dänische Gesamtreich und der gleichzeitigen Absonderung Holsteins von demselbem*" erließ, kam es zum Konflikt mit den deutschen Großmächten Österreich und Preußen; zumal Friedrichs Nachfolger Christian IX. die von seinem Vorgänger sanktionierte Verfassung für Dänemark-Schleswig unterschrieb und damit die Politik seines Vorgängers fortsetzte.

Am 10. Januar 1864 hatten sich Preußen und Österreich auf ein gemeinsames bewaffnetes Vorgehen in Schleswig-Holstein verständigt – verbunden mit einem Ultimatum an Dänemark, binnen 48 Stunden die Verfassung zurück zu nehmen. Deutsche Bundestruppen bestehend aus 6.000 Sachsen und 6.000 Hannoveranern unter dem Oberbefehl des sächsischen Generals Hake waren bereits am 24. Dezember 1863 in den Landesteil Holstein eingerückt, woraufhin sich die dort stationierten 12.000 Mann Dänischer Truppen, ohne daß es zu Kämpfen kam, über den Eiderkanal in den Landesteil Schleswig zurückzogen. Die Dänischen Truppen räumten auch die Stadt Kiel und zogen sich über die Wik und die Holtenauer Schleuse auf das nördliche Kanalufer zurück. Die dänischen Posten auf der Nordseite der Holtenauer Schleuse mußten sich dann in den ruhigen Weihnachts- und Neujahrstagen die Neckereien der Wiker Jugend vom Südufer her gefallen lassen. So spielte die Holtenauer *„Friedrichschleuse"* auch im deutsch-dänischen Krieg wieder eine Rolle, denn hier fielen am 1. Februar 1864 beim Überschreiten des Eiderkanals durch preußische und österreichische Truppen die ersten Schüsse dieses Krieges. [171]

In Holtenau war im Herbst des Jahre 1865 ein Kommando Pioniere unter dem Kommando des Hauptmanns Eichapfel einquartiert, das dann am 20. Oktober nach Friedrichsort verlegt wurde um dort unter dem Kommando des Obersten von Mertens am den Befestigungsarbeiten in Friedrichsort mitzuwirken.[172]

Im Sommer 1865 bauten die Preußen in Holtenau eine hölzerne Baracke für eine kleine Anzahl Seesoldaten und einen hölzernen Schuppen für Schiffsutensilien.[173]

„Die Dänen legten den südöstlichen schleswig'schen Güterdistrict, genannt Dänisch-Wohld, ungeheurere Requisitionen auf, namentlich die Stellung von 300 zweispännigen Wagen und Lieferung von 3 Millionen Pfund Stroh nach Schleswig."[174]

4.9.5 Der Deutsch-Französische Krieg

Auch während des von 1870/71 kam es in Holtenau zu Einquartierungen. Das Militär befürchtete ein Eindringen der überlegenen französischen Flotte in die Kieler Förde und versuchte dieses neben der Instandsetzung der Festung Friedrichsort und anderer Geschützstellungen rund um die Kieler Förde durch das Legen einer Minensperre zu verhindern. Um diese rechtzeitig vor dem Eintreffen eines französischen Geschwaders zu vollenden wurden neben Soldaten auch viele Zivilisten beim Bau eingesetzt.

Bei dem besonders gefährlichen Auslegen der Kontakttorpedos explodierte dicht bei Holtenau ein solcher sich noch an Bord befindlicher Torpedo und tötete 5 Menschen. Bei Holtenau waren schließlich 50 Pioniere, 20 Matrosen sowie ein Offizier und mehrere Unteroffiziere einquartiert.[175]

Ein starkes französisches Geschwader kreuzte zwar während des Krieges in der Ostsee, näherte sich jedoch nie der Kieler Förde. In diesem Krieg spielte die Marine noch keine Rolle.

[169] [Peter 2009], S. 31.
[170] Vgl. [Peter 2009] , S. 46.
[171] Vgl.: [Clausen 1985], S. 33, [Schorn 1901], S. 26.
[172] Vgl.: [Schorn 1901], S. 36.
[173] Vgl.: Würzburger Abendblatt Nr. 131 vom 2. Juni 1865.
[174] Anzeiger für Hof und Umgegend Samstag, den 9. Januar 1864.
[175] Vgl.: [Schorn 1901], S. 55.

4.10 Bilder vom Eiderkanal

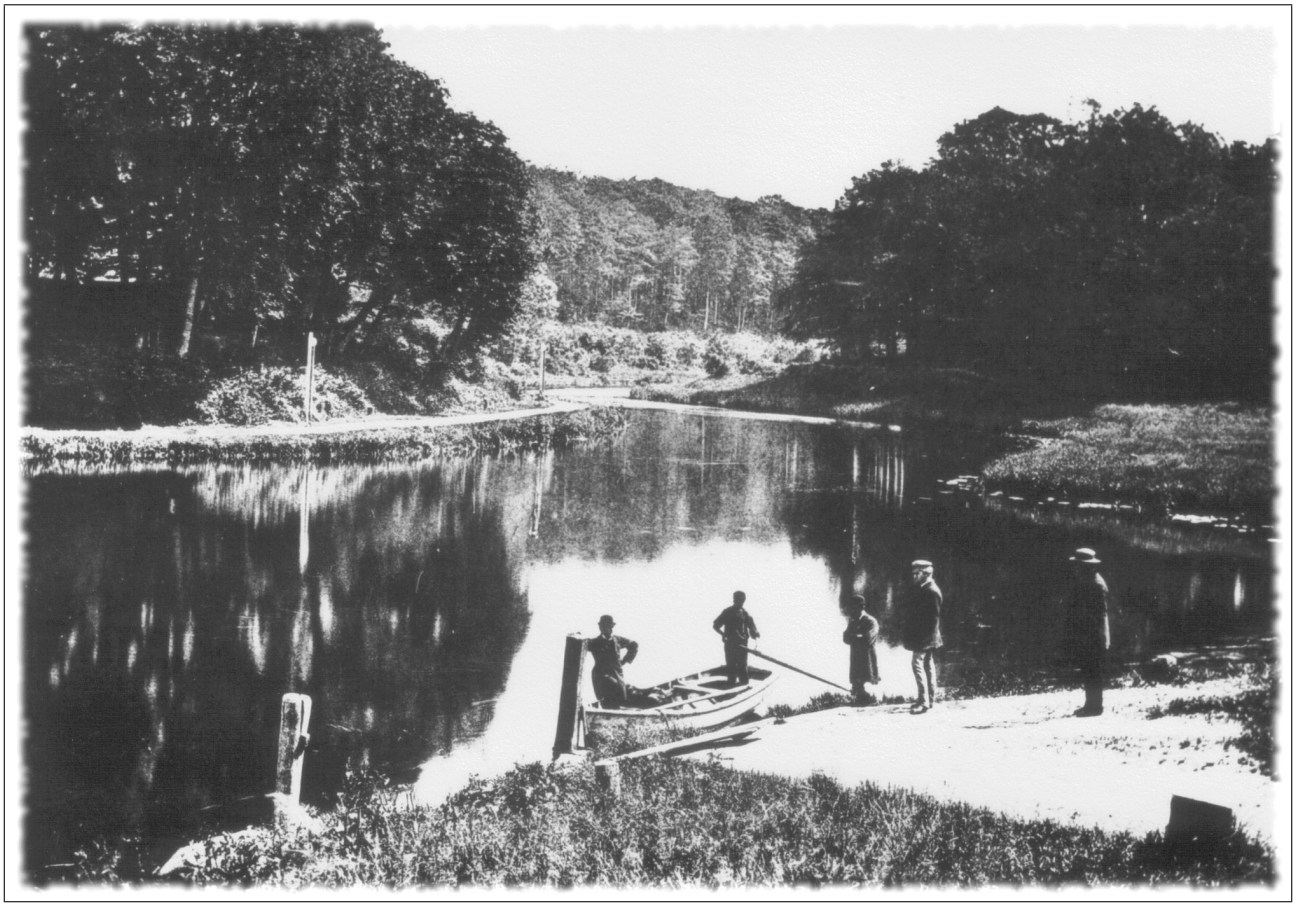
Der *„Eiderkanal“* war ein Jahrhundertbauwerk, eine große ingenieurtechnische Leistung. Es ist jedoch erstaunlich, wie wenig Einfluß er auf das Leben der Holtenauer gehabt zu haben scheint. Am offensichtlichsten ist noch der Nebenerwerb durch die Pferdevermietung für das Treideln, d. h. Ziehen, der damals noch motorlosen Schiffe durch den Kanal.

Als sich dieser den Holtenauer Bauern bot, war er so verlockend, daß darunter sogar die Ernte litt. So dauerte es noch fast ein Jahrhundert bis sich das Holtenauer Ortsbild und sein Sozialgefüge durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals dramatisch änderte.

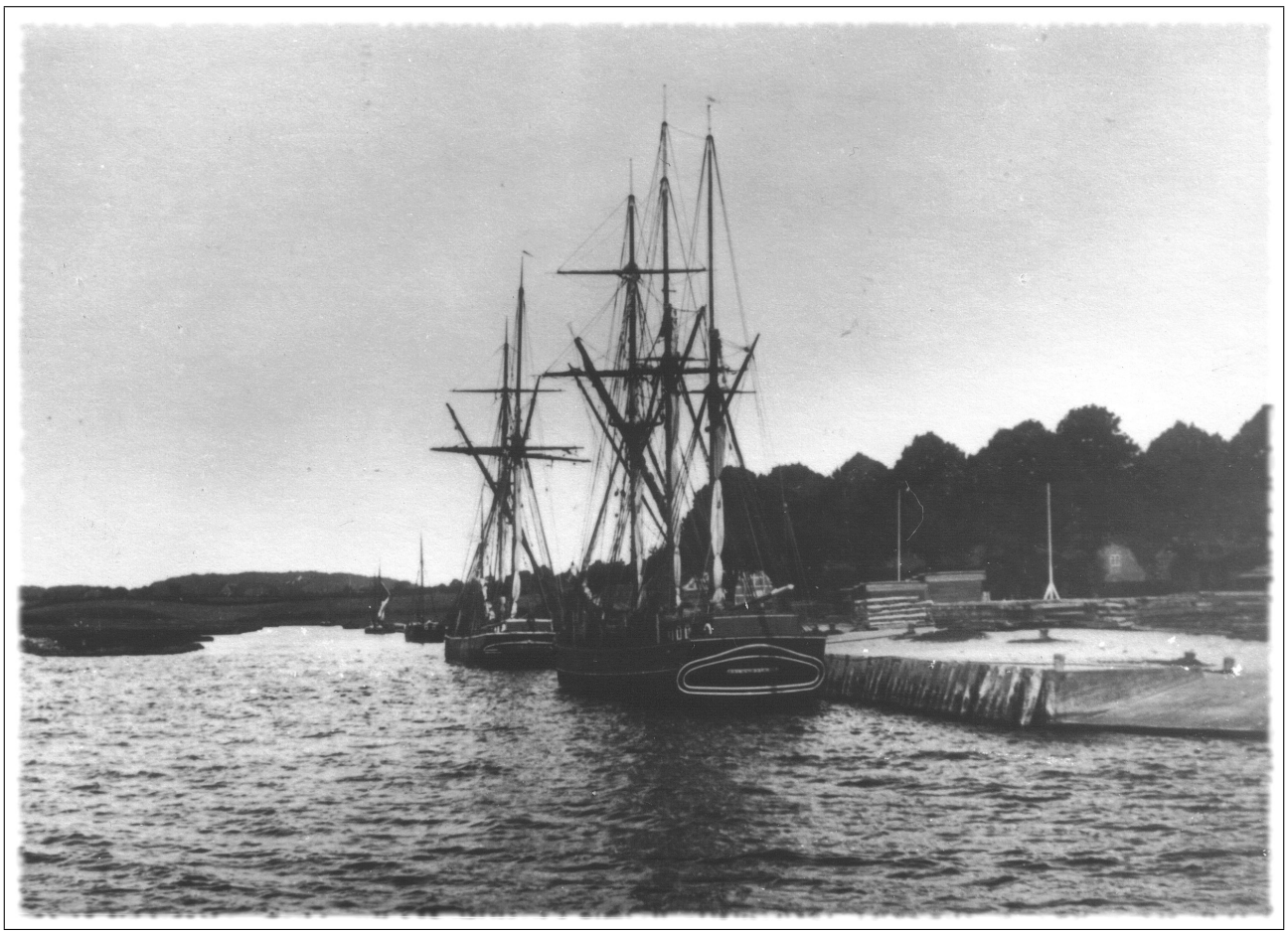
Abbildung 4.3: Bilder vom Eiderkanal.

Joseph Graf von Baudissin und der „Kammermohr“ Christoph Tafeldecker auf Gut Knoop.

1. Beamtenhäuser am Eiderkanal bei Holtenau.

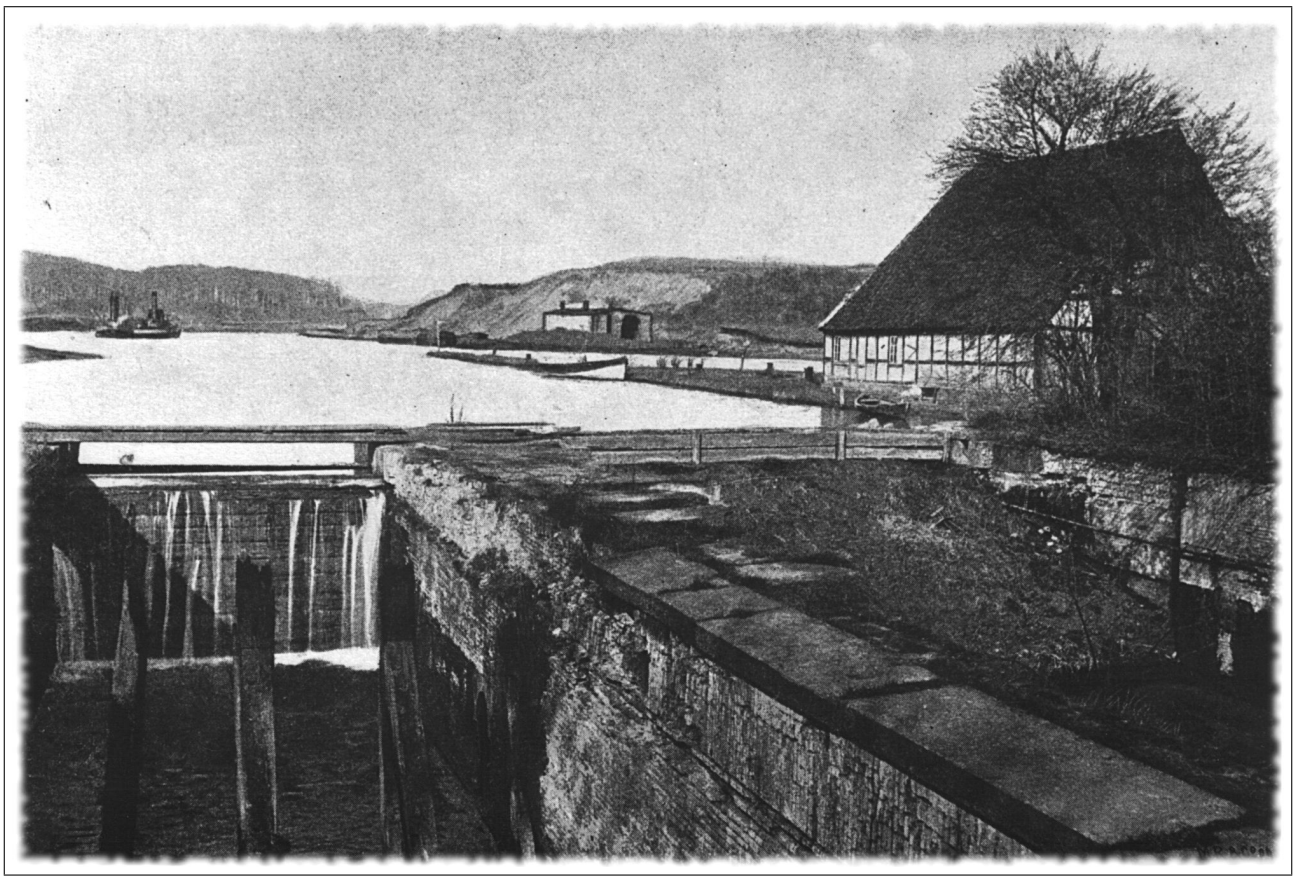


2. Die Fähre über den Eiderkanal bei Knoop.



3. Die Mündung des Eiderkanals bei Holtenau.

4. Das Holtenauer Kanalpackhaus am Eiderkanal.

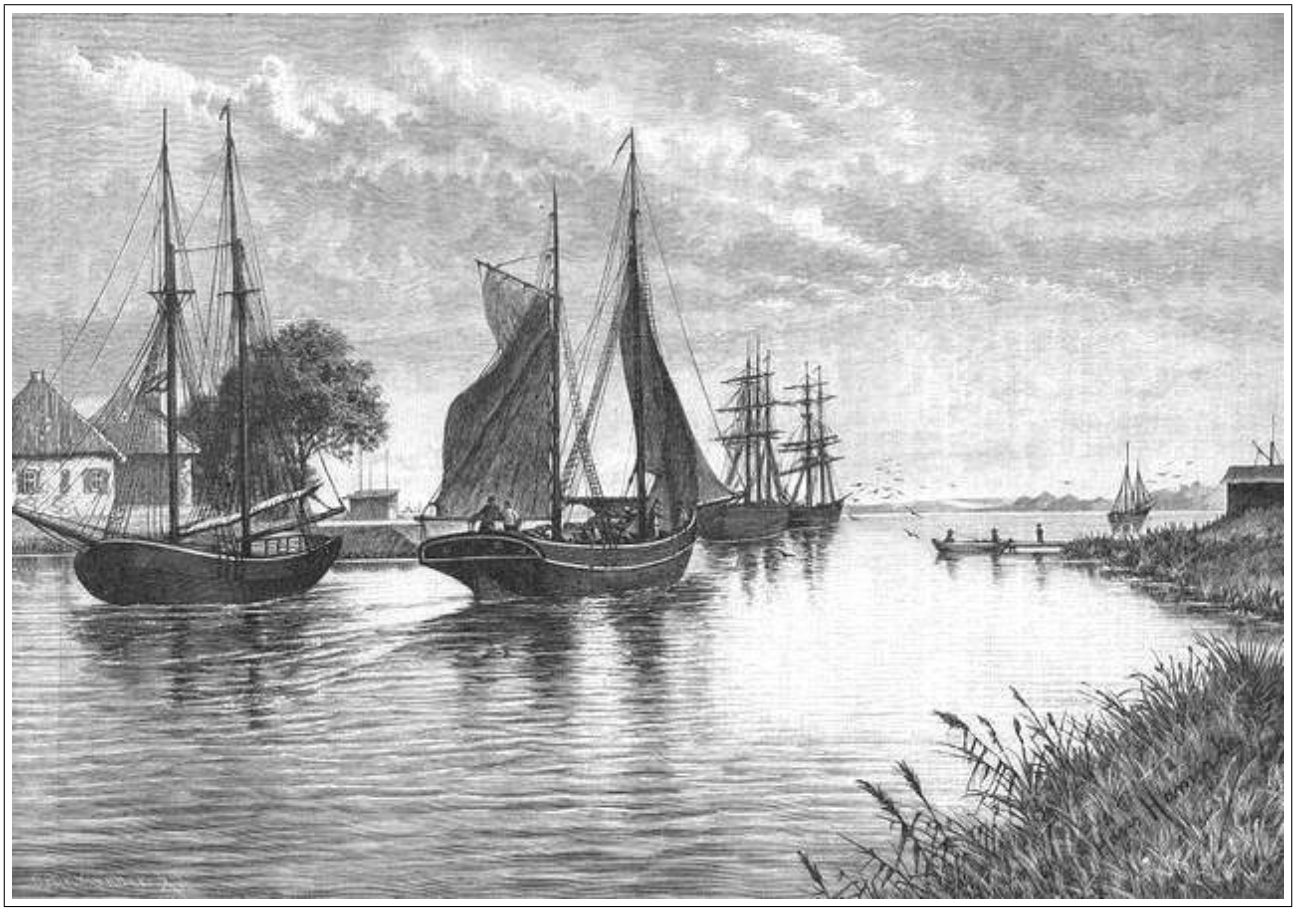


5. Die Holtenauer Eiderkanalschleuse.

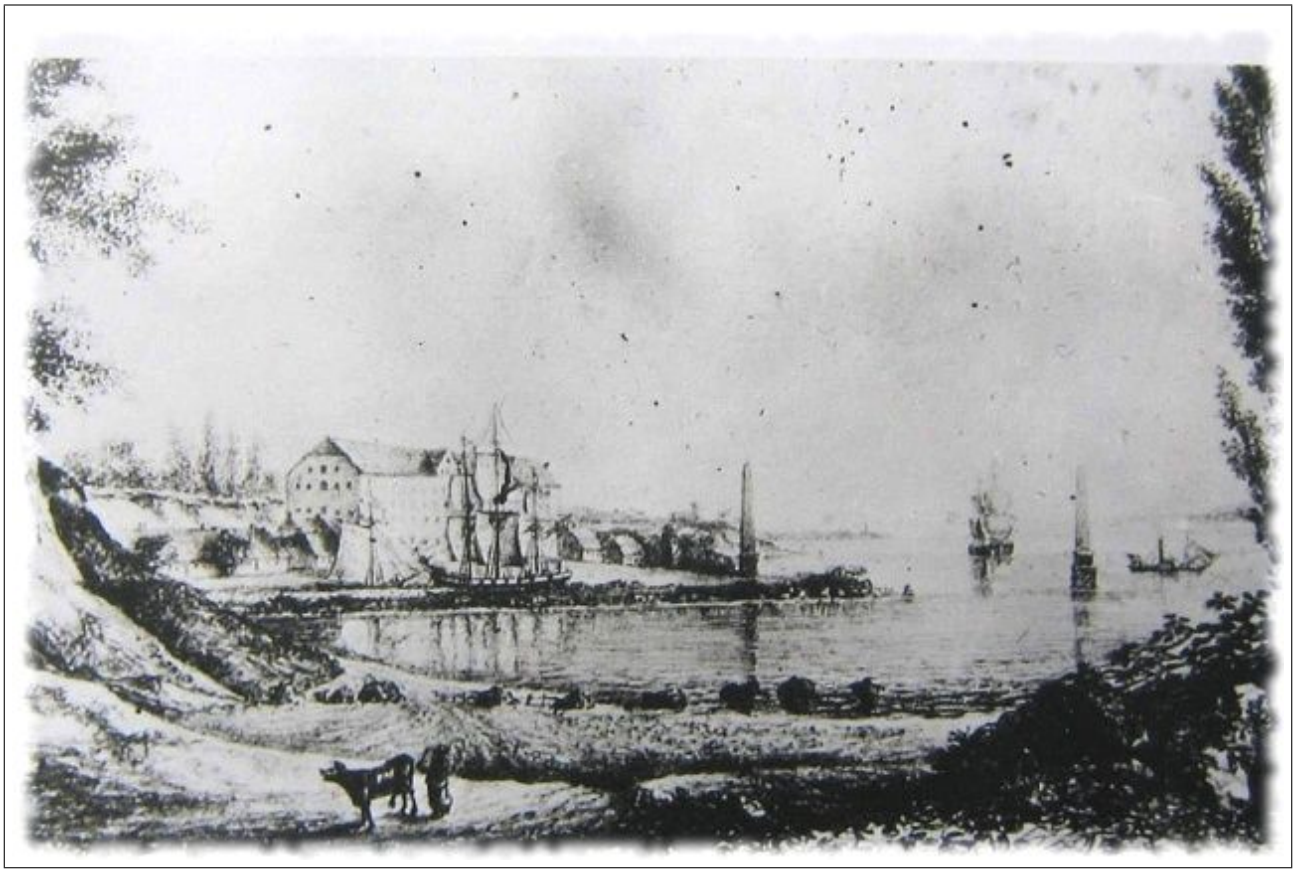
6. Die Holtenauer Eiderkanalschleuse.

7. Model einer Eiderkanalschleuse im ehemaligen Holtenauer Kanalmuseum.

8. Der Abriß der Friedrichschleuse im Jahr 1893.



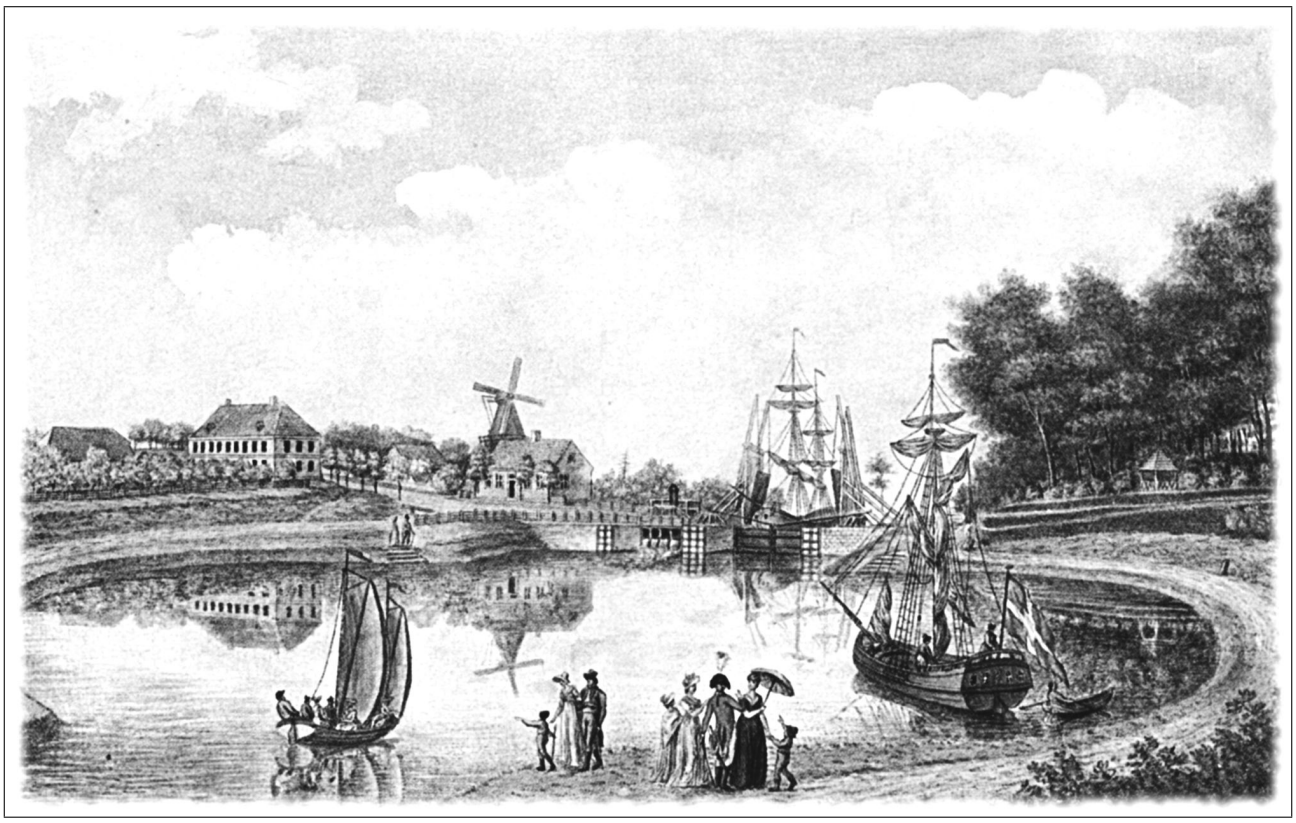
9. Die Kanalmündung bei Holtenau.



10. Das Holtenauer Kanalpackhaus und der Eiderkanal.

11. Die Friedrichschleuse und die Holtenauer Eiderkanalinsel.

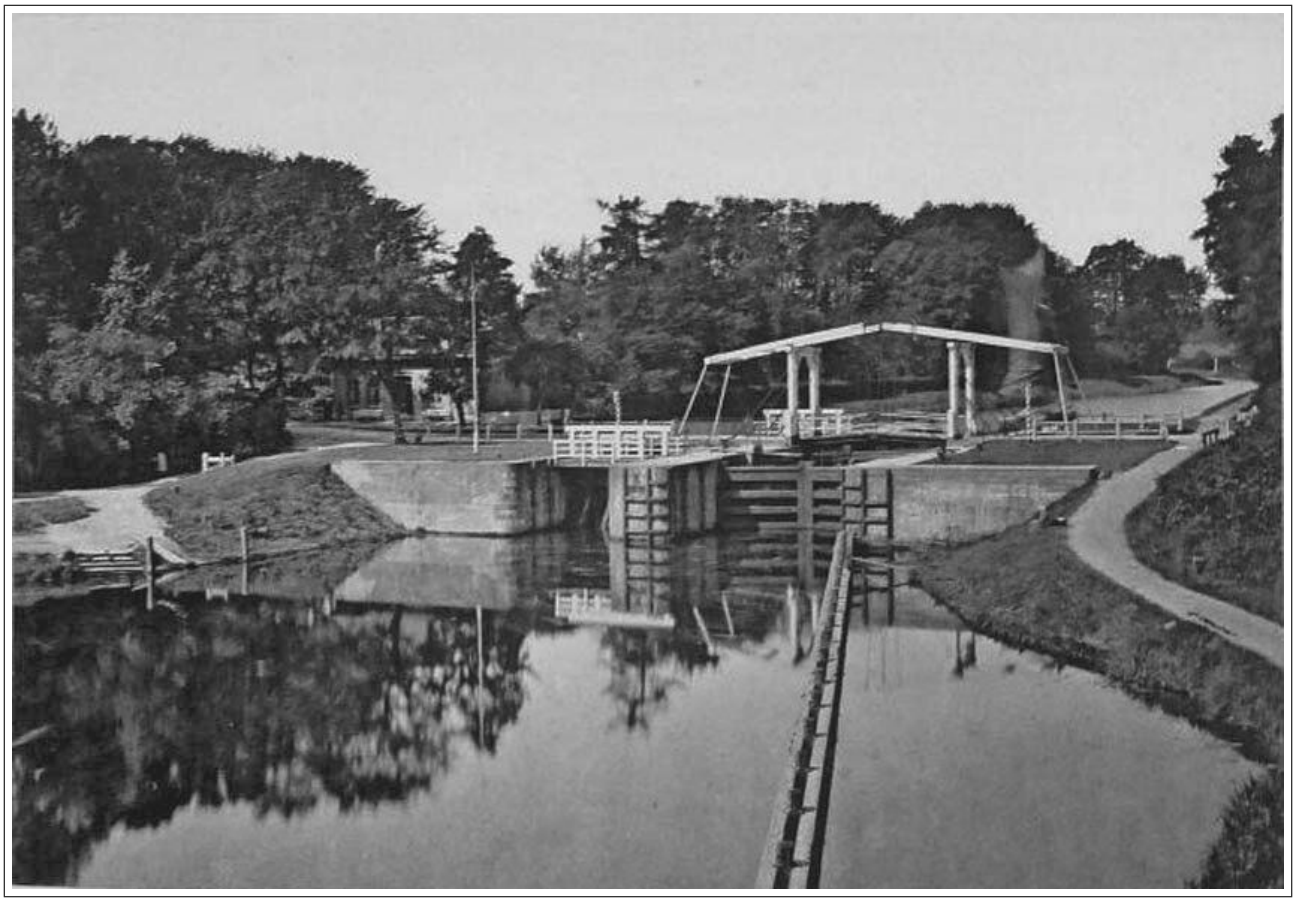
12. Ein Gedenkstein an den Rathmannsdorfer Schleusen.



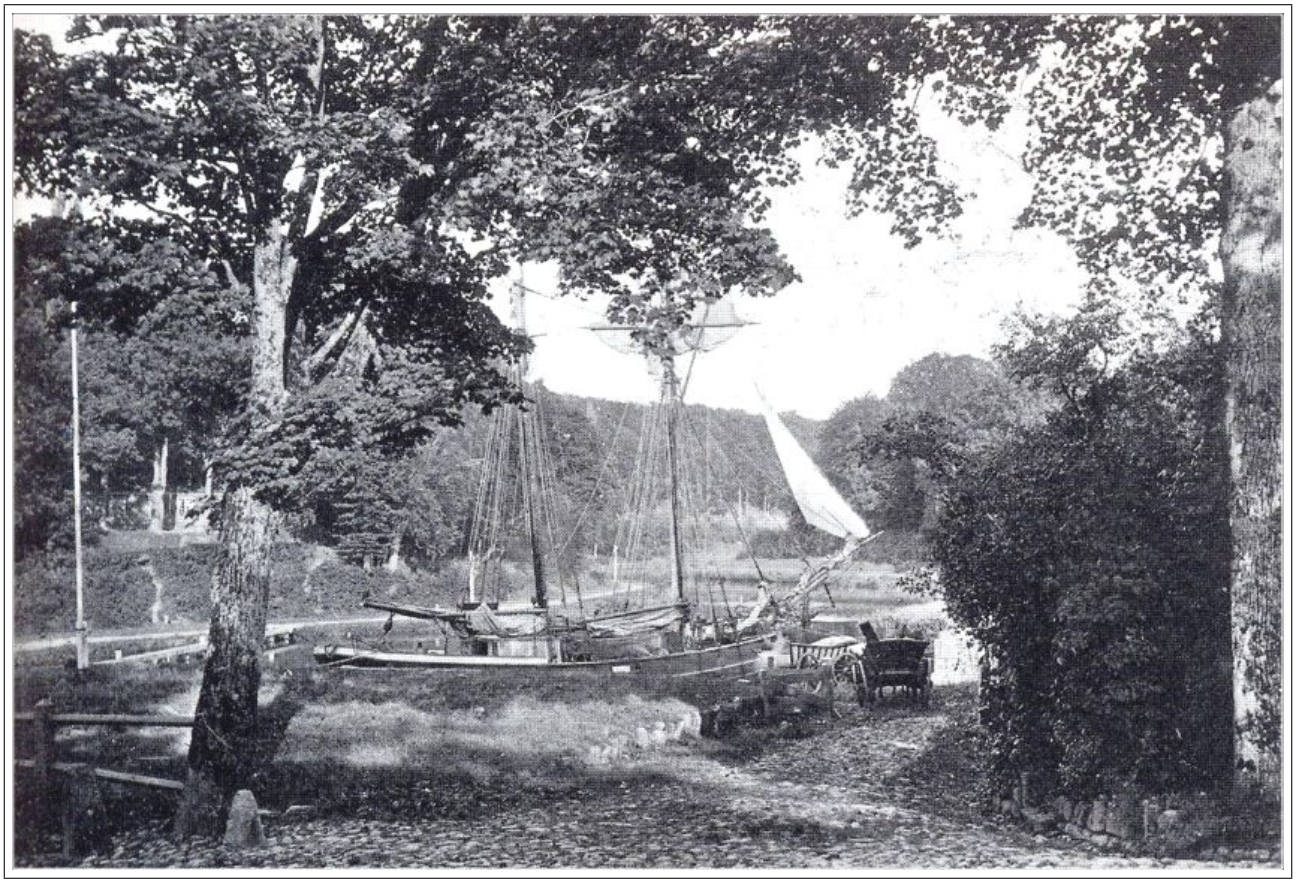
13. Die Kesselschleuse bei Knoop.

14. Das Herrenhaus Knoop am Eiderkanal.

15. Das Modell der Holtenauer Schleuseninsel.

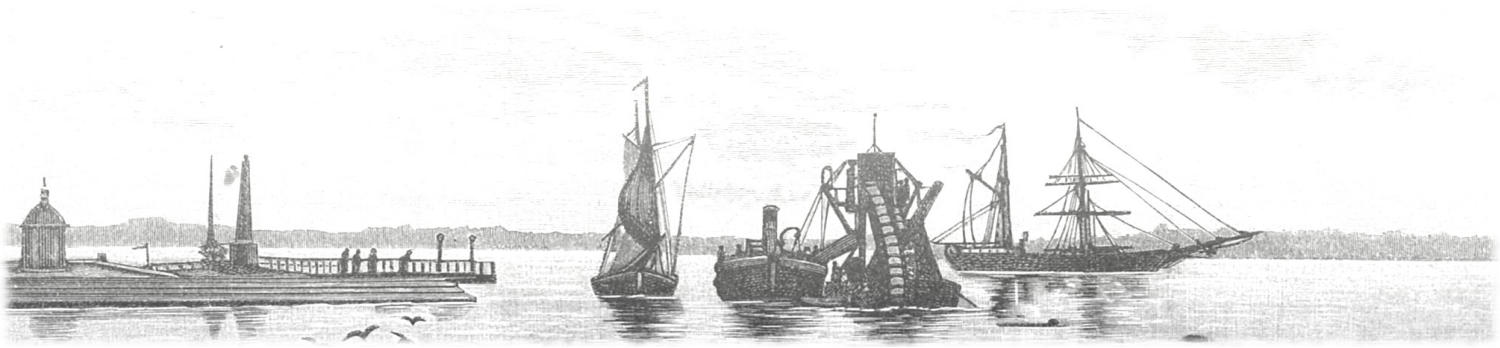


16. Die Eiderkanalschleuse bei Knoop um 1890.



17. Der Eiderkanal bei Knoop im Jahr 1889.

18. Postkarte vom Eiderkanal.



Kapitel 5

Der „*Kaiser-Wilhelm-Kanal*“

> Schleswig-Holstein und der 'Kanal', wie der Nord-Ostsee-Kanal im allgemeinen Sprachgebrauch des Alltags kurz genannt wird – das ist eine nunmehr 100jährige 'Ehe', ein Miteinander, nicht ein Nebeneinander. Der 'Kanal' hat dem Land vielerorts Boden und Wasser genommen, er hat aber auch gegeben als Naherholungsraum, als Wirtschafts- und Arbeitsplatz, er hat zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes beigetragen, er ist für viele Menschen Lebensinhalt.
>
> *Stolz [1995], S. 10.*

Seinen Namen erhielt der *„Kaiser-Wilhelm-Kanal”* zu Ehren Kaiser Wilhelms I., in dessen Regierungszeit sein Baubeginn fiel und der zusammen mit dem Reichskanzler Otto von Bismarck einer seiner größten Befürworter war. Offiziell trug er den Namen des Kaisers nur in den Jahren von 1895 bis 1919, denn nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg sollte sein Name nicht mehr an das Wilhelminische Kaiserreich erinnern. Wie bereits einhundert Jahre zuvor der Eiderkanal macht er die gefahrvolle Umrundung Skagens unnötig und verkürzte den Seeweg um ca. 250 Seemeilen.

Zu jener Zeit als die Pläne für den Bau des Kanals reiften und schließlich in die Tat umgesetzt wurden war Holtenau noch fast ausschließlich durch die Landwirtschaft geprägt und hatte selbst ein Jahrzehnt nach seiner Fertigstellung noch 271 ha Ackerland und 10 ha Wiesen[1]. Das Bauerndorf Holtenau zog sich zur Zeit des Kanalbaus als lockeres Haufendorf mit rund 30 Wohn- und Wirtschaftsgebäuden vom nordwestlichen Eiderkanalufer in südöstliche Richtung zur Eiderkanaleinfahrt hin[2].

Bau und die Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Jahre 1895 veränderten das Gesicht Holtenaus jedoch innerhalb weniger Jahre fundamental und führten durch die Schaffung von neuen Behörden für den Kanalbetrieb, den Zuzug von Händlern und Fachpersonal und der Schaffung der notwendigen Infrastruktur zu einer neuen Bebauung, die den dörflichen Charakter Holtenaus zurückdrängte. Nicht nur der Kaiser-Wilhelm-Kanal als Wasserstraße, sondern auch die vielen Institutionen und Menschen, die Kanalbau und -betrieb nach sich zogen, prägen noch heute das Gesicht des Stadtteils. Waren bisher der Kanaldistrikt (siehe 4.6 auf Seite 85) und das Bauerndorf Holtenau einen Kilometer auseinander gelegen, schlossen nun in zunehmendem Maße städtische Bebauung bzw. an einander gereihte Einfamilienhäuser diese Lücke. Im Gebiet der ehemaligen *„Meierwiesen”*, d. h. beiderseits der späteren Kastanienallee, entstanden die ersten Dienstwohnungen, was noch gut auf alten Karten zu sehen ist.

[1] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 76.
[2] Vgl.: [Petersen 1952], S. 18.

Tabelle 5.1: Zahl und Größe der Segelschiffe in Deutschland 1876-80.

Jahr:	Segelschiffe:	Register-Tonnen:
1876–77	3.456	875.995
1879–80	3.159	927.984
Differenz:	*- 8,59*	*+ 5,94*

Vgl.: Pentz [1951], S. 56.

Entscheidend für den Bau eines neuen größeren Kanals waren sowohl ökonomische als auch die letzten Endes ausschlaggebenden militärstrategischen Faktoren: Durch die zunehmende Industrialisierung Nordwesteuropas in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es zu einer raschen Entwicklung der Schifffahrt, in der der Überseeverkehr einen immer größeren Anteil zu Ungunsten der Küstenschifffahrt einnahm. Dies zog gleichzeitig die Entwicklung immer größerer Schiffstypen nach sich und so nahm die Zahl der Segelschiffe immer mehr ab während ihre Durchschnittsgröße gleichzeitig stark anstieg (Vgl. Tabelle 5.1).

Nicht nur hatten bereits viele Segelschiffe Größen um die 2.000 Tonnen, auch die Zahl der Dampfschiffe nahm schnell zu und diese hatten große Schwierigkeiten bei der Durchfahrt durch den Eiderkanal, ja waren in vielen Fällen einfach zu groß dafür. Je größer und schneller die Schiffe wurden, desto stärker verspürten insbesondere die Kornlieferanten im Ostseeraum die Konkurrenz der Vereinigten Staaten aus dem Westen.

1854 begann der Bau des preußischen Kriegshafens Wilhelmshaven, in dem die Nordseeflotte stationiert werden sollte. 1865 wurde die preußische Flottenstation von Danzig nach Kiel verlegt. 1867 wurde Kiel Kriegshafen des Norddeutschen Bundes und 1871 Reichskriegshafen des Deutschen Kaiserreichs. Die Wahl Kiels wurde durch die geographischen Gegebenheiten der Kieler Förde entschieden, denn die Innenförde konnte bei der Friedrichsorter Enge leicht geschützt werden und die 12-Meter-Tiefenlinie verlief dicht an ihren Ufern. Dazu kamen der kaum merkliche Tidenhub und eine fast völlige Eisfreiheit. Der Boden der Förde bestand aus Moränenlockermaterial und bot daher einen guten Ankergrund und so schrieb Jules Verne bereits in den 1890er Jahren nach einem Besuch über die Kieler Förde:[3]

> *„Die Kieler Bucht ist ohne Zweifel eine der schönsten und sichersten von ganz Europa. In diesem geräumigen Wasserbecken können alle Flotten der Erde Schutz suchen und sogar manövrieren. [...] Kiel selbst liegt [...] am Ende des Hafens mit einem Hintergrund von üppigem Grün. Auf der anderen Seite befindet sich das von der Stadt völlig getrennt und mit hohen Mauern umfriedete Arsenal. [...] Wir brauchen wohl nicht besonders zu bemerken, daß der Kieler Busen sorgsam und zweckmäßig befestigt ist. Die sehr enge Durchfahrt zu derselben wird von furchtbaren Batterien beherrscht."*[4]

Bereits während des deutsch-dänischen Krieges gab es seitens Preußens Überlegungen über eine neue Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, nicht zuletzt auch in Hinblick auf die Möglichkeit einer zukünftigen deutschen Flotte, in kürzester Zeit Schiffseinheiten von einem Meer in das andere verlegen zu können und damit jeweils eine lokale Übermacht erlangen zu können.

Die Initiative für den Kanalbau ging auf den preußischen Kanzler Otto Graf Bismarck zurück, während maßgebliche preußische Militärs wie auch der Generalstabschef Helmut von Moltke in seiner *„Rede gegen den Kanalbau"* sich auch noch nach der Reichsgründung 1871 gegen den Bau aussprachen, da sie seine militärstrategische Bedeutung in Frage stellten und damit das Projekt vorerst verhinderten. Diese Kräfte wollten das Geld lieber in den Ausbau der Flotte selbst stecken.

Nicht nur die voraussichtlichen Kosten waren seitens seiner Gegner ein Argument, das gegen das ganze Kanalprojekt sprach, Moltke argumentierte auch fälschlicherweise mit einer regelmäßigen Vereisung des Kanals:

> *„Wir müssen dann ferner Rücksicht nehmen auf die klimatischen Verhältnisse. Der Kanal ist mindestens hundert Tage im Jahr zugefroren. Ohnehin hört ja in der Ostsee im Winter die Schiffahrt auf, es bleibt also für den Verkehr nur das längere Sommerhalbjahr."*

Mit dieser Argumentation hatte Moltke nicht ganz unrecht, denn damit gab er im Grunde jene Verhältnisse wieder, die die Schifffahrt auf dem Eiderkanal so erschwerten – schließlich konnte dieser regelmäßig in den Wintermonaten nicht befahren werden.

Bereits im deutsch-französischen Krieg von 1870/71 hatte sich jedoch für die kleine deutsche Marine das Fehlen einer kurzen Verbindung zwischen beiden Meeren insbesondere für größere Kriegsschiffe bemerkbar gemacht

[3] Vgl.: [Stewig 1983], S. 30.
[4] Zitiert nach [Kortum 1983], S. 105.

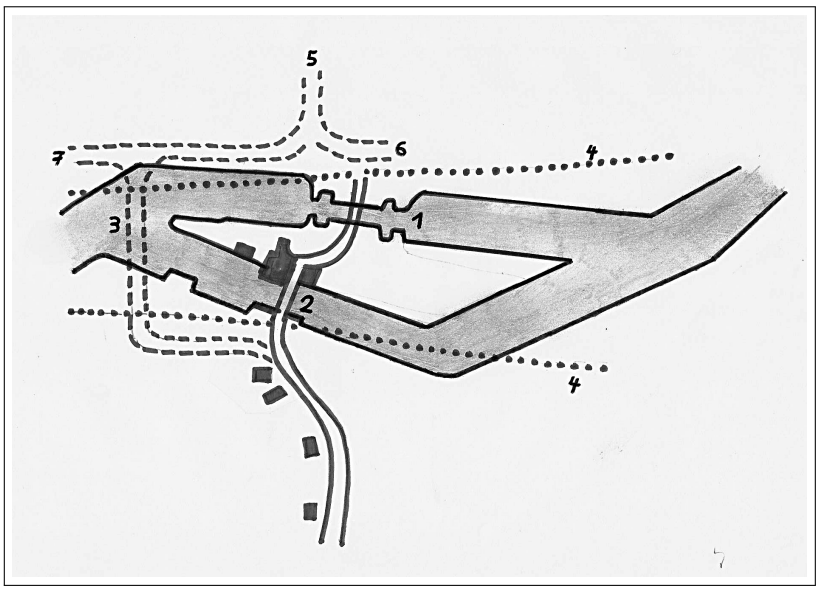


Abbildung 5.1: Lage von Eiderkanalinsel und Kaiser-Wilhelm-Kanal.

1) Friedrichschleuse 2) Erste Eiderkanalschleuse 3) Prahmdrekbrücke 4) KWK 5) Gravensteiner Straße 6) Richtung Leuchtturm 7) Richtung Knoop

und dieses Problem wurde in den Jahrzehnten vor der Jahrhundertwende immer dringlicher. Denn wäre es einem überlegenden Gegner gelungen, die Ost-West-Passage um Skagen herum an einer Stelle zu blockieren, so hätte die deutsche Kriegsflotte nur in geteilter Stärke und isoliert voneinander operieren können. Konnte man jedoch die eine Hälfte der Flotte durch die andere zeitweilig verstärken, war es möglich, auf diese Weise punktuell eine Übermacht über einen ansonsten stärkeren Gegner gewinnen. Durch den Eiderkanal jedoch konnten gerade einmal kleinere Torpedoboote mit Mühe navigieren[5].

Nach Gründung des Kaiserreichs begann man das Kanal-Projekt auf besondere Initiative des Hamburger Reeders Hermann Dahlström (*1840; †1922) und des Wasserbauinspektors Fritz Boden (*1845; †1920), die 1878 einen Plan für einen neuen Kanal vorlegten, der sich mit der *„Ertragfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Schiffahrtskanals"* befaßte, neu zu überdenken[6]. Dahlström ging von einer Verbindung des geplanten Kanals mit einem Kriegshafen in Kiel und einer Mündung in der Unterelbe aus. Dieser Linienführung lag hauptsächlich eine militärstrategische Überlegung zugrunde. Trotzdem versuchte er, den Kanal so zweckmäßig und wirtschaftlich sinnvoll wie möglich zu planen. Anders als beim Eiderkanal sollte der neue Kanal daher nicht in die Eider, sondern bei Brunsbüttel in die Elbe münden. Da Kiel zum Haupthafen der kaiserlichen Marine wurde, gab es stichhaltige Gründe für diesen Plan, auch wenn es finanziell günstiger geworden wäre, den Kanal bei Eckernförde statt bei Kiel in die Ostsee münden zu lassen.

Reichskanzler Otto von Bismarck konnte sich schließlich im Ringen der Kanalbefürworter und -gegner durchsetzen und Kaiser Wilhelm I. für die Kanalidee gewinnen. 1883 erging seitens des Kaisers der Auftrag, Beratungen über den Bau eines Kanals mit den für die Flotte notwendigen Maßen aufzunehmen und 1886 wurde das *„Gesetz betr. die Herstellung des Kanals"* durch Wilhelm I. unterzeichnet, während Moltke seinen Widerstand – wenigstens öffentlich – aufgab, verbot ihm dies doch seine Loyalität gegenüber dem Kaiser, der zu einem Befürworter des Kanalprojektes geworden war,

So begann schließlich der Kanalbau, auch wenn die Kritik seitens des kaiserlichen Generalstabes an der strategischen Bedeutung des Projektes weiterhin nicht völlig verstummte. Und wie es im Wilhelminischen Kaiserreich zu solch wichtigen Anlässen üblich war, wurde das Kanalprojekt mit einem symbolträchtigen Festakt in Anwesenheit des greisen *„Heldenkaisers"* begonnen, der bereits im folgenden Jahr (dem *„Drei-Kaiser-Jahr"*) verstarb.

Mit der Entscheidung für Kiel als *„Marinestation der Ostsee"* und den Kanalbau wurden gewaltige Infrastrukturprojekte ausgelöst – eines davon versuchte die Frage zu beantworten, wie es möglich wäre, diese Einrichtungen zu schützen: Die Antwort war der so genannte *„Kieler Festungsring"*, zu dem auch das *„Fort Holtenau"* gehörte (siehe Tabelle 5.2 auf der nächsten Seite).

[5] Vgl.: [Rust 1982], S. 86.

[6] Dahlström, der u. a. auch als Schiffsmakler im Unternehmen seines Bruders tätig war, befaßte sich seit 1877 mit konkreten Plänen für einen neuen Kanal zwischen Nord- und Ostsee.

Tabelle 5.2: Der Kieler Festungsring im Jahre 1888.

Auf der Westseite:	Auf der Ostseite:
– Fort Falckenstein (Brauner Berg)	– Batterie Möltenort
– Sperrbatterie Kaltenberg	– Sperrbatterie Heidberg
– *Fort Holtenau*	– Fort Korügen
– Fort Herwarth	– Batterie Jägersberg
– Laboratoriums-Redoute	– Fort Stosch
	– Sperrbatterie Laboe
	– Redoute Heidberg
	– Fort Röbsdorf
	– Koppelbatterie bei Laboe

5.1 Das „*Fort Holtenau*"

Auch das beschauliche Leben der Holtenauer endete mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals und kaum etwas blieb noch so wie früher, denn der neue Kanal hatte eine ganz andere Vorgeschichte als der beschauliche Eiderkanal: Es waren dieses Mal nicht die vorwiegend wirtschaftlichen, sondern die rein militärischen Interessen des Kaiserreiches, die den Zeitpunkt des Kanalbaus und seine Linienführung bestimmten. Der neue Kanal sollte strategischen Zwecken dienen – und damit wurde er gleichzeitig zusammen mit der neuen „*Marinestation Ostsee*" in Kiel ein potentielles Ziel, das – solange es noch keine den potentiellen Gegnern gleichwertige deutsche Kriegsflotte gab – nicht auf hoher See, sondern an Land verteidigt werden mußte – durch ein umfangreiches System von Befestigungen. Die Vielzahl militärischer Anlagen rund um die Kieler Förde, mit denen zuerst das Königreich Preußen und dann das Deutsche Kaiserreich versuchte, den Kriegshafen Kiel gegen seeseitige Angriffe zu schützen, ist heutzutage kaum noch in Erinnerung – eine dieser Anlagen war das „*Fort Holtenau*".

Dem gewonnenen Krieg gegen Dänemark folgte die Verwaltung der beiden Herzogtümer durch Österreich und Preußen, wie sie im Vertrag von Gastein festgelegt worden war. Während Preußen fortan das Herzogtum Schleswig verwaltete – und damit das österreichisch verwaltete Holstein sprichwörtlich in die Zange nahm – wurde die Stadt Kiel den Österreichern zugesprochen. Trotzdem verlegte Preußen im März 1865 seine in der Ostsee stationierten Kriegsschiffe in die Kieler Förde und richtete ein Vierteljahr später hier auch das bisher in Danzig stationierte Kommando der „*Marinestation der Ostsee*" ein. Um dieses zu schützen wurde bereits im September ein Pionierkommando zuerst nach Holtenau, dann in die Festung Friedrichsort verlegt. Damit begann der Ausbau des Festungsringes rund um die Kieler Förde.[7]

Nach der preußischen Annexion Schleswig-Holsteins[8] im Jahr 1867 kam es daher für die Holtenauer Bauern in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts zu zwei einschneidenden Veränderungen – der Errichtung eines Sperrforts nördlich des Holtenauer Bauerndorfes im Rahmen der Befestigung der Kieler Förde mit einer Vielzahl neuer Festungswerke und dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Nach der Verlegung der Marinestation Ostsee von Danzig nach Kiel, stellte sich für die Planer die Frage nach einem Standort für ein „*Marine-Etablissement*", d. h. einer Kriegsmarinewerft mit Werkstätten für Neubau und Instandhaltung von Kriegsschiffen, an der Kieler Förde. Hinzu sollten Arsenale, Magazine und Schiffskammern zur Aufnahme von Geräten und Waffen kommen. Hier boten sich den Planern zwei alternative Standorte an: ein Platz an der Schwentinemündung oder aber ein Gelände zwischen Holtenau und Friedrichsort. Zuerst wurde dem Gebiet bei Holtenau der Vorzug gegeben, da man der Ansicht war, dieses sei leichter gegen Angriffe zu sichern als das an der Schwentine. Dies wurde in einer "*Allerhöchsten Cabinets-Ordre*" vom 29. Dezember 1865 noch einmal zum Ausdruck gebracht[9]:

> *„Da aber die Einbeziehung der Stadt in ein Befestigungssystem dieser eine Ausdehnung geben würde, wie es nicht ratsam sei, so erklärt sich der König mit der Wahl des Strandes zwischen Friedrichsort und Holtenau zur Anlage des Marine-Etablissements einverstanden ..."*[10]

Es dauerte jedoch noch knapp anderthalb Jahre bis am 4. Juli 1867 eine endgültige Entscheidung über den Standort des *„Marine-Etablissments"* getroffen wurde – zugunsten eines Standortes zwischen Ellerbek und Gaarden. Diese

[7] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 63f.

[8] Durch den preußisch-österreichisch-dänischen Krieg von 1864 schieden die Herzogtümer Schleswig und Holstein aus dem dänischen Staatsverband aus; nach dem Preußisch-Österreichischem Krieg von 1866 wurde Schleswig-Holstein durch das „*Besitzergreifungspatent*" vom 12. Januar 1867 eine preußische Provinz.

[9] Vgl.: [Nitschke 1972], S. 276ff.

[10] zitiert in: [Nitsche 1972], S. 278.

Entscheidung basierte nicht zuletzt auf einem Memorandum, das der preußische Generalstabschef Generalleutnant Freiherr v. Moltke als Vorsitzender einer Prüfungskommission an den Preußischen König sandte, wobei er die Ansicht vertrat, daß eine Marinewerft bei Ellerbek leichter zu sichern sei als eine bei Holtenau/Friedrichsort. Sollte man sich aber zu einer ausgedehnteren Befestigung entschließen, sei es sinnvoller die ganze Stadt Kiel damit zu umschließen als nur *„einige 100 Morgen Ackerland in ganz isolierter Lage*" (d. h. bei Holtenau/Friedrichsort). Hinzu kam noch der Umstand, daß am Voßbrook eine Eisenbahnverbindung fehlte und aufgrund der großen Entfernung zur Stadt Kiel neue Wohnanlagen für das Werftpersonal hätten errichtet werden müssen.[11]

Bedenkt man, daß damit die Keimzelle für die zukünftige Entwicklung insbesondere der Werftindustrie am Kieler Ostufer gelegt wurde, kann man ermessen, welche Konsequenzen eine anders geartete Entscheidung für die Stadtteile Holtenau und Friedrichsort gehabt hätte. Sicherlich böte der Kieler Nordwesten heute an völlig anderes Bild. Doch man sollte gleichzeitig bedenken, daß die Kieler Werftindustrie eines der Hauptziele der alliierten Bombardements im Zweiten Weltkrieg wurde, wobei nicht nur die Werftanlagen selbst, sondern auch die umliegenden Wohngebiete der Werftarbeiter größtenteils zerstört wurden, während die Zerstörungen in den Stadtteilen nördlich des Kanals und insbesondere in Holtenau weitaus geringer als im Kieler Durchschnitt waren.

Nachdem Preußen die beiden Herzogtümer besetzt hatte, stellte sich für die Militärs die Frage einer wirksamen Verteidigungskonzeption für die Nordflanke. Dabei gingen die Militärs davon aus, daß man sich in einem solchen Fall einem Angriff durch Seestreitkräfte ausgesetzt sehen würde – einem Angriff, dem Preußen als traditionelle Landmacht nichts entgegen zu setzen hatte. Preußen besaß zu diesem Zeitpunkt nur ein schwaches Potential zur Seekriegsführung und wäre nicht in der Lage gewesen, einem solchen Angriff – beispielsweise durch die stärkere Dänische Flotte – durch eigene Seestreitkräfte erfolgreich zu begegnen. Selbst im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 verhielt man sich in der Ostsee dem dort kreuzenden französischen Geschwader, das auch in der Kieler Bucht auftauchte, gegenüber passiv.

Koordiniert wurden die Festungsarbeiten in und um Kiel herum durch die im September 1866 eingerichtete *„Festungsbaubehörde*" in Friedrichsort, aus der später die „*Fortifikationsdirektion*" hervorging.

Da der Aufbau einer schlagkräftigen Flotte aber noch viele Jahre in Anspruch nehmen würde, hatte kurzfristig die Verteidigung der Häfen und Flußmündungen oberste Priorität. Der Schwerpunkt der militärischen Anstrengungen wurde daher auf die *„Küstenverteidigung*" gelegt. Dies galt auch für die Kieler Förde, die in den darauf folgenden Jahren mit einer Reihe von Verteidigungsanlagen ausgebaut wurde. Das Zentrum dieser Verteidigung wurde natürlicherweise die ideal an der engsten Stelle der Kieler Förde gelegene Festung Friedrichsort, deren Ursprünge auf die ehemalige dänischen Festung „*Christianspries*" aus dem Jahre 1631 zurückgingen, die in 10jähriger Bauzeit modernisiert und erweitert wurde. In der weiteren Umgebung der Festung – und oft tief im Landesinneren – wurden seit 1888 von Schilksee bis nach Holtenau am Westufer und bis nach Laboe am Ostufer umfangreiche militärische Anlagen errichtet, die einen landseitigen Schutz der Festungsanlagen ermöglichen sollten.

Ausschlaggebend für diese rege Bautätigkeit war ein Manöver im Jahre 1881, das den kaiserlichen Militärs vor Augen geführt hatte, daß viele der Festungsanlagen durchaus anfällig für Angriffe von der Landseite her waren, gelang es einem potentiellen Gegner erst einmal, mit Truppen an der Außenförde an der Strander Bucht oder zwischen Laboe und Stein am gegenseitigen Ufer, ja sogar in der Eckernförder Bucht, zu landen. Der Bau der Forts Holtenau, Herwarth und Röbsdorf war eine direkte Folge dieser Erkenntnis.[12]

Gegen seeseitige Angriffe wurde auf dem Westufer noch das Fort Falckenstein auf einem künstlich erhöhten Hügel errichtet. Hier findet sich heute das Jugendlager. Dazu kam eine Sperrbatterie neben dem Schilkseer Parzellenhof Kahlenberg. In Kahlenberg lag seit 1910 auch die Kommandozentrale und Feuerleitung für alle Batterien des Kieler Festungsringes[13]. Gegen Angriffe von Land her sollte auf dem Westufer neben dem Fort Holtenau noch das Fort Herwarth schützen. Zu den Festungsanlagen auf dem Westufer der Kieler Förde gehörten noch die Munitionsanstalt im Gebiet der heutigen Straße *„An der Schanze*", eine Sperrbatterie in Kahlenberg bei Schilksee und weitere kleinere Befestigungen im Süden und Nordwesten Schilksees.[14]

Auch auf der Förde selbst wurden Sperren verlegt um ein Durchbrechen feindlicher Schiffe zu verhindern. Diese Sperren wurden an der engsten Stelle der Förde beim Leuchtturm Friedrichsort in Form einer doppelten Kettensperre, einer Floßsperre mit herab hängenden Netzen und einer Minensperre zwischen Falckenstein und Jägersberg installiert. Zudem gab es noch weitere kleinere Verteidigungsanlagen bei Schilksee. Im Jahre 1880 waren in all diesen Befestigungsanlagen insgesamt 3.139 Soldaten stationiert.[15]

[11] Vgl.: [Nitschke 1972], S. 280f; [Gosch 2002], S. 117.
[12] Vgl.: [Nitschke 1972], S. 295.
[13] Vgl.: Pieper-Wöhlk [1999], S. 34.
[14] Vgl.: Pieper / Wöhlk: Alte Befestigungsanlagen an der Kieler Förde.
[15] Vgl.: Pieper-Wölk: Alte Befestigungsanlagen an der Kieler Förde. Spielvogel [2001], S. 34.

Das Fort Holtenau wurde von 1887 bis 1890 hinter dem Voßbrook[16] landeinwärts hinter der *„Quarantäneanstalt"*[17] südwestlich der ehemaligen Kate Distelrade gebaut. Das damals errichtete Sperrfort befand sich also auf dem zu damaliger Zeit noch hoch gelegenem Gelände, auf dem in späterer Zeit nach seiner Einebnung der Flughafen gebaut wurde. Der Begriff *„Fort"* bezeichnet eine kleine Festung und so besaß das Fort Holtenau auch nur eine Besatzung von 263 Mann (davon 13 Offiziere), die mit 6 Geschützen[18] bewaffnet war. Die Baukosten betrugen mehr als 1,1 Millionen Goldmark.

Das Fort hatte eine trapezförmige Gestalt, wobei die längere Seite mit ca. 220 Metern nach Osten in Richtung Kieler Förde lag. Wie alle Anlagen aus damaliger Zeit hatte es unterirdische Kasematten[19]. Um ein freies Schußfeld in Richtung Kieler Förde zu erhalten wurde während des Ersten Weltkrieges entsprechend dem *„Rayongesetz"* ein Teil des Waldes Voßbrook gerodet. Mit der Festung Friedrichsort war das Fort Holtenau durch eine in den Jahren 1887–90 angelegte mehr als 2 Kilometer lange *„Fortifikationsstraße"*, zu der eine seitliche Lorenbahn gehörte, verbunden, die am Prieser Strand entlang über Stegelhörn und die Muschelkate führte[20]. Über diese Straße konnte Munition zum Fort transportiert werden.

Insgesamt waren die Bewaffnung und Armierung des Fort Holtenau jedoch etwas geringer als die der Forts Falckenstein und Herwarth. Im Jahr 1911 wurde das Fort Holtenau daher nochmals umgebaut und erweitert.[21]

Obwohl das Fort Holtenau mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wie alle anderen Kieler Befestigungsanlagen in volle Verteidigungsbereitschaft versetzt wurde, mußte es sich nie im Ernstfall bewähren. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Fort gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrages wie fast alle anderen Bauten des Kieler Festungsringes in den Jahren 1920/21 geschleift, d. h. die Kanonen und Kasematten wurden gesprengt und die Befestigungsanlagen eingeebnet. Die letzten Überreste wurden schließlich in den Jahren 1924 bis 1926 im Rahmen der Erweiterung des Flugplatzes Holtenau vollständig beseitigt, wobei sich viele Holtenauer günstig mit Baumaterial eindeckten, worüber die Kieler Zeitung schrieb:

> *„Sprengung auf Sprengung mußte erfolgen, um das feste Gefüge des Ziegelmauerwerks der Feste zu lockern und bald lag auf der Sohle der abgetragenen Wälle ein Heer mächtiger Findlinge und großer Blöcke vom Mauerwerk."*[22]

Im heutigen Holtenau erinnert nichts mehr an das ehemalige Fort, aus dessen Überresten sich die Holtenauer kostenlos mit Baumaterial versorgten. Nur einige so genannte *„Rayonsteine"*, die das Schußfeld des Forts markierten, wurden in den letzten Jahrzehnten wiedergefunden und an verschiedenen Orten aufgestellt:

- an der Ecke Immelmannstraße – Dittmarweg wurden 4 Rayonsteine aufgestellt. Sie tragen die Aufschriften R I 45, R I 48, R I 49 und R I 50.
- ein Stein mit der Aufschrift "R I 18" wurde bei Bauarbeiten in der Gravensteiner Straße gefunden und bei Hausnummer 121a aufgestellt.[23]
- ein weiterer Rayonstein soll sich auf dem rückwärtigen Grundstück Immelmannstraße 15 befinden.[24]

Als *„Rayon"* wurde in früheren Zeiten das Vorfeld von Festungen bezeichnet, das so genannte *„Festungsrayon"*. In dieser begrenzten Zone um ein Festungswerk herum unterlag die Bebauung und Nutzung im Hinblick auf die Waffenwirkungsmöglichkeiten im Krieg bestimmten *„Rayongesetzen"*, damit das Schußfeld im Kriegsfall rasch freigemacht werden konnte. Im Rayongesetz vom 21.12.1871 wurde der Gesamtrayon in drei Zonen unterteilt (bis 600 Meter, plus 375 Meter, plus 1295 Meter), für die es unterschiedliche Vorschriften für die erlaubte Bebauung gab. Hohe turmähnliche Gebäude und große Anpflanzungen bedurften einer Genehmigung der Kommandantur. Es handelt sich bei den Rayonsteinen also um Begrenzungssteine, die die verschiedenen Zonen des Festungsrayons markieren.

Gleich zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurden im gesamten Kaiserreich daher innerhalb weniger Stunden einzelne Gebäude und sogar ganze Gebäudekomplexe abgerissen, um freies Schußfeld zu erhalten, wovon in Holtenau jedoch glücklicherweise keine Gebäude betroffen waren, sondern nur ein Teil des Waldes Voßbrook.

---

[16] Siehe 4.7.1 auf Seite 87.

[17] Siehe 4.7.1.1 auf Seite 88.

[18] Dabei handelte es sich um zwei 12cm-Kanonen und vier 12,5cm-Mörser L./63, dazu kamen noch *„2 5cm-St.-K.-L./22, 6 apt. 3,7cm-Rev.-K"*. (Vgl.: Detlefsen [1978], S. 67; Klöffler [2004], S. 6.).

[19] Eine *„Kasematte"* ist ein vor Beschuß sicheres Gewölbe im Festungsbau. In früheren Zeiten hieß dieses Element des Festungsbaus auch *„Mordgrube"*. Die Beschußsicherheit erreichte man zunächst durch hohe Mauerstärken und insbesondere durch die Einwölbung, zu der rasch eine Erdüberdeckung hinzukam. Mit der Einführung der Brisanzgeschosse, d. h. Sprenggeschosse, im 19. Jahrhundert wurden Kasematten aus Beton bzw. Stahlbeton notwendig.

[20] Vgl.: [Heinrich 2002], S. 15.

[21] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 67.

[22] Kieler Zeitung, 4. August 1927.

[23] Quellen: [Spielvogel 2001] / [Giertz 1995], sowie: SPD-Ortsverein Holtenau [Hrsg.]: *„Der fliegende Holtenauer"*, 10. Jahrgang, Dezember 2001, S. 9.

[24] Möglicherweise finden sich noch weitere dieser markanten Steine auf verschiedene Holtenauer Grundstücken.

Das Fort Holtenau war nicht die einzige militärische Installation auf Holtenauer Boden, denn auch die Schleusenanlagen wurden durch vier 8,8cm-Revolver-Kanonen geschützt und sogar die Konstruktion der Holtenauer Schleusen war so ausgelegt, daß die Schleusentore im Ernstfall vor Beschuß geschützt waren. Die Sicherung der Holtenauer Schleusen war jedoch weitaus geringer als die in Brunsbüttel, lagen diese doch viel exponierter[25]. Seitens des Marineoberkommandos hielt man auch Kommandounternehmen gegen die Kanalbrücken durch für eine realistisch Möglichkeit. Nicht nur konnte durch Sprengung der Brückenpfeiler der Kanal selbst, sondern auch die wichtigen Verkehrs- und Nachschubwege in Nord-Südrichtung blockiert werden. Mit einer solchen relativ kleinen Aktion wäre dann die strategisch so bedeutsame Möglichkeit einer schnellen Flottenverlegung ausgeschlossen. Die Brückentürme der Levensauer Hochbrücke wurden zur Aufstellung von 3,7-cm-Revolverkanonen eingerichtet. Dazu kamen Stacheldrahtverhaue an dem Brückendämmen. Die Prinz-Heinrich-Brücke erhielt um jeden Brückenfuß ein separates Drahthindernis, um Stoßtrupps das Anbringen von Sprengladungen unmöglich zu machen. An beiden Brückenenden wurden Infanteriestützpunkte mit Schützenstellungen und betonierten Unterkunftsbunkern errichtet. Zur Kanalseite wurden Stellungen für 2 3,7-cm-Revolverkanonen angelegt und eine weitere 3,7-cm-Revolverkanone versperrte den Zugang zur Brücke von der Nordrampe her. Alle Stellungen wurden mit Stacheldrahtverhauen gesichert. Die Straßenauffahrt zur Brücke konnte auf beiden Seiten durch ein Gittertor gesperrt werden.[26]

Auch an der Einfahrt in den Kaiser-Wilhelm-Kanal waren zum Kriegsausbruch Waffen zur Verteidigung stationiert: Am Leuchtturmhügel 4 Stück 8.8-cm-Marine-Schnellladekanonen und auf der Wiker Seite der Schleuse 4 Stück 3,7-cm-Revolverkanonen.

Es wurde in der kaiserlichen Admiralität sogar darüber nachgedacht, in der Flensburger Förde eine Minensperre zu verlegen, weil man befürchtete, daß feindliche Truppen vom Flensburger Hafen aus Angriffe gegen den Kanal führen könnten. Weiterhin war geplant, die beiden Kanalmündungen ebenso wie andere wichtige Flußmündungen durch Küstenpanzerschiffe zu schützen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, durften diese Schiffe nur einen geringen Tiefgang von 5,20 Metern haben, woraus sich eine enorme Schiffsbreite ergab, sollten sie ihre starke Panzerung und die großen Geschütze tragen können. Das erste Schiff dieses Typs war die auf der Germania-Werft in Kiel gebaute „*Siegfried*". Von der sich daraus ableitenden „*Siegfried-Klasse*" wurden zwischen 1888 und 1893 insgesamt 8 Schiffe gebaut. Alleine die Baukosten dieser Küstenpanzerschiffe samt Armierung betrugen mit 53 Millionen Mark nahezu ein Drittel der Gesamtbaukosten des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

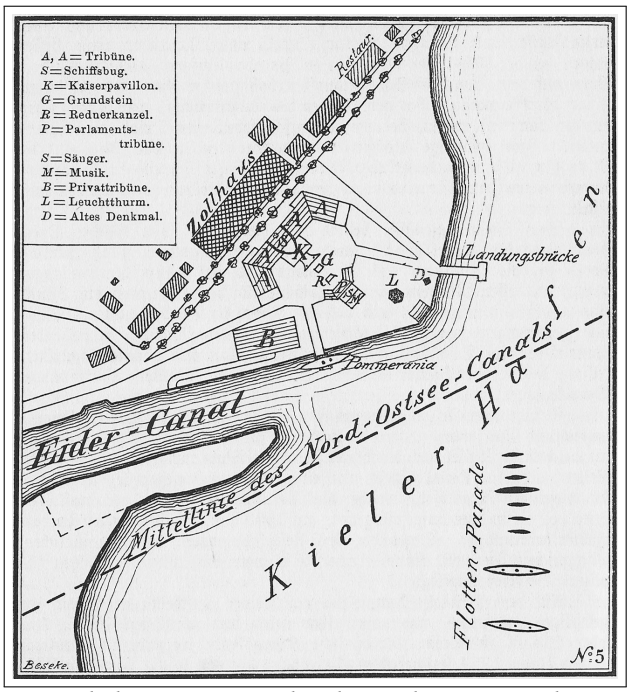
Während des Ersten Weltkrieges machte man sich zunehmende Sorgen um Angriffe aus der Luft und so begann man ab 1916 mit dem Bau permanenter Flakbatterien, von denen jedoch erst im Jahre 1918 8 Batterien fertig gestellt waren, u. a. die „*Flakbatterie VII*" in Holtenau.[27]

Noch bis kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Kieler Festungsgürtel ausgebaut und modernisiert. War um 1900 die Sperrbatterie Laboe durch einen Panzerturm ersetzt worden, so wurden in den darauf folgenden Jahren noch eine Reihe von Küstenbatterien in Stein, Fiefbergen und Stohl, sowie Eisenbahngeschütze zwischen Stohl und Marienfelde und auf dem Ostufer bei Schönberg-Stakendorf aufgestellt.

Man kann sich darüber streiten, ob die Abschreckung durch den Kieler Festungsring gelungen ist, fest steht jedoch, daß während des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 das Französische Ostsee-Geschwader zweimal vor der Kieler Bucht kreuzte, ohne jedoch gegen den Kieler Hafen vorzugehen. Auch während des Ersten Weltkrieges mußte an der Kieler Förde kein scharfer Schuß auf einen Gegner abgegeben werden. Aber vielleicht bedeutete dies auch, daß die vielen Steuergelder, die zum Aufbau und Erhalt des Kieler Festungsgürtels ausgegeben worden waren, gerechtfertigt gewesen sind.[28]

Alle diese Anlagen wurden nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg aufgrund der Bedingungen des Versailler Vertrages zerstört, so daß heute nur noch wenige Reste an den einst so waffenstarrenden Kieler Festungsgürtel erinnern.

Abbildung 5.2: Der Festplatz in Holtenau 1887.



Auf diesem Lageplan sieht man auch die genaue Lage des alten Holtenauer Leuchtturmes (L) und des Obelisken (D). Das Gelände des jetzigen Leuchtturmes ist noch nicht aufgeschüttet.

5.2 Die feierliche Grundsteinlegung in Holtenau

Wohl niemals in seiner bisherigen Geschichte hat Holtenau solch glanzvolle Festlichkeiten erlebt wie anläßlich der Grundsteinlegung und der Eröffnungsfeierlichkeiten für den Kaiser-Wilhelm-Kanal[29]. Die Grundsteinlegung für den neuen Kanal wurde nach vielen politischen und militärischen Querelen schließlich am 3. Juni 1887 in Holtenau durch den greisen Kaiser Wilhelm I. vollzogen, der sich als Förderer des Kanalprojektes verstand und sich daher sein Kommen zu diesem Ereignis nicht nehmen ließ. Ursprünglich für den Herbst geplant, wurde die Grundsteinlegung jedoch, als die Teilnahme des greisen Kaisers bekannt wurde, wegen der günstigeren Witterung auf den Juni vorverlegt[30]. Der Kaiser hatte auf dem Kieler Schloß übernachtet und obwohl der Wind immer stärker auffrischte und die Kaiserstandarte auf dem Kieler Schloß zerfetzte, ließ sich Wilhelm I. nicht davon abhalten, die feierliche Handlung auszuführen. Die Grundsteinlegung fand vor dem Kanalpackhaus auf dem Gelände des heutigen Tiessenkai Nr. 9 statt.

Ganz im Gegensatz zu den Feierlichkeiten bei Bau und Eröffnung des Eiderkanals wurde dieses mal die Grundsteinlegung mit großem Pomp und Pathos zelebriert. Der Kaiser war bereits am frühen Abend des 2. Juni auf dem Kieler Hauptbahnhof eingetroffen und dann durch die Stadt zum Kieler Schloß gefahren. Dazu wurde der ganze Weg vom Bahnhof zum Schloß mit Fahnen, Girlanden und Lampions geschmückt. Die Kieler Bürger veranstalteten einen Festzug durch die Stadt, der schließlich auf dem kaiserlichen Weg ein Spalier bildete. Der Kaiser fuhr von Kiel aus durch die Wik zur Holtenauer *„Friedrichschleuse“* und dann auf dem nördlichen Treidelweg zur Mündung des Eiderkanals.

Gegenüber der militärstrategischen Bedeutung trat die wirtschaftliche im Rahmen der Feierlichkeiten in den Hintergrund. Es ging der *„verspäteten Nation”* vor allem um eine Demonstration nationaler Stärke. Dieser Profanität nationalen Machtstrebens versuchte man mit psychologischen Effekten zu begegnen, denn *„... die Grundsteinlegung für diesen wichtigen Schiffahrtsweg war nicht irgendein routinemäßiger Vorgang, wie er bei vielen öffentlichen*

[25] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 69.
[26] Vgl.: [Gosch 2002], S. 111ff.
[27] Vgl.: [Gosch 2002], S. 124.
[28] Vgl.: [Spielvogel 2001], S. 34f und [Nitschke 1972], S. 304.
[29] Obwohl das Ausmaß der siebenjährigen Arbeiten für Kanalerweiterung das des ursprünglichen Kanalbaus sowohl hinsichtlich der Größe der Erdarbeiten als auch der Kosten weit in den Schatten stellte, waren die Feierlichkeiten im Jahre 1914 vergleichsweise bescheiden. Dies lag wohl auch an den dunklen politischen Wolken, die damals bereits am Horizont aufgezogen waren.
[30] Sievers führt noch einen weiteren Grund an: Man fürchtete, daß die Kunde von den Feierlichkeiten viele Arbeiter in die Provinz ziehen würde, die dann dort arbeitslos für soziale Unruhe sorgen und das harmonische Bild der Feierlichkeiten stören könnten. (Vgl.: Sievers [1988], S. 110.

Bauwerken vorgenommen zu werden pflegte, sondern mit diesem Akt stellte sich das Deutsche Kaiserreich selbstbewußt als junge, moderne Nation dar und tat einen weiteren Schritt in Richtung seines Anspruches auf Weltgeltung." [31]

Eine zeitgenössische Schilderung des Autors Carl Beseke, der 1893 ein Standardwerk über den Bau des Nord-Ostsee-Kanals verfaßte, macht dieses deutlich:

> *„An der Mündung des alten Eider-Kanals, auf dem Holzplatze der Firma Grimm, war eine von den Gebrüdern Stenner & Ströh im Auftrage der Kaiserlichen Kanal-Kommission errichtete Tribüne aufgeschlagen. Dieselbe, als imposanter Flügelbau vor dem alten Zollspeicher mit der Front nach der Kanalmündung im Norden des Festplatzes sich erhebend, ist in der Mitte durch einen, zum Theil mit Eisenkonstruktion versehenen Schiffsrumpf getheilt, welcher den vollgetakelten Vordermast eines Kriegsschiffes, mit Stangen, Raaen, Segeln und Wanten etc. trägt, dessen Raaen bei der Feier von Matrosen in Paradeuniform bemannt werden. Vorn auf dem Bug des Schiffsrumpfs erhebt sich in Gyps die Kolossalfigur der Germania. Vor dem Steven des Schiffsrumpf ist der Pavillon für den Kaiser erbaut, der von energisch-modellierten Delphinen flankiert wurde. Zwei mächtige bronzierte Kandelaber lenkten das Auge auf die Mitte hin. Vor dem kaiserlichen Thronsessel hin öffnete sich eine breite bequeme Rampe gegen den Grundstein hin, der unmittelbar vor derselben aufgestellt war."*[32]

Über das Festschiff schreibt eine zeitgenössische Quelle das Folgende:

> *„Das Schiff, ungefähr auf ein Fünftel seiner ganzen Lange hergestellt, mit der Wasserlinie etwas über dem Fußboden der Vortribüne emporreichend, war ganz in eisernen Spanten und Decken erbaut, die mit schmalen Holzdielen bekleidet und entsprechend angestrichen wurden. Der Mast hatte eine Höhe von 33 m über dem Erdboden und führte volles Tau- und Segelwerk. Die Ausführung des Schiffes war den Schiffswerftbesitzern Gebrüdern Howaldt in Kiel-Diedriehsdorf übertragen, welche mit ihrer Leistung überall die vollste Anerkennung fanden."*[33]

Die Grundsteinlegung fand in Anwesenheit wichtiger Persönlichkeiten des Kaiserreiches[34] statt, jedoch ohne den Reichskanzler Otto von Bismarck, der sich vehement für den Kanalbau eingesetzt hatte, der allerdings durch den Minister Karl Heinrich von Boetticher (*6. Januar 1833; †6. März 1907) vertreten wurde, der auch die folgende auf "*Holtenau, den 3. Juni 1887*" datierte Urkunde zur Grundsteinlegung verlas:

> *„**Wir Wilhelm**, von Gottes Gnaden Kaiser, König von Preußen etc. thun kund und fügen hiermit zu wissen:*
>
> *Die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung der beiden deutschen Meere durch eine für den Verkehr der Kriegs- und Handelsflotte ausreichenden Wasserstraße ist seit langer Zeit das Ziel in unerreichbarer Ferne. Nachdem aber durch Gottes Fügung das Deutsche Reich neu entstanden war, konnte der Plan zur Herstellung jener Verbindung in der uns seitdem beschiedenen gewesenen Zeit friedlicher Entwicklung festere Gestalt gewinnen. Durch das Reichsgesetz vom 16. März 1886 ist die Verbindung beider Meere nun sichergestellt worden.*
>
> *Ein Bauwerk von gewaltiger Ausdehnung soll damit unternommen, ein bleibendes Denkmal deutscher Einigkeit und Kraft geschaffen, und in den Dienst nicht nur der vaterländischen Schiffahrt und Wehrhaftigkeit, sondern auch des Weltverkehrs gestellt werden. Keine menschliche Voraussicht vermag die zukünftige Bedeutung dieses Baues in vollem Umfange zu ermessen; die Wirkungen desselben ragen über das lebende Geschlecht und über das zur Rüste gehende Jahrhundert hinaus.*
>
> *Im Hinblick auf diese Bedeutung des vaterländischen Unternehmens haben Wir beschlossen, im Namen der Fürsten und freien Städte des Reiches, in Gemeinschaft mit den Vertretern des Reichstages und des Preußischen Landtages, der Grundstein zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals, und zwar an der Stelle gelegt werde, an welcher sich in Zukunft die Eingangsschleuse bei Holtenau erheben wird.*
>
> *Möge der Bau dem deutschen Vaterlande, möge er den Elbherzogthümern zu Heil und Segen gereichen! Möge durch ihn das Gedeihen der deutschen Schiffahrt und des deutschen Handels, die friedliche Entfaltung des Weltverkehrs, die Stärkung der vaterländischen Seemacht und der Schutz unserer Küsten kräftig gefördert werden!*

[31] [Sievers 1988], S. 113.
[32] [Beseke 1893], S. 26f.
[33] [ZBlattBau], Nr. 24, 11. Juni 1887, S. 231.
[34] Anwesend waren u. a. die Prinzen Wilhelm (der spätere Kaiser Wilhelm II.) und Heinrich von Preußen, Prinz Oskar von Schweden und Prinz Leopold von Belgien.

Das walte Gott in Gnaden!

Gegenwärtige Urkunde haben Wir in zwei Ausfertigungen mit Unserer Allerhöchsteigenhändigen Namensunterschrift vollzogen und mit Unserem größeren Insiegel versehen lassen.

Wir befehlen, die eine Ausfertigung mit den dazu bestimmten Schriften und Münzen in den Grundstein bei Holtenau niederzulegen, die anderen in Unserem Archiv aufzubewahren.

Gegeben Holtenau, den 3. Juni 1887."

Eine Ausfertigung dieser Urkunde wurde dann zusammen mit anderen Schriftstücken in einer Kupferkassette in einer Aushöhlung des Grundsteines aus Granit versenkt, wie es auch in den amtlichen Mitteilungen beschrieben wurde:

„Ein Steinsetzmeister und ein Maurermeister hoben den kupfernen Kasten mit seinem Inhalt in den Grundstein und fügten den schließenden Stein darüber. Alsdann näherte sich dem Kaiser der bayerische Gesandte Graf von Lerchenfeld, um Namens des Bundesraths die Kelle zu überreichen, wobei er in seiner Ansprache betonte, daß dieselbe Hand, welche die Fürsten und Völker Deutschlands zu einem ewigen Bunde vereinigt, den ersten Stein zu einem Bau lege, der die deutschen Meere zu verbinden bestimmt sei.

Der Kaiser ergriff die dargebotene silberne Kelle und belud dieselbe mit dem bereit gehaltenen Mörtel, warf denselben auf den Stein, verstrich die Fugen, empfing den vom Präsidenten des Reichstags mit einigen Worten überreichten Hammer, nahm denselben in die Rechte und entblößte mit der Linken sein Haupt, mit ihm Alle die, denen es vergönnt war, Zeugen dieses großen Augenblicks zu sein. Unter lautloser Stille der Tausende, welche den weiten Festplatz füllten, vollzog der Kaiser nunmehr die drei Hammerschläge und begleitete sie mit den Worten: 'Zur Ehre Deutschlands, zu seinem immer währenden Wohle, zur Größe und zur Macht des Reiches!' Hierauf vollzog der Kaiser drei weitere Schläge für die Kaiserin, seine Gemahlin, ihm folgten die Prinzen und die Ehrengäste."[35]

Dem Akt der Grundsteinlegung folgte eine kurze Weiherede des Oberhofpredigers Kögel, in der er an das Schleswig-Holsteinische *„Up ewig ungedelt"* anknüpfte, und darauf sang der Chor das *„Halleluja"* aus Händels *„Messias"*. Es folgten das obligatorische *„Kaiserhoch"* und das *„Heil Dir im Siegerkranz"*, das gleichzeitig den Abschluß der Feier bildete. Der ganze Akt der Grundsteinlegung dauerte nicht länger als 25 Minuten. Dann begab sich Wilhelm I. unter Geschützdonner an Bord des Kriegsschiffes *„Pommerania"*, das mit anderen Kriegsschiffen in weitem Bogen vor der Kanalmündung Aufstellung genommen hatte, und nahm eine Flottenparade[36] ab. Auf die Flottenparade folgte nachmittags ein Festessen mit 300 Gästen auf *„Bellevue"*.

In den Grundstein wurden neben der oben erwähnten Urkunden noch weitere Schriftstücke eingemauert. Neben einer Karte der Linie des Nord-Ostsee-Kanals war dies eine Ausfertigung über das *„Gesetz, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals"*:[37]

*„**Wir Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:*

§1. Es wird ein für die Nutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneter Seeschifffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht unter der Voraussetzung hergestellt, daß Preußen zu den auf 156.000.000 Mark veranschlagten Gesamtherstellungskosten desselben den Betrag von 50.000.000 Mark im Voraus gewährt.

§2. Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Mittel zur Deckung der vom Reich zu bestreitenden Kosten bis zum Betrage von 106.000.000 Mark im Wege des Kredits zu beschaffen und zu diesem Zwecke eine verzinsliche, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 (Bundes-Gesetzbl. S. 339) zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben.

Die Bestimmungen in den §§ 2 bis 5 des Gesetzes vom 27. Januar 1875, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für die Zwecke der Marine- und Telegraphen-Verwaltung (Reichs-Gesetzbl. S. 28) finden sich auf die nach dem gegenwärtigen Gesetz aufzunehmende Anleihe und auszugebenden Schatzanweisungen Anwendung.

[35] Klee, Dr. H. [Hrsg.]: Neueste Mittheilungen, VI. Jg., Nr. 58, Berlin, 7. Juni 1887, S. 3. Eine andere Version des kaiserlichen Ausspruchs findet sich bei [Sievers 1988], S. 118.: *„Zur Ehre des geeinigten Deutschlands, zu seinem fortschreitenden Wohle, zum Zeichen seiner Macht und Stärke!"*.

[36] Auch wenn die ganze Veranstaltung der Grundsteinlegung von Anfang bis Ende durch organisiert war, ist der Unterschied zur Kanaleröffnung frappierend. Bestand hier die Flottenparade noch aus 20 großen Kriegsschiffen und 12 Torpedobooten, so waren es unter seinem Enkel Wilhelm II. über 100 Kriegsschiffe.

[37] Vgl.: [Beseke 1893], S. 32ff.

§3. Von den nicht zur kaiserlichen Marine gehörigen Schiffen, welche den Kanal benutzen, ist eine entsprechende Abgabe nach einem vom Kaiser im einvernehmen mit dem Bundesrat festzustellenden Tarif zu entrichten.

§4. Die vom Reich auf Grund dieses Gesetzes alljährlich zu verwendenden Beträge sind in den Reichshaushalts-Etat des betreffenden Jahres aufzunehmen.

Urkundlich unter Unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und bedrucktem Kaiserlichen Insiegel.
Gegeben Berlin, den 16. März 1886
Wilhelm
Fürst Bismark"

Dazu kam das *„Gesetz betreffend die Gewährung eines besonderen Beitrages von 50 000 000 Mark im voraus zu der Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals"*:

*„**Wir Wilhelm**, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc, verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie was folgt:*

§1. Zu den kosten der Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals durch das Reich wird ein besonderer Beitrag von 50 000 000 Mark gewährt.

§2. Zu dem in §1 gedachtem Zwecke ist eine Anleihe durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzunehmen.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanz-Minister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

Urkundlich unter Unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedruckten Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Mainau, den 16. Juli 1886.

Wilhelm

Fürst Bismarck, von Puttkamer, Maybach, Lucius, Friedberg,

von Boetticher, von Goßler, von Scholz."

Diesen Schriftstücken beigegeben wurde zudem eine Denkschrift über die Baugeschichte des Kanals, in der auch die besonderen Verdienste Hermann Dahlströms aufgeführt wurden.

Als sich das große Bauprojekt langsam seinem Ende zuneigte wurde am 7. April 1894 der Grundstein *„... des Nord-Ostsee-Kanals, der im Jahre 1887 von Sr. Majestät Wilhelm I. gelegt ist, über eine Gleisanlage in den unteren Teil des an der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal bei Holtenau erbauten Leuchtturms transportiert. Nach dem Absenken des Steins in das Gewölbe wurde er dann eingemauert und wird so den Blicken vieler Generationen entzogen werden."*[38]

Die Statue der Germania, die bisher auf dem Grundstein gestanden hatte, wurde vor dem Verwaltungsgebäude der Kaiserlichen Kanalkommission aufgestellt[39]. Die große Frauenplastik wurde folgendermaßen beschrieben:

„Auf der Spitze des Vorderstevens trug das Schiff eine wehrhafte, an vier Meter hohe Germania, gestützt auf den Reichsschild, die rechte Hand am Schwerte. Diese Figur hatte man in Bronce gehalten, welche jedoch an den Körpertheilen, an Gewand und Waffen verschiedenartige Tönung aufwies."[40]

Die drei Hammerschläge des Kaisers läuteten nicht nur den Kanalbau ein, sondern kündigten den Holtenauern auch eine neue Zeit großer Veränderungen an, die auch die Entwicklung Holtenaus von einem Bauerndorf im Dänischen Wohld zu einer Seefahrergemeinde mit sich brachten. Allein in den 5 Jahren zwischen 1885 und 1890 verdoppelte sich die Einwohnerzahl Holtenaus von 391 (plus 60 im Kanaldistrikt) auf 800 (plus 300 im Kanaldistrikt)[41]. Dieses Bevölkerungswachstum hatte wiederum zur Folge, daß sich die Lücke zwischen dem

[38] Auf einer Postkarte aus dem Jahr 1913 kann man sehen, daß die hier beschriebene Gleisanlage zwischen der Kanalstraße und dem *„Toten Arm"* am Ufer entlang verlief und dabei die Auffahrt zur Schleuseninsel kreuzte.
[39] Vgl.: Kaminski [1980], S. 35.
[40] Centralblatt der Bauverwaltung, 18. Juni 1887, S. 238.
[41] Volkszählungen vom 1.12.1880 und 1.12.1890.

Kanaldistrikt und dem dörflichen Zentrum an der heutigen Richthofenstraße langsam mit städtischer Bebauung füllte.

Die Rolle des eigentlichen *„Vaters des Nord Ostsee-Kanals"*, des Hamburgers Reeders Hermann Dahlström, wurde weder bei den Festlichkeiten zur Grundsteinlegung noch bei den Feierlichkeiten zu seiner Einweihung gebührend erwähnt. Stand Dahlström 1887 noch direkt hinter Kaiser Wilhelm I., so mußte er sich bei den Eröffnungsfeierlichkeiten 1895 mit einem Platz in den hinteren Rängen begnügen. Ähnliches widerfuhr auch dem von Wilhelm I. im Jahr 1890 aus dem Amt gedrängten ehemaligen Reichskanzler Otto von Bismarck.

Erst zum 100jährigen Jubiläum des Nord-Ostsee-Kanals wurde den *„Wegbereitern des Nord-Ostsee-Kanals"*, zu denen auch der Geheime Oberbaurat und Planer des Kanals Friedrich Bernhard Otto Baensch (*1825; †1898) zu zählen ist, mit einer Gedenktafel[42] auf den Holtenauer Schleusen eine späte Anerkennung erwiesen[43]. Folgendes steht auf dieser Tafel zu lesen:

> *„Den Wegbereitern des Nord-Ostsee-Kanals – Fürst Otto von Bismarck – Hermann Dahlström – Otto Baensch zum 100-jährigen Kanaljubiläum 21. Juni 1995"*

Bei dieser Würdigung der wichtigsten Persönlichkeiten beim Kanalbau wurde wie bereits schon nach der Kanaleröffnung der eigentliche technisch Verantwortliche, der technische Dirigent der Reichskommission für den Kanalbau Johann Fülscher (*1831, †1915), unterschlagen, was bereits schon anläßlich seines Todes im Jahr 1915 von der *„Deutschen Bauzeitung"* moniert wurde:

> *„Fülscher, am 28. Oktober 1831 zu Kronenmoor bei Itzehoe geboren, war, nachdem er als Bauinspektor in Glückstadt namentlich beim Deich- und Uferschutzbau im Kampf mit dem Meer seine Tüchtigkeit erwiesen hatte, als Regierung- und Baurat zum Bau des die Nord- mit der Ostsee verbindenden Seekanales von Brunsbüttel über Rendsburg nach Holtenau an der Kieler Bucht, des späteren Kaiser Wilhelm-Kanales, vom Deutschen Reich und Preußen bewilligt wurden und das Kanalamt in Kiel zur Ausführung dieser Schiffahrtsstraße geschaffen wurde. Als technischer Mitdirigent dieser Reichskommission (neben einem juristischen Dirigenten) wurde Fülscher, als ein genauer Kenner der örtlichen Verhältnisse und bewährter Wasserbauer, bestellt unter Beurlaubung aus dem preußischen Staatsdienst. Lag die technische Ober-Aufsicht über diesen Bau auch bei dem Dezernenten im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem späteren Wirkl. Geh. Rat Exzellenz Baensch, der auch die Regierungsvorlage für den Kanal bearbeitet hatte, so darf Fülscher als dem eigentlichen Leiter des Baues, seinem praktischen Wissen und Können, seiner Zähigkeit gegenüber den großen Schwierigkeiten, die diese für deutsche Wasserbai-Ingenieure damals ganz neue, bedeutenden Aufgabe bot, an der glücklichen Durchführung ein Verdient zugeschrieben werden, das in seiner vollen Höhe vielleicht nicht immer ganz gewürdigt worden ist. Auf dem Gebiet des Baues von Seekanälen galt er später aber auch in Fachkreisen des Auslandes als eine Autorität, und als der amerikanische Staat sich zum Bau des Panama-Kanales entschloß, wurde bei den ersten Planungen auch sein Urteil angerufen."*[44]

Fülscher war bereits während des Kanalbaus in den USA gewesen, um sich über die dortigen Verhältnisse bei der Nachtschiffahrt zu unterrichten:

> *„Der technische Dirigent der Kaiserlichen Kanal-Kommission, Geheime Baurat Fülscher, ist heute früh nach Bremen abgereist, um sich morgen mit dem Lloyddampfer „Spree" nach Newyork einzuschiffen. Geheimrat Fülscher wird im Auftrage des Reichsamts des Inneren die Weltausstellung in Chikago besuchen und dann mehrere der amerikanischen Wasserstraßen besichtigen, zu dem Zwecke, sich von den dortigen Betriebseinrichtungen, insbesondere den dortigen Beleuchtungsanlagen für die Nachtschiffahrt, eingehend Kenntnis zu verschaffen. Die gesammelten Erfahrungen werden bei der bevorstehenden Organisation des Schiffahrtsbetriebes auf dem Nord-Ostsee-Kanal verwertet werden."*[45]

Das weitere Schicksal der oben erwähnten kolossalen Gipsfigur der *„Germania"* wird im folgenden von dem ehemaligen Holtenauer Lotsen Walter Schimanski beschrieben:

[42] Nachdem die Alten Schleusen im Zuge des geplanten Schleusenneubaus verfüllt wurden, wird diese Gedenktafel seit einigen Jahren auf dem *„Steinplatz"* am *„Toten Arm"* zwischengelagert.
[43] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Historische Gerechtigkeit hergestellt"*, 24. Juni 1995.
[44] [Deutsche Bauzeitung], 3. Juli 1915, S. 310ff.
[45] [Kanal-Zeitung], 06.07.1893.

Wer Abbildungen irgendwelcher Art von der Grundsteinlegung zum Nord-Ostsee-Kanal gesehen hat, wird sich erinnern, dass die für diesen Zweck an Land gebaute Schiffsattrappe – das Vorschiff eines größeren Dampfers von 1/5 seiner Länge, wie sie wohl späterhin im Nordostsee- und Fernverkehr den Kanal häufig passieren werden – einen bisher nie gesehenen wirkungsvollen Hintergrund abgegeben hat. Auf dem vordersten Teil der Attrappe – der Seemann sagt dazu "im Bug" – stand, in etwa 15m Höhe vom Erdboden gerechnet, unseres Reiches Schirmherrin, die Kolossalfigur der Germania.
Von dieser hohen Warte wandte die Germania ihren Blick dorthin, wo das gigantische Werk des Kanals entstehen sollte und scheint den Tag herbeizusehnen, da sie sich wieder erheben wird, das fertige Werk zu begrüßen.
Keine Chronik, keine Biographie bringt Kunde, woher diese Germania kam und wo sie hinging. Alte Holtenauer Bürger von 70 Jahren und darüber gaben mir kurze Andeutungen, was mich veranlasste, alles zu erforschen. Wohl haben Berichterstatter damaliger Zeiten die Anwesenheit der Germania erwähnt, doch in Ermangelung präziser Quellen können meine Ausführungen keinen urkundlichen Wert haben. Ob die Germania gleich vielen anderen aus Gips gefertigten Schiffsemblemen und anderen wichtigen Schaustücken von außerhalb Kiels herangeschafft und die Germania dabei Schiffbruch erlitten haben sollte, kann nicht mehr nachgeprüft werden. Doch unzweifelhaft steht fest, dass die Geburtsstunde dieser Germania in Holtenau schlug.
Das Geburtshaus der Germania stand in Holtenau in Gestalt eines Schuppens oder einer kleinen Scheune auf dem Gewese der früheren Dienstwohnung des Hafenkapitäns, der Villa von Kaufmann Hans Grimm gegenüber. Das Gelände gehörte damals dem Wasserbauamt Rendsburg und wird dieses wohl auch dem Kanalmaler Rotenbacher zum Aufbau der etwa 3m hohen und recht umfangreichen Germania gestellt haben. Man wird in der Annahme kaum fehlgehen, dass die markigen, aber dennoch schönen Gesichtszüge das Werk eines unbekannten Meisters gewesen sind.
Wessen Erinnerungen in die Schulzeit zurückreichen, der mag gelungene Vergleiche zwischen der werdenden Germania und Johann Gottfried Herders Gedicht (1744 - 1803) "Das Kind der Sorge" *anstellen.*
Nachdem die historische Feier der Grundsteinlegung beendet war, wurde in den nächsten Tagen mit dem Abbruch der Schiffsattrappe usw. begonnen. Der Grundstein wurde mit schweren Steinfindlingen beschwert, die durch einige Eimer Mörtel verbunden wurden. Dann wurde die Germania auf diesen Sockel gestellt, um ihres Amtes als Hüterin des Schatulleninhalts zu walten, der sich unter dem Grundstein befand. Als gegen Ende von 1893 / Anfang 1894 der Bau der Schleusen so weit fortgeschritten war, wurde der Grundstein an geeigneter Stelle in die Nordschleuse eingebaut.
Eine zweite Möglichkeit des Standortwechsels ist folgende: Bei der Schlußsteinlegung zum Nord-Ostsee-Kanal am 21. Juni 1895, die ja gleichzeitig die Kanaleröffnung war, wurde auch der Grundstein zum Denkmal "Kaiser Wilhelm der Große" gelegt, dessen Enthüllung am 25. Juni 1900 stattfand.
Damit war die Germania ihrer vornehmen Aufgabe entbunden, und erhielt, da sie ja bisher stets auf geweihtem Boden gestanden hatte, auf einem fiskalischen Grundstück an der Kreuzung der Kastanienallee und der Königsstrasse einen Ehrenplatz, der mit exotischen Bäumen umpflanzt wurde und eine leichte Drahtumzäunung erhielt. Auf dieser Stelle wurde die Germania im Bild festgehalten.
Wie oben Reporter berichteten, war die Germania aus Gips hergestellt. Um diese Masse vor Witterungseinflüssen, besonders Schnee und Regen zu schützen, musste die Bekleidung der Germania öfters einer Erneuerung unterzogen werden, um sie standhaft und repräsentabel zu erhalten, wozu man sich guter Ölfarbe bediente. Als nun Germania ihre Ruhestellung bezogen hatte, schienen die Unterhaltungskosten ihre Rubrik im Etat eingebüßt zu haben. Jedenfalls traten nun bald Verfallserscheinungen auf, die ein Abblättern der alten Gewänder zur Folge hatten.
Die ihrer vielfachen Schutzhüllen beraubte Figur, die man sich jetzt scheuen muss, mit Germania anzusprechen, zeigte bald Erosionserscheinungen. diese wiederum verführten die Holtenauer Jugend zu Zielübungen mit großen Kieseln, denen das Wrack nicht lange gewachsen war. Ich konnte mehrfach feststellen, dass die Germania an der letztbeschriebenen Stelle noch 1902 gestanden hat. Mit frenetischem Jubel mag das Umkippen der Wehrlosen Gipsmassen begleitet worden sein, worauf die Bruchstücke in würdeloser Weise recht tief vergraben wurden, da sie für jeden anderen Zweck sich als ungeeignet erwiesen.
Kein Reporter hat uns dieses berichtet; kein Aktenstück verzeichnet diese traurige Feststellung. Doch warum Tatsachen verschweigen, die besser unterblieben wären. Vielleicht werden meine Ausführungen noch mal in das Gedankengut unseres Volkes Eingang finden.
Zusammengestellt durch Walter Schimanski, Kanallotse i. R. Kiel-Holtenau, April 1955.[46]

5.3 Von Arbeitern und Majestäten – Der Kanalbau

Wie auch beim Bau des Eiderkanals stellte der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals eine große ingenieurtechnische Leistung dar. Zwar wurde noch vieles von Hand gemacht, aber es wurden gleichzeitig die damals modernsten

[46] Dieser Text findet sich in [Petersen 1952].

Maschinen in großem Umfang eingesetzt. Aus heutiger Sicht wohl am erstaunlichsten ist jedoch die Tatsache, daß der geplante Kostenrahmen nicht gesprengt wurde, bedenkt man zudem die Tatsache, daß mit dem Bau in vielerlei Hinsicht technologisches Neuland betreten wurde. In der Bauphase von 1887 bis 1895 waren bis zu 8900 Menschen, 56 Trocken- und Naßbagger, 90 Lokomotiven und 2500 Kippwagen am Kanalbau beteiligt und es wurden ca. 80 Millionen m^3 Erdreich bewegt[47]. Eine vollständige Aufstellung für den Zeitraum bis zum Jahre 1892 listet folgendes auf:

> *„Zur Fertigstellung dieser Arbeiten sowie derjenigen an den Uferdeckwerken und den Hafen- und Schleusenbauwerken sind durchgehend thätig gewesen: 20 Trockenbagger, 42 Naßbagger, 65 Lokomotiven, 38 Dampfpumpen, 10 Handpumpen, 5 Beton- und Mörtel-Maschinen sowie 13 sonstige Maschinen, 1 787 Transportwagen, 662 Muldenkipper und Schiebkarren, 28 Dampfboote (Bereisungsboote) 37 Schleppdampfer, 11 Dampfprähme, 123 Transportprähme (Schuten), 4 Dampframmen, 3 Zugrammen, 6 Dampfkrähne und 12 Handkrähne, 284 Aufsichtsbeamte, 548 Maschinisten und Heizer, 512 Schiffer, 987 Handwerker, 90 Vorarbeiter und 4 665 Arbeiter und Handlanger, im Ganzen durchschnittlich 7 086 Personen Die größte Anzahl der beschäftigten Personen betrug in den Monaten Juni-Juli 8 893 und die kleinste Anzahl in den Wintermonaten December-Januar 4 760.* [...]
>
> *Zur Bewältigung der mannigfachen für die Aufsichtsbehörde mit diesen großartigen Bauausführungen verbundenen Arbeiten, sowie zur Betriebsführung der Baracken und sonstigen Einrichtungen waren bei der Kaiserlichen Canal-Commission und den derselben unterstellten Dienststellen im laufenden Berichtsjahre durchschnittlich beschäftigt: 3 höhere Verwaltungsbeamte, 59 höhere Baubeamte einschließlich Ingenieure, 4 Landmesser, 60 Bauaufseher, 27 Zeichner und Vermessungsgehülfen, 73 Büreaubeamte, 6 Baracken-Inspectoren, 46 Barackenverwalter, Gehülfen und Köche, 12 Krankenwärter, 1 Werkmeister, 33 Baggermeister, Schiffsführer und Maschinisten, 3 Telegraphenaufseher und 5 Schleusen- und Brückenmeister."*[48]

Folgte der neue Kanal auch auf weiten Strecken dem Eiderkanal, so mußte insbesondere der Abschnitt zwischen dem Auberg und den Gütern Knoop und Projensdorf begradigt werden. Beiderseits der Baulinie wurde ein ca. 20 Meter breiter Streifen abgegrenzt, um eine ungehinderte Bauausführung zu gewährleisten. An der Mündung des Eiderkanals gingen insbesondere die dortigen Salzwiesen verloren, da hier die heute so genannten *„Alten Schleusen"* entstanden. Besitzer dieser Ländereien waren die Hufner Johann und Gustav Schmidt, Reuter, Friedrich Schmidt und im Gebiet des Aubergs Hans Chr. Rathmann, der dort auch eine Ziegelei betrieb.[49]

Die gesamte projektierte Kanalstrecke wurde in 4 so genannte *„Bauamtsdistrikte*" unterteilt, jeweils unter der Oberleitung eines Bauamtsinspektors, dem weitere Baubeamten unterstellt waren. Für die Oststrecke vom Kanalkilometer 65,15 bis zur Kieler Förde war das Bauamt IV unter dem Wasserbauinspektor Leo Sympher (*1855; †1922) zuständig. Diese Strecke war insofern ein besonders schwerer Abschnitt, weil hier die Bauarbeiten mit dem weiter laufenden Verkehr auf dem Eiderkanal koordiniert werden mußten. Weiterhin mußte die Wasserspiegelsenkung der Obereider bewerkstelligt werden. Während die Bauämter die Durchführung des Kanalbaus zu überwachen hatten, erfolgte die Ausführung selbst wie bereits beim Bau des Eiderkanals durch private Unternehmer. Für die Erdarbeiten wurden für die gesamte Kanalstrecke 15 Lose ausgeschrieben und bis zum Sommer 1888 an die Bauunternehmen übertragen. Auf den letzten 10 Kanalkilometern erhielten die Firmen *„Ph. Holzmann & Co.*" aus Frankfurt und „*L. Degen & D. Wiegand*" aus Thorn im heutigen Polen bzw. Mainz den Zuschlag.[50]

An den Erd- und Mauerarbeiten war auch die in Holtenau ansässige Firma „*Förster & Cordes*" beteiligt, die mit einem Auftragsvolumen von 5,2 Millionen Mark den sechstgrößten Auftrag erhielt[51].

Der Pomp und das Pathos der Grundsteinlegung, die kaiserlichen Besichtigungstouren während der Bauphase und schließlich die alles überragenden Eröffnungsfeierlichkeiten ließen die Zeitgenossen und lassen uns auch heute noch leicht vergessen, daß es – wenn sie auch das große Werk in Gang gesetzt hatten – nicht die hochgestellten Persönlichkeiten und gekrönten Häupter des Wilhelminischen Kaiserreichs waren, die das Bauvorhaben in die Tat umsetzten, sondern fähige Ingenieure und vor allem ein Heer von Arbeitern aus aller Herren Länder. Dieses Arbeiterheer änderte seine Größe je nach Bauphase und erreichte im Sommer 1892 mit knapp 8.900 Mann seine höchste Zahl (1888–89: ca. 3.000; 1889–90: ca. 6.000; 1890-91: ca. 7.200 Arbeiter).

Die Arbeiter standen im streng hierarchisch organisierten Wilhelminischen Kaiserreich auf einer der untersten sozialen Stufen und von vorne herein unter dem Generalverdacht der Sozialdemokratie oder sogar der Anhängerschaft zum Kommunismus. Schon während des kaiserliches Zuges durch Kiel im Rahmen der Grundsteinlegung

[47] Vgl.: Talanow [1978], S. 53.
[48] Hammann, Dr. jur. O. [Hrsg.] Neueste Mittheilungen, Berlin, 5. September 1893, S. 3f.
[49] Vgl.: [Clausen 1985], S. 40. Die Fabrik *„Hans Chr. Rathmann Dampfziegelei"* lag am Auberg Nr. 53c etwas westlich der Holtenauer Eiderkanalschleusen bzw. der Prahmdrehbrücke.
[50] Vgl.: [Beseke 1893], S. 40ff.
[51] Vgl.: [Uhlemann 2000], S. 56.

war der größte Teil der Kieler Arbeiterschaft den Feierlichkeiten fern geblieben. Und wenn während des Kanalbaus von den Arbeitern die Rede ist, dann gewinnt man den Eindruck, daß sich die Obrigkeit vor allem damit beschäftigte, diese vom Alkohol fern zu halten.

Der ganze Kanalbau, die Unterbringung und die Versorgung der beschäftigten Arbeiter waren folglich militärisch durchorganisiert. Als Arbeiterunterkünfte wurden an der Baustrecke entlang mehrere durch Offiziere geleitete Barackenlager errichtet und dort wurde dann auch für die Verpflegung gesorgt. In Holtenau wurden Baracken für 300 Arbeiter in unmittelbarer Nähe der Schleusenbaustelle errichtet, womit Holtenau nach Brunsbüttel und neben Levensau zu den größten Lagern gehörte. Wie sehr man sich um das leibliche Wohl der Kanalarbeiter bemühte, wurde in den amtlichen Mitteilungen des Kaiserreiches immer wieder hervorgehoben:

> *„Für die beim Kanalbau beschäftigten zahlreichen Arbeiter ist in vorzüglichster Weise gesorgt. 36 musterhaft ausgeführte Baracken mit je 100 Betten bieten ihnen einen gesunden Aufenthalt. Außerdem befinden sich in einem großen Verwaltungsgebäude die Koch- und Gasträume, mehrere Verkaufsläden, sowie eine Speise- und Versammlungshalle, und alle Lebensbedürfnisse werden den Arbeitern zum Selbstkostenpreise geboten."*[52]

Neben der Unterbringung und Verpflegung wurde auch die medizinische Versorgung preußisch exakt organisiert, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die bitteren Erfahrungen, die man während des Eiderkanalbaus gemacht hatte, als es zu einer Art Sumpffieberepidemie kam. So führte auch die Choleraepidemie, die 1892 in Hamburg ausgebrochen war, nur zu 3 Cholerafällen mit Todesfolge unter den Kanalarbeitern. Es wurden zur Sicherheit an fünf Stellen eigens „*Choleralazarette*" errichtet. Die Gesundheitsüberwachung lag in Händen des Marine-Oberstabsarztes Dr. Gutschow, der die Barackenlager und Arbeitsstellen vierteljährlich besuchte. Weiterhin wurde eine Zwangskrankenkasse eingerichtet, zwei Lazarette gebaut und Abmachungen mit den nahe der Baustrecke gelegenen Krankenhäusern getroffen. All dieses hatte zur Folge, daß der Gesundheitszustand der Kanalarbeiter – ganz anders als beim Bau des Eiderkanals einhundert Jahre zuvor – außerordentlich gut war.[53]

Auch die seelsorgerische Betreuung der Arbeiter durch Geistliche, die so genannten „*Kanalbaracken-Geistliche*n" war genau geregelt. Hier liegt auch die Keimzelle der Holtenauer Kirchengemeinde begründet (siehe 7.8 auf Seite 217).

Interessant ist meines Erachtens der Vergleich der Todesfall-Meldungen in der Presse, denn er spiegelt auch das zwiespältige Verhältnis des Wilhelminischen Staates zur in- und ausländischen Arbeiterschaft wieder. So berichtete die Brunsbütteler *„Kanal-Zeitung"* im Winter 1891 in einem völlig unterschiedlichen Duktus über zwei Todesfälle auf der Holtenauer Kanalbaustelle:

> *„Kiel, 9. Dezember. Beim Schleusenbau zu Holtenaus ereignete sich gestern Nachmittag der Unglücksfall, daß ein beim Verladen der großen Granitsteine auf Lowries beschäftigter Arbeiter durch einen herabfallenden Teil des Krahns so schwere Verletzungen erlitt, daß er nach wenigen Minuten starb."*[54]

Ganz anders jedoch einen Monat zuvor, als der Tote kein Kanalarbeiter, sondern ein Unternehmer war:

> *„Kiel. Bei dem Bau der Ostseeschleuse in Holtenau hat sich am 9. November ein höchst bedauerlicher Unfall ereignet. Der 46jährige Bauunternehmer Bernke wurde, als die Maschine in Bewegung gesetzt wurde, von einem Treibriemen erfaßt und eine Strecke fortgeschleudert. Er fiel mit dem Kopf gegen eine Mauerkante und erlitt dabei einen Schädelbruch, infolgedessen er sogleich nach dem Unfall verstarb. Ob einer dritten Person eine Schuld an diesem Unfall beizumessen ist, wird die sofort eingeleitete Untersuchung ergeben. Bernke hinterläßt Frau und zwei Kinder."*[55]

Es gab aber auch seitens der Kanalarbeiter aus Unzufriedenheit oder anderen Gründen, Sabotage-Aktionen gegen die Baustelle. Auch darüber berichtete die *„Kanal-Zeitung"*:

> *„Holtenau, 7. Juni. Auf unerklärliche Weise entgleisten in der vergangenen Nacht a, Nord-Ostsee-Kanal, auf der Arbeitsstätte der Unternehmer Wittkop, Cordes, Förster und Sänderup, mehrere beladene Lowriezüge, wobei das Begleitpersonal in Lebensgefahr geriet und mehrere Lowries zertrümmert wurden. Schließlich stellte sich heraus, daß ein gestern entlassener Arbeiter sich auf die Baustätte geschlichen und, wahrscheinlich aus Rache, zweimal die Weichen umgestellt, und einmal eine Schwelle auf die Schienen gelegt hatte, in der Absicht, die Züge zum Entgleisen zu bringen. Er wurde jedoch von den Arbeitern angehalten und der Polizei übergeben."*[56]

[52] Hammann, Dr. jur. O.: Neueste Mittheilungen, IX. Jg. Nr. 31, Berlin 18. April 1890, S. 2.
[53] Vgl.: Jensen [1970], S. 78 und Schulz [1995], S. 71f.
[54] [Kanal-Zeitung], 15.12.1891.
[55] [Kanal-Zeitung], 12.11.1891.
[56] [Kanal-Zeitung], 11.06.1891.

Studiert man die zeitgenössische Presse, dann mag es wohl nur relativ wenige Todesfälle beim Kanalbau selbst gegeben haben, doch kam es unter den Arbeitern anscheinend immer wieder zu Tätlichkeiten – manchmal auch mit tödlichem Ausgang. Von einer in Holtenau verübten Gewalttat berichtete die *„Kanal-Zeitung"* im Juli 1891:

> *„Holtenau. Am Montag ereignete sich hierselbst eine schreckliche That. Ein Kanalarbeiter schoß aus einem Revolver seinen Kollegen in die Brust, so daß selbiger bereits seinen Wunden erlegen ist. Derselbe Thäter brachte einige Stunden später einem anderen Arbeiter mehrere Messerstiche bei, wodurch derselbe ebenfalls schwer verwundet ist. Der Mörder wurde verhaftet."*[57]

Die Arbeiter kamen nicht nur aus Deutschland, sondern neben den nordischen Ländern auch aus Polen, Rußland und Italien. Es wurde 12 Stunden am Tag gearbeitet, unterbrochen nur von einer halbstündigen Mittagspause. Für die einfachen Arbeiter betrug der Stundenlohn 28 bis 32 Pfennige. Die Handwerker erhielten einen Stundenlohn von 45 Pfennig. Die Unterbringung in den Baracken, deren Beheizung, Beleuchtung sowie die tägliche Verpflegung kosteten 65 Pfennige pro Tag. Der tägliche Lebensunterhalt betrug damals etwa 1,20 Mark. Lebte ein Arbeiter also sehr sparsam, so konnte er täglich über 2 Mark zurücklegen. Gleichzeitig gab es seitens der Baufirmen immer wieder Versuche, die Löhne zu drücken. So senkte eine Baufirma im Januar 1894 den Handwerkerlohn auf 35 Pfennig, woraufhin diese im Februar 1894 die Arbeit niederlegten. Schließlich wurde der Stundenlohn ab März 1894 wieder auf 42 Pfennig angehoben.[58]

In jedem Barackenlager gab es eine Kantine, wo die Arbeiter zu günstigen Preisen zusätzliche Lebensmittel einkaufen konnten: hier kosteten eine große Flasche Bier 8 Pfennig, 250 g Wurst 15 Pfennig, der Liter Branntwein dagegen 80 Pfennig – wohl aus gutem Grund.

Die Bauverwaltung des Kanals selbst in Form der Kieler *„Kanal-Kommission"* verfügte über 340 Beschäftigte, von denen alleine 83 in der Barackenverwaltung tätig waren.

Schließlich war der Kanal mit einer Länge von 100 km, einer Breite von 67 Metern und einer Tiefe von 9 Metern fertiggestellt. Es wurden für die unterbrochenen Nord-Süd-Verbindungen zwei Hochbrücken bei Grünenthal und Levensau mit einer Durchfahrtshöhe von 42 Metern errichtet, dazu kamen weitere 5 Dreh- und Schwimmbrücken sowie 15 Kanalfähren, um die unterbrochenen Nord-Süd-Verbindungen wieder zu schließen. Es handelte sich um folgende Drehbrücken: 1 Eisenbahndrehbrücke bei Kudensee, 2 Eisenbahndrehbrücken bei Rendsburg, 1 Straßendrehbrücke bei Rendsburg und eine handbetriebene Prahmschwimmbrücke bei Holtenau.

Eigentlich war es geplant, in Holtenau statt einer Brücke nur eine Fähre einzurichten, aber Verkehrszählungen zeigten bald, daß für die Bewältigung des Verkehrs zwischen Kiel und Friedrichsort mindestens drei Fähren hätten eingesetzt werden müssen. So wurde eine so genannte „*Prahmschwimmbrücke*" – ein anderer Ausdruck für diese Konstruktion ist auch „*Prahmdrehbrücke*" — installiert, unter der die Schiffe nicht hindurch fuhren, sondern die bei Schiffsverkehr einfach zu den Seiten weg gedreht werden konnte. Dieses wurde auf beiden Seiten von Hand bewerkstelligt. An beiden Enden der Brücke gab es eine „*Wartebude*", auf der Südseite noch eine „*Wachtbude*" und auf der Nordseite lag das „*Brückenmeistergewese*". Bei Knoop zwischen Kanalkilometer 94 und 95 wurde eine Bootsfähre für den Fußgängerverkehr errichtet, die den alten Übergang über die Knooper Schleuse ersetzte.[59]

> *„Die neue Pontonbrücke bei Holtenau ist jetzt dem Verkehr übergeben worden. Gleichzeitig ist der bisherige Weg über die alten Schleusen für den Verkehr gesperrt. Die neue Brücke befindet sich westlich der alten Schleusen und besteht aus je zwei 39 Meter langen eisernen Pontons. Die Fahrbahn ist so breit, daß sich Fuhrwerke bequem begegnen können; außerdem befinden sich an den Seiten Gehwege für Fußgänger. Mit der Beseitigung der alten Schleusen soll sofort begonnen werden. Zunächst wird die nördliche Durchfahrt für den Schiffsverkehr genügend vertieft und verbreitert."*[60]

Obwohl der neue Kanal im Gegensatz zum Eiderkanal ein reiner Durchstichkanal war, d. h. es keine Höhenunterschiede zu überwinden gab, schotteten zwei Doppelschleusen den Kanal vor den Schwankungen des Wasserstandes insbesondere auf der Elbe ab. Es hat sich mittlerweile gezeigt, daß Wasserspiegel, die mehr als 30 Zentimeter über oder unter normal liegen, zu Problemen beim Anlegen der Fähren und an bestimmten Stellen der Böschungen führen[61].

Diese gewaltigen Schleusen waren zu ihrer Zeit technische Wunderwerke und als im August 1894 die Schleusenkammern in Holtenau das erste Mal geflutet wurden[62], hatte man die Schleusen mit Fahnen und Girlanden geschmückt[63]. Schiffe mit bis zu 135 m Länge, 20 m Breite und 8 m Tiefgang konnten fortan den neuen Kanal

[57] [Kanal-Zeitung], 18.07.1891.
[58] Vgl.: Kaminski [1987], S. 12f.
[59] Vgl.: Schulz [1995], S. 141, Heinrich [Info].
[60] [Kanal-Zeitung], 01.12.1894.
[61] Vgl.: [Schulz 1995] S. 92.
[62] Am 1. September um 5.30 Uhr nachmittags wurden die Schleusenkammern der Holtenauer Schleuse endgültig geflutet.
[63] Vgl.: [Schulz 1995] S. 115.

befahren. Welch eine gewaltige technologische Entwicklung in den einhundert Jahren seit dem Bau des Eiderkanals in Gang gekommen war, zeigt die Tabelle 5.3 auf Seite 139, die die Maße der Weltkanäle mit denen des Eiderkanals vergleicht. Die Bauleitung der Alten Holtenauer Schleusen hatte der in Minden geborene Wasserbauinspektor Leo Sympher (*1854, †1922) inne, der auch einen großen Anteil am Bau des Mittellandkanals hatte. Obwohl die Alten Schleusen bereits über einhundert Jahre alt und auch die Neuen Schleusen nur zwei Jahrzehnte jünger sind, sind beide Schleusenbauwerke auch heute noch von einer imponierenden Größe, einer Größe, die jedoch überwiegend unter der Wasseroberfläche verborgen bleibt und nur nach dem Leerpumpen der Schleusenkammern sichtbar wird.

Die offizielle Eröffnung der Holtenauer Schleusen fand am 29. September 1894 statt, doch bei dieser Feierlichkeit war der Kaiser nicht anwesend, sondern sandte als Antwort auf eine an ihn gerichtete *„Huldigungsdepesche"* nur die folgenden Grußworte aus Berlin:

> *„Nach Eröffnung der Ostsee-Schleuse, dieses wichtigen Teiles des nationalen Bauwerkes rufe ich den Beamten und Arbeitern ein herzliches Glückauf zu. Möge das Werk den Meister loben, doch der Segen kommt von oben. – Wilhelm I. R."*

Trotzdem fand in Holtenau eine größere Feierlichkeit statt, bei der sich mehrere Hundert Gäste und Zuschauer in der Umgebung und auf der Schleusenanlage versammelt hatten. Die Gäste wurden dann mit einer stattlichen Zahl von Dampfern vom Außenhafen her in Kiellinie dem Schleppdampfer *„Berlin*" folgend in die Schleusen gefahren. Man fuhr dann weiter bis zur Levensauer Hochbrücke, um dann die Rückfahrt nach Holtenau anzutreten.

Während des Kanalbaus war der Eiderkanal – einer Auflage an die Verwaltung folgend – weiterhin in Betrieb geblieben, was sich in der Praxis als überaus kompliziertes Unterfangen erwies, da sich die Linienführung beider Kanäle teilweise deckte, teilweise kreuzte. Zudem lag der Wasserspiegel des Eiderkanals wesentlich höher als der des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Es gelang durch komplizierte Bau- und Zeitpläne, mit Hilfe derer die Arbeiten immer wieder unterbrochen und neu terminiert wurden, dafür zu sorgen, daß der Verkehr auf dem Eiderkanal kaum beeinträchtigt wurde.[64]

Der Eiderkanal wurde damals vor allem für die zahllosen Bautransporte benutzt, wobei die Hauptlast auf der Friedrichschleuse in Holtenau lag, die täglich durchschnittlich 100 Schiffe passieren mußten. Aus diesem Grund wurde auch die alte stillgelegte Holtenauer Eiderkanalschleuse umgebaut und wieder in Stand gesetzt. Sie erfüllte ihre Aufgaben schließlich besser als ihre um viele Jahrzehnte jüngere Schwester. Diese "Schleuse auf Zeit" hatte noch weitere Aufgaben: sie sollte die Kanalbaustrecke nach Osten hin entwässern, bei Hochwasser der Ostsee die Kanalbaustrecke sichern und schließlich einen Großteil des Bodenaushubs durchschleusen, der in der Ostsee verklappt wurde.[65]

Im Juli 1894 wurde die Friedrichschleuse abgerissen, die Pfeiler der alten Holtenauer Eiderkanalschleuse wurden erst im April 1895 gesprengt, worüber damals folgendes in der Presse berichtet wurde:

> *„Holtenau, 3. April. Die Sprengung der Pfeiler der alten Eiderkanalschleuse wurde dieser Tage durch eine Abteilung des Kaiserl. Eisenbahnregiments, unter Leitung eines Offiziers, vorgenommen. Zahlreiche in dem Mauerwerk eines Pfeilers angebrachte Bohrlöcher, etwa zwei Meter tief, wurden mit Dynamitpatronen geladen, letztere durch eine Leitung unter sich und mit einem elektrischen Apparat verbunden und gleichzeitig zur Explosion gebracht. Mit einem dumpfen Knall stürzte das Mauerwerk zusammen, einen Trümmerhaufen von faustgroßen bis zentnerschweren Mauerstücken bildend."*

Schon während des Kanalbaus erwiesen sich die Holtenauer Straßen als unzureichend für den Transport der benötigten Baumaterialien. Aus diesem Grunde wurde der Uferweg, der auf der Nordseite des Eiderkanals entlang führte, befestigt und zu einer breiten Straße ausgebaut und in *„Kanalstraße*" umbenannt. Für den laufenden Betrieb des Kanals wurden in Holtenau ein Trockendock und eine Reparaturwerkstatt errichtet[66].

Eine Momentaufnahme der Situation in Holtenau kurz vor dem Ende der Bauarbeiten gibt der folgende Zeitungsausschnitt der *„Kanal-Zeitung*" aus dem Jahr 1895 wieder:

> *„Holtenau, 9. April. An der Kanalmündung gibt es bis zur Eröffnung des Nord-Ostsee.Kanals, auch abgesehen von den unmittelbaren Vorbereitungen für die Feier selbst, noch mancherlei zu schaffen; und auf dem Bauterrain herrscht denn auch ein reges Arbeitsleben, wenn auch die Zahl der menschlichen und mechanischen Arbeitskräfte bereits bedeutend reduziert werden konnte. Besonders fallen die Planierungsarbeiten und Bodenbewegungen mit dem nördlich von den Schleusen gelegenen Platz in die Augen,*

[64] Vgl.: Rust [1982], S. 72f.
[65] Vgl.: Rust [1982], S. 73.
[66] Vgl.: Jensen [1970], S. 79.

wo noch immer die Lowriezüge [= Lorenzüge – der Verf.] *in Bewegung sind. Die für die letzteren im vorigen Herbst östlich vor die Schleuse geschlagene Holzbrücke ist, da die Erdarbeit auf dem südlichen Ufer aufgehört hat, bis auf wenige Reste abgebrochen; die hölzernen Schutzbauten der Schleusenpfeiler, welche auf der westlichen Seite fertig sind, gehen auch hier ihrer Vollendung entgegen. Vor der Einfahrt zur Schleuse ist ein Bagger in Thätigkeit, ein zweiter auf dem Binnenhafen. Von den Schleusengruben ist bisher immer nur die südliche im Betriebe; in der nördlichen, deren Thore geschlossen sind, liegen noch die Verschlußpontons, welche, da sie den Holtenauer und Brunsbütteler Schleusen gemeinsam gehören, später in Rendsburg stationiert werden. Auf dem südlichen Ufer vor der Kanaleinfahrt ist man damit beschäftigt, die Aufstellung eines aus Eisenkonstruktion bestehenden kleinen Leuchtturms vorzubereiten, während an dem eigentlichen Einfahrtsturm am nördlichen Ufer die letzte Hand angelegt wird. Die Lampe, welche dem Gebäude erst den rechten Abschluß geben wird, dürfte in nächster Zeit aufgesetzt werden; die sogenannte Ruhmeshalle ist augenblicklich durch ein Baugerüst vollständig ausgefüllt, auf welchem mehrere Leute mit der Putzarbeit beschäftigt sind. Einen immer gefälligeren Eindruck macht die Wartehalle mit ihren offenen Veranden, deren Holzteile neuerdings einen dunklen Anstrich erhalten haben. Zahlreiche Arbeitskräfte sind unweit davon an dem Bau des Lotsenstations-Gebäudes thätig, das sich bereits über den Boden heraus erhebt."*[67]

Die Bausumme für den Kaiser-Wilhelm-Kanal betrug – inklusive aller Folgekosten wie z. B. den notwendigen Bau neuer Brunnen infolge der Absenkung des Grundwasserspiegels – 156 Millionen Goldmark. Bezeichnend für die eigentliche Motivation des Kanalbaus ist jedoch auch die Tatsache, daß von den Gesamtkosten allein 51 Millionen auf für die Reichsmarine notwendige Arbeiten entfielen.

Der Holtenauer Dorfbrunnen befand sich bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts auf der Höhe der heutigen Richthofenstraße Nr. 53. Dieser wurde dann durch andere Brunnen ersetzt, die jedoch durch Absenkung des Grundwassers aufgrund der Kanalerweiterung zu versiegen begannen und während des Ersten Weltkrieges durch Wasserleitungen ersetzt wurden. In der Kanalstraße Nr. 15 gab es jedoch auf dem Hof noch einen funktionierenden Brunnen, der erst 1996 zugeschüttet wurde[68]. Für die Bauvereinshäuser stellte das Kanalamt Tanks in der Richterstraße auf, die vom Maschinenhaus auf der Schleuse aus mit Wasser versorgt wurden. Die Fäkalien gingen hingegen noch bis in die 60er Jahre in eigene private Kläranlagen oder wurden per *„Goldeimer"* durch die Firma Nöhren – im Volksmund auch „*Schiet-Nöhren*" genannt – entsorgt.

Das Lied vom Kanalbau

Refrain: Bei Bier und Branntwein juchhe am Kanal der Nord-Ostsee.
1.) Jetzt wollen wir beginnen und uns ein Liedchen singen,
Refrain: Bei Bier und Branntwein juchhe am Kanal der Nord-Ostsee
2.) Wenn wir die Karren schieben, dann ist es ein Vergnügen, ...
3.) Und fahren wir die Loren mit Sand und Stein beladen, ...
4.) Von Ellerbek der Räucherfisch kommt täglich frisch uns auf den Tisch, ...
5.) Alle 14 Tage schon bekommen wir unseren goldenen Lohn, ...
6.) Die Schachtmeister und Botiquer die werden immer dicker von unserem verdienten Lohn juchhe am Kanal der Nord-Ostsee.
7.) Und ist der Bau vollendet und unsere Arbeit beendet, so fahren die Schiffe juchhe juchhe auf dem Kanal der Nord-Ostsee.

5.4 Der Kaiser zu Besuch

Nicht nur bei seiner Einweihung im Jahre 1895 erhielt der Kanal Kaiserlichen Besuch, auch während der Bauphase ließ es sich Wilhelm II. nicht nehmen, immer wieder dem werdenden Kanal einen Besuch abzustatten, wie es auch der folgende Zeitungsbericht aus dem Jahre 1889 beschreibt:

„Schon am frühen Morgen war der Kaiser heute zu Pferde mit seinem Gefolge auf der Holtenauer Landstraße zu sehen und widmete dann den Vormittag einem Besuche der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals. Der Kaiser wurde des Gebietes ansichtig, wo er einst an der Seite seines Großvaters der Grundsteinlegung der Nord-Ostsee-Kanal-Schleusen beigewohnt hatte. Auf dem Grundstein selbst thronte die bronzierte

[67] *[Kanal-Zeitung]*
[68] Vgl.: Giertz [1995]; Heinrich [2002], S. 40, Heinrich [Info].

Kolossalstatue der „Germania". Das ganze Gebiet am Kanal prangte im Flaggenschmuck. Die Jacht glitt schnell auf dem Wasser bis zur Holtenauer Schleuse, wo das Schleusen einen längeren Aufenthalt notwendig machte. Der Kaiser stieg, die Pfeife rauchend, aus der Kajüte und unterhielt sich mit den Leuten am Ufer, von denen ihm manche aus ihrer Dienstzeit in Berlin bekannt waren. Vom Schiff aus war es möglich gewesen, die bereits umfangreichen Arbeiten am Ufer zu überschauen. Man sah die Vorbereitungen zur Ausschachtung der Schleusengrube, das Passieren der Feldbahnzüge. Zu Wasser wurde die Fahrt bis zu dem malerisch gelegenen Gute Knoop fortgesetzt. Dort stieg man aus und auf die schon in Bereitschaft stehenden Hofwagen. Der Kaiser begab sich nach Projensdorf, wo die Trockenbagger in Tätigkeit waren! Mit den eisernen Eimern werden hier in einer Minute mehr als 4 Kubikmeter Erde gehoben. Die Kaiserin hatte bereits gestern ihre Fahrt nach Düsternbrook bis in die Kanalgegend ausgedehnt und dem Barackenlager in Levensau einen Besuch abgestattet."[69]

Am 7. Juni 1892 traf sich Wilhelm II. sogar mit dem Zaren Alexander III. von Rußland und besichtigte die Holtenauer Schleuse, wobei weitere hochgestellte Persönlichkeiten wie Prinz Heinrich, der Bruder des Kaisers, oder Wilhelms Vetter Großfürst Nikolai, der spätere Zar Nikolaus II., mit von der Partie waren. Anwesend war bei dieser Besichtigung zudem der Präsident des Kaiserlichen Kanalamtes Carl Loewe.

Wilhelm II. hatte selbst am 21. Juni 1893[70] den Grundstein der Levensauer Hochbrücke gelegt und diese nach ihrer Fertigstellung am 3. Dezember 1894 eingeweiht. Dabei ging die Konzeption der Brücke direkt auf den Kaiser zurück, denn ursprünglich war an dieser Stelle eine Drehbrücke geplant gewesen. Der Bau von Brücken war gerade in tief liegendem Gelände schwierig und teuer und nur bei Grünental und Levensau bot sich der Bau einer Hochbrücke wegen der dortigen hohen Uferböschungen an. Schließlich übertraf die Levensauer Hochbrücke die Spannweite der am 3. Dezember 1894 eingeweihten Grünentaler Hochbrücke noch um 8,5 Meter. Die Konstruktion beruht auf zwei 163 Meter langen Stahlbögen, die beiden Brückenköpfe besaßen ein Portal mit jeweils zwei 70 Meter hohen Türmen. Alleine die Überbauten aus Schweiß-, Gußeisen und Stahl über den beiden Bögen hatten ein Gewicht von mehr als 2.800 Tonnen.

In einem zeitgenössischen Zeitungsartikel wurde folgendermaßen über den Brückenbau, das Lieblingskind Kaiser Wilhelm II., berichtet:

„Der Bau der Hochbrücke bei Levensau hat bedeutende Fortschritte gemacht. Das in Form eines riesigen Bogens den Kanal überspannende, von Hunderten und aber Hunderten von Balken und Streben getragene Baugerüst ist auf einer Überseite mit einem sicheren Bohlenbelag versehen, so daß Handwerker sich ungefährdet überall bewegen können. Oberhalb des Bogens ruhen auf eisernen Säulen zwei Laufkräne, welche die meistens auf dem Wasserwege angefahrenen Eisenteile für die eigentliche Brücke heben. Mit großem Fleiß wird an den Brückenpfeilern gearbeitet. Der Hauptpfeiler erhebt sich schon fast bis zum Bahnniveau. Die vier Haupttürme der Brücke werden außer mit sonstigem architektonischen Schmuck auf der West- und Ostseite noch durch je einen Wappenschild geschmückt werden, die aus einem im Relief in Sandstein gearbeiteten heraldischen Reichsadler bestehen. Ihre Höhe beträgt etwa 4,2 Meter, die Breite etwa 2,7 Meter. Jeder Schild wird aus acht Werkstücken zusammengesetzt, deren Farbe und Korn genau zusammenpassen müssen. Dem Vernehmen nach ist die Ausführung der Arbeiten und Lieferungen für die Wappenschilder der Kieler Bildhauerfirma Schlauch & Rößler, A. Müllenhoff Nachf., übertragen worden."[71]

Am 21. Juni 1911 besichtigte der Kaiser an Bord seiner Jacht „*SMY Hohenzollern*" auch die Arbeiten an der Prinz-Heinrich-Brücke.

Eine – wie zur damaligen Zeit nicht unüblich – patriotisch gefärbte Momentaufnahme des Kanalbaus liefert auch folgender Bericht über einen Besuch von Mitgliedern des *„Görlitzer Gewerbevereins"* in Kiel aus dem August 1892:

„Um 3 Uhr wurde per Extradampfer nach Holtenau gefahren, um die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals zu besichtigen. In liebenswürdiger Weise waren Führer dem Verein gestellt und, und ein königlicher Baumeister erklärte dem Trupp, welchen ich mich angeschlossen, in klarer und eingehender Form den Bau. Man kann sagen, dieser Bau ist ein Triumph der deutschen Baukunst, und man kann getrost der Benutzung entgegensehen, wenn man die Solidität betrachtet, mit welcher der Bau angefangen und fortgeführt wird. Der Kanal wird 98 Kilometer lang; beide Schleusen sind nur zum Schutz gegen zu hohen und niedrigen Wasserstand gebaut. Es sind zwei Schleusenkammern, welche durch eine 7 Meter

[69] Zitiert aus: „*Brunsbüttel und der Kanal*", unter: http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichtehtml/DerLotse-einneuerBeruf.html.

[70] Ich habe auch das Datum 24. Juli gelesen.

[71] unter: http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichtehtml/Teil14.html.

breite Mauer getrennt sind. Sie sind 150 Meter lang und 25 Meter breit, also groß genug, die mächtigsten Kriegsschiffe aufnehmen zu können. Mächtiges haushohes Mauerwerk steigt empor aus dem Grunde, groß genug um unsere Peterskirche hineinstellen zu können. Große Thorflügel werden angebracht, um die Schleusen zu schließen. Dieselben haben eine Stärke von 6 Metern, und legt man alle 24 Thorflügel übereinander, so bekommt man die respektable Höhe von 144 Meter heraus. Der Granit, welcher zum Bau verwendet wird, stammt aus Schweden. Aus der uns bekannte Stampfbetonstein findet zur Ausfüllung Verwendung. Der Besuch des Museums war auch sehr interessant. Die dort befindlichen Karten wurden von dem königlichen Baumeister eingehend erklärt. So war u. A. auch die sogenannte 'Kaviarkarte', welche ihren Namen von den vielen Punkten hat, die sich um den Rand der Festländer herumziehen. diese schwarzen Punkte bezeichnen die Schiffe, welche in der Zeit vom Jahre 1868 bis jetzt an den Küsten dort zu Grunde gingen. Es sind dies nicht weniger als 6300. Eine traurige Zahl, welche verschwinden wird, wenn der Kanal dem Betriebe übergeben sein wird. [...]

Im Museum waren noch allerlei Funde ausgestellt, welche während des Baues bei den Ausschachtungen und Baggerungen gemacht wurden. Außer zahlreichen, zum Theil köstlichen Bernsteinstücken reihen sich dort mächtige Hirschgeweihe und Mammuthknochen an einander; schöngeformte Urnen und uralte Spangen liegen neben vom Rost der Jahrhunderte überzogene Klingen, und reizvolle Krüge von der Holstein eigenen Fayence fesseln neben kunstreichen, eisernen Hausgeräth die Aufmerksamkeit. Es ist ein hübscher Zug, daß man dafür Sorge trug, alle diese Funde zu sammeln, die sonst leicht durch den Eigennutz und den Unverstand der Arbeiter völlig verloren gegangen oder doch in alle Winde zerstreut worden wären. [...]

Die Arbeiter wohnen in Baracken und erhalten ihre Verpflegung aus eigenen Kantinen, die Speise und Trank zum Selbstkostenpreise dem Arbeiter abgeben. Es sind auch viel italienische Arbeiter beschäftigt. Dieselben sind sehr fleißig und nüchtern. Sie haben nur den Fehler, den Regen nicht vertragen zu können. [...]

Bei der Schleuse sahen wir das Einschießen von Torpedos. Ungefähr 300 und 400 Meter vom Strande entfernt befanden sich zwei Scheiben. Nach diesen Scheiben wurde das Torpedo, blind natürlich, abgeschossen. Man sah deutlich die Bahn, welche das Torpedo im Wasser machte und dasselbe am Zielpunkt emportauchen. Das Geschoß wurde von dem wachthabenden Matrosen aufgefischt und an den Strand zurückgebracht. Diese Torpedos werden genau eingeschossen, so daß Wellen und Wind ihnen nichts anhaben resp. vom Ziel abbringen können."[72]

Inzwischen gibt es auf den Holtenauer Schleusen wieder ein kleines Museum, doch die 1892 erwähnten Funde finden sich dort nicht mehr. Die Torpedobatterien waren Teil der Kieler Hafenverteidigung. Es handelte sich 35-cm-Torpedos mit einer Laufstrecke von 500 Metern, deren Torpedorohre auf floßähnlichen Fahrzeugen aufgestellt waren. In Friedenszeiten wurde die Torpedos in Friedrichsort gelagert.[73]

Vor dem Holtenauer Ufer wurde damals anscheinend viel mit Torpedos und Minen geübt:

„In der Bucht nördlich von Holtenau ist durch rothe Bojen mit Flaggen eine Wasserfläche begrenzt, die als Versuchsfeld für Seeminen und Torpedos dient: Über dieses Gebiet darf, so lange die Marken liegen, kein Fahrzeug hinwegfahren, da es der Gefahr ausgesetzt ist, möglicherweise in die Luft gesprengt zu werden."[74]

Der Verbleib der im obigen Text angesprochenen Artefakte war seitens der Kanalkommission genauestens geregelt. Der Finder hatte alle Stücke, auf die er während seiner Arbeit stieß, abzugeben und erhielt je nach materiellem oder ideellem Wert des Fundes eine Prämie. Dabei waren die Funde teilweise recht skurril, so wie der Fund von 6 Rittern samt Pferden und Rüstungen bei Königsförde. Bei Eggstedt wurde ein ganzer versunkener Wald ausgegraben, wobei die Baumstümpfe teilweise von einem solchen Umfang waren, daß hier die Ausschachtung des Kanalbettes mit Hilfe einer Baggerschaufel nicht möglich war, sondern in Handarbeit durchgeführt werden mußte.[75]

5.5 Die Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals

Die *„Schlußsteinlegung"* für den neuen Kanal wurde am 21. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II. vollzogen, der nach der kurzen Regentschaft seines krebskranken Vaters Friedrich III. im Jahr 1888 deutscher Kaiser geworden war.

[72] [gewerbe1892], S. 11-15.
[73] Vgl.: [Gosch 2002], S. 121.
[74] Von Henk, D.: Zur See, Books on Demand, 2011, S. 92.
[75] Vgl.: *„Brunsbüttel und der Kanal"*, unter:http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichtehtml/DerLotse-einneuerBeruf.html.

An diesem Tag wurde auch offiziell der Kanalbetrieb aufgenommen, die „*Kanal-Commission*" wurde aufgelöst und am 1. Juli durch das „*Kaiserliche Kanalamt*" ersetzt[76]. Für die Wahrnehmung der Interessen des Militärs war ein Marinekommissar bei Kanalamt angestellt, der als Organ des Reichsmarineamts wirkte, während das Kanalamt ein Ressort des Reichsamts des Innern war.

Bevor die anläßlich der Einweihungsfeier geplante Kanalpassage von Brunsbüttel nach Holtenau stattfinden konnte, wurden mit der 7.131 BRT großen „*Palatia*", einem Passagierdampfer der Hamburg-Amerika-Linie, zwei Testfahrten durch den Kanal jeweils in eine Richtung durchgeführt. Diese Fahrten sollten zeigen, ob es möglich war, Schiffe dieser Größe anläßlich der Einweihungsfeier ohne Probleme durch den Kanal zu bringen. An diesen Fahrten nahmen eine Reihe hochgestellter Persönlichkeiten wie unter anderem auch der Reichskanzler teil.[77]

Die pompösen Feierlichkeiten zur Eröffnung des Kanals fanden vom 19. bis 22. Juni 1895 mit einer großen Anzahl ausländischer Gäste und fast allen regierenden Deutschen Fürsten und deren Gefolge beginnend in Hamburg und in Kiel endend statt. Nach einer achteinhalbstündigen Fahrt durch den Kanal von Brunsbüttel nach Holtenau erreichten neben der kaiserlichen Yacht „*Hohenzollern*", die den Oberlotsen Gustav Freiwaldt (*1862; †1956) an Bord hatte, die an der Parade teilnehmenden Schiffe aus 14 Nationen die Kieler Förde. Diese Schiffe kamen aus Dänemark, England, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden, Spanien, der Türkei und den Vereinigten Staaten – und es sollte gerade einmal zwei Jahrzehnte dauern, bis sich das Deutsche Kaiserreich mit den meisten dieser Staaten im Krieg befand!

Als die türkische „*Fuad*" als letztes Schiff den Kaiser-Wilhelm-Kanal durchfuhr bemerkte die Musikkapelle in Rendsburg, daß die Noten der türkischen Nationalhymne nicht vorhanden waren, so daß man kurz entschlossen die Weise „*Guter Mond, du gehst so stille ...*" anstimmte. Das Pech blieb der „*Fuad*" auch weiterhin treu, denn während der Feierlichkeiten starb ein Unteroffizier des türkischen Kriegsschiffes. Obwohl nicht christlichen Glaubens konnte er von seinen Kameraden auf dem Ganisionsfriedhof von Friedrichsort nach islamischen Ritus beigesetzt werden, wobei sich auch die Friedrichsorter Garnison zu seinen Ehren an der Trauerfeier beteiligte.[78]

Bei der Fahrt durch den Kanal kam es zu einer kleinen Panne, weil der Lloyddampfer „*Kaiser Wilhelm*" als drittes Schiff vor der Levensauer Hochbrücke aus dem Ruder gelaufen war und sich quer in die Fahrrinne gelegt hatte, so daß all den nachfolgenden Schiffen die Weiterfahrt versperrt war. Es dauerte dreieinhalb Stunden bis die „*Kaiser Wilhelm*" wieder Fahrt aufnehmen konnte und zusammen mit den nachfolgenden Schiffen die Kieler Förde erreichte, wo sich bereits 53 Kriegsschiffe anderer Nationen befanden. Um seine Seemacht zu demonstrieren, hatte das Kaiserreich dort ebenfalls noch einmal 53 deutsche Kriegsschiffe zusammengezogen.[79]

> *„Es waren also insgesamt über 100 Schiffe, die im Hafen lagen. Alle Schiffe hatten am Festtage über die Toppen geflaggt. Der Hafen bot ein Bild, wie es in dieser Form und in diesen Ausmaßen nie wieder zu sehen gewesen ist. 14 Nationen hatten ihre Schiffe entsandt, die hier friedlich bei einander lagen, um gemeinsam das Fest zu begehen."*[80]

Zur Feier des Tages waren die Holtenauer Schleusen mit Girlanden und Fahnenmasten geschmückt und auf der Nock des Außenleitwerkes der Schleuse war auf einem acht Meter hohen Sockel ein fünf Meter hoher Adler mit ausgebreiteten Schwingen platziert.

> *„Die Binnenhafen-Leitwerksköpfe der Südschleuse waren durch diese Adler besonders hervorgehoben, weil sowohl Seiner Majestät Yacht "Hohenzollern" wie auch die große Mehrzahl der übrigen Festschiffe diese Schleuse zum Verlassen des Kaiser-Wilhelm-Kanals benutzten, wie es bei dem regelmäßigen Betriebe stets sein soll. Die drei Adler auf den Leitwerksköpfen wurden von dem Bildhauer Bissing in Berlin hergestellt."*[81]

Auch der Weg von der Holtenauer Prahmschwimmbrücke zum Festplatz war als so genannte *„Feststraße"* konzipiert und reichlich geschmückt:

> *„Etwa 1,3 km von der Holtenauer Schleuse entfernt, nahe dem westlichen Ende des zwischen dem breiten Binnenhafen und der schmäleren Canalstrecke eingefügten Uebergangsstückes überschreitet die sehr*

[76] Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurde es 1919 in „*Reichskanalamt*" umbenannt. Im Jahre 1939 wurde es aufgelöst und man richtete die „*Wasserstraßendirektion Kiel*" als eine gesonderte Abteilung beim Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein ein. 1947 erfolgte nach einer Verwaltungsreform die Umbenennung der Wasserstraßendirektion in Seewasserstraßendirektion, der das „*Seewasserstraßenamt Kaiser-Wilhelm-Kanal*" unterstellt war. Zwischen 1949 und 1975 hieß die Behörde „*Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel*", danach „*Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord*".

[77] Vgl.: Kaminski [1980], S. 46.

[78] Vgl.:[Schorn 1901], S. 83.

[79] Vgl.: [Clausen 1985], S. 44.

[80] Petersen [1952], S. 25.

[81] Petersen [1952], S. 57.

belebte Kiel-Friedrichsorter Landstraße den Kaiser Wilhelm-Canal mittels einer Schwimmbrücke, der sogenannten Prahm-Drehbrücke. Von hier im nahm die Feststraße ihren eigentlichen Anfang. Kurz vor der Prahm-Drehbrücke liegen sich zweimal zwei hohe Böschungen fast gegenüber; in das nach Westen zu gelegene Böschungspaar waren die Namenszüge Seiner Majestät des Kaisers und Ihrer Majestät der Kaiserin etwa 8 m hoch und von entsprechender Breite in einer Ausführung nach Art der Teppichbeete eingelegt; das östliche Böschungspaar zeigte die Wappen von Schleswig auf der Nordseite und von Holstein auf der Südseite. Von der Prahm-Drehbrücke am längs der beiderseitigen Ufer des bereits genannten Uebergangsstückes erhoben sich, etwa 25 m von einander entfernt, 13 bis 14 m hohe, mit Laubgehängen umwickelte Maste, im welchen je ein Banner in den deutschen Farben angebracht war. Vom Beginn des Binnenhafens selbst an rückten diese Maste auf 8 m Entfernung an einander und begrenzten in einigem Abstand, den Ufern des Binnenhafens folgend, über das Schleusengelände hinweg und längs der Ufer dem Außenhafens die Schiffahrts-Festraße. Jeder dritte Mast, war in etwa 10 m Höhe mit einer Gruppe von fünf deutschen Flaggen und einem Reichswappen ausgestattet, und von seiner Spitze wehte ein deutsches Banner. Die Zwischenmaste zeigten jedesmal paarweise Flaggengruppen der durch Entsendung von Kriegsschiffen an der Festfeier betheiligten fremden Länder. Die Maste waren im unteren Theile schwarz und oberhalb der Flaggen weiß gestrichen. Der mittlere Theil war mit rothem Anstrich versehen und mit Laubgehängen umwickelt. Die Maste waren unter sich durch Laubgehänge verbunden."[82]

Auf dem Gelände des Holtenauer Leuchtturms war ein Festplatz mit zwei großen Tribünen für zusammen 5400 Sitzplätzen errichtet worden, von denen sich eine westlich und eine nördlich des Leuchtturms befand. Beide Tribünen waren auf die Mitte des Leuchtturmhügels ausgerichtet, wo sich neben dem Schlußstein auch das „*Kaiserzelt*" befand. Neben den Tribünen für die hochgestellten Persönlichkeiten wurden private Tribünen errichtet, die für 12 Mark für alle Tage vermietet wurden.

„Allein schon der Blick ... auf die Förde war von unvergleichlicher Schönheit. Von Bellevue bis zum Friedrichsorter Leuchtturm sah man in zwei, drei und mehr Reihen die zahllosen größeren und kleineren Kriegs- und anderen Schiffe der verschiedenen Nationen im reichen Flaggenschmuck auf der weiten Reede liegen, mitten darin die deutsche Kriegsflotte, im Hintergrund die grünen Waldungen und Höhen des jenseitigen Fördeufers. An der Kanalmündung auf Holtenauer Boden sah man den buntgeschmückten Festplatz, auf dem der Kaiser den Schlußstein legen sollte. Auf dem Südufer der Mündung auf Wiker Boden ragten hart am Ufer der Bucht die Riesenmasten einer nachgebauten Kriegsfregatte hervor ..."[83]

Das auffallendste Merkmal der Einweihungsfeier war jedoch der im vorangehenden Zitat bereits erwähnte Nachbau der Kreuzerkorvette „*Niobe*"[84], der als Festhalle diente und den 1.080 Gästen des Kaisers Platz bot. Mit einer Länge von 145 Metern und einer Masthöhe von 75 Metern waren ihre Ausmaße gewaltig. Die Festhalle befand sich auf der Südseite des Außenhafens und war über drei wasserseitige Eingänge zu erreichen. Mit einem Schiff als Festzelt griff man in der Symbolik wieder auf die Grundsteinlegung im Jahre 1887 zurück, in der ebenfalls ein nachgebautes Kriegsschiff eine prominente Rolle spielte.

Man liest in den Berichten über die Eröffnungsfeier immer wieder, daß es sich bei dem Festsaal um einen „Nachbau" der *„SMS Niobe"* handeln solle. Es hat jedoch in der preußischen oder der kaiserlichen Marine keine *„SMS Niobe"* mit 3 Kanonendecks gegeben. Vielmehr erkennt man eine große Ähnlichkeit mit der englischen *„HMS Victory"*. Es scheint wohl so gewesen zu sein, daß der eigentliche Schiffskörper ein Phantasieprodukt war, während nur die Masten von der *„SMS Niobe"* stammten. Das legt auch der folgende Text aus der *„Thorner Presse"* vom 22. Juni 1895 nahe, in der ausführlich über die Feierlichkeiten berichtet wurde:

„Längs der Anlagen an der Südseite des Außenhafens, also am linken Ufer der Kanalmündung, vom Festplatz durch diese getrennt, erstreckt sich der Festsaal für das Mahl, das der Kaiser seinen 1000 geladenen Gästen morgen giebt. Der Saal ist in Form eines alten Kriegsschiffes aus älteren Schiffsresten zusammengestellt. Diese merkwürdige Halle hat eine Länge von 120 Meter und ist mit dem Groß-, Fock- und Kreuzmast der „Niobe" geschmückt. Sämmtliche Masten haben vollständige Takelage erhalten. Die eigentliche Festhalle, in der das Festmahl stattfindet, ist reichlich 100 Meter lang und 20 Meter breit. Drei Eingänge führen in den aufs prächtigste geschmückten Raum, in welchem sechs gewaltige Festtafeln aufgestellt sind."

[82] [ZBlattBau], Nr. 28, 13. Juli 1895, S. 603.
[83] Clausen [1985], S. 43f.
[84] Die Kriegsschiffe mit dem Namen „*Niobe*" hatten in den deutschen Marinen Tradition. Ein erstes Kriegsschiff wurde 1861 von England nach Deutschland verkauft und diente als erstes Segelschulschiff.

Das große „*Kaiserdiner*"[85] wurde für eine Pauschalsumme von 100.000 Mark vom Hoflieferanten aus Berlin geliefert, daraus ergaben sich pro Person Kosten von ungefähr 100 Mark – verglichen mit den Gehältern der Kanalbauarbeiter eine hohe Summe, nahezu ein Monatslohn! Im Kieler Volksmund wurde das Festschiff bald „*Dat Schipp ut de Lüneborger Heid*" genannt.[86]

Die Schlußsteinlegung durch Kaiser Wilhelm II. erfolgte gegen viertel nach elf, wobei dem Kaiser vom Maurerlehrling Wilhelm Ohle die Maurerkelle gereicht wurde. Daraufhin ertönte ein „*Kaisersalut*" von den in der Kieler Förde liegenden Kriegsschiffen. Zur Überraschung der Gäste taufte der Kaiser die fertig gestellte Wasserstraße nicht „Nordostseekanal", sondern zu Ehren seines Großvaters Wilhelm I. „*Kaiser-Wilhelm-Kanal*":

> „*Zum Gedächtnis Kaiser-Wilhelm des Großen taufe ich Dich: Kaiser-Wilhelm-Kanal!* [Von drei symbolischen Hammerschlägen unterbrochen] *Im Namen des Dreieinigen Gottes, zur Ehre Kaiser Wilhelms, zum Wohle der Völker!*"[87]

Die Überraschung war umso größer, da sogar die aus Anlaß der Kanaleröffnung geprägten Gedenkmedaillen die Inschrift „*Nord-Ostsee-Kanal*" trugen. Die Absicht der Umbenennung scheint wie ein Staatsgeheimnis behandelt und bis zum allerletzten Augenblick geheim gehalten worden zu sein[88]. Daß diese Namensgebung für Eingeweihte allerdings keineswegs überraschend kam, zeigt folgende amtliche Mitteilung aus dem Jahre 1888. Es gab also bereits zu Lebzeiten Friedrich III., des Sohnes Wilhelm I., Bestrebungen, dem neuen Kanal den Namen „*Kaiser-Wilhelm-Kanal*" zu verleihen:

> *„Auf das Immediatgesuch des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt an den hochseligen Kaiser Friedrich, dem Nord-Ostsee-Kanal den Namen Kaiser-Wilhelm-Kanal zu verleihen, ist die nachstehende Verfügung eingegangen: "Berlin, 17. Juni 1888. Dem Vorstand des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt theile ich auf Allerhöchsten Befehl mit, daß Seine Majestät der Kaiser und König die Eingabe des Vereins vom 12. April d. J. betreffend die Bezeichnung des Nord-Ostsee-Kanals mit dem Namen 'Kaiser-Wilhelm-Kanal' huldvoll entgegengenommen haben. Seine Majestät erblicken mit dem Verein in der vorgeschlagenen Namensverleihung ein geeignetes Mittel zur Bewahrung des Andenkens an des hochseligen Kaisers Wilhelm Majestät. Wenn Seine Majestät gleichwohl zur Zeit davon Abstand genommen haben, so ist dies geschehen, weil Allerhöchstdieselben im Hinblick darauf, daß die Arbeiten zur Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals erst vor Kurzem begonnen haben und die Vollendung des Baues erst nach einer Reihe von Jahren zu erwarten ist, die Beilegung eines anderen Namens an den Kanal gegenwärtig noch für verfrüht erachten. Der Reichskanzler."*[89]

Amtlich wurde die Umbenennung des Nord-Ostsee-Kanals dann am 30. Juli 1895 durch einen Erlaß des Regierungspräsidenten:

> *„Nachdem seine Majestät der Kaiser Allergnädigst geruht haben, bei der am 21. Juni d. J. in Holtenau gehaltenen Feier zur Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals den Namen "Kaiser-Wilhelm-Kanal" beizulegen, ist fortan die letztere Bezeichnung im amtlichen Verkehr ausschließlich zur Anwendung zu bringen."*[90]

Das „*Festgedicht für Chorgesang zur Kanalfeier*" wurde vom norddeutschen Dichter Klaus Groth verfaßt:

„Deutschlands erster Kaiser nahte,
Und die Feinde rings entflohn.
Ja, der Himmel winkte Gnade;
Jetzt auf sich'rem Friedenspfade
Folgt ihm fest der Sohnes-Sohn.

Was der erste Kaiser plante,
Führt der dritte rüstig fort.
Friedenswerke, die er ahnte,
Friedenswege, die er bahnte,
Baut er aus von Ort zu Ort.

[85] Es wurden unter anderem "Heidelberger Forellen und 1884er Marcobrunner Cabinet Auslese, Lendenbraten mit Perigord-Trüffeln und 1888er Chateau Leoville Lascases, Hummern auf Gloucester Art, Artischockenböden, Junge Schoten" serviert.
[86] Vgl.: Kaminski [1980], S. 45.
[87] Zitiert nach [Fürsen 1981], S. 45. Anders die Inschrift in der Ehrenhalle des Holtenauer Leuchtturms, denn dort endet der Ausspruch mit den Worten: "*Zum Ruhme des Deutschen Reichs. Zur Wohlfahrt aller Nationen.*".
[88] Vgl.: [Fürsen 1981], S. 44.
[89] Klee, Dr. H. [Hrsg.] Neueste Mittheilungen Nr. 61, VII. Jg. Berlin, 22. Juni 1888, S. 4.
[90] Zitiert nach [Fürsen 1981], S. 46.

Auch den Pfad von Meer zu Meere
Segnete der Kaiser ein:
Daß er einst zu Deutschlands Ehre
Frieden sichernd Segen mehre
Und ein Denkmal möge sein."

Da die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals natürlich auch ein internationales Großereignis war, wurden neben zahlreichen Gedenkmünzen auch Sonderstempel für die Postbeförderung geprägt. Im Holtenauer Lotsenhaus wurde eigens für diesen Zweck am 17. Juni ein Postamt eingerichtet, das mit 18 Beamten und 7 *„Unterbeamten"* besetzt wurde und das während der Feierlichkeiten über 16.000 Postsendungen abwickelte.

Unter der Ägide der Kaiserin wurde das Deutsche Rote Kreuz angewiesen, bei Holtenau ein provisorisches Feld-Lazarett für bis zu 40 Patienten zu errichten, dessen Direktor Dr. Pannwitz wurde während sich Dr. Müller von der Berliner Charité für die chirurgischen Fälle verantwortlich sein sollte.[91]

Die Schifffahrt auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde offiziell erst am 1. Juli 1895 eröffnet, wobei der Tiefgang der passierenden Schiffe wegen noch nötiger Arbeiten vorerst auf 4,50 Meter begrenzt blieb[92]. Die letzten Baggerarbeiten waren erst im September 1995 beendet, so daß fortan der Kanal eine durchgehende Tiefe von 9 Metern hatte.

Unter alten Holtenauern herrscht die Auffassung, daß die Platanenallee in der Kanalstraße ein Geschenk des japanischen Tennos Meiji oder aber auch des japanischen Kronprinzen im Rahmen eines Deutschlandbesuchs an Kaiser Wilhelm II. anläßlich der Kanaleröffnung sei. Interessanterweise kam es gerade im Jahre 1895 zu einem Bruch in den bisher ausgezeichneten deutsch-japanischen Beziehungen, als Deutschland zusammen mit Frankreich und Rußland die Rückgabe von durch Japan besetzter Gebiete in China forderte.

Hinsichtlich eines Deutschlandbesuchs des Kronprinzen Yoshihito (*1879; †1926), des späteren Taisho-Tenno, muß man wissen, daß sich der Kronprinz aufgrund einer geistigen und körperlichen Behinderung infolge einer Hirnhautentzündung nur ganz selten in der Öffentlichkeit zeigte. Auch wäre er im Jahr der Kanaleröffnung erst 16 Jahre alt gewesen.

Geht man davon aus, daß diese Geschichte einen wahren Kern hat, dann kommt eigentlich nur eine Person als Schenkender in Betracht: Prinz Fushimi Hiroyasu (*1875; †1946), der von 1892 bis zum August 1895 auf der Militärakademie in Kiel studierte und fließend Deutsch sprach. Zwar war er nicht der Kronprinz, aber in dem Fall, daß es keinen direkten Erben gegeben hätte, gehörte er einer der vier Zweige der kaiserlichen Familie an, aus denen in einem solchen Fall der neue Tenno hervorgegangen wäre. Er war ein Cousin des späteren Kaisers Hirohito und lebte von 1889 bis Ende Oktober 1895 in Deutschland um hier zu studieren. Nachdem er die Seekadettenprüfung absolviert hatte, tat er auf mehreren kaiserlichen Kadettenschulschiffen Dienst. Möglicherweise geschah eine solche Schenkung aber auch im Auftrag des japanischen Kaisers. Der Prinz hatte als *„Protektor der Japanisch-Deutschen Gesellschaft"* wohl auch später enge Beziehungen zu Deutschland und war von 1932-41 Chef des Generalstabes der kaiserlichen Marine.[93] [94]

> *„Die Platanenallee als Teil des national bedeutsamen technischen Denkmals Nord-Ostsee-Kanal ist mit ihren einhundert Jahren die älteste bekannte Allee ihrer Art in Schleswig-Holstein. Nach aktuellem Kenntnisstand stellt sie die nördlichste noch erhaltene historische Platanenallee auf dem europäischen Festland dar."*[95]

Inzwischen ist diese Platanenallee nicht nur über 100 Jahre alt, sondern auch die nördlichste Platanenallee Europas und zum Naturdenkmal erklärt.[96]

[91] Vgl.: L. Atthill - British Medical Journal, 1895, S. 1417.
[92] Vgl.: Kaminski [1980], S. 55.
[93] Vgl.: [Hartmann 2007], S. 103.
[94] Mathias Hopp vom Landesamt für Denkmalpflege berichtet jedoch in einem Bericht über die Holtenauer Platanenallee, daß trotz der Tatsache des Besuches hoher japanischer Persönlichkeiten zur Zeit der Eröffnungsfeierlichkeiten selbst Recherchen in Japan keinerlei Hinweise auf ein solches Geschenk ergeben hätten (Vgl.: Mathias Hopp: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein Projekt Schutz und Pflege historischer Alleen in Schleswig-Holstein, 6 ausgewählte Alleen in Schleswig-Holstein, unter: http://193.175.110.9/hericare/german/dokumentation.php?id=1710!og - zuletzt besucht am 24. März 2013.).
[95] Landesregierung Schleswig-Holstein [Hrsg.]: Historische Alleen in Schleswig-Holstein – geschützte Biotope und grüne Kulturdenkmale , S. 17ff.
[96] Weitere Naturdenkmale in Holtenau sind: die "*Friedenseiche*" von 1870/71 an der Richthofenstraße Nr. 53, die Knickeiche Mählsweg Nr. 32/34, die – inzwischen leider gefällte – 12 Meter hohe Eibe in der Kanalstraße Nr. 44 und die Eiche an der Ecke Kastanienallee / Kanalstraße.

5.6 Zeitgenössische Berichte vom Kanalbau

Der Bau des Nordostseekanals und die pompösen Feierlichkeiten zur Grundsteinlegung und zur Einweihung des Kanals wurden natürlich in der zeitgenössischen Presse genauestens verfolgt. Die damals herrschende Atmosphäre des Aufbruchs im Wilhelminischen Kaiserreich spiegeln auch die folgenden Presseberichte wieder.

Der Bau des damals so genannten *„Nordostseekanals"* war ein Weltereignis und besonders in der deutschen Presse wurde regelmäßig über die fortschreitenden Arbeiten berichtet. Es folgen hier einige Auszüge aus dem damals sehr populären illustriertem Familienblatt „*Die Gartenlaube*":

Der Nord-Ostseekanal. Zur Erinnerung an den 3. Juni 1887.[97]

„Um ihnen eine feierliche Weihe zu verleihen, war Kaiser Wilhelm nach Kiel gekommen. Am 3. Juni sollte er den Grundstein zu der Holtenauer Schleuse legen. Schon am frühen Morgen eilten unzählige Scharen der Zuschauer nach dem nahen Orte, an welchem der alte Kanal in die herrliche Kieler Föhrde mündet: zu Fuß die Einen, die Anderen auf Schiffen und Barken. Der Himmel war anfangs mit Wolken umhangen, aber ein frischer Nordost, der den Spiegel der See kräuselte, zerriß bald den Vorhang, und die Sonne strahlte hernieder auf den weiten Festplatz, auf welchem bunte Uniformen glänzten, Minister und Generäle, die Prinzen Heinrich und Wilhelm, sowie Oskar von Schweden den Kaiser erwarteten. „Zur Ehre Deutschlands, zu seinem fortschreitenden Wohle, seiner Macht, seiner Stärke" legte der Kaiser den Grundstein, in dem die Urkunde liegt, welche die Bedeutung des Kanals in folgenden Worten kennzeichnet: „Ein Bauwerk von gewaltiger Ausdehnung soll damit unternommen, ein bleibendes Denkmal deutscher Einigkeit und Kraft geschaffen und in den Dienst nicht nur der vaterländischen Schifffahrt und Wehrhaftigkeit, sondern auch des Weltverkehrs gestellt werden. Keine menschliche Voraussicht vermag die zukünftige Bedeutung dieses Baues in vollem Umfange zu ermessen, die Wirkungen ragen über das lebende Geschlecht und über das zur Rüste gehende Jahrhundert." Die Form der Grundsteinlegung ist überall gleich, aber einen eigenartigen Abschluß von gewaltiger Wirkung erhielt die Feier zu Holtenau. Die kaiserliche Standarte wehte von der „Pommerania", der siegreiche Feldherr fuhr die lange Linie der in der Kieler Föhrde versammelten Kriegsflotte entlang, und über dreißig deutsche Kriegsfahrzeuge grüßten mit ehernem Mund ihrer Kanonen Kaiser Wilhelm, den Gründer der deutschen Seemacht."

Gerhard Walter: Der Nordostseekanal im Herbst 1889.[98]

„Wohin man schaut, überall rüstige Arbeit. Dort drüben hält einer jener Arbeitszüge unter der hohen Wand. Hier gerade wird noch mit der Hand geschafft, als Vorarbeit für den Trockenbagger, die Spaten und Hacken wirbeln auf und nieder, die Erdschollen fliegen, es ist ein emsiges, rastloses Thun in langer Reihe auf gelbem Erdhintergrund; farbig und dem Bilde Schmuck verleihend, leuchtet zwischen den grauen einförmigen Gestalten der Arbeiter einer und der andere auf in der rothen Jacke des Polacken. Die Lokomotiven pfeifen und keuchen, die vollbeladenen Züge rasseln dahin, der Bucht zu, die sich im Sonnenlicht vor uns dehnt: links die Reihe fröhlich grünender Linden vor dem alten Holtenauer Zollspeicher, davor die schöne Germania, die einst auf dem Bug des Schiffes emporragte - des nachgemachten, vor dem an jenem Junitage der Thronsessel Kaiser Wilhelms I. stand - und die nun aus dem Grundstein steht, dem der greise Kaiser für seine Bestimmung, bei Beginn der Maurerarbeiten am Schleusenbecken als erster Stein versenkt zu werden, die Weihe gab.

Nahe dabei befindet sich der Obelisk mit der Krone, der als Denkmal der Einweihung des alten Kanals errichtet wurde, und der kleine Kiosk mit dem spitzen Dach, welcher früher als Zollhäuschen diente. Ganz im Vordergrunde der riesige Dampfbagger, dessen Paternosterwerk ohne Rast den „Mudd", den Schlamm aus der Tiefe holt, da wo der Vorhafen einmal Panzerschiffe aufnehmen soll, und aus dem alten, vom neuvertieften Becken durch einen aufgeworfenen Damm geschiedenen Kanal die Kuffs und Ewer und Tjalks, die ihn von je befahren haben und lustig wie früher ein- und aussegeln; oben auf den Höhen links eine stattliche Kolonie neuerbauter Beamtenhäuser. Hier unter uns rasselt ein leerer Zug über die Schienen zurück; Lärm auf allen Seiten und weiße, aufsteigende, in sich wirbelnde Dampfwolken von stehenden und fahrenden Maschinen, in der Höhe und in der Tiefe grabende, karrende, hackende Männer, hin und her zerstreut in langen beweglichen unregelmäßigen Linien. Dort drüben fährt ein langer Zug einander folgender Handwagen auf leichtem Schienengeleis, von Männern geschoben. Der Inhalt der eisernen Kippkarren ist nicht grauer Thon oder gelber Lehm oder heller Sand: mit dunkler Torferde sind

[97] Die Gartenlaube: Der Nord-Ostseekanal. Zur Erinnerung an den 3. Juni 1887, aus: Adolf Kröner [Hrsg.]: Die Gartenlaube, Leibzig 1887, S. 426.
[98] Gerhard Walter: Der Nordostseekanal im Herbst 1889, aus: Adolf Kröner [Hrsg.]: Die Gartenlaube, Leibzig 1889, S. 842-850.

sie gefüllt, die da ausgegraben wird, wo früher eine grüne, saftige Wiese den alten Kanal hart an seiner Mündung begrenzte."

„Es arbeiten zur Zeit bei Holtenau an 300 Arbeiter, auf der ganzen Baustrecke etwa 4600, von denen reichlich 3000 längs des ganzen Kanals in Baracken untergebracht sind. Unter der Gesammtzahl sind etwa 120 Ausländer. Nicht in den Baracken wohnen die Schmiede, Zimmerleute etc. Was den Leuten in den Baracken in jeder Beziehung geboten wird, ist geradezu mustergültig.

Man muß sich unter dem Namen Baracken nicht etwa ein unordentlich zusammengezimmertes oder verfallendes Bauwerk denken. Es sind auf der ganzen Linie hin aus festgefugten Brettern errichtete, braunroth getheerte, mit Pappe gedeckte, von einem Glockenthürmchen überragte, langgestreckte einstöckige Gebäude, die in luftige, helle, je zwei durch einen Ofen heizbare Stuben eingetheilt sind, in denen je acht Mann Unterkommen finden. Die eisernen Bettstellen sind zu je zweien übereinander angeordnet nach Art der Kasernenbetten, mit Matratze und Kopfpfühl, im Sommer mit einer, im Winter mit zwei blau und weiß bezogenen wollenen Decken und mit weißem Betttuch versehen. Die Wäsche wird alle vier Wochen gewechselt. Neben jedem Bett hängen die Handtücher, und je ein Schemel ist für jeden Mann bestimmt.

In den Holtenauer Baracken herrschte, als ich sie besah, tadellose Ordnung und Sauberkeit. Besonders dazu Angestellte machen die Betten, räumen auf und reinigen die Stuben und Geräthe. Im Winter wird der Zementfußboden mit durchlässigen Holzlatten überdeckt. Für etwaige bettlägerige Kranke ist ein besonderer Raum hergestellt, ein Arztzimmer fehlt nicht, und ebenso wenig ein Zimmer für die „Revierkranken", die der Ruhe und der Absonderung bedürfen."

„Auch eine Bade- und Duscheeinrichtung, einfach und praktisch, ist vorgesehen - aber merkwürdigerweise wird sie so gut wie gar nicht benutzt! Die Gesundheitsverhältnisse waren übrigens durchweg befriedigende. Und auch das Verhalten der Arbeiter ist bisher ein durchaus gutes gewesen. Selten daß wirkliche Ausschreitungen vorgekommen sind, und diese durchweg nur infolge von Trunkenheit - am Sonntag! Sonst machte es einen erfreulichen Eindruck, aus der ganzen Linie keinerlei besondere Sicherheits- und Ordnungsvorkehrungen anzutreffen. Ein einziger Gendarm ist mir bei meinen Kanalwanderungen begegnet, und mit Befriedigung bemerken beobachtende Augen, wie ganz abgerissen angekommene Gesellen allmählich in gutem und schützendem Zeug erscheinen. Die Post bei Holtenau hat reichlich mit Heimsendung von Geldern zu thun. Für regelmäßigen evangelischen und katholischen Sonntagsgottesdienst ist auch Sorge getragen. Dazu werden am Sonntagmorgen die Bänke des Speisesaals gegen das Rednerpult an der einen Querseite gekehrt, und oben von dem Glockenturme läutet man zur Kirche."

„Bei „Levensau" ist sehr früh mit den Erdarbeiten begonnen worden. Auf der Strecke, in der von hier bis Knoop der neue Kanal den großen Bogen geradlinig abschneidet, den der alte Eiderkanal machte, hat man ein gutes und betuliches Bild des Kanalbettes in seiner ganzen Breite, das an einzelnen Stellen kaum meterweit entfernt an jetzt noch friedlich bewohnten, bald aber wohl abzubrechenden Bauernhäusern vorbeiführt. Mancher Baum hat fallen müssen - und noch manche werden ihm folgen, und wo in den Buchen auf gerundeten Höhen der Buchfink schlug, da werden unten im Grunde Panzerschiffe schnaufen. Schöner wird das ganze liebliche Gelände nicht werden durch den neuen Kanal, und man wird an ihm entlang an sonnigen Apriltagen keine Veilchen pflücken, wie früher an dem alten, der einem leise durch Gärten, Feld und Wald fließenden gewundenen Fluß glich. Das wird anders! - Aber es muß so sein !"

Georg Hoffmann: Von Kiel nach Brunsbüttel. Eine Fahrt durch den Nordostseekanal vor der Eröffnung.[99]

„Ein kurzer Abriß der Entstehungs- und Baugeschichte des Nordostseekanals wird in der Gedächtnis- oder, wie der Volksmund sagt, „Ruhmeshalle" dort im Parterre des neuerrichteten Leuchtturms in Erz verewigt werden, an dessen anmutiger Silhouette wir uns, während wir von Bellevue aus die Wiker Bucht überqueren, immer von neuem erfreuen. Zu ihm wenden wir auch, den am Nordufer der Kanalmündung anlegenden Dampfer verlassend, zunächst unsere Schritte. Der wohlgefügte neu angelegte Quai, der zu dem für Handelsschiffe bestimmten Vorhafen gehört, erstreckt sich in direkt östlicher Richtung bis zu einer bastionartig aufgeschütteten Bodenerhebung, hinter welcher die Uferlinie fast rechtwinklig nach Norden in der Richtung auf Friedrichsort abbiegt. Hart in dem Winkel, am Kanal- und Föhrdeufer zugleich, ist der neue Leuchtturm auf der Bastion erbaut, die Einfahrt in die Wasserstraße markierend. Sein Fundament reicht tief durch bie Erdaufschüttung hindurch bis auf den ehemaligen Meeresgrund; denn wo heute der Leuchtturm steht, da spülte noch vor vier Jahren der von Südost getriebene Wellenschlag über Muscheln

[99] Georg Hoffmann: Von Kiel nach Brunsbüttel. Eine Fahrt durch den Nordostseekanal vor der Eröffnung, aus: Adolf Kröner [Hrsg.]: Die Gartenlaube, Leibzig 1895, S. 395-402.

und Seetang an das damals bedeutend weiter zurückliegende Gestade. Der Turm wird von seiner Sohle bis zur Spitze der ihm noch fehlen den Lampe reichlich fünfzig Fuß hoch sein und somit die nur drei knappe Kilometer lange Ansegelungslinie vom Friedrichsorter Leuchtturm bis zur Kanalmündung leicht beherrschen. Im übrigen dient er, wie bereits angedeutet, neben seiner nautischen Bestimmung auch monumentalen Zwecken und ist demgemäß ornamental ausgestattet. Steigt man von der erst später freizugebenden, am östlichen Fuß der Bastion in die Kieler Föhrde hinein gebauten neuen Dampferbrücke aus die breite Freitreppe zum Plateau empor, dann sieht man auf gleicher Höhe mit der den breiteren achteckigen Unterbau nach oben hin abschließenden Galerie die Bugfigur eines Wikingerdrachen aus dem Gemäuer heraustreten, der, grimmig gen Norden züngelnd, die breiten Pranken weit auseinander krallt, zwei Delphine, zum Schiffsbug emporschnellend, werden die unter dem letzteren anzubringende Gedenktafel halten. Das ganze Werk, aus Bronze hergestellt, wiegt vierzehn Centner und ist in der Kunstgießerei von Spinn u. Sohn in Berlin angefertigt." (S. 396f.)

Paul Lindenberg: Die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals.[100]

„Und nun erst der nächste Tag mit seiner Fülle wechselnder Eindrücke! Früh, sehr früh erwachte diesmal zu rauschendem Leben das sonst ziemlich stille Kiel, welches sich zum Empfang der Gäste festlich geschmückt, und in sich immer aufs neue ergänzenden Scharen zogen all diese ungezählten Tausende und Abertausende hinaus gen Holtenau, die Tribünen und benachbarten Höhen besetzend, von denen man einen herrlichen Rundblick hatte auf die glitzernden Wellen der Bucht, die unserer Marine ein so stolzer Kriegshafen ist, auf die Hunderte von Schiffen aller Art und den Festplatz selbst mit seinem prunkenden Durcheinander von hohen Würdenträgern, Offizieren, Diplomaten und Beamten, über deren goldgestickte Uniformen und Ordenssterne die Sonnenstrahlen funkelnd huschten. Auch die historischen hohen Blechmützen der Leibcompagnie des ersten Garderegiments zu Fuß, die sich mit einer Compagnie Marine-Artillerie in den Ehrendienst teilte, blitzten im strahlenden Lichte des festlichen Tages.

Diese Truppen säumten teilweise den Weg ein, den das Kaiserpaar und die Fürstlichkeiten vom Ufer her zu dem für sie errichteten offenen Festzelte nehmen mußten; letzteres war von in goldenen Greifen endenden Flaggenmasten gebildet, die untereinander durch frische Guirlanden und Wimpelreihen verbunden waren, und im Verein mit seinen reichen Flaggen- und Wappendekorationen wirkte dieser Aufbau überaus lustig und anmutig. Für das Kaiserpaar standen auf dem rotausgeschlagenen Podium zwei reichgeschnitzte Sessel, von denen man mit wenigen Schritten zu dem Schlußsteine des Kanals gelangen konnte, der als solcher zwar nur sinnbildlich gedacht ist, dafür aber die Bestimmung hat, den Grundstein für das neben dem Holtenauer Leuchtturm zu errichtende Denkmal Kaiser Wilhelms des Ersten zu bilden.

Bald nach zehn Uhr war der unter diesem Leuchtturme sich befindende Landungssteg das Ziel vieler schmucker Gigs, welche von den Schiffen her die Fürstlichkeiten, die Admirale der Geschwader und Kommandanten der einzelnen Kriegsschiffe ans Land brachten. Da sah man die ehrwürdige, doch nicht vom Alter gebeugte Gestalt des Königs von Sachsen, dort tauchte das sonnenverbrannte Antlitz des Prinzen Heinrich, des Bruders des Kaisers, auf, die hohe, stattliche Figur des Prinzen Albrecht wurde sichtbar, mit kräftigen Händedruck begrüßten sich der Prinzregent von Bayern und der König von Württemberg, elastischen Schrittes ging auf sie der Herzog von Sachsen-Koburg-Gotha zu, der in der nächsten Minute dem Großherzog von Sachsen-Weimar behilflich war, ans Land zu steigen. Wieder naht ein schlankes Boot, die Marineposten präsentieren und mehrere Flügeladjutanten eilen hastig heran; aber schon sind die vier ältesten kaiserlichen Prinzen munter auf den Steg gesprungen, sich sogleich zu einigen Generalen wendend und ihnen die Hände reichend; der Kronprinz und Prinz Eitel Friedrich tragen die Uniform des ersten Garderegiments zu Fuß, Prinz Adalbert diejenige eines Unterlieutenants zur See, Prinz Waldemar noch Matrosenkostüm; heiter und zwanglos schreiten die vier Prinzen auf die Fürstlichkeiten zu, mit ihnen herzliche Begrüßungen austauschend. Elf Uhr ist's gleich; von der „Hohenzollern" dröhnt ein Schuß herüber, als Zeichen, daß der Kaiser soeben seine Jacht verlassen hat. Dort schießt schon, von nervigen Seemannshänden gerudert, das Kaiserboot heran, der Kaiser, in der Garde-du-Corpsuniform mit dem Orangebande des Schwarzen Adlerordens, neben seiner Gemahlin sitzend, die zu dem heliotropfarbenen Seidenkostüm und dem zierlichen Frühjahrshütchen ein kostbares dunkelrotes Sammetmantelet mit breiten Goldstickereien trägt. An der Landungsbrücke harren der Reichskanzler Fürst Hohenlohe, Staatsminister von Bötticher, der Chef der Marinestation der Ostsee und der Direktor der Kanal-Kommission des Kaiserpaares, das mit den Herren einige freundliche Worte wechselt. Dann reicht der Kaiser seiner Gemahlin den Arm und führt sie unter dem klingenden Spiel der Truppen und dem rauschenden Jubel der Tausende, die auf den Festtribünen Platz gefunden haben, die

[100] Paul Lindenberg: Die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, aus: Adolf Kröner [Hrsg.]: Die Gartenlaube, Leibzig 1995, S. 474.

Front der präsentierenden Ehrencompagnie entlang hin zu dem Kaiserzelte, wo sich die deutschen und fremden Fürstlichkeiten bereits in weitem Halbbogen aufgestellt haben.

Der Reichskanzler tritt heran, er bittet um die Erlaubnis zum Beginn der Feier und verliest dann die Urkunde, die dem Schlußsteine eingefügt werden soll. Sie hebt den lebhaften Anteil hervor, den Kaiser Wilhelm der Erste, der am 3. Juni 1887 im Namen des Reiches den Grundstein zu dem Kanale legte, an diesen Werke genommen. Sie weist auf den nationalen und völkerverbindenden Charakter seiner Bestimmung hin und spricht den Wunsch aus, daß er, ein Friedenswerk, allezeit nur dem Wettkampfe der Nationen um die Güter des Friedens dienstbar sein möge. Sie schließt mit dem Hinweis, daß der Akt der Eröffnung des Kanals zugleich ein solcher der Grundsteinlegung für ein Denkmal des großen Kaisers sei, der vor nunmehr 25 Jahren die deutschen Stämme zu einem ewigen Bunde geeint und in weiser Voraussicht das jetzt vollendete Werk begonnen habe.

Unter den schmetternden Musikklängen des ersten Garderegiments schritt nach dieser Verkündigung der Kaiser, in den Mienen die Bedeutung des wichtigen Momentes ausgeprägt, auf den Stein zu, dem zu seiten neben dem Stenographen des Kaisers die Minister von Bötticher und Köller und, diesen gegenüber, Meister des Baugewerkes standen. Der bayerische Ministerpräsident von Crailsheim überreichte dem Kaiser mit einer kurzen Ansprache die Kelle, mit welcher dann der Herrscher den Mörtel auf den Stein warf. Dann gab ihm der Reichstagspräsident von Buol namens der deutschen Volksvertretung den Hammer, indem er den vaterländischen Charakter des Baus hervorhob, und wuchtig fielen, während die in Parade aufgestellten Truppen präsentierten, die drei von der Hand des Kaisers geführten Hammerschläge auf den Stein unter den Worten: „Zum Gedächtnis Kaiser Wilhelms des Großen taufe ich den Kanal Kaiser-Wilhelm-Kanal. Im Namen des dreieinigen Gottes, zur Ehre Kaiser Wilhelms, zum Heile Deutschlands, zum Wohle der Völker!“ Die Kapellen stimmten das „Heil dir im Siegerkranz“ an, von den Schiffen rollte Kanonendonner herüber und die vielen Tausende von Zuschauern brachen in stürmische Hochrufe aus. Diesen Augenblick stellt unser Bild dar. Auch die Kaiserin, der Kronprinz, der Prinzregent von Bayern, die Könige von Sachsen und Württemberg sowie die anderen deutschen Fürsten vollzogen den Hammerschlag; der Reichskanzler brachte alsdann das Hoch auf den Kaiser aus, welches von neuem jubelndes Echo erweckte; dieser selbst verneigte sich dankend und geleitete dann die Kaiserin zu dem Boot zurück, welches nach wenigen Minuten bereits der „Hohenzollern“ zusteuerte – die denkwürdige Feier war zu Ende.”

5.7 Die militärische Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals

„Ich fasse meine Ausführungen in dem einen Satz zusammen: Wenn wir geneigt sind, für maritime militärische Zwecke eine Summe von vierzig bis fünfzig Millionen auszugeben, dann würde ich Ihnen vorschlagen, statt eines Kanals für die Flotte eine zweite Flotte zu bauen!”

Bereits dieses Zitat des Generalstabschefs Helmuth von Moltke (*26. 10.1800; †24.04.1891), dem militärischen Kopf hinter den drei siegreichen Einigungskriegen gegen Dänemark, Österreich und Frankreich, aus dem Jahr 1873 zeigt, wie umstritten der Kanalbau hinsichtlich seiner militärischen Bedeutung auch in den Köpfen der höchsten Militärs lange war.

Trotz der Friedenspropaganda anläßlich der Kanaleröffnung im Jahre 1895 lag es auf der Hand, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal in erster Linie eine militärische Bedeutung hatte und wirtschaftliche Belange nur in zweiter Linie zählten. Der neue Kanal sollte dem Kaiserreich die Kontrolle über Nord- und Ostsee ermöglichen. Das gegen Deutschland gerichtete französisch-russische Bündnis erforderte zu jener Zeit die Möglichkeit, die Deutsche Kriegsflotte jederzeit von der Nord- zur Ostsee und umgekehrt verlegen zu können. Eine Blockade Deutschlands zur See verlor durch die Möglichkeit der schnellen Kanalpassage zudem an Wirkung.

So passierte bereits im Jahre 1896 das erste Mal die gesamte Deutsche Kriegsflotte mit 37 Großkampfschiffen innerhalb von 29 Stunden den Kaiser-Wilhelm-Kanal im Rahmen des jährlichen Herbstmanövers und bewies damit, daß der Kanal die in ihn gesetzten strategischen Erwartungen in dieser Hinsicht erfüllen konnte.

Als man etwas mehr als ein Jahrzehnt nach der Fertigstellung des Kanals daran ging, diesen im Hinblick auf die neuen militärischen Erfordernisse zu erweitern, baute man sogar vier *„Wendestellen”* von 1.100 m Länge und 340 m Breite in den Kanalverlauf ein, die es den Kriegsschiffen ermöglichen sollten, jederzeit zu ihrem Ausgangspunkt zurückzukehren.[101]

All dieses änderte sich jedoch als im Jahre 1897 Alfred von Tirpitz zum Staatssekretär im Reichsmarineamt berufen wurde, da es durch seinen Einfluß auch zu einer Änderung der deutschen Marinepolitik kam. Diese orientierte sich fortan stärker an England, dessen Kriegsflotte als einzige in der Lage schien, durch einen Angriff oder eine

[101] Vgl.: [Kanal-Zeitung] vom 25. April 1914.

Tabelle 5.3: Größenvergleich der Schleusenanlagen.

	Eiderkanal:	NOK 1895:	NOK 1914:	Panama-Kanal:
Länge:	35,0 m	150 m	330 m	305 m
Breite:	7,8 m	25 m	45 m	33,5 m
Wassertiefe:	3,5 m	9 m	14 m	26,3 m

Blockade die Seeherrschaft in Nord- und Ostsee zu erlangen. Die deutsche Flottenaufrüstung war zudem als Instrument der Kolonialpolitik konzipiert und wurde von Wilhelm II. stark unterstützt. Sie belastete jedoch zunehmend das Verhältnis zu Großbritannien, daß sich durch die deutsche Flotte zunehmend herausgefordert sah. In Deutschland entstanden auf der Grundlage der neuen "*Englandstrategie*" Planungen zum Ausbau der deutschen Kriegsflotte, wobei man jedoch schnell feststellte, daß der Kanal für die neu konzipierten Kriegsschiffstypen zu klein war. In der Öffentlichkeit wurde als Grund für den nötigen Kanalausbau jedoch das Anwachsen der Handelsschifffahrt angegeben.

> *„Der danach folgende erste Kanalausbau trug allen Erfordernissen möglicherweise unmittelbar bevorstehender kriegerischer Ereignisse Rechnung. Er vollzog sich im Wettlauf zwischen den Baumaßnahmen und der Entwicklung des außenpolitischen Weltszenarios [...] Am 26. Juli 1914, sechs Tage vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges, machte das erste Kriegsschiff der neuen Generation (S.M.S. Kaiserin) nach erfolgreicher Befahrung des 'neuen Kanals' in Brunsbüttel fest."*[102]

Waren es in den Jahren bis 1903 jährlich durchschnittlich 300 größere deutsche Kriegsschiffe, die den Kanal passierten, so erhöhte sich die Zahl in den Jahren nach 1911 auf durchschnittlich über 1.000 Kriegsschiffe. Die Geschichte zeigte dann jedoch, daß weder der neue Kanal noch die deutsche Flotte im Ersten oder Zweiten Weltkrieg die ihnen zugedachte militärstrategischen Rollen spielen konnten, sondern daß es jeweils die relativ kostengünstigen deutschen Unterseeboote waren, die Großbritannien in Bedrängnis brachten.

Die Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals durch ausländische Schiffe war zwar bereits in der Eröffnungsrede Wilhelms II. angesprochen werden, doch galt dieses – anders als beim Suez-Kanal – nicht für ausländische Kriegsschiffe. Die Betriebsordnung bestimmte, daß ausländische Kriegsschiffe den Kanal nur nach erhaltener auf diplomatischen Wege erwirkter Genehmigung passieren durften. Eine solche Situation ergab sich erstmals anläßlich des Russisch-Japanischen Krieges im Jahre 1904, als die russische Baltische Flotte mit 15 Kriegsschiffen auf ihrem Weg nach Ostasien nicht den Kaiser-Wilhelm-Kanal passieren durfte, da das Kaiserreich in diesem Konflikt seine Neutralität zu waren gedachte, was man folgendermaßen begründete.[103]

> *„Ist der Kanal eine deutsche Verkehrsstraße auf deutschem Gebiet, so ist das Passieren fremder Kriegsschiffe zu Kriegszwecken gleichbedeutend mit dem Durchzug von Heeresabteilungen einer solchen Fremden Macht durch deutsches Gebiet."*[104]

In den Anfangsjahren des Kaiser-Wilhelm-Kanals erhielten die Schiffe der Kaiserlichen Marine auch wegen ihrer Größe eine Sonderstellung beim Passieren des Kanals. Bis auf die kleinen Torpedoboote erhielt jedes einzelne Kriegsschiff bei der Schleusung eine eigene Schleusenkammer. Die Kriegsschiffe befuhren dann den Kanal als so genannte „*Weichenschiffe*", d. h. sie durften nicht von anderen Schiffen passiert oder überholt werden.

Natürlich machte seine strategische Bedeutung den Kaiser-Wilhelm-Kanal seinerseits zu einem vorrangigen Angriffsziel potentieller Gegner, die mit einer Blockade des Kanals eine schnelle Verlegung der Kriegsflotte unmöglich machen konnten. Es galt nun, den Kanal – insbesondere die Brücken und Schleusenanlagen – durch militärische Installationen zu sichern (siehe Kapitel 5.1 auf Seite 114).

An die Südseite des Schleusengeländes schlossen sich neu zu errichtende militärische Installationen an, die dann nicht einmal zwei Jahrzehnte später der Kanalerweiterung zum Opfer fielen:

> *„Das südliche Ufer des Vorhafens erstreckt sich - von den Schleusen aus gerechnet - nur ungefähr halb so weit ostwärts zur Föhrde wie das nördliche, um dann plötzlich in spitzem Winkel nach Südsüdwest abzubiegen und hier den 280 Meter langen Marinequai zu bilden, der, durch eine Reihe kräftiger Dalben geschützt, sich in gleicher Richtung als 6½ Meter breite Mole fortsetzt, hinter welcher der von drei Seiten durch Land begrenzte, nach Süden offene neue Torpedobootshafen ausgeschachtet wird. Der Hafen, dessen*

[102] Olsson, S. 16.
[103] Vgl.: [Kaminski 1980], S. 78.
[104] Kaminski [1980], S. 78.

Tabelle 5.4: Erwerbszweige der Holtenauer Bevölkerung im Jahr 1937.

Seefahrt / Kanal:		andere Branchen:	
Lotsen:	450	Luftwaffenangehörige:	1.000
Kanalsteurer:	360	Gewerbe, Handel:	400
Beamte:	210	Landwirtschaft:	100
Handwerker am Kanal:	480	MAK Friedrichsort:	300
Kanal-Pensionäre:	300		
Zollbeamte:	150		
Makler, Schiffshändler etc.:	150		

(Quelle: [Petersen 1952], S. 29.)

> *Herstellung noch eine Bodenbewegung von rund 50000 Kilometern*[105] *erfordert, wird sechs Meter tief und soll einer vollzähligen Torpedobootsflottille Aufnahme gewähren, während an der Außenseite der Mole, bzw. des Marinequais, in elf Meter tiefem Wasser die größten Panzerschiffe Kohlen aufnehmen können. Auf dem freien Raum zwischen dem Nordufer des Torpedobootshafens und dem südlichen Quai der Kanalmündnug, der später zum Kohlendepot für die Marine eingerichtet wird, herrscht augenblicklich, wie auf dem eigentlichen Festplatz am Nordufer, das lebendigste Arbeitstreiben."*[106]

Anders zeigte sich die Situation jedoch während des Zweiten Weltkrieges: Zwar gab es die Gefahr einer Blockade des Kanals durch feindliche Landetruppen oder Seestreitkräfte nicht mehr und auch die Möglichkeit, deutsche Seestreitkräfte zwischen Nord- und Ostsee schnell verlegen zu können, hatte längst an Bedeutung verloren. Unterschätzt wurde seitens der Alliierten hingegen die enorme Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals als Transportweg für die an verschiedenen Standorten gefertigten einzelnen Sektionen beim deutschen U-Boot-Bauprogramm[107].

5.8 Die wirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals

War der Kanalbau nicht zuletzt den militärstrategischen Überlegungen des jungen wilhelminischen Kaiserreichs geschuldet, so stellte sich bereits vor einem Jahrhundert immer auch die Frage nach seiner wirtschaftlichen Bedeutung und Rentabilität. Heutzutage ist diese Frage im Hinblick auf die fortschreitende Globalisierung aktueller denn je.

Am 5. Juli 1895 passierte als erstes ausländisches Handelsschiff der englische Dampfer „*Webster*" den neuen Kanal und es dauerte nur etwas mehr als eine weitere Woche, bis es zu einer ersten Kollision auf dem Kanal kam, wobei der – ausgerechnet – französische Dampfer „*Emilie*" die dänische Galeasse „*Marie*" versenkte.

Bald schon stellte sich heraus, daß sich die Rentabilitätsberechnungen für den Kaiser-Wilhelm-Kanal in mehrerer Hinsicht nicht sofort erfüllten. Zwar wurde bereits in zweiten Betriebsjahr die angestrebte Zahl von von 18.000 Durchfahrten erreicht, doch dauerte es noch ein ganzes Jahrzehnt, bis auch die der Kalkulation zugrunde gelegte Tonnage überschritten wurde, was an der großen Zahl kleinerer Schiffe – dies waren insbesondere Segelschiffe – lag, da sie im Kanal einerseits vor ungünstigen Witterungen geschützt waren und ihnen auch die Gestaltung der Kanaltarife entgegen kam.[108]

Wirtschaftliche Überschüsse konnte der Kanal nur in den Jahren 1903–13 erzielen, ansonsten erbrachte der Kanalbetrieb immer Defizite. Diese direkte Bilanz des Kanalbetriebs hat aber nur eine geringe Aussagekraft: bedeutsamer ist in diesem Zusammenhang der so genannte „*Nettoverkehrswert*" des Kanals, worunter die Summe der in Geld ausgedrückten Vorteile, die die Schifffahrt aus der Benutzung des Kanal zieht, abgerechnet der Kosten des Kanalbetriebs, verstanden wird. Eine solche Berechnung zeigt, daß der Kanal eine durchaus rentable Investition war und ist.[109]

Auch die Stadt Kiel versprach sich viel von dem neuen größeren Kanal, doch diese Hoffnungen erwiesen sich hinsichtlich des Hafenumschlages in der selben Weise als unrealistisch wie bereits ein Jahrhundert zuvor bei den Planungen für den Eiderkanal. Weil sie im Gegensatz zur Stadt Kiel die besseren Verbindungen zum Weitertransport der Waren über Land besaß, woran auch die 1844 gebaute Eisenbahnlinie von Kiel nach Altona nichts geändert

[105] Es sind wohl Kubikmeter gemeint.
[106] [Hoffmann 1895], S. 397f.
[107] Aufgrund der zunehmenden Zerstörungen durch alliierte Luftangriffe entschloß man sich deutscherseits, die Unterseeboote nicht mehr vollständig in den Werften an der Küste zu bauen, sondern die Produktion einzelner Abschnitte in das Hinterland zu verlegen. Auf den Werften an der Küste wurden diese fertigen Sektionen dann nur noch zusammengesetzt. Es gibt sogar Berichte, daß solche Bausektionen nach Kriegsende in Holtenau zu finden waren.
[108] Vgl.: Bähr [1983], S. 130.
[109] Vgl.: Bähr [1983], S. 138.

hatte, bevorzugten die Reeder weiterhin die Stadt Lübeck. Und nachdem der Kanal fertiggestellt war, war es umso leichter, die Waren an Kiel vorbei zu verschiffen. Die Zahl der Kiel anlaufenden Schiffe ging sogar zurück, denn im Grunde war dem Konkurrenten Hamburg durch den neuen Kanal quasi ein Ostseehafen entstanden. Dieser Ansicht ist auch Bähr, der in Hinblick auf Kiel sogar von wirtschaftlichen Nachteilen spricht, da viele Güter, die früher im Kieler Hafen umgeschlagen wurden, jetzt auf dem Wasserwege weiter transportiert wurden. Waren, die bisher über Land oder um Skagen herum transportiert werden mußten, konnten fortan ihre Bestimmungshäfen auf dem Wasserweg erreichen. Während Lübeck seinen Warenumschlag zwischen 1889 und 1910 fast verdoppeln konnte, halbierte sich der Kieler Anteil. Es wurde zwar viel Material für die Kieler Werften und vor allen Brennstoff für die Marine nach Kiel transportiert, doch gab es in Kiel keine Waren, die die Schiffe auf ihrer Rückreise wieder mitnehmen konnten.[110]

Wenn auch direkten ökonomischen Auswirkungen der zivilen Schifffahrt durch den Kanal gering blieben, so ist diese Sichtweise zu kurz, denn von der Prämisse ausgehend, daß sich Kanal und Kriegsmarine bedingten, kann man schon von einer großen wirtschaftlichen Bedeutung sprechen, denn die Zahlen zeigen, daß 2 Drittel der Kieler ihr Einkommen von der Marine oder dem Schiffbau bezogen. Im Jahre 1914 wohnten in Kiel 32.000 Militärangehörige und 33.000 Werftarbeiter. Rechnet man jeweils noch 2 - 3 Familienangehörige hinzu, ergibt sich diese hohe Zahl.[111]

Wirtschaftliche Vorteile durch den Kanal waren die Wegeabkürzung, die Zeitersparnis, der verringerte Brennstoffverbrauch, das Vorhandensein verschiedenster Dienstleistungseinrichtungen, die zusätzliche Funktion des Kanals als Binnenwasserstraße und als wirtschaftlicher Standortfaktor. Der Kanalbau hatte nicht nur eine Vermehrung der Holtenauer Bevölkerung zur Folge, sondern änderte die Sozialstruktur des Bauerndorfes völlig, denn fortan verdiente nur noch ein kleiner Teil der Holtenauer seinen Lebensunterhalt in der Landwirtschaft, während der größte Teil direkt oder indirekt vom Kanal lebte. Schaut man sich die Berufe der Holtenauer an, dann zeigt sich, daß der Kanal den größeren Teil der Bevölkerung ernährte. So nennt Petersen für das Jahr 1937 die folgenden Zahlen: Kanal: 2100, Sonstige: 1800. Ohne die rund 1.000 Luftwaffenangehörigen wäre die Abhängigkeit vom Kanal sogar noch größer gewesen. Der Kanal als Arbeitgeber bewirkte dann auch, daß es in Holtenau sogar im Gefolge der Weltwirtschaftskrise so gut wie kein Arbeitslosenproblem gab.[112]

Seit Mitte der 1890er Jahre entwickelten sich entlang der Zufahrtsstraßen zum Kanal aus nördlicher Richtung östlich der Waffenschmiede neue Wohnviertel für die zugezogenen Kanalbeamten, Lotsen und Kanalsteurer. Mit dem Ausbau des Kanals wurden die Bereiche zwischen dem alten Dorfkern und dem Kanal im Süden sowie zwischen dem Kanalpackhaus und dem Voßbrook allmählich durch städtische Bebauung erschlossen.[113]

Die ersten Bauvereinshäuser wurden zwischen der Richthofen- und der Richterstraße errichtet. Im Lindenweg wurden um die Jahrhundertwende Backsteinhäuser gebaut, die auch heute noch stehen. Hier gehörte zu jedem Haus ein so genanntes „*Lütthus*", von denen sich noch eines im Lindenweg befindet.

Es dauerte Jahre, bis Holtenau eine seiner wachsenden Bedeutung angemessene Infrastruktur erhielt, sei es nun hinsichtlich Strom- und Wasserversorgung oder des Straßenbaus. Weder eine Straßenbeleuchtung noch ein Telefonnetz waren um die Jahrhundertwende vorhanden. Im Hause gab es Petroleumlampen bzw. Öllampen im Schlafzimmer. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde Holtenau an die städtische Elektrizitätsversorgung angeschlossen und erhielt erst im Jahre 1911 die erste Elektrizitätszentrale in der Richthofenstraße Nr. 32, „*... von dieser wird erzählt, daß die Frau des Betreuers in Holtenau kurz den Strom abschaltete, wenn ihr Mann zu lange in der Kneipe saß ...*"[114]. Alle Anschlüsse wurden per Oberleitung verlegt, erst später kamen Erdkabel dazu und so kam es immer wieder vor, daß die Kabel bei stürmischen Wetter zusammen schlugen und Telefon und Licht ausfielen. Während des Ersten Weltkrieges mußten die aufgrund der Kanalerweiterung versiegenden Brunnen durch die ersten Wasserleitungen ersetzt werden.[115]

Bis 1996 gab es noch einen Brunnen auf dem Hof der Kanalstraße Nr. 15, wo sich einst auch das Café Köpke befunden hatte[116].

Trotz der vielen Holtenauer Neubürger zeigte es sich jedoch, daß sich weder im direkten Schleusen- und Kanalbereich noch am Holtenauer Außenhafen ein bedeutendes privates Industrieunternehmen ansiedeln konnte, ganz im Gegensatz zur Entwicklung auf dem Südufer des Kanals[117]. Dies mag möglicherweise auch in der damals noch

[110]Vgl.: Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte: Der Kanaltraum des August Satori, unter: http://www.geschichte.schleswig-holstein.de/fundsachenindex.htm; Bähr [1983], S. 126.
[111]Vgl.: Kurze Geschichte der Stadt Kiel, unter: http://kiel.ingowelt.de/kiel-geschichte2.htm.
[112]Vgl.: [Petersen 1952], S. 29f.
[113]Vgl.: Wenk [1983], S. 161.
[114]Vgl.: [Giertz 1995], S. 51.
[115]Vgl.: [Giertz 1995], S. 7 und 50; [Kröger 1972].
[116]Vgl.: [Heinrich 2002], S. 40.
[117]Vgl.: [Wenk 1983], S. 161f.

großen Entfernung zur Stadt Kiel und den schlechten Verkehrsverbindungen begründet sein – wie abgelegen Holtenau damals noch war beschreibt der ehemalige Kanallotse Karl Kröger:

> *„Alles mußte zu Fuß abgelaufen werden. Die nächste Apotheke war in Friedrichsort bzw. in der Wik. Der Arzt mußte aus der Wik geholt werden (Medizinalrat Dr. Hennigsen vom Auberg). Mußte jemand in die Klinik, so nahm man sich eine Pferdedroschke, gefahren von Bauer Bansee persönlich. Der Weg in die Stadt (Kiel) war beschwerlich, denn die Straßenbahn fuhr seinerzeit ab Belvedere. [...] Der Weg über Land nach Kiel ging zunächst über die zweiteilige handbetriebene Pontonbrücke hoch zum Auberg, per Fuß weiter durch die Wik auf der Prinz-Heinrich-Straße nach Belvedere, die nur wenig bebaut war."*[118]

Während der Lotse Kröger noch das Trennende des Kanal und die Abgeschiedenheit Holtenaus betont, hat sich der Nordostseekanal in den vergangenen Jahrzehnten eher zu einem verbindenden Faktor entwickelt. Im Angesicht einer nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr zunehmenden Mobilität stellt der Kanal kein wirkliches Hindernis mehr da. Er wird einerseits von immer größer werdenden Schiffen befahren, die die Häfen des Ostseeraumes mit den großen Umschlagplätzen wie Hamburg oder Rotterdam verbinden, und ist doch andererseits mit dieser Schifffahrt selbst wieder Anziehungspunkt für Sportbootfahrer, Besucher und Touristen, die das Geschehen auf dem Kanal und die ihn umgebende Landschaft genießen wollen. Wenn es für die Holtenauer Bewohner eine *„Insellage"* gibt, dann ist diese wohl eher der Psychologie als den Realitäten geschuldet.

Ein interessantes Nebenprodukt des Kanalbaus sind die sich alljährlich einstellenden großen Heringsschwärme, die zum Laichen in den Kanal ziehen und an bestimmten Tagen in großen Mengen geangelt werden können. Gerade in den Hungerjahren während und nach den beiden Weltkriegen stellten sie eine zusätzliche Nahrungsquelle dar. Heutzutage werden diese Heringe einmal jährlich von letzten Holtenauer Fischer für das Kieler Aquarium gefangen. Inzwischen ist der Nordostseekanal zu einem der beliebtesten Angelreviere Schleswig-Holsteins geworden.

5.9 Lotsen, Kanalsteurer und Kanalverwaltung

> *„'Wo gehobelt wird, fallen auch Späne'. Mehr oder weniger hat ein jeder Kanallotse während seines Dienstes, ob schuldig oder nicht schuldig, vor dem Seeamt Flensburg gestanden. Sei es eine Havarie im Nebel, eine Havarie in einer Weiche bei stürmischen Wetter, oder durch Fehlmanöver in der Maschine beim Einlaufen in die Schleuse. Ein besonderes Auge eignet man sich nach vielen Jahren Erfahrung an."*
> (Karl Kröger – Lotse)

Mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurde in vielerlei Hinsicht Neuland betreten. Nicht nur der eigentliche Kanalbau stellte die Beteiligten vor große Herausforderungen, auch die gesamte Infrastruktur zum Betrieb des Kanals mußte aufgebaut werden, wobei man schon aufgrund der viel gewaltigeren Dimensionen im Grunde kaum auf die Erfahrungen zurückgreifen konnte, die man ein Jahrhundert zuvor mit dem Eiderkanal gemacht hatte.

Zu aller erst entstand mit dem Kaiserlichen Kanalamt ein gewaltiger Verwaltungsapparat zum Betrieb des Kanals, dann siedelten sich neue Berufsgruppen wie die Schiffshändler in Holtenau an. Und mit den *„Kanalsteurern"* entstand eine Berufsgruppe, für die es damals nur wenige Vorbilder auf der Welt gab. Es ist kaum möglich, alle Berufsgruppen aufzuzählen, die einen reibungslosen Betrieb des Kanals erst möglich machen, daher seien hier nur einige stellvertretend beschrieben. Viele dieser Menschen zog erst die Aussicht auf eine Beschäftigung am Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Holtenau.

Neben den unten ausführlicher beschriebenen Berufsgruppen gibt es eine Reihe von Berufen, ohne die der Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals nicht möglich wäre: Schleusenmeister, Schiffslenker, Festmacher, Bootsführer der Lotsenversetzboote. die Schiffsführer auf den Kanalfähren, Wasserschutzpolizisten, der Seekartenhändler Dieter Stegmann auf der Holtenauer Schleuse, Schiffsmakler, Schiffselektroniker. Hinzu kommen alle jene Berufsgruppen, die die Wasserbauwerke des Kanals permanent instand halten müssen.

[118] [Kröger 1972].

5.9.1 Die Verwaltung des Kanals - das Kanalamt

Der großen strategischen Bedeutung des neuen Kanals entsprechend wurde kein Zivilist, sondern mit dem Kapitän zur See a. D. Piraly einen ehemaliger Militär zum Betriebsdirektor des Kaiser-Wilhelm-Kanals ernannt. Gleichzeitig wurde zur Wahrung der generellen Verteidigungsinteressen am 29. Oktober 1895 der Konteradmiral Richard Aschenborn zum *„Marinekommissar für den Kaiser-Wilhelm-Kanal*" ernannt.[119]

Aschenborn bekleidete den Posten bis 1900, ihm folgte der Mönkeberger Konteradmiral Felix Stubenrauch (*1850, †1931), der das Amt des Kaiserlichen Kommissars bis 1907 inne hatte[120]. Vielen Deutschen war er bekannt, denn während seiner Dienstzeit bei der Kaiserlichen Marine hatte er verschiedene Kommandos in Übersee inne und wurde schließlich 1898 Kommandant des Großen Kreuzers *„Kaiser"*, dem Flaggschiff des *„Ostasien-Geschwaders"*, und somit auch Chef des Stabes.

Später folgten Albrecht Freiherr von Freyberg-Eisenberg-Allmendingen (1922-23), Theodor Eschenburg (1923-24), Ernst Junkermann (1924-25), Ludwig von Schröder (1932-34), Walther Faber (Februar - März 1936). Ab 1. September 1939 folgte dann die Umbenennung in *„Kommandant der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal"*.

Überhaupt spiegelte das Erscheinungsbild der Kanalverwaltung den wilhelminischen Obrigkeitsstaat mit seiner fein abgestuften Hierarchie wieder, was beispielsweise in der Kleiderordnung zum Ausdruck kam:

> *„In einer Vorschrift über die Dienstkleidung des Personals der Verwaltung des Kaiser-Wilhelm-Kanals sind genaue Anweisungen enthalten, wer was und zu welcher Zeit zu tragen hatte. Fein abgestuft geht es von oben nach unten: Oberlotsen (die heutigen Ältermänner), Oberschleusenmeister, Schleusenmeister, Obermaschinisten, Hafenmeister, Kanalmeister 1. Klasse, Lotsen, Schiffsführer, Steuerleute, Schleusenwärter, Fährwärter, Maschinisten und deren Assistenten, Kanalmeister 2. Klasse, Brückenmeister und –maschinisten, Telegraphenaufseher und -meister, Leitungsaufseher, Matrosen, Heizer, Kanalarbeiterkorps und Nachtwächter."*[121]

Zu feierlichen Anlässen mußte Dienstkleidung getragen werden, ansonsten Zivilkleidung mit Dienstmütze, wobei jedoch die Lotsen, Schiffsführer und Schiffspersonal und sogar die Nachtwärter stets die alte Dienstkleidung zu tragen hatten. Die Lotsen hatten außerdem ihr Abzeichen auf Jacke oder Mantel zu tragen, ihre Wintermütze durften sie nur an Bord, niemals an Land tragen und das Säbelkoppel war unter dem Rock zu tragen, wobei die Uniform der Lotsen allerdings auf deren eigene Kosten ging.[122]

Der Kaiserlichen Kanalverwaltung – besser gesagt dem „*Kaiserlichen Kanalamt*" in Kiel – unterstanden die Wasserbauinspektionen Holtenau und Brunsbüttel mit 5 Kanalmeistereien und die Maschinenbauinspektion Rendsburg mit einer eigenen Staatswerft. In Brunsbüttel und Holtenau wurden Hafenkapitäne eingesetzt, die den Schiffsverkehr an den beiden Kanalausgängen zu beaufsichtigen hatten.[123]

Den Hafenkapitänen unterstanden nicht nur die vier Hafenmeister, sondern auch die Lotsen[124] und anderes im Auftrag der Kanalverwaltung tätiges Personal auf Schleppern oder das Betriebspersonal auf den Schleusen. In früheren Zeiten hatte der Holtenauer Hafenkapitän seine Dienstwohnung in der Kanalstraße Nr. 50. Heute sitzt der Holtenauer Hafenmeister bzw. -aufseher am Tiessenkai.

Im Zusammenhang mit der anwachsenden Kanalverwaltung entstanden wie einhundert Jahre zuvor beim Bau des Eiderkanals wieder neue Beamtenhäuser und Dienstwohnungen, dieses Mal im Bereich der unteren Kastanienallee im Lindenweg und in der Königstraße. Diese Kanalbeamtensiedlung bestand aus Doppelhäusern mit geräumigen Wohnungen und großen Gärten. 1887 wurden als Dienstwohnung für die acht Schleusenmeister des sich im Bau befindlichen Kaiser-Wilhelm-Kanals die vier Doppelhäuser Königstraße Nr. 27-41 errichtet. Zu damaliger Zeit standen diese vier Häuser noch auf einem rings herum unbebauten Gelände, das von den Bewohnern landwirtschaftlich genutzt wurde. Hinter den Doppelhäusern befanden sich kleine Fachwerkhäuser, die ursprünglich als Stall mit Trockentoilette genutzt wurden. Eines solches Fachwerkhaus („*Lütthus*") findet sich heute noch im östlichen Teil der Königstraße Haus Nr. 38.

Die Schleusenmeister waren ehemalige Deckoffiziere, d. h. Fachoffiziere der Kaiserlichen Marine für Nautik und Technik, die ihren Dienst abwechselnd in zwei Tageswachen von je 7 Stunden Dauer und einer Nachtwache von 10 Stunden Dauer versahen.

Es stellte sich jedoch schnell heraus, daß der bisher vorhandene Wohnraum nicht ausreichte, um außer den beim Kanal beschäftigten Beamten auch noch die Arbeiter und Angestellten in der Nähe ihres Arbeitsplatzes unterzubringen. So wurde im Jahre 1900 unter Vorsitz des Baurats Johannes Lütjohann (*1854, †1920) der „*Kanalbauverein*"

[119] Vgl.: [Peters].
[120] Vgl.: Schöner, Hans: Mönkeberg in bewegter Zeit. 1920-1950, Mönkeberg 2004, S. 131.
[121] „*Brunsbüttel und der Kanal*", unter:http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichtehtml/DerLotse-einneuerBeruf.html.
[122] Vgl.: „*Brunsbüttel und der Kanal*", unter: http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichtehtml/DerLotse-einneuerBeruf.html.
[123] Vgl. Jensen [1970], S. 83.
[124] Bis 1922 waren die Lotsen Reichsbeamte (siehe Näheres unter 5.9.2)

gegründet, der neue Häuser im Gebiet der ehemaligen Meierkoppel, d. h. nördlich der heutigen Kastanienallee errichtete. Mitglieder des *„Kanalbauvereins"* waren vor allem Lotsen, Kanalsteurer und Zollbeamte. Der Kanalbauverein errichtete 80 Häuser und in den Straßennamen zeigt sich der Einfluß des Kaiserlichen Kanalamtes durch die Namen der Bauräte des Kanalamtes Lütjohann oder Hayßen. Das ganze Viertel wurde daher auch das *„Baurats Viertel*" genannt – oder dem damaligen Zeitgeist entsprechend auch *„Kaiser-Wilhelm-Siedlung*". Hauptsächlich wurden zweigeschossige Doppelhäuser mit zwei Frontispitzen, d. h. den giebelförmig vorspringenden Teilen eines Gebäudes, errichtet.

Die ersten Wohnungen des Kanalbauvereins waren schon 1902 fertig gestellt und bezugsfertig. Die Wohnungen hatten 4 Zimmer, Keller, Boden und Waschküche, im Anbau waren Ställe für Feuerung, Hühner, eventuell auch Schweine; dazu kamen jeweils ca. 200 Quadratmeter Gärten. Die Miete betrug 28 bis 35 Reichsmark. Die Dächer waren mit Dachpappe gedeckt. Diese Wohnungen wurden zum größten Teil von Lotsen und Kanalangestellten bezogen. 1905 wurde der zweite Teil der Wohnungen in der Richterstraße, der Kastanienallee und der Richthofenstraße fertig. Im Unterschied zu den 1902 fertig gestellten Häusern waren diese mit Dachziegeln gedeckt. Diese Wohnungen wurden hauptsächlich von Lotsen, Schiffsführern und Maschinisten bezogen. Als dritter und letzter Bauabschnitt wurden Häuser in der Lütjohannstraße errichtet. Für das Schleusenpersonal wurden mit Schiefer gedeckte Doppelhäuser in der Kanalstraße, der Königstraße und dem Lindenweg errichtet. Die Wasserversorgung der so neu errichteten Siedlungen übernahm die Kanalverwaltung, die zu diesem Zweck in der Richterstraße Nr. 2 große Tanks auf 20 m hohen Eisengerüsten errichtete, die von Pumpen im Maschinenhaus auf der Schleuse mit Trinkwasser versorgt wurden.

Der erste Präsident des Kaiserlichen Kanalamtes war der 1907 auf dem Friedhof Holtenau beigesetzte Carl Loewe. Der erste Betriebsdirektor war Admiral a. D. Albertus Petruschky (*1866; †1943), der Hafenkapitän Fuchs und der Oberlotse Gustav Freiwald. Das Kaiserliche Kanalamt überdauerte in der einen oder anderen Form die Wirren der Geschichte, zuletzt bestand es in Form des *„Kanalamtes Kiel-Holtenau*", das zuletzt als Außenstelle geführt und mit Wirkung vom 1. Dezember 1978 aufgelöst wurde.

Heute gibt es das *„Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau*" als eines von 39 Wasser und Schifffahrtsämtern in Deutschland, das für den östlichen Teil des Nord-Ostsee-Kanals bis Kanalkilometer[125] 49,5 bei Breiholz westlich von Rendsburg zuständig ist. Zu seinen Aufgaben gehören die Unterhaltung, der Betrieb sowie der Ausbau des östlichen Kanalteils als auch der Schleusenanlagen, der Betrieb der Kanalfähren als auch der festen und schwimmenden Seezeichen. Hinzu kommen noch die Ordnung und Sicherheit des Schiffsverkehrs und die Übernahme strom- und schifffahrtspolizeilicher Aufgaben.

Schon in der Weimarer Republik existierte im Holtenauer Lotsenhaus ein „*Schnellgericht*", das die von Staatsanwalt und Schutzpolizei von Bord der Schiffe geholten Angeklagten innerhalb kürzester Zeit aburteilte. Um den Aufenthalt der Schiffe vor Holtenau möglichst abzukürzen und den Reedern jeden Zeitverlust zu ersparen, arbeitete das Schnellgericht ununterbrochen. Über ein solches Verfahren berichtete beispielsweise am 26. Oktober 1931 der Sozialdemokratische Pressedienst:

> *„Von den deutschen Dampfern, deren Besatzungen sich in Leningrad von der RGO[126] in einen wilden Streik hineinhetzen ließ, sind bis jetzt 15 in Holtenau eingelaufen; 17 fehlen noch. Polizei und Reichsmarine versuchen zur Zeit klarzustellen, wo die überfälligen Schiffe verblieben sein können. Vom Schnellgericht in Holtenau sind bis jetzt 69 Seeleute der bestreikten Schiffe zu insgesamt 122 Monaten Gefängnis verurteilt worden."*[127]

Auch die bürgerlich linke *„Weltbühne"* schrieb über die Holtenauer Prozesse:

> *„Das holtenauer Schnellgericht an der Einmündung des Nord-Ostseekanals in der Kieler Bucht war in den letzten Oktobertagen der Schauplatz des Schnellgerichts gegen die Besatzungen deutscher Schiffe, die im Hafen von Leningrad gestreikt hatten. [...] Um den Aufenthalt der Schiffe vor Holtenau möglichst abzukürzen und den Reedern jeden Zeitverlust zu ersparen, arbeitete das Schnellgericht ununterbrochen: Tag und Nacht, Werktag und Sonntag. In drei Schichten lösten sich Richter und Staatsanwälte ab. Schließlich sollten sogar zwei Schnellgerichtsgarnituren nebeneinander wirken, zu gleicher Zeit im holtenauer Lotsenhaus und im Strafgericht am Schützenwall in Kiel."*[128]

[125] Die Kanalkilometer werden ab Brunsbüttel gezählt.

[126] RGO = Revolutionäre Gewerkschafts-Opposition.

[127] Sozialdemokratischer Pressedienst, Berlin 26. Oktober 1931, unter: http://library.fes.de/spdpdalt/19311026.pdf. Der historische Seegerichtssaal blieb bis zur Renovierung des Lotsenhauses erhalten.

[128] Fritz Löwenthal: Meuternde Matrosen, in: Die Weltbühne, Bände 16-28, Berlin 1933, S. 740-742, hier S. 740f.

So wurden also in Folge des Kanalbaus und seines Betriebes völlig neue Berufs- und Menschengruppen in Holtenau ansässig und gaben dem Ort seine neue modernere Struktur. Ohne den Kanalbau wäre Holtenau wohl noch für Jahrzehnte eine vorwiegend ländlich geprägte Gemeinde geblieben.[129]

5.9.2 Die Holtenauer Lotsen

Bereits im Jahre 1770 gab es auf der Kieler Förde einen rudimentären Lotsendienst, der von in Laboe beheimateten Fischern durchgeführt wurde, indem diese den in die Kieler Förde einlaufenden Seglern voraus segelten oder auch an Bord die Kapitäne dieser Segler nautisch berieten.[130].

Ebenso gab es bereits auf dem Eiderkanal einen Lotsendienst, und dieser war einhundert Jahre später um so wichtiger. Für die zukünftigen Kanallotsen auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal gab es jedoch mit den Suez-Kanal nur einen einzigen Kanal vergleichbarer Größe, wobei jedoch die dortigen Verhältnisse gerade in Bezug auf die Schiffsführung nur bedingt vergleichbar waren. So blieb den zukünftigen Kanallotsen nichts anderes übrig, als sich erst nach seiner Fertigstellung mit dem neuen Kanal vertraut zu machen.[131]

Im Gegensatz zu den anderen deutschen Lotsen wie jenen auf der Elbe oder der Weser sollten die Lotsen am Kaiser-Wilhelm-Kanal Staatsbeamte sein. Ende 1894 meldeten sich mehrere Anwärter, von denen am 2. und 6. Januar 1895 dann 8 Anwärter nach Holtenau einberufen wurden. Da es an Land kaum Unterbringungsmöglichkeiten gab, wurden die zukünftigen Lotsen auf dem Dampfer *„Dresden*" einquartiert. Mit diesen unternahmen sie auch ihre täglichen Informationsfahrten und schlüpften dabei abwechselnd in die Rollen von Kapitän, Steuermann, Matrose und Steward. Anfangs fanden ihre Ausbildungsfahrten nur auf dem bereits befahrbaren Kanalstück zwischen Holtenau und Rendsburg statt. Im Januar wurde dann das Führen von Kriegsschiffen auf dem Küstenpanzerkreuzer *„Beowulf"* geprobt. Da die Schleusen in Brunsbüttelkoog bereits fertig gestellt waren wurde dort das Einlaufen in die Schleusen geübt. Mitte Februar kehrten 4 Anwärter nach Holtenau zurück und wählten wie ihre Kollegen in Brunsbüttel aus ihrer Mitte einen *„Ältermann"*. Mitte März wurden acht weitere Anwärter für Holtenau einberufen, die unter Aufsicht der vierköpfigen Stammcrew die Ausbildungsfahrten absolvierten. Ende Mai 1895 erhielten kleine Fahrzeuge die Erlaubnis, den Kanal unter Aufsicht der in Ausbildung begriffenen Lotsenanwärter zu passieren. Anfang Mai wurde dasselbe mit kleinen Kriegsschiffen durchgeführt. Schließlich wurden diese Manöver mit größeren Kriegs- und Handelsschiffen geprobt, zuletzt mit dem 7.000 BRT großen Dampfer *„Palatia*", der dafür den Kanal von Holtenau nach Brunsbüttel und zurück durchfuhr. Am 20. Juni 1895, dem Tag der Kanaleröffnung, standen schließlich etwa 50 Lotsen am Kaiser-Wilhelm-Kanal zur Verfügung.[132]

Auch bei der Eröffnungsfahrt im Jahr 1895 hatte die Kaiseryacht „*SMS Hohenzollern*" einen Lotsen und einen Kanalsteurer an Bord. Der Lotse war der frisch ernannte kaiserliche Oberlotse Gustav Freiwald. Als der Kaiser auf die Brücke kam, drängte er den Kanalsteurer beiseite, griff in die Speichen des Ruders und wollte seine Yacht einmal selbst steuern. Mit Schrecken bemerkte Gustav Freiwald, daß das Schiff aus dem Ruder zu laufen drohte. Ohne lange zu überlegen, griff er dem Kaiser über die Schulter und brachte die „*Hohenzollern*" wieder auf Kurs. Auf der Brücke stand alles starr vor Schreck und wartete auf das Donnerwetter des Kaisers. Aber Wilhelm II. gab seinem Adjutanten den Befehl: „*Notiere er sich den Namen des Mannes.*" Was Gustav Freiwald zunächst den Schrecken in die Glieder fahren lässt, nahm aber ein gutes Ende: Wenige Wochen später wurde er zum Admiral der Ostsee bestellt und erhielt für seinen mutigen Einsatz einen Orden des Kaisers.[133]

Freiwald wurde auch der *„Fürstenlotse*" genannt, denn immer wenn deutsche oder ausländische Fürsten mit ihren Yachten durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal gelotst werden mußten, war Gustav Freiwald ihr Lotse.

Die Anfangsjahre des Kaiser-Wilhelm-Kanals waren auch eine Zeit der Erprobung neuer Techniken zur Gewährleistung des sicheren Schiffsverkehrs auf dem neuen Kanal. Einerseits gab es bereits in den ersten Jahren seines Bestehens Schiffe, die die damaligen Dimensionen des Kanals sprengten, andererseits durchfuhren noch viele motorlose Schiffe den Kanal, die von Schleppern der Kanalverwaltung in Schleppzügen von 2x5 Schiffen durch den Kanal gezogen werden mußten. Von Holtenau aus wurde bis nach Breiholz (bei Kanalkilometer 48) geschleppt, und das auch nur von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang. Die Nacht über wurden die Schleppzüge hinter den Dalben in den Kanalweichen festgemacht. Erst nach der Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurden die kanaleigenen Schlepper abgeschafft, denn inzwischen war die Motorisierung der den Kanal passierenden Schiffe nahezu vollständig.[134]

[129] Vgl.: [Harste 1984], S. 4. und [Petersen 1952], S. 23.
[130] Vgl.: [WSD], Nr. 3, 1953, S. 48f.
[131] Vgl.: Jensen [1970], S. 88.
[132] Vgl.: Jensen [1970], S. 88; [WSD], Nr. 1, 1955, S. 35ff.
[133] Stefan Fuhr: Der Nord-Ostsee-Kanal. Die Schnellstraße quer durch Schleswig-Holstein, unter: http://www.stefanfuhr.de/Nord-Ostsee-Kanal.html.
[134] Vgl.: [Kröger 1972].

„Viele Schiffe wurden noch mit dem Handruder gesteuert und waren schwer zu bearbeiten. Das Passieren der Schiffe im Kanal (67 m breit) war nicht ohne Gefahr; es kam oft vor, daß sie Bordwand an Bordwand passierten und die Funken sprühten."[135]

Kam es jedoch trotz Lotsen zu einer Beschädigung beispielsweise von Dalben oder Bojen, so war der betroffene beamtete Lotse dem Kanal gegenüber regreßpflichtig und es wurden monatlich 5–10 Reichsmark seines Gehaltes einbehalten. Erst ab 1910 kam der Staat für diese Schäden auf.[136]

Schließlich kam es zu einem Prozeß, in dem eine Reederei, deren Schiff durch Verschulden des Lotsen einen größeren Schaden erlitten hatte, den Fiskus auf Schadensersatz verklagte. Dieser lehnte die Zahlung jedoch mit der Begründung ab, daß das Lotsen nicht zum Schutz der Schiffe, sondern dem des Kanal diene. Dieser Prozeß wurde damals über alle Instanzen geführt und ging letztlich zugunsten der Reederei aus.

Umgekehrt erhielten die Kaiserlichen Streckenlotsen die Prämie von 10 Mark für eine einwandfreie Lotsung von großen Kriegsschiffen, sofern diese „*Weichenschiffe*"[137] waren, auf beiden Teilstrecken des Kanals. Der Brunsbütteler Hafenlotse erhielt für einwandfreies Einfahren eines Weichenschiffes eine Prämie von 3 Mark. Ein solches Prämiensystem wurde bereits seit langen auf dem Suez-Kanal praktiziert. Die Prämie konnte jedoch gekürzt oder ganz gestrichen werden, wenn die Lotsung nach Meinung des Schiffskommandanten nicht einwandfrei war.[138]

Nachdem der Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet worden war, wurden einige Lotsen auf dem Feuerschiff „*Stollergrund*" stationiert, zudem waren von der Königlich Preußischen Regierung vier Lotsen eingestellt worden, von denen drei in Laboe und einer in Kiel stationiert wurden. Die vier letzteren Lotsen kümmerten sich um jene Schiffe, die Kiel anliefen. Es dauerte nicht lange bis sich herausstellte, daß die „*Stollergrund*" zu weit vom Kurs der einlaufenden Schiffe entfernt lag, so daß diese Station schließlich aufgegeben und die Station Laboe stärker ausgebaut wurde.[139]

Die Kanallotsen hatten anfangs noch kein eigenes Lotsenhaus, so daß der Lotsendampfer in der Jahren 1895–96 bei Friedrichsort-Feuerturm lag. Anfangs war das Lotsensignal die bei Tage weiß umrandete Nationalflagge, erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde das internationale Lotsensignal „*P.T.*" gesetzt. Bei Nacht wurden zwei weiße Lampen waagerecht am Vorsteven gesetzt. Unter der Nationalflagge mußte die Zollflagge („*Bismarckflagge*") gesetzt werden. Bei Schiffen mit Lotsen, die auf Zolltreue vereidigt waren, wurde die schwarz-weiß diagonale Flagge gesetzt, ohne Lotsen die Flagge mit schwarzen diagonalen Streifen.[140]

Den zukünftigen Lotsen wurde von der Marine die „S.M.S. *Pelikan*" für Übungsfahrten in Brunsbüttel zur Verfügung gestellt, ein Schiff von 1821 BRT und 84 Meter Länge[141].

Die Seelotsen eines Reviers bilden eine so genannte „*Lotsenbrüderschaft*" und organisieren in ihrem Revier den Lotsendienst. Der Vorsitzende einer Lotsenbrüderschaft wird auch „*Ältermann*" genannt. Das Lotsenhaus der Holtenauer Lotsen befand sich früher in der Kanalstraße Nr. 77[142].

Noch bis 1922 waren die Lotsen uniformierte Reichsbeamte, die in vielen Fällen aus der Kaiserlichen Marine hervorgegangen waren; Von 1911 an wurde ein Drittel der Lotsenstellen mit Militäranwärtern der Marine besetzt[143]. Die Dienstwohnung des Kaiserlichen Oberlotsen befand sich in der Kanalstraße Nr. 48/49. Auf eigenen Wunsch hin wurden die Lotsen dann zu Gewerbetreibenden. Die Gründungsversammlung der Lotsenbrüderschaft fand am 28. Mai 1922 in Holtenau statt – zu diesem Zeitpunkt gab es 68 Kanallotsen in Holtenau. In den Jahren davor gab es einen Verein der Lotsen, Schiffsführer und Maschinisten am Kaiser-Wilhelm-Kanal in Holtenau[144].[145]

Die Bezahlung der Kaiserlichen Lotsen war zeitweise so niedrig, daß dies zu Nachwuchssorgen führte, da keine Bewerbungen mehr aus der Handelsmarine erfolgten. Erst in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Besoldung der Lotsen daher stark erhöht. In diesen Jahren hatten sich die Passagezahlen auf dem Kanal stark entwickelt und alle Prognosen übertroffen, so kam es nun vor, daß sich die Lotsen übermüdet meldeten, nur um einmal ausschlafen zu können, was zur Folge hatte, daß die Schiffe auf Reede vor Anker gehen mußten um auf

[135] [Kröger 1972].
[136] Vgl.: [Kröger 1972]; [Peters].
[137] Weichenschiffe haben eine gewisse Größe oder gefährliche Ladung und dürfen einander auf der Kanalstrecke nur in den Kanalweichen begegnen oder überholen.
[138] Vgl.: „*Brunsbüttel und der Kanal*", unter: http://www.bshamburg.de/Kanalgeschichte/Kanalgeschichte html/Der Lotse - ein neuer Beruf.html.
[139] Vgl.: Bock [1969], S. 27. Die Laboer Lotsen gehörten seit 1938 zur Holtenauer Lotsenbrüderschaft. Mit der Verkündung des Seelotsgesetzes im Jahre 1954 bildeten sie eine eigene Brüderschaft, die sich jedoch bereits drei Jahre später wieder mit den Holtenauern zusammen schloß. (Vgl.: [Lotsengesangsverein 2003], S. 155.).
[140] Vgl.: [Kröger 1972].
[141] Vgl.: Kaminski [1980], S. 44.
[142] Nachdem das Lotsenhaus einem jahrelangen Verfall preisgegeben war, wurde es Ende 2005 von einem Hamburger Verleger samt Grundstück erworben (Vgl.: Kieler Nachrichten: Verleger kauft Lotsenhaus, 3.11.2005, S. 29.).
[143] Vgl.: Jensen [1970] S. 88.
[144] Vereinsvorstand war H. Kröger als Lotse, Steffen als Schiffsführer und Marzahl als Maschinist (Vgl.: [Kröger 1972].).
[145] Vgl.: [Kröger 1972].

den nächsten freien Lotsen zu warten. Es war nun unumgänglich geworden, mehr Lotsen einzustellen um einen reibungslosen Schiffsverkehr ohne Wartezeiten zu gewährleisten. Bis Ende 1927 stieg so die Zahl der Holtenauer Kanallotsen auf 100 Mann.[146]

In früheren Zeiten waren die Zulassungsbedingungen für den Lotsenberuf streng: denn sie setzten in der Regel 15 Jahre Fahrt zur See voraus – davon 20 Monate auf Segelschiffen – sowie den Erwerb des Steuermanns- und des Kapitänspatents auf großer Fahrt. Es folgte eine sechsmonatige Spezialausbildung mit einem Abschlußexamen. Diese Vorschriften wurden erst in den 50er Jahren gelockert. Dabei waren die Holtenauer Lotsen im Jahre 1922 die Ersten in Deutschland, die das Kapitänspatent voraussetzten. Dies diente auch dem Zweck, Nachwuchs aus der Handelsmarine zu bekommen.[147]

Die Bezahlung der Lotsen erfolgt durch das so genannte „*Lotsgeld*", das von den Schiffen eingenommen wird. Die erforderliche Infrastruktur wie die Lotsenschiffe (Lotsenversetzboote) oder die Landstationen werden aus der ebenfalls durch die Schifffahrt zu entrichtende „*Lotsabgabe*" finanziert.[148]

Die Holtenauer Lotsen durften in früherer Zeit auf Anordnung der Kanalverwaltung nur drei Kilometer von ihrem Einsatzort – und nur in Holtenau – entfernt wohnen, da sie zu Fuß zum Dienst kommen mußten. Als in späteren Jahren die Zahl der in Holtenau zur Verfügung stehenden Wohnung sehr knapp wurde, durften sie auch in der Wik bis zur Höhe Belvedere wohnen. Vor 1907 wurden sie – ebenso wie die Kanalsteurer – durch Boten, die nachts mit einer *„Fledermauslaterne"*[149] durch das Dorf gingen, oder per Laterne von Haus zu Haus benachrichtigt, denn erst von diesem Zeitpunkt an gab es vom Kanalamt angelegte Diensttelefone[150]. Mit Hilfe einer langen Stange konnte der Bote auch an die Fenster der oberen Stockwerke klopfen. Über den Wachdienst der Lotsen berichtet Karl Kröger das Folgende:

> *„Der damalige Wachbestand waren sechs Wachlotsen, wovon die ersten drei Lotsen sich im Lotsenhaus aufhalten mußten und je nach Bedarf durch die folgenden Nummern ergänzt wurden. [...] Der Ausguck, der die anlaufenden Schiffe dem Wachältesten im Lotsenhaus meldete, hatte ein kleines hölzernes Haus bei der Anlegebrücke des Lotsendampfers (Skerat, Albertsen u. Frahm). Der Innendienst der Lotsen im Lotsenhaus wurde von drei Mann im monatlichen Turnus ausgeführt. Die Tageswache der Wachältesten [führt?] von morgens 8 Uhr bis 14 Uhr abends; danach 12 Stunden frei und die Nachtwache von 19 Uhr bis 8 Uhr morgens u. 24 Stunden frei. Die Obliegenheit bestand in der Führung der Börtliste*[151]*, die Urlaubs-, Kranken- und Ausfalliste. Die Reise des Lotsen begann in Holtenau. Jeder Lotse hatte sich nach Ankunft (Holt–Nübbel und zurück) von der Reise in die Börtliste im Hafenamt einzutragen und sich telefonisch beim Wachältesten zu melden, wo er als letzter in die Börtliste eingetragen wurde. Oft wurde dieser Wachältestenposten freiwillig an Kranke abgegeben, da es ein undankbarer Posten war. Dem einen paßt dies nicht, oder dem anderen jenes nicht. Das Fahren auf dem Kanal, wo man sein eigener Herr war, gefiel einem doch besser, als 60 Lotsen alles recht zu machen."*[152]

In den Anfangsjahren waren die Arbeitsverhältnisse auch für die Kanallotsen nicht besonders komfortabel, denn die Lotsenstation in Nübbel war sehr beengt, da sich hier sowohl die Holtenauer als auch die Brunsbütteler Lotsen begegneten. Mußte ein Lotse hier übernachten, so hatte er zwar einen eigenen Wandschrank mit eigenem Bettzeug, es waren jedoch nicht genug Betten vorhanden, so daß das nächste freie Bett belegt wurde. Dieser Zustand wurde erst später durch einen Anbau behoben.[153]

Der Transfer der Lotsen von Holtenau nach Nübbel fand auf dem mit einer Kajüte ausgerüsteten Kanalschlepper „*Berlin*" statt. Die Rückfahrt nach Holtenau machte man oft auf passierenden Schiffen oder aber benutze die Eisenbahn vom 30 Minuten entfernten Rendsburger Bahnhof aus nach Kiel. Erst in späteren Jahren richtete die Kanalverwaltung mit Hilfe eines Vertrages mit der Post-Fahrbereitschaft eine Beförderungsmöglichkeit für die Lotsen von Holtenau nach Nübbel und zurück ein.

Da sich viele Lotsen mit Hilfe des Lotsenbauvereins („*Lotseneigenheim GmbH*") auf der Südseite der Kastanienallee, an der Wullestraße und der Nordseite der Königstraße angesiedelt hatten, wurde von dort der so genannte „*Lotsenweg*" für den Weg zum Dienst benutzt. Das Baugelände kostete im Jahr 1928 pro Quadratmeter 1 Reichsmark.

Das heutige Restaurant „*Fördeblick*" hieß bis in die Nachkriegszeit die „*Wartehalle*", wohl auch weil sich dort gerne die Lotsen aufhielten; es wurde erst 1925 in eine Gaststätte umgewandelt. Das Gebäude stammt noch aus der Zeit

[146] Vgl.: [Lotsengesangsverein 2003], S. 146; [Kröger 1972].
[147] Vgl.: [Lotsengesangsverein 2003], S. 146.
[148] Vgl.: [WSA-Homepage].
[149] Eine mit Petroleum betriebene Glaslaterne mit Docht.
[150] Vgl.: [Kröger 1972]. Ein Telefonnetz gab es in Kiel bereits seit dem 1.7.1883, es hatte anfangs 62 Teilnehmer.
[151] Die so genannte „*Bört*" ist das rotierende Schichtsystem, in dem die Lotsen arbeiten.
[152] [Kröger 1972].
[153] Vgl.: [Kröger 1972].

des Kanalbaus. Hier wurde auch im Jahre 1919 der *„Deutsche Lotsenbund"* gegründet und der Brunsbüttelkooger Lotse Franz Sieslack zu seinem 1. Vorsitzenden gewählt[154]. Die *„Kanal-Zeitung"* aus Brunsbüttel schrieb im Jahr der Kanaleröffnung 1895 über die Wartehalle:

> *„Einen immer gefälligeren Eindruck macht die Wartehalle mit ihren offenen Veranden, deren Holzteile neuerdings einen dunklen Anstrich erhalten haben. Zahlreiche Arbeitskräfte sind unweit davon an dem Bau des Lootsenstations-Gebäudes thätig, das sich bereits über den Boden heraus erhebt."*

In der Nähe des *„Fördeblicks"*, am Bootshafen, befinden sich heute noch die Überreste des 1929 errichteten Lotsenturms. Von diesem Turm aus konnte der Schiffsverkehr auf der Kieler Förde beobachtet und so die Lotsen rationeller eingesetzt werden. Die auf ihren Einsatz wartenden Schiffsführer der Lotsenversetzboote hielten sich in dem 1912 erbauten so genannten *„Mäuseturm"* auf der gegenüberliegenden Seite des Bootshafens auf[155]. Beide Gebäude waren durch einen Bootssteg über den Bootshafen miteinander verbunden. Die Lotsenversetzboote legen auch heute noch im Bootshafen am Mäuseturm an. Einen Eindruck, wie in früherer Zeit der Ablauf gewesen ist, vermittelt der folgende Text:

> *„Im Lotsenturm in Holtenau hat der Ausguck im "Schwalbennest" einen Großtanker gesichtet. Er nimmt Verbindung mit dem Schiff auf. Die Ankunft des Schiffes wird vom Ausguck dem Lotsenhaus und der Schleuse gemeldet. Tag, Stunde, Name und Nationalität und der Name des Lotsen werden eingetragen. Der Lotse läuft dann über die Brücke zum Lotsenversetzboot, das ihn zum ankommenden Schiff bringt."*[156]

Mit der Modernisierung des Kommunikationswesens in der Schifffahrt und der dadurch zunehmenden Anforderung von Lotsen über Funk verlor der Holtenauer Lotsenturm seine Bedeutung, blieb aber noch bis 1970 in Betrieb. Leider wurde er jedoch 1972 bis auf das Erdgeschoß abgerissen und damit ein weiteres Stück maritimes Holtenau zerstört. Zur Zeit der so genannten *„Butterfahrten"* befand sich neben den Überresten des Lotsenturmes eine Zollbude zur Kontrolle der Passagiere.

Während des Dritten Reiches gab es wie für fast alle Berufsgruppen auch für die Lotsen Veränderungen, wobei jedoch die Struktur der Lotsenbrüderschaften nur geringfügig verändert wurde. Der *„Deutsche Lotsenbund"* wurde 1935 aufgelöst und durch die *„Fachgruppe Lotsen"* in der *„Reichsverkehrsgruppe Seefahrt"* ersetzt. Alle Lotsen mußten zudem der *„Deutschen Arbeitsfront"* beitreten. Heutzutage sind die Kanallotsen in zwei Lotsenbrüderschaften zusammen gefaßt, die jeweils für ein Teilstück des Kanals die Verantwortung tragen: die Lotsenbrüderschaften NOK I in Brunsbüttel und NOK II in Holtenau. Die Lotsen wechseln auf der Hälfte der Strecke bei Kanalkilometer 55 bei der im April 1995 eingeweihten Lotsenstation Rüsterbergen (früher bei der Station Nübbel) und werden durch einen Lotsenbruder aus der anderen Bruderschaft abgelöst.

Die Lotsen unterstehen der Aufsicht der *„Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord"*. Sie üben außer ihrer eigentlichen Lotsentätigkeit an Bord auch die Zollaufsicht und gewisse schifffahrtspolizeiliche Befugnisse aus[157]. Bereits im Jahr 1895 wurden auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal 4 Dampfpinassen eingesetzt, *„ ... welche regelmäßige Touren durch den Kanal machen, um zu verhindern, daß ein unter Zollflagge fahrendes Schiff vor seiner Zollabfertigung Verkehr mit dem Lande hat."*[158]. Eines dieser Schiffe war in Holtenau stationiert.

Heute wird unterschieden zwischen so genannten *„Schleusenlotsen"*, der das Ein- und Ausschleusen der Schiffe überwacht und den *„Kanallotsen"* für die Fahrt auf dem Kanal. Das ehemalige Lotsenhaus steht immer noch, war inzwischen jedoch stark verfallen und wurde erst in den Jahren 2007/2008 renoviert. Hier befand sich noch ein historischer Seegerichtssaal, in dem nach dem Ersten Weltkrieg ein *„Schnellgericht"* residierte.

5.9.2.1 Der Eiswinter von 1928/29 und der Lotsengesangverein *„Knurrhahn"*

Weit über Kiel hinaus bekannt geworden sind die Holtenauer Lotsen durch den *„Lotsengesangverein Knurrhahn"*, der im Eiswinter 1928/29 – als die Schifffahrt bei Temperaturen von bis zu minus 21°C durch den zugefrorenen Kanal und Ostsee zum Erliegen gekommen war – durch Holtenauer Lotsen gegründet wurde. Damals mußten viele Schiffe im Eis überwintern und die mittlerweile freiberuflichen Lotsen waren in diesen Monaten natürlich ohne Arbeit und Einkommen, hatten aber umso mehr Zeit.

[154] Vgl.: [Lotsengesangsverein 2003], S. 176.

[155] Im Jahre 2006 wurde der "Mäuseturm", der in den letzten Jahren ziemlich heruntergekommen war, vollständig renoviert und modernisiert, so daß er wie bereits seit fast 100 Jahren seine wichtige Bestimmung erfüllen kann. (Vgl.:[Kieler Nachrichten]: Mehr Schick für die Fahrer der "Lotsentaxis", 25.08.2006.).

[156] Schröder [1963], S. 98.

[157] Vgl.: www.nok-wsa.de/nok/nok.html.

[158] Teltower Kreisblatt, Berlin, 14. August 1985, S. 55.

Regelmäßiger Treffpunkt der „*Knurrhähne*" war anfangs die Gaststätte „*Wartehalle*" am Holtenauer Bootshafen, dem Liegeplatz der Lotsenversetzboote, dann das Holtenauer Lotsenhaus, das in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts von Frau Betty Warncke betreut wurde.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal war zwar bereits im Winter 1896/97 zum ersten Mal zugefroren, doch im Eiswinter 1928/29 lagen auf der Holtenauer Reede mehr als 60 Schiffe mit über 1.000 Mann Besatzung fest. Die eingefrorenen Schiffe zogen nicht nur viele Schaulustige an, die über das Eis flanierten, sondern waren für wenige Monate eine nie dagewesene Einnahmequelle für die Holtenauer Schiffshändler. Die auf ihren Schiffen festsitzenden Seeleute mußten mit dem Lebensnotwendigen teilweise aus der Luft versorgt werden. Auch den Kanal konnten weder Schiffe passieren, noch konnten die Fähren den Kanal überqueren, so daß der Querverkehr über den Kanal bei den Fährstellen direkt über das Eis geleitet wurde, nachdem man die Tragfähigkeit des Eises durch ein Fuhrwerk mit zwei Wagen von je 4 Tonnen geprüft hatte.[159]

> *„Die große Ansammlung von Dampfern, die augenblicklich in Holtenau liegt, war das Ziel mancher Leute, denen es natürlich viel Spaß machte, ganz an die manchmal recht großen Schiffe heranzugehen. Die Besatzungen führen ein bequemes Leben, und die Holtenauer Schiffshändler haben an der Verpflegung der über 1000 Köpfe zählenden Besatzung eine gute Einnahmequelle, denn die meisten Dampfer haben ihren Proviantbestand bereits verbraucht. Versorgung der Schiffe Die Kapitäne und besonders die Reeder sind natürlich über das Festliegen keineswegs erbaut, besonders, weil sich noch gar nicht voraussehen lässt, wann die Schiffe ihren Weg fortsetzen können. Immerhin sind sie ja noch nicht so schlimm dran, wie jenes Schiff im Kattegatt, das im Kampf mit dem Eis den ganzen Kohlenbestand verbrauchte und schließlich die Ladung, aus Klippfisch bestehend, zum Heizen benutzte. Muß das „gerochen" haben."*[160]

Schon zu Beginn der zweiten Neujahrswoche des Jahres 1929 zeigte das Thermometer an der Ostsee 11 Grad Kälte, am 3. Februar fiel die Temperatur auf minus 21 Grad und am 10. Februar auf minus 25 Grad, am 12. Februar erreichte die Rekordkälte in Deutschland im niederbayrischen Hüll minus 37,8°C! Und diese Kälte hielt an. Die Ostsee hatte schon so manchen Kälteeinbruch erlebt, dieser Kälteeinbruch aber schlug alle Rekorde. Auf der Ostsee herrschte Notstand und von überall her sandten Schiffe durch SOS dringende Hilferufe, denn sie liefen Gefahr, von den Eismassen zerdrückt zu werden und auf manchem Schiff ging der Proviant zu Ende. Und an Land liefen die Reeder Sturm, die nicht nur ihre Schiffe zu retten versuchten, sondern auch, um Prozesse wegen Nichterfüllung von Frachtverträgen abzuwenden. Die Reichsregierung war alarmiert und entsandte die Linienschiffe *„Schleswig-Holstein"* und *„Elsaß"* in die westliche Ostsee wo beide Schiffe mit Unterbrechungen während des gesamten Februars operierten und insgesamt 65 eingeschlossene Handelsschiffe aus ihrer Eisnot befreiten.

Im März des Jahres 1929 mußten schließlich die beiden sowjetischen Eisbrecher *„Truvor"* und *„Jermak"*, für die das Deutsche Reich seit dem 21. Februar tägliche Charterkosten von 15.000 Reichsmark an die Sowjets zahlte, das meterdicke Eis auf dem Kanal aufbrechen. Die 1899 gebaute *„Jermak"* war der erste große seegängige Eisbrecher und verfügte über 10.000 PS. 1937 erreichte sie als erstes Schiff 83°4'55" nördlicher Breite und stellte damit einen Rekord auf. Nachdem die *„Jermak"* Ende April einem ganzen Schiffskonvoi, zu dem unter anderem der aus den Tropen zurückgekehrte Kreuzer *„Berlin"* gehörte, von Cuxhaven durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal den Weg gebahnt hatte, kam es auf der Holtenauer Reede dann zur Verbrüderung. Die Bordkapelle des Kreuzers spielte die Internationale und auf dem Eisbrecher wurde das Deutschlandlied intoniert.[161]

Der strenge Winter 1928/29 bedeutete auch für die Holtenauer Schiffshändler eine schwere Zeit, denn einerseits mußte die auf der Kieler Förde eingefrorenen Schiffe zwar versorgt werden, andererseits ging den Kapitänen im Laufe des langen Winters das Geld aus, so daß sie die Lieferungen nicht mehr bezahlen konnten. So wurde weiter gegen das Versprechen geliefert, daß man nach Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs die aufgelaufenen Schulden bezahlen würde.[162]

5.9.3 Die Kanalsteurer

In den ersten Jahren seines Bestehens hatte auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal trotz der Lotsenpflicht fast jedes 20. Schiff eine Havarie, so daß sich die Kanalverwaltung dazu gezwungen sah, ein Kanalsteurerdienst nach holländischem Vorbild einzurichten. Dies geschah auf die Initiative des Präsidenten des Kanalamtes Carl Loewe, der dies 1899 in einem Brief an das Innenministerium vorschlug, *„ ... aus der alten Erfahrung heraus, daß selbst ein*

[159] Vgl.: Schulz [1995], S. 171; Jensen [1975], S. 26f. Bereits im Jahre 1914 war ein erster Männergesangsverein gegründet worden. Auch der Eiswinter 1963/64 brachte den Kanalverkehr fast zum Erliegen, so daß weniger als ein halbes Dutzend Schiffe den Kanal passieren konnten.

[160] *„Kieler Zeitung"* vom 12. Februar 1929.

[161] Vgl.: [Der Spiegel]: *„Preußen allein"*, 4/1963, S. 28.

[162] Vgl.: Smuda, Dennis: "*Hermann Tiessen – ein unverwüstliches Kieler Original*", Kiel 2005, unter: http://www.geomedien.uni-kiel.de/lehre/ws2004/pdfs/smuda.pdf.

Tabelle 5.5: Annahmepflicht für Kanalsteurer.

	1 Kanalsteurer		2 Kanalsteurer
	Holtenau – Rüsterbergen	Rüsterbergen – Brunsbüttel	
Länge:	100m / 115m	100m / 120m	100m / 120m
Breite:	15,50m / 14,00m	16,50m / 14,50m	19,00m / 17,00m
Tiefgang:	6,10m / 6,10m	6,10m / 6,10m	7,00m / 7,00m

Schiffsabmessungen, bei denen es zur Pflicht wurde, einen Kanalsteurer an Bord zu nehmen.

geübter Seemann sein eigenes Schiff in seinem Verhalten nicht mehr wiedererkennt, wenn es eine enge Wasserstraße passieren muß."[163] Ein großer Teil der Havarien ereignete sich dabei auf der Wind und Wetter ausgesetzten Westhälfte des Kanals. Welche Kräfte alleine schon der Wind auf größere Schiffe ausüben kann, kann man auch heute noch daran erkennen, daß diese oft mit Schlepperhilfe in die Schleusenkammern einlaufen müssen, da sie bei niedriger Geschwindigkeit kaum zu manövrieren sind.

Daß diese gegenseitige Beeinflussung von Schiff und Wasserstraße keineswegs trivial ist, zeigte sich als in den späten 1950er Jahren schließlich am Rader Durchstich bei Rendsburg Messungen über die gegenseitige Beeinflussung von Schiff und Kanal durchgeführt wurden, die bestätigten, daß die Steuerfähigkeit der Schiffe bei einem Tiefgang von 8 Metern am schlechtesten war und sich bei abnehmenden Tiefgang verbesserte. Plötzliche – insbesondere einseitige – Änderungen des Kanalquerschnitts haben einen ungünstigen Einfluß auf das Steuerverhalten der großen Schiffe. Einem großen Schiff eilt bei der Kanalfahrt eine Stauwelle voraus, die je nach Schiffsform mehrere Meter hoch und mehrere 100 Meter ausgedehnt sein kann. Demgegenüber kommt es in der Schiffsmitte zu einer Absenkung (Sog) des Wasserspiegels. Dieses hat nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Uferbefestigungen. Dasselbe gilt für Rückströmungen neben und unter dem Schiff.[164]

> *„Der Laie denkt, der Kanal sei ein stilles Wasser. Tatsächlich aber führen besonders dicke Pötte zu unkalkulierbaren Druckverhältnissen im Kanal, und höllisch kann der Wind zulangen. »*Ungeübte wissen dann gar nicht, wie ihnen geschieht*«, sagt Augspach. Bei Seitenwind muss der Steuermann mit der Schiffsnase immerfort in Richtung Ufer steuern, was bei Gegenverkehr zum Problem wird. »*Kurz abfallen, vorbeifahren und gleich wieder an den Wind ran*«, erklärt Augspach das Manöver. Den Kahn an einen Dalben lehnen, einen Pfahl zum Festmachen, ohne diesen platt zu fahren (15000 Euro), ein driftendes Schiff abzufangen und schließlich gegen Seitenwind abzulegen – auch das ist hohe Kanalsteuerschule."*[165]

Ein großes Problem für die Schiffe stellen nicht nur die Enge des Fahrwassers, sondern auch die Strömungen im Kanal dar, die als Folge des Ablassens überschüssigen Wassers durch die Brunsbütteler Schleusen entstanden. Da der Kanal samt seinem Einzugsgebiet ca. 15% der abfließenden Regenmenge in Schleswig-Holstein in die beiden Meere abführt, mußten die Schleusen immer wieder geöffnet werden, um zu hohe Wasserstände und damit auch zu geringe Durchfahrtshöhen unter den Hochbrücken zu verhindern.

Bereits wenige Monate später wurde das Ersuchen Carl Loewes hinsichtlich eines Kanalsteureramtes positiv beschieden und die Kanalverwaltung schrieb im darauf folgenden Februar 37 Reedereien mit der Bitte an, die Ausbildung der künftigen Kanalsteurer auf deren Schiffen zu ermöglichen. Schon im April 1900 standen dann 12 ausgebildete „*Kanalsteurer*" bereit[166].

Die Ausbildung der ersten Kanalsteurer dauerte zwischen 2 und 4 Wochen und endete mit der „*Erprobung ihrer Befähigung und Tüchtigkeit*" und der Zulassung durch den Betriebsdirektor der Kanalverwaltung. Der Anteil der Havarien bezogen auf die Zahl der Durchfahrten sank von 6% (1895-1900) auf unter 1% (1905-10) um dann wieder auf unter 2% anzusteigen[167].

In den Anfangsjahren des Kaiser-Wilhelm-Kanals arbeiteten die Kanalsteurer in Gruppen von zwei Mann. Jede Gruppe hatte ein Ruderboot zur Bedienung der Leinen zum Festmachen der Schiffe in den Kanalweichen bzw. an der Kanalböschung dabei. Der erste Mann besetzte das Ruder während der zweite Mann in das Boot ging und mit dem Ladebaum von den Schiffen an Bord genommen wurde. Der Liegeplatz der Ruderboote befand sich am westlichen Ende der Alten Schleusen auf der Nordseite. Erst mit der Kanalerweiterung 1907-14 wurden die Ruderboote abgeschafft. Der Aufenthaltsraum der Kanalsteurer befand sich am Ostende auf der Nordseite der Alten

[163] Jensen [1970] S. 88.
[164] Vgl.: [WSD 1958], S. 19f und 24f.
[165] [DIE ZEIT]: "Wenn es eng wird", 21. Juli 2005 Nr. 30.
[166] Vgl.: [WSD], Nr. 1, 1953, S. 62.
[167] Vgl.: Jensen [1970], S. 89.

Schleusen. Dort stand auch eine große Kiste mit Broten von Bäcker Stender, welche durch die Schleusendecksleute an die passierenden Schiffe abgegeben wurden, da es in diesen Anfangsjahren noch keine Schiffshändler gab.[168]

In Folge eines tödlichen Unfalls des Kanalsteurers H. J. Glüsing im Jahre 1907 kam es seitens des Reichsversicherungsamtes zu der Feststellung, daß die Kanalsteurer nicht als Teil der Schiffsbesatzung zählten und demnach als Arbeitnehmer des Kanalamtes galten. Das Kanalamt regte daraufhin die Gründung eines eingetragenen Vereins der Kanalsteurer an, um sich der Verantwortung als Arbeitgeber entziehen zu können. So gründete sich unter der Versammlungsleitung von Fritz Boldt am 24. September 1908 der *„Verein der Kanalsteurer e. V.*" – im Grunde eine ähnliche Entwicklung wie bei den Lotsen. Und wie die Lotsen wählen auch die Kanalsteurer ihre Kollegen selbst. Nachdem sich die Einrichtung bewährt hatte, legte die Kanalverwaltung die gesamte interne Dienstregelung und Verwaltung in die Hände des Vereins.

Noch in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts sah die Arbeit der Kanalsteurer folgendermaßen aus: Es gingen wie bereits oben beschrieben jeweils 2 Kanalsteurer an Bord des Schiffes. Ihr wichtigstes Instrument dabei war die so genannte *„Steurerlampe*"[169], die in der Dunkelheit als Richtungspunkt beim Steuern diente. Sie wurde in der Ankerlampenjolle am Vorstag geführt, wobei die mit einem roten Fenster versehene Lampe zum Kanalsteurer zeigte und in gleicher Höhe zu den Kanallampen ausgerichtet war. Es war nun die Aufgabe des Kanalsteurers, das Schiff so zu führen, daß der Abstand zwischen der roten Lampe am Mast und den weißen Kanallampen immer gleich groß war. Bei Nebel oder anderem stark die Sicht behindernden Wetter wurde in der Regel nicht gefahren oder höchstens nach Kompaß bis zur nächsten Kanalweiche gesteuert. Die Kanalsteurer fuhren die ganze Kanalstrecke von Holtenau nach Brunsbüttel ab und lösten sich alle 25 Kilometer ab. Möglich wurde dieses Verfahren erst dadurch, daß der gesamte Kanal von Holtenau bis nach Brunsbüttel auf beiden Seiten durch Lampen beleuchtet wurde, deren Strom in den Kraftwerken in Holtenau und Brunsbüttel erzeugt wurde.[170]

Für die Dauer ihres Einsatzes sind die Kanalsteurer Teil der Besatzung und haben an Bord *„Anspruch auf freie Verpflegung zu den für die Schiffsmannschaft festgelegten Mahlzeiten sowie auf unentgeltliche, reinliche Unterkunft und Schlafstätte*", so wie es in der Verfügung des Kaiserlichen Kanalamtes aus dem Jahr 1916 festgelegt ist.

Hin- und Rückreise an Bord eines Schiffes dauern zusammen ungefähr 20 Stunden, nach ungefähr 20 Stunden erfolgt der nächste Einsatz. und nach 23 Tagen Reihendienst folgen 7 freie Tage. Auf 4 Reihendienste folgen 27 freie Tage.

Heutzutage sind die Kanalsteurer freie Gewerbetreibende unter der Aufsicht des Wasser- und Schifffahrtsamtes und erhalten Gebühren nach Tarif. Konnte in den Anfangszeiten der Kanalsteurer noch jeder Schiffsführer selbst darüber entscheiden, ob er einen Kanalsteurer bei der Passage in Anspruch nehmen wollte, so wurde später mit zunehmenden Kanalverkehr bei Schiffen ab 2.500 BRT ein Kanalsteurer vorgeschrieben. Voraussetzung für den Beruf des Kanalsteurers sind 6 Jahre auf Kleiner Fahrt und eine zwölfmonatige Ausbildung, die mit einer praktischen und theoretischen Prüfung abgeschlossen wird. Für die Kanalsteurer gibt es weltweit nur wenige Entsprechungen wie am Verbindungsweg Antwerpen – Rotterdam und am *„Manchesterkanal*"[171]. Auf den Holtenauer Schleusen haben die Holtenauer Kanalsteurer ein eigenes Haus. Alle 4 Jahre wählt der Verein seinen Vorstand neu, der Vorstandsvorsitzende vertritt den Verein nach außen hin. Zu feierlichen Anlässen wird ihre weiß-grün-weiße Flagge, auf der sich die Buchstaben „V.d.K.St." und ein Steuerrad befinden, am Flaggenmast der Zentrale aufgehißt. Momentan beträgt die Zahl der Kanalsteuer rund 130 Mitglieder, die im Jahr 2005 16.616 Schiffssteuerungen auf Schiffen durch den Kanal durchgeführt haben.

Die Organisationsstruktur, die sich die Kanalsteurer gegeben haben, stellt gerade in der heutigen Zeit einen – durchaus funktionierenden – Anachronismus dar:

> *„Die Kanalsteurer sind ein komischer Verein. Ein e. V. seit 1908. Allesamt Arbeitnehmer ohne Chef. Die einzige Autorität ist die Satzung. So konnten sie sich üppige Freizeitregelungen spendieren (sechs Tage im Monat am Stück frei) und wählen neue Kollegen demokratisch. Der Nachteil: »Wir können niemand rausschmeißen.« Nicht mal mit gerichtlicher Hilfe. Und weil in der Satzung keine Altersgrenze vorkommt, können auch noch 72-jährige Zausel im Dienst sein. Sympathisch: Die Vereinseinnahmen werden brüderlich geteilt."*[172]

[168] Vgl.: [Kröger 1972].

[169] Während die Steurerlampe normalerweise mit Petroleum befeuert wurde, kam auf Schiffen mit leicht entzündlicher Fracht eine elektrische Lampe zum Einsatz.

[170] Vgl.: [WSD], Nr. 2, 1954, S. 78f; [WSD], Nr. 2, 1953, S. 33f. Dabei wurde der Strom in einer Art und Weise von Lampe zu Lampe geleitet, wie es heute bei den Lichterketten für Weihnachtsbäume üblich ist.

[171] Vgl.: [WSD], 1958, S. 37.

[172] [DIE ZEIT]: *„Wenn es eng wird*", 21. Juli 2005, Nr. 30.

5.10 Der Leuchtturmhügel und der Tiessenkai

> *„Der Leuchtturm Holtenau ist ein landestypisches Denkmal aus der Zeit des Kanalbaus. Zur Eröffnung des NOKs wieß er den Schiffen nachts bzw. zur Dunkelheit den Weg in den Kanal. Was man dem historischen Bauwerk gar nicht mehr zutrauen würde, auch heute noch erfüllt es diese Aufgabe!"* (Verfasser unbekannt)

Zu den schönsten Leuchtfeuern Deutschlands zählt sicherlich auch der Holtenauer Leuchtturm mit seiner *„Drei-Kaiser-Halle"*. Neben dem Kanalpackhaus ist er das Wahrzeichen des Stadtteils. Da er mehr ist als nur ein Seezeichen, sondern durch sein festliches Inneres eine einmalige Ausstrahlung hat, lassen sich heutzutage hier immer wieder Hochzeitspaare trauen, denn seit März 2001 kann man in der Drei-Kaiser-Halle auch den Bund fürs Leben schließen – sicherlich eine ganz besondere Zeremonie in dem festlich hergerichteten Leuchtturm, an der bis zu zwölf Personen teilhaben können. Der Holtenauer Leuchtturm steht auf dem so genannten *„Leuchtturmhügel"*, der aus dem Kanalbaggergut aufgeschüttet wurde, und anfangs neben dem Leuchtturm noch die *„Wartehalle"* und das im Zweiten Weltkrieg abgerissene *„Kaiser-Wilhelm-Denkmal"* zu Ehren Kaiser-Wilhelm I., der sich für den Kanalbau engagiert hatte, umfaßte.

Bereits im Jahre 1222 kam es zur ersten Befeuerung an der Ostseeküste bei Lübeck mit Hilfe eines Leuchtturmes, auf dem ein offenes Feuer brannte; das erste deutsche Feuerschiff wurde 1815 auf der Inneneider in Dienst gestellt[173]. Das Bülker Leuchtfeuer – zu Beginn eine Holzkonstruktion – existiert bereits seit 1805[174]. 1863 wurde durch die Dänen ein Neubau begonnen, der nach dem Krieg durch die Preußen vollendet wurde.[175]

Das Friedrichsorter Leuchtfeuer wurde 1815 durch die Eider-Kanal-Kommission errichtet und befand sich zuerst als unscheinbares Häuschen auf dem Friedrichsorter Festungswall. Da die Sandbank vor Friedrichsort immer weiter in die Förde hinein wuchs, wurde 1854 an ihrer Ostspitze eine Leuchtbarke errichtet, die tagsüber durch drei rote Bälle gekennzeichnet war. Nachts wurde eine Laterne aufgehängt, die bei Einbruch der Dunkelheit hinaus gerudert werden mußte. Nachdem im Jahre 1864 schwerer Eisgang die Leuchtbarke zerstört hatte, diente eine umgebaute Laboer Jacht als *„Feuerschiff"*. Zwei Jahre später wurde dann unter preußischer Oberhoheit mit dem Bau eines massiven Leuchtturmes begonnen. Er ging bereits im Dezember 1866 in Betrieb.[176]

Das dritte Leuchtfeuer, das 1815 an der Kieler Förde installiert wurde, befand sich vor dem Holtenauer Kanalpackhaus in unmittelbarer Nähe zum dort aufgestellten Obelisken. Dieses Gebäude war nur wenige Meter hoch und erinnert auf alten Stichen eher an einen runden Gartenpavillon mit Spitze. Während es für die beiden anderen Leuchtfeuer spezielle Leuchtfeueraufseher gab, wurde diese Aufgabe in Holtenau dem Packhausverwalter anvertraut. Carl Beseke spricht davon, daß im Jahr der Grundsteinlegung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal nur noch ein *„unscheinbarer Turm"* auf dem Festplatz vorhanden war.[177]

Der Leuchtturm vor dem Kanalpackhaus scheint jedoch nur einige Jahre lang in Betrieb gewesen zu sein, was zumindest folgende Textpassage nahelegt:

> *„Das dritte hier erwähnte Leuchtfeuer, das bei Holtenau, hat bald aufgehört. Königl. Resolution v. 14ten März 1823, daß das zu Holtenau eingerichtete Leuchtfeuer eingehen möge."*[178]

Im Jahre 1906 wurde das in Bremen gebaute Feuerschiff *„Reserve Sonderburg"* in Dienst gestellt – ab 1920 unter dem Namen *„Reserve Holtenau"* und mit dem Heimathafen Holtenau. Es diente als Reserve Feuerschiff für alle Ostsee-Stationen, hatte bei 458 BRT eine Länge von 58 Metern und zu Anfang eine noch offene Brücke fast ohne Aufbauten. Der Kapitän besaß mit dem A 6-Patent die Erlaubnis zum Führen der allergrößten Schiffe. Nachdem das Feuerschiff gegen Ende des zweiten Weltkrieges – es war vorher als Kriegs-Feuerschiff auf verschiedenen Positionen eingesetzt worden – vor Swinemünde gelegen hatte, segelte es wie bereits am Ende des Krieges wegen Kohlenmangel unter Segeln nach Westen. In Kiel wurde es in *„Kiel* III" umbenannt und diente bis 1967 in der Außenförde liegend gleichzeitig als Lotsenstation. Während seiner Dienstzeit wurde es auf seiner Position mehrmals gerammt, einmal versenkt, und schließlich 1986 außer Dienst gestellt. Ein Jahr später wurde es dann zur Dreimastbark *„Alexander von Humbold"* umgebaut. Der Laternenträger des ehemaligen Feuerschiffes hat heute seinen Platz am Kieler Schifffahrtsmuseum.

---

[173] Im Jahre 1860 gab es weltweit nur 265 richtige Leuchtfeuer! (Vgl.: Bock [1969], S. 32.).
[174] Stolz nennt jedoch die Jahreszahl 1815.
[175] Vgl.: [Bock 1969], S. 32.
[176] Vgl.: [Bock 1969], S. 33.
[177] Vgl.: [Stolz 1983], S. 51; [Beseke 1893], S. 27.
[178] Falk, Nikolaus: Handbuch des Schleswig-Holsteinischen Privatrechts, 2. Band, Altona 1831, S. 450, Anmerkung 36.

5.10.1 Der Holtenauer Leuchtturm

Daß der aus Stein mit Klinkermauerwerk gemauerte Holtenauer Leuchtturm mehr als nur ein Seezeichen ist, wird bereits bei einer oberflächlichen Betrachtung deutlich, findet sich doch an seiner Außenseite eine Gedenktafel mit der folgenden Aufschrift: *„Kaiser Wilhelm II. vollzog die Weihe des Nord-Ostsee-Kanals und übergab ihn dem Weltverkehr am 21. Juni 1895"* und unterhalb des Leuchtfeuers findet sich ein in Sandstein gearbeitetes Reichsadlerrelief von *„Rössler & Schlauch"* eingemauert. Im Inneren des Leuchtturms befindet sich im achteckigem Unterbau die so genannte *„Drei-Kaiser-Halle"*[179] mit drei Gedenktafeln für die Kaiser Wilhelm I., Friedrich III. und Wilhelm II., in deren Regierungszeiten der Kanalbau fiel[180]. Dabei mutet die Halle wie eine Kapelle an, ein Eindruck, der sowohl durch die drei Gedenktafeln für die drei den Kanalbau begleitenden Kaiser als auch durch die runde Bauform hervorgerufen wird. Die gußeiserne Tür zur Drei-Kaiser-Halle ist in Form einer verzweigten Eiche gestaltet, dessen Krone einer Sonne nachempfunden ist. Angefertigt wurde dieses Schmuckstück von der Berliner Kunstschmiede *„Schulz & Holdefleiß"*. In der Sonne befand sich das Monogramm Wilhelms II. mit Kaiserkrone, das im Verlauf der letzten Renovierungsarbeiten „verloren" gegangen ist. Von innen ermöglicht die Eingangstür einen Blick auf die Kieler Förde. Die drei Gedenktafeln befinden sich auf der Nord-, West- und Südseite der Drei-Kaiser-Halle.[181]

„Seine Majestät Kaiser Wilhelm I. legte den Grundstein zum Nord-Ostsee-Kanal am 3. Juni 1887 und begleitete seine Hammerschläge mit den Worten: "Zur Ehre Deutschlands, Zu seinem immerwährenden Wohle, Zur Größe und Macht des Reiches."

„Unter der Regierung seiner Majestät Kaiser Friedrich III. wurde im Mai 1888 mit der Herstellung des Kanalbettes begonnen. Ein schmerzliches Geschick vergönnte ihm nicht, die Vollendung des Werkes zu schauen."

„Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. legte bei der feierlichen Eröffnung des Kanals am 21. Juni 1895 den Grundstein für das auf diesem Hügel errichtete Standbild Seiner Majestät Kaiser Wilhelms des Großen und begleitete seine Hammerschläge mit den Worten: "Zum Gedächtnis Kaiser Wilhelm I. des Großen taufe ich dich Kaiser-Wilhelm-Kanal zum Ruhme des Reiches und zur Wohlfahrt aller Nationen"."

Über den Gedenktafeln befinden sich die ebenfalls von Ernst Herter[182] angefertigten Reliefmedaillons der drei Kaiser. Der Kopf Wilhelm I. ist von Lorbeer- und Eichenblättern umrankt, wobei erstere für seine besonderen Verdienste und letztere für das Reich stehen. Außerdem befindet sich in der Halle über der Eingangstür ein Mosaik des Reichsadlers mit dem Preußenadler auf der Brust. Dieses symbolisiert das Aufgehen des Königreiches Preußen im Deutschen Kaiserreich. Über dem Adler befindet sich die Kaiserkrone als Zeichen der Monarchie. Die Mosaiken in der Halle wurden von der Berliner Firma *„Puhl & Wagner"* gefertigt. Auf einem weiteren Relief außen über der Tür des Leuchtturms sind die beiden Meerjungfrauen *„Nordsee"* und *„Ostsee"* zu sehen, die sich die Hände reichen, dahinter die beiden Leuchttürme der Kanalenden in Holtenau und Brunsbüttel[183]. Über diese beiden Meerjungfrauen verfaßte der Lotse Carl Sinnig aus Brunsbüttelkoog folgendes Gedicht:

Traum der Meeresjungfrau

Am Gestade von Skagen, der stürmischen Kant',
der nördlichsten Ecke vom Dänenstrand –
Dort, wo sich der Skagerrak mit dem Kattegatt vereint:
Wo meistens Stürme toben und wo es uns scheint,
Als könne es auf keinem Ozean so brausen wie gerade hier,
Da sehen zwei Meeresjungfrauen wir! –
Die eine von großer und wuchtiger Gestalt,

[179] Giertz spricht auch vom *„Drei-Kaiser-Turm"*, vgl.: Giertz [1995] S. 40.

[180] Friedrich III. war der Sohn Wilhelms I. und der Vater Wilhelm II. Seine Regierungszeit als Deutscher Kaiser dauerte aufgrund eines Krebsleidens nur vom 9. März bis zum 15 Juni 1888 (daher für das Jahr 1888 die Bezeichnung "*Dreikaiserjahr*").

[181] Vgl.: Petersen [1952], S. 23 sowie Grabitz. Grabitz weist hier darauf hin, daß in der Drei-Kaiser-Halle zwar der Wilhelminischen Monarchie gehuldigt wird, nicht jedoch den maßgeblich am Kanalbau beteiligten Arbeitern und Technikern.

[182] Ernst Herter war seit 1846 Schüler an der Berliner Akademie. Seit 1869 betrieb er eine eigene Werkstatt. Herter schuf 1873 für Kaiser-Wilhelm I die Statue der "*Antigone*", 1878 den "*Ruhenden Alexander*" für die Nationalgalerie, den 1884 für Kaiserin Elisabeth von Österreich den "*Sterbenden Archill*", 1899 den "*Loreley-Brunnen*" in New York und zahlreiche weitere Kaiser-Wilhelm-Denkmäler wie das in Holtenau. (Vgl.: http://www.uni-kiel.de/gza/6/Kuenstler/herter.htm.).

[183] Vgl.: Grabitz: Denkmal an der Kanalmündung.

Ihr Blick ist so herrisch, ihre Miene so kalt.
In ihrer starken Rechten hält sie den Neptunsspeer,
Und gebieterisch streift ihr Blick auf das weite, das endlose Meer!

"Du weißt es genau", spricht sie mit verhaltenem Groll,
Und ich schwör Dir, daß es immer so bleiben soll.
Mir gehört die Nordsee, ich beherrsche das größere Meer,
Nichts geb' ich von meiner Allmacht her!
Nur klein und winzig ist Deine Ostsee dagegen,
Ich will mit Dir in Freundschaft nicht leben.
Die großen Segler, die einst befuhren die Welt,
Nie sah sie Dein Sund, Dein Großer Belt,
Und die Dampfer, viel tausend Tonnen groß,
Niemals barg sie Dein kleiner Schoß."

Und während ein Sonnenstrahl verklärt ihr Gesicht,
Mit bescheidenem Lächeln die Ostsee spricht:
"Warum stehen in ewiger Fehde wir?
Nie wollt' ich Dir schmälern Dein großes Revier;
Und bargst Du auch in Deinem Schoß
Der Schiffe so viele, so riesengroß –,
So fuhren doch auch in meinem Meer
Viel tausend kleinere hin und her.
Viel Dampfer mit geringen Tonnengehalt;
Viel kleine Schoner und Briggen, und waren sie auch alt,
Sie trugen gewiß auch ihren Teil dazu bei,
Daß Wohlstand im nordischen Lande sei! –
Vergiß niemals", und sie streckte aus ihre Hand,
meine Wellen umspülen uraltes deutsches Land.
Die Seefahrer lieben mein kleines Meer genau so sehr!
Ja alle, die meine Gewässer geseh'n,
Können dem Zauber nicht widersteh'n.
Aber ich ahne und weiß, es wird noch gescheh'n,
Wir werden Deine Schiffe auch bei mir bald seh'n!
Ich hatte da einen seltsamen Traum:
Ich sah Deine Schiffe in meinem Raum
Zwischen grünen Wiesen und Feldern zu mit kommen.
Hast du schon davon etwas vernommen?
Sie durchfuhren ein neues gebautes Revier und eilten zu mir!

Mein Traum ist nun Wirklichkeit geworden,
Fleißige Hände regten sich allerorten.
Siehst du dies schmale, dies silberne Band,
Von der Elbe bis zum Kieler Strand?
Es führt Deine Schiffe viel schneller nach hier
Und spart ihnen Zeit und Kohle dafür.
Sie brauchen nun nicht mehr um Skagen zu fahren,
Du wirst sehen, in wenigen Jahren,
Wenn des Herbstes Stürme bei Skagen toben,
Dann werden die Schiffe dies Bauwerk nur loben."

Zutiefst erschrocken ob dieses Geschehens,
kann man die beiden Meerjungfrauen hier sehen,
Wie die Nordsee der Ostsee jetzt reicht die Hand,
Der uralte Streit scheint nun endlich gebannt.
Besiegelt die Freundschaft mit einem Mal,
Versöhnt und verbunden durch den Nord-Ostsee-Kanal.[184]

[184] Zitiert aus [Petersen 1952], S. 31f.

Außen an der nordöstlichen Seite des Leuchtturms war ursprünglich eine ebenfalls von Ernst Herter modellierte bronzene Nachbildung des Drachenbugs eines Wikingerschiffes so angebracht, als würde der Schiffsrumpf aus dem Gebäude hervordringen und auf das *„Kaiser-Wilhelm-Denkmal"* zusegeln. Die Pranken des Drachens zeigten ihre Krallen. Dieses Kunstwerk ist heute nicht mehr vorhanden. Da es sich noch auf einer Aufnahme aus dem Eiswinter 1928/29 findet, kann man vermuten, daß es zusammen mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal (siehe 5.10.2) während des Zweiten Weltkriegs eingeschmolzen wurde.[185]

Diese Bronzefigur, die man auch immer wieder auf alten Ansichtskarten findet, beschreibt auch Georg Hoffmann in der „*Gartenlaube*":

> *„Steigt man von der erst später freizugebenden, am östlichen Fuß der Bastion in die Kieler Föhrde hinein gebauten neuen Dampferbrücke aus die breite Freitreppe zum Plateau empor, dann sieht man auf gleicher Höhe mit der den breiteren achteckigen Unterbau nach oben hin abschließenden Galerie die Bugfigur eines Wikingerdrachen aus dem Gemäuer heraustreten, der, grimmig gen Norden züngelnd, die breiten Pranken weit auseinander krallt, zwei Delphine, zum Schiffsbug emporschnellend, werden die unter dem letzteren anzubringende Gedenktafel halten. Das ganze Werk, aus Bronze hergestellt, wiegt vierzehn Centner und ist in der Kunstgießerei von Spinn u. Sohn in Berlin angefertigt."*[186]

Der Grundstein des Nord-Ostsee-Kanals, der im Jahre 1887 von Kaiser Wilhelm I. gelegt worden war, wurde über eine Gleisanlage in den unteren Teil Leuchtturms transportiert. Nach dem Absenken des Steins in das Gewölbe wurde er dann eingemauert und wird so den Blicken vieler Generationen entzogen. Die Statue der „*Germania*" (siehe Seite **??**), die bisher auf dem Grundstein stand, wurde dann vor dem Verwaltungsgebäude der „*Kaiserlichen Kanalkommission*" aufgestellt.

Die Höhe des des Holtenauer Leuchtturmes beträgt 20 Meter, die des Leuchtfeuers beträgt 24 Meter und die Nenntragweite seines Leuchtfeuers für Weiß 11, für Rot 9 und für Grün 8 Seemeilen. Gebaut wurde der Leuchtturm durch die Kieler Firma *„Rower"*. Im Herbst 1994 erfolgten am Leuchtturm umfangreiche Unterhaltungs- und Renovierungsarbeiten, damit er zum 100. Geburtstag des Nord-Ostsee-Kanals wieder im alten Glanz erstrahlen konnte. Aus diesem Grund wurde während der Arbeiten neben dem Turm eine dreibeinige Gitterbarke mit einem Ersatzseezeichen als Hilfsturm aufgestellt.

Auf der Südseite des Kaiser-Wilhelm-Kanals befand sich ein weiterer Leuchtturm, der im Gegensatz zum Holtenauer Leuchtturm ganz schlicht gehalten wurde und nur eine rein nautische Funktion besaß. Zur seiner Gründung wurden große Pfähle in den Boden gerammt und darauf die Eisenkonstruktion des Turmes mit einer Höhe von 17 Metern errichtet. Dieses so genannte *„Südmolenfeuer"* wurde beim Bau der neuen Schleuse 1914 versetzt und steht seitdem auf der Nordmole des Scheerhafens, die gleichzeitig die Südmole der Schleuseneinfahrt bildet. Der schlichte Turm trug ursprünglich eine grüne Abdeckung (*Radom*), die jedoch einer großen Radarantenne weichen mußte. Die Metallkonstruktion steht jedoch auf einem schön ausgeführten runden Sockel, so daß sich der bauliche Zusammenhang zum Leuchtturm Holtenau gleich erkennen läßt. Am 2. Dezember 1994 wurde auch der Leuchtturm am Scheerhafen renoviert, wobei die alte Laterne demontiert wurde, da sie den heutigen Anforderungen nicht mehr genügte. Die alte Laterne erwarb der bekannte Marinehistoriker Peter Tamm aus Hamburg. Den Unterbau ließ er auf dem Grundstück seines Marinemuseums an der Hamburger Elbchaussee zur Hälfte nachbauen und die komplett renovierte Laterne fand dort einen neuen Standort[187].

Eine Überprüfung des Wasser- und Schifffahrtsamtes ergab, dass die Laterne für eine zusätzliche Radarantenne nicht geeignet war. Im Jahre 1998 wurde auf den alten Stahlturm ein neues Laternenhaus mit Radarantenne gesetzt. Das Laternenglas bog die Firma *„Glas Bayer"* aus Schülp in die passende Form. Rund um den Turm wurde der Boden saniert und ein Zaun um den Turm gezogen. Mit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals am 21. Juni 1895 nahmen auch die beiden Leuchttürme ihren Betrieb auf.

5.10.2 Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Auf der heute freien Fläche zwischen dem Leuchtturm und der ehemaligen Gaststätte „*Wartehalle*" befand sich das im Jahr 1944 eingeschmolzene imposante Denkmal für Kaiser Wilhelm I., das am 25. Juni 1900 durch seinen Enkel Wilhelm II. eingeweiht wurde[188]. In seinen Grundstein legte der Kaiser zusammen mit zeitgenössischen Schriften und Münzen die bei der feierlichen Kanaleröffnung im Jahre 1895 verlesene Urkunde:

---

[185] Vgl.: Thomsen [1978], S. 115. und Jensen [1978], S. 38f.
[186] [Hoffmann 1895], S. 397.
[187] Vgl.: http://www.deutscheleuchtfeuer.de/holtenau.html.
[188] Der von Göring befohlenen Metallsammelaktion fielen auch zwei Glocken der Dankeskirche zum Opfer.

„Indem Wir ihn in den Dienst des Weltverkehrs stellen, eröffnen wir neidlos allen Seefahrt treibenden Völkern die Theilnahme an den Vortheilen, welche seine Benutzung gewährt. Möge er, ein Friedenswerk, allezeit nur dem Wettkampfe der Nationen um die Güter des Friedens dienstbar sein!"

Das Denkmal hatte mit dem Sockel eine Höhe von 16 Metern und zeigte den alten Kaiser Wilhelm I. in Generalsuniform. Es wurde wie auch der Holtenauer Leuchtturm von dem Berliner Bildhauer Ernst Herter entworfen. Die Kosten des Denkmals betrugen 117.000 Mark. Demgegenüber war der Sockel, für den alleine mehr als 150 Tonnen schwedischer Granit verbaut wurden, schlicht gehalten und trug nur die Inschrift „Wilhelm der Grosse"[189]. Zu beiden Seiten des Sockels befand sich auf einem durch Steinbrocken stilisierten wogendem Meer jeweils der Bug eines Wikingerschiffes mit zwei nordischen Göttern, die den Kriegsgott und die Friedensgöttin darstellten. Das ganze Denkmal wurde mit einer quadratischen niedrigen Mauer mit einem gußeisernen Gitter und in Abständen aufragenden oben spitz zulaufenden Steinen umfaßt. Der Sockel des Denkmals wurde erst im Juni 1954 abgerissen. Dabei stießen die Bauarbeiter auf einem Hohlraum, in dem sie eine Kassette fanden, die eine handgeschriebene Urkunde mit den Namenszügen Kaiser Wilhelm II. und seines damaligen Reichskanzlers von Hohenlohe, ein umfangreiches Werk über den Wasserstraßenbau einschließlich seiner Vorgeschichte, eine kleine Münzsammlung, Visitenkarten und Prospekte enthielt. Weiterhin wurde hier noch eine eingemauerte Flaschenpost mit den Visitenkarten vieler Gäste und Bauleute gefunden.[190]

„Das Denkmal für Kaiser Wilhelm I., das unweit der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals in den Kieler Busen bei Holtenau aufgestellt wird [...], ist eines der grössten unter den bisher errichteten, rein statuarischen Kaiserdenkmälern. Mit Rücksicht auf die flache Umgebung, die es beherrschen soll, ist die Gesamthöhe des Denkmals auf 14 m bemessen worden. Die Figur des Kaisers allein ist 6 m hoch. Statt der üblichen allegorischen Wesen hat der Künstler für den Schmuck des Sockels, ganz in Einklang mit dem Genius loci, der kriegerischen Nordmark, die Reckengestalten zweier Germanen gewählt, die aber noch eine besondere symbolische Bedeutung haben. Da bei der Begründung des Kanals ein doppelter Zweck – seine Bestimmung für Kriegs- und Friedensbedürfnisse – ins Auge gefasst worden ist, soll der eine Germane den Krieg, der andere den Frieden veranschaulichen. Wiederum hat der Künstler jenes hohle deklamatorische Pathos vermieden, das besonders unsern westlichen Nachbarn, den Franzosen, bei solchen Denkmälern zur anderen Natur geworden ist, und sich damit begnügt, die Festigkeit, und Unerschütterlichkeit deutscher Volkskraft in schlichter Formensprache auszudrücken."[191]

In sehr trockenen Sommern kann man auch heute noch an den Verfärbungen des Rasens die Lage des einstigen Kaiser-Wilhelm-Denkmals erkennen.

5.10.3 Die Dampferbrücke

Von der Höhe des Leuchtturms führt eine breite Treppe auf eine den Leuchtturmhügel umrundende asphaltierte Straße hinab[192]. Direkt gegenüber dieser Treppe befand sich bis in die achtziger Jahre eine Dampferbrücke für die Fördedampfer der KVAG (Kieler Verkehrs AG). Von der ehemaligen Dampferbrücke sind nicht einmal mehr kümmerliche Reste vorhanden.

Ganz anders sah es hier noch Anfang des 20. Jahrhunderts aus. Damals standen am Anfang der Brücke noch zwei kleine Häuschen auf beiden Seiten der Brücke. Anfangs hatte die Dampferbrücke ein I-förmiges, später dann ein T-förmiges Aussehen. Noch nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich auf der Dampferbrücke ein Wartehaus aus Holz. Die Fahrkarten wurden an einem Stand am Anfang der Brücke verkauft. Im Jahre 1992 wurde der Fähranleger Holtenau geschlossen, nachdem eine Befragung hinsichtlich der Fahrgastzahlen einen zu geringen Bedarf im Verhältnis zu den Kosten einer Instandsetzung des Anlegers erbracht hatte.

Ursprünglich hatte es auf der Kieler Förde drei Dampferlinien gegeben: die 1887 gegründete *„Neue Dampfer Compagnie"* (NDC), deren schwarze Dampfer nach Laboe, Strande und um das Feuerschiff Kiel fuhren[193]. Die erste Linie der NDC ging von Kiel über Bellevue direkt nach Holtenau und wurde vom Dampfer *„Klaus Groth"* befahren. Diese Strecke wurde dann nach Friedrichsort ausgeweitet. Bereits 1888 wurde auch Laboe angelaufen. Das Entstehen der NDC war letztlich eine Folge der sich aufgrund des Kanalbaus verändernden Verkehrsströme auf der Kieler Förde.[194]

[189] Vgl.: [Kaminski 1980], S. 72.
[190] Vgl.: Talanow [1978], S. 54; Talanow [1980], S. 69; Harste [1984], S. 124; [WSD], Nr. 2, 1954, S. 54f.
[191] Berliner Architekturwelt, 2. 1900, S. 382ff.
[192] Aus alten Abbildungen kann man sehen, daß es einst auch eine ähnliche Treppe Richtung Bootshafen gab.
[193] Die 1887 gegründete NDC verfügte 1911 über 29 Dampfer.
[194] Vgl.: [Bock 1969, S. 82.]

Neben der NDC gab es noch seit 1905 die *„Weiße Dampferlinie"*, die von der Kieler Innenstadt aus nach Falckenstein fuhr. Direktor der Weißen Dampferlinie war u. a. auch der Holtenauer Hanns Grimm. Die *„Blaue Dampferlinie"* wiederum verkehrte auf der Strecke vom Seegarten nach Neumühlen-Dietrichsdorf. Die Blaue Dampferlinie wurde im Jahre 1965 als letzte private Passagierlinie auf der Kieler Förde in die KVAG eingegliedert.

5.10.4 Der *„Tiessenkai"*

Der *„Tiessenkai"* bildet das nördliche Ufer des Holtenauer Außenhafens und dient als Schutz- und Sicherheitshafen sowie als Liegeplatz für kleine und mittelgroße Frachtschiffe. In den letzten Jahren wird er in zunehmendem Maße von der Segeltouristik genutzt. Seinen Namen verdankt er dem 1966 verstorbenen Schiffsausrüster Hermann Tiessen, der sein Unternehmen in den Zwanziger Jahren gründete. Ursprünglich hieß die Straße *„Am Kai"*, wurde aber 1977 wegen der besonderen Rolle des Schiffsausrüsters umbenannt. Der Kai wurde erst beim Kanalbau aufgeschüttet und erst in den 1920er Jahren richtig bebaut. Das älteste Gebäude am Tiessenkai ist das wohl 1903 erbaute Haus Nr. 11, heute das Haus des Hafenaufsehers. Es gehörte zuerst der Kaiserlichen Marine, die hier Kanonen für die obligatorischen Salutschüsse unterstellte, wurde dann aber von der Kanalverwaltung übernommen. Walter Giertz weist auf das bemerkenswerte Hexagramm im östlichen Giebel des Hauses hin[195]. Auf dem Gelände der Nr. 9 fand im Sommer 1887 die Grundsteinlegung für den Kanalbau statt.

Betrachtet man alte Photographien aus der Zeit der Kanaleröffnung, so zeigt sich, wie wenig sich hier in den vergangenen fast 110 Jahren verändert hat. Schon damals befand sich hier ein Holzlager und Segelschiffe lagen in großer Zahl an der Kaimauer fest. Etwas von der damals herrschenden Atmosphäre wird in der folgenden Beschreibung deutlich:

> *„Bevor die Schiffe in Holtenau durch die Schleusen in den Kaiser-Wilhelm-Kanal fuhren, blieben die Kapitäne immer gern noch einen Tag in kleinen Holtenauer Hafen liegen und machten ihre Schiffe an der Kaimauer fest. Morgens war der Platz meistens leergefegt, bis auf ein oder zwei Schiffe waren alle davon geschippert, aber am späten Nachmittags und Abend glich der Platz einem bunten Marktplatz. Die Herrn Kapitäne gingen an Land, gaben ihre Bestellungen auf und eilten dann mit großen Schritten in das Restaurant 'Wartehalle' an der Kieler Förde. Dort ging es bald lebhaft zu, es wurde tüchtig getrunken; nur klare Sachen 'Lütt und Lütt' bestellten sie, das hieß: 'ein Bier und ein Snaps'. Einen Kapitän erkannte man sofort, er war durch seine absolute Autorität geprägt. Auf seltsame Weise sahen sie alle fast gleich aus, streng, selbstbewußt und bestimmt. Die kleinen Schiffsjungen hatten in der Zwischenzeit an Bord die Schiffe zu schruppen, bis das Deck spiegelblank war. [...]*
> *Die meisten Schiffe kamen aus Dänemark oder Schweden, aus den Anrainerländern der Ostsee, aber auch aus der westlichen Welt Europas, England, Holland, Frankreich. Sie waren die 'Trucker' der Seestraßen. Reichte der Platz an der Kaimauer nicht, legten sich die Schiffe aneinander und schaukelten im gemeinsamen Rhythmus auf und ab. Im Dunkeln sahen sie aus wie ein dichter Schwarm von Vögeln, die sich warm aneinander schmiegten und ruhig die Nacht verbrachten, um am nächsten Morgen wieder auf und davon zu fliegen."*[196]

Ursprünglich hatte der Kai eine aus Ziegeln gemauerte Kaimauer in der Art, in der auch die Schleusen gemauert sind. Durch die zunehmende Motorisierung der am Kai festmachenden Schiffe wurde dieses Mauerwerk jedoch unterspült und mußte durch eine Spundwand ersetzt werden. Diese Spundwand mußte schließlich 1993 wiederum durch eine noch stärkere Wand ersetzt werden.[197]

Das Haus Nummer 8 wurde 1924 gebaut, dort hatte der Schiffsmakler Bruno Möller sein Lager, während sich das Kontor in der Kanalstraße Nr. 24 befand. Im Fenster mit dem Rundbogen erkennt man noch die frühere *„Klöntür"*. 1925 wurde das Haus von Hermann Tiessen, 1926 das Haus von Christian Stark erbaut, der eine Schiffsreparatur betrieb.

Vielen Holtenauer ist noch der kleine Kiosk am Anfang des Kais in Erinnerung, der von 1959 bis 1995 von Herbert Torsten geführt wurde. Zuerst nur ein ausrangierter Hühnerstall, wurde er in Laufe der Jahrzehnte immer weiter und schließlich zu einem festen Backsteinhaus ausgebaut. Hier kauften nicht nur die Holtenauer ein, sondern vor allen die Besatzungen der am Kai liegenden Schiffe, deren Zahl in früheren Jahrzehnten oftmals mehrere Dutzend betrug. In einem Interview mit dem *„Arbeitskreis Pro Holtenau"* aus dem Jahr 2003 berichtete Herbert Torsten, daß er 1959 am Kai 60 Schiffe zählen konnte, die gleichzeitig am Tiessenkai festgemacht hatten – ein Grund, es hier mit einem Kiosk zu versuchen[198]. Nach dem Tod Herbert Torstens wurde das Haus leider – und mir unverständlicherweise – im Sommer 2008 abgerissen.

[195] Vgl.: Giertz [1995], S. 62.
[196] [Rodewald-Ivens 1999], S. 114f.
[197] Vgl.: [Giertz 1995, S. 61.]
[198] Dieses Interview habe ich abgedruckt unter: http://www.apt-holtenau.de/holtenau-info/history/herbert-torsten.htm.

Nördlich des Bootshafens und der Seebadeanstalt beginnt das Gelände des im Jahre 1910 erbauten „*Tonnenhofes*", der der Lagerung und Ausbesserung der Seezeichen („*Tonnen*") dient. Hier liegen auch die „*Tonnenleger*", d. h. jene Schiffe, die die Seezeichen zu ihren Standorten bringen. Das zu Beginn des Jahrhunderts errichtete alte Gebäude des Tonnenhofes wurde gegen Ende des Zweiten Weltkrieges durch Bomben zerstört. Dem Bau des Tonnenhofes fiel auch der Holtenauer Badestrand zum Opfer, denn hier mußte ein Hafenbecken für die Tonnenleger ausgebaggert und eine Mole errichtet werden, so daß die veränderten Strömungen den Holtenauer Badestrand langsam abtrugen.

Durch den völligen Umbau der Gaststätte „*Fördeblick*" hat der Leuchtturmhügel – wahrscheinlich aus Sicht der meisten Holtenauer – viel von seinem ursprünglichem Charme verloren, doch zumindest die Holtenauer Seebadeanstalt erlebt unter ihrem neuen Besitzer – der „*Lighthouse Foundation*" – eine neue Blüte, nicht nur als Badeanstalt, sondern auch als ein Ort der Begegnungen. Die gemeinnützige Stiftung will die immer wieder vom Verfall bedrohte historische Seebadeanstalt als eine öffentliche Badeanstalt an der Kieler Förde erhalten.

Johann Meyer: Die Kanalfee[199]

Die Kanalfee bin ich von Holtenau,
Eine Freundin der plätschernden Welle,
Wo der Wald so grün und der Himmel so blau,
Und wo schwirret die gold'ne Libelle, –
Wo die Erle sich neigt über Binsen und Ried,
Wo die Wasserose so lieblich erblüht,
Da wohn' ich an lauschiger Stelle.

Und wenn grüßet vom Himmel der leuchtende Mond
Über Knoop und den waldigen Höhen,
Und im schlummernden Dorf', das von Menschen bewohnt,
Sich die luftigen Träume ergehen, –
Und wenn Blütenduft füllet den weiten Raum,
Und die Nachtigall flötet im Apfelbaum',
Dann läßt die Kanalfee sich sehen.

Dann durchwandle ich froh mein geliebtes Gefild,
Bis ich komm' zu den duftigen Linden,
Wo da ragt der Germania gold'nes Gebild,
Und der Stein, der geweihte, zu finden! –
Und da steh' ich und breite die Arme aus:
Gott segne, Gott segne das Kaiserhaus!
Und ich ruf' es nach allen vier Winden.

Und von Westen nach Osten, von Osten nach West
Erschallt es wie jubelndes Grüßen,
Und noch einmal durchleb' ich das herrlichste Fest
An dem Stein' zu Germanias Füßen. –
Und dann dämmert der Morgen, dann treibt es mich fort,
Und dann eil' ich zurück an den lauschigen Ort,
Wo die Wasser mich wieder umschließen.

So war es einmal, als der Grundstein geweiht,
Und das herrliche Werk war begonnen, –
Und ach, – was im Fluge der eilenden Zeit,
Schon mit ihr dahin und verronnen!
Kaiser Wilhelm tot! – Kaiser Friedrich tot! –
Doch mit Alldeutschland hat's keine Not,
Was immer die Nornen gesponnen!

Der Enkel und Sohn führt das Szepter mit Macht,
Wie groß auch die Last ihm beschieden!

[199] Meyer, Johann: Hochdeutsche lyrische Gedichte, Lipsius & Tischer, Kiel 1906. Meyer (1829 - 1904) war ein norddeutscher Dichter.

Und das Werk steht vollendet in herrlichster Pracht,
Den Völkern zur Freud' und zum Frieden!
Und nun füllen die Bucht sie, die mächtige, ganz
Und bringen ihm jubelnd den Ehrenkranz,
So schön, wie kein schön'rer hienieden!

Und durch Schleswig-Holstein, sein liebliches Land,
Welch ein Jubel in festlicher Stunde!
Zwei Meere reichen sich freudig die Hand
Heut' zum ewig gesegneten Bunde!
Und vom Elbstrom' hinauf bis zum Skagerrak,
Wo hinab schon gesunken so manch ein Wrack,
Ihn preisen die Toten im Grunde!

Und du, kleine Nymphe, nah' deinem Bereich',
Das nun an so viele vergeben,
Grünt ferner wohl auch noch ein Erlenzweig
Und blüht eine Rose daneben, –
Wo du magst weilen und glücklich sein,
Und heut' in den Jubel stimm' auch mit ein:
Kaiser Wilhelm der Zweite soll leben!

5.11 Die grosse Kanalerweiterung 1907-14

> *„Daß das Wunderwerk Kaiser-Wilhelm-Kanal für die Bedürfnisse der kaiserlichen Marine zu schmal, zu flach und zu kurvenreich war, die Schleusen unterdimensioniert waren, ahnten die Verantwortlichen von Anfang an."* (Michael Salewski)

Das zunehmende Verkehrsaufkommen, insbesondere jedoch die Entwicklung der Großkampfschiffe der „*Nassau-Klasse*", die mit einer Breite von 27 Metern weder die Schleusen passieren, noch den Kanal wegen der zu engen Kurvenradien durchfahren konnten, machten bald eine Erweiterung des Kanals nötig. Ohne eine solche Maßnahme wäre die offiziell gültige Seestrategie des Kaiserreiches nicht mehr beizubehalten gewesen. Es hatte sich allerdings schon zwei Jahre nach der Kanaleröffnung bei den Entwürfen für die neuen Schiffe der "*Braunschweig-Klasse*" mit einer Länge von knapp 128 m, einer Breite von 22,2 m und einem Tiefgang von 8,16 m angedeutet, daß der neue Kanal recht schnell zu einem Engpaß werden würde, doch wagte zu damaliger Zeit niemand öffentlich, eine solche gigantische Fehlplanung einzugestehen.[200]

> *"So wurstelte sich die Flotte in den ersten Jahren buchstäblich durch den Kanal durch. Das mochte angehen, solange dem Kanal noch nicht die entscheidende Funktion der Aufmarsch-, Versorgungs- und Rückzugslinie für die gesamte Hochseeflotte im Fall eines Krieges gegen England zugewachsen war. Seit 1905 aber wäre es – professionell gesehen – verantwortungslos gewesen, sich mit den real existierenden Verhältnissen im Kanal abzufinden."*[201]

Auch der Präsident des Kaiserlichen Kanalamtes Carl Loewe hatte im August 1906 in einem Schreiben an die Flottenleitung festgestellt, daß das existierende Kanalprofil eine sichere Durchfahrt für die Schiffe der "*Braunschweig-Klasse*" nicht mehr gewährleisten könne. Es zeigte sich auch, daß sich diese Großkampfschiffe immer öfter im Kanal festfuhren. Die Kaiserliche Marine forderte, daß Kriegsschiffe mit bis zu 18.000 Tonnen in der Lage sein mußten, den Kanal zu passieren. Daher wurde beschlossen, die Breite des Kanals zu verdoppeln. Die Kurvenradien des Kanals mußten entsprechend vergrößert und seine Linienführung verbessert werden. Auch sollten neue Kanalquerungen errichtet werden. Damit war im Grunde jene Situation eingetreten, vor der Moltke in seiner Argumentation gegen den Kanalbau immer gewarnt hatte:

Die Lehren aus der russisch-japanischen *„Seeschlacht von Tsuschima"*[202], die in der völligen Vernichtung der russischen Flotte endete, legten den Bau noch größerer – und mit schwersten Geschützen ausgestatteten –

[200] Vgl.: [Salewski 1998], S. 108.
[201] [Salewski 1998], S. 107.
[202] Mit dem revolutionären neuen britischen Schlachtschiffstyp "*Dreadnought*" war eine neue Etappe im deutsch-britischen Flottenwettrüsten eröffnet worden. Die Seeschlacht von Tsuschima im Russisch-Japanischen Krieg 1905 hatte den Militärs gezeigt, daß Kriegsschiffe mit dem Schwergewicht auf großkalibrigen Geschützen den anderen mit gemischter Bewaffnung weit überlegen waren.

Tabelle 5.6: Das deutsche Flottenprogramm 1898-1912.

	1898	1900	1906	1912
Linienschiffe	19	38	38	41
Große Kreuzer	12	14	20	20
Kleine Kreuzer	30	38	38	49

Schlachtschiffen nahe, die jedoch aufgrund der dafür nötigen Breite gleichzeitig viel zu groß für den Kaiser-Wilhelm-Kanal sein würden. Das Kaiserreich mußte sowohl 240 Millionen Mark in den Ausbau des Kanals als auch noch einmal 150 Millionen Mark für die vier Einheiten der neuen *„Nassau-Klasse"* aufbringen.[203]

Der erste Entwurf für die geplante Kanalerweiterung stammt vom 10. Februar 1907 und es wurden im einzelnen die folgenden Maßnahmen geplant[204]: Die Kanalsohle sollte von 22 m auf 44 m verbreitert und gleichzeitig um 2 m tiefer gelegt, der Wasserspiegel auf 103 m verbreitert werden. Damit man nicht nur in Richtung Elbe, sondern auch in Richtung Ostsee entwässern konnte, mußte der Wasserspiegel um 33 cm über den Ostseespiegel angehoben werden. Es sollte eine Wassertiefe von 11,33 m erreicht werden. Die Zahl der Ausweichstellen sollte auf insgesamt 11 erhöht werden. Geplant war auch eine zusätzliche Verbreiterung in scharfen Krümmungen und in den mit Wendestellen versehenen Ausweichen, was zum Beispiel den Kanalverlauf zwischen Holtenau und Levensau betraf. Dazu kam der Bau der neuen Schleusenpaare in Brunsbüttel und Holtenau mit jeweils 330 m Länge, 45 m lichter Weite und einer Drempeltiefe (d. h. einer Sohlentiefe) von 14,10 m unter dem mittleren Kanalwasserstand, bzw. von 12,42 m unter dem Mittleren Elbniedrigwasser und die Anlage von neuen und größeren Vor- und Binnenhäfen. Um neben der bisherigen Kanalbeleuchtung zukünftig auch die elektrischen Antriebe der Schleusentore, Schütze und Spills zu ermöglichen, plante man den Bau größerer Kraftwerke. Nötig wurde wegen des zunehmenden Verkehrs und der Kanalverbreiterung auch der Ersatz der Drehbrücken in Rendsburg und Holtenau durch eiserne Hochbrücken und Umbau der Straßendrehbrücke in Rendsburg zu einer Drehbrücke mit größerer Spannweite. Der Betrieb der Kanalfähren sollte von Menschen- auf Maschinenbetrieb umgestellt werden. Schließlich mußte ein ganzes Wohnviertel in Brunsbüttel wegen des Schleusenneubaus abgebrochen und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden.

Die Armeeführung ihrerseits legte großen Wert darauf, daß die Straßen und Brücken über den Kanal leistungsfähiger und unanfälliger gestaltet wurden, was ihr seitens der Marineführung auch zugestanden und exemplarisch erstmals auch bei der Konstruktion der *„Prinz-Heinrich-Brücke"* umgesetzt wurde.[205]

Die Erweiterungsarbeiten wurden durch *„Geheimrat"* Hans W. Schultz (*1859, †1924), dem Leiter der Neubauabteilung beim Kanalbauamt, geleitet. Sie waren mit Kosten von 242 Millionen Goldmark erheblich teurer als der ursprüngliche Kanalbau von 1887-95.

Als die neuen Schleusen am 14. Juni 1914 eingeweiht wurden, waren es die größten Schleusenanlagen der Welt. Jede der beiden neuen Schleusenkammern besitzt drei Schiebetore, wovon zwei als Endtore im Normalbetrieb dienen während das dritte Tor, daß sich im seeseitigen Drittelpunkt der Schleusen befindet, als Reservetor dient. Die Tore einer Kammer sind zudem untereinander austauschbar. Die Neuen Holtenauer Schleusen haben eine Länge von 330 m, eine Breite von 45 m und eine Tiefe von 23,8 m. Die riesigen Schleusentore, die nicht wie die der Alten Schleusen so genannte *„Stemmtore"* waren, bewegen sich dabei auf Schienenwagen. Alleine die bunkerartigen Kavernen (*„Schleusenbunker"*[206]), die die Schiebetore der Schleusenkammern aufnehmen, haben eine Länge von 50 Metern, eine Breite von 12 Metern und eine Tiefe von 20 Metern.

Bei den Planungen für die neuen Schleusen hatte man sich Dimensionen zum Ziel gesetzt, die für mindestens 50 Jahre Bestand haben sollten. Schließlich wurden die Schleusen so groß gebaut, daß sie sogar noch die erste Generation der in den 1960er Jahren aufkommenden 250.000-Tonner hätten aufnehmen können, die aber dann den Kanal wegen der teilweise zu engen Kurvenradien der Oststrecke nicht hätten passieren können. Das größte Schiff, das den Kanal jemals passierte, war am 17. September 1940 das 250 Meter lange deutsche Schlachtschiff *„Bismarck"*; das größte Schiff, daß jemals in den Kanal fuhr, war im Juli 1981 der belgische Massengutfrachter *„Mineral Luxembourg"*, der im Holtenauer Binnenhafen Kraftstoff bunkerte um dann wieder auszuschleusen, weil er den Kanal nicht passieren konnte.

Nachdem die neuen Schleusen in Betrieb waren, bestand keine Notwendigkeit mehr beide Kammern der alten Holtenauer Schleusen weiterhin zur Durchschleusung vorzuhalten. Deshalb wurde die Südkammer im Jahre 1921 als Dock eingerichtet. Hier wurden dann auch die Tore der Neuen Schleusen für Reparaturzwecke eingedockt.

[203] Vgl.: [Salewski 1998], S. 107f.
[204] Vgl.: [Olsson 1995], S. 7.
[205] Vgl.: [Salewski 1998], S. 108.
[206] Sie dienten dann im Zweiten Weltkrieg tatsächlich als Schutz gegen die Splitterwirkung, schützten aber natürlich – da zur Schleusenkammer hin offen – nicht vor den tödlichen Auswirkungen des Luftdrucks explodierender Bomben.

Auf dem Mittelstück zwischen den beiden Kammern der neuen Schleusen befanden sich bis in das Jahr 1970 nicht nur im Boden eingelassene Kaiseradler sondern auch in großen Buchstaben die Inschrift „*Erbaut unter der Regierung Kaiser Wilhelms des Zweiten*". Ein Mosaik mit dem Kaiseradler befindet sich inzwischen auf einem der Schleusenbunker.

Ursprünglich hatte es nur die nördliche der beiden Schleuseninseln gegeben und auch diese war nur im Westen und Nordwesten vom Holtenauer Ufer durch den Betriebshafen getrennt. Mann konnte damals nur von einer Halbinsel sprechen. Hier stand mit der Hauptfront auf die Alten Schleusen ausgerichtet das „*Kaiserliche Kanalamt*". Auf der anderen Seite der Alten Schleusen, die damals zur Wik gehörte, befand sich der Pegelturm und die „*Central-Maschinen-Anlage*" der Schleuse. Erst durch die Kanalerweiterung veränderte sich die Form der nördlichen Schleuseninsel, denn nun wurde der Betriebshafen über ein Entwässerungssiel dem Verlauf des Eiderkanals folgend mit der Förde verbunden. Inzwischen befinden sich der Pegelturm und das Maschinenhaus auf der nördlichen der beiden Schleuseninseln.

Die gewaltigen Dimensionen der zwei Jahrzehnte später gebauten *„Neuen Schleusen"* zwangen auch zu neuen Arbeitsabläufen beim Durchschleusen der Schiffe. Der Maschinenführer auf der Schleuse, der die Fernsteuerung der Schleusentore und Schütze bediente, erhielt die Befehle dazu über elektrische Signalapparate von den Schleusenwärtern, die auf den Schleusenhäuptern in den Schleusenwärterbuden stationiert waren.[207]

Weiterhin hatte sich gezeigt, daß der alte Holtenauer Binnenhafen der Zahl der dort bei schlechten Wetterverhältnissen wie Sturm oder Nebel Schutz suchenden Schiffe nicht mehr gewachsen war, so daß auch hier die Zahl der Liegeplätze vergrößert werden mußte.

Der erste Spatenstich der Kanalerweiterung geschah in Holtenau südlich der alten Schleusen auf dem „*Backenberg*"[208]. Wieder setzte rege Bautätigkeit ein, die Lager mit den Wohnbaracken und Kantinen für die auswärtigen Arbeiter schossen in der Wik aus dem Boden. Die größten Erdbewegungen fanden in der Wik statt, denn hier sollten die neuen größeren Schleusen errichtet werden. An der Kanalmündung verschwanden die letzten Salzwiesen unterhalb der Höhe von *„Fresendorf"*. Fresendorf war im Mittelalter sozusagen ein Nachbardorf des Wiker Dorfes gewesen und befand sich auf dem hohen südlichen Ufergelände an der Mündung der Levensau. Im Mittelalter „*Fresendorp*" genannt, ließen sich an dieser Stelle wohl Friesische Kolonisten nieder, die die Holsteiner Grafen ins Land gerufen hatten. Nikolaus Falck schreibt jedoch in einer Fußnote: *„... Wahrscheinlich benannt nach einem Mitgliede der Familie Frese, die im Mittelalter in Holstein blühte, und dem Lande sogar einen Statthalter gegeben hat. (W. II p.71.) An Friesen ist hier schwerlich zu denken."*[209]

Nach 1300 kam Fresendorf in den Besitz des Gutes Knoop, jedoch schon 1336 wechselte es nach dem Verkauf durch die Brüder Bolrat und Hertig von Knoop in den Besitz des Kieler Heiligengeisthospitals. Die Existenz des Dorfes dauerte nicht lange, weil – so sagt es die mündliche Überlieferung – sich seine Bewohner fortlaufender Plünderung durch die Heikendorfer ausgesetzt sahen. So wurde das Dorf schließlich von seinen Bewohnern wieder aufgegeben.[210]

> *„Das Dorf Wik hatte im Mittelalter einen Nachbarn, ein kleines Dorf von besonderem Typ, zwischen der Wik und der Mündung der Levensau auf dem hohen Ufergelände gelegen. Wer die Wik etwa um 1900 gekannt hat, erinnert sich gewiß, daß südlich der Nordostseekanalmündung eine bewaldete Höhe aufragte mit einem Landhaus, das von einem kleinen Turm gekrönt war und vom Wasser aus gesehen eine charakteristische Silhouette bot. Dort oben lag in mittelalterlicher Zeit ein Dorf mit dem Namen "Fresendorp". Auf älteren Karten und in Grundbüchern findet man noch bei Höhe 20 den Namen Fresendorf eingetragen, auch wohl "Dorfstelle" oder "Dörpstedt", das Gelände als "Dörpstedtwisch" oder "Fresendorfkamp" bezeichnet - alles Hinweise auf das ehemalige Dorf."* [211]

> *„Die Höhe, auf der das Dorf einst lag, ist zwischen 1907 und 1914 beim Erweiterungsbau des Kaiser-Wilhelm-Kanals halb durchschnitten worden. Die nördliche Hälfte sank sozusagen in den Kanal. Auf der verbliebenen südlichen Hälfte stehen jetzt hoch über dem Schleusengelände die Wohnhäuser der Meteorstraße."* [212]

Noch um 1850 konnte man die Reste des untergegangenen Dorfes auf der Wiker Feldmark erkennen.

[207] Vgl.: [ZBlattBau], Nr. 53, 4. Juli 1914, S. 393.
[208] Vgl.: [Kaminski 1980], S. 92.
[209] Falck, Niels Nikolaus: Staatsbürgerliches Magazin, mit besonderer Rücksicht auf die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, 8. Band, Schleswig 1839, S. 175.
[210] Vgl.: [Clausen 1985], S. 14; [Jensen 1841], S. 1332.
[211] [Clausen 1985], S. 14.
[212] [Clausen 1985], S. 14. Die Meteorstraße ist heute Teil der Herthastraße.

„Fresendorf, 20) das nicht mehr vorhanden ist; daß es aber prope Wyk belegen ist, sagt nicht nur Westphal, (W. III p.588.) sondern man kennt noch in Wyk auf dem heutigen Dorffelde die Gegend, wo das Dorf gestanden hat."[213]

Weiterhin bezieht sich Falck auf einen Dokument aus dem Jahr 1667, in dem die zum Meierhof Kronshagen zugehörigen Dörfer aufgezählt werden. Da hier die Dörfer Kopperpahl und Fresendorf nicht mehr erwähnt werden, geht er davon aus, daß diese zu der Zeit bereits niedergelegt gewesen waren.[214]

An der Kanalmündung verschwand die alte Hafensilhouette, Teile der Wik und Projensdorfs. Von den Schleusen bis nach Knoop wurde das neue Kanalbett in gerader Linie ausgebaggert, der alte weiter nördlich verlaufende Kanalbogen verschwand. Das bedeutete gleichzeitig das Ende der Knooper Fähre und der Prahmschwimmbrücke bei Holtenau. An der Kanalstraße mußten die Häuser bis zur Nummer 15 abgerissen und zurück verlegt werden. Nur die Häuser Kanalstraße Nr. 15 und Nr. 16 blieben stehen. Einige Häuser wurden an anderer Stelle wieder aufgebaut, oder aber es wurde Material der alten Häuser für die neuen verwendet. Ehe in Holtenau Straßennamen eingeführt wurden, wurden die Häuser einfach durchnummeriert – so war das Haus Kanalstraße 9 das Haus Nr. 73 (nach seiner Rückverlegung nun Haus Nr. 96).[215]

„Am 24. Juni 1914 konnte der erweiterte Kanal in vollem Umfange in Betrieb genommen werden, fast genau 19 Jahre nach der Eröffnung. Aber diesesmal gab es keine große Feierlichkeit, keine fremdländischen Gäste und Schiffe. In aller Stille vollzog sich die Eröffnung im Beisein des Kaisers. Es folgten mit Hochspannung geladene Wochen nach der Ermordung des österreichischen Kronprinzenpaares in Sarajewo. Die Welt stand vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges."[216]

Nach der Fertigstellung der neuen Schleusen wurden die alten Schleusenkammern größtenteils stillgelegt oder nur für die Küstenschifffahrt benutzt. Die südliche Schleusenkammer wurde zwischen den beiden Weltkriegen von der Germania-Werft als Dock verwendet und alleine zwischen 1922 und 1926 wurden hier 20 Schiffe zwischen 4.000 und 20.000 Tonnen sowie 11 Schiebetore gedockt[217]. In den Jahren 1973-76 wurden die alten Schleusen schließlich völlig neu überholt, modernisiert und aus ihrem Dämmerschlaf erweckt. In Holtenau wurde die Prahmschwimmbrücke durch die 1912 fertig gestellte *„Prinz-Heinrich-Brücke"* ersetzt.

Weitere Pläne für eine großzügige Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals gab es in den 1930er Jahren, wobei wiederum militärische Gründe ausschlaggebend waren. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde jedoch nur an wenigen Stellen mit der Ausführung dieses Vorhabens begonnen. Die 1939 projektierte Erweiterung des Kanals hatte nicht unbeträchtliche Dimensionen und übertraf dabei teilweise die Maße der späteren Erweiterungen der 1960er Jahre (siehe Tabelle 9.1 auf Seite 270). Gleichzeitig war auch damals schon der Abriß der alten Levensauer Hochbrücke, die sozusagen das Nadelöhr des gesamten Kanals darstellte, geplant.[218]

Von der Erweiterung des Kanals profitierten nicht nur jene Holtenauer, die hier nun im größeren Maße Arbeitsplätze fanden, sondern auch einige Grundstücksbesitzer wie beispielsweise der Bauer Bansee, der die für die Erweiterung benötigten Flächen zu einer für damalige Verhältnisse sehr hohen Summe an das Deutsche Reich verkaufen konnte. Häuser, die abgerissen werden mußten, wurden zum Teil auf Staatskosten an anderer Stelle wieder aufgebaut. Auch die Bauernstelle Bansee wurde damals an der Stelle der heutigen Gravensteiner Straße Nr. 121 wieder aufgebaut, brannte aber drei Jahrzehnte später am 17. August 1944 – dem für die Holtenauer folgenreichsten Monat im Bombenkrieg – durch einen Bombentreffer aus. Auch das Haus Jaegerallee Nr. 17 befand sich früher in der Kanalstraße. Ebenfalls der Kanalerweiterung zum Opfer fielen der Gasthof *„Zur Friedrichschleuse"* und *„Schmidts Gasthof"*.

Der folgende Text des Kanallotsen W. Schimanski, der Augenzeuge der Einweihungsfeierlichkeiten für die neuen Holtenauer Schleusen war, aus dem Juni 1954 ist eine Abschrift und findet sich in der Arbeit des ehemaligen Holtenauer Lehrers Kurt Petersen[219]:

[213] Falck, Niels Nikolaus: Staatsbürgerliches Magazin, mit besonderer Rücksicht auf die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, 8. Band, Schleswig 1839, S. 175.
[214] Vgl.: Falck, Niels Nikolaus: Staatsbürgerliches Magazin, mit besonderer Rücksicht auf die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, 8. Band, Schleswig 1839, S. 178f.
[215] Vgl.: [Heinrich 2002], S. 38; [Heinrich Info].
[216] [Clausen 1985], S. 47.
[217] Vgl.: [ZBlattBau]: Nr. 6, 10. Februar 1926, S. 64.
[218] Vgl.: Bähr [1983], S. 127f.
[219] [Petersen 1952]

Vor 40 Jahren
Einweihung der neuen Ostseeschleusen.

Die Kaiseryacht "*Hohenzollern*", gefolgt von dem Begleitboot "*Sleipner*" liefen am Mittwoch, den 24. Juni 1914 von Brunsbüttelkoog kommend, um 13,15 Uhr in die neue Südschleuse ein. Von der Kommandobrücke aus dankte der Kaiser durch Salutieren für die ihm vom Land ausgebrachten Ovationen und begab sich nach dem Festmachen mit Gefolge auf die Mittelmauer zwischen den beiden Schleusen. Hier wurde S. M. durch die Tochter des Kanalpräsidenten Dr. Kautz ein Blumenstrauss mit den Worten überreicht:

Im Frieden Schutz für Handel und Verkehr,
Im Kampf ein starkes Glied der deutschen Wehr,
Mit diesen Blumen wünsche ich zugleich
Es bringe Glück das Werk dem Deutschen Reich!

Der Kaiser dankte für die Blumenspende mit freundlichen Worten. Anschließend wurden den am Erweiterungsbau des Kanals und den neuen Schleusen beteiligten Herren für ihre verdienstvolle Arbeit Orden verliehen. [...]

Der eigentliche Festakt der Indienststellung der neuen Schleusen vollzieht sich beim Verlassen des Schiffes aus der Schleuse durch Zerschneiden des Bandes.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Festplatz, zur Kontrolle der Einlasskarten und Überwachung an- und ablegender Boote, die Festteilnehmer auf dem Wasserwege herbeibrachten, waren die 6 jüngsten Lotsen (damals noch Beamte, die auch als Hilfspolizeibeamte und Hilfszollbeamte vereidigt waren, wozu auch ich gehörte) als Ordnungspolizei eingesetzt.

Das über die Südschleuse gespannte schwarz-weiss-rote Band bestand aus einem etwa 30–40 m langen Leinensack, der durch zwei Wurfleinen nach oben und unten ausgespreizt wurde. Der auf dem Mittelleitwerk postierte Lotse Schimanski hatte die begehbaren Leitwerke räumen lassen, er stellte sich nun an dem Poller auf, an dem die oben beschriebenen Wurfleinen befestigt waren, um nach dem Zerschneiden des schwarz-weiss-roten Bandes durch die "*Hohenzollern*" die restlichen Stücke vor unberufenen Händen zu bewahren.

Als die "*Hohenzollern*" ablegte, beorderte Seeoberschleusenmeister Hugo E. – ein waschechter und kaisertreuer Berliner – einen Schleusenarbeiter mit dem Auftrag an diesen Poller, damit die Wurfleinen und damit das schwarz-weiss-rote Band nicht unnötig zerrissen wurden, da es etatsmäßige Leinen waren, und er den Verlust derselben durch Protokoll melden müsse, welche Arbeit er sich ersparen wolle.

Damit fühlte ich mich von meiner freiwillig übernommenen Aufgabe entbunden. Doch hatte ich – vielleicht als einziger – beobachtet, dass S.M. (ganz oben am Peilkompass stehend) das Zerschneiden des Sperrbandes verfolgen wollte und sich zu diesem Zweck über das Geländer bog, aber um diesen Genuss gebracht wurde, was ihm offenbar zu missfallen schien.

Ein Blick "hinter die Kulissen" ist oft vergnüglich.

5.11.1 Die „*Prinz-Heinrich-Brücke*"

Als eine Weltneuheit und ingenieurtechnische Meisterleistung galt am Anfang des 20. Jahrhunderts die 450 Meter lange Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal – den Holtenauern war sie über ein halbes Jahrhundert lang ein Wahrzeichen.

Nachdem der Kaiser-Wilhelm-Kanal fertiggestellt war, wurde Holtenau mit dem Stadtteil Wik durch eine so genannte „*Prahmschwimmbrücke*" verbunden, die bei Schiffsverkehr an die beiden Ufer gefahren werden konnte. Sie erwies sich jedoch schnell als unzulänglich und führte zu zunehmenden Klagen der Holtenauer. Die Planer hatten mit einem Verkehrsaufkommen von 50 Schiffen pro Tag gerechnet, zudem hatten die Schiffe damals noch genügend Zeit, um auf eine Öffnung der Drehbrücke zu warten[220].

Nachdem man Pläne für eine Dampf- oder Schwebefähre verworfen hatte, beschäftigte sich ab Mitte 1908 die Kanalkommission mit der Idee einer Hochbrücke. Der Bau der Hochbrücke nach Plänen des seit 1908 als Leiter des Brückenbauamtes des Kaiserlichen Kanalamtes tätigen Ingenieurs Dr. Friedrich Voß (*1872,†1953), die völlig von der Konstruktion beispielsweise der Levensauer- oder Grünenthaler Hochbrücke mit ihren riesigen

[220]Vgl.: [WSD], Nr. 2, 1953, S. 34f.

stützenden Bögen abwich, wurde im September 1909 mit den Gründungen begonnen und 1911 nahezu vollendet. Der allgemeine Entwurf für die Brücke stammt von dem Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Georg Müller[221]. Es handelte sich um eine so genannte *„Fachwerkbrücke"*, wie auch die ebenfalls von Voß konstruierten Hochbrücken in Rendsburg und Hochdonn.

Da inzwischen der Vorhafen westlich der Schleusen erweitert worden war, wurde die Hochbrücke 300 Meter westlich der alten Prahmschwimmbrücke errichtet. Auf der Kieler Seite wurde dazu eine 1.000 Meter lange und auf der Holtenauer Seite eine 700 Meter lange Rampe errichtet. Die Stahlkonstruktion hatte schließlich ein Gewicht von 3.700 Tonnen. Die Fahrbahn war 7 Meter breit und in sie wurden 2 Straßenbahngleise gelegt, weil es geplant war, die Kieler Straßenbahn bis nach Holtenau und weiter zu führen, was jedoch nie zustande kam.[222]

> *„Die Hochbrücke bei Holtenau dient dem Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr zwischen Kiel und dem nördlich des Kaiser Wilhelm-Kanals gelegenen Landgebiete; in ihre 7 m breite Straßenfahrbahn sind 2 Gleise eingelegt, da voraussichtlich in nicht zu langer Zeit eine Straßenbahn über sie hinweggeführt werden wird."*[223]

So heißt es noch im Jahr 1913! Leider stellte sich heraus, daß die Konstruktion der Brücke für die Bahnlinie zu schwach war, was zur Folge hatte, daß der Fahrgastbetrieb zu den Friedrichsorter Industriebetrieben und, zu den Stränden im Norden und nach Schilksee und Strande den Hafendampfern und später vor allem den Autobussen überlassen blieb. Man mag darüber spekulieren, welche Entwicklung die Kieler Straßenbahn in der Nachkriegszeit genommen hätte, hätte es diese attraktiven Straßenbahnverbindungen in den Kieler Norden gegeben. Der Bau der Prinz-Heinrich-Brücke kostete 2,5 Million Reichsmark.[224]

Daß es scheinbar verschiedene Gründe für die nicht realisierte Verlängerung der Kieler Straßenbahn über den Kaiser-Wilhelm-Kanal hinaus gab, schildert Bruno Bock in seinem Buch über die Geschichte der Kieler Straßenbahn: So geht sowohl das Verlegen der Straßenbahngleise als auch wie das Wiederherausnehmen dieser Gleise wohl direkt auf Friedrich Voß zurück, weil dieser anscheinend Befürchtungen hinsichtlich der Stabilität der Konstruktion hegte. Möglicherweise liegt der Einstellung dieses Projektes aber auch ein eher geographisches Mißverständnis zugrunde, weil gleichzeitig zur Straßenbahnplanung gen Norden noch eine Eisenbahnlinie *„nach Holtenau"* im Gespräch war – die so genannte *„Holtenauer Bahn"*. Allerdings – und hier lag wohl das Mißverständnis – erstreckte sich das historische Holtenau noch ein ganzes Stück südlich über den Kanal hinaus, während das Dorf Wik damals nur bis auf Höhe Hohenrade reichte, so daß die Bezeichnung *„nach Holtenau"* nicht mit einer Überquerung des Kanals gleichzusetzen war. Es ging dabei vielmehr um die Erschließung des Scheer- und Nordhafens sowie des Wiker Kraftwerks. Dieser Argumentation entgegen steht allerdings die Tatsache, daß die Spurweite der auf der Prinz-Heinrich-Brücke verlegten Gleise genau der der Kieler Straßenbahn entsprach.[225]

Friedrich Voß hatte bei seiner Konstruktion auf zwei Aspekte Rücksicht genommen: eine später mögliche Verbreiterung des Kanals, was eine Bogenform ausschloß, und auf einen architektonischen Ausbau, um zu vermeiden, daß die Brücke im Kriegsfall vor der Kieler Förde oder in der Eckernförder Bucht liegenden feindlichen Kriegsschiffen ein gutes Ziel geboten hätte.

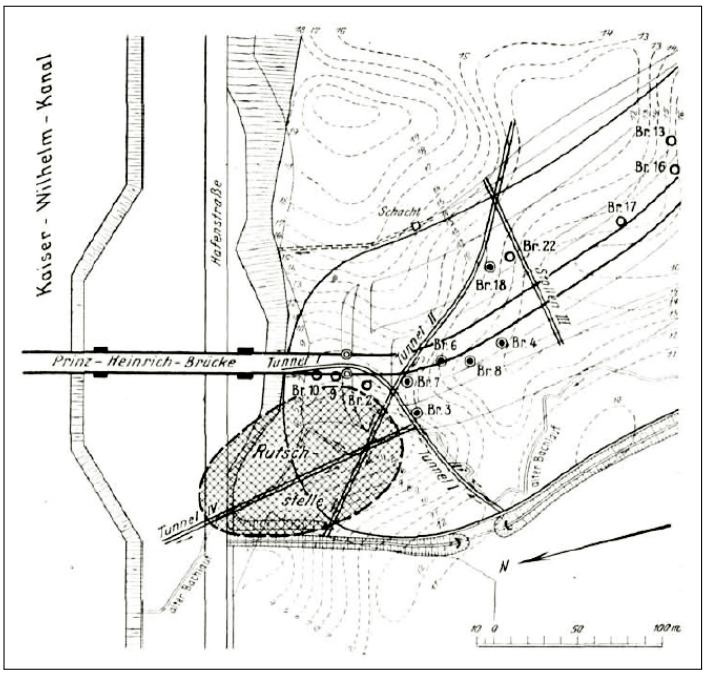
Da es am südlichen Brückendamm noch zu tun gab, wurde die Brücke erst am 28. September 1912 feierlich dem Verkehr übergeben und erhielt den Namen *„Prinz-Heinrich-Brücke"*[226]. Anwesend waren Prinz Waldemar von Preußen und Prinzessin Irene, die Frau Prinz Heinrichs von Preußen, die auch die Brücke einweihte. Prinzessin Irene vollzog den Akt der Einweihung, nachdem sie vom Präsidenten des Kaiserlichen Kanalamtes Dr. Kautz mit den Worten *„Durchlauchtigste Prinzessin! Gnädigste Prinzessin und Frau!"* begrüßt worden war:

> *„Möge die neue Brücke mit ihrer breiten Fahrbahn und breiten beiderseitigen Fußwegen allezeit einen glücklichen Verkehr der Großstadt mit ihrem Nachbarlande dienen! Schleswig-Holstein 'Op ewig ungedeelt' erfahre durch Dich eine neue Verbindung, die die Wunde heilt, die der Kanal geschlagen hat."*

Für den Bau der großen Rampen auf der Nord- und Südseite des Kanals wurden ca. 2 Millionen Tonnen Material aus dem Abraum der Kanalerweiterung verwendet. Im April 1911 kam es während dieser Arbeiten zu einem großen Dammrutsch, bei dem der aus Polen stammender Arbeiter Josef Czoska verschüttet wurde. Es waren auf einer Fläche von 3.000 m^2 so große Erdmassen in Bewegung geraten, daß seine Leiche trotz mehrtägiger

[221] Vgl.: Schaper, Gottwalt: Eiserne Brücken: Ein Lehrbuch von 1922. Für Studierende und Konstrukteure, Hamburg 2014, S. 275, Anmerkung 1.
[222] Vgl.: [Helms 1995], S. 35f.
[223] Schulz, Hans W: Der Kaiser Wilhelm-Kanal und seine Erweiterung, in: Jahrbuch der Schiffsbautechnischen Gesellschaft, Vierzehnter Band, Berlin 1913, S. 156-191, hier S. 185.
[224] Vgl.: [Helms 1995], S. 35f.
[225] Vgl.: [Bock 1985], S. 109ff, sowie: Pieper-Wöhlk: *„Zur Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in Kiel"*, unter: http://www.daos-clan.de/Kiel/gesch_OEPNV/gesch-OEPNV.html.
[226] Die ehemalige *„Holtenauer Landstraße"* wurde bereits im Jahre 1901 in *„Prinz-Heinrich-Straße"* umbenannt.

Abbildung 5.3: Karte vom Dammrutsch an der Prinz-Heinrich-Brücke 1913.



Suche nicht geborgen werden konnte. Zum Gedenken an dieses Unglück wurde an der Ostseite des südlichen Brückendamms ein großer Granitfindling aufgestellt.[227]

> *„Der Erdrutsch, bei dem am Dienstag ein Arbeiter am Kaiser Wilhelm Kanal verunglückt ist, ereignete sich an der Rampe, die an der Südseite für die neue Hochbrücke bei Holtenau aufgeschüttet wird. Der Damm ist z.T. auf Moorboden gebaut. Schon vor 14 Tagen passierte ein Erdrutsch. Damals glitt ein Zug mit einigen Wagen ab, doch verlief der Unfall ohne Folgen. Diesmal passierte ein Zug mit 18 Wagen die Stelle, nachdem die Erdmassen abgeladen waren. Während der Fahrt begann die eine Seite des Dammes zu rutschen; der Zug fuhr schnell weiter und kam zum größten Teil aus dem rutschenden Gebiet, so daß nur noch vier Wagen mit abstürzten. Auf ihnen befanden sich aber keine Personen. Der Arbeiter Czoska, ein jüngerer Erdarbeiter, stand auf der Böschung des Dammes und war mit dem Einebnen der vom Zuge abgeladenen Erdmassen beschäftigt. Seine Leiche ist noch nicht gefunden. Im ganzen sind über 6000 qm des Dammes abgerutscht."*[228]

Folgt man dem Weg unterhalb des Hanges an der Ostseite der südlichen Auffahrt zur Olympiabrücke, so findet man dort, gut zwischen den Bäumen versteckt, auf halber Höhe des Hanges den Gedenkstein, der auf einem schon verfallenen Bett stehend nur auf den zweiten Blick als solcher zu erkennen ist. Seine kaum noch zu entziffernde Inschrift lautet:

R.I.P.
A. Josef Czosim
+ 25. April 1911

Josef Czoska stammte wahrscheinlich aus Südpolen und war ein so genannter *„Sachsengänger"* – eine Bezeichnung für jene polnischen Arbeiter, denen auf Arbeitssuche in Sachsen eine Arbeit beim Kanalbau vermittelt wurde. Nach über 90 Jahren wurde am 23. August 2004 mit einer kleinen Gedenkfeier dieser Ereignisse gedacht. Anwesend waren unter anderen Vertreter der Deutsch-Polnischen Gesellschaft. Inzwischen ist die fast in Vergessenheit geratene Gedenkstelle wieder restauriert worden. Die weitere Pflege der Gedenkstätte übernahmen Vertreter des Wiker Stadtteils. Der Versuch die genaue Identität des Verunglückten und evtl. noch heute lebende Verwandte zu ermitteln führte bisher jedoch noch zu keinem Ergebnis.[229]

Weitere Untersuchungen hatten gezeigt, daß das Innere des südlichen Dammes keineswegs stabil war, so daß zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nötig wurden. Probebohrungen brachten zutage, daß der Damm mit wasserhaltigen Schichten durchsetzt war, die letztlich die Rutschungen verursacht hatten. Ein Versuch, das Wasser aus

[227] Vgl.: Kaminski [1980], S. 98 und S. 109.
[228] Kieler Zeitung vom 26. April 1911.
[229] Vgl.: [Fischer 2006].

diesen Schichten über senkrechte Brunnen bis ins Grundwasser abzuleiten, scheiterte, so daß sich die Ingenieure unter der Leitung des badischen Regierungsbaumeisters Walter Menningen schließlich gezwungen sahen, ein kompliziertes System aus 4 Entwässerungsstollen mit einer Gesamtlänge von 675 Metern waagerecht in den Damm zu treiben. An den stark wasserhaltigen Stellen mußten zudem kleinere Seitenstollen angelegt werden.[230]

Im Ersten Weltkrieg wurde kein Schuß auf die filigrane Prinz-Heinrich-Brücke abgefeuert, und auch die Bombenangriffe des Zweiten Weltkriegs konnten der Brücke nichts anhaben, fielen doch die Bomben aufgrund ihrer Zündverzögerung durch die Fahrbahn hindurch und explodierten in der Luft oder auf dem Wasser. Nur in den letzten Kriegstagen bestand noch einmal die Gefahr, daß die Brücke einer sinnlosen letzten Abwehrschlacht am Nord-Ostsee-Kanal zum Opfer fiel.

Wie ihr Beginn, so war auch das Ende der Prinz-Heinrich-Brücke mit einem Unglück verbunden: Die Prinz-Heinrich-Brücke blieb bis 1992 in Benutzung und wurde dann abgerissen um Platz für eine neue Brückenkonstruktion zu schaffen, wobei es durch ein abstürzendes schweres Brückenteil zu großen Sachschäden kam.

Im Jahr 1906 begann die Stadt Kiel mit dem Bau der Hauptabwässerkanäle, die in der Kieler Förde bei Bülk enden. Das Hauptrohr des Kieler Abwassernetzes wurde 80 Meter östlich der Prinz-Heinrich-Brücke in einem 20 Meter tiefen und 180 Meter langen begehbaren Tunnel unter dem Kanal hindurch geführt. Auf der Holtenauer Seite wurden die Abwässer dann von einem Pumpwerk in die weiterleitenden Rohre gedrückt.

5.11.2 Der „*Tote Arm*"

Die ersten anderthalb Jahrzehnte des Kanalbetriebs hatten gezeigt, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal durchaus eine vernünftige Entwässerung zur Ostsee hin benötigte, da die Entwässerung ausschließlich in die Elbe hinein zu gefährlichen Strömungen im Kanal führte, die die Schifffahrt behinderten.

> *„Bei der Aufstellung des Entwurfs für den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals war man von der Voraussetzung ausgegangen, daß es möglich sein würde, bei den in der Regel nur wenig wechselnden Wasserständen der Ostsee die Schleusen in Holtenau fast ständig offen zu halten. Auch die Brunsbütteler Schleusen sollten zur Aufrechterhaltung der Vorflut für die am Kanal gelegenen Niederungen in jeder Tiede mit fallendem Elbwasser geöffnet, und der Kanalwasserstand namentlich auf der westlichen Strecke täglich einmal möglichst tief abgesenkt werden."*[231]

So wurde das Holtenauer Reststück des Eiderkanals – der so genannte „*Tote Arm*" – , der nach dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals anfänglich keine Verbindung zur Kieler Förde hatte, vom Mai 1910 bis Juni 1911 mit Hilfe eines Entwässerungssiels mit 10 Schützentafeln und 2 Stemmtorpaaren mit der Kieler Förde verbunden, das gleichzeitig als Auffahrt auf die nördliche Schleuseninsel dient.

> *„Nach der Inbetriebnahme des Siels wurde anfangs – wie es zu erwarten war – von den Lotsen darüber klage geführt, daß durch den Entwässerungsstrom das Einlaufen in die Schleusen sowohl im Binnenhafen wie im Außenhafen gefährdet würde. Nachdem aber durch Einführung von Stromsignalen dafür gesorgt war, daß den Lotsen der Beginn einer jeden Entwässerung rechtzeitig bekannt gegeben wird, haben sich keinerlei Schwierigkeiten mehr bemerkbar gemacht."*[232]

Am Toten Arm befindet sich heute der so genannte „*Steinplatz*", wo Baumaterialien für den Wasserbau gelagert werden. Vor 1910 befand sich hier der Kohlenhof. Später gab es auf diesem Gelände sowohl einen privaten "Schießstand" als auch Gewerbebetriebe, unter anderem die Tischlerei Petersen, später Schönhofen, schließlich auch der zweite Man meiner Großmutter Otto Burkhardt, der Tischler- und Bootsbaumeister von Beruf war und hier auch hölzerne Fischerboote baute. In den schlechten Jahren nach dem zweiten Weltkrieg wurden hier Kleingärten angelegt.[233]

Ein anderes inzwischen jedoch nicht mehr existierendes Stück des Kanals, das ebenfalls „*Toter Arm*" genannt wurde, befand sich direkt westlich der Villa Hoheneck vor dem Knooper Wald. Hierbei handelte es sich um ein Stück des ursprünglich mehr nördlich verlaufenden Kanalbogens, der der Begradigung des Kanalbettes zwischen Holtenau und Levensau während der Kanalerweiterung von 1907-14 zum Opfer fiel.

[230] Vgl.: [ZBlattBau], Nr. 91, 11. November 1922, S. 560.
[231] Preussisches Finanzministerium [Hrsg.]: Zeitschrift für Bauwesen, 71. Jahrgang, 1. bis 3. Heft, Berlin 1921, S. 159.
[232] Preussisches Finanzministerium [Hrsg.]: Zeitschrift für Bauwesen, 71. Jahrgang, 1. bis 3. Heft, Berlin 1921, S. 167.
[233] Vgl.: [Clausen Info, Heinrich Info].

Die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals war noch nicht vollendet, da brach der Erste Weltkrieg aus. Über die nach einen Vierteljahr Krieg immer noch nicht beendeten Arbeiten am Kanal berichtete im März 1915 die in Brunsbüttel erscheinende *„Kanal-Zeitung"*:

> *„Der Abschluß der Arbeiten am Kaiser-Wilhelm-Kanal. Am 24. Juni 1914 wurde in Gegenwart des Kaisers der erweiterte Kaiser-Wilhelm-Kanal dem Verkehr übergeben und fünf Wochen später brach der Krieg aus. Das große Werk der Verbreiterung war also in demselben Jahr vollendet, in dem der Kanal zum ersten Mal seinen großen strategischen Wert zu zeigen in der Lage war. Eins unserer größten Kriegsschiffe hatte kurz vor der Uebergabe des Kanals an den Verkehr die neue Wasserstraße passiert und damit die Wichtigkeit für unsere Flotte bekundet. Trotzdem werden auch noch im nächsten Etatsjahre zur endgültigen Fertigstellung aller anlagen eine Reihe von Arbeiten auszuführen sein, für die der Reichsetat für 1915 von dem Restbetrage aus dem laufenden Jahr in Höhe von 15 Millionen Mark 13 Millionen bereitstellt. Die hauptsächlichen Arbeiten, die noch zum Abschlusse gebracht werden müssen, sind einmal die Marschbahnverlegung und der Bau der Hochdonner Hochbrücke, die Verbreiterung des Kanals östlich Rendsburgs, die Mole des Marinekohlenhofs in Holtenau und die Vertiefung des Kanalbettes an einzelnen Stellen auf die erforderliche Tiefe."*[234]

Einzelne Erweiterungsarbeiten am Kanal wurden auch noch in den kommenden Kriegsjahren durchgeführt, wobei u. a. auch russische Kriegsgefangene eingesetzt wurden. Einige Arbeiten dauerten bis 1922; Restarbeiten zogen sich sogar noch bis in der Jahr 1924 hin[235].

Verantwortlich für die Erweiterung des Holtenauer Teilstückes war Hayo Carl Hayßen (*1876, †1966), der ebenfalls Holtenauer Gemeindevertreter war. Ihm zu Ehren wurde im Jahr 1922 die ehemalige *„Posadowskystraße"*[236] umbenannt.

[234] [Kanal-Zeitung], 08.03.1915.

[235] Wulle, K.: Der dreißigjährige Kaiser-Wilhelm-Kanal. Seine Vorgeschichte, Entwicklung und Bedeutung, in: Zeitschrift für Bauwesen, 4. bis 6. Heft, 77. Jahrgang 1927, S. 29 - 38, hier S. 33.

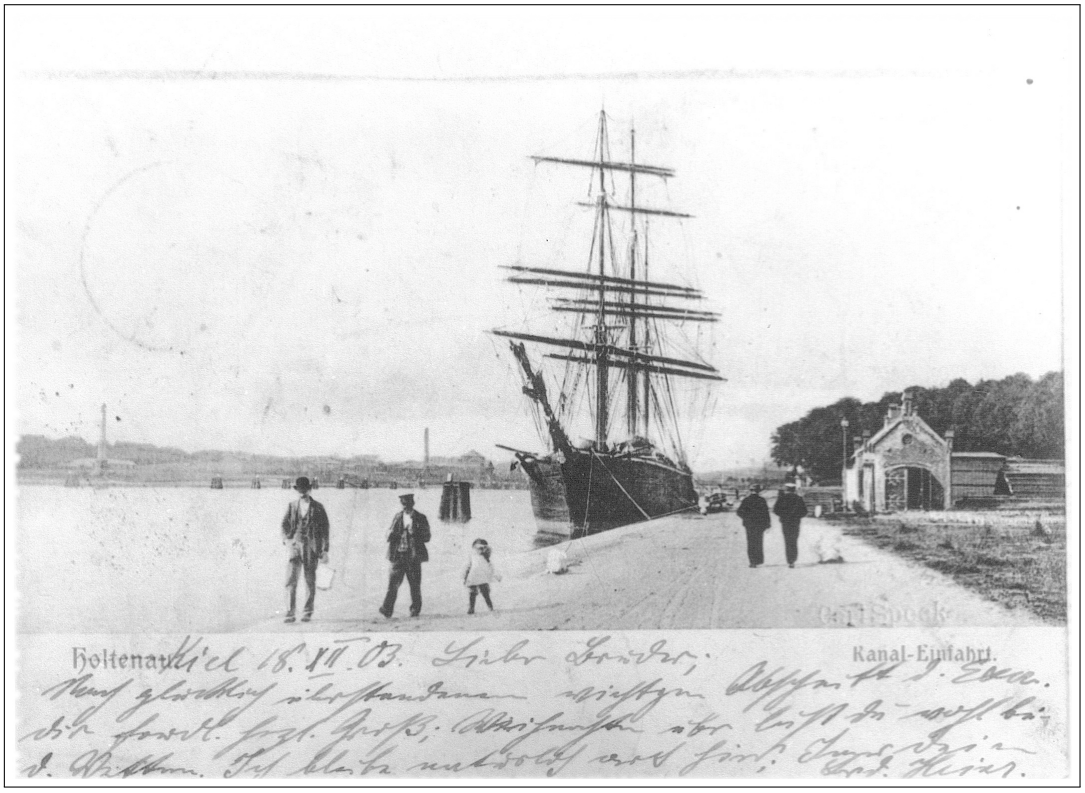
[236] Arthur Adolf Graf von Posadowsky-Wehner (*1845, †1932) war Staatssekretär des Reichsamtes des Inneren und Vizekanzler. Er war zuständig für die 1. Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals von 1907-14.

5.12 Bilder vom Kaiser-Wilhelm-Kanal

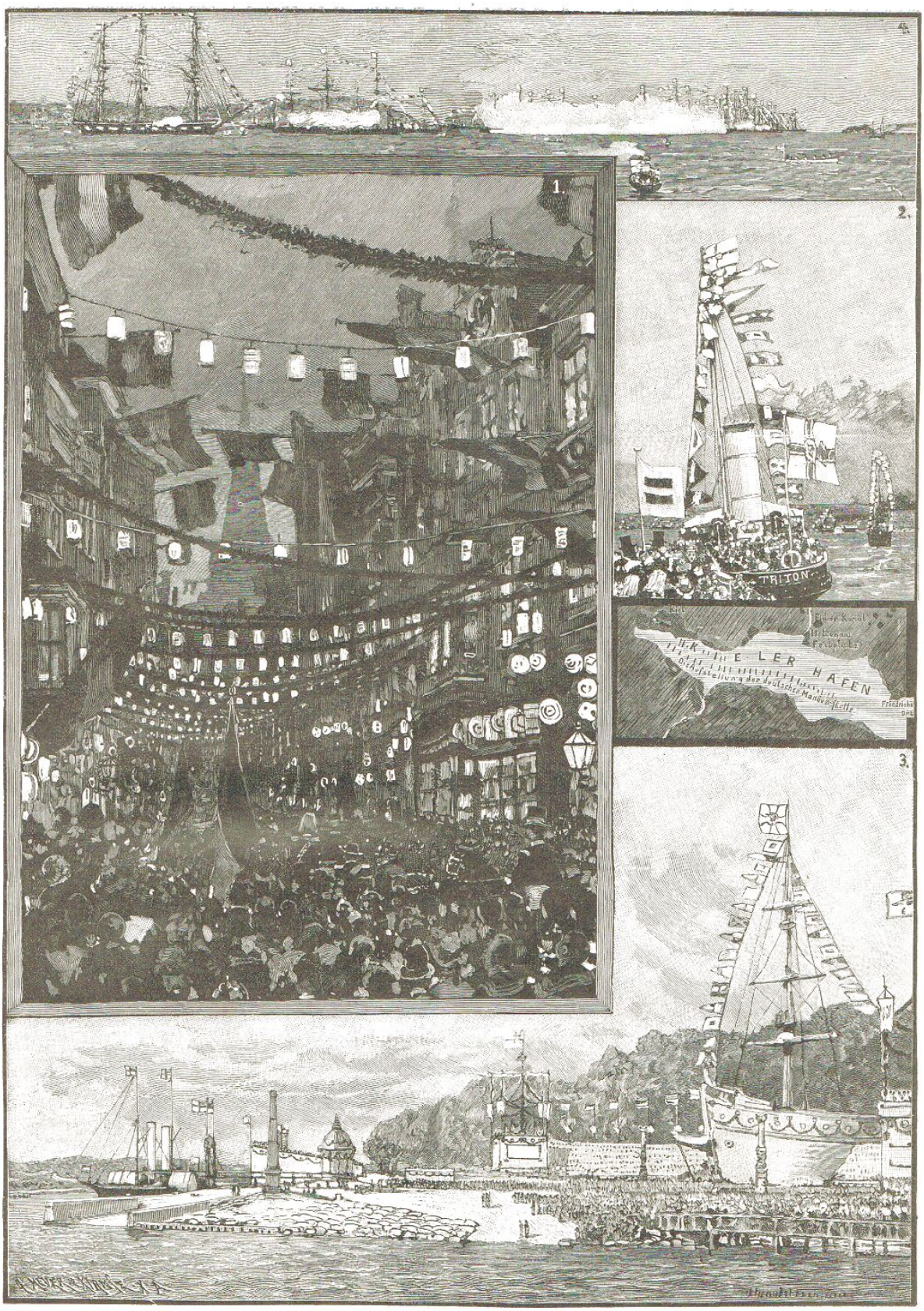
Bevor sich das Wilhelminische Kaiserreich dazu entschloß, einen neuen Kanal zu bauen, hatte sich Kiel zum wichtigsten Kriegshafen an der Ostsee entwickelt. Um diesen Hafen und seine wichtigen Anlagen zu schützen wurde in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts rund um die Kieler Förde eine Vielzahl von Befestigungsanlagen errichtet – eine war das im Norden Holtenaus gelegene *„Fort Holtenau"*.

Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, daß die Dimensionen des neuen Kanals zu klein bemessen waren, denn die Entwicklung bei den Kriegsschiffen machte Anfang des 20. Jahrhunderts einen großen Sprung. So mußte der Kaiser-Wilhelm-Kanal bereits ein Jahrzehnt nach seiner Fertigstellung erweitert werden, wobei die Kosten die des Kanalbaus noch übertrafen.

Abbildung 5.4: Bilder vom Kaiser-Wilhelm-Kanal.



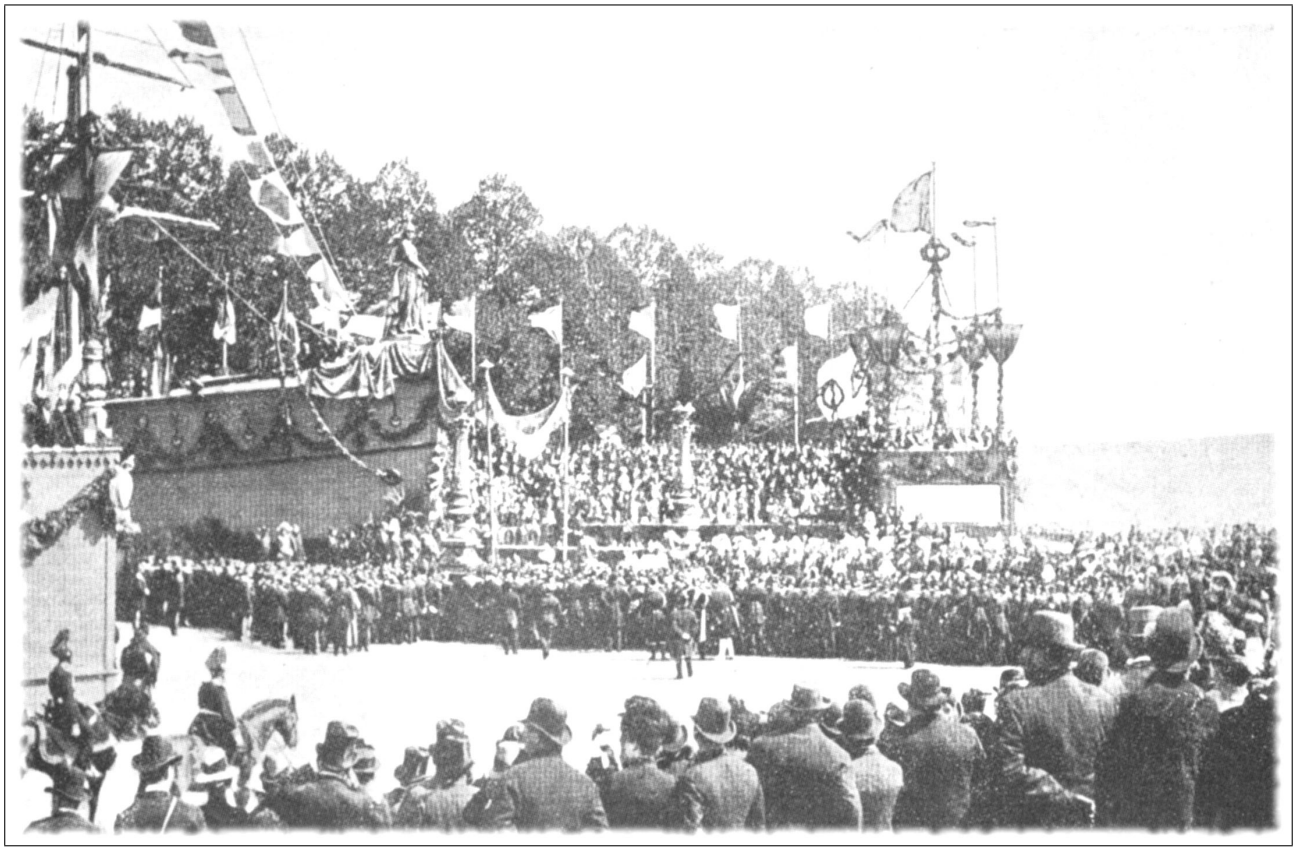
Der Tiessenkai im Jahr 1903.



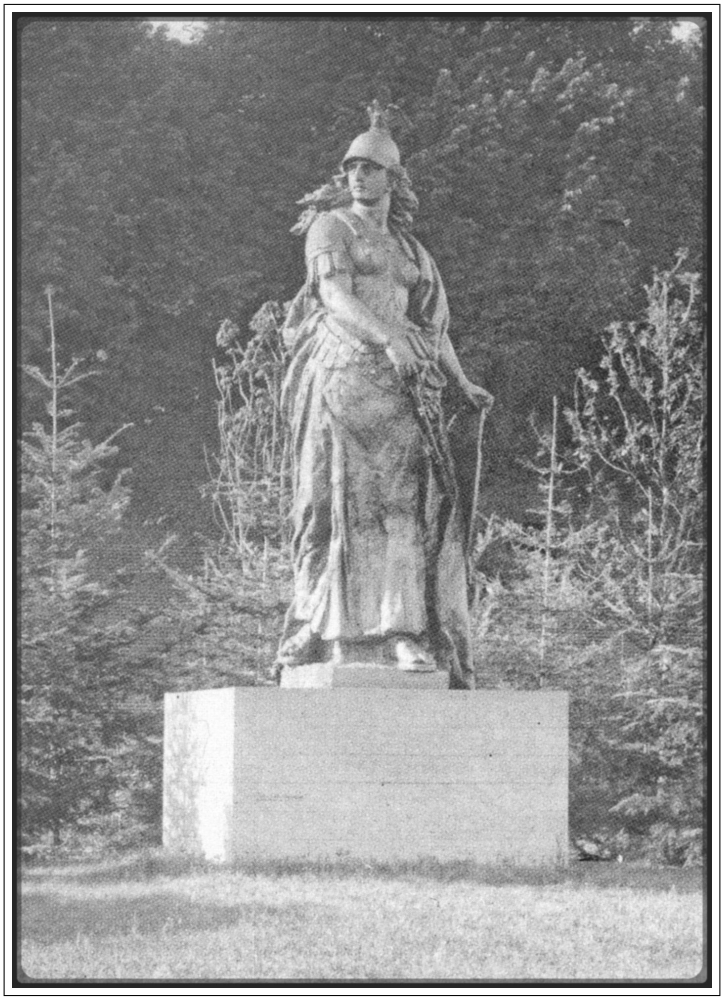
Aus den Kaisertagen in Kiel.
Originalzeichnung von Hans Herrmann.
1. Ankunft des Kaisers. 2. Abfahrt nach dem Festplatz. 3. Der Festplatz bei Holtenau. 4. Salut der Flotte.

hippokrates17

1. Stich zur Grundsteinlegungsfeier 1887. Auf der untersten Zeichnung kann man noch links der Mitte den alten Leuchtturm des Eiderkanals rechts neben dem Obelisken erkennen.

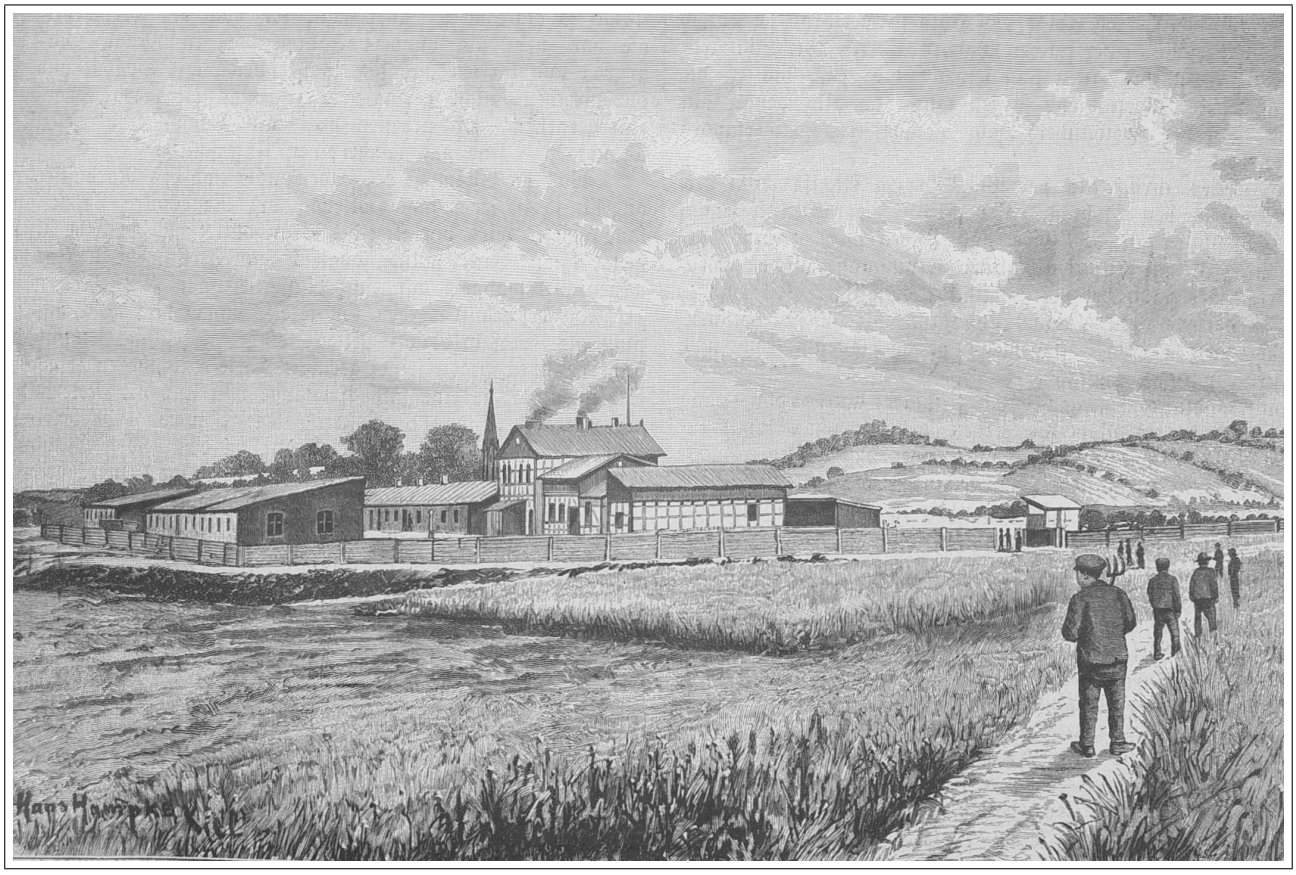


2. Die Grundsteinlegung am 3. Juni 1887 am Kai vor dem Kanalpackhaus.

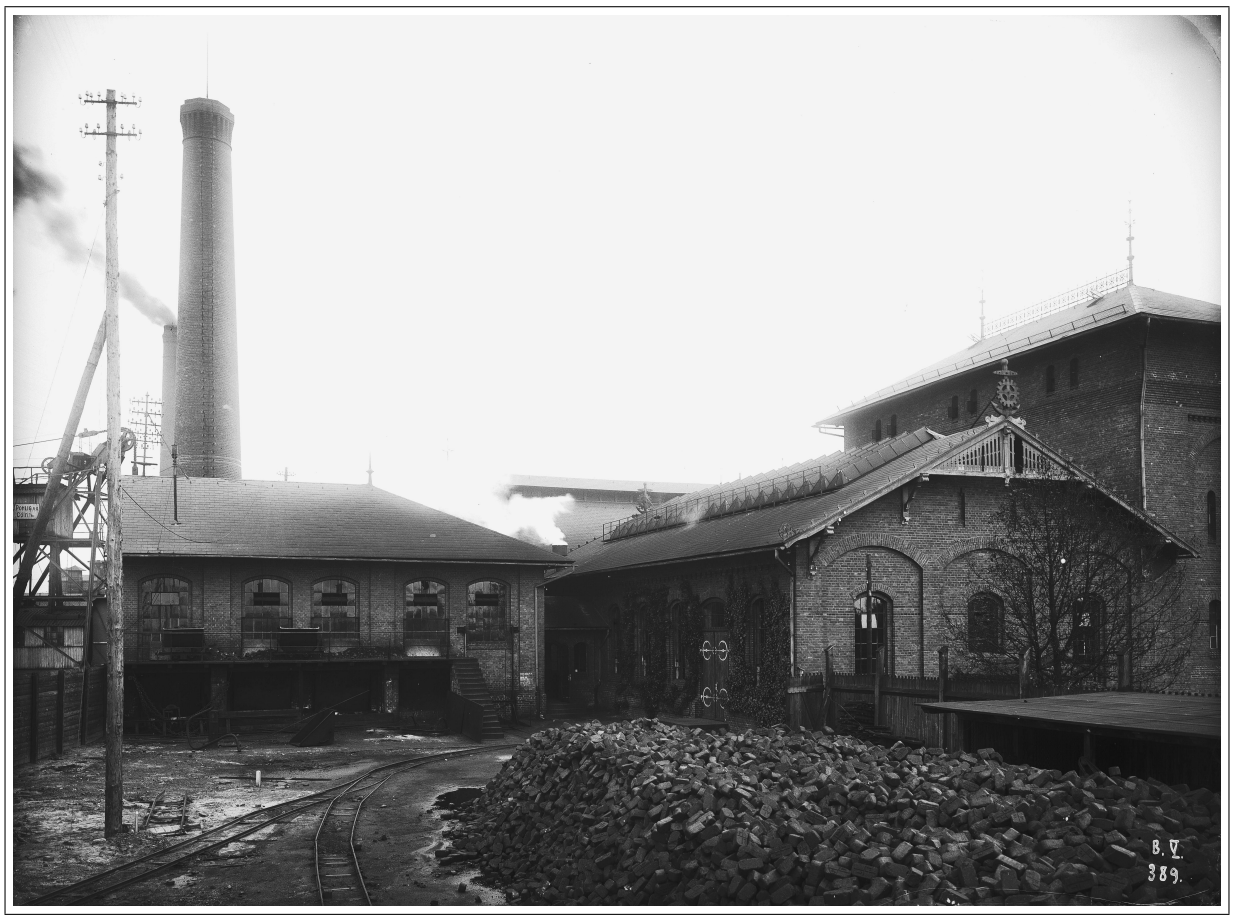


3. Die „Germania“ von Holtenau in der Kastanienallee.

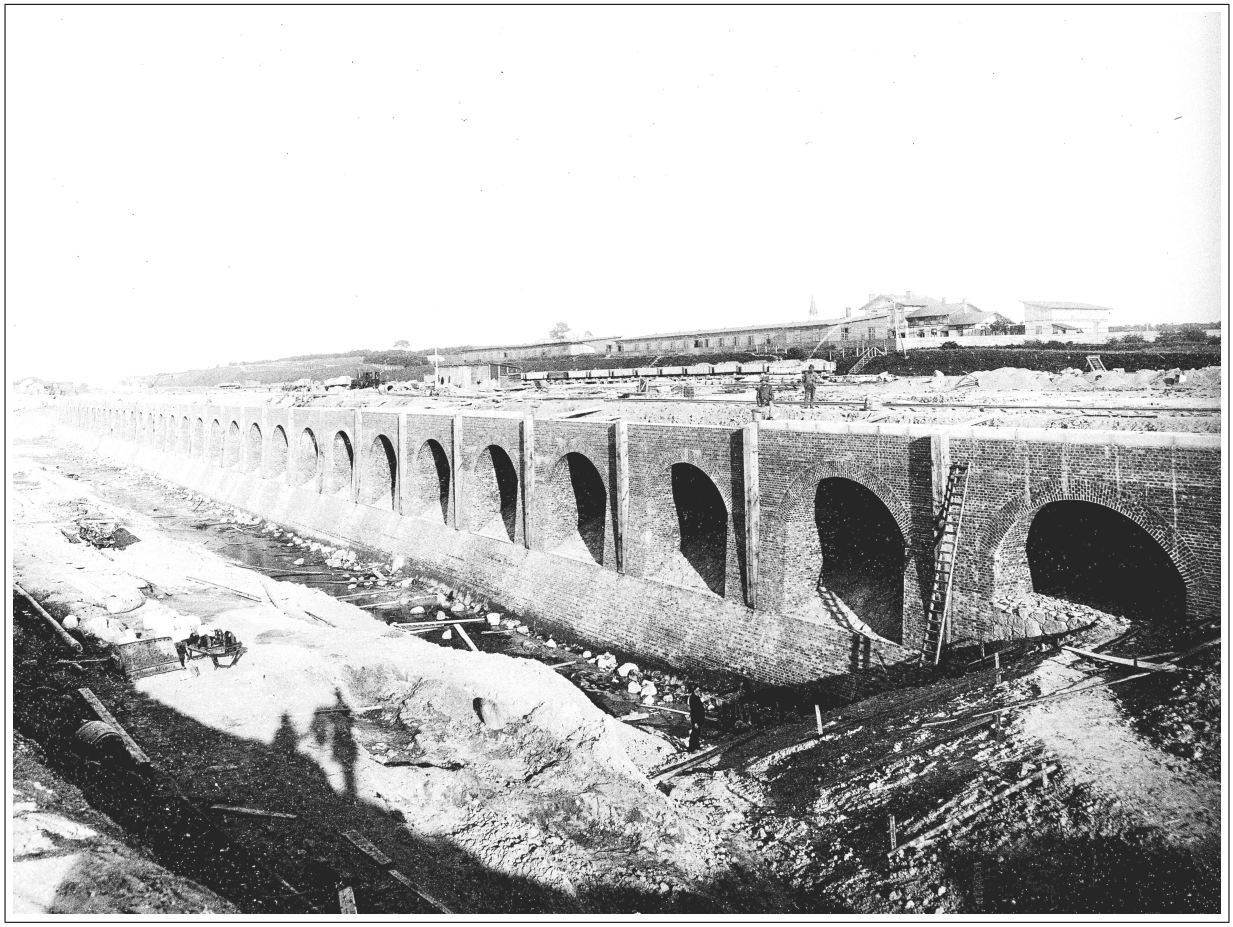
4. Arbeiterbaracken bei Projensdorf.



5. Barackenlager der Kanalarbeiter bei Holtenau.



6. Kohlekraftwerk auf der Schleuse.[©WSA]

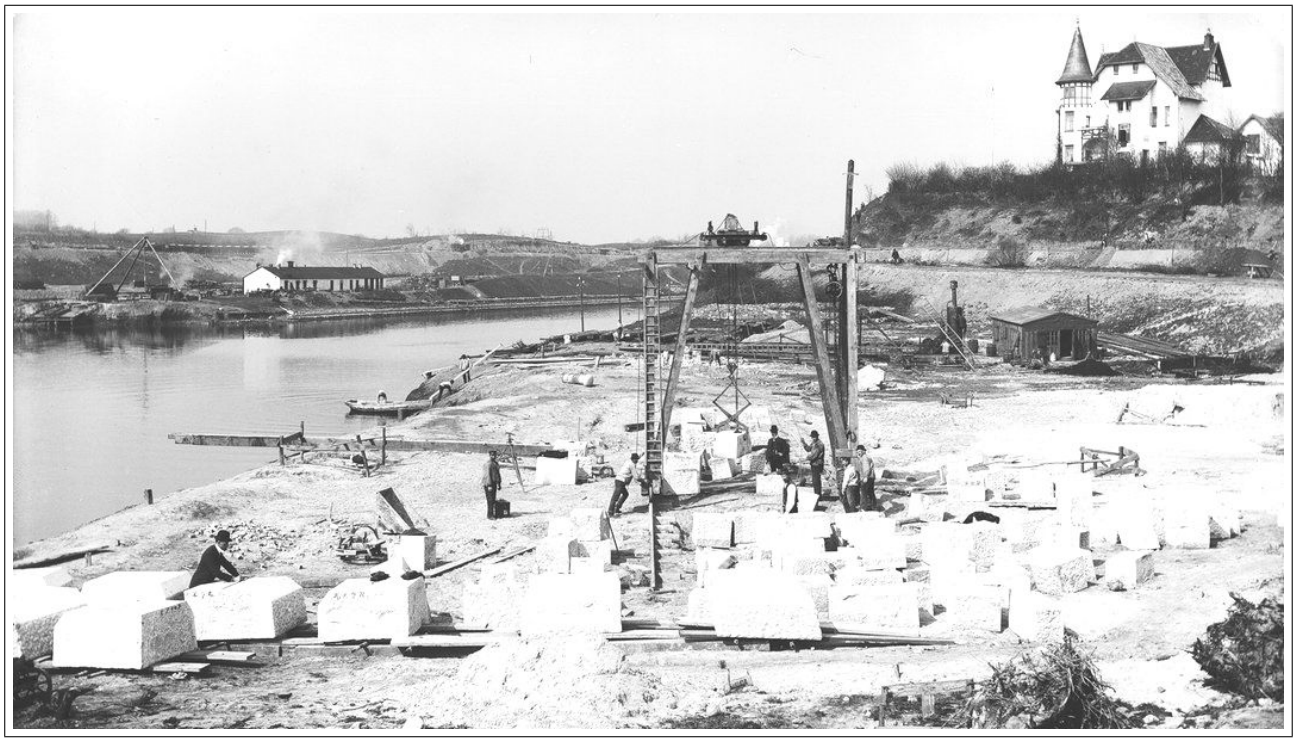


7. Bau der Kaimauer und Arbeiterlager Holtenau. [©WSA]

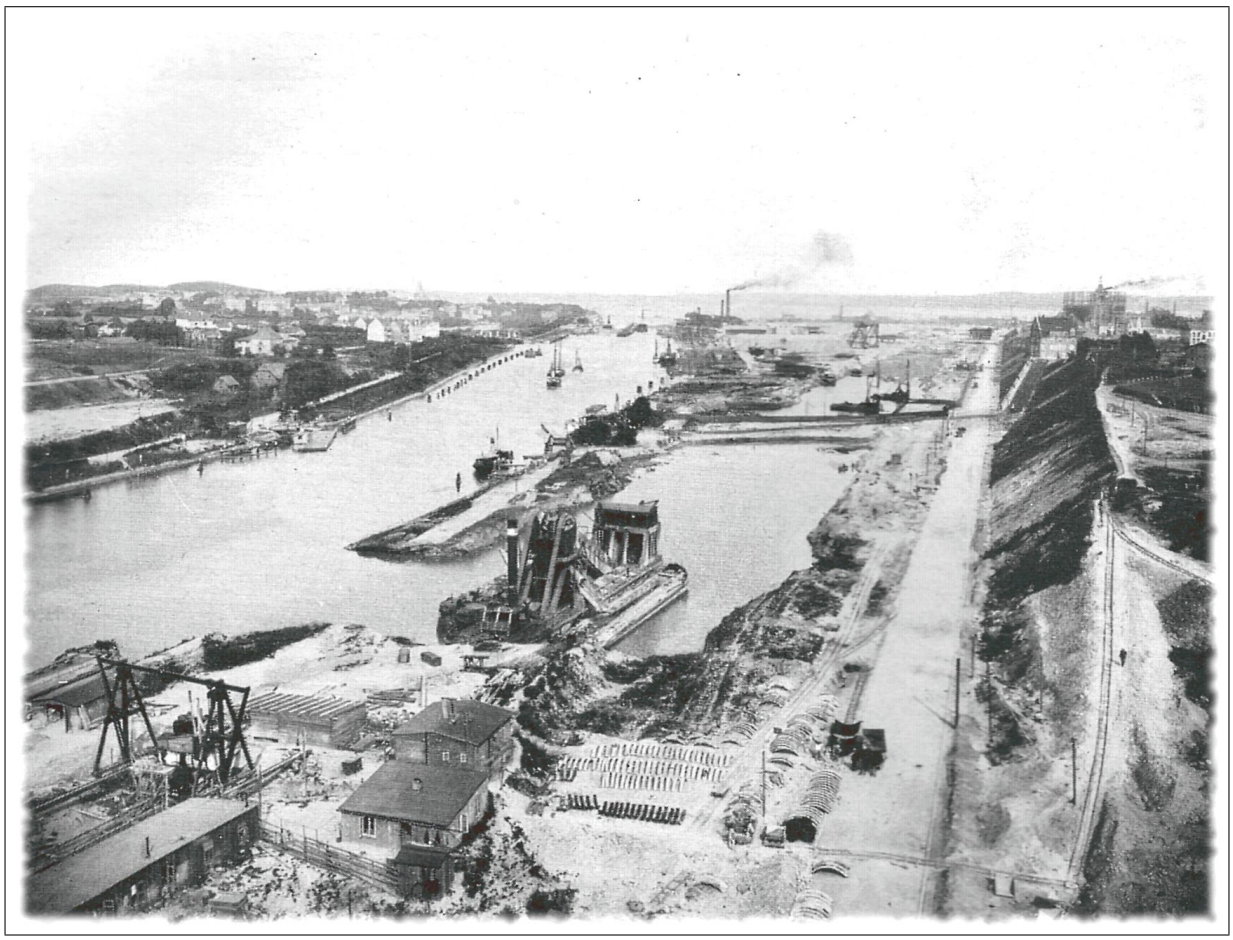
8. Fundamentlegung für den Holtenauer Leuchtturm.

9. Leuchtturm und „Kaiser-Wilhelm-Denkmal“.

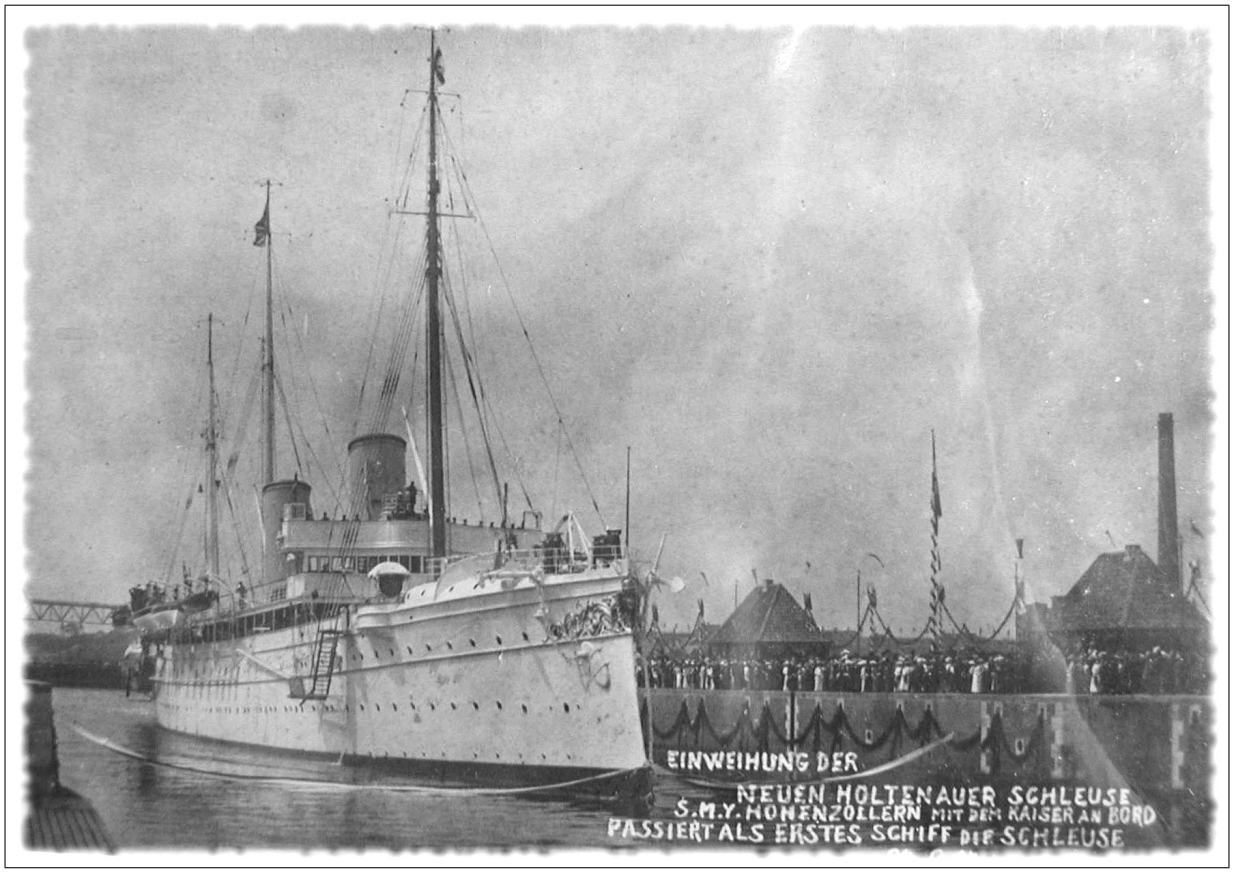
10. Die Prahmdrehbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Holtenau. Rechts oben die Gaststätte „Zur Friedrichsschleuse“, die während der Kanalerweiterung 1907-14 abgerissen wurde.



11. Bau der Fundamente der Brückenpfeiler der Prinz-Heinrich-Brücke. Rechts oben die „Villa Hoheneck“.



12. Kanalerweiterung 1907-14 – Erweiterung des Binnenhafens.



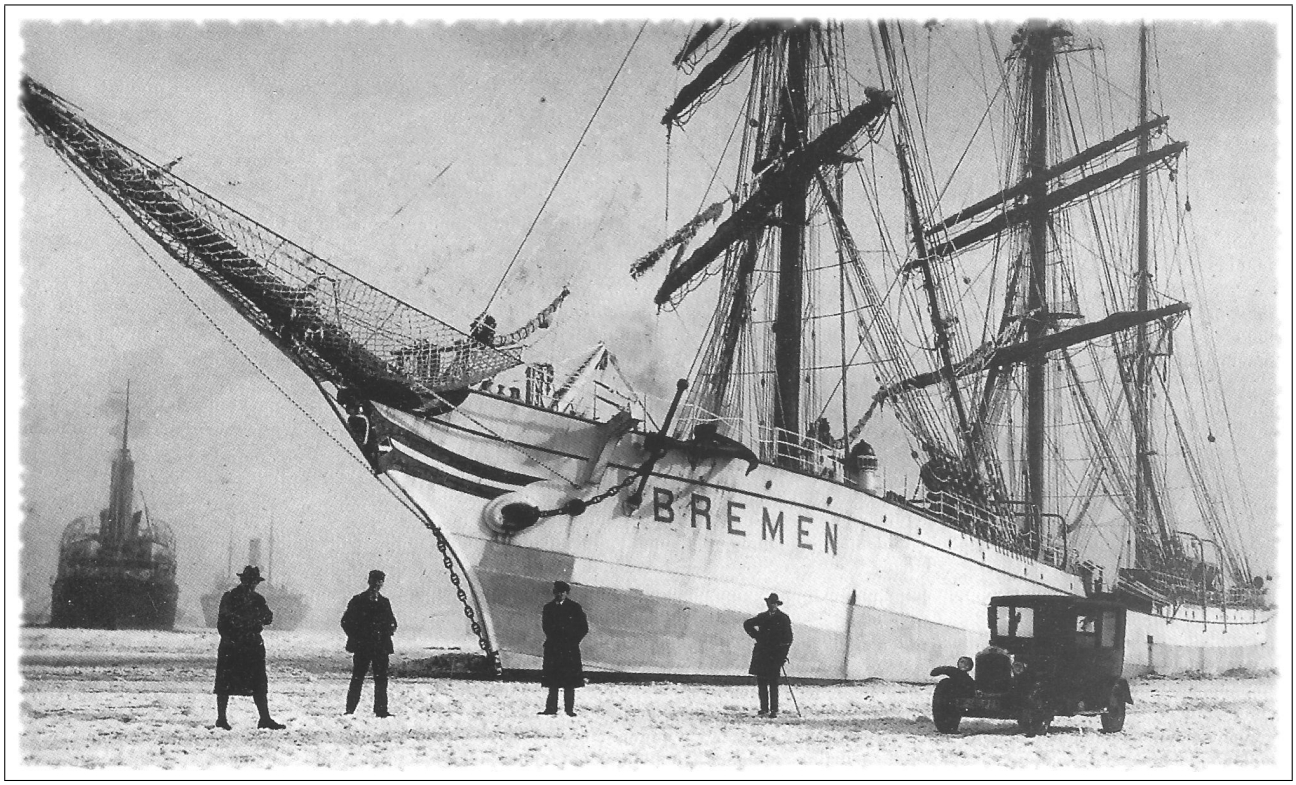
13. Kaiseryacht „SMY Hohenzollern“ bei der Einweihung der Neuen Schleusen.

14. Kanalbedienstetenhaus Lindenweg Nr. 5-6. [©WSA]

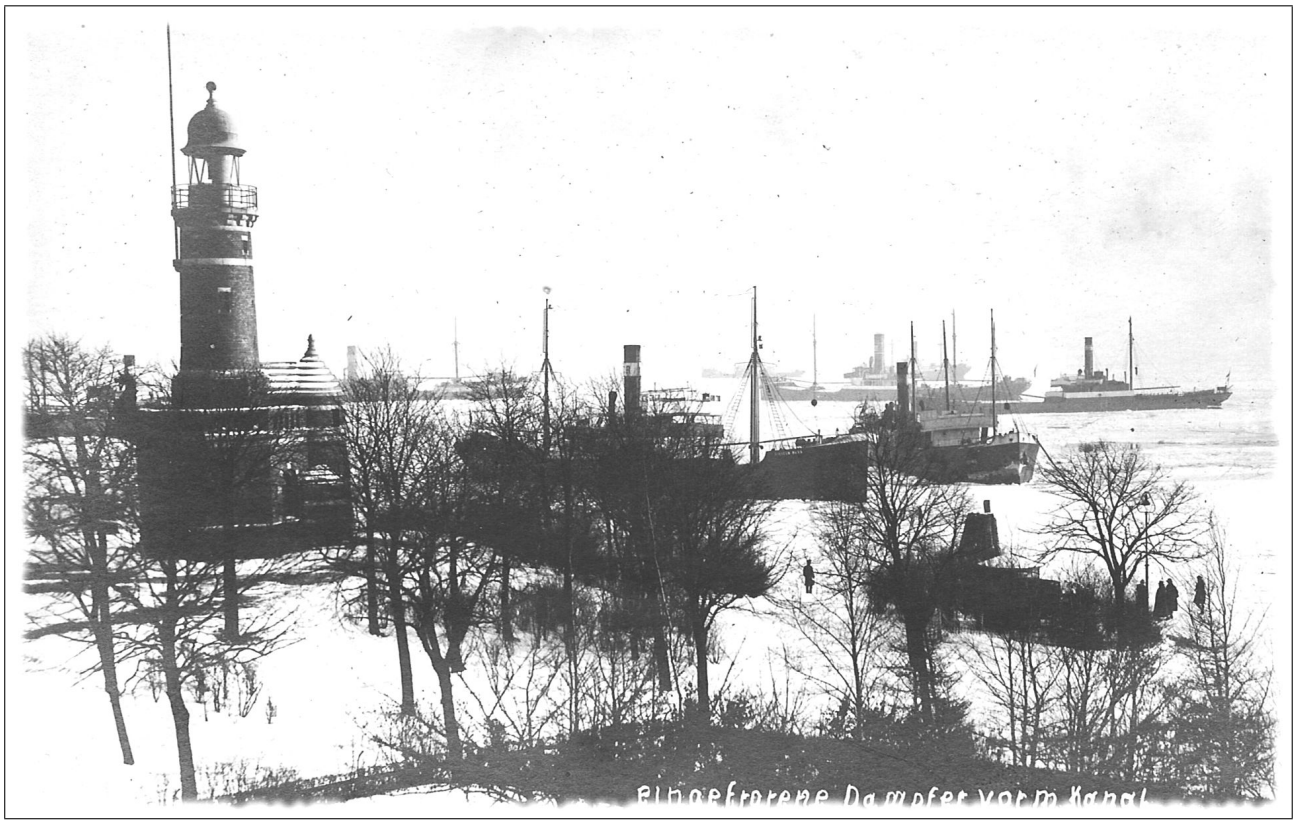
15. Haus für den Leiter des Kaiserlichen Hafenamtes. Rechts hinten das Lotsenhaus. [©WSA]

16. Gedenkstein östlich des Hochbrückendamms für den beim Bau der Prinz-Heinrich-Brücke bei einem Dammrutsch tödlich verunglückten Josef Czoska.

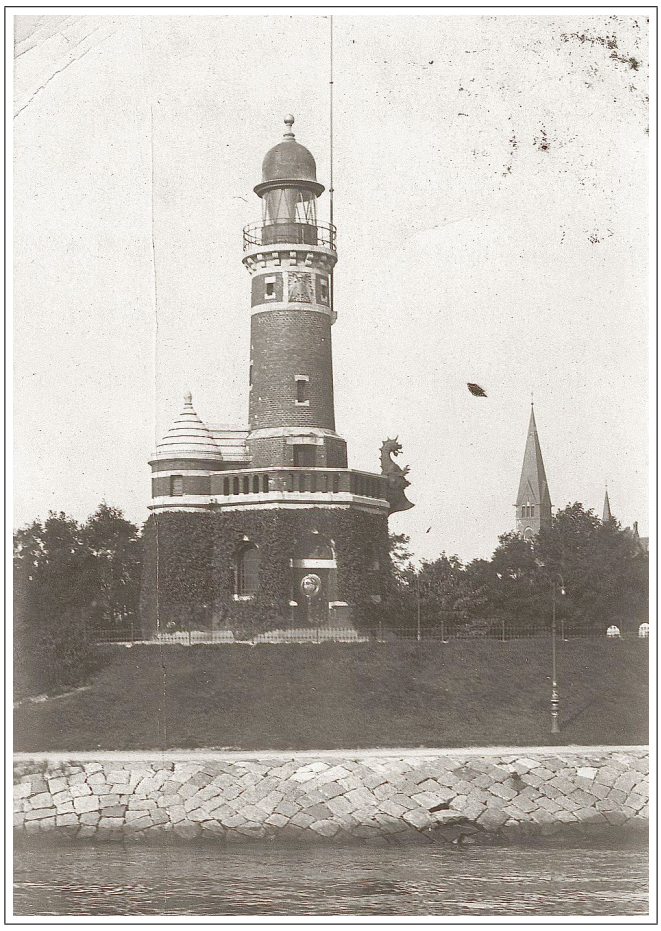
17. Die „Quarantäneanstalt“ im Voßbrook. Rechts das ehemalige Ärztehaus, die „Villa Bock“. Im Hintergrund der Wald Voßbrook. Blick vom Holtenauer Strand aus.



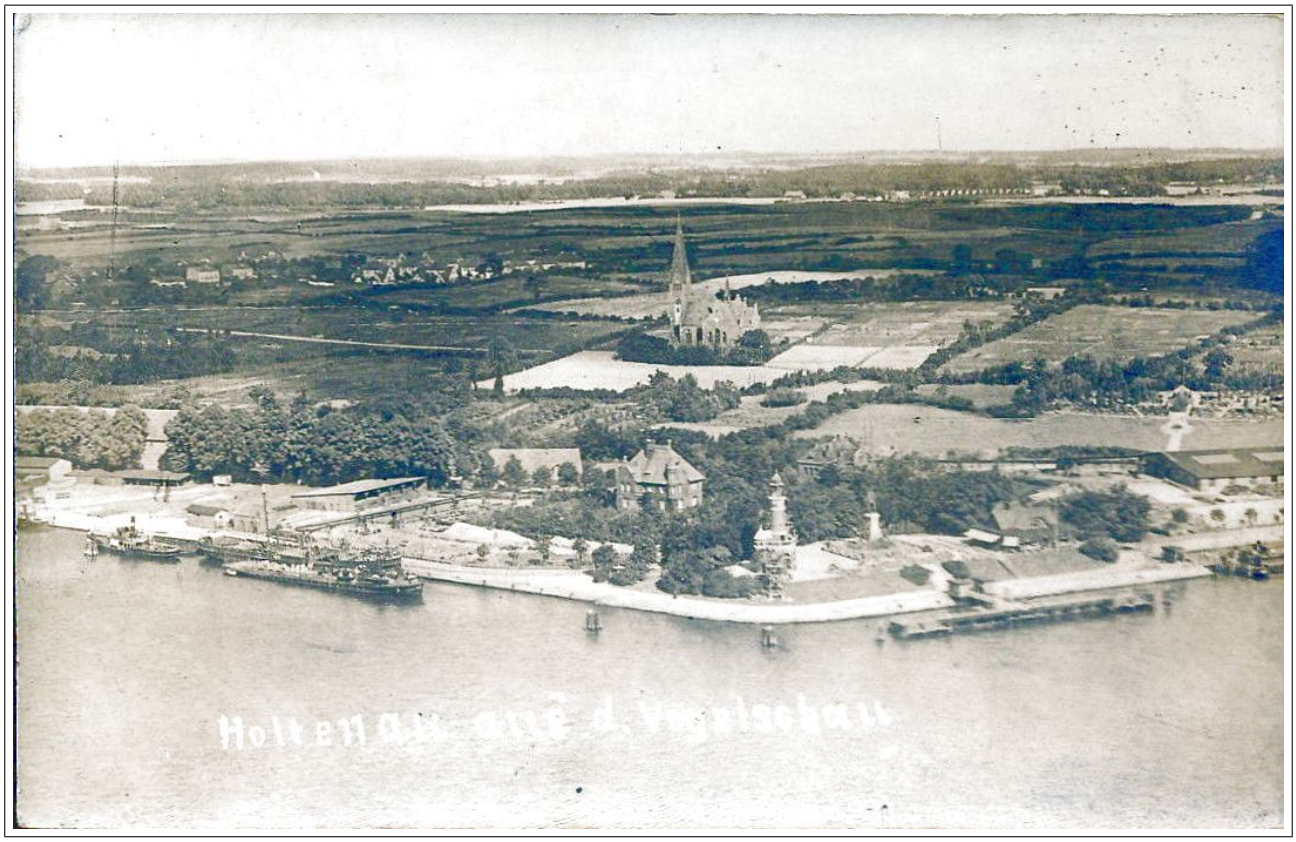
18. Das Vollschiff „Bremen“ vor Holtenau im Eiswinter 1928/29. Das Eis war so dick und dauerhaft, daß es regelrechte „Straßen“ über das Eis gab.



19. Eingefrorene Schiffe vor Holtenau im Eiswinter 1928/29.



20. Der Holtenauer Leuchtturm und die „Dankeskirche“.



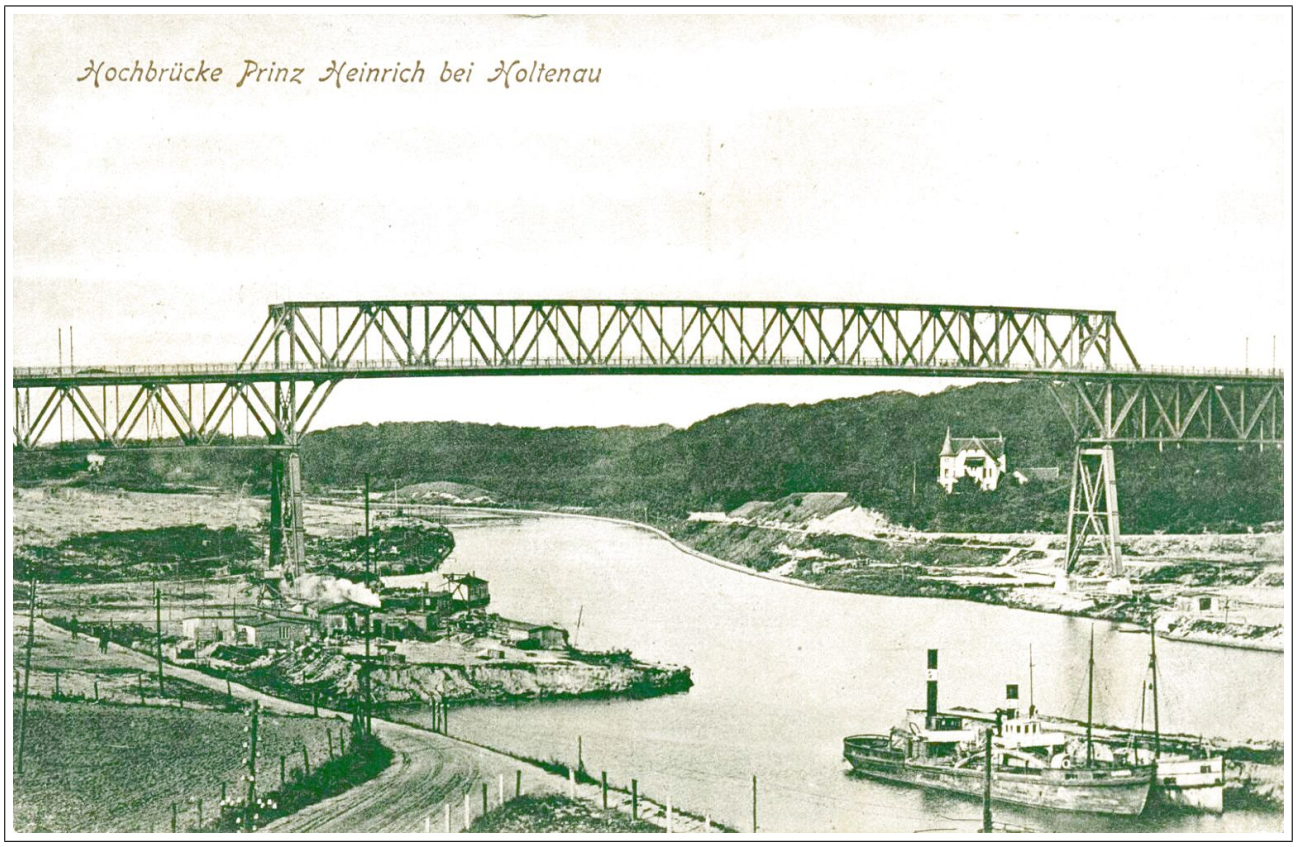
21. Der Leuchtturmhügel.

22. Die Eingangstür des Leuchtturms mit dem inzwischen verschollenen kaiserlichem Emblem.

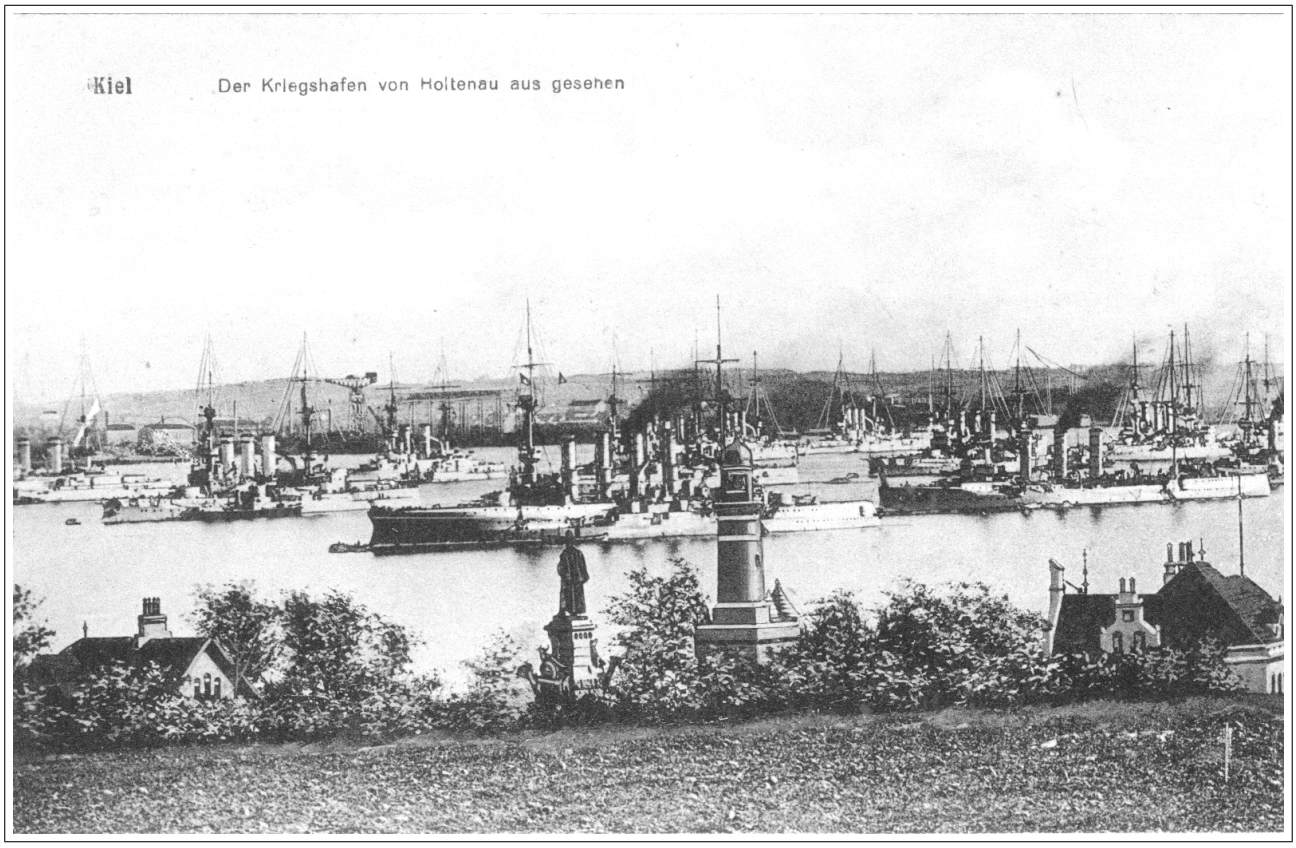
23. Die Figuren der „Nordsee“ und der „Ostsee“ über der Eingangstür des Leuchtturms.

24. Bahnschienen auf der neu gebauten Prinz-Heinrich-Brücke.

25. Das während der Kanalerweiterung 1907-14 abgerissene und in die Jaegerallee versetzte Haus Vosgerau.

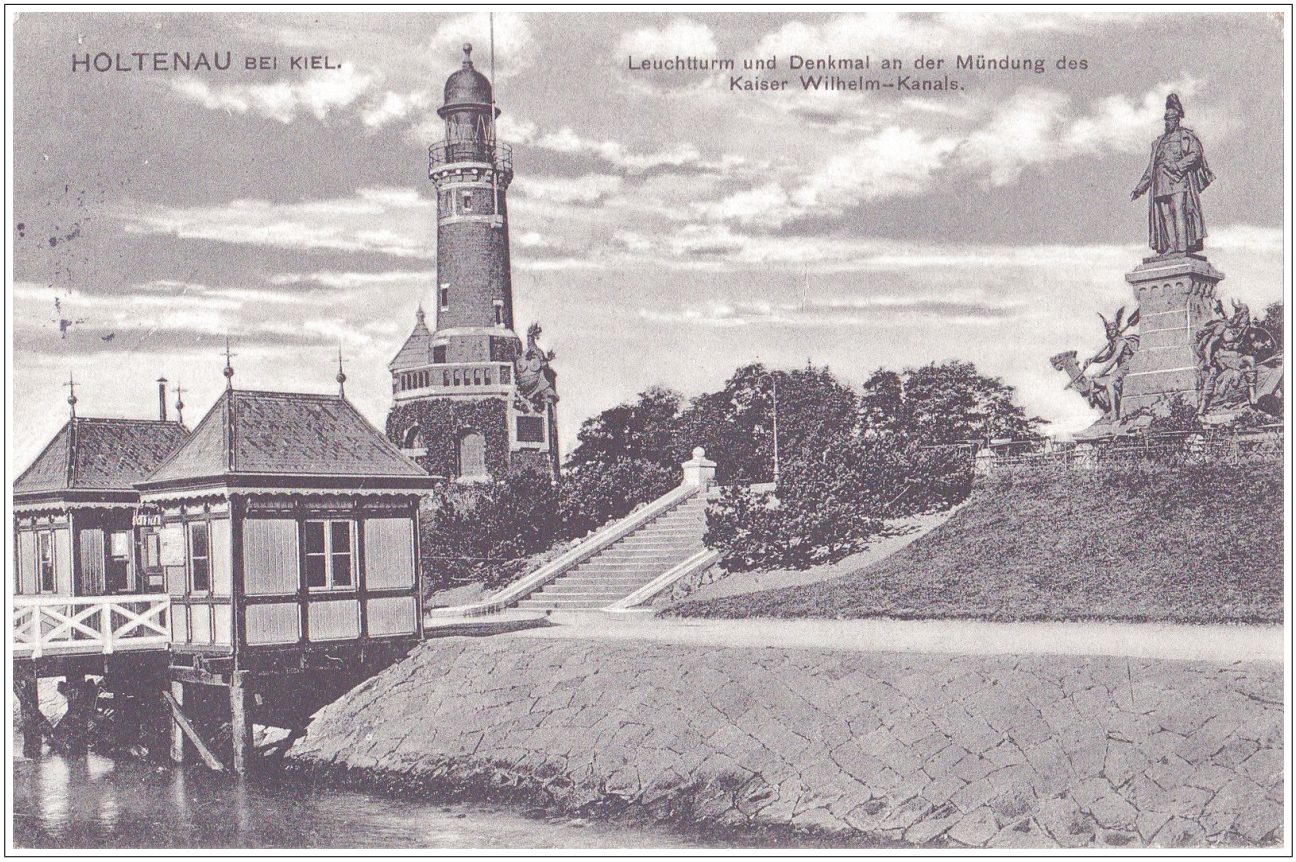


26. Kanalerweiterung 1907-14 – Prinz-Heinrich-Brücke und Villa Hoheneck.

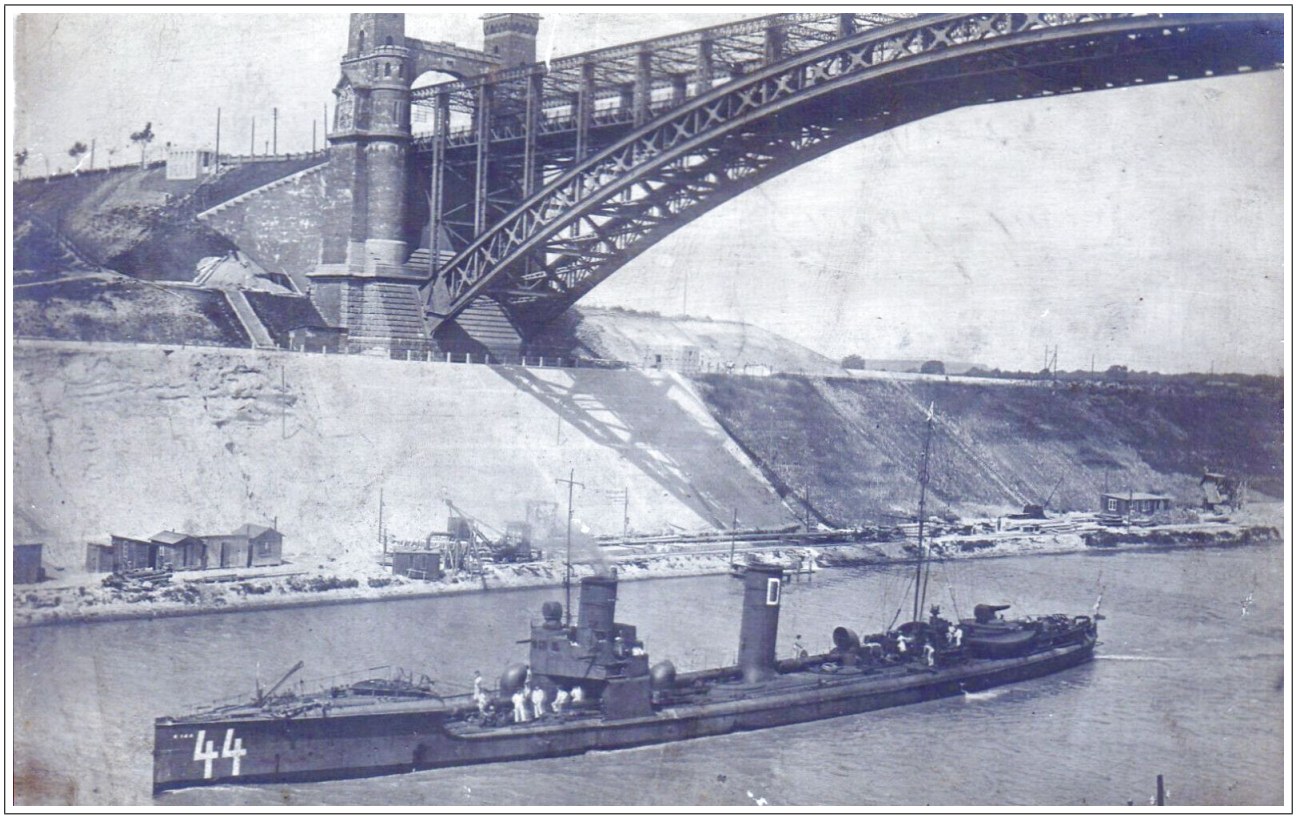


27. Die Kaierliche Hochseeflotte auf Reede vor Holtenau (wahrscheinlich ist die Postkarte eine Montage).

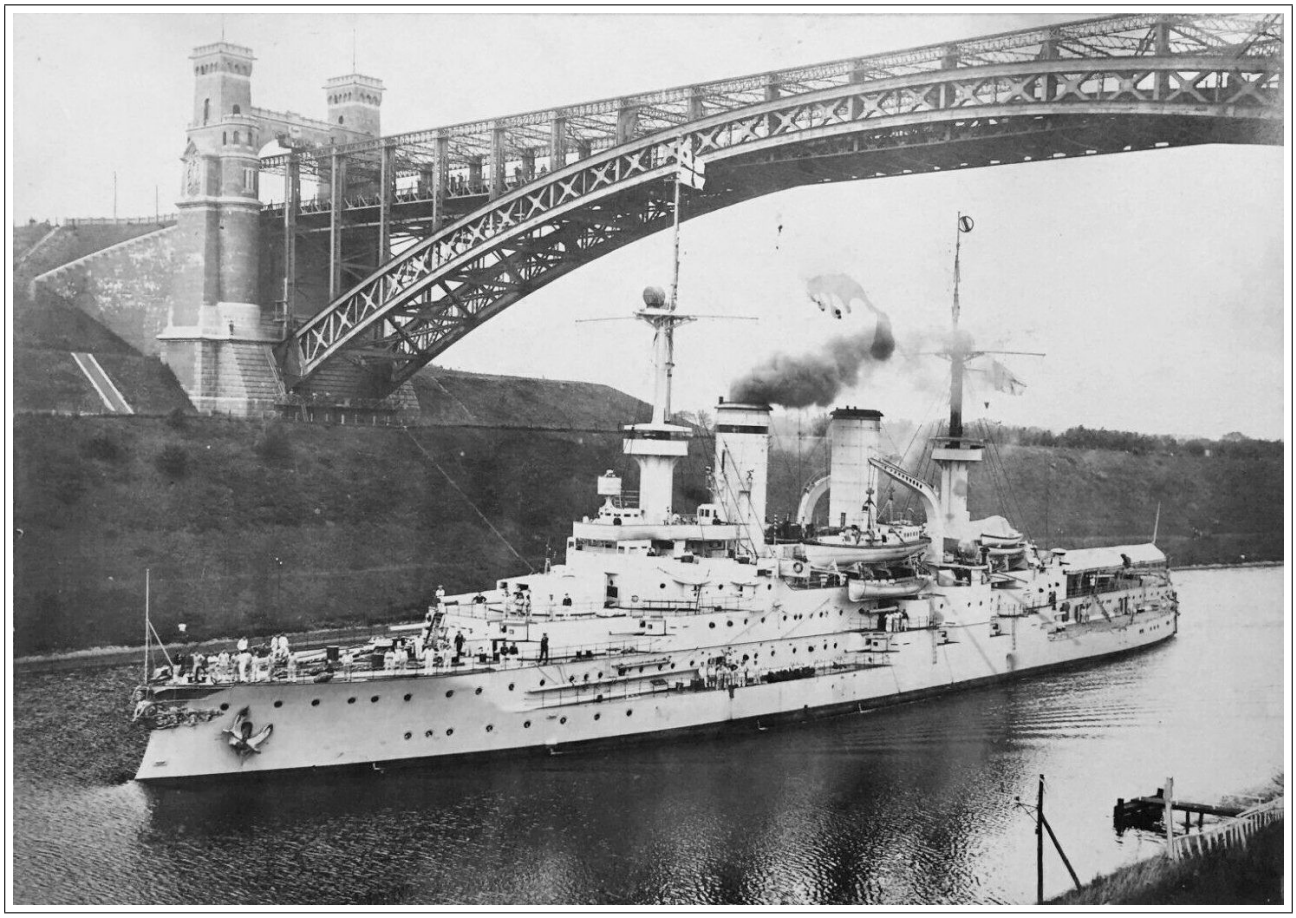
28. Hafendampfer der „NDC“ an der Holtenauer Dampferbrücke.



29. Dampferbrücke, Leuchtturm und „Kaiser-Wilhelm-Denkmal“.



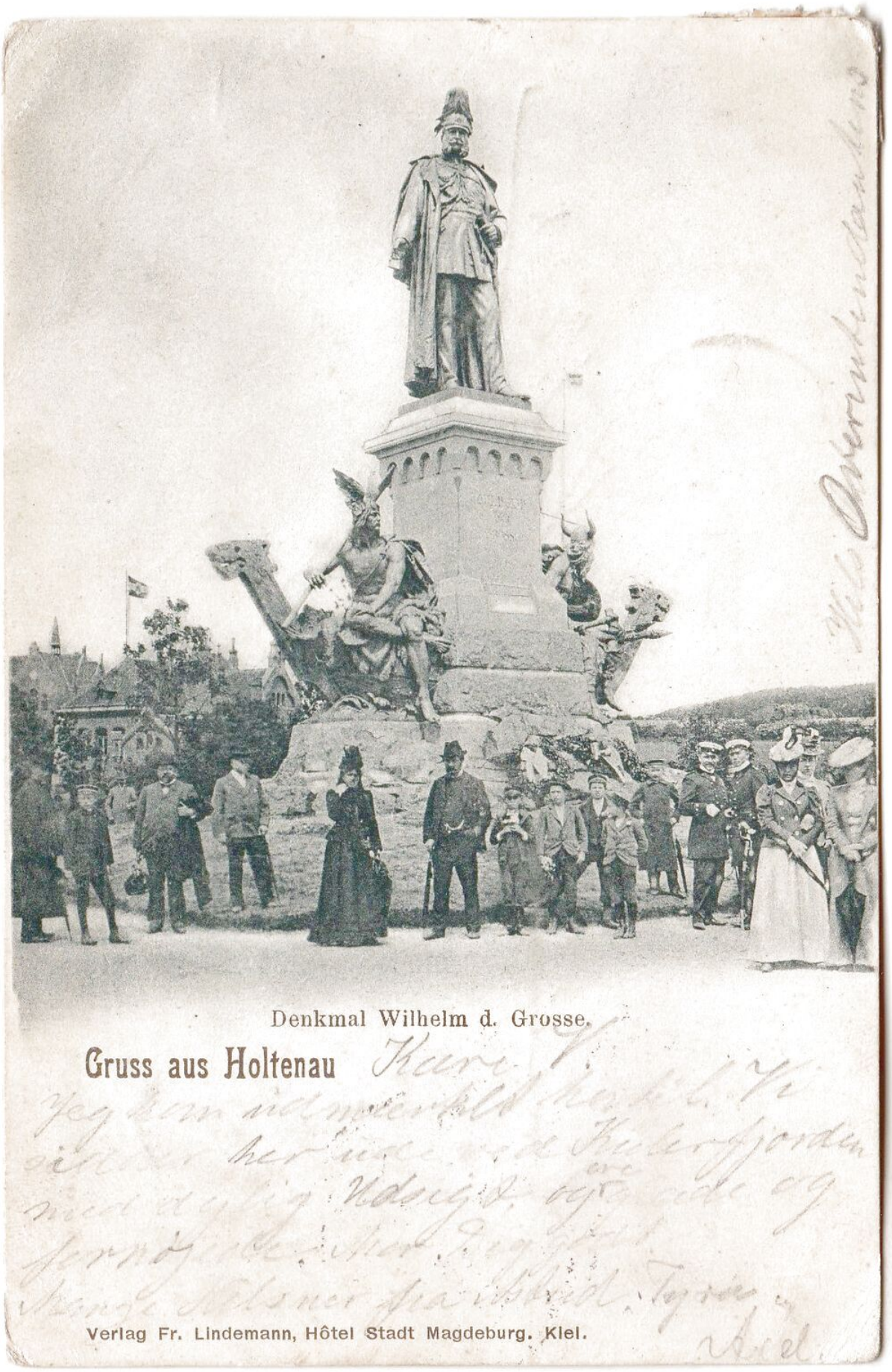
30. Deutsches Torpedoboot während der Bauarbeiten unter der Levensauer Hochbrücke.



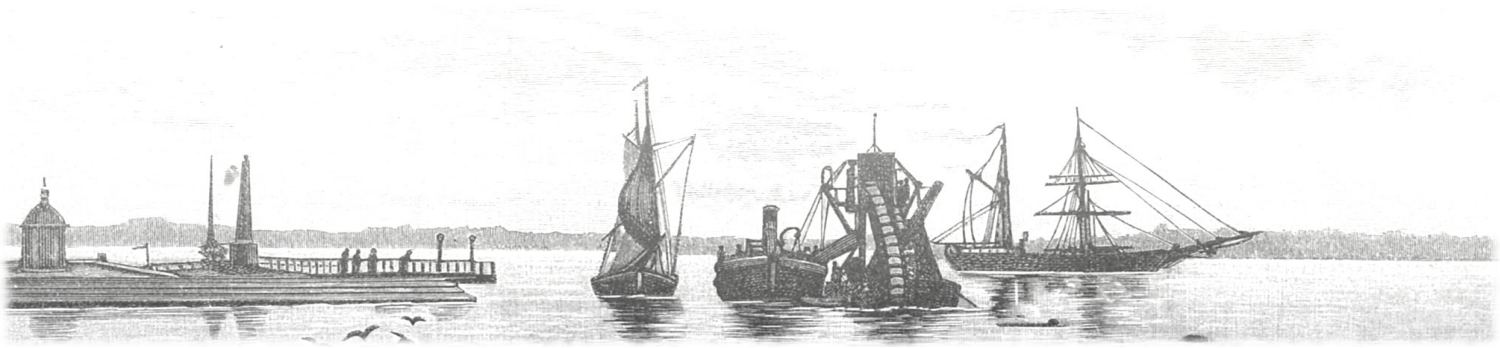
31. Deutsches Linienschiff unter der Levensauer Hochbrücke. Wegen der geringen Breite des Fahrwassers wurden die Böschungen unter der Brücke bereits nach kurzer Zeit steiler angelegt um den Kanal verbreitern zu können.

32. Die Kümos (=Küstenmotorschiffe) liegen in „Päckchen“ am Holtenauer Kai, dem späteren „Tiessenkai“.

33. Die Alten Schleusen dienten nach dem Ersten Weltkrieg zeitweise auch als Trockendock.



34. Das „Kaiser-Wilhelm-Denkmal“ mit Besuchern.



Kapitel 6

Holtenau im Ersten Weltkrieg

„Friends in past and friends for ever!“

Flaggensignal der britschen Flotte beim Abbruch der Kieler Woche

Die Kriegsschiffe vieler Nationen befanden sich 1914 im Rahmen der *„Kieler Woche“* auf der Kieler Förde – dies muß auch vom Holtenauer Leuchtturm aus ein großartiger Anblick gewesen sein – als am 28. Juni 1914 in Sarajevo das Attentat auf den österreichischen Thronfolger Franz Ferdinand und seine Frau erfolgte. Als Kaiser Wilhelm II. am Nachmittag des 28. Juni die Nachricht von der Ermordung Franz Ferdinands erhielt, ordnete er für alle Schiffe einen Trauersalut und das Setzen der Flaggen auf Halbmast an.

Nachdem das Fest abgebrochen worden war, stachen auch die englischen Kriegsschiffe in See und verabschiedeten sich – wohl nur der Legende nach – mit dem Flaggensignal ihres Befehlshabers Admiral Sir George Warrender “*Friends in past and friends for ever*”, aber es dauerte nur noch eine kurze Zeit bis sich britische und deutsche Truppen als erbitterte Feinde auf den Schlachtfeldern im Westen gegenüber standen und im Jahr 1916 kämpften auch jene Schiffe beider Kriegsflotten in der Skagerrakschlacht gegeneinander, die während der Kieler Woche friedlich Seite an Seite in der Kieler Förde gelegen hatten.

Während des Ersten Weltkrieges war das gesamte Kanalgebiet militärisches Sperrgebiet, in dem das Photographieren strengstens verboten war. Ebenso gab es keine Pressemitteilungen über besondere Vorkommnisse.[1]

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges wurde über alle Garnisonsstädte des Deutschen Reiches – und damit auch über Kiel – der *„Belagerungszustand*” verhängt. Damit verlor die öffentliche Verwaltung der Stadt einen Großteil ihrer Befugnisse zugunsten des jeweiligen Militärgouverneurs bzw. Militärbefehlshabers. Dieser war unter anderem für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, und damit beispielsweise auch für das Vereinsleben, die Festsetzung von Preisen oder die Anwerbung von Arbeitskräften zuständig. Über die Zeit der Mobilmachung habe ich folgenden Text gefunden:

> *„An der ganzen Küste sollen, wie unsere Artilleristen sagen – wir hatten sie heute Abend zu uns in die Wohnstube geladen – Befestigungen und Schanzen gebaut sein, besonders ja an der Kieler Förde. In Holtenau, an der Einfahrtsstelle des Kaiser-Wilhelm-Kanals gelegen, sind viele Benzin- und Benzolfässer vergraben worden. Erst wurden sie mit dicken Eisenplatten belegt und dann Erde darauf geschüttet. Ebenfalls soll dort viel Munition auf dieselbe Weise vor feindlichen Kugeln geschützt sein. Das ganze schöne Gehölz Voßbrook bei Holtenau ist abgeholzt worden; ebenfalls die schönen Linden, die die Straßen umsäumen, um so freies Schussfeld zu erhalten. Alles das haben „unsere“ Soldaten uns erzählt.”*[2]
>
> *„In Holtenau sahen wir vor dem Kanalleuchtturm einige kleine Geschütze aufgestellt. Sonst war von Befestigungen, Verhauen nichts zu sehen.”*[3]

[1] Vgl.: [Kaminski 1987], S.7.

[2] Rackwitz, Martin: Zwischen „Hurrapatriotismus” und Schulfrei. Ein Kieler Oberschüler berichtet von der Mobilmachung im August 1914, S. 163f.

[3] Rackwitz, Martin: Zwischen „Hurrapatriotismus” und Schulfrei. Ein Kieler Oberschüler berichtet von der Mobilmachung im August 1914, in: für den Beirat für Geschichte in der Gesellschaft für Politik und Bildung Schleswig-Holsteins e.V.: Robert Bohn, Susanne Bohn, Uwe Danker, Sebastian Lehmann, Astrid Schwabe, Dirk Stegmann [Hrsg.]: Demokratische Geschichte 25 (2014), Malente 2014, S. 147-176, hier S. 172.

Da die Kämpfe des Ersten Weltkrieges bis auf Luftangriffe englischer Kampfflieger auf deutsche Basen für Zeppeline[4] nicht auf dem Boden des Deutsches Reiches stattfanden, war es in erster Linie die totale Blockade des Deutsches Reiches durch die Alliierten, die zu einer zunehmenden Knappheit an Rohstoffen und an Lebensmitteln führte („*Steckrübenwinter*"). So gab es in Kiel bereits während des Krieges Demonstrationen der Rüstungsarbeiter für eine bessere Versorgung mit Nahrungsmitteln und höhere Löhne. Bereits im Januar 1918 legte ein Großteil der Belegschaft der Torpedowerkstätten in Friedrichsort die Arbeit nieder. Am 29. Januar nahmen an einer Großdemonstration auf dem Wilhelmplatz 30.000 Menschen teil.

Betrachtet man die seltenen Luftaufnahmen aus der Kriegszeit, dann sieht man direkt am Leuchtturm eine Scheinwerferbatterie und weiter in Richtung Norden große Lagerhallen, in denen die Materialien für die U-Bootsperren lagen, die per Laufkatze ans Wasser gebracht werden konnten[5]. In diesem so genannten *„Netzlager"* wurden die Materialien für Netzsperren über die Kieler Förde gelagert, die das Eindringen von Schiffen oder Unterseebooten verhindern sollten. Auf einer Photographie aus dem Jahr 1918 ist nördlich des Leuchtturms am Bootshafen eine großflächige einstöckige Halle zu sehen, zu der anscheinend Gleise verlaufen. Über diese Gleise bzw. Transportanlage wurden möglicherweise die Geräte zum Wasser transportiert. Für das *„Kaiserliche Minendepot"* in Friedrichsort gab es bis 1922 ein solches *„Netzlager Holtenau"*. Das Minendepot in Friedrichsort wurde bereits 1877 errichtet. Seine Aufgabe war es, *„ … die für die Hafenverteidigung der Ostseestation erforderlichen Minen und alle dazu gehörenden Geräte aufzubewahren, im brauchbaren Zustand zu erhalten und zum Friedens- und Kriegsgebrauch an die Marineteile und Schiffe abzugeben."*[6] Das Minendepot befand sich auf dem Gelände der heutigen Lindenau-Werft. Während des Ersten Weltkriegs war Joachim Ringelnatz als Marinesoldat hier stationiert. In seinem Buch über seine Marinezeit schreibt er: *„Dadurch, daß wir im Fort nur Quartiergäste, dienstlich aber dem Minendepot unterstellt waren, fiel der Frühappell für uns weg. Man gab uns auch Garnisionsurlaub. Um das Fährgeld zu sparen, ging ich zu Fuß über die imposante Hochbrücke bei Holtenau nach Kiel."*[7] Das Minendepot verlegte im Oktober 1922 auf das Gelände des Munitionsdepots Dietrichsdorf.

Netzsperren hatte es bereits im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 gegeben, denn die Enge bei Friedrichsort schrie geradezu nach solch einer Vorrichtung. Damals kreuzte eine starkes französisches Geschwader in der Ostsee, traute sich jedoch nicht in die Kieler Förde hinein.

Gegen Ende des Krieges wurde der so genannte *„Schwarze Weg*" gebaut, der vom Eekbrook bzw. Tonnenhof zur Schule Schusterkrug führte und seinen Namen aufgrund seiner für schwere Fahrzeuge nahezu unbefahrbaren Straßendecke aus schwarzen Kohlenschotter erhielt. Für seinen Bau mußte rund ein Drittel des Waldes Voßbrook abgeholzt und das sich dort befindliche *„Mähl'sche Wald-Café*" abgerissen werden. Der Schwarze Weg hatte eine Breite von 4 Metern und war von hohen Knicks gesäumt. Er wurde dann insbesondere von jenen Holtenauer Schulkindern benutzt, die in Friedrichsort eine Privatschule besuchten.[8]

Im letzten Kriegsjahr 1918 wurde mit den Bauarbeiten eines Torpedoboothafens und einer Unterseeboot-Werft bei Stegelhörn (Stickenhörn) begonnen, wozu zunächst das Gelände zwischen Voßbrook und Schusterkrug abgetragen und eingeebnet wurde, während der Abraum gleichzeitig zum Auffüllen des Geländes bei Stegelhörn verwendet wurde, wo ein Güterbahnhof entstehen sollte. Für die Marinewerft wurde dazu von Neu-Wittenbek ausgehend über Altenholz eine Eisenbahnlinie bis nach Stegelhörn gebaut. Mit dem Kriegsende im November 1918 mußten diese Bauarbeiten eingestellt werden, so daß auch die Eisenbahnlinie erst 1924 fertiggestellt und dann als Industriebahn genutzt werden konnte. Bei Kokenhörst entstand ein kleiner Güterbahnhof.[9]

Blieb Kiel von direkten Kriegshandlungen aufgrund der engen gut verteidigten Kieler Förde und der geringen Reichweite der damaligen Flugzeuge verschont, so waren die Folgen durch die erzwungene Abrüstung im Gefolge der Versailler Verträge enorm. Danach waren der deutschen Marine nur noch maximal 15.000 Marinesoldaten, sechs alte Linienschiffe und einige kleine Kreuzer erlaubt, der Neubau von Kriegsschiffen wurde verboten. Zudem wurde das Deutsche Reich *„entfestigt"*, d. h. sämtliche Befestigungen an der Kieler Förde wurden entweder zerstört oder unbrauchbar gemacht.

Das Ende des Ersten Weltkrieges und der Zusammenbruch der Monarchie brachten auch den Abzug der Marine aus Holtenau und das Ende der im Voßbrook geplanten militärischen Einrichtungen.

[4] Am 6. Juli 1918 griffen britische Flugzeuge, die von einen so genannten *„Hangarschiff"*, der *„HMS Furious"*, aus gestartet waren, die Basis bei Todern an.
[5] Vgl.: Harste [1984], S. 84.
[6] Schorn, Friedrich August: Friedrichsort - Bilder aus Vegangenheit und Gegenwart, Kiel 1901, S. 150.
[7] Ringelnatz, Joachim: Als Mariner im Krieg, Berlin 2016, S. 107.
[8] Vgl.: Harste [1984], S. 90.
[9] Vgl.: Wenk [1983], S. 161.

Auch die Holtenauer wurden von der sich immer mehr zuspitzenden Ernährungslage betroffen, das Leben immer mehr durch die Beschaffung von Nahrung geprägt. Aufgrund fehlenden Heizmaterials mußte in den Wintermonaten der Schulunterricht teilweise ausfallen. Das gesellschaftliche Leben litt unter der Einquartierung von Militär, die alle Holtenauer Gaststätten betraf. So mußten auch die Holtenauer Turner, die bis dahin noch keine eigene Turnhalle besaßen, ihre Aktivitäten einstellen.[10]

Im Holtenauer Norden wurde entsprechend den *„Rayongesetzen"* ein Teil des Waldes Voßbrook abgeholzt um freies Schußfeld in Richtung Kieler Förde zu erhalten. Andere militärische Installationen wurden errichtet und sensible Bereiche wie die Schleusen oder die Prinz-Heinrich-Brücke entsprechend militärisch geschützt.

Die während des Krieges herrschende Atmosphäre wird auch in einem Brief deutlich, den ein ehemaliger Lehrling der Holtenauer Baufirma Ivens im Jahre 1915 schrieb:

> *„Anfang Oktober war ich in Kiel und stattete bei dieser Gelegenheit auch dem Dörfchen Holtenau einen Besuch ab. Es war sehr verödet, kein Baum, kein Strauch, nur überall Militär. Auch meine Lehrstätte wollte ich noch einmal sehen, aber die lag tot und verlassen da. Man hörte nicht mehr das Summen der Maschinen, auf dem Zimmerplatz wucherte das Gras, und statt der Zimmerleute sah ich nur Soldaten."*[11]

Ein anderer Zeitgenosse berichtet von ähnlichen Zuständen:

> *„Holtenau, 6.8.1914. Meine Lieben! Ich bin hier in Holtenau gut angekommen. Vorläufig bleiben wir hier. Alles ist mit Truppen überfüllt. Jeder verpflegt sich selbst, wir bekommen gut und genug. Ich liege am Kanal und sehe allen Schiffen nach, die passieren, etwas interessanter. Küsse meine Lieblinge und sei auch herzhaft geküßt von Männe."*[12]

Wie überall in Deutschland, glaubte man auch in Holtenau noch lange Jahre an einen siegreichen Ausgang des Krieges und auf allen gesellschaftlichen Ebenen wurde für dieses Ziel mobil gemacht – auch die Kirche stellte sich hinter dieses Ziel. So hielt noch im April 1916 der Holtenauer Pastor Julius Jungclaussen (*1854; †1921) eine Konfirmationsrede mit dem Titel *„Durchhalten – Siegen!"*.

Für die im Krieg gefallenen Holtenauer wurde im Jahr 1923 auf dem Friedhof Holtenau eine Gedächtnisstätte errichtet. Das Gut Knoop hatte unter anderem den Verlust des Leutnant d. Res. Hirschfeld zu beklagen, der im April 1918 in Konstantinowka in der Ukraine fiel.

6.1 Der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Ersten Weltkrieg

Zum Glück für die Deutschen fand der gesamte Kriegsverlauf nicht auf deutschen Boden statt und auch der strategisch wichtige Kanal hatte nicht unter feindlichen Angriffen zu leiden. Durch die Blockadepolitik der Alliierten und die Sperrung des Kanals für ausländische Schiffe brach der Schiffsverkehr im Kanal jedoch stark ein – auf weniger als die Hälfte des letzten Vorkriegsjahres 1913. Da sich der Kanal durch die kurz vor Kriegsbeginn erfolgte Erweiterung in einem sehr guten Zustand befand, wurde die Schifffahrt einzig durch die Bevorzugung der Kriegsschiffe behindert. Erst gegen Kriegsende machten sich Verschleißerscheinungen im Kanalbett, an den Böschungen und an der Infrastruktur bemerkbar.[13]

Die gerade fertig gestellten *„Neuen Schleusen"* waren ausschließlich den Kriegsschiffen vorbehalten, während sich die Handelsschiffe mit den *„Alten Schleusen"* begnügen mußten[14].

Nach Kriegsbeginn wurde der gesamte Kanalbetrieb dem Chef der Marinestation der Ostsee unterstellt und alle Anlagen militärisch gesichert. Waren die Passagen von Handelsschiffen mit Kriegsausbruch ganz zum Erliegen gekommen, so setzte im Jahre 1915 der Handelsschiffsverkehr wieder ein und es dauerte noch bis ins Jahr 1923 bis die Nettoregistertonnage wieder das Vorkriegsniveau von 1913 überstieg.[15]

Der für den Kaiser-Wilhelm-Kanal zuständige Marine-Kommissar stufte mit Kriegsausbruch zunächst alle Lotsen als unabkömmlich ein, erst später mußten sich 150 von 168 Lotsen zur Marine melden und erhielten den Dienstgrad eines Decksoffiziers. 16 Holtenauer Lotsen wurden für Laboe als *„Sperrlotsen"* abkommandiert, weil eine Minensperre zwischen Laboe und dem Leuchtturm gelegt wurde, durch die die Schifffahrt gelotst werden mußte.[16]

[10] Vgl.: [Harste 1984], S. 28.
[11] Zitiert aus [Rodewald-Ivens 1999], S. 224.
[12] Aus einem Brief des Feldwebels Richard Wiede (10./Mar.Inf.Rgt.1), unter: http://archiv-nord.akvz.de/an_exhp/025/Briefe_1914.pdf.
[13] Vgl.: [Jensen, W. 1970], S. 136f.
[14] Vgl.: [ZBlattBau], Nr. 6, 10. Februar 1926, S. 64.
[15] Vgl.: [Peters]; Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel: Nord-Ostsee-Kanal, Kiel ohne Jahresangabe, S. 29.
[16] Vgl.: [Fürsen 2002], S. 227.

Mit dem deutschen Zusammenbruch im November 1918 geriet der Schiffsverkehr auf dem Kanal wieder vollständig zum Erliegen und der Kaiser-Wilhelm-Kanal selbst in den Blickpunkt der Siegermächte: Vorschläge für eine Neutralisierung des Kanals und sogar für die Bildung eines eigenen so genannten *„Kanalstaates"* wurden laut, dann jedoch wieder fallen gelassen. Im Jahre 1919 kamen auch Bestrebungen schleswig-holsteinischer Kreise auf, ein eigenständiges Land Schleswig-Holstein oder gar einen unabhängigen Kanalstaat zu schaffen. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal blieb in deutscher Hand, der Versailler Vertrag verpflichtete Deutschland jedoch in den Artikeln 380 bis 386, Schiffe anderer Nationen ebenso zu behandeln wie deutsche. Der Kanal wurde zu einer internationalen Wasserstraße erklärt:

> *„Artikel 380. Der Kieler Kanal und seine Zugänge stehen den Kriegs- und Handelsschiffen aller mit Deutschland in Frieden lebenden Nationen auf dem Fuße völliger Gleichberechtigung dauernd frei und offen.*
>
> *Artikel 381. Die Staatsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote aller Mächte werden hinsichtlich der Abgaben, der Abfertigung sowie in jeder anderen Richtung bei der Benutzung des Kanals auf dem Fuße völliger Gleichberechtigung behandelt, so daß jeder Unterschied zuungunsten der Staatsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote irgendeiner Macht gegenüber den deutschen Reichsangehörigen sowie den Gütern, Schiffen und Booten Deutschlands oder der meistbegünstigten Nation ausgeschlossen bleibt. Der Verkehr von Personen, Schiffen und Booten erfährt keine anderen Beschränkungen als solche, die sich aus den Polizei- und Zollvorschriften, aus den Vorschriften über das Gesundheitswesen, sowie über Aus- und Einwanderung, endlich aus Ein- und Ausfuhrverboten ergeben. Diese Bestimmungen müssen angemessen und gleichmäßig sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern."*[17]

Damit war der Kaiser-Wilhelm-Kanal nun endlich zu dem geworden, was er nach den feierlichen Eröffnungsreden des Jahres 1895 immer sein sollte: eine Wasserstraße, die dem Wohlstand aller Nationen dienen sollte.

6.2 Die Kaiserlichen Seeflieger

Wenn es in den letzten Jahren auch in erster Linie der kommerzielle Flugbetrieb und der geplante Ausbau des Flughafens oder die Forderung nach seiner vollständigen Schließung war, der die Gemüter der Holtenauer und der Menschen in den Nachbarschaft bewegte, so lebte der Stadtteil nahezu einhundert Jahre mit der Marinefliegerei – hier hat Holtenau ein wichtiges Stück Luftfahrtgeschichte geschrieben.

Seine Keimzelle hatte der Flugplatz Holtenau auf dem Gebiet des Strandes Voßbrook (siehe 4.7.1 auf Seite 87), das 1889 durch das Militär gekauft worden war. Dazu kam die in den Jahren 1913/14 aus dem Abraum der Kanalerweiterung aufgeschüttete Halbinsel Voßbrook mit einer Fläche von 300 mal 400 Metern, auf der eine provisorische Landebahn errichtet wurde, die bereits im Sommer 1913 zum ersten Mal benutzt werden konnte.[18]

Am 3. Mai 1913 unterzeichnete Kaiser Wilhelm II. die *„Allerhöchste Kabinettsorder als Gründungsurkunde für den Aufbau des Seefliegerhorstes Kiel"* – interessanterweise wurden die Marineflieger des Kaiserreiches anfangs auch als solche bezeichnet; so war in Holtenau die *„I. Marineflieger-Abteilung"* (I. MFA) stationiert. Erst im September 1915 wurden die Marineflieger-Abteilungen in *„Seeflieger-Abteilung"* (SFA) umbenannt. Im gleichen Jahr begann man auf dem Voßbrooker Gelände mit dem Bau von Flugzeugschuppen, Unterkünften sowie einer provisorischen Start- und Landebahn. Damit bestand zwar die Möglichkeit, auch Landflugzeuge zu verwenden, doch setzte die Marinefliegerei in der ersten Phase ihrer Entwicklung ausschließlich auf Wasserflugzeuge, für die man dort die nötige Infrastruktur schuf. Die Marineflieger-Abteilung des Kaiserreichs war am 1. Juli 1913 gegründet worden und seit dieser Zeit in Putzig an der Danziger Bucht stationiert[19]. Eigentlich sollte in Holtenau neben Putzig ein zweiter Seefliegerhorst entstehen, doch im Zuge des Ausbaus des Stationsnetzes wurde am 5. Januar 1914 die Erweiterung der Seefliegerstation Holtenau zur Mutterstation für die westliche Ostsee angeordnet. Ein halbes Jahr später wurde mit der Kabinettsorder vom 27. Juni 1914 Fregattenkapitän Gygas beauftragt, die Marine-Fliegerabteilung von Putzig nach Holtenau zu verlegen. Am 29. August 1914 wurde die 1. Seefliegerabteilung mit 35 Flugzeugen in Dienst gestellt, ein regelmäßiger Flugbetrieb fand jedoch bereits seit Juni 1914 statt. Dazu kamen 28 Offiziere, 2 Ingenieure und 181 Unteroffiziere und Mannschaften. So wurde Holtenau zur Mutterstation und Mittelpunkt des Fliegerwesens der Kaiserlichen Marine.[20]

[17] Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919: Abschnitt VI. Bestimmungen über den Kieler Kanal, unter: http://www.documentarchiv.de/wr/vv12.html.
[18] Vgl.: MFG5: Entwicklung des Fliegerhorstes Kiel-Holtenau.
[19] Bereits im Jahr 1911 war die *„Flugversuchsstelle der Marine"* gegruendet worden.
[20] Vgl.: Behling, Frank: *„Seefliegerei mit Geschichte"*, Kieler Nachrichten 31. August 2004, S. 18; Ohne Angabe des Verfassers:*"90 Jahre Marineflieger in Kiel-Holtenau"*, unter: http:\\www.marine.de.

„Die Flugzeughallen bei Holtenau glichen einem Museum. Zwischen deutschen Rumpf- und Gitterschwanzflugzeugen standen die Erzeugnisse englischer, amerikanischer und österreichischer Fabriken. Die Entwicklung befand sich noch im allerersten Versuchsstadium."[21]

Am 25. Juni 1914, d .h. kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges, hatte die Seeflugstation den ersten tödlichen Flugunfall zu verzeichnen, bei dem der damalige Kommandant Kapitänleutnant Walter Schroeter (*1885; †1914) ums Leben kam – Schroeter hatte im Sommer 1912 seine Pilotenlizenz erworben und wurde 1913 Kommandant der Seeflugstation Holtenau. Ein Gedenkstein in Holtenau erinnert heute noch an dieses Ereignis.[22]

Oberbefehlshaber der Seeflieger-Abteilungen sowie der *„Marineluftschiffs-Abteiliung"* war der Befehlshaber der *„Marine-Luftfahr-Abteilung"* (BdL) Konteradmiral Otto Phillip. Erst im Dezember 1916 erhielten die Marine-Luftschiffe ihren eigenen Oberbefehlshaber.

Anfänge der Fliegerei gab es in Kiel bereits im Jahr 1908 als die Gebrüder Steffen aus Kiel-Kronshagen mit einem Hängegleiter experimentierten. Im Jahre 1908 fand in Kiel der allererste Deutsche Flugtag statt. In den folgenden Jahren entwickelten die Brüder ein eigenes 32 Meter langes Prall-Luftschiff mit dem Namen *„Kiel 1"*, mit dem sie am 24. März 1910 einen ersten Flug durchführten. Bald darauf wendeten sie sich jedoch wieder der Entwicklung von motorbetriebenen Flugzeugen zu. Im Jahre 1910 gründeten sie nicht nur den *„Schleswig-Holsteinischen Fliegerklub"* (SHFK)[23], sondern auch die erste Flugschule in in Schleswig-Holstein in Kiel-Kronshagen, an der auch Offiziere der Kaiserlichen Marine ausgebildet wurden.[24]

Während des Ersten Weltkrieges überwachten die Seeflieger von Holtenau aus den Kleinen und den Großen Belt, um ein unbemerktes Eindringen britischer Seestreitkräfte in die Ostsee zu verhindern, gleichzeitig wurde hier der Nachwuchs für die Marinefliegerei ausgebildet. Ihren ersten Einsatzauftrag in diesem Zusammenhang erhielten die Holtenauer Seeflieger bereits am 3. August 1914 und nach mehreren Einsätzen konnte gemeldet werden, daß es keine britischen Marineeinheiten in dänischen Gewässern gab. Da Holtenau zu weit von den damaligen Kriegsschauplätzen entfernt lag, kam es in diesem Zusammenhang jedoch zu keinen kriegerischen Verwicklungen. Die Seeflieger flogen nicht nur von Flugplatz Holtenau aus, sondern auch vom Nordmarksportfeld, auf dem bereits 1910 ein Flugplatz samt Luftschiffhalle angelegt worden war.[25]

Während im Bereich der Nordsee und in Flandern die Kampfeinsätze geflogen wurden, blieb die Seeflugstation Holtenau weiterhin die Zentralstation für Flugzeug- und Personalverteilung. Es herrschte hier ein intensiver Schulungsbetrieb[26]. Holtenau war zudem Erprobungsstelle für neue militärische Ausrüstung. Nicht zuletzt auch aus diesem Grunde besuchte der allen technischen Neuerungen gegenüber aufgeschlossene Prinz Heinrich von Preußen – selbst Inhaber einer Pilotenlizenz – oft die Seeflugstation Holtenau und ließ sich über Neuentwicklungen unterrichten. So wurde beispielsweise anläßlich eines dieser Besuche erprobt, mit dem den Abgasen des Motors beigemischtem Ruß Schriftzuge an den Himmel zu schreiben. In ganz Holtenau war bald nicht mehr genug Ruß in den Kaminen aufzutreiben, so daß bei einer Präsentation vor hohem Besuch nach *„Prinz Heinrich von Pr …"* Schluß mit der Luftmalerei war.[27]

Prinz Heinrich begeisterte sich bereits früh für die Fliegerei. Auf seinen Asienreisen traf er u. a. auch Gunther Plüschow in der deutschen Kolonie Tsingtau. Er ließ sich von dem zu damaligen Zeit berühmten Fluglehrer August Euler zum Flieger ausbilden und galt als technisch versierter Flieger. August Euler war der erste deutsche Pilot, der rechtmäßig den *„Flugzeugführerschein"* erwarb und danach auch andere Piloten ausbildete.[28]

Der Erste Weltkrieg führte zu einem rasanten Ausbau der Marinefliegerei: Bestand die Seeflieger-Abteilung der Kaiserlichen Marine zu Kriegsbeginn noch aus 31 Offizieren, 186 Unteroffizieren und Mannschaften sowie einem Flugzeugpark von 20 Maschinen, denen durch Beschlagnahme weitere 15 Maschinen hinzugefügt werden konnten, so wurden im Kriegsverlauf 2.500 Flugzeuge und 78 Luftschiffe[29] in Dienst gestellt. Bei Kriegsausbruch war ein Großteil der Flugzeuge aus zivilen Firmen requiriert worden: Tatsächlich handelte es sich aber bei nur zehn

[21] Neumann, Georg Paul: Die Deutschen Luftstreitkrafte im 1. Weltkrieg, Berlin 1920, S. 119.
[22] Vgl.: [Losch], Anmerkung 26.
[23] Mitglied war hier auch Prinz Heinrich von Preußen.
[24] Vgl.: Ohne Angabe des Verfassers: "*90 Jahre Marineflieger in Kiel-Holtenau*", unter: http:\\www.marine.de.
[25] Kieler Express: *„Als der Norder Airport war …"*, 1. September 2004, S. 1 sowie Kieler Express: Kiels Wiege der Fliegerei, 1. September 2004, S. 3; [Marine].
[26] Während des Krieges schossen deutsche Marineflieger 270 Feindflugzeuge und 2 Zeppeline ab und versenkten einen russischen Zerstörer, drei Untersee- und 4 Torpedoboote. (Vgl.: O'Hara, Vincent P., Dickson, W. David, Worth, Richard [Hrsg.]: To Crown the Waves: The Great Navies of the First World War, Annapolis 2013, S. 117.).
[27] Vgl.: [Losch], sowie dort die Anmerkung 30.
[28] Vgl.: http://www.flieger-album.de/blog/index.php?rs_id=view&s=80 - gesehen: 16.06.2011.
[29] Die Luftschiffe (Zeppeline) hatten ihre Zentrale in Cuxhaven.

Maschinen um halbwegs brauchbare Seeflugzeuge. Nicht nur die Zahl der Flugzeuge wuchs rapide, auch der Personalbestand der Seeflieger wuchs während des Weltkriegs auf 16.000 Soldaten an.[30]

Das Aufgabenspektrum der Seeflieger veränderte sich im Verlauf des Krieges zunehmend, denn waren es zum Beginn des Krieges ausschließlich Aufklärungszwecke, wurden bereits im Herbst 1914 Versuche mit Abwürfen von 4,5 bzw. 10 kg schweren Bomben gemacht und bereits 1916 begann man mit der Erprobung von Torpedoflugzeugen.[31]

Im Februar 1918 kam es auf dem Seefliegerhorst zu einem spektakulären Brand, verursacht durch einen explodierenden Benzinkocher, der zuerst die Tischlerei, dann die Waffenmeisterei, die Kammer mit Bereitschaftsmunition und schließlich die Telefonzentrale und eine Flugzeughalle (Halle I) erfaßte, wobei 16 Flugzeuge zerstört wurden. Nur der günstige Umstand, daß sich der Wind in letzter Minute nach See drehte, verhinderte die Explosion eines in zwei Meter Tiefe liegenden Tanks mit 30.000 Liter Benzin.[32]

Daß der Dienst auf der Holtenauer Seeflugstation alles andere als ungefährlich war, zeigt auch diese – unvollständige – Liste an tödlich verlaufenden Unfällen[33]:

07.09.1914: Fähnrich z.S. Erwin von Herff, Ltn.z.S. Hans Voss. 12.09.1914: FTObm. Wilhelm Schutte. Juli 1917: der 26jährige Flugzg. Mtr. Georg Hulcker aus Berlin. November 1917: der 25jährige Flugzg.Ob.Mtr. Hermann Kliesch aus Frankfurt a. d. Oder. Dezember 1917: der 21jährige Ltn.d.R.d.M.A. Walter Starck aus Neustrelitz. Januar 1918: der 21jährige Flugzg.Mtr. Franz Bleichstein aus Brandenburg und der 20jährige Flgzg.Mt. Franz Englisch aus Hamburg. Mai 1918: der erst 18jährige Flugzg.Mt. Ernst Ohlsen und der 19jährige Flugzg.Mt. Otto Schulze aus Ganzer-Ruppin. August 1918: der 19jährige Flugzg.Mtr. Hermann Kohrt aus Bremen.

Über die Zustände auf der Seefliegerstation in den letzten Kriegsmonaten berichtete der Zeitzeuge Rheinhold Rosenburg[34] aus Kiel:

> *„Die zunehmende Disziplinlosigkeit der Mannschaften und der zivilen Beschäftigten führten zu ansteigenden Diebstählen, die verstärkte Sicherheitsmaßnahmen erforderten. Auch die Sauberkeit ließ zu wünschen übrig, so dass für alle Mann am 4. Mai eine große Entlausungsaktion angesetzt wurde. Am 11. Mai herrschte ein reger Flugbetrieb. Alles was Flügel hat ist in der Luft! Seit langem kein Bruch - dafür heute nachgeholt: ein Flugzeug kam ohne Schwanz zurück, der in einer Rollkurve (?) abgebrochen war. Ein Flugzeug flog gegen eine schwimmende Dampframme in der Nähe von Halle III und riss sich das Tragdeck auf. Ein drittes Flugzeug flog beim Start gegen eine anrollende Maschine, beide zerschlugen sich die Tragdecks (Tragflächen). Und als Höhepunkt des Tages kam beim Anflug auf einem Verkehrsdampfer der NDC (Norddeutsche Dampferkompanie), was verboten war aber immer wieder gemacht wurde, bei der Anlegebrücke in Holtenau ein Flugzeug so tief, dass es mit dem Spannseil zwischen den Schwimmern den Knopf am Mast abriss. Der gleichzeitige Bruch des Seiles verhütete den Absturz. Zum Abschluss dieses turbulenten Tages wurde beim Justieren der beiden Maschinengewehre einer weiteren Maschine der Propeller 4 mal zerschossen. Es drängt sich die Frage auf, ob die Unfallhäufigkeit nun Folge einer mangelnden Ausbildung oder in Anbetracht des nahenden Kriegsendes die erforderliche Sorgfalt nicht mehr ausgeübt wurde.“*[35]

Einer der erfolgreichsten – aber auch umstrittensten – Seeflieger des Ersten Weltkrieges, Friedrich Christian Christiansen (*1879; †1972), war ebenfalls auf der der Seeflugstation Holtenau stationiert. In weiten Kreisen bekannt wurde er 1914 auch durch einen zehneinviertelstündigen Dauerflug von Hamburg-Fuhlsbüttel über Neumünster-Kiel bis nach Leipzig, wobei er den damaligen Dauerweltrekord für Eindecker nur um 5,4 Minuten verfehlte. Zuerst Handelsschiffskapitän, erwarb er im März 1914 einen Pilotenlizenz und kam als Torpedomannsmaat d. R. zur Seeflieger-Abteilung nach Holtenau, wo er auch die ersten 6 Kriegsmonate als Fluglehrer verbrachte. Für seine Einsätze im Krieg wurde er mit dem Orden *„Pour le Merite“* ausgezeichnet. Nach der Revolution von 1918 gehörte er der 3. Marinebrigade unter Wilfried von Loewenfeld an, einem Freikorps aus Marineangehörigen, das 1919 unter anderem zum Schutz der Reichsregierung eingesetzt worden war und 1920 an der blutigen Niederschlagung des kommunistischen Spartakistenaufstandes beteiligt war.

In der Weimarer Republik war er Kapitän des 10motorigen Riesenflugbootes *„Dornier X“*, das am 26. Juli 1932 auch Holtenau einen Besuch abstattete und mit dem er zweimal den Atlantik nach Nord- und Südamerika überquerte[36].

[30] Vgl.: MFG5. Eine andere Quelle spricht von 27. Offizieren, 2 Marineingenieuren, 181 Unteroffizieren und Mannschaften sowie 35 Flugzeugen (Vgl.: [Marine].) Neben den Stationen an Nord- und Ostseeküste gab es weitere in Flandern, dem Schwarzen Meer und in der deutschen Kolonie in China Tsingtau.

[31] Vgl.: [Marine].

[32] Vgl.: MFG5: "Alltags"-Flugbetrieb 1918 – ein Zeitzeuge berichtet, unter: www.mfg5.de/Flugbetrieb-1918.htm.

[33] Onlineprojekt Gefallenendenkmäler: Verlustliste: Luftstreitkräfte 1914 – 1918, unter: http://www.denkmalprojekt.org/-Verlustlisten/vl_luftstreitkraefte_14-18_wk1_s.htm [gesehen 16.06.2011] sowie: http://www.theaerodrome.com/forum/people/24004-ostsee-losses-1914-a.html - gesehen 16.06.2011.

[34] aktiv 31/VIII17-1/IX20, I. SFA Holtenau.

[35] Zitiert nach: [Seeflieger]: *„Alltags“*-Flugbetrieb 1918 – ein Zeitzeuge berichtet.

[36] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Höhenflug über der Kieler Förde“*, 25. Juli 2007.

Zu seinen Aufgaben in Holtenau gehörte anfangs die Pilotenausbildung bis er im Januar 1915 zur Seeflugstation Zeebrügge in Flandern abkommandiert wurde.

Im März 1933 trat Christiansen dann als Ministerialrat in das Reichskommissariat für Luftfahrt bzw. Reichsluftfahrtministerium ein und übernahm dort das *„Amt für Ausbildung und Sport"*, dem wiederum die Fliegerschulen unterstanden. Christiansen wurde nach dem Krieg in den Niederlanden zu 12 Jahren Gefängnis verurteilt, denn er hatte in seiner Funktion als Wehrmachtsbefehlshaber in den Niederlanden im Oktober 1944 befohlen, das niederländische Dorf Putten nieder zu brennen, und 660 Männer des Dorfes, darunter auch Jungen ab dem 16. Lebensjahr, nach Amersfoort und von dort in das KZ Neuengamme zu deportieren.[37]

Gunther Plüschow (*1886; †1931), ebenfalls Seeflieger und Kommandant in Holtenau, war der damaligen Öffentlichkeit auch als der *„Flieger von Tsingtau"* bekannt geworden, der sowohl durch seine Aufklärungsflüge für die deutsche Festung in Tsingtau, der deutschen Kolonie in China, als auch für seine spektakuläre Flucht per Flugzeug und per Dschunke über Nagasaki, Honolulu, San Francisco und New York nach Europa für Aufsehen gesorgt hatte. Mit einem einzigen und noch sehr einfach gebauten Flugzeug – einer *„Rumpler-Taube"*– unterstützte er die kleine deutsche Streitmacht. Als Japaner und Briten das deutsche Schutzgebiet angriffen, flog er über deren Linien und notierte die dabei gewonnen Aufklärungsergebnisse auf dem mitgeführten Notizblock. Für die damalige Kriegstechnik war dies bereits einmalig, versetzte es die Verteidiger doch in die Lage, die wenigen Granaten, die sie noch besaßen, gezielt gegen so erkannte Stellungen des Feindes zu verschießen. Noch berühmter wurde Plüschow jedoch dadurch, daß er selbst gebastelte Bomben abwarf und damit die ersten Bombeneinsätze der Kriegsgeschichte flog. Als sich die endgültige Niederlage der deutschen Festung abzeichnete gelang Plüschow mit dem letzten verbliebenen Flugzeug die Flucht ins Landesinnere Chinas und schließlich nach einer mehrmonatigen Odyssee über die USA, Gibralta und England die Rückkehr auf deutsches Gebiet. Seine Erlebnisse hat Plüschow in einem kleinen Buch niedergeschrieben, von dem innerhalb kürzester Zeit mehrere hunderttausend Exemplare verkauft wurden. Plüschow schied am 22.11.1919 als Korvettenkapitän aus der Marine aus. In den 30er Jahren unternahm Plüschow mehrere Expeditionen nach Patagonien wo er schließlich tödlich verunglückte.

Die endgültige Auflösung der Seeflieger-Abteilung erfolgte erst im Jahr 1920, denn die verbliebenen Flugzeuge sollten noch bei den Minenräum-Operationen in Nord- und Ostsee assistieren.

Während mit dem Wachsen Holtenaus infolge des Kanalbaus viele Straßen wie die Hayßen- oder die Lütjohannstraße nach den am Bau oder dem Betrieb des Kaiser-Wilhelm-Kanals beteiligten Persönlichkeiten benannt wurden, waren es in der Zwischen- und der Nachkriegszeit mehrere Straßen, die nach populären Jagdfliegern oder Flugpionieren benannt wurden, wobei nach dem Zweiten Weltkrieg die zivilen Luftfahrtpioniere zu Namenspatronen wurden:

- *Bräutigamweg*: Otto Bräutigam (1912-1941), Lehrer des Segelflugs und Kunstflieger.
- *Dittmarweg*: Heini Dittmar (1911-1960), Segelflieger und Versuchspilot.
- *Eckenerplatz*: Hugo Eckener (1868-1954), Luftschiffführer, überquerte den Atlantik und reiste 1931 zum Nordpol.
- *Groenhoffweg*: Günther Groenhoff (1908-1932), Segelflieger.
- *Hirthstraße*: Wolf Hirth (1900-1959), Segelflieger.
- *Hünefeldstraße*: Günter Freiherr von Hünefeld (1892-1929) überquerte als erster 1928 den Atlantik in West-Ost Richtung zusammen mit Hermann Köhl (1888-1938) als Pilot und dem Iren James Fitzmaurice (1898-1965) als Kopilot im Flugzeug.[38]
- *Immelmannstraße*: Max Immelmann (1890-1916), Jagdflieger des ersten Weltkrieges.
- *Köhlstraße*: Hermann Köhl (1888-1938), Flieger, überquerte im April 1928 zusammen mit v. Hünefeld und Fitzmaurice als erster den Nordatlantik von Ost nach West von Irland nach Neufundland.
- *Lilienthalstraße*: Otto Lilienthal (1848-1896), Flugpionier, führte 1891 mit einem von ihm gebauten Flugapparat den ersten Gleitflug durch.
- *Nehringweg*: Johannes Nehring (1862-1930), Segelflieger, stellte mehrere Weltrekorde auf.
- *Richthofenstraße*: Manfred Freiherr von Richthofen (1892-1918), einer der erfolgreichsten Jagdflieger des ersten Weltkrieges
- *Ursinusweg*: Oskar Ursinus (1877-1952) , Ingenieur und Wegbereiter des Segelfluges.

[37] Vgl.: [Losch]; http://balsi.de/Sonstiges/Personen/C-/Christiansen-Friedrich.htm; Wikipedia, unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Christiansen.

[38] Daß Fitzmaurice als Einziger der drei Flugpioniere keinen Holtenauer Straßennamen erhielt, wirft ein Licht auf den damaligen Zeitgeist.

6.2.1 Der Kieler Matrosenaufstand

Der gegen Kriegsende bekannt gewordene Plan zu einer letzten großen – in den Augen der Matrosen – sinnlosen Seeschlacht führte auf mehreren Schiffen der Kaiserlichen Flotte zu einem Aufstand der Matrosen und dann zum Matrosenaufstand in Kiel, der schnell auf andere Städte und schließlich auf die Hauptstadt übergriff.

Der geheim gehaltene Flottenbefehl Admiral Scheers vom 24. Oktober 1918, der auf einen Plan des Konteradmirals von Trotha, Chef des Stabes bei der Hochseeflotte, zurück ging, war der Auslöser des Aufstands. Dieser Plan sah eine „*letzte Entscheidungsschlacht*“ der deutschen Hochseeflotte gegen die britische Royal Navy vor, „*... auch wenn (sie) ein Todeskampf wird*“, obwohl das Deutsche Reich bereits auf Drängen der Obersten Heeresleitung einen Waffenstillstand mit den gegnerischen Mächten aushandelte. „*Einer durch schmachvollen Frieden gefesselten Flotte ist die Zukunft gebrochen*“ schrieb von Trotha. Erst im Nachhinein versuchte Admiral Scheer die Operation mit dem Schutz der flandrischen Küste zur Unterstützung des Heeres zu rechtfertigten.

Am 31. Oktober 1918 wurde das III. Geschwader der Kaiserlichen Marine, auf dem Unruhen ausgebrochen waren, aus Wilhelmshaven nach Kiel beordert, da man so hoffte eine Ausbreitung der Matrosenaufstände zu stoppen, womit aber in Wirklichkeit nur weitere 5000 vom Gedanken an die Revolte infizierte Marinesoldaten nach Kiel verlegt wurden. Während der Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal wurden am 31. Oktober 47 Matrosen des Linienschiffes „*Markgraf*“ als Haupträdelsführer festgenommen und von Holtenau aus zum Teil in das Fort Herwarth gebracht.[39]

Für viele der monarchistischen Offiziere, die ja auch auf dem Holtenauer Marinegelände stationiert waren, waren diese Tage nicht ungefährlich und so wird in unserer Familie eine fast schon komische Geschichte über meine Urgroßmutter Emilie Neumann überliefert, der es gelang, mehrere Offiziere, die im Haus meines Urgroßvaters in der Richthofenstraße wohnten, in Frauenkleidern verkleidet an den meuternden Matrosen vorbei zum Kieler Hauptbahnhof zu schleusen, so daß diese unversehrt die Stadt verlassen konnten.[40]

[39] Vgl.: Dähnhardt [1978], S. 54.

[40] Dies berichtete mir meine inzwischen verstorbene Großtante Frau Tilly Clausen, Tochter von Richard H. Neumann, der als Marineoffizier mit einigen bekannten Fliegern – anscheinend auch Ernst Udet – befreundet war. In der Zwischenkriegszeit hatte sie so zu mehreren Rundflügen über Kiel mitgenommen.

6.3 Bilder aus dem Ersten Weltkrieg

Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde im Norden Holtenaus am Wald Voßbrook eine Seeflugstation aufgebaut, auf der auch einige bekannte Marineflieger des Ersten und Zweiten Weltkrieges stationiert waren: wie der berühmte *„Flieger von Tsingtau"* Gunther Plüschow oder der erfolgreichste deutsche Marineflieger des Ersten Weltkrieges Friedrich Christian Christiansen, der in der Zwischenkriegszeit Kommandant des Riesenflugbootes *„Dornier X"* war und der im Zweiten Weltkrieg als Oberbefehlshaber in den Niederlanden eingesetzt wurde und später wegen Kriegsverbrechen angeklagt wurde.

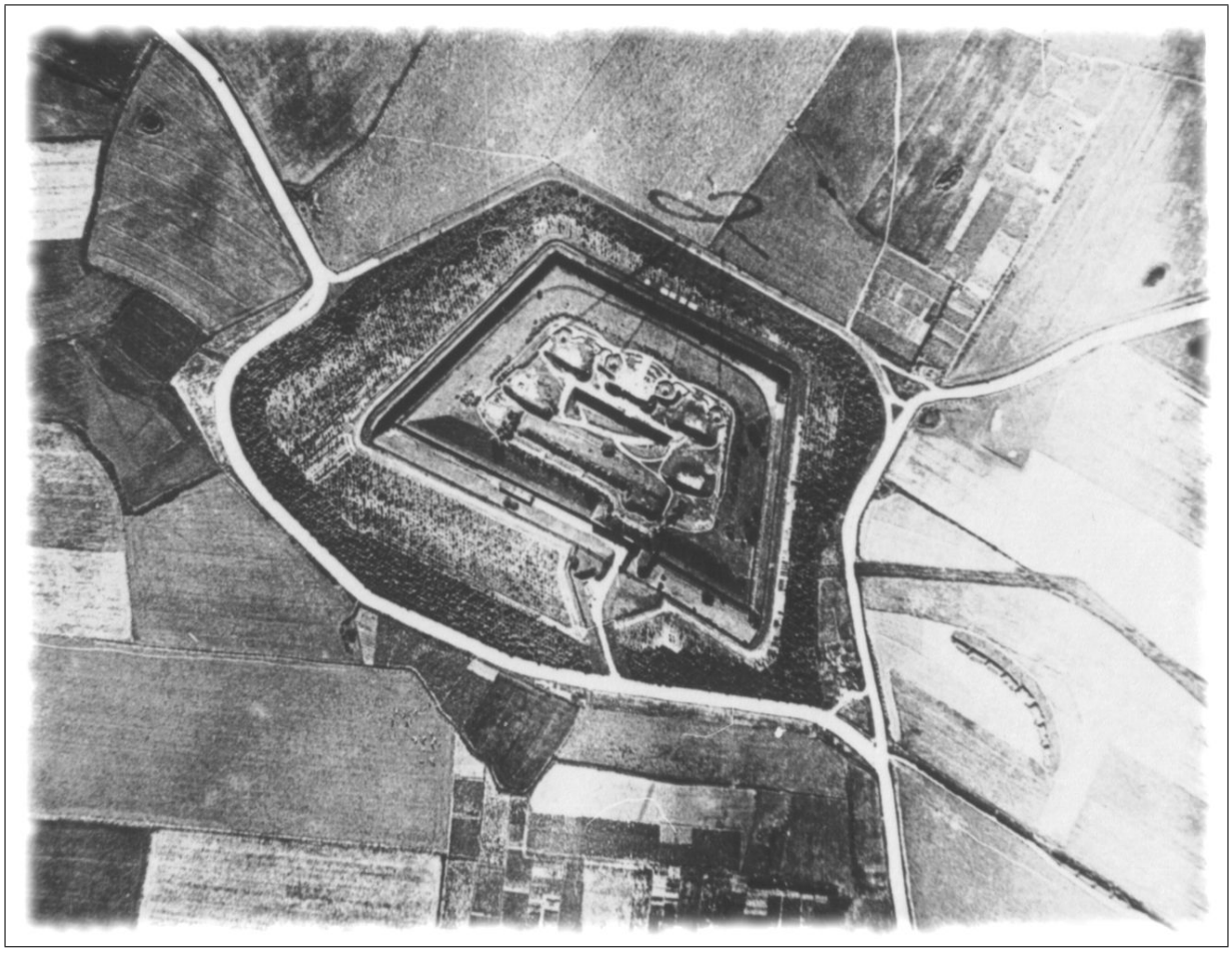
Abbildung 6.1: Bilder aus dem Ersten Weltkrieg.

„Die unüberwindlichen Dreadnoughts oder Das grösste Naturspiel Europas". Deutsche Propaganda gegen die Britische Dominanz zur See um 1910. Den Briten (dargestellt als Seemann) stehen Deutschland (als Fischermädchen) und Österreich (als fesche Wienerin) jeweils maßstabsgerecht zur Größe ihrer Marinen gegenüber. Sieht man genauer hin, erkennt man den Umriß der Kieler Förde und auch den Kaiser-Wilhelm-Kanal.

1. Soldaten der Holtenauer Seewehr-Abteilung.

2. Die kaiserliche Hochseeflotte auf Reede vor Holtenau. Rechts der Leuchtturm.

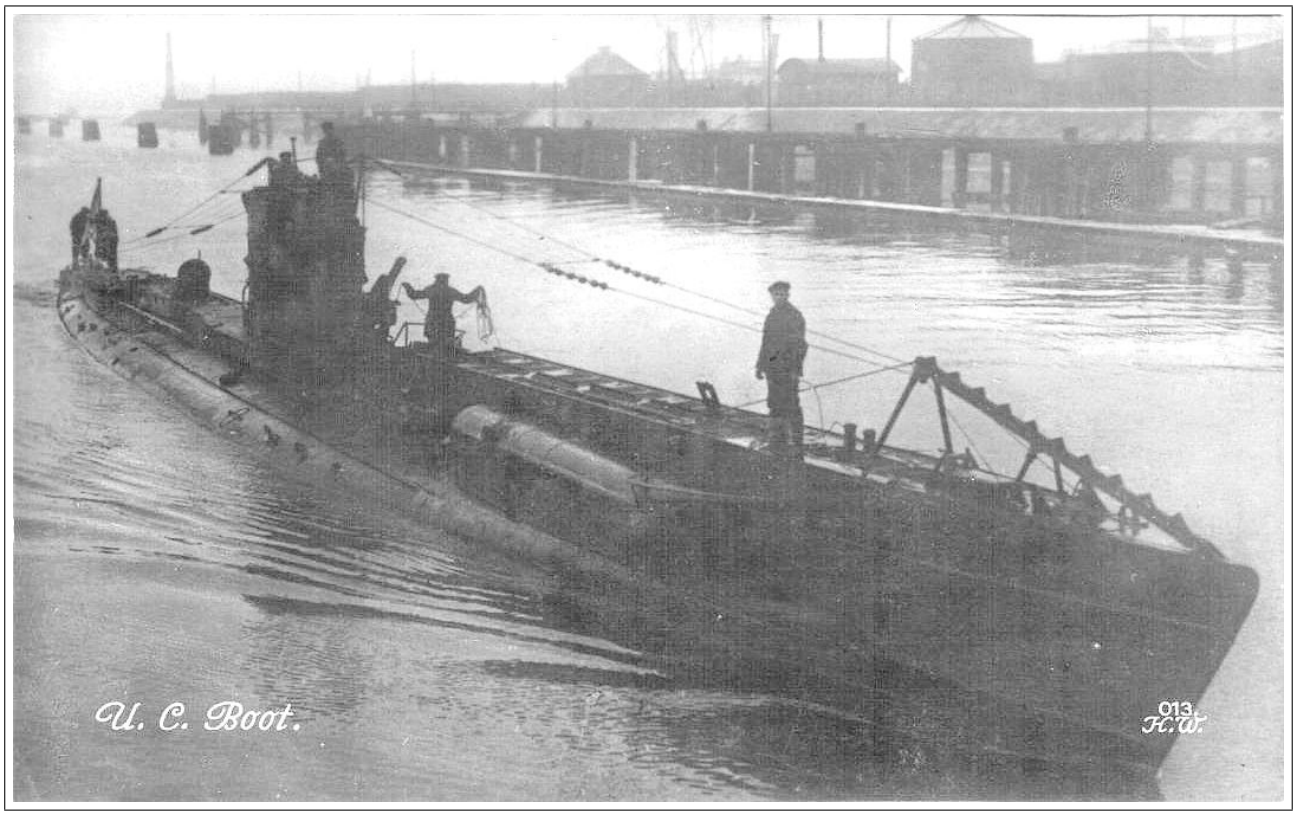
3. Luftbild des Fort Holtenau (Mitte links), Tonnenhof und Seeflugstation.



4. Das Fort Holtenau von oben.

5. Die Kasematten des Fort Holtenau.

6. Motorenkurs der Seeflieger 1918. Im Hintergrund rechts der Tonnenhof.



7. Ein deutsches Unterseeboot in der Neuen Holtenauer Schleuse. Links oben das Leuchtfeuer auf der Südmole.

8. Besuch der Kaiserin bei den Seefliegern. Im Hintergrund Kommandant Gunther Plüschow.

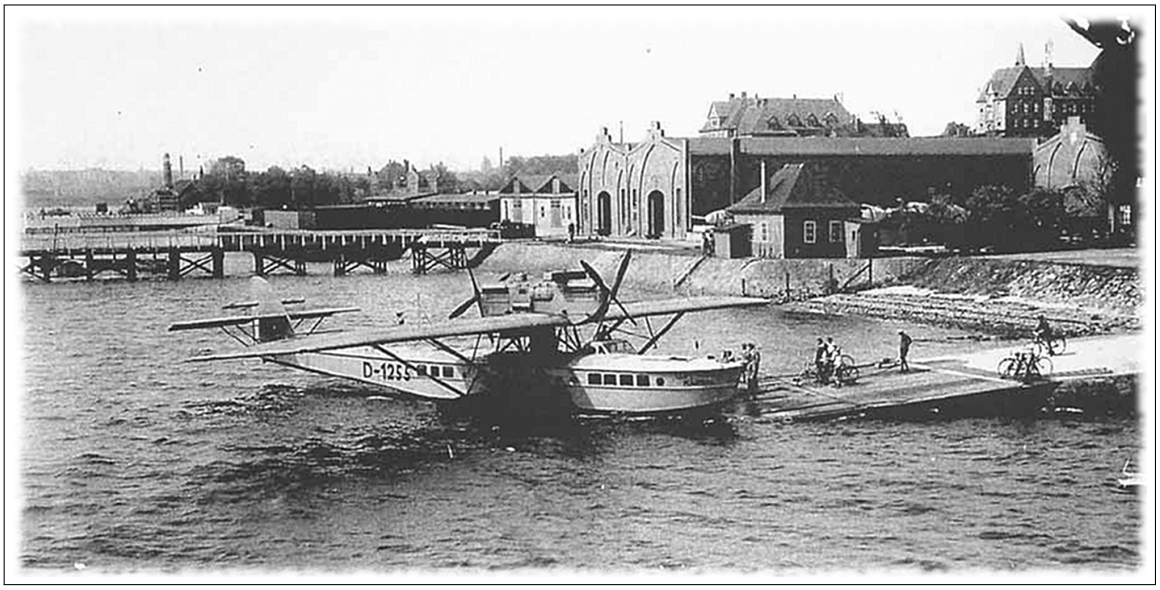
9. Gruppenbild der Seeflieger 1920.

10. Zerstörte deutsche Seeflugzeuge auf der Holtenauer Seeflugstation im März 1920.

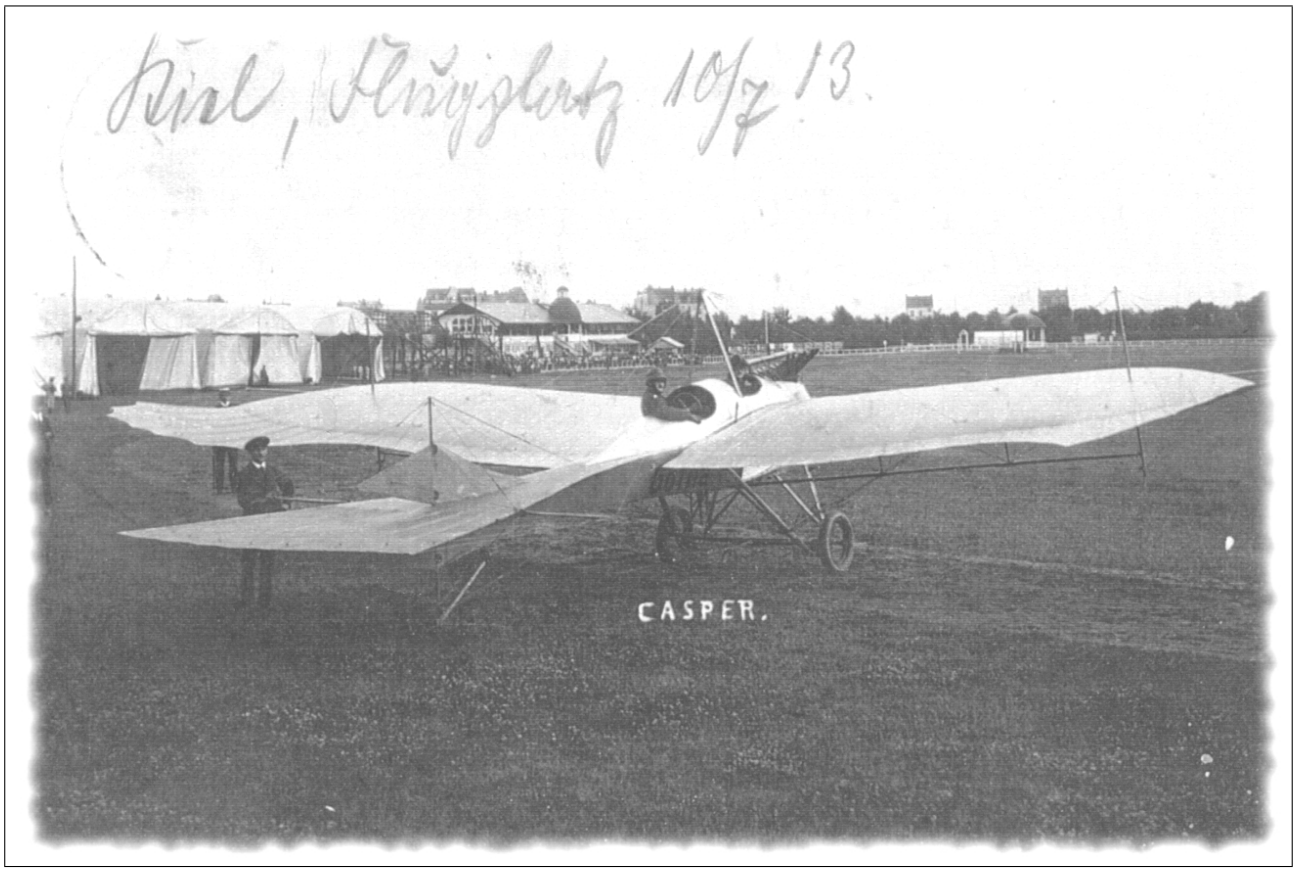
6.4 Bilder von der Seeflugstation und dem Landflugplatz

Neben dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals war der Aufbau einer Holtenauer Seefliegerabteilung und der nach dem Ersten Weltkrieg beginnende Bau eines Landflugplatzes der zweite große Entwicklungsfaktor für das Holtenauer Bauerndorf. Die kurz vor dem Ersten Weltkrieg nach Holtenau verlegten Seeflieger hatten während des Krieges zwar keine Kampfeinsätze, überwachten jedoch die Ostseezugänge und waren hauptsächlich mit der Entwicklung und Erprobung neuer Waffen und Techniken beschäftigt. Diesem Umstand verdankt sich auch die Bezeichnung *„Mutterstation der Seefliegerei“*. …

Abbildung 6.2: Bilder von der Seeflugstation und dem Landflugplatz.

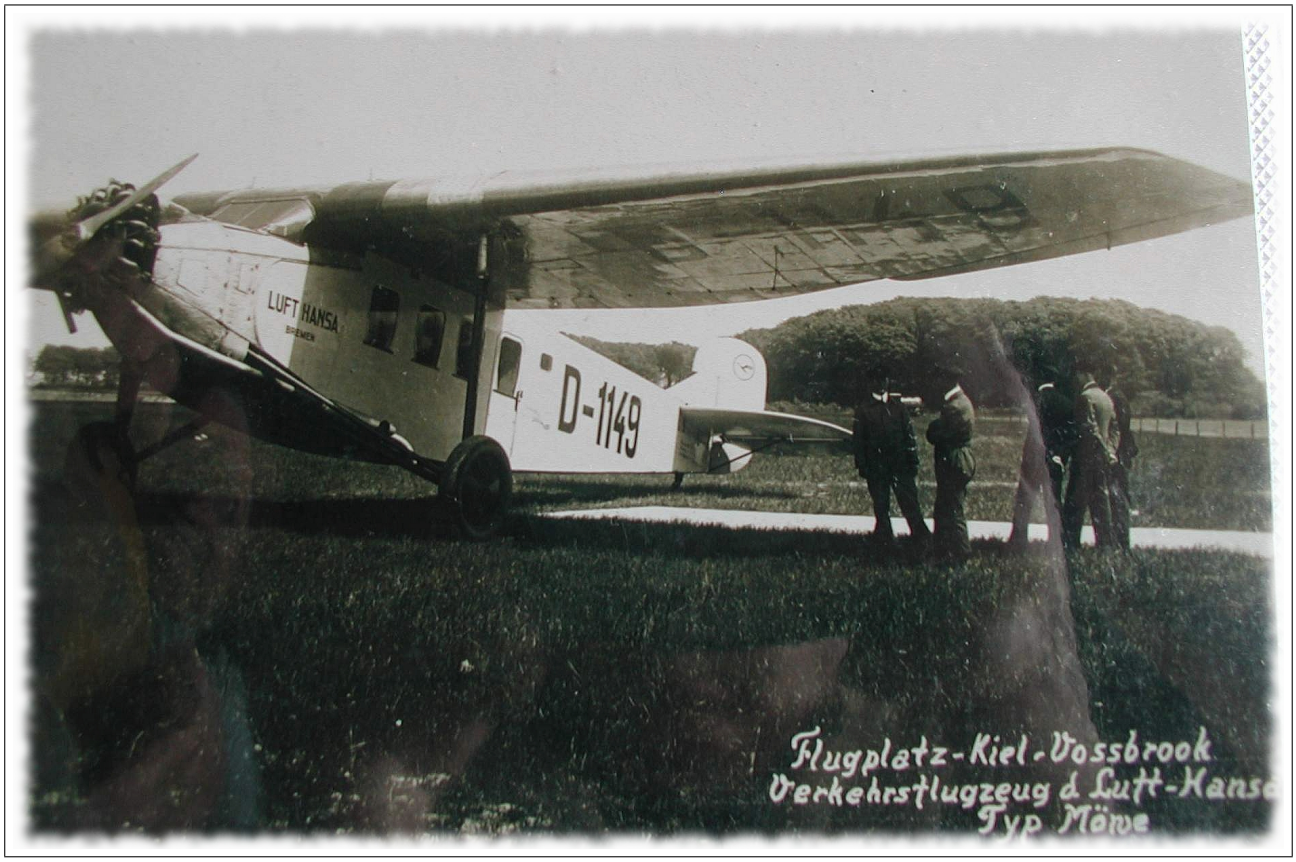


Ein deutsches Wasserflugzeug vom Typ „Dornier Wal“ an der Seeflugstation Holtenau. Im Hintergrund die im Zweiten Weltkrieg zerstörten Gebäude des „Tonnenhofes“. Rechts oben die „Marinefunktstelle“ und links der Holtenauer Leuchtturm. Die Wasserflugzeuge, die in ihren Schwimmer oft auch Räder montiert hatten, konnten über die so genannten „Ablaufbahnen“ auch an Land gezogen werden.

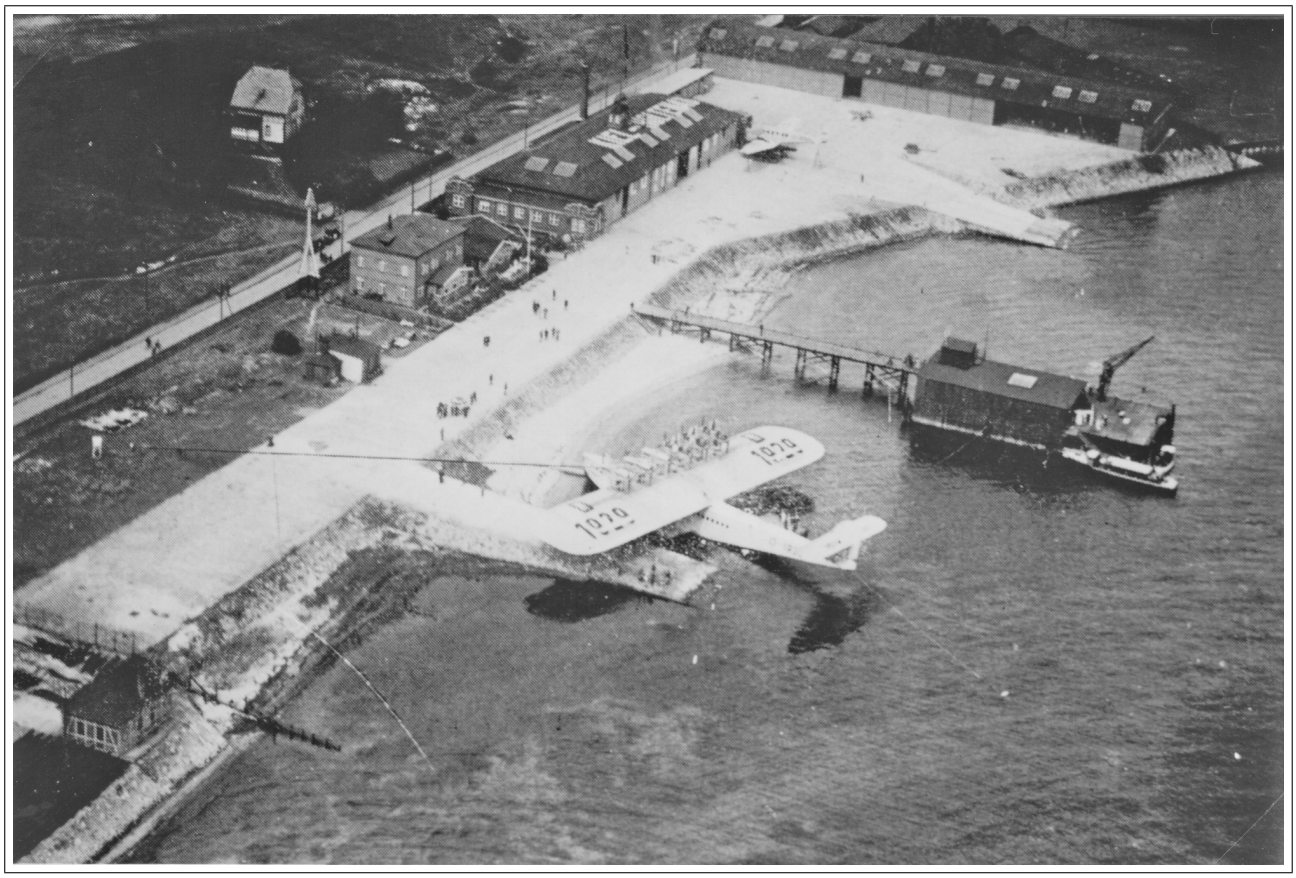


1. Auf dem Kieler Nordmarksportfeld 1913.

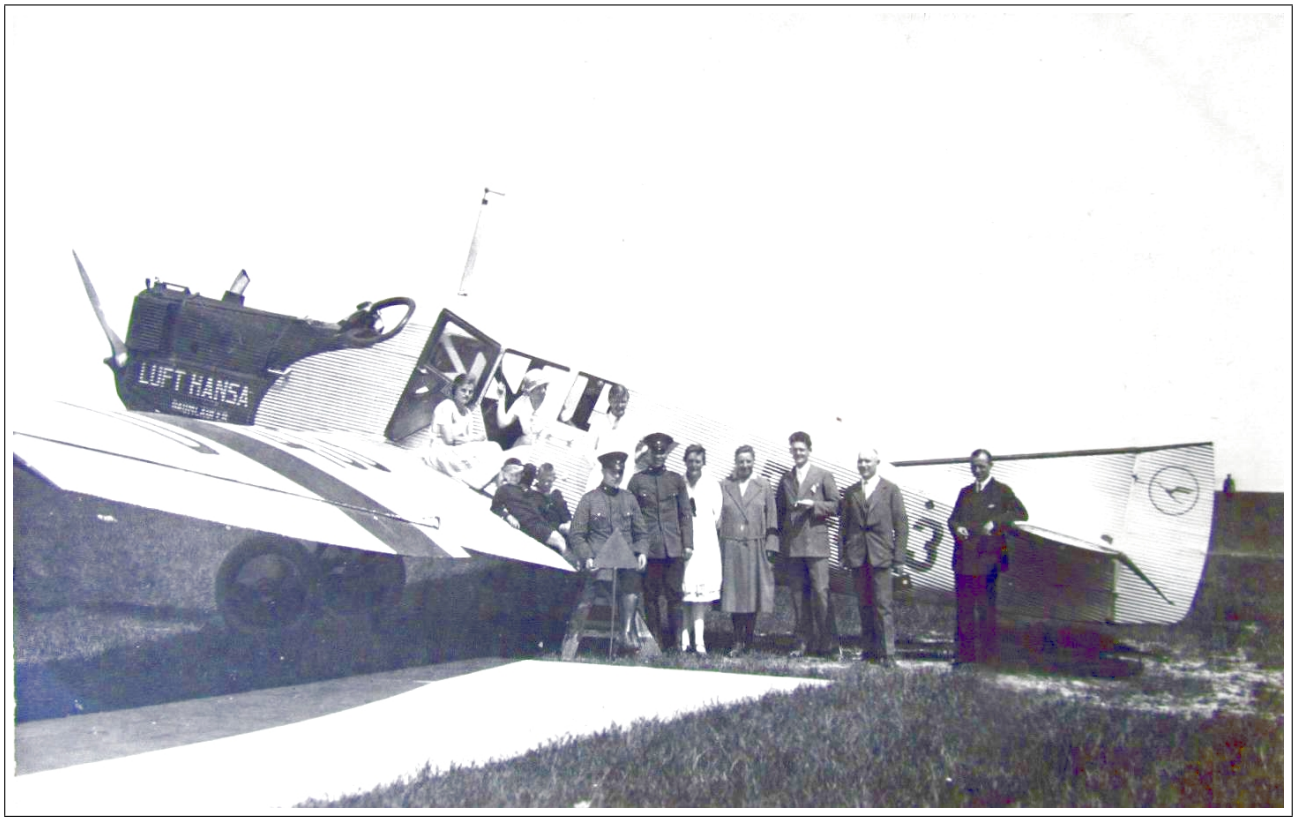
2. Auf der Seefliegerstation Holtenau. Im Hintergrund der alte Tonnenhof.



3. Ein Passagierflugzeug der „Luft Hansa“ auf dem Flugplatz Voßbrook.

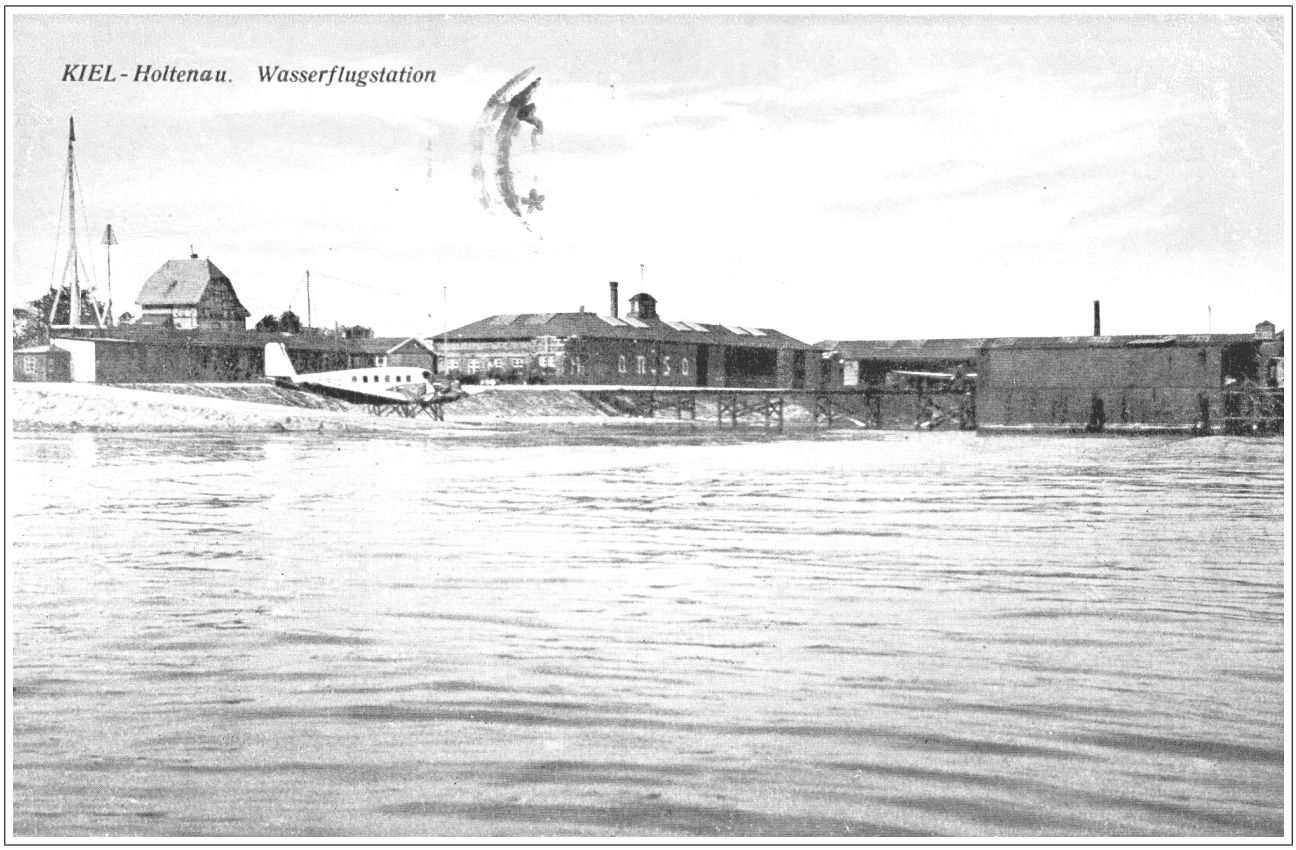


4. Das Riesenflugboot Dornier X an der Seeflugstation. Links die Villa Bock.

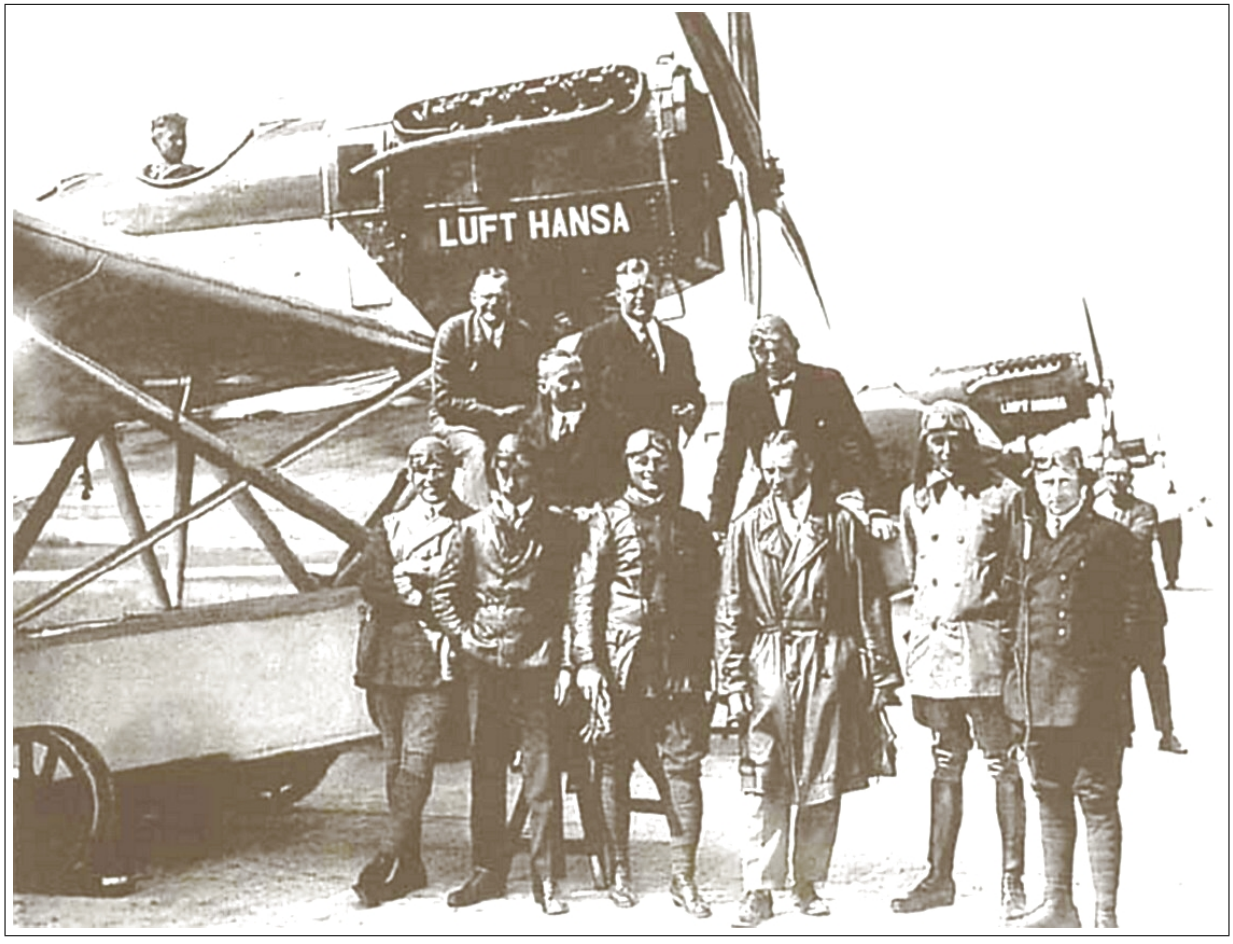


5. Die Einweihung des Landflugplatzes 1928.

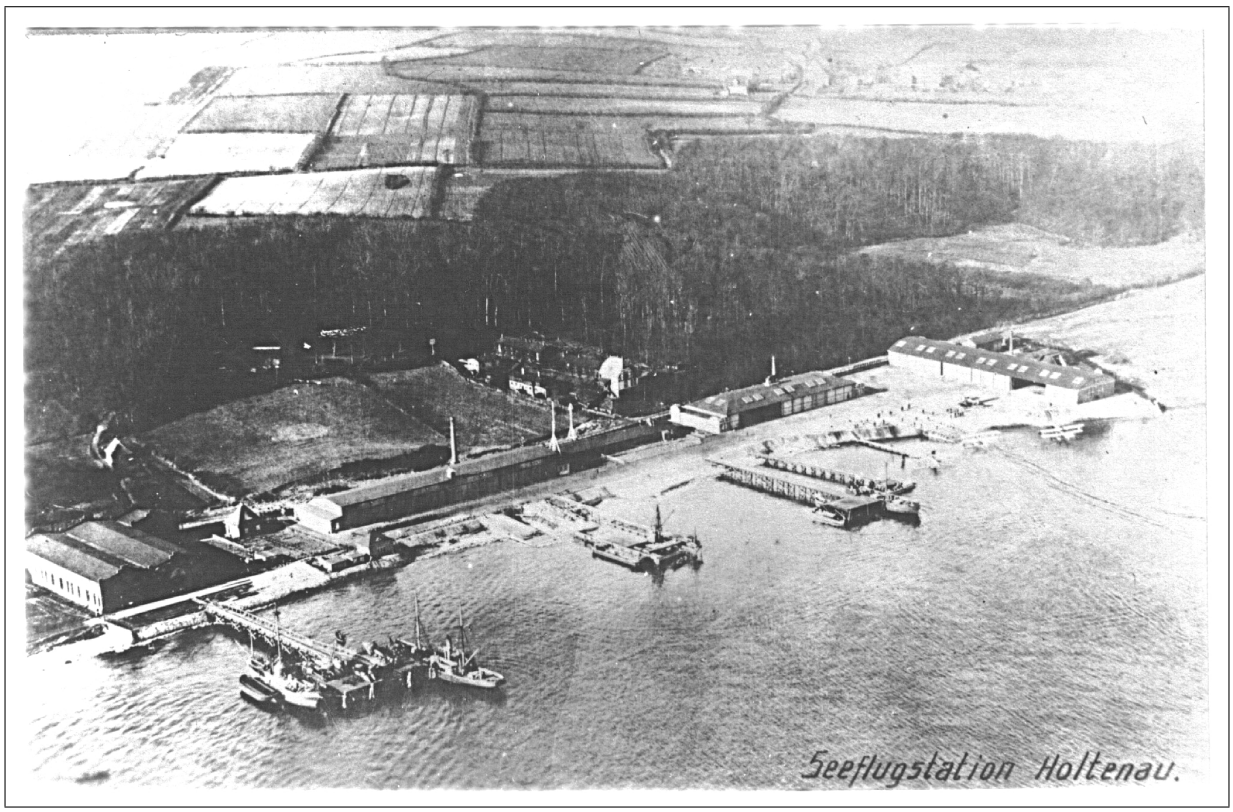
6. Ernst Udet (links) auf dem Holtenauer Flugplatz; wahrscheinlich auf dem „Großflugtag“ am 9.6.1929.



7. Die Wasserflugstation Holtenau in den 1930er Jahren.

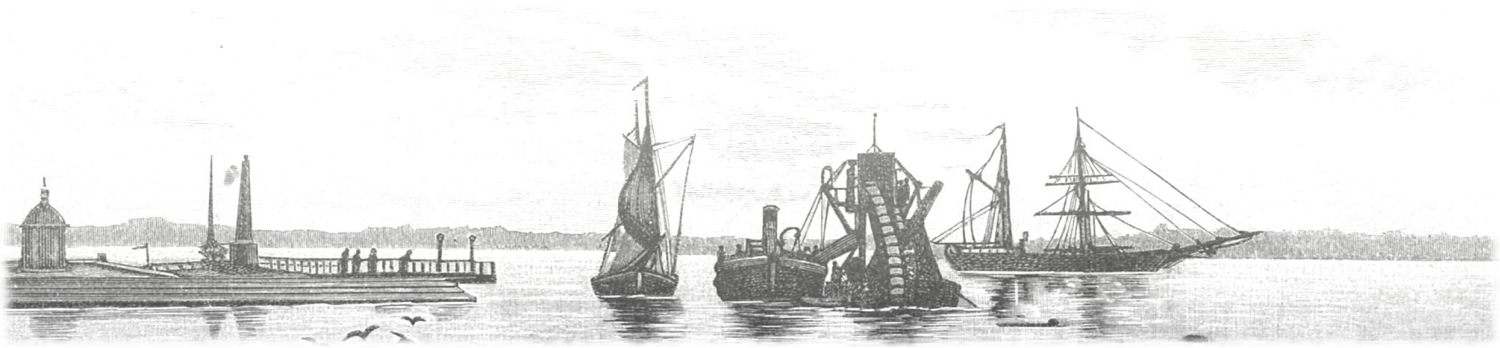


8. Piloten der Tarnorganisation SEVERA in Holtenau.



9. Die Seeflugstation Holtenau. Dahinter der Wald Voßbrook. Links der alte Tonnenhof. In der Bildmitte die Villa Bock und die Baracken der ehemaligen Quarantäneanstalt.

10. „Albatros“ Wasserflugzeug an der Ablaufbahn auf der Halbinsel Voßbrook im Jahr 1963. [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].



Kapitel 7

Die Gemeinde Holtenau

> Holtenau! Welchem Kieler steigen bei Erklingen dieses Namens nicht warme Erinnerungsbilder aus glücklichen Vorkriegszeiten auf; das trotz seines Kanals weltabgeschiedene Dorf mit seinen herrlichen Blickpunkten auf den Hafen, die rauschenden Buchen und Eichen des einstmals so großen Voßbrooks, die urgemütlichen Gartenwirtschaften! Und wir Jungen, die wir der Vorkriegsgeneration angehören, wissen all das zu bestätigen und gedenken noch gern der Zeiten, da die Eltern – wenn sie uns ein besonderes Sonntagsvergnügen zugedacht hatten – mit uns den Nachmittagsspaziergang nach Holtenau hinaus machten.
>
> *Kieler Zeitung: Siedlungen in Holtenau, 29.03.1929.*

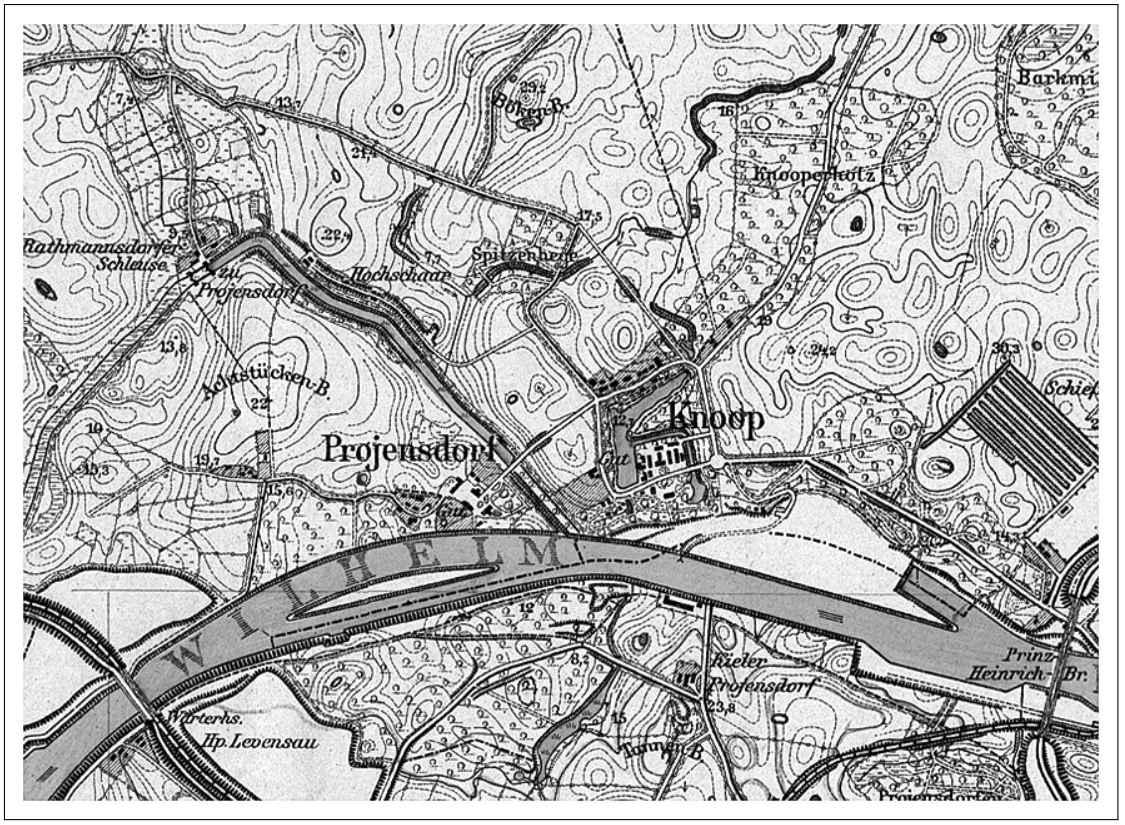
Heutzutage ist schon fast in Vergessenheit geraten, welch lebendiges Gemeindeleben die freie Landgemeinde Holtenau in den Jahren nach dem Kanalbau entwickelt hatte. Der Kanalbau zog nicht nur die Kanalbediensteten und ihre Familien, sondern eine Vielzahl anderer beruflich mit der Schifffahrt verbundener Menschen nach Holtenau. Viele Gewerbe, die bisher nicht in Holtenau ansässig waren, fanden hier gute Einkommensquellen.

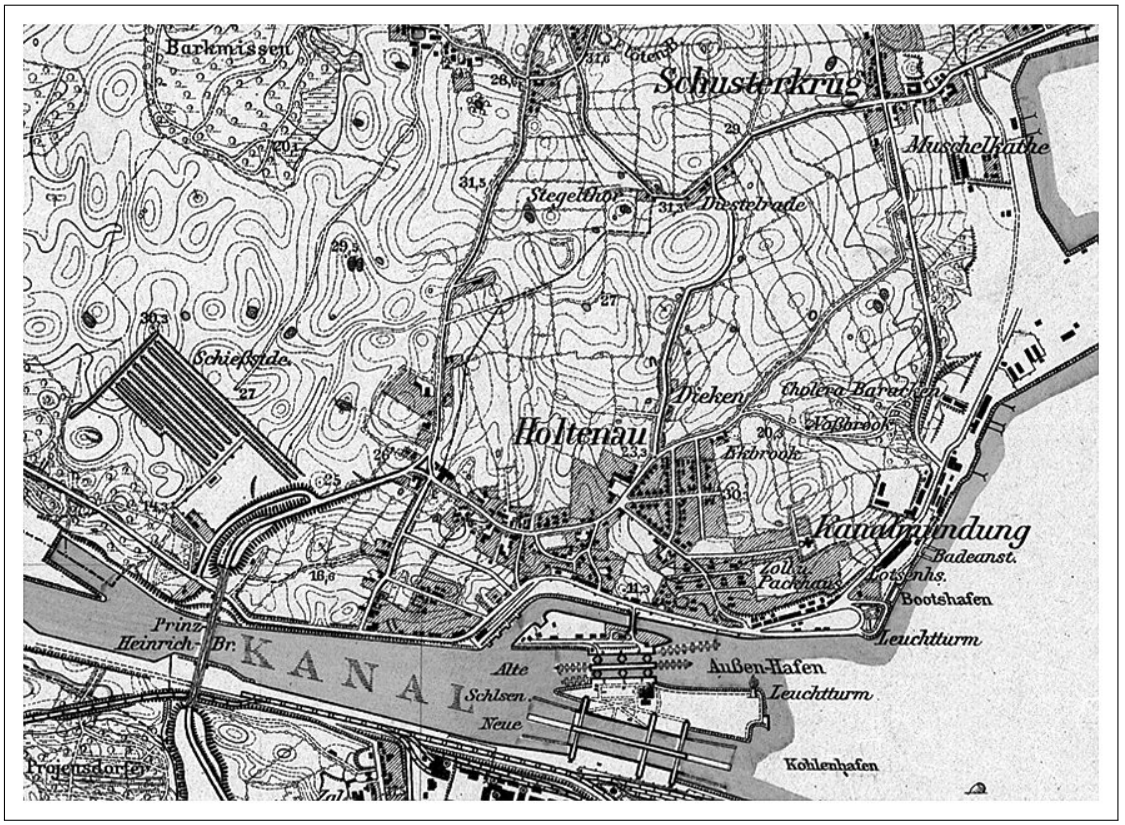
Es entwickelte sich – wie es auch im größeren Maßstab in der Stadt Kiel geschah – in kurzer Zeit eine völlig neue Sozialstruktur, die den bäuerlichen Charakter in den Hintergrund treten ließ. Das Dorf Holtenau und der Kanaldistrikt wuchsen langsam zusammen und viele Bauern konnten Teile ihrer Ländereien zu guten Preisen an den Fiskus oder an Privatleute verkaufen. Ausdruck dieser stürmischen Entwicklung ist unter anderem auch die Gründung einer eigenen Holtenauer Kirchengemeinde kurz vor der Jahrhundertwende.

Neben die politischen Institutionen wie dem Gemeindevorsteher gab es neben der Holtenauer Kirchengemeinde die große Gruppe der Geschäftsleute, unter denen insbesondere die Schiffsausrüster hervorzuheben sind. Aus heutiger Sicht stechen aber besonders die vielen Gastronomiebetriebe hervor, die Holtenau zu einem beliebten Ausflugsziel der Kieler machten, wie es auch das obige Zitat selbst zu einer Zeit nach den Kahlschlägen durch den Kanal-, Seeflugplatz- und Festungsbau in den Jahrzehnten vor und nach der Jahrhundertwende noch einmal anschaulich macht.

Eine weitere große Gruppe ist die der vielen Holtenauer Vereine, wobei es natürlich auch mehrere Vereine gab, die in enger Verbindung zur Schifffahrt oder zum Kanalbetrieb standen wie z. B. der „*Kanal-Frauenverein*" oder der „*Kanal-Bauverein*".

Abbildung 7.1: Karten Holtenau und Knoop 1924.





7.1 Der Gemeindevorsteher

Die Landgemeinde Holtenau bestand neben der nach dem Kanalbau neu gegründeten Holtenauer Kirchengemeinde, der Schule und den Unternehmen auch aus den für eine damalige eigenständige Gemeinde typischen Institutionen und öffentlichen Personen wie dem Gemeindevorsteher als Nachfolger der ehemaligen Holtenauer Bauernvögte.

War es in früheren Zeiten der – in der Regel von der Familie Hammerich gestellte – Holtenauer Bauernvogt, der für die offiziellen Belange zuständig war, so übernahmen in späteren Zeiten andere Institutionen oder Personen diese Aufgaben. Bis zum Jahr 1876 gehörte Holtenau verwaltungsmäßig zu Seekamp. Danach wurde es preußische Landgemeinde mit eigenem Gemeinde- bzw. Bürgervorsteher. Dieses Amt wurde unentgeltlich durch Jacob Hammerich, dessen Vorfahren bereits die Holtenauer Bauernvogte gestellt hatten, ausgeübt. Darauf folgten als Gemeindevorsteher H. Pahl und H. Untiedt.

Ab 1893 hatte Holtenau als unabhängige Landgemeinde dann aufgrund seiner zunehmenden Einwohnerzahl hauptamtliche Gemeindevorsteher und gehörte zum Amtsbezirk Knoop. Der erste dieser hauptamtlichen Gemeindevorsteher war Wilhelm Jaeger (*1851; †1915), dem auch die Jaegerallee ihren Namen verdankt.

Nachfolger Jaegers und letzter Holtenauer Gemeindevorsteher wurde Ewald Wendenburg (*1883; †1959), der sein Amt von 1915 bis 1922 ausübte. Der letzte Holtenauer Gemeindevorsteher verhandelte mit der Stadt Kiel die Eingemeindung der freien Landgemeinde Holtenau aus, die schließlich 1922 vollzogen wurde – sehr zum Mißfallen vieler Holtenauer, die sich an die Stadt Kiel unter Wert verkauft fühlten. Von 1922 bis 1924 war Wendenburg dann Kieler Stadtverordneter, danach bis zu seiner Absetzung durch die Nationalsozialisten Bürgermeister auf Langeoog und in Heringsdorf. Wendenburg war später auch als Wirtschaftsdezernent für die geplante aber nicht verwirklichte Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel tätig. Im August 1945 wurde er – obwohl bereits im Ruhestand – von der britischen Besatzungsmacht mit den Bürgermeistergeschäften von Eckernförde betraut, wo er schließlich auch als hauptamtlicher Bürgermeister bis 1952 tätig war. Frau Wendenburg war eine geborene Grimm. Ewald Wendenburg starb 1959 in Holtenau. Ihm zu Ehren wurde die spätere Schwester-Therese-Straße als *„Wendenburgstraße"* benannt, in der sich auch während des Zweiten Weltkrieges der *„Wendenburg-Bunker"* befand.

Der Holtenauer Gemeindevorsteher residierte samt der Gemeindeverwaltung im Haus Jaegerallee Nr. 22. Nach der Eingemeindung nach Kiel hatte die örtliche Verwaltungsstelle ihren Sitz über der Sparkasse in der Kanalstraße Nr. 37, jedoch fiel diese Stelle aufgrund von Sparmaßnahmen später fort. Einige Jahre lang noch gab es für Verwaltungsangelegenheiten einen Raum in der Schule bis man die Verwaltungsstelle für die Stadtteile nördlich des Kanals nach Friedrichsort verlegte.

7.2 Polizei und Gefängnis

Einer der bekanntesten Holtenauer Polizisten war Herr Haberland – ein kleiner rundlicher Man mit krummen Beinen, der immer seine Spitzhaube trug. Die Kinder riefen ihm *„Tackelbeen"* nach. Auf dem Gelände des Wohnblocks mit Eigentumswohnungen im Mählsweg gegenüber der ehemaligen Kirche St. Elisabeth soll in früherer Zeit ein Gefängnis gestanden haben[1].

Die Polizeistation befand sich um 1910 in der Kanalstraße Nr. 31 in der linken Seite des Hauses[2], dem nach seinem Besitzer Heinrich Schmidt benannten *„Schmidt'schen Block"*. Auf einer Photographie aus dieser Zeit sind mindestens ein Dutzend Polizisten abgebildet.

7.3 Die Feuerwehr

Die Geräte der Holtenauer Feuerwehr befanden sich in einem Schuppen am Anfang der Westseite der heutigen Immelmannstraße, darunter befand sich auch eine handbetriebene Pumpe. Es gab jedoch keinen Leiterwagen. Brannte es in Holtenau, so wurde der Feueralarm vom Maschinenhaus auf der Schleuse her ausgelöst, wobei die Dampfpfeife des Maschinenhauses zwölfmal betätigt wurde. Es konnten dann bis zu 25 Feuerwehrmänner zum Löschen gerufen werden. Die Freiwillige Feuerwehr besaß eine eigene Feuerwehrkapelle, die bei den jährlichen Festzügen der Holtenauer spielte. Die freiwillige Feuerwehr wurde 1922 mit der Eingemeindung nach Kiel aufgelöst.[3]

[1] Über dieses Gefängnis habe ich außer der Angabe von Frau Heinrich (Vgl.: [Heinrich Info]) leider keine weiteren Informationen finden können.
[2] Nach Informationen von Hans Peter Bunks aus Holtenau.
[3] Vgl.: [Heinrich 2002], S. 42; [Harste 1984], S. 50.

7.4 Die Post

Einen Postdienst im heutigen Sinne gab es vor der preußischen Annexion Schleswig-Holsteins am 17. Januar 1867 im Grunde nur in den Städten. Da die einfachen Leute selten weitere Strecken über Land reisten, war es oft der Gutsbesitzer, der die Post beim nächsten Amt abholen ließ.[4]

Die Preußen organisierten den Postverkehr in Schleswig-Holstein dann nach preußischem Vorbild. Holtenau gehörte fortan zum Postamt Kiel – Bezirk I des Landbriefträgerdienstes. Der für Holtenau zuständige Briefträger mußte täglich eine Strecke von 32 km zurücklegen, auf der er neben Holtenau noch die Dörfer Hassee, Russee, Kronshagen, Suchsdorf und Projensdorf bedienen mußte![5]

Vor der Gründung der Holtenauer Postagentur wurde der Postdienst inoffiziell nebenamtlich durch den damaligen Schleusenmeister Conrad Grimm durchgeführt.[6]

Die Holtenauer Postagentur befand sich seit dem 1. März 1873 im Haus der heutigen Königstraße Nr. 22 – vor Einführung der Straßennamen in Holtenau hatte das Haus die Nummer 63. Das Gebäude stand zur damaligen Zeit noch ganz allein zwischen Feldern und Schrebergärten. Von hier aus führte eine heute noch vorhandene steinerne Treppe den Hang hinunter Richtung Eiderkanal, so daß auch die Schiffer schnell zur Post gelangen konnten[7]. Das Postamt wurde von Herrn Torp geleitet.[8]

Gegenüber der Post befand sich früher ein mehrstöckiges aus roten Backsteinen errichtetes Haus, in dem mehrere kinderreiche Familien lebten, welches von den Holtenauern das „*Rote Schloß*" genannt wurde. Der eigenartige Name stammt wohl daher, weil einige der Bewohner wohl der Sozialdemokratie oder der Kommunistischen Partei angehörten. Nach einem Bombentreffer blieb ironischerweise nur noch eine einzige Wand stehen, auf der sich ein großes Adolf Hitler-Bild befand.

Im Gründungsjahr der Holtenauer Post wurde auch ein regelmäßiger Postdienst per Pferdepostwagen auf der Strecke Kiel – Holtenau – Pries – Dänischenhagen eingerichtet[9]. Holtenauer Postbedienstete waren: Herr Bockholt sowie die Postboten Asbahr, Neumann und Drenckhahn[10].

Da sich mit dem Baubeginn für den Kaiser-Wilhelm-Kanal der Postverkehr stark vermehrte, bekam die Holtenauer Postagentur im Jahr 1890 den Status eines Postamtes[11]. 1895 wurde dann ein *„Kaiserliches Postamt"* in der Kanalstraße Nr. 25 erbaut. Das Haus an der Ecke zum Wittenbrook hatte einen Kaiseradler im Giebel, vor dem sich die Postbeamten gerne photographieren ließen[12]. Im Obergeschoß wohnte der Postinspektor. Im Postamt taten in den späten 1930er Jahren 3 bis 4 Personen rund um die Uhr Dienst und vermittelten unter anderem auch alle nach Holtenau gehenden Telefongespräche. Da das Postamt rund um die Uhr besetzt war, konnten die Schiffer inoffiziell auch nachts ihre Post aufgeben.

Zeitweise – etwa um 1900 – war die Holtenauer Poststelle in der Johann-Sump-Straße Nr. 18 untergebracht[13]. Schließlich wurde 1914 aus dem Postamt III. Klasse eines II. Klasse. Bis 1922 wurde die Post per Fördeschiff nach Holtenau befördert, dann ab dem 1. November 1922 per Postbus auf der Linie Kiel - Holtenau - Friedrichsort - Dänischenhagen. Diese Postbusse beförderten nicht nur die Post, sondern auch Personen. Ab 1960 befand sich das Holtenauer Postamt dann in den neu errichteten Gebäuden in der Gravensteiner Straße Nr. 54.

7.5 Die Sparkasse

Im Jahr 1926 baute die *„Kieler Spar- und Leihkasse"* das Haus Kanalstraße Nr. 37 an der Ecke zum Lotsenweg für ihre Holtenauer Niederlassung. Inzwischen ist die Sparkasse in die Richthofenstraße umgezogen während in der Kanalstraße erst ein Fitnesscenter und nun eine Psychologin residiert. Die alte vergoldete Aufschrift und der symbolische goldene Bienenkorb waren bis zum Jahr 2010 noch erhalten. Am Ort der alten Sparkasse befand sich früher einmal eine Müllkippe, die *„Sandkuhle"* genannt wurde[14]. Im gleichen Haus hatten früher das Standesamt und eine Zweigstelle der Kieler Stadtverwaltung ihren Sitz. Nach dem Bau des *„Eckenerplatzes"* als neues Holtenauer Geschäftszentrum hatte die Sparkasse dort eine Filiale. In früheren Zeiten gab es auch eine

[4] Vgl.: Pieper-Wöhlk [1999], S. 179.
[5] Vgl.: Detlefsen [1978], S. 101.
[6] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*So ging die Post in Holtenau auf Reisen*", 3. März 1998.
[7] Diese Treppe erhielt vor einigen Jahren irrtümlicherweise den Namen *„Lotsentreppe"*.
[8] Vgl.: Neuner [1989], S. 98 und Heinrich [2002], S. 52.
[9] Vgl.: Pieper-Wöhlk [1999], S. 179.
[10] VGl.: Heinrich [Info].
[11] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*So ging die Post in Holtenau auf Reisen*", 3. März 1998.
[12] Während das Haus laut Gisela Heinrich bereits 1895 gebaut wurde, sprechen andere Quellen von 1907/08.
[13] Vgl.: Heinrich [Info].
[14] Vgl.: [Heinrich Info].

Filiale der Sparkasse in der Kanalstraße links neben dem *„Bünting-Haus*" in der Kanalstraße Nr. 24, das vom Ehepaar Bünting der Kirchengemeinde Holtenau zur Unterbringung Bedürftiger vermacht worden war.

Am Eckenerplatz, dem Ende der 1960er Jahre geplanten neuem Einkaufszentrum Holtenaus, gab es seit 1969 zudem noch eine Filiale der „*Westbank*".

7.6 Ärzte und Apotheken

Erster Arzt in Holtenau war Medizinalrat Henningsen, der in der Kanalstraße Nr. 14 wohnte. Dieses Haus wurde später vom Holtenauer Gemeindevorsteher Ewald Wendenburg gekauft. Unterwegs per Fahrrad versorgte der Arzt in erster Linie die Besatzungen der in Holtenau festmachenden Schiffe. Kleinere Operationen nahm er zusammen mit seinem Schwager Dr. Wulf, der in der Wik lebte, vor. Die Kranken mußten dann per Pferdedroschke befördert werden.[15]

Der Arzt wurde auch von Bauer Johann Bansee gefahren, der ein Fuhrunternehmen zuerst mit Pferden, dann mit einem Auto betrieb. Die Holtenauer Kinder riefen ihn dann folgenden Spruch nach: „*Hannes hüde hüt hüt hüt mut Doktor föhrn, het keene Tid, mut Doktor föhrn, Hans hüde hüt hüt hüt!*"[16]

Dr. Doss hatte seine Praxisräume zuerst in der Kanalstraße Nr. 14, in denen später Dr. Gillner praktizierte, dann baute er in der Kanalstraße Nr. 20, wo er bis zum Ende seiner Tätigkeit praktizierte. Der Zahnarzt Dr. Schneider hatte seine Praxis in der Kanalstraße Nr. 34. Zahnarzt Dr. Rollhäuser, dann praktischer Arzt Dr. Jarchow in der Richthofenstraße Nr. 6.

Brauchte man früher ein Medikament, mußte man anfangs in die Apotheke nach Friedrichsort. Die erste Holtenauer Apotheke wurde am 22. September 1922 durch den Apotheker Ewald Klumpp eröffnet und befand sich früher an der Ecke Kanalstraße – Schwester-Therese-Straße gegenüber der Schlachterei Mogensen. Später hatte hier der Zahnarzt Dr. Schneider seine Praxis, dann führte hier der Friseur Brettschneider sein Geschäft. Inzwischen sind auch diese Geschäftsräume zu einer Wohnung umgebaut worden.

1953 zog die Apotheke dann an ihren heutigen Platz in der Kanalstraße Nr. 38, wo sich in dem 1927/28 vom Bäcker Stender („*Stenderberg*", d. h. die untere Schwester-Therese-Straße) gebauten Haus zuerst das „*Café Günther*" und eine Schankwirtschaft befanden. Gegenüber befand sich früher der Gemüsestand von Frau Köhn, ein alter Karren. Nachdem der Apotheker Klumpp im Jahre 1970 gestorben war, wurde die Apotheke vom Apotheker Wolfgang Krause erst als Pächter und ab 1972 als Inhaber übernommen. Nach der Schlachterei Mogensen ist die Hafen-Apotheke eines der ältesten noch existierenden Holtenauer Geschäfte. Im Jahr 2018 wurde die Hafen-Apotheke geschlossen.

Es scheint so, als habe man in frühen Zeiten auch in *„Dieckmann's Kolonialwarenladen"* in der Johann-Sump-Straße Medikamente („Drogen") kaufen können, jedenfalls legen dieses Werbeplakate auf einer alten Photographie nahe.

Neben dem ehemaligen *„Holtenauer Kaufhaus*" in der Kanalstraße Nr. 36 befand sich die *„Medicinal Drogerie*" von Nikolas Traulsen, links daneben einen kleine *„Wechselbank*" zum Geldwechseln, wohl hauptsächlich für die ausländischen Seeleute[17]. Eine weitere Drogerie befand sich in einem kleinen Pavillon in der Kanalstraße am Ort des Hauses Nr. 27.

Das *„Städtische Haus"*, das zu Zeiten, als sich noch nicht jeder Holtenauer eine Badewanne leisten konnte, auch eine *„Warmbadeanstalt*" beherbergte, diente zudem als Mütterberatungsstelle, für Impfungen und Heilanwendungen. Es liegt gegenüber der Schule an der Ecke Richthofenstraße und Kastanienallee.

Ärztliche Leiter der *„Städtischen Säuglings- und Fürsorgestelle"* in Holtenau und Friedrichsort war von 1923 bis zur seiner Entlassung aus städtischen Diensten im Jahr 1933 der Kinderarzt Dr. Otto Spiegel (*1880; †1965), der jüngere Bruder des im Jahr 1933 durch die Nazis ermordeten jüdischen Kieler Rechtsanwaltes, SPD-Stadtverordneten und Mitunterzeichner des Eingemeindungsvertrages Dr. Wilhelm Spiegel (*1876; †1933), dem es noch rechtzeitig gelang über die Niederlande nach Kolumbien auszuwandern. Otto Spiegel, der sich 1907 in Kiel niederließ, war der erste fachpädiatrisch ausgebildete Arzt in Schleswig-Holstein – ja eigentlich der Begründer der Pädiatrie in Schleswig-Holstein.

> *„Otto Spiegel studierte Medizin in München, Kiel, Bonn und Berlin und promovierte 1904 in München. 1907 siedelte er sich in Kiel an, wo sein älterer Bruder Wilhelm (*1876) als Rechtsanwalt und Notar tätig war. Otto und sein 4 Jahre älterer Bruder nahmen aktiv am Ersten Weltkrieg teil. 1917 wurde Dr. Otto Spiegel*

[15] Vgl.:[Heinrich Info].
[16] Vgl.: Heinrich [Info].
[17] Vgl.: Heinrich [Info].

vom Magistrat der Stadt Kiel für den Aufbau und die Leitung der Fachpädiatrie in Schleswig-Holstein angefordert."[18]

Otto Spiegel leitete von 1923 bis 33 die hier beherbergte Städtische Säuglings- und Fürsorgestelle bis er nach dem Mord an seinem Bruder aus dem städtischen Dienst entlassen wurde. Daraufhin führte er bis 1938 eine kleine Privatpraxis in Kiel. In der Mitte des Jahres 1938 praktizierten in ganz Schleswig-Holstein neben Otto Spiegel nur noch zwei Ärzte jüdischer Herkunft. In einem Leserbrief in den Kieler Nachrichten aus dem Jahr 1965 berichtete eine ehemalige Säuglingspflegerin über den Arzt:

„Im Oktober 1933 machte ich meine Prüfung als Säuglingspflegerin, und soweit ich mich erinnere, wurde Dr. Sp. erst Ende 1933 oder Anfang 1934 wegen seiner Zugehörigkeit zur jüdischen Rasse entlassen. Wir Schülerinnen hatten den größten Respekt vor diesem tüchtigen und immer korrekten Arzt, und ich persönlich war froh, bei ihm einen gründlichen Unterricht erhalten zu haben, der mir dabei half, bei meiner Schwesternprüfung 1934 gut abzuschneiden. 1935 bin ich Herrn Dr. Spiegel noch einmal begegnet, aber ich wagte nicht zu grüßen, die Angst war zu groß. Später habe ich mich deswegen geschämt …"[19]

1938 setzte die *„Vierte Verordnung zum Reichsbürgergesetz"* alle Bestallungen jüdischer Ärzte außer Kraft und Otto Spiegel kam als so genannter *„Schutzhäftling"* in das Konzentrationslager Sachsenhausen. Später konnte Spiegel über die Niederlande emigrieren. Von dort aus ging er nach Kolumbien, wo er bis 1955 praktizierte, dann schließlich in die USA. Otto Spiegels 1918 geborener Sohn Peter Paul Wilhelm Jens Spiegel wurde ebenfalls Kinderarzt und starb im Jahr 2004 in Chicago.[20]

7.7 Die Holtenauer Schule

Die erste „echte" Schule auf dem Gebiet des Gutes Seekamp wurde 1706 in Pries gegründet. Die Prüfungen der Schulmeister wurden damals durch den Pastor der Kirchengemeinde Dänischenhagen, zu der auch die Prieser und Holtenauer gehörten, durchgeführt, zu der auch Holtenau gehörte. Dabei wurden neben den Fähigkeiten in Lesen, Schreiben und Rechnen vor allem die Bibelkenntnisse geprüft. Gleichzeitig übernahm der Pastor die Schulaufsicht.[21]

Seit Alters her gehörte Holtenau zur Kirche von Dänischenhagen, deren mittlerer aus Granitfelsen bestehender Teil bereits im um 1250 errichtet wurde. Ihre Lage auf einer Höhe unterstreicht noch ihren wehrhaften Charakter. Ziegelbauten verlängerten später die Kirche zu beiden Seiten hin. In zwei Anbauten im Osten befinden sich mehrere Särge der Familien „*von Buchwald*" und „*von Baudissin*". Von 1656 bis 1800 befand sich in der Kirche ein Altar des Eckernförder Meisters Hans Gudewerdt, der jetzt in der Preetzer Klosterkirche beheimatet ist.

Die Schulpflicht hatte ihren Vorläufer in der Konfirmation, die nach der Reformation eingeführt wurde. Durch sie waren alle 15 und 16jährigen Dorfkinder dazu angehalten, den Katechismus auswendig zu lernen. Der Unterricht wurde demzufolge durch den Pastor durchgeführt. Durch einen Synodalbeschluß von 1711 wurde die Schulpflicht eingeführt: mit einem Unterrichtstag pro Woche – auch im Sommer.[22]

Bevor die Holtenauer Kinder die Schule in Pries besuchen konnten gab es seit ungefähr 1650 die Möglichkeit, in Dänischenhagen am Unterricht teilzunehmen. Wie bereits oben angedeutet, handelte es sich wohl um einen eher unregelmäßigen Katechismus-Unterricht. Dabei darf man natürlich auch nicht die große Entfernung von Holtenau nach Dänischenhagen unberücksichtigt lassen. Im Dänischenhagener Kirchenbuch wird 1651 der Schulmeister Johannes Büller und 1698 ein Schulmeister namens Engers erwähnt.[23]

Der Schulbesuch der Holtenauer Kinder war aufgrund der Hoftage schwierig und der Unterricht trug wie auch in anderen Dorfschulen kaum Früchte. Dies wird auch in der nachfolgenden Beschwerde der Prieser Hufner deutlich, traf wohl aber in einem ähnlichen Maße auch auf die Holtenauer Schulkinder zu:

„Derer Untertanen von dem Hochgräflichem Gute Seekamp absonderlich des Dorfes Pries.

Dass unsere kleinen Kinder die schweren Hoftage abhalten müssen und zur Schulen und Gottesdienst kommen können, obschon der Herr Kammerjunker Hahn uns zu dem Ende eine Schule aufgerichtet, wofür wir und unsere Nachkommen demselbem nicht genug danken können, uns wäre also höchst billig, dass

[18] Karl Friedrich Herhaus: Die jüdisch-christliche Episode des 1853 wiederbegründeten Gymnasium Arnoldinum in Burgsteinfurt 1853 - 1937, Münster (2013, aktualisiert 2014), S. 37f.
[19] Kieler Nachrichten vom 7.9.1965.
[20] Vgl.: Seidler, Eduard: Jüdische Kinderärzte 1933-1945. Entrechtet/Geflohen/Ermordet. Erweiterte Neuauflage. Basel, New York 2007, S. 308f.
[21] Vgl.: Petersen [1952], S. 12.
[22] Vgl.: Jansen: Der Dänische Wohld.
[23] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 95.

die Hoftage dergestalt moderiert (gemäßigt) würden, damit unsere Kinder in Zeiten zur Gottesfurcht gehalten und im Christentum, als das Höchstnötigste erbauet werden möchten. [...]

Leben also des untertänigsten Vertrauens Eure Hochgräflichen Gnaden als unserer Hochgebietenden Herrschaft werden gnädig geruhen, diese uns so sehr schädliche Belastung in consideration [=Erwägung] *zu ziehen, und daher an christlicher compassion* [=Mitgefühl] *zu uns armen Untertanen die Verfügung machen zu lassen, dass wir in dem Stande erhalten werden mögen, unsere devoirs* [=Pflichten] *mit Freuden zu praestieren* [tun]. *Wir wollen uns hingegen als getreue Untertanen gebührent verhalten. Massen wir dann in aller submission* [=Ehrerbietigkeit] *erstreben.*

Ew. Hochgräflicher Gnaden
untertänige und getreueste Untertanen."[24]

Im Jahre 1741 bekamen die Holtenauer mit Johann Mähl (evtl. auch *„Möhl"*) ihren ersten eigenen *„Schulmeister"*. Dieser war von Beruf Schneider und vom Status noch ein *„Unfreier"*, stand also unter Leibeigenschaft. Der Schulunterricht fand in der einen Hälfte einer Kate, die sich in der Holtenauer Dorfstraße befand statt, d. h. in der heutigen Richthofenstraße an Stelle des Gebäudes Nummer 27, der alten Misfeld'schen Kate, das im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Dieses Grundstück wurde 1943 durch den Milchhändler Seemann erworben[25]. Diese Kate diente dem Holtenauer Schulmeister – wie es zu damaliger Zeit üblich war – gleichzeitig als Wohnung und Werkstatt. Neben dieser *„Dienstwohnung"* standen dem Schulmeister ein Lohn von 7 Reichstalern, eine Tonne Roggen und freie Weide für eine Kuh im Wittenbrook zu. Da all dieses zum Lebensunterhalt nicht ausreichte, mußte er einen Teil seines Lebensunterhaltes durch den Bau von Backöfen bestreiten. Der erste Holtenauer Schulmeister unterrichtete über vierzig Jahre bis zu seinem Tod im Jahre 1784.[26]

„Auf der durch Oberinspektor Holm mir geworden Nachricht, dass der Schulmeister zu Holtenau mit Tode abgegangen, erwidere ich, dass die Witwe bis Ostern sitzen bleiben möge, binnen welcher Zeit Ew. Hochedlen zur ferneren Besetzung einen geschickten Mann in Vorschlag bringen wollen.
Graf von Schack."[27]

Was aus der Witwe des ersten Holtenauer Schulmeisters geworden ist, ist nicht verzeichnet. Es waren harte Zeiten. Möhls Nachfolger, der Schulmeister Bendix Sievers, ebenfalls Schneider von Beruf und aus Preetz kommend, wurde ebenfalls vom damaligen Pastor Panitz examiniert und als fähig befunden. Das mag ein Zufall gewesen sein, oder aber uns einiges über die damaligen Schneider sagen.

Wie prekär die materielle Situation für diese ersten Holtenauer Schulmeister gewesen sein muß, wird beispielsweise daran deutlich, das Sievers im Jahre 1790 gezwungen war, die andere Hälfte der Schulkate auf eigene Kosten hinzu zu mieten, da sich die Zahl der Schüler inzwischen so stark erhöht hatte. Weitere vier Jahre später ging Schulmeister Sievers nach Pries, weil er dort besser bezahlt wurde.[28]

Über die beiden ersten Holtenauer Schulmeister findet sich in einem Schreiben des Seekamper Gutsherren aus dem Jahre 1790 hinsichtlich der „Gehaltsforderungen" des Bendix Sievers folgendes:

„In vorigen Zeiten war nämlich nur ein Schulhalter im Gute, im Dorfe Pries. Dieser Dienst besteht noch und ist bekanntlich vorzüglich gut. Die Holtenauer Kinder gingen vormals ebenfalls bei diesem Lehrer in die Schule. Weil aber die weite Entfernung ihnen den Weg beschwerlich machte und es sich traf, daß ein Leibeigener zum Schulmeister tüchtig und derselbe mit einer jährlichen Besoldung von 7 Reichstalern, der Hälfte des Hauses, einer Tonne Roggen jährlich und freier Weide und Fütterung für eine Kuh friedlich war, so wurde selber zur Erleichterung der Holtenauer Kinder unter solchen Bedingungen zu diesem Dienste angenommen. Nach seinem vor einigen Jahren erfolgten Ableben meldete sich der jetzige Schulmeister, ein Freigeborener zu solchem Dienste. er wußte die geringen Einkünfte desselben, war aber davon zufrieden und nahm ihn unter solchen Bedingungen an, wie es ihm auch in den ersten Jahren nicht eingefallen ist, eine Verbesserung zu verlangen. Er hat also nicht das geringste Recht, etwas mehr zu begehren, weil, wenn der Dienst zu klein gewesen wäre, er nicht um denselben bitten, geschweige ihn antreten müssen."[29]

Zur damaligen Zeit wurden den Schülern nur Grundkenntnisse beigebracht, die kaum darüber hinausgingen, einfache schriftliche Anweisungen lesen zu können, geringe Rechenfertigkeiten zu besitzen und den eigenen

[24] zitiert nach [Petersen 1952], S. 12f.
[25] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 95.
[26] Vgl.: Petersen [1952], S. 13; Heinrich [2002], S. 20; Giertz [1995], S. 49; [Detlefsen 1978],S. 35.
[27] Zitiert nach [Petersen 1952], S. 13.
[28] Vgl.: [Petersen 1952], S. 13.
[29] Zitiert nach [Giertz 1991], S. 10f.

Namen schreiben zu können[30]. Das nachfolgende Zitat stammt aus einer Beurteilung der Lehrer des Dänischen Wohldes aus dem Jahre 1790:

> „*Die wenigsten Lehrer kennen die Hochdeutsche Sprache und sind noch weniger geschickt, sie dürftig zu sprechen. Zur Buchstabenkenntnis, zum Lesen und Auswendiglernen des Katechismus, dessen Auseinandersetzung aus Mangel an Sprach- und Sachkenntnis ein wahres Pasquill auf Vernunft und Religion ist, führen sie die Kinder an. Der größere Theil schreibt elend, versteht vom Rechnen nichts, und kann es recht gut entbehren, weil aus leicht zu errathenden, aber falsch kalkulierten Ursachen bisher auf vielen Gütern untersagt war, Unterricht im Schreiben und Rechnen zu ertheilen.*"[31]

Daß es mit der Schulbildung nicht weit her gewesen sein kann, zeigt auch, daß die Holtenauer Hufner bei Aufhebung der Leibeigenschaft und der folgenden käuflichen Übernahme ihrer Hufen nicht in der Lage gewesen sein sollen, die Abfindungsurkunde dafür alleine zu unterschreiben, sondern sich durch den Landvermesser die Hand führen lassen mußten. Einzig der freie Prieser Halbhufner Hermann Burchard war in der Lage mit einem "*H. B.*" zu unterzeichnen.[32]

Wie der Schulunterricht in damaliger Zeit in der Praxis aussah, macht die folgende Beschreibung der Unterrichtsstunden deutlich:[33]

> *1. Stunde:* Zuerst wurde ein Morgenlied gesungen, dann beten jeweils die Jungen und Mädchen an den verschiedenen Wochentagen. Danach liest eines der größeren Schulkinder einen Buß-Psalm. Es folgt wiederum ein Lied. Danach wird ein Stück aus dem Katechismus abgefragt, wobei die kleineren Schulkinder aufmerksam zu zu hören haben. Es folgt eine genauere Erklärung eines Gebotes, Artikels oder Bitte aus dem eben abgefragten Stück. Am Schluß der Stunde folgt wiederum ein Lied.
>
> *2. Stunde:* Der Reihe nach wird ein Kapitel aus dem Alten Testament gelesen, wobei es den Lesenden auch erlaubt ist, zu fragen, falls etwas nicht verstanden wird. Danach üben die kleineren Schüler das Buchstabieren. Die größeren Schüler müssen in der Zwischenzeit für die nächste Stunde auswendig lernen.
>
> *3. Stunde:* Aufsagen des Auswendig gelernten, die größeren Schüler aus dem Katechismus, falls noch Zeit bleibt lesen oder buchstabieren die kleineren während unterdessen die "*Schreib-Schüler*" schreiben.

An den drei Nachmittagsstunden lief der Unterricht ähnlich ab. Daß dieser Unterricht – in Verbindung mit den Hoftagen, denen sich auch die Schulkinder nicht entziehen konnten – nur rudimentäre Kenntnisse des Lesens, Schreibens oder Rechnens zu vermitteln in der Lage war, wird nicht überraschen. Aber möglicherweise war dieses – wie es bereits das obige Zitat andeutet – auch gar nicht anders gewollt. Und daß die religiöse Unterweisung im Mittelpunkt des Unterrichts stand, trug wohl eher zur Stabilisierung der bestehenden Herrschaftsverhältnisse auf dem Lande bei. So waren es ja schließlich auch nicht emanzipatorische, sondern in den meisten Fällen rein ökonomische Gründe einer sich verändernden Landwirtschaft, die schließlich zur Aufhebung der Leibeigenschaft führten.

Mit der Aufhebung der Leibeigenschaft im Jahre 1791 ging auch die bisher gutseigene Schulkate in den Besitz der Holtenauer über. Obwohl die Einwohnerzahl Holtenaus seit einem halben Jahrhundert nahezu unverändert geblieben war, hatte sich die Zahl der Holtenauer Schüler bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts so stark erhöht, daß man sich nach einem größeren Schulgebäude umsehen mußte. Im Jahre 1818 wurde schließlich dem Hufner Röpsdorf Bauland für ein neues Schulgebäude abgekauft. Die Gutsverwaltung auf Seekamp stellte unentgeltlich Bauholz zur Verfügung und der Bau für 50 bis 60 Schüler konnte ein Jahr später in der verlängerten Achse der heutigen Kastanienallee, d. h. an ihrem heutigen Standort, fertiggestellt werden. Zur neuen Schule gehörten auch eine Lehrerwohnung und Räumlichkeiten für den der Schule angeschlossenen landwirtschaftlichen Betrieb, zu dem 3 ha Land im Gebiet am heutigen Hochbrückendamm gehörten.[34]

> „*Die Districtsschule zu Holtenau an der Mündung des Canals, unter dem Patronat des adel. Guts Seekamp. Regulativ vom 21. Oct. 1830. Dazu das Dorf Holtenau, die Wohnungen der Beamten und einige Parcelisten. die Schule ist eine gemischte von 100 Schülern; die wechselseitige Schuleinrichtung theilweise eingeführt. Der Lehrer hat eine gute mit Pfannen gedeckte Wohnung, enthaltend 3 Stuben; dabei eine Scheune,*

[30] Vgl.: Pieper-Wöhlk [1999], S. 129.
[31] Petersen [1952], S. 14.
[32] Vgl.: Detlefsen [1978], S. 35.
[33] Vgl.: [Petersen 1952], S. 14f.
[34] Vgl.: Heinrich [Info]; [Detlefsen 1978], S. 95.

Backhaus und ein großer Garten von 1/2 Tonne Land mit 40 Obstbäumen; 6 Tonnen Land, 11 Faden Kluftholz. an Korn nach derselben Bestimmung, wie bei Pries, 9 Tonnen, zu gleichen Theilen Roggen, Gerste und Buchweizen und 200 Mk. Schulgehalt. Die Beamten und Einwohner an der Canalmündung, sonst zur Hüttenharde gehörig, 69 Personen, in 11 Familien, sind durch das Rescr.[35] *vom 19. Juli 1816 zu dieser Schule gelegt und contribuiren zum Schulgehalt nach dem Rescript vom 23. November 1832."*[36]

Im Jahre 1837 gab es bereits 107 Schulkinder[37], so daß das Schulgebäude erneut vergrößert und bei dieser Gelegenheit auch restauriert werden mußte. Dieses neue Schulgebäude wurde 1874 durch ein Feuer zerstört, so daß der Schulunterricht auf Initiative des Lehrers Paul Wulff zwischenzeitlich im Saal von *„Schmidt's Gasthof"*, welcher sich an der Stelle des heutigen Restaurants *„Waffenschmiede"* am heutigen Friedrich-Voß-Ufer befand, stattfinden mußte. Im Jahr 1876 wurde dann das Schulhaus samt Wirtschafts- und Latrinengebäude neu aufgebaut.[38]

Unter den Holtenauer Schulmeistern scheint Claus Duus (auch Klaus oder Claas)(*1797; †1867) derjenige mit den vielseitigsten Interessen gewesen zu sein. Er schrieb 1836 nicht nur eine in der damaligen Zeit oft erwähnte topographisch-historische Abhandlung über die nördlich der Flensburger Förde gelegene Halbinsel Sundewitt, sondern auch mehrere Artikel – wie beispielsweise über die Qualität von Schulbüchern – in der damals erscheinenden *„Allgemeinen Schulzeitung"*, über *„Riesenbetten und ihren Inhalt"* (also Megalithgräbern) und war in mehreren Vereinen — u. a. wohl auch in Holtenau — engagiert. Duus war in den 1840er Jahren auch Mitglied im *„Sonderburger Vereins zur Abschaffung der Kinderbettelei und zur Unterstützung verwahrloster Kinder"*. Er gründete um 1832 auch einen *„Leseverein für Holtenau und Umgebung"*[39].

Die Holtenauer Schule, die 1837 gerade einmal 107 Schüler hatte, blieb noch bis in das Jahr 1890 einklassig, dann entwickelten sich die Schülerzahlen aufgrund des durch den Kanalbau bedingten Bevölkerungswachstums kontinuierlich in die Höhe. Im Jahre 1899 waren es bereits 258 Schulkinder und in diesem Jahr wurde auch die Schule am Schusterkrug als *„Strandschule"* errichtet, anfangs mit zwei Klassen und 140 Schülern, doch bereits im Jahre 1902 mußte die Strandschule um zwei Klassen erweitert werden. In diesem Jahr gingen 242 Kinder in die Holtenauer Schule, 1904 waren es bereits 312 Schulkinder. Mit dem Ausbau der dortigen Marinesiedlungen kamen 1917 zwei weitere Klassen hinzu. 1926 wurde die Strandschule der Volksschule Pries-Friedrichsort eingegliedert. Seit 1948 wird sie *„Schule Schusterkrug"* genannt.

Im Jahre 1907 mußten die Holtenauer ihre Schule erneut vergrößern und daher wurde an das bisherige Schulhaus noch ein Klassenhaus angebaut. Seit 1908 gab es daher eine Schule mit 5 Klassenräumen und 5 Lehren, die in 6 Schulklassen 365 Kinder unterrichten mußten. Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Schule im Jahre 1913 wiederum vergrößert, so daß 8 Klassen mit insgesamt 450 Schulkindern unterrichtet werden konnten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Mittelbau errichtet und im Jahre 1928 die alte Turnhalle in der Richthofenstraße gebaut. Noch vorhanden ist der alte Teil der Schule, in dem sich heute das Rektorat befindet.[40]

7.7.1 Die Knooper Schule

Auch auf dem Gebiet des Gutes Knoop gab es eine Schule in Klausdorf, mit einer noch größeren Schülerzahl als in Holtenau:

„Die Districtsschule zu Klausdorf, unter dem Patronat des adeligen Gutes Knoop, dazu der Meierhof Friedrichshof, das Dorf Klausdorf, die Kathen Altenholz, das Gut Uhlenhorst[41] *und das Tagelöhnerdorf Lehmkaten, zusammen mit 625 Einwohnern. Die Schule hat 2 Classen, zusammen mit 120 Schülern; in der Elementarclasse ist die wechselseitige Schuleinrichtung ganz eingeführt. Der Lehrer hat eine schöne Wohnung von Brandmauer, mit Pfannen gedeckt, die Schulstube ist 1000 Quadratfuß, dabei ein großer Garten von 1 Tonne, 133 Quadratruthen mit vielen Obstbäumen, 8 Tonnen Land, 10 Faden Holz und 20,000 Soden Torf, 300 Mk. Schulgehalt, mit der Verpflichtung, einen Gehülfen für die elementarclasse zu halten, 6 Mk. von einer neuen Landstelle und 66 Mk. Vergütung für abgelegtes Land."* [42]

Der wohl bekannteste Lehrer auf Knoop war Claus Rixen, der bereits 1787 als Lehrer auf Gut Knoop an der Schule Klausdorf eingestellt wurde, wohl auf Wunsch von Caroline von Baudissin. Claus Rixen (*14.02.1764;†20.11.1843)

[35] = Rescript
[36] [Paulsen 1845], S. 108f.
[37] Jensen gibt für 1841 eine Zahl von 90 Schülern in Holtenau an (Vgl.: [Jensen 1841], S. 1344.).
[38] Vgl.: Petersen [1952], S. 20. und Giertz [1995], S. 56.
[39] Vgl.: Eduard Christian Scharlau Alberti: Lexikon der schleswig-holstein-lauenburgischen und eutinischen Schriftsteller von 1829 bis Mitte 1866, Erste Abtheilung. A-L, Kiel 1867, S. 177.
[40] Vgl.: [Giertz 1995, S. 57.]
[41] Uhlenhorst war 1803 als Meierhof von Knoop mit einem Areal von 617 Tonnen verkauft worden und hatte 1840 115 Einwohner (Vgl.: [Jensen 1841], S. 1344.).
[42] [Paulsen 1845], S. 109.

war einer der ersten Absolventen des Kieler Lehrerseminars, das er in den Jahren 1781-83. Das „Kieler Lehrerseminar“ war die erste Ausbildungsstätte in den Herzogtümern Schleswig und Holstein und wurde vom Philosophen und Pädagogen Professor Heinrich Müller geleitet.

> *„Er wird von seinen Biographen als reiner Verstandesmensch beschrieben. Seine Seminaristen unterrichteten nach vorher eingereichten Entwürfen die Knaben in der Seminarschule. Dabei war das Unterrichtsprinzip der Selbstentdeckung durch Hinführung zur Eigenbeobachtung das Erziehungsmittel, das Claus Rixen sein ganzes Schulleben bei den Dorfkindern und den erwachsenen Dorfbewohnern mit Erfolg anwenden sollte.“*[43]

Selbst aus ärmlichen Verhältnissen stammend, mußte Claus Rixen als Kind die Schafe hüten, begann aber bereits mit 14 Jahren andere Kinder zu unterrichten – als Schullehrer in Steinfeld auf dem *„Gut Hanerau“*. Die erste Anstellung nach dem Besuch des Kieler Lehrerseminars erhielt er auf *„Groß Flintbek“*, wo er dreieinhalb Jahre lang unterrichtete. Im Herbst des Jahre 1787 nahm er — inzwischen im Alter von 23 Jahren — dann das Angebot des Grafen Heinrich Friedrich von Baudissin an, auf der Gutsschule in Klausdorf zu unterrichten.

Claus Rixen sah sich nicht nur als Lehrer, sondern auch als Reformator der Landwirtschaft. Auf allen möglichen Wegen versuchte er, das Leben der Landbevölkerung zu verbessern: Er richtete an seinen Wirkungsstätten nicht nur Bibliotheken und Lesekreise ein, sondern vermittelte auch die neuesten landwirtschaftlichen Techniken (z. B. das Mergeln[44] saurer Böden) an die Landbevölkerung — von moderner Düngetechnik bis zur Förderung des Obstbaus.[45]

> *„Aus der langen Liste seiner Publikationen ragen seine Erkenntnisse im Bereich der Düngung mit Mergel und die Entwicklung der Lautmethode heraus. Offenbar war er nicht nur sehr intelligent und kreativ, sondern auch geschäftstüchtig, denn die Buchstabenkästen aus Holz und Pappe, die er im Unterricht benutzte, wurden von ihm auch hergestellt und vertrieben. Zudem hat er sich mit der Besoldung der Dorfschullehrer befasst und Empfehlungen zur Verbesserung ausgesprochen. Er schlug vor, jedem Schulhaus Land zur Bewirtschaftung hinzuzufügen. Hier sollte der Dorfschullehrer Gartenbau betreiben und Kühe halten. Die Gutsschule Klausdorf bekam 5 ha Land.“*[46]

Claus Rixen regte auch Georg Hansen, den er bei dessen Wanderung durch den Güterdistrikt im östlichen Holstein und Schleswig im Sommer 1830 persönlich kennengelernt hatte, zu einer großen Studie über die Aufhebung der Leibeigenschaft in Schleswig-Holstein an[47]. Rixen, der noch persönlich die Zeiten der Leibeigenschaft im Dänischen Wohld erlebt hatte, konnte Hanssen wertvolle Informationen über diese Wirtschaftsform vermitteln.

> *„In den damaligen Medien (in den Schleswig-Holsteinisch-Lauenburgischen Provinzialberichten, dem Itzehoer Wochenblatt und im Kieler Correspondenzblatt) wird er als würdiger Schulmann und Schriftsteller gewürdigt. In einer Laudatio wird ihm ein ehrenvoller Platz unter den edlen Männern Norddeutschlands zugewiesen.“*[48]

Interessanterweise war es wieder der umtriebige Holtenauer Schulmeister Claus Duus, der in der *„Allgemeinen Schulzeitung”* von 1844 einen längeren Nachruf auf Rixen verfaßte:

> *„Ueberhaupt besaß der Verstorbene die besondere Gabe, mit Menschen aus allen Ständen leicht sich zu unterhalten. Mit dem Bauer sprach er über die Landwirtschaft, mit dem Apotheker über die Chemie, mit dem Collegen über Schulsachen und verstand so Allen Alles zu sein.”*[49]

Claus Rixen blieb bis zu seinem Tode im Jahr 1843 ganze 56 Jahre als Lehrer in Klausdorf tätig!

[43] http://www.claus-rixen-schule.de/index.php/historie-in-verbindung-mit-stift [Zuletzt gesehen: 27-05-2020].
[44] Ändern des ph-Wertes.
[45] Bohnen, Klaus / Jorgensen, Sven-Aage: Der dänische Gesamtstaat: Kopenhagen - Kiel - Altona, Tübingen 1992, S. 84f.
[46] http://www.claus-rixen-schule.de/index.php/historie-in-verbindung-mit-stift [Zuletzt gesehen: 27-05-2020].
[47] Siehe [Hanssen 1861].
[48] http://www.claus-rixen-schule.de/index.php/historie-in-verbindung-mit-stift [Zuletzt gesehen: 27-05-2020].
[49] Vgl.: *„Allgemeine Schulzeitung”*, Nr. 60, 16. April 1844, S. 481ff.

Die Holtenauer Schulmeister / -leiter:

Johann Mähl (Möhl) war noch Leibeigener auf Gut Seekamp und gelernter Schneider und leitete die Holtenauer Schule von 1741 bis zu seinem Tode 1784. Sein Nachfolger als Schulmeister war in den Jahren 1784 bis 1794 Johann Bendix Sievers, der auch anfangs noch Leibeigener und ebenfalls Schneider von Beruf war. Gleichzeitig war in den sechs Jahrzehnte von 1787 bis 1844 Claus Rixen Schulmeister auf Gut Knoop an der Klausdorfer Gutsschule. In Holtenau folgte in den Jahren 1794 bis 1796 Hans Otto. Einem Eintrag nach war 1796 E. Ende Schulmeister in Holtenau. Ihm folge in den Jahren 1796 bis 1816 (bzw. 1817) Benjamin Gotthilf Raun. Von 1817 bis 1826 folgte Hans Börensen, der aus Esmark im Kirchspiel Satrup stammte und das Lehrerseminar in Tondern besucht hatte. Holtenau war seine erste Anstellung als Lehrer. Danach war er neun Jahre lang Organist, Küster und Schullehrer in Ulsnis. Eine sehr interessante Persönlichkeit, die in den Jahren 1826 bis 1867 Holtenauer Schulmeister war, war Claus Duus (*1797; †1867) (auch: Klaus oder Claas), der vorher Hauslehrer bei Justizrat Bentzen, dem Verwalter von Stift, dann 2 Jahre Lehrer in der Wik gewesen war. Von 1867 bis 1870 folgte Erich Chr. J. Petersen, darauf von 1870 bis 1904 Paul L. A. Wulff. Johann Haalck war von 1898 bis 1928 Schuldirektor. Ihm folgten 1928-1931 Otto Renning, 1931-1932 Gustav Lucks (kommissarisch) und 1933-1953 Hermann Danker. 1953-1970: Edmund Tamm. 1970-1990: Peter Laging. Rektor Laging starb in den Sommerferien – ein Jahr vor dem 250jährigen Schuljubiläum.

7.8 Die Kirchengemeinde Holtenau

Die Kirchengemeinde Holtenau ist wie vieles andere in Holtenau ein Kind des Kaiser-Wilhelm-Kanals, denn sie entstand erst während des Kanalbaus als es in Holtenau Arbeiterbaracken mit einem *„Kanalbau-Geistlichen"* gab. Am 24./25. Juni 1895 wurde dann die Kirchengemeinde Holtenau mit den Gutsbezirken Knoop, Stift und dem nördlich des Kanal gelegenen Teil des Gutsbezirks Projensdorf (1896) gegründet. Das bedeutete auch die Lösung der Holtenauer evangelischen Christen von der Kirchengemeinde Dänischenhagen[50], zu der Holtenau seit alters her gehört hatte und deren Friedhof noch bis ins Jahr 1899 von den Holtenauern benutzt wurde. Der erste Gottesdienst in Holtenau wurde am 4. August 1895 in der Holtenauer Schule abgehalten. Erster Pastor der Holtenauer Kirchengemeinde war der aus Innsbruck stammende Pastor Wilhelm Julius Hellwag (*1866; †1937), der drei Tage zuvor in sein neues Amt eingesetzt worden war[51]. Daß in Holtenau ein Pastor aus Innsbruck eingesetzt wurde, erklärt der familiäre Hintergrund: Hellwags Familie väterlicher- und mütterlicherseits stammt aus Eutin; sein Vater war Eisenbahningenieur und arbeitete von 1857-75 für verschiedene österreichische Eisenbahnlinien (u. a. in Innsbruck an der Brennerbahn) und ab 1875 für die schweizerische Zentralbahn als Chefingenieur am Gotthard-Tunnel[52]. Im Jahre 1895 zählte die Holtenauer Kirchengemeinde 1.520 Seelen.

Nur ein Jahrzehnt später im Jahr 1905 erschien zum ersten Mal das Holtenauer Gemeindeblatt und im Jahr 1909 – Pastor Hellwag war inzwischen in die Wik gewechselt – wurde Else Linnemann, die auch *„Der gute Geist von Holtenau"* genannt wurde, als erste Gemeindeschwester eingestellt. 1882 in Stettin geboren war sie während des Ersten Weltkrieges als DRK-Schwester in Posen tätig. Frau Linnemann arbeitete zunächst im Auftrag des *„Kanal-Frauenvereins"* und der Kirchengemeinde als Gemeindeschwester. Der Kanal-Frauenverein unterhielt in Holtenau die Schwesternstation. Eine kurze Zeit lang war sie dann im Auftrag der Stadt Kiel tätig, trat jedoch nach ihrer Pensionierung wieder ihren Dienst im Auftrag der Kirchengemeinde Holtenau an. Sie betreute in dieser Zeit Pflegebedürftige in Holtenau, Gut Knoop, Schusterkrug, Gut Stift und Friedrichshof.[53]

Der *„Frauenverein für den Kaiser-Wilhelm-Kanal"* wurde in Hinblick auf die kommende Kanalerweiterung im Kaiserlichen Kanalamt in Holtenau gegründet. Erste Vorsitzende war die Ehefrau des Kanalamtspräsidenten Georg Kautz. Ein wichtiger Aspekt seiner Tätigkeit war wiederum die Einschränkung des Alkoholmißbrauchs bei den Kanalarbeitern durch die Ausgabe von Ersatzgetränken an der Kanalbaustrecke.[54]

Ich frage mich allerdings, ob es sich hierbei wirklich um zwei verschiedene Vereine handelt: Die Namensähnlichkeit erscheint mir doch einfach zu groß.

Neben dem eben erwähnten Kanal-Frauenverein gab es jedoch noch andere Einrichtungen, die sich um die Wohlfahrt der Kanal-Bediensteten kümmerten wie den *„Kanalverein"*, der zur Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls und zur Erteilung von Rat und Hilfe in Notfällen gegründet worden war. Die *„Kautz-Stiftung"*[55] ermöglichte es, die Kinder von Kanalbediensteten in Erholungsheime zu schicken.[56]

[50] Die Kirche von Dänischenhagen wurde 1318 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. (Vgl.: Gloy [1979], S. 368.).

[51] 4 Jahrzehnte später – inzwischen war der Zweite Weltkrieg ausgebrochen – übernahm mit Pastor J. Thoböll ein Enkel Pastor Hellwags zweimal das Amt des Pastors der Holtenauer Kirchengemeinde.

[52] Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_Hellwag / https://fr.wikipedia.org/wiki/Konrad_Wilhelm_Hellwag.

[53] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Der gute Geist von Holtenau*", 4. Dezember 1962; [Jensen, W. 1970], S. 100.

[54] Vgl.: [Kaminski 1980], S. 93.

[55] Georg Kautz wurde 1907 Nachfolger Carl Loewes als Präsident des Kaiserlichen Kanalamtes.

[56] Vgl.: [Jensen, W. 1970], S. 100.

Die Gottesdienste der jungen Holtenauer Kirchengemeinde fanden noch bis ins Jahr 1897 in der Holtenauer Schule statt, dann in der neu errichteten „*Dankeskirche*", die in den Jahren 1896/97 auf einem freien Feld oberhalb der Kanalmündung durch die Baufirma „*Göttsch & Untiedt*" aus Holtenau nach Entwürfen des königlichen Regierungsbaumeisters Lebrecht Moritz Walter von Winterfeld (*1857; †?) aus Berlin errichtet wurde, wobei möglicherweise der verantwortliche Architekt der preußische Regierungsbaumeister Ernst Ehrhardt (*1855; †1944) war (siehe ausführlicher in Fußnote [57]!); Erhardt war auch mit der Restaurierung des Schleswiger Doms beschäftigt[58]! Der Bau sollte aus den Überschüssen des Kanalbaus und Spenden der am Kanalbau beteiligten Unternehmen finanziert werden. Mehr als die Hälfte der Bausumme von 90.000 Mark wurde jedoch von Kaiser Wilhelm II. übernommen, der diesen Bau abgesegnet hatte – aus der Privatschatulle des Kaisers flossen schließlich insgesamt 63.000 Mark in den Bau.[59]

Anfangs scheint die Begeisterung für den geplanten Kirchenbau in der Holtenauer Gemeinde nicht sehr groß gewesen zu sein, das legt jedenfalls die folgende Zeitungsmeldung nahe:

> „*Schon im Sommer 1893 war von höheren Beamten des Bauamtes V, Holtenau, und von einigen größeren dort tätigen Unternehmern in Anregung gebracht worden, zum Dank für das glückliche Vollbringen des Riesenbauwerks Nord-Ostsee-Kanal eine Kirche in Holtenau zu erbauen. Dieser Plan, der auch von Se. Majestät dem Kaiser sehr gebilligt worden ist, schien aber bei der Gemeinde nicht die Aufnahme zu finden, die für das Zustandekommen wünschenswert gewesen wäre. Nun scheint es, als sollte der Plan doch noch zur Ausführung kommen. Die Anreger haben im stillen für die Sache weitergewirkt.*"

Die Dankeskirche – der ursprüngliche Name der Kirche lautete eigentlich „*Kanal-Dankeskirche*" (siehe unten) – wurde wie zu damaliger Zeit für protestantische Kirchenbauten üblich im neugotischen Stil mit einem kreuzförmigen Grundriß und einem schlanken Westturm mit Spitzhelm gebaut. Der Baustil nach dem so genannten „*Eisenacher Regulativ*" von 1861 sollte in lutherischer Tradition die Kontinuität zur vorreformatorischen Kirche betonen, wobei die damals herrschende romantische Verklärung des Mittelalters und die nationale Begeisterung für einen „*deutschen Stil*" mit hinein spielten. Es entstanden so grundsätzliche Gestaltungsnormen, die es der preußischen Bauverwaltung ermöglichten, den beschlossenen Bau in kürzester Zeit in die Tat umzusetzen. Da das Eisenacher Regulativ bereits im Jahre 1891 vom „*Wiesbadener Programm*" abgelöst wurde, das sich scharf von dessen eher rückwärts gewandten Vorstellungen abzusetzen versuchte, mag hier eventuell der Grund für die anfängliche Ablehnung des Kirchenbaus gelegen haben. Der Standort der Kirche befand sich in der Sichtachse zum Holtenauer Leuchtturm und zum Kaiser-Wilhelm-Denkmal und sollte den in den Kanal einlaufenden Schiffen ein Willkommensgruß sein. Erst der Bau des „*Kurt-Engert-Hauses*"es zerstörte diese Sichtbeziehung endgültig.[60]

Sowohl bei der Grundsteinlegung am 4. Oktober 1896 als auch bei der Einweihung der Dankeskirche am 3. Oktober 1897 war Prinz Heinrich als Vertreter des Kaisers anwesend. Der Name der Kirche sollte die Dankbarkeit für das gelungene Kanalbauunternehmen bezeugen und lautete wohl zu Anfang „*Kanal-Dankeskirche*". Dies wird aus der bei der Grundsteinlegung eingemauerten Urkunde deutlich, die lautet:

> „*In Gottes Namen Amen. Kanal-Dankeskirche ist der Name des Baues, zu welchem wir heute den Grund legen. Denn seiner Majestät, unseres allergnädigsten Kaisers Wunsch und Wille ist es, dass die Vollendung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, dieses so ruhmreichen und hochbedeutsamen Werkes, gekrönt werden soll durch die Erbauung einer Dankeskirche an der Kanaleinfahrt zu Holtenau, damit sie ein Wahrzeichen*

[57] Anscheinend war jedoch nicht von Winterfeld der verantwortliche Architekt, sondern der *„... preuß. Regierungsbaumeister Ernst Ehrhardt, (1855-1944), der um 1897 der verantwortliche Planer und Baumeister für die Dankeskirche war. E. arbeitete zu dieser Zeit in Berlin im „Kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten", Abteilung „Kirchenbau". Dort war er im Range der 2. Beamte, nach Friedrich Adolf, einem der bedeutendsten Architekten für Kirchenbau im Preußen. ("...der Michelangelo des norddeutschen Kirchenbaus ..."). Keinesfalls war er - und nicht der Reg.-Baumeister von Winterstein - der Baumeister für die Dankeskirche. E. wurde in dem Ministerium mit dieser Aufgabe beauftragt, Pläne mit den Unterzeichnungen der beiden genannten Beamten habe ich im Archiv Kiel eingesehen, auch wird der Name E. in div. Veröffentlichungen der Kirche genannt. Richtig ist, das Ehrhardt während der gesamten Bauzeit im Ministerium beschäftigt war, zumal er - gleichzeitig mit Holtenau - eine weitere Kirche plante und baute, in Blankenese. Von Winterstein war quasi der Aufsichtsbeamte, der den Bau zu beaufsichtigen hatte, und zwar exakt nach den Plänen. Ich will wirklich von W. nicht herabsetzen, aber die Fakten sind teilweise noch nachprüfbar. Die hohe Stellung als Baumeister in einem Ministerium wird z.B. in den jährlich erschienenen Ranglisten der Reg.-Architekten Preußens aufgelistet, nach seinem Vorgesetzten Josef Hückels. Ich habe auch in zweijähriger Recherchen den Namen v. W. nirgends gefunden, er stammte aus Schlachau/Pommern. Leider werden solche Fehler über Jahrzehnte von Buch zu Buch weitergetragen, zuletzt auch in der sehr informativen „Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland", Band 1, Landeshauptstadt Kiel, Hg.: in Verbindung mit der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte."* (Dieter Wegener, Historiker aus Freinsheim, (eMail: dieterwegener@gmx.de vom 22.04.2014).).

[58] Vgl.: https://rundfunk.evangelisch.de/kirche-im-tv/zdf-gottesdienst/zdf-gottesdienst-aus-hamburg-blankenese-5817/bau-geschichte-der-blanke (zuletzt aufgerufen: 23.05.2018].

[59] Vgl.: [Kirchengemeinde 1997], S. 8 und 16.

[60] Vgl.: [Kirchengemeinde 2006], ohne Seitenangabe.

dafür sei, dass unserm Gott Dank und Ehre gebührt, der auch diesem Werke von Menschenhand allein den Segen verliehen hat."[61]

Da der Bau der Dankeskirche bereits zu weit fortgeschritten war, konnte die Urkunde nicht wie üblich in den Grundstein eingemauert werden, sondern fand ihren Platz im Altartisch[62]:

„Nunmehr wurde die Urkunde von dem Konstrukteur Kirchner in eine Bleikapsel getan und diese verlötet. Prinz Heinrich reichte die Kapsel dem ausführenden Baumeister von Winterfeld, der sie in die Grube des Backsteinmantels legte. Maurer Vosgerau hatte dann die Kapsel zu vermauern, wonach Prinz Heinrich den von Kreisbauinspektor eingefügten Grundstein einmauerte. Mit dem ihm gereichten Hammer tat der Prinz dann als Erster die üblichen drei Schläge ..."[63]

Der ehemals 52 Meter hohe Kirchturm, für dessen Bau es aufgrund der Nähe zum Festungsrayon des Fort Holtenau einer Sondergenehmigung des Festungskommandanten der Festung Friedrichsort bedurfte, konnte später auch nur mit einer Sondergenehmigung der Festungsbehörde bestiegen werden. Es wäre so möglich gewesen, in das Fort Holtenau (siehe: Kapitel 5.1 auf Seite 114) hinein zu blicken. Zudem waren im Deutschen Reich die so genannten *„Rayongesetze"* in Kraft, die die Art und Weise der Bebauung in der Umgebung von Festungswerken regelten. Ein zweites Rayon gab es noch um die Prinz-Heinrich-Brücke herum, die ebenfalls durch Kanonen und Maschinengewehre geschützt wurde. Am 12.11.1896 fand das Richtfest statt und am 3.10.1897 wurde die Dankeskirche wiederum in Anwesenheit Prinz Heinrichs feierlich eingeweiht.

Der am 28. November 1899 eingeweihte Holtenauer Friedhof liegt nördlich der Dankeskirche. Der Friedhof wurde 1923 erweitert und hat heute eine Größe von 3,7 Hektar. Hier fanden nicht nur Persönlichkeiten der Kanalgeschichte ihre letzte Ruhe, es wird hier auch an die Gefallenen beider Weltkriege gedacht, wobei die *„Kriegergedächtnisstätte"* für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges durch ihre besondere Art der Anlage hervorsticht. Sie zeigt gerade im Vergleich zum Mahnmal für den Zweiten Weltkrieg eine viel unbefangenere Art des Gedenkens. Sieben Findlinge mit den Jahreszahlen 1939 bis 1945 symbolisieren die Jahre des Zweiten Weltkrieges und ein Holzkreuz ruft zum Gedenken an die *„Unbekannten Toten des Krieges"* auf. Der Vergleich beider Stätten macht dem Besucher sehr deutlich, wie sehr sich die Sichtweisen über die verlorenen Kriege verändert haben. Am Holtenauer Friedhof findet sich noch ein Rest des ehemaligen Waldes Voßbrook, der auch *„Krähenwald"* genannt wird.

Nachdem Pastor Hellwag im Jahr 1909 in die Wik gewechselt war, wurde Julius August Jungclaussen (*01.05.1854; †01.02.1921) am 13. Juni 1909 Pastor in Holtenau und übte das Amt bis zum 1. Oktober 1920 aus. Von 1883 bis 1887 war er Pastor in Itzehoe. Von 1887 bis 1891 arbeite er bei der Deutschen Seemannsmission in Cardiff, von 1891 bis 1900 war er am Aufbau der Deutschen Seemannsmission tätig und Seemannspastor in Hamburg. Von Juli bis Dezember 1900 war er Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission. Ab 1901 war Jungclaussen Gemeindepastor, erst in Zarpen bei Lübeck, dann ab 1909 in Kiel-Holtenau – dort ging er auch im Winter 1920 in den Ruhestand. Am 2. April 1916 – während des Ersten Weltkrieges – hielt er in Holtenau die Konfirmationsrede *„Durchhalten - Siegen!"*.

Der Nachfolger Pastor Jungclausens wurde am 1. Januar 1921 Pastor Nikolaus Christiansen (*18.11.1891; †19.09.1973). Pastor Christiansen hatte sich 1914 als Kriegsfreiwilliger gemeldet und wurde im folgenden Jahr in Rußland verwundet. Noch im Lazarett begann er 1916 sein Theologiestudium und wurde 1920 in Kiel ordiniert. Christiansen blieb bis zum 25. Oktober 1925 Holtenauer Pastor. In seine Amtszeit fällt die Eröffnung der *„Kriegergedächtnisstätte"* auf dem Holtenauer Friedhof am 22. April 1923. Ab 1925 war geistlicher Hilfsarbeiter im Landeskirchenamt Kiel, 1926-33 Konsistorialrat, 1933-35 geistlicher Vizepräsident der *„Deutschen Evangelischen Kirche"* (DEK) in Berlin und schließlich von 1936-56 Pastor in Büsum.

Pastor Christiansen war Mitglied der NSDAP, durchaus bei offiziellen Anlässen in Parteiuniform zu sehen und stand für eine nationalsozialistische Kirchenpolitik[64].

„Zum 1. Oktober 1933 wurden das neue Amt des Landesbischofs für Schleswig und Holstein und das ebenfalls ganz neue Amt des geistlichen Vizepräsidenten des Landeskirchenamtes errichtet. Als geistlicher Vizepräsident wurde der bisherige Konsistorialrat Nikolaus Christiansen bestimmt. Christiansen gewann noch mehr Macht, als im gleichen Monat der Landesbischof seinen Sitz in der Disziplinarkammer verlor. Stattdessen nahm der geistliche Vizepräsident dessen Sitz ein. Somit hatten zwei engagierte

[61] Petersen [1952], S. 25. Der Name *„Kanal-Dankeskirche"* wurde auf höchste Entscheidung später in *„Dankeskirche"* umgewandelt. (Vgl.: [Kirchengemeinde 1997], S. 14.).
[62] [Heinrich 2002], S. 18.
[63] Ev.-luth. Kirchengemeinde Holtenau [1997], S. 15.
[64] Vgl.: http://www.alt-bramstedt.de/gleiss-nsdap-und-kirche-in-holstein-und-segeberg; Hannelore Braun, Gertraud Grünzinger: Personenlexikon zum deutschen Protestantismus 1919-1949, Göttingen 2006, S. 51.

Nationalsozialisten und Mitglieder der Deutschen Christen wichtige Stellen im Landeskirchenamt besetzt. Kinder bekleidete überdies 1933 – 1935 das Amt des Reichsleiters der Deutschen Christen. Allerdings agierte Christiansen sehr bald nicht mehr in Kiel, sondern in Berlin. 1933/34 versuchte die Reichskirchenregierung, Christiansen für verschiedene Aufgaben zu gewinnen und von Kiel »auszuleihen«. Die zunehmende »Entfremdung« dürfte zu Verstimmungen im Landeskirchenamt geführt haben, so dass das Amt schon 1935 die Versetzung Christiansens in den Ruhestand betrieb."[65]

Pastor Alexander Janz war von 1925 bis 1938 Pastor in der Kirchengemeinde Holtenau. In seine Amtszeit fiel die zunehmende Erschwerung der kirchlichen Arbeit durch das Regime. Janz war Vorsitzender des *„Pastorenvereins in Schleswig-Holstein-Lauenburg"*, der Standesvertretung der Pastoren, der 1935 das *„Führerprinzip"* beschloß.

Pastor Dr. Otto Eck war von 1. Dezember 1939 bis zum 22. Februar 1940 Pastor der Holtenauer Kirchengemeinde. Er wurde bereits im Februar 1940 eingezogen und gilt seitdem als vermißt (laut Nikolaus Detlefsen ist er am 29.03.1945 gefallen).

Während der Kriegsjahre 1940-45 wirkten in Holtenau Pastoren der Nachbargemeinden als Vertretung für den zu Wehrmacht eingezogenen Pastor Eck:

Der Friedrichsorter Pastor Max Hinrich Osbahr war in der Zeit von Februar 1940 bis Ostern 1941 Hilfspastor in der Kirchengemeinde Holtenau. Er war seit 1926 Pastor in Pries und nebenbei Pastor in der selbstständigen Friedrichsorter Zivilgemeinde.

Pastor J. Thoböll (*17.4.1892, †15.1.1988) wurde am 2. Januar 1921 in Kiel ordiniert. Anschließend war er bis Januar 1926 Hilfsprediger und Pastor in Bannesdorf auf Fehmarn. Von 1926 bis April 1935 war er Pastor in Oldenburg in Holstein und von Mai 1935 bis zu seinem Ruhestand zum 1. Oktober 1959 Pastor in Kiel-Wik. Er war in der Zeit von Ostern 1941 bis Ostern 1942 und nochmals von Dezember 1943 bis Juni 1945 Hilfspastor in der Kirchengemeinde Holtenau. Großvater Pastor Thobölls war der erste Holtenauer Pastor Wilhelm Julius Hellwag.

Franz Morys (*1898;†1945) war Konsistorialrat (d. h. Mitglied der kirchlichen Verwaltungsbehörde) und Mitglied der *„Deutschen Christen"*, einer rassistischen, antisemitischen und am Führerprinzip orientierten Strömung im deutschen Protestantismus. Er war von Ostern 1943 bis Dezember 1943 Hilfspastor in der Kirchengemeinde Holtenau. Pastor Morys veröffentlichte ab 1933 mit anderen die Halbmonatsschrift *„Kirche und Volkstum in Niedersachsen"*.

7.8.1 Die St. Elisabeth-Kirche

Nicht verschwiegen werden soll, daß es neben der protestantischen Gemeinde in Holtenau noch einen Seelsorgebezirk der katholischen Pfarrei Kiel-Nord gibt, für den 1958 am Mählsweg die St. Elisabeth-Kirche erbaut wurde. Der 1922 gegründete Seelsorgebezirk Kiel-Nord erstreckte sich von der Reventloustraße / Beselerallee in nördlicher Richtung über den Nord-Ostsee-Kanal, Holtenau und Friedrichsort hinaus in den Dänischen Wohld. In diesem Gebiet lebten zu jener Zeit ca. 1.000 Katholiken.

Holtenau wurde 1948 von der Gemeinde abgetrennt, wurde jedoch 1953 wieder St. Heinrich zugewiesen. Die Filialkirche St. Elisabeth besuchten noch in den achtziger Jahren regelmäßig 60 bis 70 Gläubige zum Gottesdienst – zwei Jahrzehnte später waren es zuletzt nur noch 20 überwiegend ältere Gläubige. Da die jährlichen Unterhaltungskosten in keinem Verhältnis zur Zahl der Besucher stand wurde seitens des Bistums Hamburg die Auflösung der Kirche beschlossen. Am 15. Januar 2003 wurde hier der letzte Gottesdienst abgehalten und die St. Elisabeth-Kirche danach geschlossen. Im Jahr 2006 wurde das leer stehende Gebäude zu einem Architektenbüro umgebaut.[66]

7.9 Das Vereinsleben

Zu den im Zuge des Kanalbaus stattfindenden großen Veränderungen gehörte auch die Entwicklung eines lebendigen, abwechslungsreichen Holtenauer Vereinslebens mit unterschiedlichsten Vereinen, angefangen von mehreren Gesangsvereinen bis hin zu diversen Sportvereinen, die in großer Zahl in den Jahren 1900 bis 1912 entstanden, wies es auch Paul Harste in seiner Chronik über des TuS Holtenau beschreibt:

„Die "Freiwillige Feuerwehr", Schützenverein, Militärverein, Verein der Kanalsteurer, Kanal-Frauenverein, Theater-Verein, Gesangsverein Eintracht, Arbeitergesangsverein Vorwärts, ein großer Kirchenchor mit über 50 Sängern, etwas später die Freie Turnerschaft und noch etwas später der "Knurrhahn" (1929) gaben

[65] Hein, Benjamin: Die Evangelisch-Lutherische Landeskirche Schleswig-Holsteins. Daten – Fakten – Materialien. Zum 150-jährigen Bestehen des Landeskirchenamtes in Kiel, Schriften des Landeskirchlichen Archivs der Nordkirche – Band 3, Kiel 2017, S. 21f.

[66] Vgl.: Kiel Nord: *„Kommt bald ein Käufer für die Kirche?"*, Ausgabe 12, 8.12.2004.

unserem Holtenau den Inhalt für das kulturelle und gesellschaftliche Leben. Es war immer, besonders während der Ball- und Karnevalszeit, etwas los in Holtenau, für unsere heutige Generation sicherlich kaum vorstellbar."[67]

Viele der damals vorhandenen unterschiedlichen Vereinsausrichtungen haben inzwischen eine neue Heimat im TuS Holtenau gefunden, der im Jahr 2009 sein 100jähriges Bestehen feiern kann.

Mit dem „*TV Holtenau* 1909" wurde im Jahre 1909 schließlich jener Turnverein gegründet, der heute unter dem Namen Turn- und Sportverein Holtenau (kurz „*TuS Holtenau*") zu den größten der Stadt Kiel gehört. Die Gründungsversammlung fand im November 1909 in der „*Waffenschmiede*" statt und wurde nach Eintrag beim Registergericht am 8. November am darauf folgenden Tag offiziell gefeiert. Dabei ging die erste Initiative auf den Schuhmachergesellen Wilhelm Dettmer zurück, der für großes Aufsehen gesorgt hatte, nachdem er – ohne jedes Training – bei einem 100-km-Marsch durch Holstein den 27. Platz erreicht hatte und der daraufhin bei jeder Gelegenheit für die Gründung eines Holtenauer Turnvereins geworben hatte.

Anwesend auf dieser ersten Versammlung waren: Wilhelm Dettmer, Heinrich Harder, Heinrich Romeike, Ludwig Prüß, Malermeister Friedrich Baasch, Zollassistent Lucks, Friedrich Stender, Johannes Mogensen, Alex Peters, der Kanalangestellte Bommes und Ludwig Pommerening, Grete Kollmetz, Antonie Marzahl.

Anfangs war der Turnbetrieb noch ein Provisorium, denn es gab weder eigene Turngeräte – die leihweise von anderen Kieler Vereinen beschafft werden mußten – noch eigene Sportstätten, so daß zunächst in der Gaststätte „*Zur Friedrichschleuse*", am Ort der heutigen Gaststätte „*Waffenschmiede*" am Friedrich-Voß-Ufer, und dann nach Abbruch der Friedrichschleuse aufgrund der Kanalerweiterung 1907-14 in der damaligen Gaststätte „*Waffenschmiede*" am Nixenweg geturnt werden mußte. Zudem wurde im Freien in der Nähe des Tonnenhofes geturnt. Im Jahre 1912 wurde die Fußball-Abteilung gegründet, andere Sportarten folgten teils erst viele Jahre später. Der Verein wuchs innerhalb weniger Jahre auf mehrere Hundert Mitglieder an.[68]

Die Holtenauer Sportbewegung war in den 20er Jahren in zwei politische Lager gespalten: Die „*Freie Turnerschaft*", die der Sozialdemokratie verbunden war und deren Schlachtruf „*frei Heil*" lautete, und den „*Holtenauer Turnverein*", der dem bürgerlichen Lager nahe stand und dessen Schlachtruf „*Gut Heil*" lautete. Für die Holtenauer Fußballer stand in den ersten Jahrzehnten überhaupt kein eigener Fußballplatz zur Verfügung. Es wurde entweder auf dem Gelände des Schießstandes oder auf dem Gelände des heutigen Kinderspielplatzes Eekbrook gespielt, denn erst in den Jahren 1928/29 wurde der alte Fußballplatz an der Schule angelegt.

Ein Holtenauer Kleinod ist die zu Beginn des Zwanzigsten Jahrhunderts errichtete Holtenauer Seebadeanstalt, die sich zwischen Bootshafen und Tonnenhof befindet. Sie war insbesondere in der ersten Jahrhunderthälfte ein integraler Bestandteil des Holtenauer Gemeindelebens. Bevor es die Holtenauer Seebadeanstalt gab, amüsierten sich die Holtenauer an ihrem eigenen Badestrand. Auf Initiative des Baurates Johannes Lütjohann[69], der von 1895 bis 1909 die „*Wasserbauinspektion Holtenau*" leitete wurde die Badeanstalt im Jahre 1907 am Holtenauer Strand errichtet. Die Badeanstalt befand sich auf dem Strand, der sich noch einige Meter weiter Richtung Wasser erstreckte. Durch Ausbaggerungen am Tonnenhof wurde dieser jedoch im Laufe der Jahre immer mehr weggespült. Die Badeanstalt wurde nur kurze Zeit später von Peter Heinrich Rober gepachtet und noch vor dem Ersten Weltkrieg der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Rober war von Beruf eigentlich Friseur und arbeitete nur als „*Sommerbademeister*".[70]

Die Seebadeanstalt wurde eher von den besser gestellten Holtenauern besucht, während sich die „*armen Leute*" mit dem kleinen Holtenauer Strand begnügten. Anfangs waren die Männer- und Damenabteilung durch große Holzwände streng voneinander abgetrennt, dies änderte sich erst ab 1922. In einer Anzeige aus dem Jahre 1927 kann man folgendes lesen:

„Familienbad Holtenau Fernspr. 207 – 15 Min. v. d. Kanalfähre – 3 Min. von der Dampferbrücke – Schönster Naturstrand in der Anstalt – Besonders geeignete Luft- und Sonnenbäder, allerhand Belustigungen, Reck, Barren, Ringe, Sprungturm, sportmäßg. 50=m=Startbahn, Wasser=Rutschbahn. 100 Badezellen. Geöffnet täglich von morgens 6 Uhr bis zum Dunkelwerden."

Die anfangs recht kleine Badeanstalt wurde durch Rober stark erweitert, so daß eine große U-förmige Anlage entstand, deren beide Seitenflügel jeweils 75 Meter in die Förde hinein ragten. Da diese beiden Flügel genau 50

[67] [Harste 1984], S. 37.

[68] Vgl.: Harste [1984], S. 14ff u. 383f. Harstes Buch zum 75jährigem Bestehen des TuS Holtenau ist für alle an seiner Entwicklung Interessierten ein unbedingtes Muß.

[69] Der 1893 in Holtenau geborene 3. Sohn Walter Eugen Erich Lütjohann trat im Somer 1917 zur Kaiserlichen Fliegerwaffe über und wurde als Flugzeugführer der Jagdstaffel Nr. 63 im Mai 1918 bei Gentilles abgeschossen.

[70] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Der Schwimmlehrer war zeitlebens Nichtschwimmer*", 23.07.2003.

Meter auseinander lagen, konnten zwischen ihnen Schwimmwettkämpfe stattfinden. Diese Wettkämpfe wurden von der 1922 gegründeten Schwimmsport-Abteilung des Holtenauer Turnvereins organisiert.[71]

Gab es anfangs nur ein Ein-Meter- und ein Drei-Meter-Brett, so war später auch das 10-Meter-Brett berüchtigt, dem manche Badehose zum Opfer fiel. Hier lernten vor allem Schulkinder und Soldaten des Fliegerhorstes von Peter Heinrich Rober das Schwimmen, der aber selbst zeitlebens Nichtschwimmer blieb. Ganz ungefährlich war dieses Nichtschwimerdasein jedoch auch nicht, denn wenn *„... er vor Saisonbeginn einmal im Jahr ins Wasser stieg, um an der Rutsche das Seegras mit der Sense abzumähen, achteten seine Enkel schon manchmal verstohlen darauf, dass er nicht von einer Welle umgeworfen wurde."*[72]

Es existierte neben der Seebadeanstalt noch eine Badestelle für Betriebsangehörige und deren Familien am Ostende der nördlichen Schleuseninsel.

Neben dem TuS Holtenau weithin bekannt ist natürlich der Lotsengesangverein *„Knurrhahn"* von 1929, über den bereits weiter oben berichtet wurde. Ein weiterer Holtenauer Verein war der im Jahre 1905 gegründete Gesangsverein *„Eintracht"*, dessen Chorleiter über viele Jahre der spätere Leiter des Knurrhahns Klaus Prigge gewesen ist. Leider besteht dieser Verein seit den 60er Jahren nicht mehr. Weiterhin gab es den nach dem Ersten Weltkrieg gegründeten Arbeitergesangsverein *„Vorwärts"*, dieser wurde jedoch nach der nationalsozialistischen Machtergreifung 1933 verboten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde auch der Kirchenchor der Kirchengemeinde Holtenau gegründet.

Als ein weiterer Sportverein wurde 1931 der *„Holtenauer Sportverein v. 1931"* (HSV) als reiner Fußballverein gegründet, doch kam später noch eine Tischtennis-Abteilung hinzu. Anlaß seiner Gründung war das Verbot der Deutschen Turnerschaft, in ihren Reihen Fußball zu spielen. Das Vereinsabzeichen des *„Kleinen HSV"* wurde dann nach dem Zweiten Weltkrieg in ähnlicher Form vom TuS Holtenau übernommen. 1933 löste sich der *„HSV"* wieder auf, da viele seiner Mitglieder durch Dienste in der SA verhindert waren, so daß die Mannschaften nur unvollständig antreten konnten. 1934 führte dann der TuS Holtenau wieder eine Fußballabteilung ein.

Nahe der Holtenauer Fähre befand sich früher ein Schießstand des Holtenauer Klein-Kaliber-Schützenvereins. Der Schießstand wurde vom Klempner Hugo Lucht betrieben, der 1912 in der Kanalstraße ein Geschäft für Schiffsproviant eröffnete.

Die Holtenauer Kleingärten und der Kleingartenverein sind eine relativ junge Holtenauer Erscheinung, wurden diese doch in der Regel erst nach dem Zweiten Weltkrieg angelegt. Das mag mit der Holtenauer Vergangenheit als Bauerndorf und der Tatsache, daß viele Privatgrundstücke von beträchtlicher Größe waren und teilweise noch sind, zusammen hängen. Der *„Holtenauer Kleingärtnerverein e.V."* wurde jedoch bereits im Jahr 1917 gegründet – möglicherweise als Antwort auf die Versorgungsschwierigkeiten im Ersten Weltkrieg. Früher gab es folgende Holtenauer Kleingartengebiete:

Die Kleingärten auf dem Gebiet der jetzigen *„Schleusenwiese"* wurden inzwischen in eine Streuobstwiese umgewandelt. Das Kleingartengebiet an der Prinz-Heinrich-Brücke zwischen der Straße Friedrich-Voß-Ufer und dem Kanal fiel dem Bau der Olympiabrücke zum Opfer. Weitere Kleingärten befanden sich zwischen der Richthofenstraße und der Johann-Sump-Straße. Zumindest im Jahr 1944 wurde auch das Gelände des alten Sportplatzes am Groenhoffweg für Kleingärten verwendet. Heute existieren noch ein nach dem Zweiten Weltkrieg angelegtes Kleingartengebiet am Friedhof zwischen dem Eekbrook und der Grimmstraße sowie ein weiteres Gelände zwischen der Immelmannstraße und dem Eekbrook direkt südlich an den Flugplatz angrenzend. Weitere Kleingärten finden sich auch heute noch am Hang zur Kanalstraße unterhalb des Kurt-Engert-Hauses.

7.10 Das Geschäftsleben

Waren es früher die Bauern, die das wirtschaftliche Leben der Gemeinde bestimmten, so waren es nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals die Schiffsausrüster, die die durchgehenden Schiffe versorgten. Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals und der sich daraus ergebende steigende Schiffsverkehr änderten die Holtenauer Wirtschaftsstruktur. Der landwirtschaftliche Sektor wurde zurückgedrängt während gleichzeitig immer mehr Einheimische oder Zugezogene direkt oder indirekt von der Schifffahrt lebten. Das traf ganz besonders auf die Schiffsausrüster und -makler zu.

7.10.1 Schiffsausrüster / Schiffsmakler

Noch in den zwanziger Jahren des Jahrhunderts gab es in Holtenau bis zu 16 Schiffsausrüster und -makler, dazu gehörten:

[71] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Der Schwimmlehrer war zeitlebens Nichtschwimmer*", 23.07.2003.
[72] [Kieler Nachrichten]: "*Der Schwimmlehrer war zeitlebens Nichtschwimmer*", 23.07.2003.

- „*Richard Ankersen*": In der Kanalstraße Nr. 57 bis 1952. Später befand sich hier das Lokal "*Eiche Boje*" bis zum vollständigem Umbau zu einem Wohnhaus in den Jahren 1987/88.
- *„J. S. de Vries*": Das Geschäft befand sich ebenfalls am Kai. Das Geschäft wurde 1907 von dem aus Holland stammenden Jan Siebolts de Vries (*1876; †1947) gegründet und von seinem Bruder Jentje de Vries (*1878; †1954) geführt. Nebenbei führte die Familie deVries auch noch ein Gartenlokal an der „*Kippe*". Während des Ersten Weltkrieges arbeite Jentje de Vries anscheidend für den deutschen Geheimdienst: *„The business ran well at first. But uncle Jentje was also doing work on the side for the German secret service during the first world war from 1914 to 1918. Holland was neutral during the war and any German or allied soldiers and sailors who strayed or shipwrecked on Dutch soil were interned by the Dutch authorities. Uncle Jentje organized escape routes back to Germany for these soldiers. The depression forced him to close the mast and block business in Holtenau and the family returned to Holland in 1924."*[73] De Vries' Tochter Rinsje (Rennie) de Vries (*1904; †1990) heiratete im Jahre 1928 August Arendt (*1898; †?[74]), der im Ersten Weltkrieg bei den Kaiserlichen Seefliegern als Luftphotograph und Beobachter gedient hatte. Im Jahre 1920 mußte er im Marinegefängnis einsitzen, nachdem er mit einem Flugzeug die Prinz-Heinrich-Brücke unterflogen hatte.[75]
- *„Johannes Lucht*": Schiffsproviant in der Kanalstraße Nr. 10. Lucht war Klempnermeister und betrieb in diesem Haus auch seine Werkstatt. Das Haus war aufgrund der Kanalerweiterung abgerissen und etwas zurück versetzt wieder aufgebaut worden. 1923 eröffnete sein Sohn Hugo im Haus einen Lebensmittelladen, der bis 1954 existierte. Anschließend befand sich im Gebäude eine Gaststätte, bis dann 1972 ein Frisiersalon eröffnet wurde. Die Schiffe machten früher direkt vor Luchts Haus an den Dalben fest, wenn die Schiffer bei ihm einkaufen wollten.
- „*Karl Grammerstorf*": die 1914 gegründete Schiffsmakler-Firma hatte ihren Sitz auf den Alten Holtenauer Schleusen; seit 1924 auf der Neuen Schleuse. Die Maklertätigkeit wurde bald durch eine eigene Schuten- und Schleppschifffahrt ergänzt. 1926 wurde der erste Frachter übernommen. Bei einem der letzten Bombenangriffe auf die Holtenauer Schleusen wurde der Bruder des Firmengründers getötet. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte der Dampfer „*Bruno Grammerstorf*" zu den wenigen größeren Schiffen, die man Deutschland beließ. 1964 wurde die Firma „*Karl Grammerstorf Kiel-Kanal*" gegründet.
- „*Hermann Tiessen*" (*1887; †1966). Das wohl weithin bekannteste Kieler Schiffsausrüstergeschäft wurde 1927 gegründet und am späteren Tiessenkai – damals noch „*Am Kai*" – das erste Gebäude errichtet. Als Tiessen das Geschäft eröffnete gab es zwar bereits weitere 15 Konkurrenten in Holtenau und während des Eiswinters 1928/29 galt es für die gerade erst gegründete Firma ebenso wie für die anderen Holtenauer Schiffsausrüster eine lange Durststrecke zu überstehen, doch aufgrund der zunehmenden Schiffsgrößen und der immer längeren Seezeiten wuchs auch der Materialbedarf stetig an, so daß Hermann Tiessen und später sein Sohn Günter (*1920; †2005) – eigentlich Meteorologe von Beruf – das Geschäft im Laufe der Jahrzehnte durch insgesamt 8 Anbauten vergrößern mußten.[76] Über die einmalige Atmosphäre bei *„Hermann Tiessen"* schreibt Hannes Hansen das folgende:
  „Wenn man den kleinen Verkaufsraum mit der grün gestrichenen Einrichtung betrat, fühlte man sich in die Welt der Tante-Emma-Läden von gestern versetzt. Über dem Verkaufstresen hingen Pinsel und Schäkel, in den Regalen stapelten sich Kakao und Cornflakes, Tütensuppen, Reis und Mehl, in Plastikkörben lagen Kohlköpfe, Porree und Mohrrüben. Doch die Einrichtung aus der Anfangszeit war nur die Visitenkarte und das nostalgische Aushängeschild der Firma. Hinter dem Gebäude erstreckten sich weiträumige Lagerhallen. Wer nachts um drei, sagen wir, einen neuen Drucker für seinen Computer brauchte, eine Pudelmütze oder einen Kasten Bier, hier bekam er, was er suchte."[77] Zum Gedenken an die beiden ehemaligen Schiffsausrüster wird seit einigen Jahren das *„Tiessen Race"* ausgetragen.
- „*Georg zur Mühlen*": Kanalstraße Nr. 42. Dieses Haus wurde 1938 von der Familie Jacobs gekauft, die dort ein Feinkostgeschäft betrieb. Die Firma handelte auch mit Bunker-Öl und Heizöl und betrieb dafür ein eigenes Lager. Auf einem Werbeflyer des Unternehmens wird behauptet, das erste und ältestes Schiffsausrüstergeschäft am Ort zu sein.
- „*Peters*": Verkaufte Seekarten im Haus Kanalstraße Nr. 32.
- *„Bruno Möller*": In der Straße *„Am Kai"* (=Tiessenkai) Nr. 8 hatte Möller sein Lager, in der Kanalstraße Nr. 24 das Kontor.

[73] Erinnerungen der Familie de Vries, unter: www.cometosea.us/GeorgArendt.doc

[74] August Arendt soll Anfang des Zweiten Weltkrieges als Angehöriger der Deutschen Wehrmacht gefallen sein. Vgl.: http://www.verenigdebooten.nl/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=229%3Ascheepsbouwers&catid=55&Itemid=28&lang= (zuletzt besucht am 22.08.2012).

[75] Vgl.: Erinnerungen der Familie de Vries, unter: www.cometosea.us/GeorgArendt.doc sowie eine Anmerkung zu einem Internet-Photoalbum der Familie Arendt unter: www.cometosea.us/albums/GeorgArendt.

[76] Vgl.: Smuda, Dennis: "*Hermann Tiessen – ein unverwüstliches Kieler Original*", Kiel 2005, unter: http://www.geomedien.uni-kiel.de/lehre/ws2004/pdfs/smuda.pdf.

[77] [Hansen 2010], S. 54.

- „*Mahlstedt*": Anton Johannes Mahlstedt in der Kanalstraße Nr. 45, vorher Schiffsausrüster „*Schütt & Sieck*". Der Sohn des Schiffsausrüsters Horst Mahlstedt (*22.02.1920, †26.09.1942) und seiner Ehefrau Elfriede Marie Wilhelmine, geborene Petersen, wurde im Dritten Reich als so genannter „*Wehrkraftzersetzer*" von der Gestapo verhaftet und dann ohne Gerichtsverfahren in den Konzentrationslagern Sachsenhausen und Nazweiler-Struthof inhaftiert. Im August 1942 wurde er schließlich in das KZ Dachau verschleppt, wo er im darauf folgenden Monat verstarb — mit der offiziellen Todesursache „Herzversagen". In Wahrheit verstarb er wohl aufgrund von Hunger und der kaum vorhandenen medizinischen Versorgung. Nach der Schulzeit wurde Horst Mahlstedt am 28. Mai 1940 zum Militärdienst bei der Seenotstaffel auf Sylt einberufen, trat den Dienst dort jedoch nicht an, woraufhin er von der Kieler Gestapo festgenommen und als so genannter „Schutzhäftling" ohne Möglichkeit auf einen ordentlichen Prozeß aufgrund einer Strafverfügung aus Berlin am 7. Januar 1941 in das Konzentrationslager Sachsenhausen überstellt wurde.[78]
- „*Christensen & Samsö*e": Schiffsausrüstungen und Schiffsproviant, Kanalstraße Nr. 44. Geschäftsführer war Hermann Tiessen, der später sein eigenes Unternehmen gründete. Zur Zeit des Eiswinters 1928/29 war Lorenz Christensen Inhaber der Firma.
- „*Romeike*": zuerst befand sich das im Jahre 1908 gegründete Geschäft in der Kanalstraße Nr. 40, dann auf der Schleuseninsel.
- „*Carl Loeck*": Das Haus Tiessenkai Nr. 8 wurde bis Kriegsausbruch als Maklerbüro benutzt. Das Gebäude wurde restauriert und ist seit 1988 denkmalgeschützt.
- „*Lucks*": Im Dienst der Firma Zerssen, die ihr Kontor von 1895 bis Anfang der 30er Jahre in der Kanalstraße Nr. 46 hatte und dann auf die Schleuse umzog. Es gab noch eine Nebenstelle am Tiessenkai Nr. 7.
- „*P. Becker*": war auch Schiffsmakler in Holtenau. Das Unternehmen wurde im Juni 1910 von der Firma Zerssen aufgekauft.
- „*Zerssen*": Erst der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals brachte den Holtenauer Schiffsmaklern und -händlern den ersehnten Aufschwung. Die bekannte aus Rendsburg stammende Firma Zerssen war beispielsweise in Holtenau bis 1894 nur durch einen Agenten vertreten und baute erst im Jahr 1895 in der Kanalstraße Nr. 46 ein Wohn- und Kontorhaus. Leiter dieser Niederlassung war Johann M. K. Blumenthal. Schon zwei Jahre später waren in dieser Niederlassung 5 Angestellte beschäftigt. *„Blumenthal fing an mit einer hölzernen Bude von 10 qm am Außenkai. Wegen Wohnungsnot und um für den Geschäftsbetrieb passende Räume zu schaffen kaufte er von dem Großschlachter Martini einen Bauplatz an der Kanalstraße und errichtete hier 1895 auf eigene Rechnung (er erhielt von der Firma Wohnungsgeld und Miete für das Kontor) ein Haus, das noch heute gegenüber der alten Schleuse steht."*[79] Diese Niederlassung blieb bis in die 1930er Jahre bestehen. Leiter der Holtenauer Niederlassung war Max Lucks. Bereits 1879 hatte man für das Geschäft der Schiffsklarierungen H. Grimm als Agenten für sich vertraglich verpflichtet[80]. „*Schiffsklarierung*" bedeutete, daß H. Grimm der Firma Zerssen in Rendsburg die in Holtenau einlaufenden Schiffe mehrmals wöchentlich meldete.
- „*Motoren-Werkstatt Christian Stark*" direkt neben Hermann Tiessen, wo sich auch das Wohnhaus der Familie befand. Viele der den Holtenauer Hafen oder den Kaiser-Wilhelm-Kanal anlaufenden Schiffe ließen hier die nötigen Reparaturen ausführen. Mitten im Eiswinter kam Christian Stark (*1903 in Heikendorf, †1975) von Heikendorf nach Holtenau zu Fuß über die zugefrorene Kieler Förde, weil er die Gelegenheit erkannte, Reparaturen an den hier festgefrorenen Schiffen durchzuführen. So konnte er den Kapitänen und Reedern der Schiffe seine Arbeit direkt anbieten. Christian Stark hatte seine Schlosserausbildung an der Rostocker Howaldswerft absolviert – Jahr 1934 machte er dann seine Meisterprüfung im Maschinenbauhandwerk in Altona. Am 1. April 1929 gründete er seine Motorenwerkstatt für Schiffsmotoren am späteren Tiessenkai, damals noch *„Am Kai"*. Die Firma existierte bis 1998. Die erste Werkstatt samt Wohnung befand sich in einer Scheune der Bauernstelle in der Kanalstraße Nr. 75, wo sich einstmals das Schiffsausrüstergeschäft von J. S. deVries befand. 1931/32 erbaute er auf dem Grundstück *Am Kai* Nr. 10, das er vom Kanalamt gepachtet hatte, eine neue größere Werkstatt samt Wohnung im oberen Stock. Nebenbei betrieb Christian Stark noch eine kleine Reederei mit mehreren Schiffen, die allerdings im Zuge des allgemeinen Rückgangs der Küstenmotorschifffahrt wieder aufgegeben wurde.
- Die „*Werft- und Handels-A.G. Holtenau*" ging 1923 aus der gleichnamigen GmbH hervor. Zweck der Gesellschaft waren Neubau, Reparatur und der An- und Verkauf von Schiffen. Da die Werft nie richtig in Schwung kam, wurde die Gesellschaft im Jahre 1929 wieder von Amts wegen aus dem Register gelöscht.[81]
- Der Reeder Griebel wohnte zwischen den Bauernstellen Hammerich und Schacht in einem kleinem Fachwerkhaus.

[78] Vgl.: Sander, Björn: Ein Stolperstein für Horst Mahlstedt, in: infoHoltenau, Nr. 39, Juni-Juli 2017 sowie: Landshauptstadt Kiel: Stolpersteine in Kiel. Horst Mahlstedt, Kiel Juni 2017.

[79] [Zerssen 1939], S. 82.

[80] Vgl.: [Zerssen 1939], S. 81.

[81] Ich konnte bsher keine Angaben darüber finden, wo dieses Unternehmen seinen Sitz hatte. 1925 lieferte sie anscheinend eine Motorfähre namens "*Altefähr 2*" nach Stralsund.

Für einige Jahre gab es für die Schiffsmakler starke Konkurrenz durch die Kaiserlichen Lotsen, hatte doch das Kaiserliche Kanalamt um die Kanalpassage noch attraktiver zu machen die Holtenauer Lotsen angewiesen, auf den aus der Ostsee den Kanal anlaufenden Schiffen die Schleusenpassierscheine auszufüllen. Damit versprach man sich eine geringere Abhängigkeit von den Schiffsmaklern und damit eine Beschleunigung der Kanalpassage. Da insbesondere die Hamburger Reedereien davon regen Gebrauch machten und ihre Klarierungen durch die Kapitäne vollziehen ließen kam es zu großen finanziellen Verlusten und zur Schließung einiger Maklerbüros.

Viele Unternehmen, die in Holtenau im Zuge des Kanalbaus Fuß gefaßt hatten, verloren in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wieder ihre Existenzgrundlage. Fast alle Versuche der Stadt Kiel, die bisher stark auf die Marine ausgerichtete Wirtschaftsstruktur zu ändern, scheiterten. Erst die Wiederaufrüstung brachte neue wirtschaftliche Impulse für den Stadtteil.

7.10.2 Berglokal und Wartehalle - die Holtenauer Gastronomie

Nach der Jahrhundertwende existierte in Holtenau eine erstaunliche Vielzahl von Ausflugslokalen, Cafés und Schänken, von denen einige bereits dem Kanalbau, andere der Kanalerweiterung oder dem Ausbau des Flughafens, viele jedoch einfach der wirtschaftlichen Entwicklung und den Veränderungen des Freizeitverhaltens zum Opfer fielen:

- Die Gartenwirtschaft „*Mähl'sches Wald-Café*" lag im Voßbrook auf der Anhöhe *„Jeanettenhöhe"*, der höchsten Erhebung im Wald, und wurde von zwei älteren Damen geführt. Mit Holztischen und -bänken war sie ein beliebtes Ausflugsziel. Vom Biergarten aus konnte man auf die Förde und den Holtenauer Badestrand blicken. Zur Restauration gehörte auch die Lucht'sche Kate, die von Karl Lucht und seiner Frau Anna, einer geborenen Mähl, bewohnt wurde.
- Die 1893 als Warteraum für die Holtenauer Lotsen gebaute *„Wartehalle*" am Holtenauer Leuchtturm hieß später „*Fördeblick*" und wurde erst im Jahre 1925 zu einer Gaststätte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Haus von den Briten beschlagnahmt, in Wohnungen unterteilt und mit einem Stacheldrahtzaun geschützt. Später war der Fördeblick dann wieder eines der beliebtesten Kieler Ausflugslokale. Im Oktober 2006 wurde damit begonnen, das Gebäude von Grund auf zu renovieren und wieder so umzubauen, daß es in seinem Äußeren weitgehend dem ursprünglichen Aussehen entsprechen sollte – so jedenfalls der öffentliche Tenor vor dem 4,5 Millionen Euro teuren Um- und Ausbau. Zur Eröffnung im Mai 2008 unter dem neuen Namen „*Gasthaus Foerdeblick*" bot sich dem Betrachter jedoch ein gänzlich anderes Bild. Seit April 2014 firmiert die Gaststätte unter dem Namen *„Luzifer"*.
- Die „*Bergwirtschaft Zur Schönen Aussicht*" von Jan Siebolts de Vries war ein Gartenrestaurant am Berghang östlich der Kastanienallee, wo sich heute der Aufgang zum Kurt-Engert-Haus befindet. De Vries betrieb in Holtenau zudem ein Schiffsausrüstergeschäft.
- Das Lokal „*Zur Kanalmündung*" von Theodor Hertel gegenüber der Kohlenhandlung Grimm in der Kanalstraße Nr. 69. Es war zwischen die Häuser geklemmt und wurde abgerissen. Nebenan befand sich die Pferdehalterei von Bauer Schulz.
- Das „*Hotel International*" wurde nach 1933 dem damaligen Zeitgeist folgend zum „*Hotel National*" und nach Kriegsende zum „*Hotel Holtenau*". Der Betrieb wurde Ende 1983 eingestellt und der ehemalige Saal abgerissen. Inzwischen befinden sich hier Eigentumswohnungen. Im ersten Stock dieses Hauses übte auch der „*Gesangsverein Holtenau*" unter Klaus Prigge. Die Bezeichnung „*International*" war dabei durchaus zutreffend, denn hier übernachtete vor allem internationales Publikum, die Seeleute aus aller Welt. Letztendlich war es dann die zunehmende Beschleunigung in der Seeschifffahrt, die dazu führte, daß die Zahl der Übernachtungen immer mehr zurück ging[82]. Auf dem Nachbargrundstück Kanalstraße Nr. 32a befand sich früher der Saal des Hotel Holtenau, dann ein Kino, zuletzt eine Bowlingbahn. Später wurde hier dann ein Neubau errichtet, in dem auch der ehemalige SPD-Oppositionsführer im schleswig-holsteinischen Landtag Jochen Steffen (*1922; †1987) bis zu seinem Tode wohnte[83].
- Die Gaststätte *„Zur Friedrichschleuse*" lag bei der Prahmschwimmbrücke, d. h. etwa auf Höhe der Gravensteiner Straße, und wurde während der ersten Kanalerweiterung 1907-14 abgebrochen. Die Gaststätte wurde unter anderem von Herrn Bode als auch von Johannes Hamester betrieben.[84]
- Die „*Waffenschmiede*", der ehemalige „*Dorfkrug*", wurde im Zweiten Weltkrieg ausgebombt und nach Kriegsende in der Nähe wieder aufgebaut. Das Waschhaus für die Gasthauswäsche lag östlich der alten Schmiede, die wiederum direkt vor dem Haus Waffenschmiede Nr. 1, also auf der jetzigen Straße Waffenschmiede lag. In der Waffenschmiede wurden der „*TV Holtenau*" und der „*Lotsengesangverein Knurrhahn*" gegründet.

[82] Vgl.: Bock, Bruno: *„Ein Treffpunkt für Seeleute aus aller Welt"*, in: Kieler Nachrichten vom 29.10.1983.

[83] Der "*Rote Jochen*", der 1980 die SPD verließ, machte nach dem Ende seiner aktiven Politikerlaufbahn eine Zweitkarriere als Kabarettist, wo er den Werftarbeiter "*Kuddl Schnööf*" verkörperte. Er liegt auf dem Holtenauer Friedhof begraben.

[84] Heinrich schreibt dagegen, sie sei durch ein Feuer vernichtet worden (Vgl.: [Heinrich 2002], S.9.).

Vor dem Lokal standen mehrere große Linden. An der Waffenschmiede vorbei führte auch der Weg zur *„Friedrichschleuse“*, heute ist es die Gravensteiner Straße. Nördlich der Waffenschmiede führte der einzige Weg nach Knoop, heute ist es der Nixenweg. Der Dorfkrug wurde am 11. August 1944, der Nacht vor dem Großangriff auf Kiel, durch Brandbomben zerstört. Dabei brannte die reetgedeckte Kate, in der sich die gesamte Heuernte befand, nieder, zumal das Löschwasser aus dem 300 Meter entfernten Kanal geholt werden mußte. Die Schmiede selbst stand noch bis 1959 in der Gravensteiner Straße Nr. 54 direkt gegenüber dem Haus Waffenschmiede Nr. 1. Bei dem Bombenangriff wurde nicht nur die historische Waffensammlung vernichtet, sondern auch die vom *„Lotsengesangverein Knurrhahn”* zusammengetragene seemännische Sammlung und die Aufzeichnungen des Chors, der hier lange Jahre sein Stammlokal hatte. Ein lebhaftes Bild der *„Waffenschmiede”* in der Zwischenkriegszeit malt auch Hans Flechsig, dessen Elternhaus sich nur wenige hundert Meter südlich der Waffenschmiede befand, in seinen Erinnerungen:
„Uns schräg gegenüber lag die alte Waffenschmiede. Einmal gab es die Gaststätte. Unter der Decke hing dicht an dicht eine herrliche Waffensammlung, die weit berühmt war und mir mächtig imponierte. [...] *Besonders beeindruckt war ich von einer etwa 4 m langen Arkebuse. Dann gab es zur Straße hin die Schmiede. Faszinierend für uns Kinder. Hier wirkte Fritz Kolz mit großer Lederschürze und Holzpantinen, unterstützt von Sohn Arthur. Das mächtige Schmiedefeuer, das durch einen handbetriebenen Blasebalg geschürt wurde, die großen Ambosse und vielen Werkzeuge konnte ich nicht genug bestaunen. Besonders wenn die Pferde “besohlt” wurden, ihr Hufeisen bekamen, war ich nicht wegzuschlagen. In Holtenau gab es damals noch viele Bauern mit entsprechend viel Pferden. Bansee hatte allein sechs, und Bauer Röpsdorf besaß sogar russische Panjepferde, er soll sie aus dem Krieg mitgebracht haben.”*[85]

- Das vor dem Ersten Weltkrieg von Herrn Härtel gebaute „*Hotel zur Hochbrücke*” lag auf Höhe der Richthofenstraße Nr. 65 gegenüber der Gravensteiner Straße und ist im Zweiten Weltkrieg ausgebrannt. Im großen Saal auf der Ostseite des Hotels standen auch Turngeräte des Holtenauer Turnvereins, der dort Übungsstunden abhielt. Es wurde dann wieder aufgebaut. 1983 wurde das Gebäude abgerissen und durch den heutigen Komplex ersetzt. Nach dem Krieg ließ sich im Garagenanbau auf der Westseite der Sattlermeister Jegliewski nieder.
- Das „*Café Köpke*” befand sich in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis zur Inflation in der Kanalstraße Nr. 15. Auf dem Hof gab es noch einen Brunnen, der nach dem Zweiten Weltkrieg das Trinkwasser lieferte als die Wasserleitungen zerstört waren; seine Handpumpe wurde erst 1999 abgebaut. Das Lokal wurde von Frau Grammerstorf (eine geborene Köpke) geführt.[86]
- In der Kanalstraße lag „*Ramms Gasthof*”, vorher *„Zum Kaiser-Wilhelm-Kanal*”, dann *„Krauses Gasthof”* und „*Butjes Gasthof*”. Hier fanden oft Kasperletheater für die kleinen Holtenauer statt. An dieser Stelle wurde später ein Hochhaus für Bundeswehrangehörige in den Hang hinein gebaut. Vielen Holtenauern noch bekannt war „*Tante Rosa*”, die dort Ende der 1950er Jahre als Toilettenfrau arbeitete. Bei ihr konnten viele Seeleute übernachten, wenn sie in Holtenau kein freies Quartier mehr finden konnten.
- Richtung Knoop lag das *„Knooper Fährhaus*”. Hier gab es auch eine kleine Fähre über den Eiderkanal und später den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Die Gaststätte lag auf der Südseite des Kanals. Als der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Zuge der Kanalerweiterung 1907-14 an dieser Stelle begradigt wurde, mußte das Knooper Fährhaus abgerissen werden.
- „*Schmidt's Gasthof*” stand ungefähr an der Stelle, an der jetzt die neue *„Waffenschmiede*” steht. Hier fand nach dem Brand der Holtenauer Schule zwei Jahre lang der Schulunterricht statt. Im Zuge der Kanalerweiterung 1907-14 wurde das Gebäude abgebrochen. Ein Teil des Abbruchmaterials wurde im Haus Kanalstraße Nr. 17 verbaut wie z. B. das Fachwerk, das im oberen Teil des Hauses zu sehen ist.
- Das „*Café Günter*” befand sich in den Räumen der heutigen Hafen-Apotheke. Da nach dem Zweiten Weltkrieg alle anderen Holtenauer Lokale durch den Krieg zerstört oder durch britische Besatzung belegt waren, wurde es in diesen Jahren zum Treffpunkt der Holtenauer.
- Der „*Obstgarten Holtenau*” lag in der Nähe des Holtenauer Badestrandes und war ebenfalls eine Art Lokal. Er wurde von Frau Martha Back (*1870, †1933) geführt. Hier wurden auch alkoholfreie Getränke ausgeschänkt und Kaffee und selbst gemachter Kuchen verkauft.
  In „*Möllers deutscher Gärtnerzeitung*” aus dem Jahre 1903 wird berichtet, daß Fräulein Marta Back in Holtenau bei Kiel im Jahr 1900 eine eigene Damen-Gartenbauschule begründet habe – die zweite Schule dieser Art im gesamten Wilhelminischen Kaiserreich, nachdem durch einen Beitrag in der Illustrierten *„Die Gartenlaube”* aus dem Jahr 1880 angeregt eine erste Gartenbauschule für Frauen im Jahr 1890 bei Berlin entstanden war[87].

[85] Flechsig 1988, S. 26.
[86] Vgl.: Heinrich [Info].
[87] Martha Back war Schülerin bei Frau Dr. Elvira Castner (*12.03.1844, †13.07.1923) gewesen, die in Berlin die erste deutsche Gartenbauschule für Frauen gegründet hatte. Frau Castner hatte als Tochter eines Apothekers erst Erzieherin gelernt und arbeitete später als Volksschullehrerin. Nachdem sie diesen Beruf aufgrund einer Erkrankung aufgeben mußte, studierte sie Zahlheilkunde und arbeitete gegen den anfänglichen Widerstand ihrer Familie auch in diesem Beruf. Nachdem sie 1878 in die USA gezogen war, machte sie dort ihr Examen und erhielt auch

Hier konnten sich 17- oder 18jährige Mädchen mit Töchterschulausbildung zu Gärtnerinnen ausbilden lassen.[88] *„Dabei gehörte Marta Back zweifellos zu den führenden Vertreterinnen ihres Fachs. Für das 1913 erschienene umfassende Standardwerk "Frauenberufe und -ausbildungsstätten" verfaßte sie zwei Beiträge, über die „Frau in der Gärtnerei" und über „Die Gartenbaulehrerin" [...]."*[89] Bereits im Jahr 1903 wurde in ihrer Schule gezogenes Obst und Gemüse auf der schleswig-holsteinischen Gartenbauausstellung mit Medaillen prämiert. 1918 wurde die Gartenbauschule nach Kitzeberg verlegt.[90] *„Bedingung für die Aufnahme in diesen zweijährigen Kursus war das Abschlusszeugnis einer zehnklassigen höheren Mädchenschule. Der Kostenaufwand für die Ausbildung mit Schulgeld, Pension, Anschaffungen und Taschengeld betrug annähernd dreitausend Mark, eine beträchtliche Summe. Sie entsprach in etwa dem Jahresgehalt eines neu ernannten preußischen Amtsrichters. Durch diese Voraussetzungen war die Gärtnerinnenausbildung also tatsächlich exklusiv auf die gebildeten Töchter der wohlhabenden bürgerlichen Stände zugeschnitten."* [91]
Die „Gartenwelt" berichtet in einem Nachruf im Jahr 1933 folgendes: *„Marta Back, Vorsteherin der Gartenbauschule für Frauen in Kitzeberg bei Kiel, verstarb am 9. Oktober im 63. Lebensjahre. Fräulein Back war eine der ältesten selbständigen Gärtnerinnen Deutschlands. Im Jahre 1900 gründete sie eine eigene Gärtnerinnenschule in Holtenau bei Kiel. Stets voller Pläne und vom Vorwärtsstreben beseelt, baute sie diese Schule von Jahr zu Jahr weiter aus, die ein weit über Schleswig-Holsteins Grenzen hinausgehendes Ansehen genoß. Nachdem Kriege wurde die Schule nach Kitzeberg bei Kiel verlegt. Zahlreiche Gärtnerinnen haben in den 33 Jahren seit Bestehen der Schule Fräulein Back ihre grundlegende fachlich-gärtnerische wie auch menschliche Durchbildung zu verdanken. Sie werden dieser Vorkämpferin für die Betätigung der Frau als Gärtnerin, die trotz ihres Alters schon früh Anhängerin der neuen deutschen Bewegung wurde und mit heißem Herzen die Größe der Zeit miterlebte, gern ein dauerndes Andenken bewahren."*[92]

- Die *„Villa Hoheneck"* wurde in den Jahren 1902/03 durch das Bauunternehmen „Göttsch & Untiedt" errichtet und im Laufe der Jahre durch zahlreiche Anbauten erweitert. Die Gebäude wurden anfangs noch als Bauernhof betrieben. In den 1920er Jahren wurde das Haus vom ehemaligen Marineschreiber Oskar Papenfuß und seiner Frau Anna gekauft und seit 1925 wurde die Villa mit Unterbrechungen als Gastwirtschaft – und anfangs auch als Pensionat – genutzt.
  1935 wurde das Geschäft dann von Oskar Papenfuß junior übernommen. Die Gaststätte war in der Vorkriegszeit ein beliebter Treffpunkt der in Holtenau stationierten Luftwaffensoldaten und während des Krieges wurden die Gebäude von der Marine, erst von der *„XI. Hafenschutzflottille"* und später von einer Ballon-Sperrabteilung, genutzt. Während des Krieges gab es unterhalb des Hanges mehrere Luftschutzstollen. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren hier Flüchtlinge und ein Kindergarten der Kirchengemeinde Holtenau untergebracht. Nachdem Oskar Papenfuß jr. aufgrund seiner SS-Mitgliedschaft[93] interniert worden war, wurde die Gaststätte von seiner Frau Gertrud weitergeführt. Um das Anwesen halten zu können, wurden auch Zimmer an *„leichte Mädchen"* vermietet.
  Lieselotte, die Tochter von Gertrud und Oskar Papenfuß jr. und ihr Mann Wilhelm Heinze übernahmen 1956 die Gaststätte und boten hier wieder Kaffee und Kuchen an – an den Sonntagnachmittagen gab es Tango, denn beide waren begeisterte und bekannte Tangotänzer, die in den Jahren zuvor mit ihren Tanznummern in ganz Deutschland zu sehen gewesen waren. 1972 übernahm dann Jörn Clahsen die Gaststätte, die fortan zu einem beliebten Szenetreff wurde.
  Westlich der Gaststätte machte der Kaiser-Wilhelm-Kanal einen Bogen nach Norden und folgte damit dem Verlauf des Eiderkanals. Später wurde dieser Teil der Kanalstrecke begradigt. Ein Teil des zum Kanal hin gelegenen Biergartens ging bei der Verbreiterung des Kanals unter den Hochbrücken in den 1990er Jahren verloren.
- Die *„Eiche Boje"* in der Kanalstraße Nr. 57 war vorher das Lager des Schiffsausrüsters Richard Ankersen, der 1952 seinen Betrieb aufgab. Das Lokal existierte bis zum Umbau des Hauses zu einem Wohnhaus in den Jahren 1987/88.
- Die *„Bergklause"* in der Schwester-Therese-Straße Nr. 9 existiert heute noch. Das Haus war eines der ersten Mehrfamilienhäuser in dieser Straße. Es wurde von Herrn Lembke gebaut, der dort auch einen kleinen

ihre Doktorwürde. Nachdem sie nach Deutschland zurückgekehrt war, kaufte sie ein Grundstück in Berlin-Friedenau, auf dem sie zwei Landhäuser errichten ließ und gründete dort ihre Obst- und Gartenbauschule für Frauen. (Vgl.: Pataky, Sophie: Lexikon deutscher Frauen der Feder, Bd. 1., Berlin, 1898., S. 124f.)

[88] Vgl.: Lange, Helene/Levy-Rathenau, Josephine/Wilbrandt, Lisbeth/Bäumer, Gertrud: Handbuch der Frauenbewegung, Weinheim-Basel 1980, S. 15.

[89] [Glade 2009], S. 132.

[90] Vgl.: [Glade 2009], S. 132.

[91] [Glade 2009], S. 131.

[92] Die Gartenwelt. Illustrierte Wochenschrift für den gesamten Gartenbau, Berlin, 27. Oktober 1933. Man beachte den letzten Satz dieses Zitates aus dem Jahr 1933!

[93] Papenfuß war SS-Untersturmführer, seine NSDAP-Mitgliedsnummer war 2732616 und sein Eintritt geschah am 09.11.1936 (Vgl.: http://www.dws-xip.pl/reich/-biografie/numery/numer136.html - gesehen: 2013-07-15.).

Laden betrieb; der Bauherr war Herr Hameister. Hier gab es vorher ein Geschäft der Familie Harste, davor war hier die Kneipe von Herrn Wilke. Seit Ende März 2024 befindet sich die Bergklause nicht mehr in der Schwester-Therese-Straße sondern am Eckenerplatz Nr. 4.
- Den Namen des Lokals „*Unter den Linden*" habe ich auf einer alten Holtenauer Ansichtskarte gefunden, konnte aber keine weiteren Informationen finden. Auf einer anderen Postkarte meint man im Hintergrund die Vorderfront des Restaurants „*Zur Kanalmündung*" in der Kanalstraße Nr. 69 erkennen (siehe Seite 225). Das bedeutet, daß die Gaststätte entweder direkt vor dem Restaurant auf der Südseite der Kanalstraße liegt oder es sich aber um die selbe Gaststätte handelt.
- Das „*Fährstübchen*" befand sich an Holtenauer Anleger der Kanalfähre und wurde zuletzt von Käthe Zielian geführt. Sein Gegenüber auf der Wiker Seite war das größere „*Kiek in*". Diese beiden Kneipen lebten wohl hauptsächlich von den Holtenauern, die auf dem Weg zur Arbeit die Kanalfähre und die Straßenbahnlinie 4 benutzten.
- Die „*Fliegerklause*" befand sich am Eingang zum Flugplatz im Eekbrook.
- Der „*Holtenauer Biergarten*", eigentlich „*Hotel und Salon*" von W. Greve lag am Auberg und wurde anläßlich der Kanalerweiterung 1907-14 abgerissen. Gegründet wurde die Gastwirtschaft 1780 durch Hinrich Soltau, der bereits anläßlich des Eiderkanalbaus in die Gegend gekommen war (möglicherweise handelt es sich dabei um die selbe Person wie der Schleusenbauer Heinrich Soltau oder einen Angehörigen?). Etwas zurück lag die heute nicht mehr existierende Ziegelfabrik Rathmann.

7.10.3 Andere Geschäfte und Läden

Mit dem Kanalbau wurde auch das Angebot der Holtenauer Geschäfte städtisch, war jedoch in Teilen speziell auf die Bedürfnisse der Schifffahrt ausgerichtet – man denke nur an die hohe Zahl von Schiffsausrüstern, die sich in Holtenau niederließen. Größere Einkäufe aus der Stadt wurden per Fördedampfer befördert und durch den Dampfschiffsboten Nelhs[94] per Schubkarre angeliefert. Wollte man in die Stadt, ging es über die Friedrichschleuse und weiter bis Belvedere, wo man in die Straßenbahn einsteigen konnte[95].

Über ein dreiviertel Jahrhundert lang gab es in Holtenau dieses reichhaltiges Angebot mit einer Unzahl von Geschäften. Erst der Strukturwandel im Einzelhandel führte zu einem sich immer mehr beschleunigendem Sterben dieser oft sehr kleinen Geschäfte. Inzwischen ist der letzte Einzelhändler die Schlachterei Mogensen – bezeichnenderweise eines der ältesten Holtenauer Geschäfte überhaupt. Natürlich bedeutete jeder Einzelhändler, der sein Geschäft aufgeben mußte, nicht nur den Verlust einer Existenz oder eines oder mehrerer Arbeitsplätze, sondern auch einen Verlust für das soziale Gefüge Holtenaus, gab es doch immer weniger Möglichkeiten, sich in einem informellen Rahmen zu treffen und ein paar Worte zu wechseln. Kannte hier früher buchstäblich jeder jeden, so sind sich heute doch viele Holtenauer fremd geworden, denn die Möglichkeiten, sich jenseits der Mitgliedschaft in Vereinen oder anderen Organisationen im Alltag zu begegnen sind inzwischen auf ein Minimum beschränkt. An dieser Stelle folgt eine sehr unvollständige Auswahl früherer Holtenauer Geschäfte:

- „*Dieckmann's Kolonialwarenladen*" war der erste Laden in Holtenau und befand sich in der Johann-Sump-Straße Nr. 13. Das Gebäude wurde 1944 durch Fliegerbomben größtenteils zerstört. Vor dem Haus standen große Linden, sie stehen hier heute noch. Das Haus wurde nach dem Krieg wieder aufgebaut, mußte aber schließlich wegen Baufälligkeit abgerissen werden, wobei es zu einem tödlichen Unfall mit einem Jugendlichen kam.
- Die „*Schlachterei Mogensen*" wurde von Johannes Mogensen (*1855) gegründet und befand sich seit 1884 in der Königstraße Nr. 9. 1909 wurde dann das Haus an der Ecke Kanalstraße und Schwester-Therese-Straße erbaut, wo sich seit 1910 auch die Schlachterei befindet. Anfangs befand sich an der Ecke eine Säule, die den Überhang des ersten Stockwerkes trug. Seit 1924 Wilhelm Mogensen, seit 1954 Werner Mogensen, seit 1990 Wolf Mogensen. Die Schlachterei wird inzwischen in der fünften Generation geführt und ist damit das älteste Geschäft in Holtenau. Seit 2004 gibt es auf der rückwärtigen Seite des Hauses eine große Wandmalerei der alten Prinz-Heinrich-Brücke.
- „*Herr Wilhelmy*" fuhr anfangs noch mit einem Pferdewagen durch Holtenau um Butter und Margarine zu verkaufen, während Frau Wilhelmy und ihre Tochter die Bestellungen in Körben in die Häuser trugen. Erst später hatte er sich motorisiert.
- „*Ludwig Nielsen*" betrieb sein Geschäft für Tabak und Zigarren, Parfüm, Seifen etc. in der Schwester-Therese-Straße direkt neben Schuhmacher Harder. Herr Nielsen baute auch das Eckhaus Kanalstraße Nr. 36 gegenüber der Schlachterei Mogensen.
- „*Jacobs' Feinkostladen*" befand sich im Haus Kanalstraße Nr. 42., davor eine Filiale der Brotfabrik „*Kilia*". Hier befand sich früher der Schiffsausrüster „*G. zur Mühlen*", danach „*Bäckerei Bastian*", später „*Arthur Göttels*

[94] evtl. auch Nehls?
[95] Vgl.: Heinrich [Info].

Fischladen", „*Friseur Fritz Hegner*", der mit seiner Familie auch im Haus wohnte. In den 90er Jahren gab es in einem Teil dieser Räume eine Segelschule. Das Haus wurde im Krieg durch eine Fliegerbombe, die auf der Auffahrt zu den Schleusen explodierte, schwer beschädigt und mußte durch Extrapfeiler und Eisenbänder gesichert werden. Zum Volkstrauertag 1948 verkaufte das Ehepaar Jacobs in ihrem 1936 erworbenen Haus zum ersten Mal Blumen im Auftrag der Stifter Gärtnerei Luther, später dann auch Feinkostwaren. Die 1933 in Stift gegründete Firma Arthur Göttel betrieb nicht nur das Ladengeschäft in der Kanalstraße Nr. 42, sondern verarbeitete hier all den Fisch, der nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge des Wiederaufbaus an die Bundeswehrküchen, die Marineschiffe und andere Kantinen geliefert wurde. Der Schlachtraum mit Ausgang zum Hof konnte oft die Menge an Fisch und die ihn verarbeitenden Frauen nicht fassen, so daß die Arbeiten kurzerhand auf den Hof verlegt werden mußten. Als Folge davon stank es im und um das Haus herum stark nach Fisch. In den 1960er Jahren übersiedelte Göttels Fischverarbeitung nach Stift. Der Fischladen wurde später von Frau Kardel übernommen, hier befindet sich heute das Frisörgeschäft von Frau Lukas.

- Der „*Zigarrenladen Romeike*" befand sich rechts neben der Schlachterei Mogensen in der Kanalstraße Nr. 39, Frau Romeike führte das im Jahr 1908 gegründete Geschäft bis zu ihrem Tode in den 1960er Jahren, später hatte hier „*Friseur Fritzsche*" (vorher in der Schwester-Therese-Straße Nr. 14), der auch ehrenamtlich Holtenauer Feuerwehrhauptmann war, seinen Salon. Hier gab es auch einen Spirituosen- und Tabakwarenladen von Martin Jens mit einer Probierstube. Herr Jens hatte nach der Währungsreform eine Holzbude neben dem Geschäft von Paul Harste in der Schwester-Therese-Straße errichtet, wo er Speiseeis produzierte und verkaufte. Später gab er sein Geschäft auf und zog in die Kanalstraße Nr. 30/31 und eröffnete sein Probierstübchen, später auch gleichzeitig in der Kanalstraße Nr. 39.
- „*Bäckerei Hermann Höft*" in der Schwester-Therese-Straße Ecke Richthofenstraße, später Bäcker Ahrens, Schrumm und Scheel. Im Anschluß an die Backstube befand sich früher der Lebensmittelladen „*Konsum*". Neben dem Konsum gab ein Elektroladen und daneben „*Milchmann Schneider*". Gegenüber gab es früher ein kleines Haus mit einem Gemüseladen.
- Bauunternehmer *R. H. Neumann* in der Richthofenstraße Nr. 12: Am Haus sieht man heute noch im Relief die Symbole des Bauhandwerks. Da mein Urgroßvater Freimaurer war, gab es im Terrazzofußboden des Eingangsbereichs das Symbol der Freimaurer, welches während des Dritten Reiches immer sorgfältig mit einem Teppich zugedeckt wurde. Eigentlich von Beruf Architekt, der nicht nur in Holtenau mehrere Häuser baute, sondern im gesamten Dänischen Wohld tätig war, wurde er jedoch vom Bauunternehmer Ivens des allzu sparsamen Gebrauchs von Baumaterial beschuldigt, so daß er nicht mehr als Architekt arbeiten konnte, sondern fortan nur noch als Bauunternehmer tätig war. Auf dem Grundstück gab es nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges eine Tischlerwerkstatt und auch ein Kohlenlager. Neumann gehörte auch zu den Unterzeichnern des nie in Umlauf gebrachten Holtenauer „*Notgeldes*". Er baute u. a. die Häuser von Mogensen in der Kanalstraße Nr. 35 und das Haus Kastanienallee Nr. 2. Auf dem Grundstück befand sich nach dem Zweiten Weltkrieg auch für einige Jahre lang eine von Herrn Wittig geführte Druckerei, in der in den Jahren 1955/56-62 das „*Holtenauer Werbeblatt*" gedruckt wurde, aus dem später der „*Kieler Anzeiger*" hervorging.
- In der Schwester-Therese-Straße Nr. 1-3 lag die „*Bäckerei Stender*" („*Stenderberg*" = Schwester-Therese-Straße). Die Bäckerei wurde von 1892 Friedrich Stender gegründet, ging an Jörgen Jensen (Obst – Gemüse – Blumen) über, danach an Hinrichsen, seit 1968 Bäckerei Schrumm. Der Schuhmachermeister Heinrich Harder führte sein Geschäft in der Schwester-Therese-Straße, direkt unterhalb der Bäckerei Stender. Auch der „*Milchladen Schneider*" und „*Papier- und Schreibwaren Romeike*" befanden sich in der Schwester-Therese-Straße. Davor Schuster *Sohl*, der seine Werkstatt in einer Holzbude auf dem Hof hatte, und *Heinrich Martenson* mit Rauchartikeln, Papierwaren und Zeitschriften in der Schwester-Therese-Straße Nr. 19.
- *Willi Grimm*: 1854 wurde das Speditionsgeschäft von Johann Grimm gegründet. Es befand sich im Kanalpackhaus, das damals noch das „*dänische Lagerhaus*" genannt wurde. Später auch Holzhandlung und Kohlenhandlung Grimm in der Kanalstraße Nr. 60/67 und der Johann-Sump-Straße Nr. 2.
- Der Laden für Schallplatten und Elektrogeräte von „*Marwedel*" war ein Garagengeschäft im Hang neben der Kanalstraße Nr. 42. Hier gab es ehemals eine Auffahrt für Fuhrwerke von der Straße hinauf zur Villa, die den Schiffshändlern „*Christensen & Samsöe*" gehörte. Später gab es hier ein Maleratelier, dann einen Laden für Kunsthandwerk. Inzwischen ist die Garage völlig zugewuchert.
- Der „*Schmidtsche Block*" – benannt nach dem Besitzer Heinrich Schmidt – in der Kanalstraße Nr. 30/31 beherbergte im Laufe der Jahre eine ganze Reihe von Geschäften. Früher gab es dort ein Geschäft von Grönn (?). Hier befand sich auch das „*Holtenauer Constant Kaufhaus*", ebenso eine Schlachterei, nach dem Zweiten Weltkrieg die Wäscherei „*Frauenlob*". Weitere Geschäfte im Schmidtschen Block waren: Peters mit Seekarten, ein Probierstübchen, Friseur Liliental und Livre, Krämerladen Gier, Strickwaren und Unterwäsche von Elmar Struve, Bunks Zigaretten- und Süßigkeitenladen. Nebenan gab es eine Heißmangel von Fr. Dommasch und

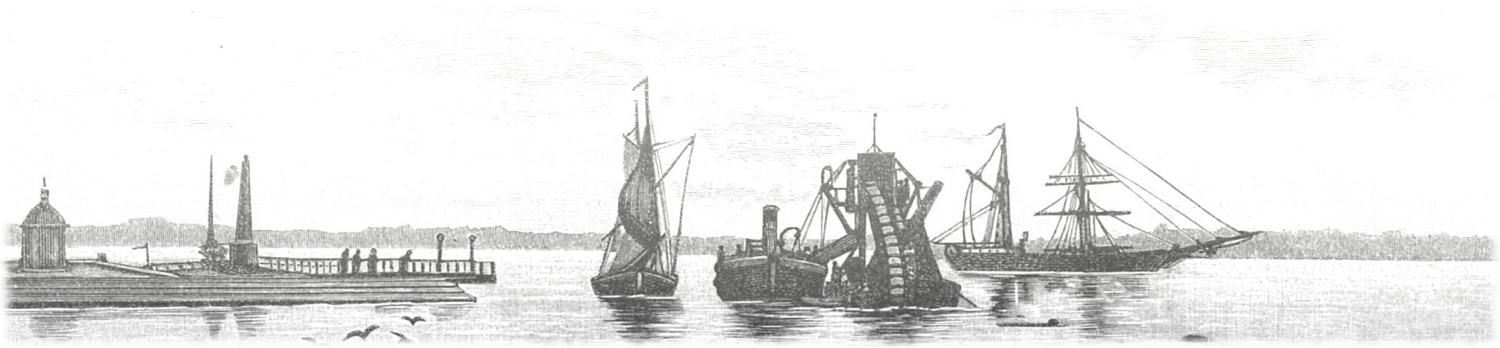
Fr. Schimmelpfennig. „*Schlachterei Voss*", später befand sich hier auch – besonders wichtig für die Kinder – die erste Holtenauer „*Pommesbude*".

- In der Kanalstraße Nr. 41 befand sich das Schreib- und Spielwarengeschäft von Friedel Kunze, das später von ihrer Tochter Friedel Otten weitergeführt wurde, dann die Drogerie von Nikolaus Traulsen, die von Herrn Feiler geleitet wurde. Nikolaus Traulsen hatte auch einen Kosmetik-Salon in der Kanalstraße Nr. 36, später dann gab es den „*Kosmetik-Salon Traulsen*" in der Schwester-Therese-Straße Nr. 12. Später übernahm Herr Feiler die Drogerie, zog dann aber später mit dem Geschäft in die Schwester-Therese-Straße in den Neubau direkt gegenüber dem „*Wendenburg-Bunker*" um.
- „*Wilhelm Clahsens Milchbude*" befand sich an der Ecke Kanalstraße und Wittenbrook: hier gab es auch Obst und Gemüse. Wilhelm und Dora Clahsen betrieben den Laden bis 1968, ein weiterer und weitaus größeres Geschäft der Clahsens befand sich bis 1985 in der Gravensteiner Straße Nr. 113.
- „*Colonial- und Fettwarenladen*" – das Lebensmittelgeschäft von Hugo und Hertha Lucht in der Jaegerallee Nr. 15, zuletzt „*Heinz Walter Hollstein*" Lebensmittel – Feinkost – Spirituosen etc.
- „*Gemüse Frommholz*" – Auf dem Grundstück Richthofenstraße Nr. 20 gab es früher eine gut ausgebaute Baracke, die 1949 von Georg Frommholz erbaut wurde und die während ihres Bestehens verschiedene Geschäfte wie u. a. die „*Drogerie Neumann*" (später in der Richthofenstraße Nr. 18a) beherbergte. Herr Frommholz führte sein Obst- und Gemüseladen mehr als ein Vierteljahrhundert lang. In den Anfangsjahren fuhr er zweimal wöchentlich mit dem Fahrrad samt Anhänger in die Stadt um frische Ware einzukaufen.
- „*Schlachterei Kelm*" in der Richthofenstraße Nr. 34. Anfangs gab es dort das Lebensmittelgeschäft von Frau *Krüger*, dann wurde der Laden zur „*Schlachterei Vosgerau*" von Heinrich Vosgerau umgebaut. In diesem Haus gab es sowohl einen Hut- als auch einen Zigarrenladen.
- „*Sattlermeister Bruno Jegliewski*" im Garagenanbau des „*Hotels zur Hochbrücke*". Autosattlerei und Polsterwerkstatt.
- „*Hutgeschäft Helga Kunz*": Schwester-Therese-Straße, später Kanalstraße Nr. 28.
- „*Tischlerei* Petersen" im Eekbrook. Die Tischlerei hatte auch Gebäude auf dem „*Steinplatz*" am „*Toten Arm*".
- Die „*Gärtnerei Back*" befand sich in der Kastanienallee Nr. 18 am Ort des heutigen Gemeindehauses. Martha Back gründete noch ein Kaiserreich eine ersten Gartenbauschulen für Frauen in Deutschland (siehe „*Obstgarten Holtenau*" auf Seite 226!).
- „*Gärtnerei Giencke*" in der Grimmstraße Nr. 37.
- An der Mündung Herwarthstraße, Rogge-, Richthofenstraße und Eekbrook fand sich früher ein kleiner Pavillon, in dem unter anderem Zigarren verkauft wurden.
- „*Seemanns Milchladen*" befand sich bis 1976 auf dem Grundstück Richthofenstraße zwischen der Schwester-Therese-Straße und der Kastanienallee. Auf diesem Platz befand sich auch die erste Holtenauer Schulkate, dann ein größeres Schulgebäude, das im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Bevor Herr Seemann ein festes Haus baute diente ihm eine kleine Baracke links neben der Richthofenstraße Nr. 27 als Verkaufsladen. Nach längerem Leerstand wurde in der Baracke Fisch verkauft, der von Artur Göttel geliefert wurde. Gegenüber der Baracke befand sich der Gemischtwarenladen von Moldenhauer, der erste Laden, in dem man nach dem Zweiten Weltkrieg (ca. 1948/49) Eis am Stiel kaufen konnte.
- Das „*Baugeschäft Ivens*" an der Ecke Richthofenstraße und Immelmannstraße wurde 1912 von Heinrich Magnus Ivens gegründet. Auf dem Hof gab es ein großes Holzlager. Das Haus wurde 1982 abgerissen und die Minimal-Filiale gebaut. Magnus Ivens war von 1897 bis 1900 Schüler an der Eckernförder Bauschule und später verheiratet mit Emmy Spethmann, der Tochter des Eckernförder Buchdruckers, Zeitungsherausgebers und Politikers Wilhelm Spethmann. Über die Geschichte der Familie Ivens hat die Tochter von Heinrich Magnus Ivens Frau Rodewald-Ivens ein Buch geschrieben (siehe Literaturverzeichnis: [Rodewald-Ivens 1999]).
- Die „*Gärtnerei Thiede*" lag an der Immelmannstraße hinter einem Knick am Ende vor dem Flugplatz. Hier stehen jetzt die Häuser Immelmannstraße Nr. 19–37. Die Gärtnerei wurde dann von Borowski und schließlich von Frau Gollenbek betrieben.
- Zur „*Gärtnerei Grimm*" gehörten die Grundstücke Wittenbrook Nr. 13, 15 und 17. Die Nr. 15 war ehemals Wohnhaus der Gärtnerei, die Garage war Verkaufsraum mit Schaufenster. Das Grundstück der Gärtnerei ging von der Nr. 13 beiderseits des Wittenbrooks bis zum Mählsweg.
- Kanalstraße Nr. 32: In diesem Haus befand sich bis zum Kriegsende eine Tischlerwerkstatt. In früherer Zeit gab es in diesem Gebäude im linken Kellergeschoß ein „*Sargmagazin*". Das Haus gehörte dem Tischlermeister Hermann Lucht, der auch Bestatter war und hier seine Särge deponierte. Später bis 1967 befand sich hier ein Heißmangelbetrieb. Das hübsche Fachwerk des Hauses wurde leider in den 1930er Jahren entfernt.
- Lebensmittelladen Holthauer in der Hayßenstraße Nr. 1, dann Richter, zuletzt Lebensmittel *Rudnick*. Ehemaliges Kaufhaus des „*Bauvereins*" für den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Das Gebäude wurde 1902 durch das Baugeschäft „*Nörenberg & Feddern*" errichtet. Das Geschäft wurde Anfang der 1980er Jahre aufgegeben.

- Malermeister Friedrich *Baasch* mit Werkstatt in der Richthofenstraße Nr. 6 im Hinterhaus. Der Malermeister Friedrich Baasch gehörte zu den Gründungsmitgliedern des TuS Holtenau. Heute befindet sich hier der Malerbetrieb Wiese.
- Malerbetrieb Wiese: am Ort von Malermeister Baasch. Anfangs in der Holtenauer Straße ansässig hatte die Firma bis zu 50 Mitarbeiter. Nachfolger waren Hans und Theo Wiese, dann folgte im Jahr 1973 Helmut Wiese, dessen Ehefrau Dorle ebenfalls aus einem Malerbetrieb stammte (Malerei Friedrich Baasch). So wurden beide Unternehmen vereinigt und in der Richthofenstraße Nr. 6 weitergeführt. Inzwischen wird das Geschäft von Ralf Wiese geführt. Zum 100jährigen Firmenjubiläum schrieben die Kieler Nachrichten: *„Als der Malermeister August Wiese im Jahr 1902 seine Firma gründete, hängte er sich gleich seinen Leitspruch an die Wand: „Arbeit ist des Bürgers Zierde, Segen ist der Mühe Preis." Es ist vielleicht nicht unbedingt ein Segen, dass der Malerbetrieb Wiese in diesen Tagen seinen hundertsten Geburtstag feiert. Es ist aber auf jedem Fall die Geschichte eines Familienunternehmens, das mittlerweile erfolgreich in der vierten Generation geführt wird."*[96]
- Das „*Special Buttergeschäft Kühl*" befand sich in der Richthofenstraße Nr. 6 im Vorderhaus.
- Baracke mit Fischhandlung links neben Richthofenstraße Nr. 27.
- Die „*Kohlenhandlung Max Braack*" lag bei der alten „*Waffenschmiede*" am Nixenweg und existierte bis Anfang der 1950er Jahre.
- Die „*Kohlenhandlung Gutholz*" im Lindenweg Nr. 1a.
- Das „*Holtenauer Kaufhaus*" von Clausen und Hinz befand sich an der Ecke Kanalstraße und Lotsenweg in der Kanalstraße Nr. 36. Walter Peters übernahm das Geschäft, das dann von seinem Sohn Uwe weiter geführt wurde. Das Kaufhaus selbst existierte bis in die 1970er Jahre. Letzter Inhaber war Uwe Peters, der hier später den Ansichtskartenverlag von Herrn Uwe Mielck aus Friedrichsort, den er übernommen hatte, als *„UP Verlag"* weiterführte. Das Gebäude wurde 1912 erbaut.
- Der „*Salon Dörfel*" für Haarpflege und Parfümerie befand sich in der Schwester-Therese-Straße Nr. 20.
- In Stift die Mineralwasserfabrik von Herbert Rubin, die u. a. auch die „*Oranka*"-Limonade produzierte.
- Friseur und Parfümerie Fritz Thiel in der Richthofenstraße Nr. 60.
- „*Papier-Ritsch*" Papierwaren und Bürobedarf in der Kanalstraße Nr. 36.
- Tankstelle von Dora und Paul Hallmann in der Richthofenstraße Nr. 42. auch KFZ-Reparatur und Fahrzeugverkauf.
- „*Maler- und Glasermeister Johannes Thies*" in der Richthofenstraße Nr. 22, der die alte Kate *„Westenhofen"* gekauft und als Wohnhaus und Werkstatt umgebaut hatte. Heute steht hier ein Neubau.
- Obst-, Gemüse und Blumenladen von Frau Jensen in der unteren Schwester-Therese-Straße zwischen Ecke Kanalstraße und Schuster Harder. Das Geschäft wurde von der Tochter Tilly bis zur Eröffnung des „*Co op*"-Supermarkts in der Richthofenstraße Nr. 57 im Jahr 1990 geführt.
- Lebensmittelladen von Frau Anna Wiebe in der Kanalstraße Nr. 36, später von Frau Blum übernommen. Zuletzt wurde das Geschäft als letzter der ehemaligen „Tante-Emma-Läden" Holtenaus von Frau Koch geführt.
- *„M. Mollenhauer & Sohn"* Feinkost – Spirituosen – Obst – Gemüse in der Richthofenstraße Nr. 16a.

Dies ist nur eine Auswahl der ehemaligen Holtenauer Unternehmen. Es wäre schön, wenn sich diese Liste noch durch weitere Informationen und Photographien ergänzen ließe.

[96] Kieler Nachrichten: Malerei Wiese feiert Jubiläum, ??.??.2002.



Kapitel 8

Holtenau als Kieler Stadtteil

> Vier Jahre lang fuhren schmutzig-graue Blockadebrecher, U-Boote, Kriegsschiffe und einige wenige Handelsdampfer durch den Kanal. Holtenau selbst schien grauer geworden. Und als sich wieder Flaggen aus aller Herren Länder einstellten, erinnerten nur noch Denkmal, Erinnerungstafeln und der ins Schleusenpflaster eingelassene Name an SSeine Majestät". Die Bärte fielen und mit ihnen die Bäuche. In den Pförtnerhäuschen saßen Kriegsversehrte, und der Staat hatte nicht mehr genügend Geld, um alle Straßen zu pflastern.
>
> *Schleswig-Holsteinische Volkszeitung 1945*

Das Wilhelminische Kaiserreich war im November 1918 sang- und klanglos untergegangen, wobei es ironischerweise gerade die gewaltige Kriegsflotte war, deren Matrosen den unter den militärischen Niederlagen wankenden Koloß den tödlichen Stoß versetzten – jene Flotte, der gerade die Stadt Kiel und auch Holtenau ihre rasante Entwicklung verdankten.

Das Kaiserreich war auch an seinen inneren Widersprüchen zerbrochen – Widersprüche, die auch der permanent entfaltete Glanz, die vielen Festlichkeiten und über das ganze Reich verstreuten Kaiser-Wilhelm-Denkmäler, nur schwer verdecken konnten. Schon in der Bauzeit des Kaiser-Wilhelm-Kanals, an dessen Anfang und Ende jeweils ausgedehnte Feierlichkeiten in Holtenau stattfanden, zeigte mit der permanenten Überwachung der Arbeiter das tiefe Mißtrauen, daß seitens der herrschenden Schichten gegenüber Teilen der Bevölkerung herrschte.

Das Kriegsende brachte den Holtenauern einschneidende Veränderungen wie die aufgrund der durch den Versailler Vertrag erzwungenen Demilitarisierung und die geforderten Reparationsleistungen vernichteten Arbeitsplätze. So befand sich auf der heute nicht mehr existierenden Kanalinsel bei Projensdorf nach dem Ersten Weltkrieg eine Reparatur- und Bauwerft der Germania-Werft für Binnenschiffe (insbesondere *„Rheinkähne"*), die als Reparationsleistungen des Deutschen Reiches an Frankreich, Holland und Belgien geliefert werden mußten.[1]

Das Militär, über Jahrzehnte der bestimmende Faktor in der Stadt, verlor für mehr als ein Jahrzehnt seine dominierende Stellung. Auch das Holtenauer Gemeindeleben mußte sich von dieser Zäsur erholen. So sollte es einige Jahre dauern, bis man den im Ersten Weltkrieg Gefallenen in angemessener Weise gedenken konnte. Der Holtenauer Friedhof beherbergt auf seiner Westseite eine *„Kriegergedächtnisstätte"* mit im Rasen liegenden Gedenksteinen für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges, die nach den wichtigsten Schlachtfeldern des Krieges angeordnet sind. Beiderseits des Weges liegen im Rasen in der ersten Reihe Kissensteine mit den Namen der

[1] Vgl.: [Kröger 1972].

Schlachtfelder sowie den Inschriften "AUF SEE", "KRANKHEITEN ERLEGEN" und der schwer zu verstehenden Bezeichnung "BRÜDER" während in der zweiten Reihe für jeden Gefallenen ein Stein gesetzt ist[2].

Weiterhin findet sich in der Achse dieser Reihen ein Obelisk mit der Inschrift *„Unseren Gefallenen 1914-1918 Das Kirchspiel Holtenau Treue um Treue*".

Die Einweihung der Kriegergedächtnisstätte fand am 22. April 1923 unter großer öffentlicher Beteiligung statt. Schulkinder standen mit Blumensträußen an den Gedenksteinen. Die zur damaligen Zeit bestehenden Kriegervereine nahmen ebenso teil wie die Fahnenabordnungen anderer Vereine. Nur die Abordnung der Sozialdemokratischen Partei fiel etwas aus der Rolle, nahm man doch nicht an der Feier in der Kirche statt sondern blieb draußen vor der Tür.[3]

Nicht nur die Kirchengemeinde Holtenau gedachte ihrer im Weltkrieg gefallenen Mitglieder, auch der TV Holtenau gab eine Gedenktafel für seine im Ersten Weltkrieg gefallenen 16 Mitglieder in Auftrag: *„Unseren im Weltkriege 1914–1918 gefallenen Turnbrüdern zum ehrenden Angedenken. Der Turnverein Holtenau.*" In einer besonderen Feierstunde wurde der Toten gedacht und den heimkehrenden Turnbrüdern ein schlichtes Eichenlaub überreicht. Die Ehrentafel befindet sich heute am neuen Vereinsheim am Nixenweg.[4]

Im Ersten Weltkrieg fielen auch 22 Männer des nahe gelegenen Gutes Knoop, eine verglichen mit der Anzahl der Holtenauer Gefallenen erstaunlich hohe Zahl.

Die Zwischenkriegszeit war auch eine Zeit der politischen Kämpfe, in der die Vertreter der alten Ordnung, die naturgemäß in einer Marinestadt großen Einfluß besaßen, sich innerlich und äußerlich gegen die Weimarer Republik wandten. Auf dem anderen Ende des politischen Spektrums gab es jedoch die gleiche Ablehnung der jungen Republik. *„Spartakusputsch"* und *„Kapp-Putsch"* sind die beiden Stichworte zu dieser Haltung. Man sprach von einer *„Demokratie ohne Demokraten*". Auch die Holtenauer wurden von den großen Umwälzungen, die mit dem Ende der Monarchie einher gingen nicht verschont.

Im Dezember 1918 kam es im nahe gelegenen Knooper Wald zu Kämpfen, bei denen Ernst Kolz, dem Sohn des Holtenauer Schmiedes, ein Bein weggeschossen wurde[5]. Hier kämpften aus dem Krieg zurück gekehrte Frontsoldaten mit besonderer Erfahrung in Straßenkämpfen freiwillig im Auftrag der Reichsregierung als so genannte „*Freikorps*" gegen linke Gruppierungen, die die Regierung zu stürzen versuchten.

Nur ein Vierteljahr später folgte im Februar 1919 die nächste größere Auseinandersetzung, der so genannte „*Spartakusputsch*". In Kiel kam es zu Auseinandersetzungen zwischen Spartakisten und der Sicherheitstruppe, deren Posten an der Holtenauer Hochbrücke am 4. Februar durch die Spartakisten überrumpelt und entwaffnet worden waren. Die Spartakisten hatten Anfang Februar 1919 versucht, sich durch Überfälle auf Kasernen und Patrouillen Waffen zu besorgen, wobei es am 5. Februar zu einer Schießerei mit 6 Toten und 20 Verletzten kam.[6]

Nicht einmal anderthalb Jahre nach dem Kieler Matrosenaufstand und den Unruhen vom Februar 1919 putschten am 13. März 1920 Freikorps und Einheiten der Reichswehr gegen die Weimarer Republik. Dieser Putsch ging nach seinem Initiator, dem Generallandschaftsdirektor Wolfgang Kapp, als so genannter „*Kapp-Putsch*" in die deutsche Geschichte ein. Der Funke des Aufstands sprang schließlich von Berlin nach Kiel über. Konteradmiral von Levetzow, der Befehlshaber der Marinestation Ostsee, bekannte sich zu den Putschisten. Darauf reagierten die Kieler Arbeiter mit einem Generalstreik. Bei den anschließenden Straßenkämpfen, die bis zum 20. März andauerten, kamen 68 Menschen ums Leben. Ironischerweise brachen die Kämpfe in Kiel erst zwei Tage nachdem die Putschisten in Berlin bereits aufgegeben hatten aus, worüber auch die *„Schleswig-Holsteinische Volkszeitung"* berichtete[7]:

> *„Am Abend [des 19. März] gab es plötzlich wieder starkes Gewehr- und Maschinengewehrfeuer in der Wik. Man hörte auch das Einschlagen von Minen. Ein großer Teil der Löwenfelder und Baltikumtruppen versuchte, sich über die Holtenauer Hochbrücke durchzuschlagen und an der Eckernförder Bahnlinie lang zu entkommen. Das ist nur zu einem Teil geglückt, weil die Friedrichsorter Arbeiterschaft den Soldaten den Rückzug wehrte. In Holtenau und jenseits des Kanals an der Bahn entlang, finden heute noch lebhafte Kämpfe statt. Die Soldaten hindern den Eisenbahn- und Straßenverkehr, besonders die Lebensmittelzufuhr nach Kiel."*[8]

[2]Leider sind die Steine der ersten Reihen teilweise nur schwer zu entziffern, da die Inschriften im rauen Granit nicht besonders herausgearbeitet sind.
[3]Vgl.: [Harste 1984], S. 36.
[4]Vgl.: [Harste 1984], S. 36.
[5]Vgl.: Flechsig 1988, S. 26.
[6]Vgl.: Dähnhardt [1978], S. 156.
[7]Vgl.: http://www.geschichte.schleswig-holstein.de/vonabisz/kappputsch.htm.
[8][VZ]: "*Die blutige Kieler Woche*", von 20. März 1920.

Auch die Gegend um Holtenau wurde von den Kämpfen nicht völlig verschont. Vom Hochbrückendamm war das Gewehrfeuer der Kämpfe deutlich zu hören und 1 Toter wurde im Knooper Herrenpark beigesetzt.[9]

Dabei mag es sich um die Kämpfe vom 20. März gehandelt haben, als „*bei Holtenau*" das Bataillon Claassen mit bewaffneten Arbeitern zusammentraf. Das Stationskommando in Kiel sprach allerdings von „*belanglosen Schießereien*". Die aufgebrachten Arbeiter in Friedrichsort verlangen am selben Tag die Abgabe der Waffen der Holtenauer Seeflieger und drohen, die Station gewaltsam zu nehmen. Es gelang jedoch durch die Einlassungen der dortigen Deckoffiziere und Mannschaften, die sich für ein Abtreten ihrer Offiziere aussprechen, was diese schließlich mit Erlaubnis des Stationschefs auch taten, und einer vom Zivilgouverneur entsandten Kommission der Parteileitung, die Arbeiter zu beschwichtigen.[10]

Grundsätzlich läßt sich wohl sagen, daß es insbesondere in Friedrichsort und in Holtenau starke Bastionen radikaler linker Gruppen gab, flammten doch immer wieder Auseinandersetzung über die Zukunft der ehemaligen Friedrichsorter Torpedowerkstatt auf. Und der Holtenauer USPD-Ortsvereins trat kurz nach seiner Gründung zur antiparlamentarischen KPD über.[11] Die USPD hatte sich im April 1917 wegen der Kriegsfrage aus Opposition zur Haltung des Parteivorstandes der SPD von der Partei abgespalten. Viele Mitglieder des Holtenauer Ortsvereins, von denen ein großer Teil in den Torpedowerkstätten in Friedrichsort arbeitete, traten zur USPD (Unabhängige Sozialdemokratische Partei Deutschland) über[12].

8.1 Die Eingemeindung – Kiel drängt nach Norden

Die Marinestadt Kiel, deren Entwicklung zu einer modernen Großstadt über Jahrzehnte durch die kaiserliche Marine vorangetrieben wurde, stand nach dem Zusammenbruch des Kaiserreichs in vielen Bereichen vor dem Nichts. Die Bedingungen des Versailler Vertrages und das damit verbundene drastische Schrumpfen der Marine traf auch die Holtenauer Bevölkerung schwer, brachen doch viele Verdienstmöglichkeiten wie beispielsweise bei den Kaiserlichen Torpedowerkstätten in Friedrichsort weg. Trotzdem konnte es wieder durch den Kanal und die mit ihm verbundenen Arbeitsplätze profitieren. Die Stadt Kiel insgesamt wurde jedoch schwer getroffen. Die Kriegsflotte mußte zum größten Teil an die ehemaligen Gegner des Kaiserreichs abgeliefert werden, wobei sich ihr größter Teil in der Bucht von *„Scapa Flow"* selbst versenkte.

War während des Krieges die Marine in Kiel noch gewachsen, so gab es für die Kieler Werften und die anderen Zuliefer- oder Rüstungsbetriebe kaum noch Aufträge. Zudem war es dem Deutschen Reich bis 1928 untersagt, überhaupt neue Kriegsschiffe zu bauen. Die Stadt Kiel mußte neue wirtschaftliche Perspektiven entwickeln. Jetzt, wo die Marine ihre dominierende und die zivile Entwicklung der Stadt blockierende Stellung eingebüßt hatte, blickte man vom Kieler Rathaus aus in den Norden und träumte von Freihäfen am Nord-Ostsee-Kanal und am Holtenauer Voßbrook. Die miserable Wirtschaftslage führte auch zu einer Abwanderung von Bevölkerung aus Kiel: hatte die Stadt 1918 noch 243.000 Einwohner, so sank die Einwohnerzahl bis 1920 um 36.000 auf 207.000[13].

In der Stadt Kiel mußte man sich schnellstmöglich nach Alternativen zur Marine umsehen und versuchen eine zukunftsträchtige Zivilproduktion aufzubauen. Es lag nahe, die vorhandenen Werftkapazitäten mit dem Bau von Zivilschiffen, Eisenbahnen, Motorrädern, ja sogar Schreibmaschinen auszulasten. So war es die vordringliche Aufgabe der Stadt, die Hafenanlagen für eine Ausdehnung des Handels zu erweitern. Im Rahmen des Wiederaufbauprogramms von 1921 ging es der Stadt Kiel darum, so genannte *„Wasserkantenindustrien*" zu fördern. Es sollten auf diesen am Wasser gelegenen Flächen Veredelungsindustrien entstehen, die die angelieferten Rohstoffe verarbeiteten und dann ihre Produkte in den skandinavischen und den russischen Wirtschaftsraum – wo man einen neuen Markt entstehen zu sehen glaubte – exportieren.[14]

Der ehemalige Marinekohlenhof an der Südseite der Kanalmündung wurde von 1920 bis 1924 als Freihafen ausgebaut und man gab ihm den Namen *„Scheerhafen*", da man hoffte mit Hilfe seiner langen Kaianlagen, den großen Freilagerflächen und Schuppen mehr Handelsschifffahrt nach Kiel zu ziehen. Am Südufer des Kanals wurde in den Jahren 1923 bis 1924 der heutige *„Nordhafen*" gebaut. Hier entstanden Kohlen- und Öllager, ein großes Getreidesilo und ein großes Lagerhaus. Die Stadt begann auch mit dem Bau eines Handels-, Industrie- und Freihafens „*Voßbrook*" im Holtenauer Norden. Das seitens der Marine nicht mehr genutzte Gelände im Voßbrook bestand aus einem ca. 50 ha großen Uferstreifen und einem 38 ha großen Stück Hinterland. Das federführende Tiefbauamt plante im Voßbrook die folgenden Bauten: Bau einer 830 Meter langen Uferfront, Bau eines Kais von

[9] Vgl.: Harste [1984], S. 26.
[10] Vgl.: [Dähnhardt 1980], S. 73.
[11] Siegfried, Detlef: Das radikale Milieu: Kieler Novemberrevolution, Sozialwissenschaft und Linksradikalismus 1917-1922, Wiesbaden 2004, S. 30.
[12] Vgl.: https://www.spd-geschichtswerkstatt.de/wiki/Ortsverein_Holtenau [zuletzt gelesen: 11.05.2018].
[13] Vgl.: [Kleyser 1969], S. 68f.
[14] Vgl.: [Hafenbetriebe Kiel 1991], S. 56.

600 Metern Länge, Bau von Schuppen und Speichern und eines Eisenbahnanschlusses sowie der Errichtung einer Schutzmole, die als Kaizunge ausgebaut werden konnte, mit einer Länge von 1 Kilometer und 20 Metern Breite.[15]

Anfang des Jahres 1924 wurde auf der Holtenauer Schleuse eine Freizone eingerichtet, um hier die Bedingungen für einen freien Handel zu verbessern. Solche Zonen gelten zoll- und steuerrechtlich als Drittland. Diese Freizone bestand bis zum Jahresanfang 2010 und wurde dann durch ein Zolllager ersetzt.

In Holtenau selbst konnte man relativ schnell wieder von der Kanalschifffahrt profitieren. So stieg beispielsweise der Bunkerbetrieb der Firma Zerssen schon wenige Jahre nach Kriegsende gewaltig an. Bereits 1920 mußte die Firma einen zweiten Bunkerplatz gleicher Größe von der Kanalverwaltung hinzu pachten. Dieser wurde - durch weitere Zupachtungen - bis 1929 auf 15 000 m^2 Lagerfläche und auf 500 m Kaifläche erweitert. Nicht nur die allgemeine Zunahme der Schifffahrt bedeutete einen erheblichen Zuwachs des Umsatzes, hierzu trug insbesondere auch der viermonatige englische *„Kohlenstreik"* im Jahr 1926 bei. Ein Umschlagvertrag mit Rußland aus dem Jahre 1929 vergrößerte den Umsatz noch weiter und erforderte zusätzliche Lösch- und Lagerkapazität. Umgekehrt wiederum bedeuteten das Ende des Vertrages mit der Sowjetunion im Jahre 1931 und die damalige Wirtschaftskrise erhebliche Umsatzverluste.[16]

In Anbetracht dieser großen Pläne, die die Stadt Kiel für den Kieler Norden hatte, lag natürlich der Gedanke nahe zumindest das unmittelbar nördlich der Stadtgrenze liegende Holtenau einzugemeinden. Die Landgemeinde Holtenau jedoch verfügte an der Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und am Voßbrook über genügend Uferflächen, die die Stadt Kiel zu einer neuen Region für Industrie, Hafen und Gewerbe entwickeln konnte. Sie sollte der Stadt Kiel in die Rolle eines Umschlags- und Verteilerhafens für die Ostseeländer bringen.

Am 1. Oktober 1922 wurde Holtenau folgerichtig nach Kiel eingemeindet, nachdem der letzte Holtenauer Gemeindevorsteher Ewald Wendenburg seit 1921 Verhandlungen mit der Stadt geführt hatte. War das Echo zumindest in Teilen der Holtenauer Bevölkerung positiv, so gab es seitens des Kreises Eckernförde erheblichen Widerstand, denn dort wollte man einer Eingemeindung nur unter der Bedingung zustimmen, daß auch die Orte Pries und Friedrichsort von der Stadt eingemeindet würden. Da auch diese beiden Orte über längere Uferflächen verfügten, entschied man sich seitens der Stadt Kiel schließlich dafür, auch hier in Verhandlungen einzutreten. Es gab aber auch einen nicht geringen Teil der Holtenauer Bevölkerung, unter denen der Spruch *„He het uns verköft an de Stadt!"* kursierte.[17]

Deutlich beschreibt die damalige Stimmung auch Paul Harste aus der Sicht des Turnvereins Holtenau in der Chronik zu seinem 75jährigem Bestehens:

> *„Die Holtenauer erhofften sich allerlei Verbesserungen ihrer bis dahin recht "dörflichen" Verhältnisse, aber darüber sollten noch Jahrzehnte vergehen. Holtenau hatte bis dahin auch seinen geruhsamen und dörflichen Charakter recht gut bewahrt, und die Öffentlichkeit konnte sicherlich auch nicht beurteilen, ob die Eingemeindungsverträge gut oder schlecht waren. Im Jahre der Eingemeindung hatte Holtenau 3179 Einwohner. Aber Holtenau erhielt wenigstens einen Sportplatz, der allerdings recht "dörflich" ausfiel. Als Berg- und Talbahn, oben am Dorfrand am jetzigen Eekbrook gelegen, ist er in die Geschichte eingegangen. Er war sicherlich kein "Ruhmesblatt" für die Stadt Kiel und ein erster Beweis der schlechten Eingemeindungsverträge, die auch später weiteren Ärger brachten."*[18]

Daß die Holtenauer aber durchaus die eigenen Interessen zu wahren vermochten, zeigen die im Eingemeindungsvertrag[19] festgeschriebenen 26 *„Holtenauer Besonderheiten"*. Dazu gehörten unter anderem:

- Die Einrichtung eines Standesamtes, das sich in der Kanalstraße befand.
- Die Einrichtung einer ständigen Verwaltungsstelle.
- Zwei Holtenauer erhielten einen Sitz in der Stadtverordnetenversammlung.
- Die Verpflichtung, die Schule Holtenau weiter auszubauen.
- Die Verpflichtung zur Verbesserung der Fährverhältnisse.
- Die Verpflichtung, den Sportplatz bespielbar zu halten.
- Der Erhalt der vorhandenen Kleingärten.
- Erwerbslose Holtenauer erhielten Fahrgeld, um sich in Kiel vorzustellen zu können.[20]

Der Grund des Kreises Eckernförde, auch die Eingemeindung von Friedrichsort und Pries zur Bedingung zu machen, lag wohl in der schwierigen ökonomischen Situation, in der sich alle drei Orte befanden, denn mit dem

[15] Vgl.: [Hafenbetriebe Kiel 1991], S. 56.
[16] Vgl.: Die Firma Zerssen im Internet, unter: http://www.zerssen.de/popup_historie.htm.
[17] Vgl.: Jensen / Wulf [1991], S. 306f; Flechsig [1988], S. 26; Heinrich [Info].
[18] [Harste 1984], S. 35.
[19] Der genaue Wortlaut des Eingemeindungsvertrages und seiner Nebenverträge findet sich auf meiner Homepage unter: http://www.apt-holtenau.de/holtenau-info/home.htm.
[20] Vgl.: SPD-Ortsverein Holtenau: Der fliegende Holtenauer, Stadtteilzeitung für Holtenau, 11. Jahrgang, Dezember 2002, S. 9f.

Tabelle 8.1: Die Holtenauer Gemeindevorsteher.

	lebte von:		*Amtszeit:*
1. Hammerich		ehrenamtlich	
2. Pahl		ehrenamtlich	
3. Untiedt		ehrenamtlich	
4. Wilhelm Jaeger	(1851 - 1915)	hauptamtlich	1906–15
5. Ewald Wendenburg	(1883 - 1959)	hauptamtlich	1915–22

Kriegsende und der radikalen Verringerung der Marine war hier der größte Arbeitgeber weg gebrochen. So hatten die *„Kaiserliche Torpedowerkstätten"* in Friedrichsort während des Krieges alleine 6.000 Menschen beschäftigt! Mit dem Kriegsende verloren diese Menschen nun ihren Arbeitsplatz. Als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der drei Landgemeinden Holtenau, Pries und Friedrichsort wurde der Hafen *„Stickenhörn"* weiter ausgebaut.[21]

Seitens der Stadt Kiel bestand wie bereits oben beschrieben das Interesse darin, durch die Eingemeindung der nördlichen Gebiete neue Flächen zur Ansiedlung neuer Industrien und hafennahe Flächen für Handel und Gewerbe zu erhalten, waren doch bisher große Flächen der Förde im Besitz der Marine gewesen. Bereits seit dem Ende des Deutsch-Dänischen Krieges hatte erst die preußische, später die Kaiserliche Marine immer den ersten Zugriff auf die Flächen an der Förde gehabt und in einem solchen Maße in Anspruch genommen, daß die Entwicklung eines Kieler Handelshafens dadurch stark behindert worden war. So wurde der schon seit dem Bau des Eiderkanals gehegte Wunsch, Kiel als Umschlagplatz an der Ostsee zu etablieren, noch weiter gehemmt.

Leider stellte sich schnell heraus, daß sich die Kieler Pläne zur Ansiedlung neuer Industrien im Voßbrook nicht im gewünschten Umfang verwirklichen ließen, wofür es mehrere Gründe gab. So mußte die Stadt ihre begrenzten finanziellen Mittel auch auf ihre anderen Hafenanlagen verteilen während dem Voßbrooker Projekt gleichzeitig eine materielle Unterstützung seitens der Provinzbehörden, der Regierung in Schleswig und des Oberpräsidenten in Kiel versagt blieb. Auch der Appell an eine moralische Verpflichtung des Reiches die Bürden, die der ehemaligen Marinestadt Kiel aufgrund des verloren gegangenen Weltkrieges auferlegt waren, mit zu schultern fruchteten nicht. So blieben die finanziellen Lasten ausschließlich bei der Stadt Kiel. Ebenso scheiterte der Versuch, die Provinz bzw. das Reich durch eine Beteiligung an einer zu gründenden Hafenbau- und Betriebsgesellschaft mit ins Boot zu holen. All dies führte dazu, daß am Ende nur die folgenden Maßnahmen durchgeführt werden konnten:[22]

- Bau einer 500 Meter langen Anbindungsstraße.
- Bau der Anschlußbahn Neuwittenbek-Voßbrook.
- Bau von insgesamt 264 Metern Kaimauer.
- Bau einer 700 Meter langen Schutzmole.
- Einebnung und Planierung des Geländes.
- Vorschüttung des Ufers.

Die finanzielle Aufwand für das Voßbrooker Projekt hätte nach einem Verwaltungsbericht aus dem Jahre 1928 1,5 Millionen Mark betragen, eine Summe, die die Stadt nicht hätte aufbringen können. Dazu kam noch ein Mißverhältnis zwischen den in den anderen städtischen Häfen bereits vorhandenen Kaianlagen und der Nachfrage aus der Wirtschaft. Auch die Anschlußbahn Neuwittenbek-Voßbrook spielte in den ersten Jahren hinsichtlich der ökonomischen Entwicklung der Stadt nur eine bescheidene Rolle, was deutlich wird, wenn man ihr zum Vergleich die Kleinbahn Suchsdorf-Wik gegenüberstellt, die sowohl was die Anzahl der beförderten Wagons als auch der Einnahmen in den Jahren 1925–27 um den Faktor 10 bis 15 größere Zahlen zu verzeichnen hatte.[23]

Über eine so genannte *„Marinebahn"* wurden der Seefliegerhorst, das Dienstseenotgeschwader Kiel-Holtenau und das Marinedepot Kiel-Schusterkrug an das allgemeine Bahnnetz angeschlossen.

Die Pläne der Stadt Kiel aus dem Jahre 1927 auch die Holtenauer Nachbargemeinden Knoop und Rathmannsdorf einzugemeinden scheiterten letztlich an der Weltwirtschaftskrise.[24]

In Folge der Eingemeindung änderten sich die Namen einiger Holtenauer Straßen um Verwechslungen mit bereits in der Stadt Kiel vorhandenen Straßen zu vermeiden[25]. Die heutige Schwester-Therese-Straße[26] wurde sogar mehrmals umbenannt und hieß beispielsweise vor dem Ersten Weltkrieg *„Bergstraße"*, wurde dann in *„Wendenburgstraße"* umgetauft und behielt diesen Namen schließlich bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges[27]. Die Königstraße hieß früher *„Königsende"* und die *„Bismarckstraße"* wurde zur Gravensteiner Straße.

[21] Vgl.: Jensen / Wulf [1991], S. 306; [Wenk 1983], S. 161.
[22] Vgl.: [Hafenbetriebe Kiel 1991], S. 56.
[23] Vgl.: [Hafenbetriebe Kiel 1991], S. 57.
[24] Vgl.: Jensen / Wulf [1991], S. 308.
[25] Vgl.: Harste [1984], S. 9.
[26] Nach Schwester Therese Blunk, der Begründerin des Kieler Mädchenheimes.
[27] Vgl.: Giertz [1995], S. 57.

In den zwanziger Jahren kam es auch zu weiteren fundamentalen Veränderungen des Holtenauer Ortsbildes durch den vollständigen Abriß der Holtenauer Festungsanlagen des Fort Holtenau (siehe Kapitel 5.1 auf Seite 114), die ehemals dem Schutz der Festung Friedrichsort und damit des Kieler Hafens dienten, und dem Ausbau des Flugplatzes. Zu dieser Zeit gab es in Holtenau noch 8 Katen, die alle zwischen 1750 und 1800 erbaut worden waren:

- *Mordhorst:* in der Hohen Straße (heute Johann-Sump-Straße) Nr. 4: die Strohdachkate wurde 1841 erbaut und 1934 abgerissen und an ihrer Stelle ein Doppelhaus errichtet.
- *Jöns*: auch Johann-Sump-Straße (Nr. 10. ?).
- *Mähl*: Ecke Richthofen- und Köhlstraße. Die Kate gehörte Miete Mähl. Zu diesen Anwesen gehörte auch das Altenteil Ecke Richthofenstraße und Köhlstraße. Auf dem Gelände standen eine Scheune und ein Stallgebäude mit Holzdach. Im Vorderteil gab es eine Backstube, hinten lagen die Kuh- und Pferdeställe. Dazu kam ein großer Obstgarten. Der Name „*Mählsweg*" hat wohl hier seinen Ursprung.[28]
- *Röpsdorf*: Richthofenstraße beim jetzigen Sky-Markt.
- *Dill*: im Voßbrook; hier wohnte der Waldhüter.
- *Krämer*: Ecke Königstraße.
- *Vosgerau*: Richthofenstraße.
- *Jess* lag auf dem heutigen Flugplatzgelände etwa in Verlängerung der Herwarthstraße. Schuhmacher Friedrich Jess wurde von den alten Holtenauern „*Fri Snuten*" genannt.[29]

Bis zum Jahre 1922 waren viele der bisher von der Landwirtschaft benutzte Flächen bebaut worden, dabei handelte es sich um die folgenden Baugebiete:

- Das „*Kanalbeamtenviertel*", d. h. der östliche Teil der Kastanienallee.
- Das „*Bauvereinsgebiet*", d. h. die östliche Richthofenstraße, Herwarthstraße, Eekbrook, Hayßenstraße, Richterstraße, Lütjohannstraße, Westenhofstraße.
- Die „*Lotsensiedlung*", d. h. Wullestraße, westliche Königstraße, obere Kastanienallee.
- Das Gebiet des Außenhafens, d. h. untere Strandstraße und Straße „*Am Kai*" (heute „Tiessenkai").
- Die Kanalstraße, die sich immer mehr zu Holtenaus Geschäftsstraße entwickelte.
- Das Gebiet zwischen Jaegerallee und „*Bismarckstraße*" (heute Gravensteiner Straße).

Diese erste große Bauphase, die hauptsächlich noch vor dem Ersten Weltkrieg stattfand, geschah fast ausschließlich aufgrund des Kanalbaus und seines Betriebes. 1928 wurde dann der Zivilflughafen Kiel-Holtenau in Betrieb genommen, der das inzwischen zu klein gewordene Nordmarksportfeld[30] als Kieler Flughafen ersetzte. In den Jahren von 1935 bis 1939 führte dann die Stationierung der Luftwaffe zu einer weiteren Bauphase. Der Flugplatz wurde für militärische Zwecke ausgebaut und erheblich vergrößert. Zwischen 1934 und 1937 entstanden für die Angehörigen der Luftwaffe neue Wohnsiedlungen im Holtenauer Nordosten:

- Die „*Fliegersiedlung*": Lindenweg Nr. 17-25, Grimmstraße Nr. 5-35 und 14–20, Lütjohannstraße Nr. 2. Diese Gebäude wurden für das Luftkreiskommando VI von der Wohnbau GmbH Berlin-Dahlem errichtet.
- Die Bebauung an der nördlichen Strandstraße.
- Hinzu kamen noch die auf dem Flugplatz installierten militärischen Anlagen (siehe hierzu auch: 8.2 auf der nächsten Seite).

Wie bereits im Zusammenhang mit den Holtenauer Lotsen beschrieben entstanden für die Lotsen viele neue großzügige Häuser hauptsächlich im Bereich der Wullestraße und der Königstraße, worüber es einen anerkennenden Bericht der Kieler Zeitung aus dem Jahre 1929 gibt:

> *„Es hat sich vieles geändert. Neben den nüchternen Dutzendbauten der Jahrhundertwende sind moderne Häuser entstanden, die das Entzücken des Beschauers hervorrufen können. Wir denken dabei besonders an die Baulichkeiten, die sich die Lotsen an der Wullestraße und am Verlängerten Königsende*[31] *geschaffen haben. [...] Man wird nicht abstreiten können, daß Bauherren und Baumeister bei Errichtung dieser Häuser recht viel Geschmack bewiesen haben. Da ist keine Dutzendware entstanden – im Gegenteil, jedes Haus trägt eine ganz persönliche Note, Klinker und Backstein wechseln mit verputzten Wänden harmonisch ab. [...] Die Neubautätigkeit in Holtenau ist natürlich nicht auf diese repräsentablen Straßen beschränkt geblieben. An allen Ecken und Kanten ward und wird gebaut. So hat die Stadt an der Ecke Kanal- und Marxstraße*[32] *einen langgestreckten Bau*[33] *errichtet, der sich sehr nett in das Straßenbild einfügt."*[34]

[28] Vgl.: Heinrich [Info].
[29] Vgl.: Heinrich [2002], S. 26, Heinrich [Info].
[30] Auf dem Nordmarksportfeld war bereits 1910 ein Flugplatz samt Luftschiffhalle gebaut worden.
[31] = Königstraße.
[32] = Apenrader Straße.
[33] Gemeint ist das so genannte „*Städtische Haus*" Ecker Apenrader Straße–Kanalstraße.
[34] Kieler Zeitung: Siedlungen in Holtenau, 29.03.1929.

Jedes dieser neu gebauten Häuser erhielt von seinen Bewohnern einen individuellen Namen. So trug das Haus Königstraße Nr.(?) den Namen „*Sanatorium*", während das Haus Königstraße Nr.(?) wohl wegen seiner Rundbogenfenster „*Kirche*" genannt wurde. Die neuen Häuser der Wullestraße trugen Namen wie „*Schlößchen*", „*Hundehütte*" oder „*Leichenhalle*"! Hinter dem Häusernamen „*Ischabo*" verbirgt sich ein Stück aus der Lebensgeschichte des ehemaligen Lotsen Carl Suhr, der 1894 mit dem Dampfer „*Fanny*" aufgrund eines Kurbelwellenbruchs an die westafrikanische Küste geworfen wurde, dann 11 Tage lang durch die Wüste marschierte und bei Ischabo von einem englischen Segler gerettet wurde.[35]

Der verlorene Krieg und die harten Bedingungen des Versailler Vertrags führten zu einer vollständigen Zerrüttung der Wirtschaft. Auch die Holtenauer Geschäftswelt wurde von der Hyperinflation des Jahres 1923 schwer getroffen. Da das Geld rasant an Wert verlor, entschloß sich die *„Holtenauer Vereinigung für Handel-, Gewerbe- und Landwirtschaftstreibende"* gegen Ende 1923 so wie viele andere Gemeinden im Deutschen Reich auch, ein eigenes Notgeld zu drucken um den lokalen Wirtschaftskreislauf aufrecht zu erhalten – in Form von Geldscheinen mit den Werten zwanzig, fünfzig und einhundert Milliarden Mark! Die Unterzeichner dieser Geldscheine waren die Geschäftsleute Peters, Hugo Lucht, R. H. Neumann und Claußen (wahrscheinlich der Mitbesitzer des *„Holtenauer Kaufhauses"*). Nur wenige Wochen nach der Herausgabe des Holtenauer Notgeldes wurde dann aber die „*Rentenmark*" offizielles neues Zahlungsmittel im Deutschen Reich und das Holtenauer Notgeld verstaubte in den Kellern. Wie bedrückend die wirtschaftliche Lage war machte sich auch am Kaiser-Wilhelm-Kanal bemerkbar, denn selbst hier kam es zu mehreren Streiks. Auch die Kanalverwaltung sah sich im August 1923 dazu gezwungen ein eigenes Notgeld mit der Aufschrift „*Reichskanalverwaltung Kanalnebenkasse Holtenau*" heraus zu geben[36].

8.2 Der Flughafen Kiel-Holtenau

Der verlorene Erste Weltkrieg brachte den Holtenauern nicht nur ein Ende der regelmäßigen kaiserlichen Besuche und den Abbruch der Befestigungsanlagen des Fort Holtenaus, auch mit der Marinefliegerei hatte es nun ein Ende – aber nur scheinbar, denn in Wirklichkeit liefen im Geheimen bereits die Vorbereitungen für einen späteren Neuaufbau einer neuen deutschen Luftwaffe an.

Nach dem verlorenen Weltkrieg verbot der Versailler Vertrag Deutschland zwar den Besitz von „*Luftfahrtgerät*" und forderte die völlige Zerstörung aller Flugzeuge und Luftschiffe, trotzdem ging der Flugbetrieb auch auf dem Holtenauer Seefliegerhorst zunächst noch weiter. In den beiden ersten Nachkriegsjahren wurden sogar einige Flugzeuge wieder instand gesetzt. So kam es noch am Juli 1920 zu einem Absturz mit 3 Toten, den letzten Toten der *„1. Seefliegerabteilung"*. Im März 1920 kam es dann im Gefolge der Versailler Verträge zur scheinbar endgültigen Zerstörung der letzten noch erhalten gebliebenen 41 Militärflugzeuge, es sollten jedoch 2 Flugzeuge und eine Reservemaschine erhalten bleiben. In Wirklichkeit konnte die vollständige Zerstörung der Flugzeuge jedoch sabotiert werden, obwohl deren Durchführung seitens der Alliierten genau vorgeschrieben war. Es wurden Flugzeuge sorgfältig demontiert und zwischen zerstörten Flugzeugen versteckt. Die Motoren wurden ebenfalls zwischen zerstörten Flugzeugen verborgen und konserviert. Insgesamt wurden in Holtenau bis zur Auflösung der Flugstation und der 1. Seefliegerabteilung „*offiziell*" 41 Flugzeuge und 78 Motoren vernichtet. Die 1. Seefliegerabteilung wurde nach dem letzten Appell am 9. September vor der Halle II am 15. September 1920 endgültig aufgelöst.[37]

Die „*Interalliierte Militär-Kontroll-Kommission*", die die Einhaltung des Versailler Vertrages ab 22. Februar 1920 kontrollieren sollte, forschte auf der Suche nach deutscher Militärtechnik sofort nach ihrer Einsetzung auch nach dem von Claude Dornier konstruierten Vorläufer des später so erfolgreichen Flugbootes „*Dornier Wal*", der „*Gs I*", da die Alliierten an der fortschrittlichen deutschen Konstruktion interessiert waren. Die Maschine, von der nur ein einziges Exemplar gebaut wurde, hatte ihren Erstflug am 31. Juli 1919. Auf dem Weg nach Stockholm, in der Nacht zum 25. April 1920, wurde sie bei Holtenau in der Ostsee versenkt, um der Auslieferung an die Entente zuvor zu kommen.[38]

8.2.1 Die SEVERA und die geheime Aufrüstung

Der Aufbau einer eigenen Luftwaffe war dem Deutschen Reich durch den Versailler Vertrag zwar verboten worden, doch die deutsche Reichswehr unternahm im Verborgenen große Anstrengungen um die Grundlagen für eine neue deutsche Luftwaffe zu legen. Dazu gehörte die Ausbildung von Piloten in den so genannten „*Verkehrsfliegerschulen*". Insgeheim wurden Vorbereitungen zum Bau von Militärflugplätzen begonnen. Nachdem ab 1935 offiziell der Aufbau einer Luftwaffe begonnen hatte, entstanden so innerhalb weniger Jahre eine große Anzahl von Fliegerhorsten und

[35] Vgl.: Kieler Zeitung: „*Siedlungen in Holtenau*", 29.3.1929; [WSD], Nr. 3/4, 1959, S. 82f.
[36] Vgl.: [Keller 2004], S. 524.
[37] Vgl.: [Seeflieger].
[38] Vgl.: Wikipedia: "*Dornier Wal*", unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_J.

Einsatzhäfen, so daß bis zum Beginn des Krieges im gesamten Reichsgebiet 65 Leithorste und 204 Einsatzhäfen für die militärische Nutzung einsatzbereit gemacht werden konnten. Die Fliegerhorste waren dabei in der Regel nach dem gleichen Schema aufgebaut: Den Mittelpunkt der Anlagen bildete das Flugfeld, das entweder wie in Holtenau aus einer den vorherrschenden Wetterverhältnissen entsprechend auszurichtenden Start- und Landebahn, oder aber aus drei permanenten Start- und Landebahnen in Dreiecksform bestand. An das Flugfeld schlossen sich dann Werftbereiche mit den dazugehörigen Luftfahrzeughallen, Unterkunftsbereiche mit Stabs-, Unterkunfts- und sonstigen Versorgungsgebäuden sowie in etwas größerer Entfernung Tank- und Munitionslagern oder aber auch Schießständen an. Das Munitionslager des Holtenauer Fliegerhorstes befand sich im Wald Barkmissen westlich von Stift.

Erst im Jahre 1922 konnte nach einer Lockerung der Vertragsbestimmungen von Versailles der Ausbildungsbetrieb der Marineflieger unter ziviler Tarnung wieder aufgenommen werden[39]. Die militärischen Aktivitäten der Marine-Seefliegerei wurden trotz des Verbots durch den Versailler Vertrag indessen nie wirklich aufgegeben, sondern mit Hilfe ziviler Tarnorganisationen umgangen. So wurden in Holtenau auch weiterhin zukünftige Marineflieger ausgebildet. Dies geschah unter dem Dach der 1926 gegründeten „*Seeflugzeug-Versuchs-Abteilung*" (SEVERA); zusammen mit der der „*Deutschen Luft Hansa*", die sich im Januar 1926 aus der bereits seit 1921 in Holtenau ansässigen „*Junkers Luftverkehr*" und dem „*Deutschen Aero Lloyd*", d. h. den beiden größten deutschen Luftverkehrsgesellschaften, bildete. So entstand eine Tarnorganisation, die die Fortführung und Weiterentwicklung der Marinefliegerei ermöglichte. Demzufolge erhielten sowohl die Flugzeuge als auch die Hallendächer der Holtenauer Seeflugstation die Aufschrift „*Luft Hansa*".

Die SEVERA trat, obwohl sie sich im Besitz der Reichsmarine befand, nach außen als ein ziviles Dienstleistungsunternehmen auf, führte Transportflüge durch, schleppte Ziele für die Marineflak und bildete Seebeobachter, Funker und anderes technisches Personal – insbesondere jedoch die zukünftigen Piloten – aus.

Der ehemalige Seeflieger aus dem Ersten Weltkrieg Theodor Osterkamp (*1892; †1975) war von 1931 bis 1933 Stationsleiter an der Seeflugstation Holtenau der „*Luftdienst GmbH*", der Nachfolgeorganisation der SEVERA. Flugzeuge der SEVERA flogen jedoch auch Seenoteinsätze mit wie beispielsweise Jahre 1932 beim Untergang des Segelschulschiffes „*Niobe*". Erste offizielle Seenoteinsätze wurden allerdings erst ab 1939 geflogen, als die „*Seenotbezirksstelle Ost*" in Holtenau eingerichtet worden war.[40]

Osterkamp hatte im Ersten Weltkrieg als Jagdflieger den Orden „*Pour le Mérite*" für 27 Abschüsse erhalten, bis Kriegsende erhöhte sich diese Zahl auf 32. Nach seiner Zeit in Holtenau leitete er die Seeflugstation Norderney. Während des Dritten Reiches machte er in der Luftwaffe Karriere, wurde dann aber Ende 1944 wegen seiner Kritik an der Judenvernichtung unehrenhaft aus der Luftwaffe entlassen.

Die Seeflugstation Holtenau machte im Juli 1932 landesweite Schlagzeilen als hier Claude Dorniers 12motoriges Riesenflugboot „*Dornier X*" festmachte, das sich auf einem Deutschlandflug befand. Der Flugkapitän des gigantischen Flugbootes war Friedrich Christiansen, ehemaliger Holtenauer Seeflieger und alter Kamerad des Stationsleiters der Seeflugstation Holtenau Theodor Osterkamp. An den 4 Holtenauer Besichtigungstagen kamen über 12.000 Besucher nach Holtenau um dieses technische Wunderwerk zu sehen.[41]

Die Stützpunkte der SEVERA in Holtenau und Norderney hatten jeweils einen militärischen und einen technischen Leiter, mehrere Flugzeugführer und Beobachter sowie eigenes Monteur- und Werkstattpersonal. Die Flugzeuge wurden teilweise vom Reichsverkehrsministerium zur Verfügung gestellt.[42]

In der Wik hatte die Reichsmarine das so genannte „*Wirtschaftslager Kiel*" angelegt, das ab 1928 der geheimen Lagerung von Ausrüstungs- und Bewaffnungsteilen von Flugzeugen diente. 1930 lagerte hier die Geräteausstattung für ca. 60 Flugzeuge. 1933 wurden dann die Ausrüstungsgegenstände und Waffen vom Fliegerhorst Holtenau übernommen.[43]

Vielleicht entstammt aus diesem Zusammenhang auch der Deckname „*Kaufhaus*" für den Holtenauer Fliegerhorst.

Die Firma Siemens beschäftigte sich seit 1929 unter anderem auch auf dem Flugplatz Holtenau mit der automatischen Steuerung von Flugzeugen. Bei den notwendigen Erprobungen und Justierungen gingen die beteiligten

[39] So erlaubte beispielsweise der Versailler Vertrag die Verwendung von Flugzeugen zur (Schlepp)Zieldarstellung. Da die deutsche Marine jedoch keine eigenen Flugzeuge besitzen durfte, wurden diese Aufträge an die „*Deutsche Luftreederei*" (DLR) und den „*Deutschen Aero Lloyd*" (DAL) vergeben, wobei die Finanzierung durch den Leiter der Seetransport-Abteilung Kapitän z. S. Lohmann gesichert wurde. (Vgl.: [Marine].)

[40] Vgl.: [Marine].

[41] Vgl.: [Hormann 2006], S. 149f.

[42] Bereits 1929 hatte der spätere Friedensnobelpreisträger und am 4. Mai 1938 an den Folgen der Gestapohaft in einer Klinik verstorbene Carl von Ossietzky in dem in der *"Weltbühne"* den Artikel *"Windiges aus der deutschen Luftfahrt"* publiziert, der die Behauptung aufstellte, die SEVERA sei in Wahrheit eine getarnte Abteilung der Marineleitung, woraufhin das Deutsche Reichsgericht den Publizisten im November 1931 zu einer anderthalbjährigen Gefängnisstrafe verurteilte.

[43] Vgl.: Absolon, Rudolf: Die Wehrmacht im Dritten Reich. Band I. 30. Januar 1933 bis 2. August 1934: mit einem Rückblick auf das Militärwesen in Preußen, im Kaiserreich und in der Weimarer Republik , München 1998, S. 73.

Techniker und Ingenieure auch hohe persönliche Risiken ein, da sie in den Versuchsflugzeugen mitflogen, was der damalige Ingenieur Eduard Fischel später so beschrieb:

> *„... Herr Jakobsen, der Entwicklungsingenieur der Firma Boykow, lud mich zu einem Justierflug ein und ich nahm begeistert an. Als wir 300 - 400 m Höhe erreicht hatten, schaltete er die Automatik ein. Sehr bald bemerkte ich ein leichtes Ziehen des Flugzeuges. Es begann zu steigen, wobei seine Geschwindigkeit allmählich abnahm, was bereits durch die Änderung des Motorengeräusches bemerkbar wurde. Die Steuerung reagierte entsprechend und drückte die Flugzeugnase nach unten, wodurch die Geschwindigkeit sich wieder merklich erhöhte und vom Motor durch entsprechendes Aufheulen quittiert wurde. Wieder reagierte die Steuerung, stoppte die Abwärtsbewegung und leitete den umgekehrten Vorgang ein. Dieser Rhythmus wiederholte sich regelmäßig, wobei wir eine Höhendifferenz von etwa 150 m und eine Geschwindigkeitsspanne von etwa 50 km/h durchliefen. Der niedrigste Wert der Geschwindigkeit lag nur wenig über jener Mindestgeschwindigkeit, die zur Erhaltung der Flugfähigkeit notwendig war. ... Auf der Flugstation in Holtenau hatte man unser Versuchsflugzeug bald 'das besoffene Huhn' getauft, da es wie ein solches durch den Luftraum zu torkeln schien."*[44]

Bereits ab 1925 begann man mit der Entwicklung eines zweimotorigen Seeflugzeuges, aus dem schließlich das Torpedo- und Aufklärungsflugzeug Heinkel He 7 hervorging. Parallel dazu versuchte die *„Torpedoversuchsanstalt"* der Marine in Eckernförde, den Lufttorpedo weiterzuentwickeln, wozu natürlich Erprobungsflüge notwendig waren, die der Versailler Vertrag nicht erlaubte. Getarnte Torpedo-Abwurfversuche wurden erst von der Seeflug-Versuchsanstalt Holtenau aus und ab 1928 dann in Travemünde durchgeführt.

Nachdem bereits im Jahr 1901 erste Versuche stattgefunden hatten, nahm als erste Küstenfunkstelle an der Ostsee die Station Bülk ihre Arbeit auf. Nach einem Brand wurde die Funkstelle 1927 in die alte Festung Friedrichsort verlegt. Die Empfangstation dazu – die *„Marinefunkstelle Holtenau"* – lag in Holtenau auf Höhe der Seebadeanstalt. Der Grund dieser räumlichen Trennung lag darin, daß gegenseitige Störungen von Sendung und Empfang verhindert werden sollten – ein Verfahren, daß die Kriegsmarine im Jahr 1936 auch bei allen größeren Einheiten (Panzer- und Linienschiffe sowie Kreuzer) einführte.[45]

8.2.2 Holtenau und der Zivilflughafen

Mit dem Ende der militärischen Nutzung des Flugplatzes und der Eingemeindung Holtenaus im Jahr 1922 begann sich die Stadt Kiel für die zivile Nutzung des Geländes zu interessieren, so sollte das Gelände des Voßbrooks zur Industrieansiedlung genutzt werden. Also versuchte die Stadt das Gelände des Seeflughafens und sein Hinterland zu erwerben. Schließlich einigte man sich zwischen Stadt und Marine darauf Flächen zu tauschen. Das Gelände der ehemaligen *„Quarantäneanstalt"* ging an die Marine und das Hinterland des Seeflughafens plus einer Parzelle bei Seekamp an die Stadt.

Für die Stadt Kiel war der Erwerb von Uferflächen enorm wichtig, denn große Teile des Fördeufers befanden sich im Besitz der Marine, so daß es kaum Möglichkeiten gab, neue Hafenanlagen zu bauen. Daher sollte Stegelhörn als Hafen ausgebaut werden und auf dem Gebiet des Voßbrook Fein- und Veredelungsbetriebe angesiedelt werden.

Da der Bedarf für einen Landflughafen immer größer wurde, begann man 1925 mit der Einebnung des Geländes des ehemaligen Fort Holtenau, wobei 385.000 Kubikmeter Boden bewegt werden mußten[46]. Weiterhin wurden neue Gebäude und Hallen errichtet. Der neue Zivilflughafen sollte der Stadt Kiel vor allem Flugverbindungen nach Hamburg, Flensburg und Westerland verschaffen[47]. Die Ufer der Stegelhörner Bucht wurden befestigt und 1925 der Bau der Stickenhörner Mole begonnen, die den Hafen vor Oststürmen schützen sollte. Der Begriff *„Stickenhörn"* ist eine Verballhornung des Namens *„Stegelhörn"*. Die etwa 600 Meter lange Molenstraße führt an den Gebäuden der Yacht- und Boots Werft Rathje vorbei in die Bucht vor den Schusterkrug.

Die beiden Katen Distelrade und Dieken wurden abgerissen. Auch das graue Haus Immelmannstraße Nr. 28 mußte, nachdem es an die Stadt verkauft worden war, aus Gründen der Flugsicherheit abgerissen werden. Im November 1927 wurde die *„Kieler Flughafen mbH"* gegründet und am 23. April des darauf folgenden Jahres wurde der zivile Flugbetrieb offiziell eröffnet. Bis 1939 befand sich das Empfangsgebäude des Flughafens an der Herwarthstraße. Auf einem Informationsblatt aus dieser Zeit ist über den neuen Zivilflughafen *„Kiel-Voßbrook"* folgendes zu lesen:

> *„Der neue Landflughafen liegt dicht westlich der Kieler Förde zwischen den Vororten Holtenau und Friedrichsort und darf in seinem heutigen Zustand sich hinsichtlich Ausdehnung, Bodenbeschaffenheit*

[44] www.industry.siemens.com/broschueren/downloads/airports/2004-05-13_060120_Milestones_engl.pdf
[45] Vgl.: Beckh, Joachim: Blitz & Anker: Informationstechnik - Geschichte und Hintergründe, Band 1, Norderstedt, S. 337.
[46] Vgl.: Kieler Zeitung, 4. August 1927.
[47] Vgl.: Heinrich [2002], S. 16.

und Einschwebemöglichkeit ebenbürtig den besten deutschen Flughäfen an die Seite stellen. Er liegt etwa 30 m höher als die Kieler Förde, doch so dicht neben der Seeflugversuchsstation „Severa G.m.b.H.", daß er mit dieser oder einem später noch einzurichtenden Seeflughafen unschwer verbunden werden kann. Für den Flugbetrieb ist ein vorläufiges Verwaltungsgebäude mit Räumen für die Luft-Hansa, die Flughafenverwaltung, die Flugpolizei und anschließender Gaststätte errichtet."[48]

Im Gefolge der Weltwirtschaftskrise mußten die Pläne der Stadt Kiel zur Industrieansiedlung im Kieler Norden wieder aufgegeben werden und der Landflugplatz wurde im Jahre 1929 wieder an die Marine verkauft, die jedoch weiterhin einen zivilen Flugverkehr zuließ. Die SEVERA wurde noch im selben Jahr aufgelöst und das Personal und Material ging auf die *„Deutsche Luft Hansa Abteilung Küstenflug"* über.[49]

Im Jahre 1934 verkaufte die Stadt Kiel zudem alles andere hier bisher erworbene Gelände wieder an den Staat. Dies hatte gleichzeitig zur Folge, daß alle direkten Verbindungen zwischen Holtenau und Schusterkrug unterbrochen wurden. Das Gebiet bei Stegelhörn wurde Kasernengelände, der Stegelhörner Hafen wurde in *„Plüschowhafen"* umbenannt. Gunther Plüschow, der *„Flieger von Tsingtau"*, wurde gegen Kriegsende Leiter der Seefliegerabteilung in Holtenau und empfing hier im Jahre 1918 auch die Kaiserin.

Schon 1935 begann dann im Zuge der Wiederaufrüstung des Dritten Reiches der weitere Ausbau des Flugplatzes, was nach dem Kanalbau eine weitere geografische Isolierung Holtenaus bedeutete, das nun nicht nur südlich von der Stadt Kiel abgeschnitten, sondern auch seine historischen Verbindungen nach Norden verloren hatte.

Diese spezielle *„Insellage"*, an der sich im Grunde bis heute nichts verändert hat, beschrieb bereits der Holtenauer Lehrer Kurt Petersen im Jahre 1952:

„Wir können Holtenau heute als eine Halbinsel ansprechen. Wie wir an dem Weg der Schiffe sehen konnten, wird es im Osten vom Kieler Hafen begrenzt und im Süden von den Schleusen und dem Kanal. Im Norden bildet die riesige Flugplatzanlage eine ähnliche Grenze, wie im Osten und Süden das Wasser; sie versperrt den direkten Zugang zum nördlich gelegenen Teil des dänischen Wohldes. Genau wie den Schiffen durch den Kanal nur der Weg nach Westen offen ist, bleibt den Holtenauern auf dem Lande nur der Weg nach Westen am Kanal entlang frei, oder durch den Ort auch nach Westen bis zum Hochbrückendamm und von dort über die Hochbrücke nach Kiel und in entgegengesetzter Richtung nach Norden in den Dänischen Wohld. Die Blickrichtung Holtenaus und seiner Bevölkerung weist durch seine Lage und seine Entwicklung auf den Hafen, auf die Schleusen und auf den Kanal. Sie fühlt sich heute mit der Seefahrt verbunden, sie lebt zum größten Teil von ihr und stellt einen grossen Teil ihrer heranwachsenden Jugend dem seemännischen Nachwuchs zur Verfügung. Es ist heute schon schwer, sich vorzustellen, dass noch vor nicht allzulanger Zeit der Blick Holtenaus in genau entgegengesetzter Richtung verlief."[50]

Als der spätere Holtenauer Lehrer Kurt Petersen diesen Text Anfang der 1950er Jahre schrieb war es noch nicht abzusehen, daß es wiederum nur wenige Jahrzehnte dauern würde bis der Kanal und die Schifffahrt für den größten Teil der Holtenauer nur noch marginale Bedeutung haben würden und daß es nicht die Möglichkeit hier seien Lebensunterhalt zu verdienen, sondern das maritime Flair sein würde, das Menschen von nah und fern nach Holtenau ziehen würde – sei es als neue Einwohner oder als Tagestouristen.

Daß jedoch Schleusen und Kanal nicht mehr im Mittelpunkt der Holtenauer Sicht standen, machte andererseits in späteren Jahrzehnten wieder den Blick frei auf die Begrenzungen, die sowohl der Kanal als auch der Flugplatz für die Entwicklung des Stadtteils darstellten.

8.3 Die Holtenauer Seemannsmission

Ein Ort, der so eng mit der Schifffahrt verbunden ist wie Holtenau und den täglich Dutzende von Schiffen passieren, brauchte auch einen Ort für an- oder abmusternde Seeleute und deren Familien. Doch obwohl bereits 1895 das erste Kieler Seemannsheim durch Prinz Heinrich gegründet wurde, begann doch die Arbeit der Seemannsmission in Kiel-Holtenau offiziell erst am 1. April 1926 und wurde dort durch den Diakon Otto Kirchberg geleitet. Sie ging auf eine Initiative des *„Deutsch-Lutherischen Seemannsfürsorge-Verbandes"* zurück. Der Schwerpunkt der Arbeit lag auf dem Durchgangsverkehr der Schiffe durch den Kanal mit ihren knappen Liegezeiten. Schiffsbesuche verbunden mit kleinen Diensten wie der Post-Hilfe sowie die Fürsorge für Erkrankte machten damals den Hauptteil der Tätigkeit aus. Die Schiffsbesuche richteten sich zu jener Zeit allerdings vor allen an deutsche Seeleute auf Auslandsschiffen.

[48] Aus einer Werbebroschüre von 1928.
[49] Vgl.: [Marine].
[50] [Petersen 1952], S. 4.

Die Situation für die in Holtenau wartenden Seeleute hatte sich inzwischen verschlechtert, da die Schleuse Holtenau ein wichtiger Musterungspunkt für die Seeleute geworden war. So lag die Zahl der monatlichen Anmusterungen bei rund 350 und es kam oft zu monatelangen Wartezeiten. So galt es unter anderen Seeleute, aber auch deren wartende Frauen unterzubringen. Über diese Zustände berichtete Mitte 1930 die *„Schleswig-Holsteinische Volkszeitung"*:

> *„Die Zahl der in Holtenau wartenden Seeleute beträgt stets etwa 30 Mann. Diese 30 Seeleute, Stewards, Schmierer, Bootsleute, Maschinisten packen ihren Seesack und warten in Holtenau wochen-, ja monatelang bis ein Schiff kommt, das ihre Hilfe benötigt. Und während das Schiff sich einschleust, geht die Musterung vonstatten. Eine halbe Stunde, nicht länger, liegt das Schiff fest. Und diese halbe Stunde ist die Stunde der Hoffnung für die auf der Heuerstelle wartenden Menschen. Wochen- und monatelang müssen die Leute in Holtenau warten. Tag und Nacht müssen die Seeleute dort sein. Kein Kapitän meldet von weither, daß er Mannschaftsersatz braucht, kein Seemann wird früher benachrichtigt, als bis das Schiff in der Schleuse liegt. Und so stehen sie immer alle auf dem Sprung, alle dreißig Mann."*[51]

Im Jahr 1929 war zwar mit der Kanalverwaltung ein Pachtvertrag auf 20 Jahre für ein Grundstück in der Nähe des Leuchtturms geschlossen worden, der Bau des Seemannsheimes in der Kanalstraße Nr. 64 begann jedoch erst im November 1934 und im Juni 1935 wurde das Heim endlich eingeweiht. Mit seinen wenigen Räumen war das Holtenauer Seemannsheim nun das kleinste Deutschlands. Der Holtenauer Seemannspastor Klingsoer wohnte in der Kanalstraße Nr. 15.

[51] [VZ] vom 24.6.1930, zitiert in: [Dräger 1998], S. 35.

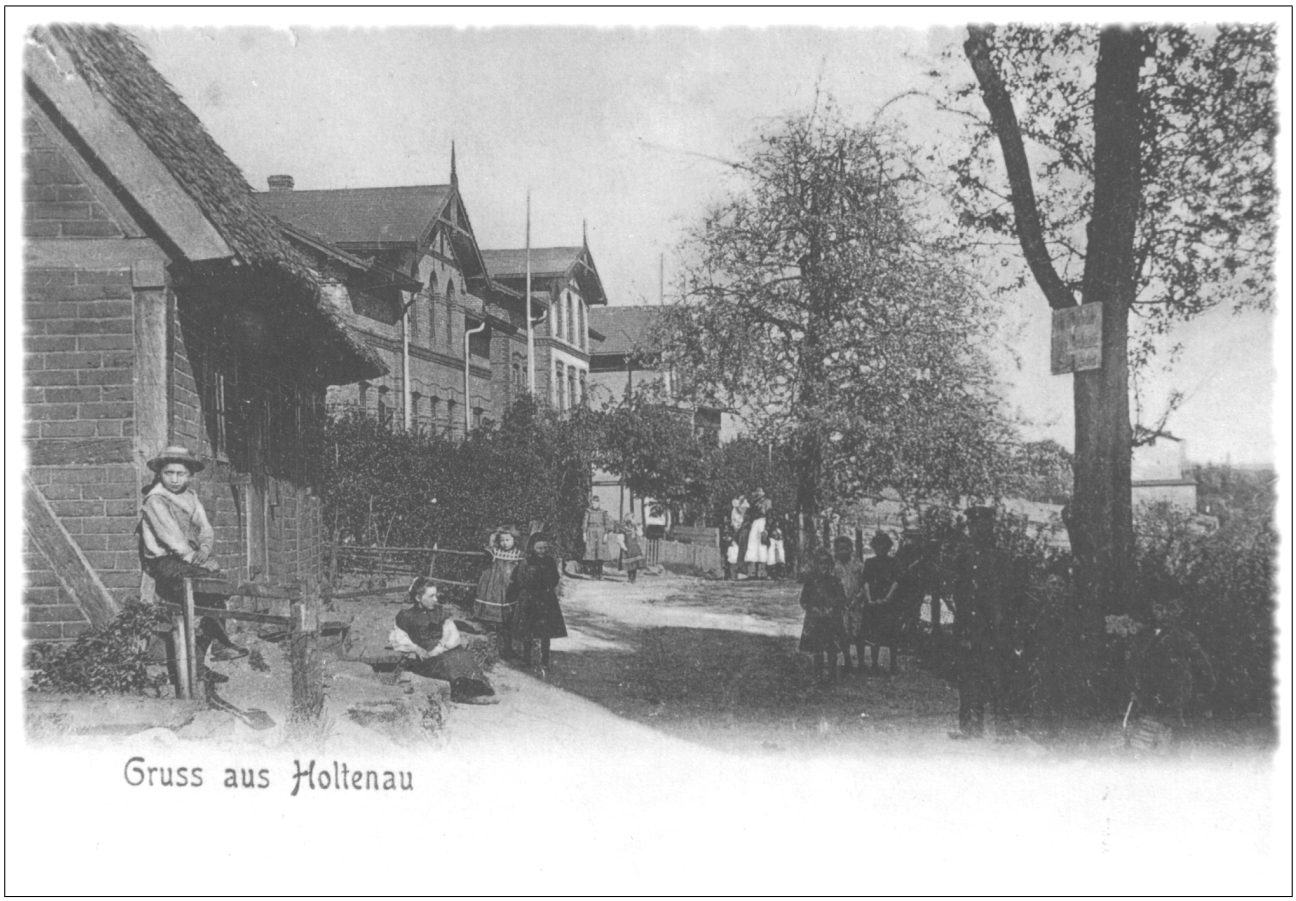
8.4 Bilder der Gemeinde Holtenau

Als eine freie Landgemeinde mit eigenem Gemeindevorsteher erlebte Holtenau den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der das bisher beschauliche Dorfleben völlig veränderte. War hier das Leben bisher durch die Landwirtschaft geprägt, so zogen nun verschiedenste Berufsgruppen zu und führten zu einem rasanten Anstieg der Einwohnerzahl. Das Leben wurde vielfältiger, denn es ließen sich neben einer wachsenden Kanal-Beamtenschaft auch andere Gewerbe nieder. Neben einem regen Geschäftsleben gründeten sich eine Vielzahl von Vereinen und anderen Organisationen. Es entstanden viele Gaststätten und Holtenau wurde für die Kieler ein beliebtes Ausflugsziel.

Abbildung 8.1: Bilder der Gemeinde Holtenau.

Das Kaiserliche Postamt in der Königstraße.

1. Die „Kriegergedächtnisstätte“ auf dem Friedhof.



2. Blick in die Königstraße.

3. Die Freiwillige Feuerwehr in der Richthofenstraße.

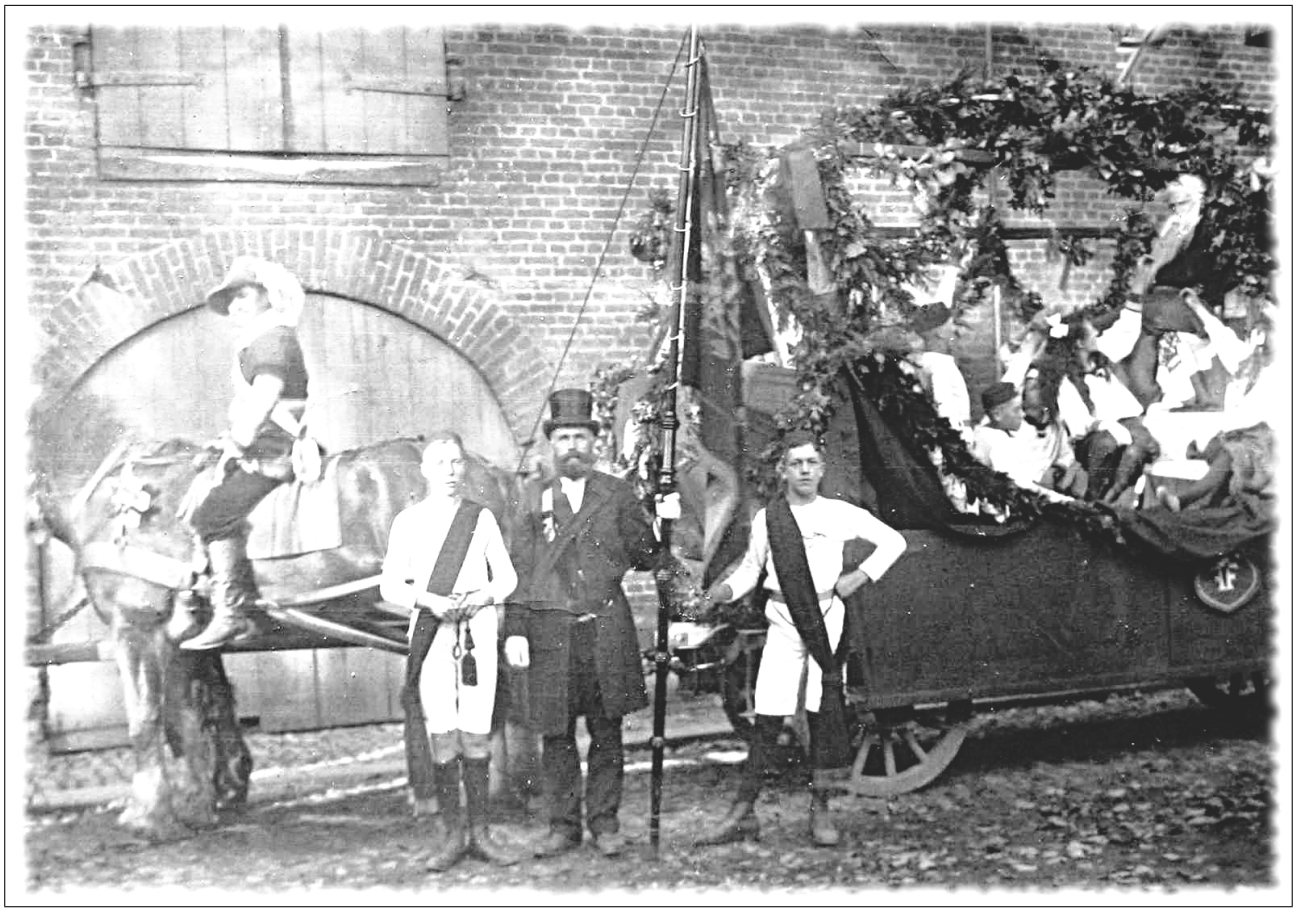
4. Der Badestrand um 1917.

5. Die „Seebadeanstalt“.

6. Der Schiffsausrüster Richard Ankersen in der Kanalstraße.

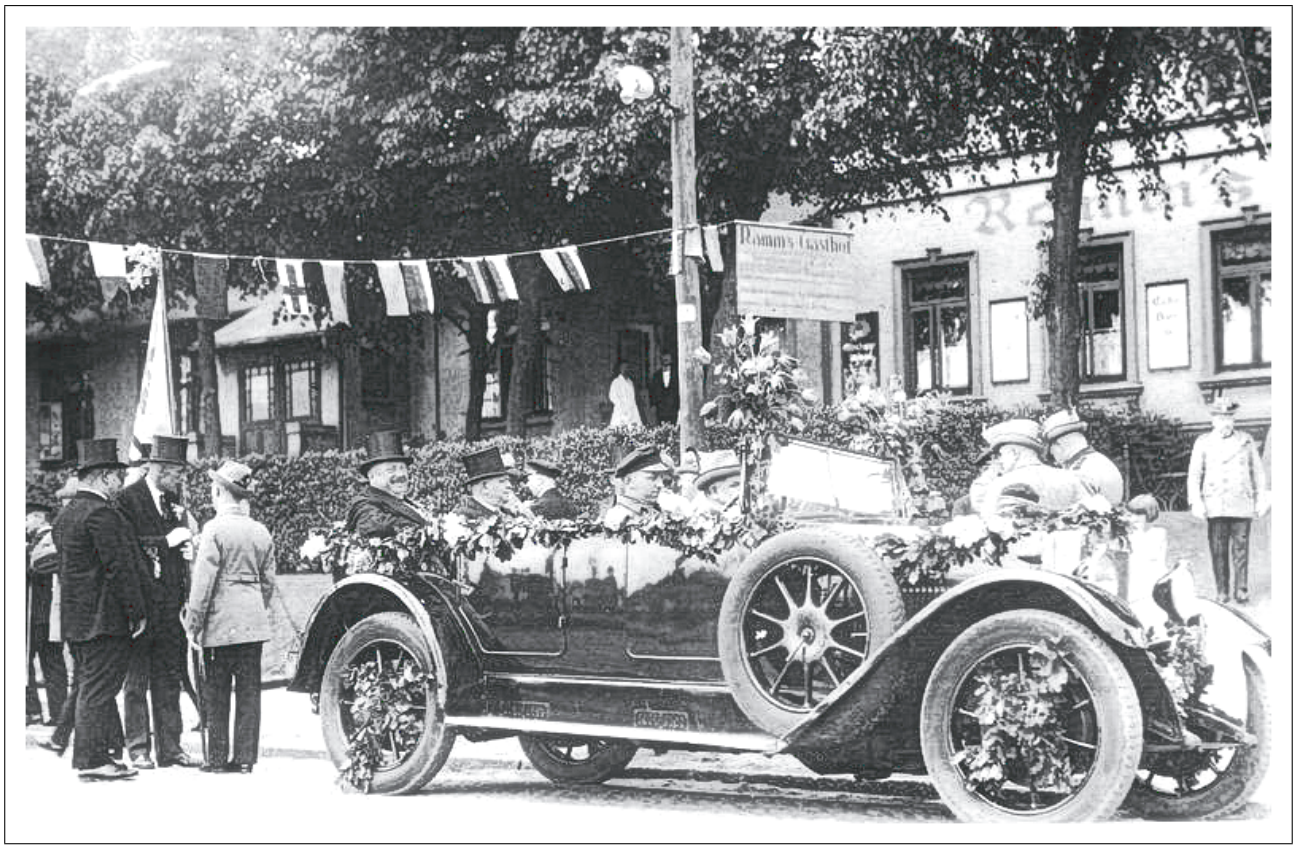
7. Der Schiffsausrüster „J. S. deVries“.

8. Bäckermeister Stender mit Festwagen.



9. Festwagen vor dem Kanalpackhaus.

10. Die alte „Hafen Apotheke“ neben dem „Hotel Holtenau“.



11. Vor „Ramms Gasthof“ in der Kanalstraße.

12. Die Bäckerei Hermann Höft.

13. Das „Café Köpke“ in der Kanalstraße.

14. Die Bäckerei Friedrich Stender.

15. Die Schiffsausrüster „Hermann Tiessen“ und „Zerssen“.

16. Die Gebrüder Grimm vor ihrem Kontor.

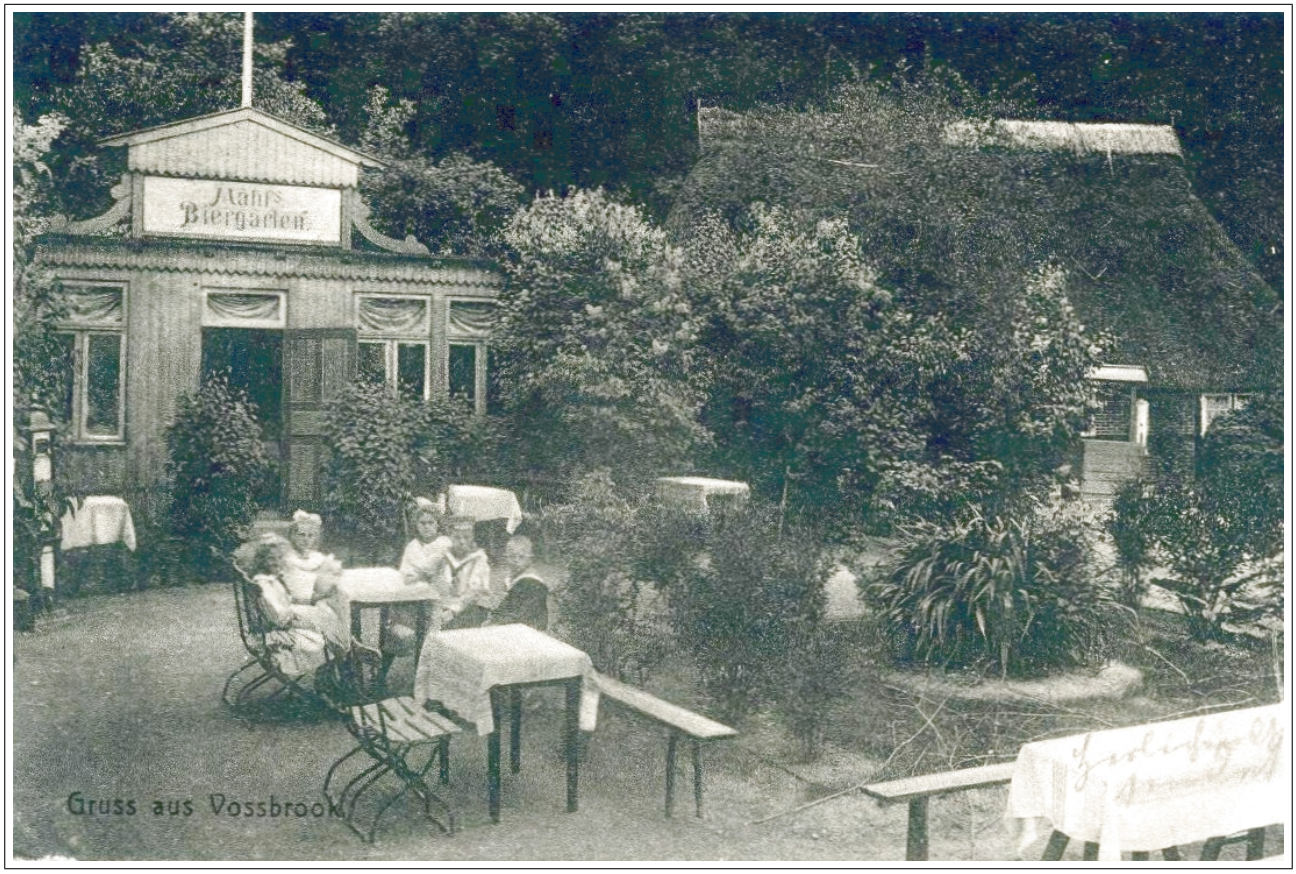
Gartenarbeit

(Schleswig-Holstein. Obst- und Gartenbauschule für Frauen gebildeter Stände, Holtenau b. Kiel)

17. Die „Gartenbauschule für Frauen“ von Martha Back um 1900.

18. Der Schiffshändler Thiede in der Kanalstraße.

19. Der Lebensmittelhändler Herr Wilhelmy vor dem Haus von Schiffsausrüster Ankersen.

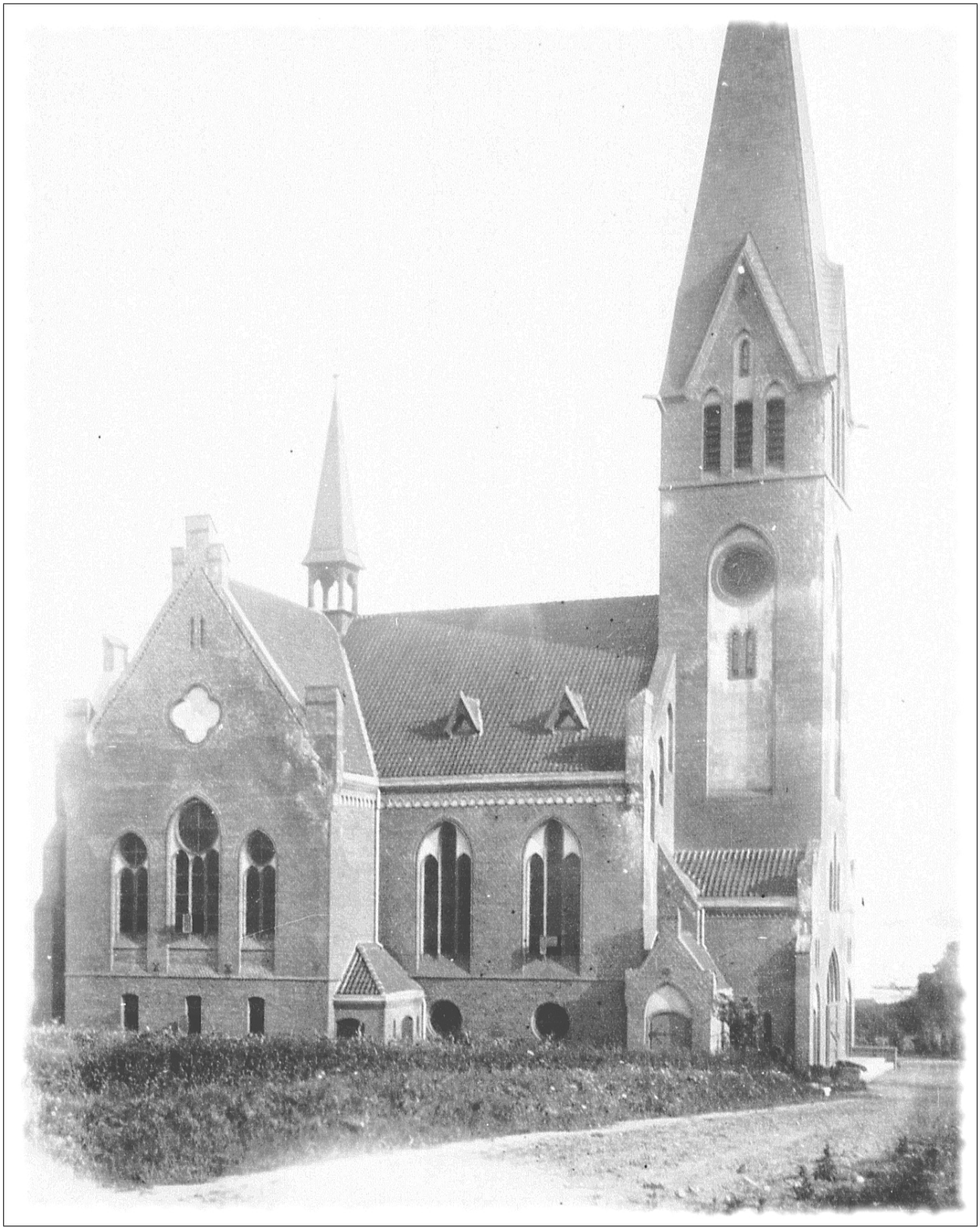


20. Das „Mähl'sche Waldcafé" im Voßbrook.

21. Das „Café Günther“ mit jungen Platanen.

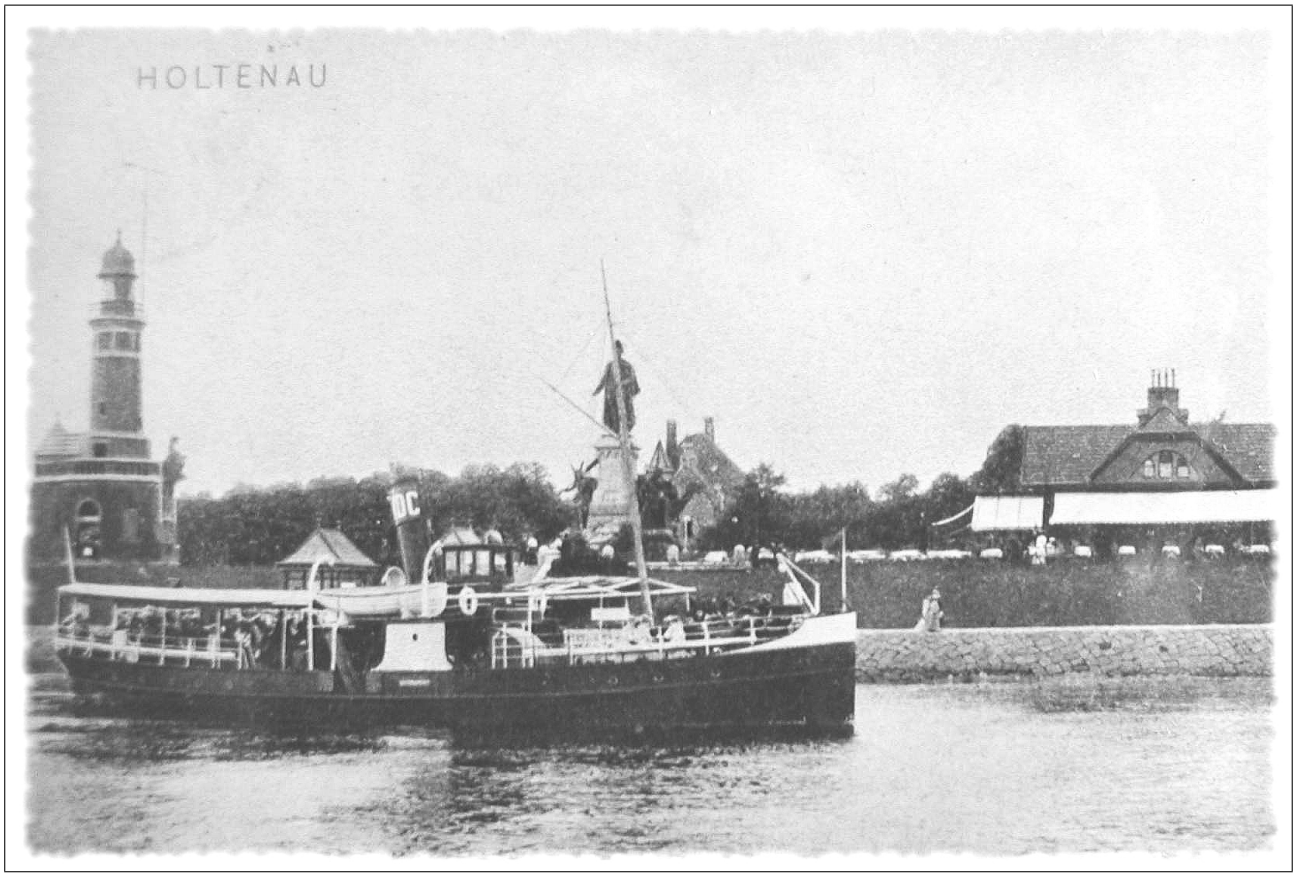
22. Der Schiffshändler „G. zur Mühlen“ in der Kanalstraße 42.

23. Die Fleischerei Mogensen.



24. Die „Dankeskirche“ vor dem Umbau.

25. Der Gasthof „Zur Friedrichschleuse“ vor der Kanalerweiterung.



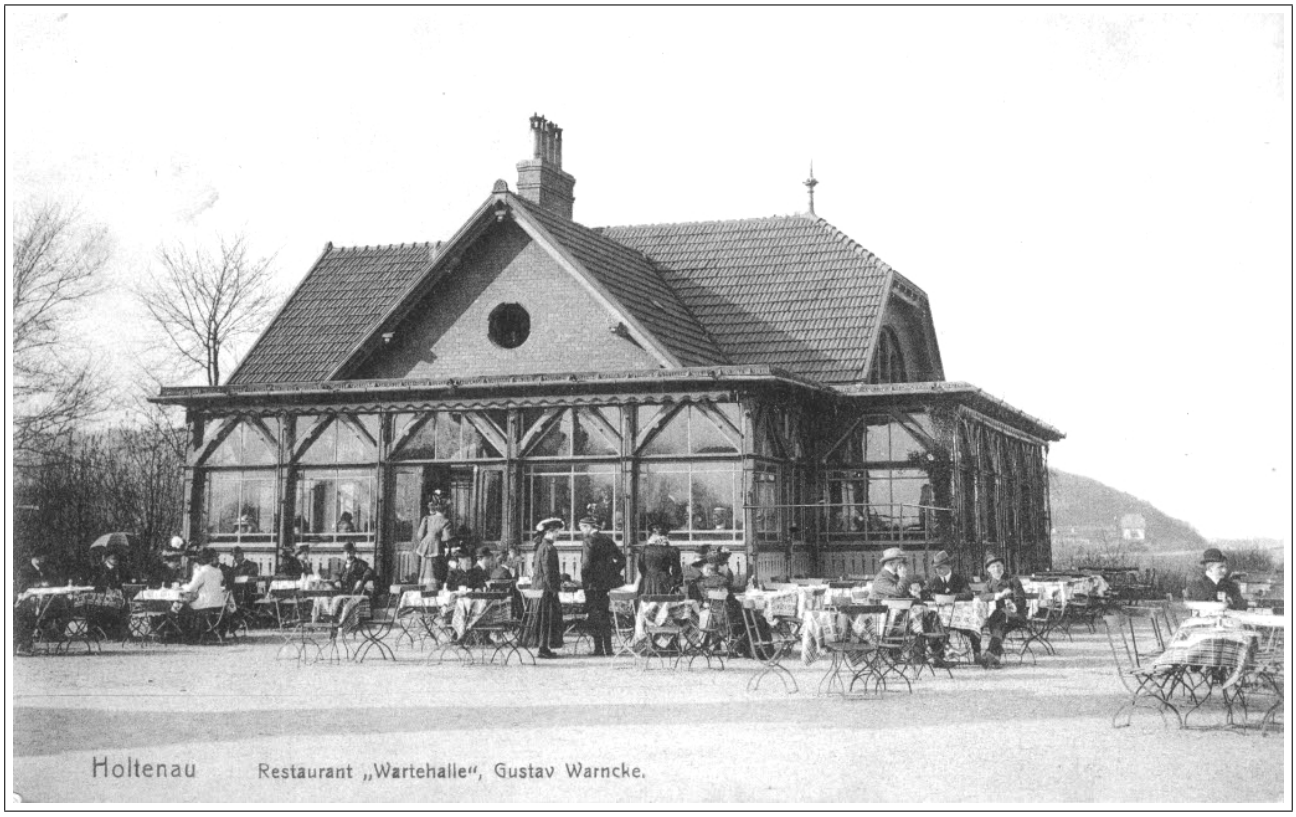
26. Ein Hafendampfer der „NDC“ an der Dampferbrcke am Leuchtturm.

27. Das „Hotel Holtenau“.

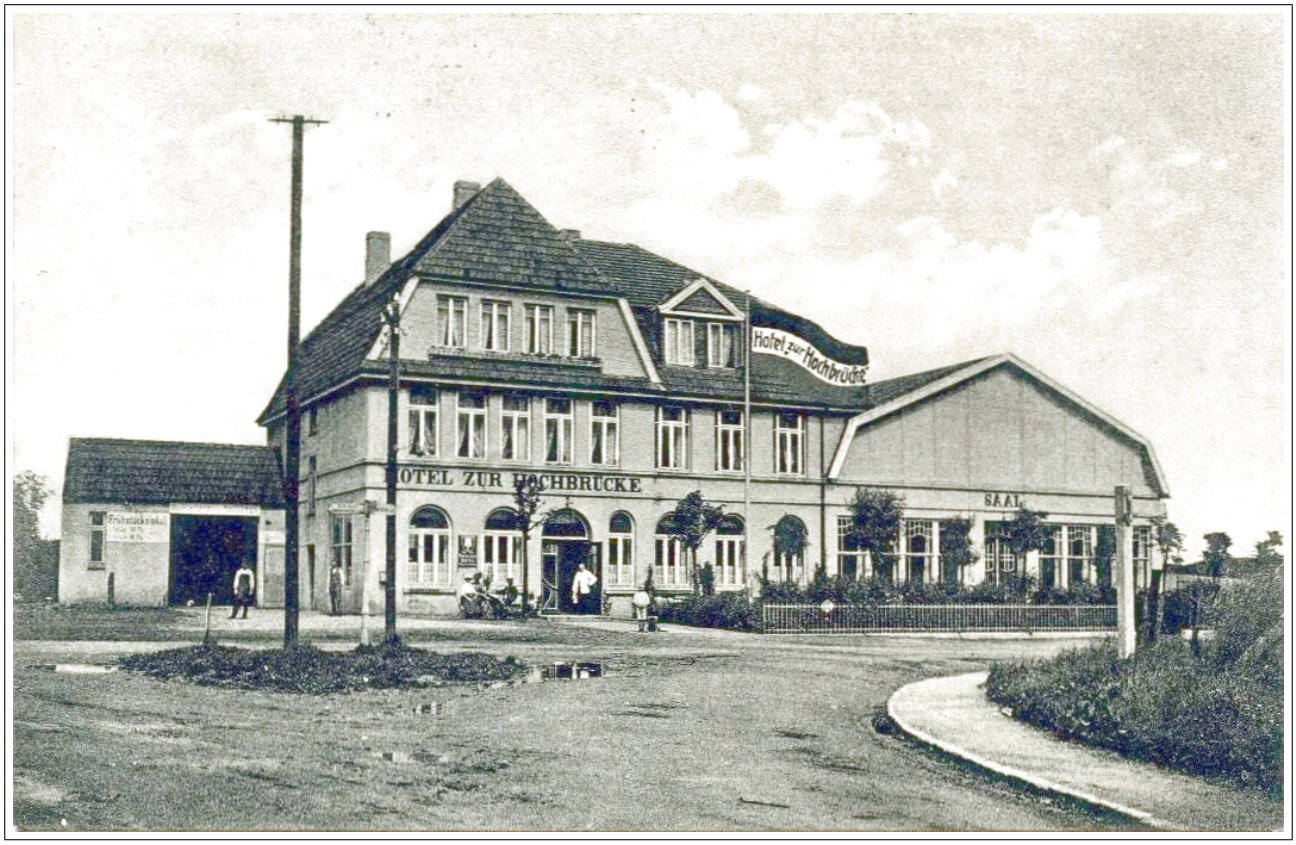
28. Gaststätte „Waffenschmiede“ und Dorfschmiede.

29. Haus Kanalstraße Nr. 32 mit „Sargmagazin“ links unten.

30. Restaurant „Zur Kanalmündung“.



31. Das Restaurant „Wartehalle“ im Jahr 1905.

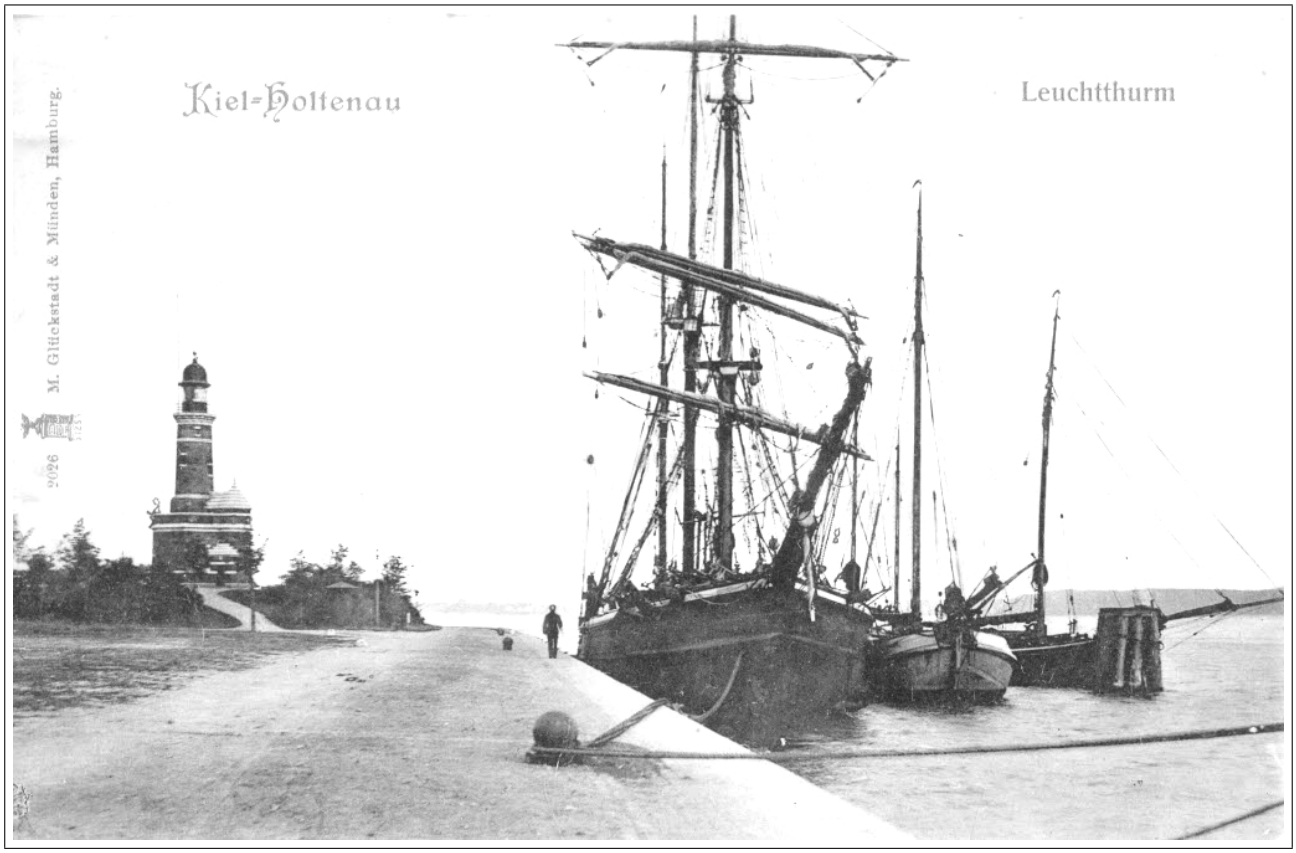


32. Das „Hotel Zur Hochbrücke“ mit großem Festsaal.

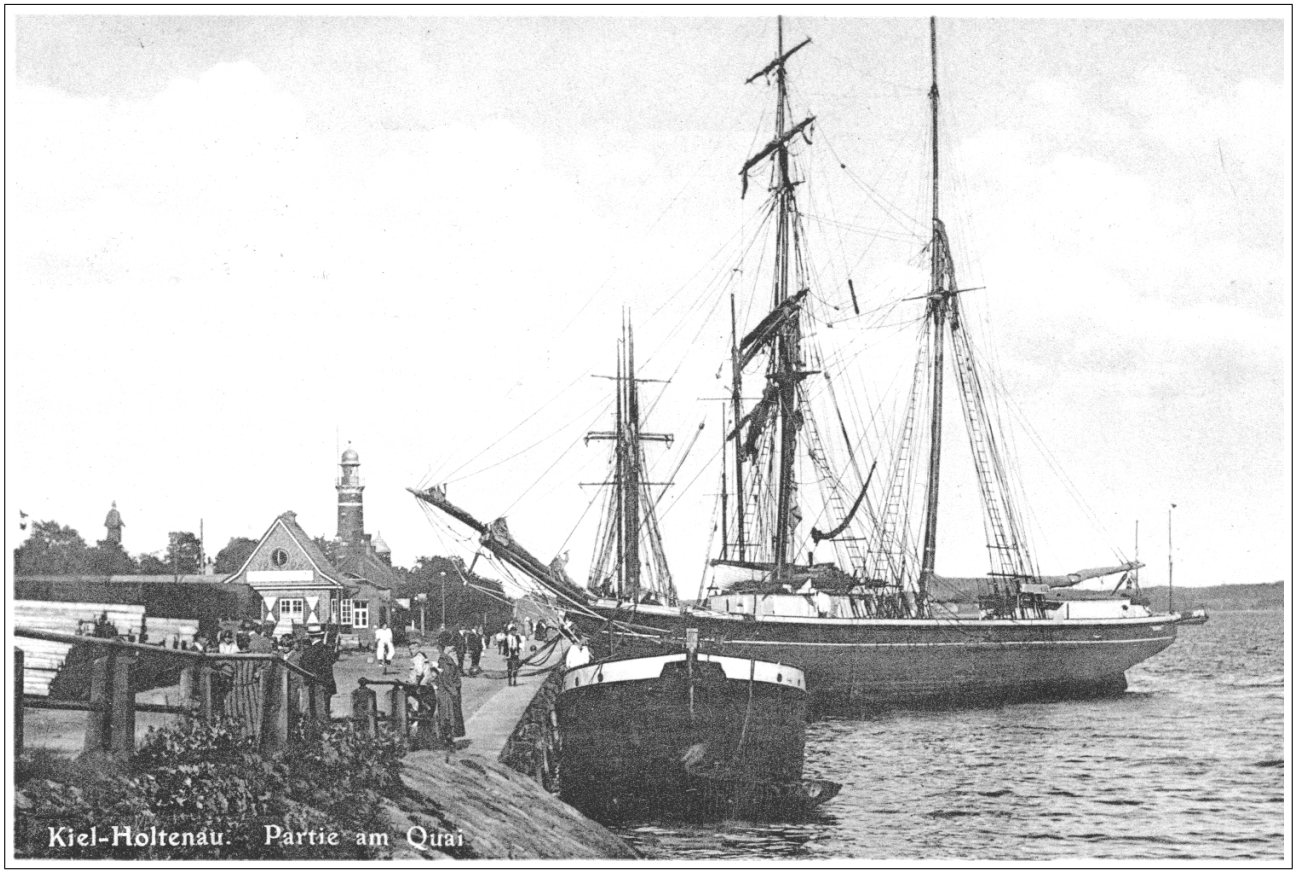
33. Die „Villa Hoheneck“ und Soldaten während des Ersten Weltkrieges.

34. Das „Kolonialwarengeschäft Dieckmann“ in der Johann-Sump-Straße.

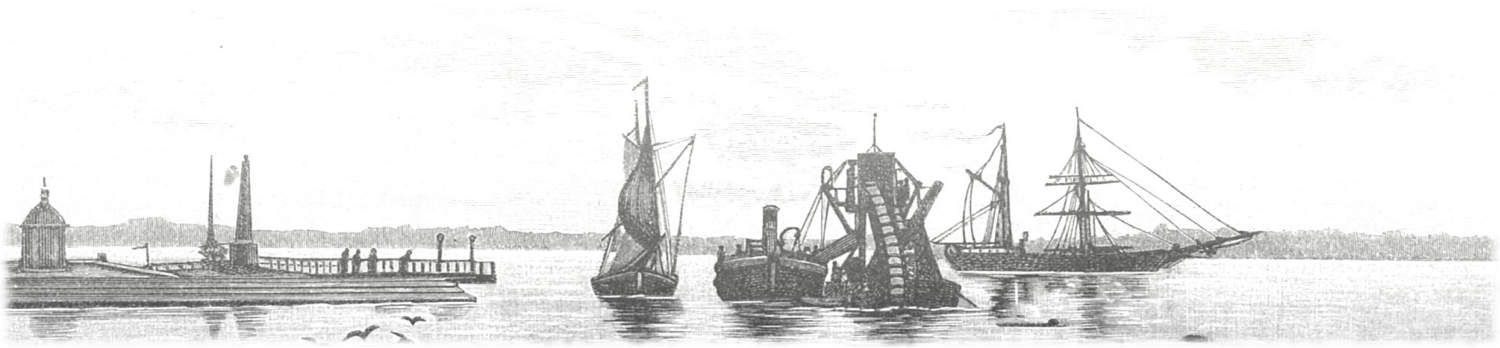
35. Kaiserliches Postamt in der Kanalstraße.



36. Der Tiessenkai um 1900.



37. Frachtsegler am Tiessenkai.



Kapitel 9

Drittes Reich und Zweiter Weltkrieg

Als dann wieder Salutschüsse ertönten und die "Führerjacht" durch die Schleusen ging, war man skeptisch. Man hatte gelernt, daß der Kanal und damit ganz Holtenau, zu sehr von dem Blühen der Weltwirtschaft abhing. Aber da kamen die Nachrichten von der nochmaligen Erweiterung. Großdeutschland wollte einen "Großen Kanal" und ein größerer Kanal bedeutete ein größeres Holtenau. […] Aber der Beton ging nicht in die neuen Schleusen, der Beton wurde die Wendenburgstraße hochgefahren und wuchs zu einen riesen, grauen Klotz, und während er wuchs und wuchs, dröhnte die Flakartillerie und die kleinen Beamtenhäuschen zitterten.

Schleswig-Holsteinische Volks-Zeitung 1945

In den Jahren zwischen 1933 und 1945 wurde Holtenau im Zuge der durch das Dritte Reich betriebenen militärischen Aufrüstung wiederum wie auch die Stadt Kiel ein wichtiger Standort der Reichsmarine. Es entstanden neue Kasernen auf dem Unterland und Wohnhäuser für die Angehörigen der verschiedenen Waffengattungen und ihre Familien. Zudem wurde der Holtenauer Flugplatz für die Luftwaffe wie überall im Dritten Reich zu einem *„Fliegerhorst“* ausgebaut.

Diese rege Bautätigkeit brachte auch für die verschiedenen Holtenauer Gewerbe einen neuen Aufschwung und ein Anwachsen der Einwohnerzahl; nur wußte damals noch kaum jemand, daß all dieses auf Pump geschah und letztlich ohne den Krieg als Ziel nicht möglich gewesen wäre.

> *„Als dann wieder Salutschüsse ertönten und die „Führerjacht“ durch die Schleusen ging, war man skeptisch. Man hatte gelernt, daß der Kanal und damit ganz Holtenau, zu sehr von dem Blühen der Weltwirtschaft abhing. Aber da kamen die Nachrichten von der nochmaligen Erweiterung. Großdeutschland wollte einen „Großen Kanal“ und ein größerer Kanal bedeutete ein größeres Holtenau. […] Aber der Beton ging nicht in die neuen Schleusen, der Beton wurde die Wendenburgstraße hochgefahren und wuchs zu einen riesen, grauen Klotz, und während er wuchs und wuchs, dröhnte die Flakartillerie und die kleinen Beamtenhäuschen zitterten.“*[1]

[1] [VZ] 1945. Mit dem „Großen Kanal“ meinte die Volkszeitung möglicherweise die nie in die Tat umgesetzten Pläne einer weiteren Kanalerweiterung im Rahmen der Wiederaufrüstung, dem so genannten *„Z-Plan“*.

Die politischen Veränderungen hatten auch große Auswirkungen auf das Holtenauer Vereinsleben, die Holtenauer Kirchengemeinde und die Arbeit der Seemannsmission – von anderen politischen Parteien ganz zu schweigen. Ebenso traf es viele andere Organisationen, die in der Regel über kurz oder lang gleichgeschaltet oder verboten wurden.

Bei den beiden letzten Reichstagswahlen in den Jahren 1930 und 1932 war der Anteil der NSDAP-Wähler im Wahlbezirk Holtenau mit 5 Prozentpunkten unter dem Kieler Durchschnitt von 22,7 % bzw. 45,9 % wie auch in Pries und Friedrichsort unterdurchschnittlich hoch. Nach der so genannten *„Machtergreifung"* im Januar 1933 wurde aber auch in Holtenau recht schnell Flagge gezeigt, was auch Hans Flechsig in seinen Erinnerungen anmerkt:

> *„Überrascht war ich, und daran erinnere ich mich sehr genau, wie viele Bürger damals schon mit den Nazis sympathisiert hatten und es erst jetzt offen zeigten. Es hingen plötzlich an zahlreichen Häusern aus den Fenstern Hakenkreuzflaggen, und die Embleme der anderen Parteien verschwanden genauso schnell."*[2]

Bei den letzten schon nicht mehr freien jedoch zumindest pluralistischen Reichstagswahlen vom 5. März 1933 durften deutsche Seeleute ohne festen Wohnsitz per Stimmschein in extra für sie eingerichteten Wahllokalen wählen, weil man sich davon zusätzliche Stimmen für die konservativen Parteien erhoffte. So war es beispielsweise vom 23. Februar bis zum 10. März auf der Holtenauer Schleuse möglich, seine Stimme abzugeben.[3]

Bei den Kommunalwahlen vom 12. März 1933 gab es für die Vororte Holtenau, Pries und Friedrichsort eine *„Nationale Einheitsliste"*, die auf 1,7 % der Stimmen kam. Zusammen mit der *„Kampffront Schwarz-Weiß-Rot"* (8,8 %) und der NSDAP (43 %) erreichten die nationalen Kräfte so im Kieler Stadtparlament die absolute Mehrheit.

Viele der erwachsenen Holtenauer waren freiwillig oder gezwungenermaßen in der SA oder aber in der *„NS-Frauenschaft"* organisiert[4]. Die SA trieb unter anderem neben der politischen Schulung eine paramilitärische Ausbildung mit Schießen, Geländedienst und Wehrsport. Größere Aufmärsche wurden in Kiel abgehalten und Delegationen zu den Reichsparteitagen nach Nürnberg gesandt. Bauern, die ein Pferd besaßen, konnten Mitglied der *„Reiter-SA"* werden, die ihre Standorte in Friedrichsort und Kiel hatte. Die Vereinnahmung der Kinder und Jugendlichen durch das NS-Regime führte auch dazu, daß die Kirchengemeinde Holtenau bereits 1933 ihre Jugendarbeit einstellen mußte. Auch die Holtenauer Vereine gerieten unter den neuen Machthabern zunehmend in schwieriges Fahrwasser. So gut es ging, versuchte man sich mit den neuen Verhältnissen zu arrangieren um die Vereinsarbeit in irgendeiner Art und Weise fortführen zu können, oder wie es Paul Harste beschreibt:

> *„Nach der Machtübernahme wurden alle Vereine vor erhebliche Probleme gestellt. Jeder mußte versuchen, so gut wie möglich damit fertig zu werden. Viele versuchten es mit einer gewissen Neutralität gegenüber den neuen Machthabern."*[5]

Im März 1933 wurde durch Walter Schulz im Turnverein Holtenau die *„Turnerjugend"* gegründet, deren *„Uniform"* aus einer schwarzen Hose, blauem Hemd und einem schwarzen Halstuch mit gelben Lederknoten bestand. Doch traten ihre Mitglieder schon nach kurzer Zeit geschlossen in die Hitlerjugend über. Die Holtenauer Hitlerjugend bildete in den Jahren 1933/34 zusammen mit Friedrichsort eine so genannte *„Gefolgschaft"*, d. h. eine Kompanie von 100 bis 150 Mann, unterteilt in 3 Züge mit jeweils 3 *„Kameradschaften"*. Der „Dienst" in der Hitlerjugend fand abwechselnd zweimal in der Woche in Friedrichsort und in Holtenau statt.[6]

Das Heim der Hitlerjugend (HJ) befand sich in einem Holzhaus auf dem Gelände zwischen den Häusern Schwester-Therese-Straße Nr. 3 und 5. Auf der Grünfläche westlich der Brücke über den Toten Arm gegenüber dem Haus Kanalstraße Nr. 42 befand sich während des Krieges eine Baracke, die als Laden, dann als Polizeibaracke und auch als Bereitschaftsraum der Hitlerjugend diente. Die Hitlerjugend wurde dann während des Bombenkrieges als Hilfsfeuerwehr eingesetzt. Der Treffpunkt des BDM („*Bund Deutscher Mädel*") befand sich in dem Laden von Jensen in der Schwester-Therese-Straße neben dem Haus von Schuster Harder. Im Haus der späteren Warmbadeanstalt war der Sitz des Ortsgruppenleiters Julius Nachtigal, der in der oberen Richthofenstraße wohnte. Ortsgruppenleiter vor Nachtigall war Willy Werk[7].

In seinem im Jahr 1938 erschienenen propagandistischen Buch[8] über die Kieler Hitlerjugend beschreibt der ehemalige Kieler HJ-Unterbannführer Waldemar Onken die Anfänge der Holtenauer Hitlerjugend: Onken stieß mit

[2] [Flechsig 1988], S. 45.
[3] Vgl.: Frank Omland: Unser aller 'Ja' dem Führer! Zur Geschichte der ersten nationalsozialistischen Reichstagswahl und Volksabstimmung vom 12. November 1933 in Schleswig-Holstein, unter: http://www.akens.org/akens/texte/info/39/3.html.
[4] Die Mitgliedschaft in eine dieser Organisationen führte nicht automatisch zu einer NSDAP-Mitgliedschaft. Für diese gab es nach 1933 sogar zunächst für einige Jahre einen Aufnahmestopp. NSDAP-Mitglied wurde man durch schriftlichen Antrag.
[5] [Harste 1984, S. 101.]
[6] Vgl.: [Flechsig 1988, S. 44ff.]
[7] Vgl.: [Flechsig 1988], S. 30.
[8] [Hempel 1938].

dem Auftrag die von den Nationalsozialisten so bezeichnete „*rote Festung*" Friedrichsort für die Nationalsozialisten zu erobern im Jahr 1932 von der SA zur Kieler HJ und hielt die ersten Treffen der HJ in der „*Waffenschmiede*" ab. Diese Treffen wurden jeweils mittwochs und freitags abgehalten, wobei es anfangs wohl stärkere Widerstände gab, beklagt Onken doch, daß viele der „*Kameraden*" immer wieder an der Teilnahme gehindert wurden. Im Oktober 1932 wurde der erste eigene Versammlungsraum im Kohlenkeller der Familie Kiil (Kiel?) eingerichtet.

Der 1. Mai, der nun „*Tag der Arbeit*" hieß, wurde auch in Holtenau groß gefeiert. Er begann mit einem Umzug der „*Werktätigen*", der Partei-Gliederungen und einigen Festwagen. Dazu kamen Veranstaltungen auf dem Sportplatz, denen abends in vielen Holtenauer Gaststätten Tanzveranstaltungen folgten.[9]

Gerade für den TV Holtenau wurde die Arbeit durch das Regime immer mehr erschwert, denn viele Holtenauer mußten in verschiedensten NS-Organisationen Dienst tun und standen damit der Vereinsarbeit nicht mehr im vollem Maße zur Verfügung. Gleichzeitig versuchte das Regime auch, den Einfluß der Vereine auf die Jugendarbeit zurück zu drängen, zum Beispiel durch eine Bestimmung aus dem Jahr 1935, die verfügte, daß Vereine nur noch dann Jugendliche unter 18 Jahren aufnehmen durften, wenn diese bereits einer NS-Jugend-Organisation angehörten – also bereits unter direktem Einfluß des NS-Regimes standen.[10]

Wie sehr all diese verschiedenen Maßnahmen das bis dahin sehr reiche gesellschaftliche Leben der Holtenauer auslöschten, so daß daran auch in der Nachkriegszeit trotz des großen Bevölkerungszuwachses durch die Flüchtlinge nicht mehr angeknüpft werden konnte, beschreibt Paul Harste in seiner Vereinsgeschichte des TuS Holtenau:

> „*Viele dieser kleinen Vereine, die sich die Pflege kultureller Aufgaben zum Ziel gesetzt hatten, stellten nach 1933 ihre Arbeit ein. Der Allmachtsanspruch der NS-Gewaltigen zerstörte viele kulturelle und volkstümliche Gemeinschaften, die sich auflösten oder aufgelöst wurden und auch nach dem Zusammenbruch des Jahres 1945 nicht wieder in Erscheinung traten.*"[11]

Etwas von der damaligen bedrückenden Lage macht auch folgender Ausschnitt aus den Lebenserinnerungen des Chemnitzers Günter Mohr, dessen Mutter eine Sinti war, deutlich; denn nachdem Mohr von November 1937 an in mehrere Lager verbracht worden war, kam er im Mai 1938 zu seinen Verwandten väterlicherseits nach Holtenau:

> „*Es war Mai 1938 und ich bekam auf einmal saubere Unterwäsche und Kleidung, die mir sehr bekannt vorkam. Es war meine eigene. Draußen vorm Lagertor wartete meine Oma aus Holtenau auf mich und sie hatte meine Wäsche mitgebracht. Ich fragte sofort: 'Wo ist Mutti?' Darauf bekam ich keine Antwort. Mit dem Zug in Holtenau angekommen, nahm mich mein Opa in die Arme. Über meine Mutter herrschte Schweigen.*
>
> *Holtenau*
>
> *Alle dort gehörten der NSDAP an, es wurde nur mit 'Heil Hitler' gegrüßt. Onkel Adolf, Onkel Gerhard, Onkel Willy trugen das Parteiabzeichen und Oma das goldene Mutterkreuz. Es vergingen zwei Wochen, dann wurde ich zur Schule angemeldet. Meine Klassenlehrerin, Fräulein Dahm, führte mich mit den Worten in die Klasse ein: 'Der Neue ist ein Zigeunerlümmel. Setz dich ganz hinten in die Bank und halt deine Klappe.'*
>
> *Natürlich wurde ich in der Pause sofort von einigen meiner Mitschüler gehänselt.*
>
> *Meinem Opa erzählte ich meinen Kummer. 'Ja', sagte er, 'Möhrchen, deine Mutter ist Zigeunerin, deshalb ist sie eingesperrt und dich hatten sie in dieses Lager geschafft.'*
>
> *Ich fragte immer wieder nach meinem Vater und meiner Schwester. 'Warum holt er mich nicht?' Opa sagte eines Tages: 'Dein Vater ist ein Feigling, vergiss ihn.' Ich weiß, dass meinet- wegen oft gestritten wurde. Aber warum?*
>
> *Es war Dezember 1938 und Weihnachten stand vor der Tür, als Oma zu mir sagte: "Zieh deine guten Sachen an, wir wollen etwas Schönes zum Weihnachtsfest für dich einkaufen gehen'. Als wir das Haus verließen, war Opa nicht da. Ich wunderte mich, weil Oma nicht den Weg in die Stadt ging, sondern sie nahm mich und wir liefen stadtauswärts. Als wir die letzten Häuser hinter uns gelassen hatten, tauchte ein Auto auf. Es hielt, ich wurde gepackt und ohne ein Wort in das Fahrzeug geschoben. Ich schluchzte und dabei wischte ich fortwährend meine Tränen ab. Einer der Männer schlug mich und sagte: 'Nun weißt du, warum du heulst'. Wir stoppten in einem Lager. Als er mich dort in eine Baracke brachte, nahm er mir auch noch meinen Wintermantel weg.*"[12]

[9] Vgl.: [Harste 1984, S. 104.]
[10] Vgl.: [Harste 1984], S. 107.
[11] [Harste 1984], S. 97.
[12] Mohr, Günter: "*Als Kind war ich im KZ*", in: Die Linkspartei/PDS-Stadtverband Chemnitz [Hrsg.]: Der klare Blick, Jg. 15, Chemnitz Juli 2006, hier S. 12–13.

Tabelle 9.1: Vergleich der Kanalabmessungen 1895, 1915, 1939 und 1967.

in Metern	Eiderkanal	1895	1915	*(1939)**	1967	geplanter Ausbau
Sohlenbreite:	15,5	22	44	*74*	90	70
Wasserspiegelbreite:	27,5	67	103	*165*	162	
Tiefe:	3	9,00-10,3***	11	*13*	11	12,5**
Schleusenlänge:		150	330	*400*	330	
Schleusenbreite:		25	45	*60*	45	
Schleusentiefe:		9,57-9,97***	13,8	*15*	13,8	

) Die Verwirklichung dieser Pläne wurde durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhindert. **) Gilt für die gesamte Kanalstrecke. *) Wegen der größeren Schwankungen der Wasserstände bei Brunsbüttel.*

Im Rahmen des durch die Nationalsozialisten eingeführten Arbeitsdienstes gab es auch für das Voßbrooker Gelände weitreichende Pläne, wie sie der folgende Ausschnitt aus den Kieler Neuesten Nachrichten aus dem Mai 1933 beschreibt:

> *„Das Arbeitslager Voßbrook ist das einzige geschlossene Kieler Lager für den männlichen Arbeitsdienst*[13]*. Die Unterbringung ist in der Bürobaracke der früheren Ubootswerft erfolgt. Die Belegschaft hat selber durch eigene Arbeit sich diese Unterkunft geschaffen. Es werden Erdbewegungsarbeiten im Hafengelände Voßbrook, an der ehemaligen Straße "Schwarzer Weg" ausgeführt. Zur Zeit werden 60 junge Leute beschäftigt. Etwa 4000 Tagewerke sind noch zu leisten. Beabsichtigt ist, dieses Lager weiterzuführen und noch etwa 50000 Tagewerke anzugliedern. In Frage kommt die Urbarmachung der Stechendamm-Wiesen, die Einebnung des Kleingartengeländes am Auberg, außerdem Böschungs- und Einebnungsarbeiten am Nordhafen. Weitere 15000 Tagewerke sind inzwischen bereitgestellt. Das Lager ist derartig ausbaufähig, daß der Gedanke aufgetaucht ist, es zu einem Stammlager zur Durchführung der Arbeitsdienstpflicht umzugestalten. Auch die landschaftliche und gesundheitliche Lage wäre für ein solches Stammlager ganz außergewöhnlich günstig. Träger des Dienstes ist nunmehr die NSDAP."*[14]

Seit 1935 war im Dritten Reich der halbjährige Arbeitsdienst („*Reichsarbeitsdienst*" = RAD) für männliche Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren obligatorisch; für weibliche Jugendliche war der Dienst freiwillig. Das Lager Holtenau gehörte zur RAD-Gruppe 73 (Neumünster, Karlstraße 67) Arbeitsgau VII (Kiel).

Es dauerte nicht lange, dann bekam der Begriff Arbeitslager eine neue erschreckende Bedeutung. Am Ende des Zweiten Weltkrieges gab es im Raum Kiel Dutzende von Lagern für Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, davon auch einige auf Holtenauer Gebiet. Das Reichsarbeitsdienstlager (RAD-Lager) *„Admiral von Lans"* lag im Voßbrook.

9.1 Die Kirchengemeinde im Dritten Reich

Die neuen politischen Machtverhältnisse wirkten sich zunehmend erschwerend auf das kirchliche Leben aus, insbesondere die Vereinnahmung der Jugend durch den Nationalsozialismus führte dazu, daß insbesondere die kirchliche Jugendarbeit eingestellt werden mußte. Aber auch andere Formen der Gemeindearbeit fielen den politischen Verhältnissen zum Opfer. Noch im Jahre 1933 konnten die Holtenauer mit einem feierlichen Zug die drei neuen Glocken „*Glaube*", „*Liebe*" und „*Hoffnung*" auf bunt geschmückten Wagen zur Dankeskirche geleiten, doch wie ein Menetekel lautete jener Weihspruch für diese Glocken vom 25. März 1933:

> *„Geweiht in ernster schwerer Zeit, in Volkes tiefer Not, als heil'ger Klang zur Ewigkeit, als Ruf zum starken Gott."* [15]

Das vielleicht augenscheinlichste Symbol des Allmachtsanspruchs des NS-Regimes gegenüber der Kirche war und ist der erzwungene Abriß des ursprünglichen Kirchturmes der Dankeskirche. Der ursprünglich 52 Meter hohe spitze Kirchturm selbst wurde im Jahre 1935 im Gefolge des Flugplatzausbaus auf Anordnung des Luftkreiskommandos durch einen gedrungenen breiteren und nur 26 Meter hohen Turm ersetzt – angeblich zur Sicherheit der Flieger. Aus diesem Grund wurde der Kirchturm auch von einem roten Positionslicht gekrönt. Der alte Turm wurde beim Umbau nach Plänen des Architekten Ernst Prinz (*1878; †1974) nur zur Hälfte abgetragen und der neue Turm um

[13] Seit 1935 war im NS-Regime der halbjährige Arbeitsdienst für männliche Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren obligatorisch, für weibliche Jugendliche war der Dienst freiwillig. Das RAD-Lager in Holtenau wurde unter der Nummer 1/73 Arbeitsgau VII (Kiel) verwaltet.
[14] Kieler Neueste Nachrichten: "*Die Stadtgemeinde Kiel und der freiwillige Arbeitsdienst.*", 27. Mai 1933.
[15] Kirchengemeinde Holtenau, S. 27.

ihn herum gemauert. Dieses Kuriosum erkennt man auch heute noch anhand der zwei ineinander verschachtelten Treppenhäuser, kleinen Kammern im Inneren und zweier Außenwände in der inneren Mauer. Auch der Dachreiter über der Vierung und die Giebelkrönungen verschwanden im Zuge einer neuen Sachlichkeit. Das Richtfest für den neuen Kirchturm fand am 23. September 1935 statt. Im Jahre 1936 wurde der alte neugotische Altar durch eine eine Holzskulpturengruppe unter dem Motto „*Volk unterm Kreuz*" ersetzt, die der Bildhauer Otto Flath (*1906; †1987) geschaffen hatte, und nach einer Weihfeier am 10. April 1936 aufgestellt.

> *„Heute ist diese an der Ostwand der südlichen Seitenempore zu sehen, während der Altaraufsatz von 1897 an seinen alten Platz zurückgekehrt ist. So zeigt das Innere der Kirche seit 2003 nahezu den ursprünglichen Zustand: vom Altaraufsatz über die Kanzel bis hin zu den Schnitzereien des Gestühls, den Leuchtern an der Orgel und den Türbeschlägen. Dieser "Rückbau" ist jedoch nicht nur aus ästhetischen Gründen sinnvoll, denn Flaths Verhältnis zum Nationalsozialismus ist bis heute ungeklärt."*[16]

Während des Zweiten Weltkrieges wurde auch die Dankeskirche nicht verschont und im Jahre 1940 durch eine Luftmine beschädigt, wobei das Altarfenster zerstört und anschließend zugemauert wurde. Verschiedene Geistliche übernahmen während der Kriegsjahre ihr Amt in Holtenau, manchmal nur für wenige Monate, was eine kontinuierliche Gemeindearbeit zusätzlich erschwerte. Während des Krieges waren in Holtenau 4 Geistliche beschäftigt: Pastor Dr. Otto Eck als eigentlicher Holtenauer Pastor wurde zur Wehrmacht eingezogen; ihm folgten Pastor Max Hinrich Osbahr aus Friedrichsort, Konsistorialrat Franz Morys und zweimal Pastor J. Thoböll aus der Wik.

Von den 1933 installierten Bronzeglocken mit den Namen „*Glaube*", „*Hoffnung*" und „*Liebe*", die die alten Stahlglocken ersetzten, wurden die beiden ersten Glocken während des Krieges zur Metallgewinnung eingeschmolzen. Obwohl diese Glocken für die Kirchengemeinde gegossen worden waren, teilten sie – ebenso wie die Messingkronleuchter der Kirche – so das selbe Schicksal des Kaiser-Wilhelm-Denkmals auf dem Leuchtturmhügel.[17]

Nicht nur die Arbeit der Holtenauer Kirchengemeinde, auch die der Seemannsmission wurde durch die Nationalsozialisten zunehmend eingeengt – so war beispielsweise das Sammeln für die Seemannsmission verboten. Gleichzeitig übernahm die Abteilung Seefahrt der NSDAP in Holtenau immer mehr originäre Funktionen der Seemannsmission. Schon die Weihnachtsfeier des Jahres 1933 für die Besatzungen der im Holtenauer Vorhafen liegenden Küstensegler wurde von den Nationalsozialisten organisiert, wobei man ein besonderes Augenmerk auf die Schiffsjungen legte, die man wohl ideologisch am leichtesten für sich gewinnen zu können glaubte. Ort der Feier war die Gastwirtschaft *„Zur Kanalmündung*". Gleichzeitig bewachten Männer des *„SA-Marinesturmes"* die besatzungslosen Schiffe.[18]

Neben dem Seemannsheim in der Kanalstraße wurde 1938 durch die NSDAP ein „*Heim für Seemannsfrauen*" eingerichtet, das der Unterbringung von wartenden Familienangehörigen der Seemänner diente[19]. Während des Zweiten Weltkrieges wurde dieses Haus durch Bomben zerstört. Das hatte zur Folge, daß nach Kriegsende die wartenden Angehörigen wieder bei Wind und Wetter im Freien stehen mußten, bis 1951 seitens der Kanalverwaltung auf der Südschleuse ein Teil eines Hauses mit 12 Betten und einer Küche als „*Seemannsfrauenheim*" für diesen Zweck freigemacht wurde. Heute heißt dieses Haus wieder „*Seemannsheim*" und dient vorrangig Seeleuten als Unterkunft, die auf ihr Schiff warten oder in Holtenau abmustern.

Während des Zweiten Weltkrieges wurden alle verfügbaren Handelsschiffe der Marine zugeordnet oder für den Erztransport aus Skandinavien eingesetzt. Die Seeleute wurden entweder als Marinesoldaten verpflichtet oder blieben auf ihren Schiffen stationiert. Während anfangs die Arbeit der Seemannsmission weiter ging und nun auch Rüstungsarbeiter und Reservisten betreut wurden, erschwerten die Parteidienststellen die Durchführung ihrer Aufgaben immer mehr. So durften keine Schiffsbesuche mehr durchgeführt werden und nicht mehr zu Andachten oder Bibelstunden eingeladen werden. Fliegeralarme, fehlendes Heizmaterial und fehlende Verpflegung kamen als Erschwernis dazu. Das Holtenauer Seemannsheim wurde erst als Marineheim und schließlich Dienststelle des Hafenarztes benutzt.[20]

[16] Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Holtenau, Kiel: Kirche Holtenau. Dankeskirche, unter: https://www.kirche-holtenau.de/orte/dankeskirche.html.
[17] [Kirchengemeinde 1997], S. 27.
[18] Vgl.: [Dräger 1998], S. 40.
[19] Im Jahre 1955 warteten in den beiden Heimen Holtenau und Brunsbüttel über 15.000 Familienangehörige. Auf den Tag gerechnet warten so auf der Holtenauer Südschleuse durchschnittlich 25 Familienangehörige. (Vgl.: [Dräger 1998, S. 45.]).
[20] Vgl.: [Dräger 1998], S. 41.

9.2 Holtenau und die Wiederaufrüstung

Die Holtenauer erlebten nicht nur einschneidende Veränderungen im Gemeinde- und Vereinsleben, es gab auch wesentliche Veränderungen und noch weitergehende Planungen für die beiden großen Holtenauer „Standortfaktoren" – dem Kaiser-Wilhelm-Kanal und dem Flugplatz. Durch den Ausbau des Flughafens kamen wie ein halbes Jahrhundert zuvor viele ortsfremde Menschen nach Holtenau und ließen sich hier mit ihren Familien nieder. Während jedoch der Ausbau des Fliegerhorstes in die Tat umgesetzt wurde, wurden die viel weitergehenden Pläne zum Ausbau des Kanals durch die Kriegslage erst einmal hintangestellt und dann schnell hinfällig.

9.2.1 Die geplante Kanalerweiterung von 1939

Während der Ausbau des Holtenauer Flugplatzes noch vor dem Zweiten Weltkrieg vollzogen wurde, kamen die ehrgeizigen Pläne, auch den Kaiser-Wilhelm-Kanal – und insbesondere die Schleusen – weiter auszubauen durch den Kriegsausbruch 1939 nicht mehr zur Ausführung.

Die Grundlage für dieses gewaltige Projekt waren Planungen der Kriegsmarine für den Bau gigantischer Schlachtschiffe weit jenseits der Größe von damals existierenden Schlachtschiffen wie der *„Bismarck"* oder *„Tirpitz"* in Form des so genannten *„Z-Planes"*, aus denen sich dann auch folgerichtig Pläne für eine Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und der Schleusenanlagen ableiteten. Auch der Bau von großen Tanklagern am Kanal wie das *„Marinetanklager Flemhude"* und das *„Marinetanklager Ostermoor"* wurde geplant, in Angriff genommen und teilweise beendet. Nur so glaubte man sich in der Lage, den enormen Ölbedarf der neuen Kriegsflotte zu decken. Betrachtet man die der Tabelle 9.1 auf Seite 270 die projektierten Zahlen für 1939, so läßt sich vermuten, daß hier wie bei der Erweiterung des Kanals vor dem Ersten Weltkrieg vor allem diese militärische Erwägungen eine Rolle spielten.

Nie zur Ausführung gekommen ist auch der Plan, den Wittensee zu einer U-Boot-Basis auszubauen. Dazu sollte der 20 Meter tiefe Wittensee mit der Kanalweiche Rade und der Eckernförder Bucht als zweitem Ausgang verbunden werden.[21]

Auch in anderer Hinsicht bereitete man sich am Kaiser-Wilhelm-Kanal auf einen möglichen neuen Krieg vor: So wurden bereits im Jahre 1937 die ersten Holtenauer Lotsen zu so genannten *„Sperrübungen"* herangezogen und die Kanallotsen wurden auf ihren Dienst als Marinelotsen vorbereitet.[22]

9.3 Der Flugplatz und die Luftrüstung

Die Wiederaufrüstung und die Folgen der Weltwirtschaftskrise führten dazu, daß sich die Stadt Kiel gezwungen sah, die in den zwanziger Jahren mit so großen Hoffnungen erworbenen Gebiete im Holtenauer Norden wieder an den Staat zu verkaufen. In den 30er Jahren wurden in der Grimmstraße Gebäude für Angehörige des Flugplatzes gebaut, der nicht zuletzt im Rahmen der „Wiederaufrüstung" vergrößert wurde. Von den 4.200 Einwohnern, die Holtenau im Jahre 1937 hatte, gehörten damals rund ein Viertel der Luftwaffe an[23].

Der Flugplatz wurde in den Jahren 1934-38 als Militärflugplatz auf seine heutige Größe ausgebaut, d. h. das ganze nordwestliche Gebiet bis hin zur Boelckestraße wurde Flughafengelände und damit waren alle direkten Straßenverbindungen zwischen Schusterkrug und Holtenau aufgehoben. Das betraf unter anderen den so genannten *„Schwarzen Weg"*, der vom Eekbrook bis zur Schule Schusterkrug führte. Dafür wurde eine Straße vom Schusterkrug nach Stift geführt, so daß die westliche Umgebung des Flugplatzes der einzige Weg zwischen Holtenau und Friedrichsort wurde. Die Holtenauer Bauern mußten für diesen Ausbau große Landflächen verkaufen und der bäuerliche Charakter Holtenaus begann zu verblassen.[24]

Mit der Machtübernahme begann die – zunächst im Geheimen durchgeführte – Wiederaufrüstung der Reichswehr. Als eine der ersten fliegerischen Einheiten der Reichswehr wurde 1934 die Seefliegerstaffel in Holtenau in Dienst gestellt; im Jahre 1935 folgte eine zweite Seefliegerstaffel (*„Küstenjagdstaffel"*) und 1936 eine Aufklärungsstaffel.[25]

Bereits seit 1934 starteten von Holtenau aus Flugzeuge der deutschen Abwehr zu Aufklärungsflügen über Polen, getarnt als eine Erprobung von Höhenflügen. Als dem damaligen Reichswehrminister General Werner von Blomberg bei einer Inspektionsreise auf dem Flughafen Holtenau ein solches Spionageflugzeug gezeigt wurde, führte dieses zur Entlassung des damaligen Chefs des militärischen Geheimdienstes Kapitän z. S. Conrad Patzig.[26]

[21] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal*", 27.05.1995
[22] Vgl.: [Peters].
[23] Vgl.: Wenk [1983], S. 160.
[24] Vgl.: [Detlefsen 1978, S. 91f];[Giertz 1995, S. 12.]
[25] Vgl.: [Marine].
[26] Vgl.: Godson, Roy / Wirtz, James J.: Strategic Denial and Deception. The Twenty-First Century Challence, New Brunswik / London 2002, S. 63f.

In Holtenau wurden auch Flugboote vom Typ *„Dornier 15“* (Do Wal J IId) eingesetzt. Die ersten Exemplare wurden 1933 unter der Bezeichnung *„Militär-Wal 33*“ an die deutschen Seeflieger geliefert. Am 01.03.1934 standen vier dieser Flugboote im Dienst der Reichsmarine. Weitere 21 Flugboote folgten bis 1935, dann wurde die Produktion eingestellt. Die Flugboote wurden als Aufklärungsflugboote verwendet. Sie kamen in der 2. Küstenfliegergruppe 206 Kiel-Holtenau zum Einsatz.[27]

In Holtenau mußten neue Kasernen, Flugzeughallen und andere militärische Anlagen errichtet werden, dazu kamen Häuser für die Offiziere und Wohnungen für die anderen Wehrmachtsangehörigen. Die Dankeskirche verlor 1935 ihren ursprünglichen Kirchturm und am Ende der Immelmannstraße mußte das Haus Nr. 28 an die Stadt verkauft werden, weil es den Ausbauplänen des Holtenauer Flughafens im Wege stand. Für die Holtenauer hatten Vergrößerung von Flugplatz und Personalstärke verschiedenste Folgen. Es wurde nicht nur der so genannte *„Grimmblock*“ für die Angehörigen der Luftwaffe in der Grimmstraße errichtet, sogar ein eigener „*Luftwaffensportverein*“ wurde in Holtenau gegründet.

Die bereits seit 1934 arbeitende „*Seenotrufzentrale Ost*“ wurde im Jahre 1939 mit der „*Seenotbezirksstelle Holtenau*“ offiziell eingerichtet; Holtenau gehörte zum „*Seenotbezirk Ostsee*“. Die erste Holtenauer Seenotstaffel flog Wasserflugzeuge vom Typ Dornier 24. Man flog nicht nur während des Krieges Rettungseinsätze, sondern war in den letzten Kriegswochen auch an der Evakuierung von Flüchtlingen aus Ostpreußen und Vorpommern beteiligt. Die Flugzeuge der Seenotstaffel durften sogar noch nach der deutschen Kapitulation zu Rettungseinsätzen starten.[28]

Im Jahr 1937 wurde Holtenau wiederum offiziell Standort der Marineflieger, doch mit der Eingliederung der Marineflieger in die Luftwaffe am 27. Januar 1939 war die Geschichte der Marinefliegerei vorerst beendet. Es wurden nach ihrer Aufstellung auf Rügen im August 1939 am 10.9.1939 in Holtenau mit der *„Trägergruppe 186“* auch die ersten und einzigen deutschen Flugzeugträger-Staffeln aufgestellt, die auf dem bei den Deutschen Werken in Kiel gebauten Flugzeugträger *„Graf Zeppelin*“ zum Einsatz kommen sollten[29]. Dabei handelte es sich um Flugzeuge der Typen *„Messerschmidt Me Bf 109 B“* und *„Junkers Ju 87 B“*. Da die *„Graf Zeppelin“* jedoch wegen des Kriegsausbruchs nicht fertig gestellt wurde, kamen sie in dieser Form niemals zum Einsatz. Einsatzgebiete dieser Flugzeuge waren dann während des Krieges die Ost- und Nordsee, Norwegen und Frankreich. Gleich in den ersten Septembertagen des Zweiten Weltkrieges flogen Flugzeuge dieser Einheiten Angriffe gegen polnische Marineeinheiten und versenkten dabei den polnischen Zerstörer „*Wicher*“ und den Minenleger „*Gryf*“.[30]

Im Zusammenhang mit dem Bau der „*Graf Zeppelin*“ gab es Überlegungen, dieses Schiff in der direkten Nähe des Seefliegerhorstes zu stationieren. Darüber hinaus gab es die für diese Zeit typischen größenwahnsinnigen Planspiele (*„Z-Plan“*) hier eine ganze Flotte bestehend aus 4 Schlachtschiffen, 2 Schweren Kreuzern, 5 neuen Leichten Kreuzern, 6 älteren Leichten Kreuzern (teilweise Schulschiffe), 3 Segelschulschiffen, 2 Zerstörer-Divisionen, 1 Torpedoboots-Division, 2 Schnellbootflottillien mit Begleit- bzw. Wohnschiffen, 1 U-Boot Flottille mit Begleitschiff 2 Minensuch-Flottillen, 1 R-Boot-Flottille, 1 Geleitflottille, 1 Minenräumschiff, 1 Flotten-Aviso und 1 Flottentender zu stationieren. Wegen der großen Belastung, die eine solche große Flotte für die Stadt Kiel dargestellt hätte, gab es Planungen für den so genannten *„Rügen-Hafen*“, dessen Baubeginn jedoch nicht vor 1944 stattfinden sollte.

Am 1. April 1937 wurde in Holtenau die *„Küstenfliegergruppe 406*“ aufgestellt und bereits im Juli 1937 jeweils zur Hälfte in die *„Küstenfliegergruppe 706*“ und die *„Bordfliegergruppe 196*“ eingegliedert. Im Oktober 1939 wurde die Einheit neu aufgestellt. Diese Einheit flog in den Jahren 1939 und 1940 von Holtenau aus Einsätze im Seekrieg gegen England und Einsätze über der Nordsee.[31]

Am 1. Oktober 1937 wurde in Holtenau die 5. Gruppe der Bordfliegergruppe 196 stationiert. Dabei kamen Flugzeuge vom Typ Heinkel He 60 und Arado AR 196 zum Einsatz, die auf Kriegsschiffen mit Katapulten stationiert werden sollten[32]. Diese Einheit war bis April 1940 in Holtenau stationiert, dann noch einmal im September 1940. Die 2. Gruppe der Bordfliegergruppe 196 war wenige Tage im August 1943 mit Flugzeugen des Typs Arado Ar 196 in Holtenau stationiert, die 3. Staffel mit Flugzeugen desselben Typs war von Oktober 1943 bis März 1944 hier

[27] Vgl.: Flugboot Dornier Do 15 „Wal”, unter: http://www.parow-info.de/Einheiten/Do15.html.

[28] (Vgl.: [Kieler Express]: “*Kiels Wiege der Fliegerei*”, 1. September 2004, S. 3.); [Marine].

[29] Im Zusammenhang mit dem Bau der *„Graf Zeppelin*“ gab es Überlegungen, dieses Schiff in der direkten Nähe des Seefliegerhorstes zu stationieren. Darüber hinaus gab es die für diese Zeit typischen größenwahnsinnen Planspiele hier eine ganze Flotte bestehend aus 4 Schlachtschiffen, 2 Schweren Kreuzern, 5 neuen Leichten Kreuzern, 6 älteren Leichten Kreuzern (teilw. Schulschiffe), 3 Segelschulschiffen, 2 Zerstörer-Divisionen, 1 Torpedoboots-Division, 2 Schnellbootflottillien mit Begleit- bzw. Wohnschiffen, 1 U-Boot Flottille mit Begleitschiff 2 Minensuch-Flottillen, 1 R-Boot-Flottille, 1 Geleitflottille, 1 Minenräumschiff, 1 Flotten-Aviso und 1 Flottentender zu stationieren. Wegen der großen Belastung, die eine solche große Flotte für die Stadt Kiel dargestellt hätte, gab es Planungen für den so genannten „*Rügen-Hafen*”, dessen Baubeginn jedoch nicht vor 1944 stattfinden sollte.

[30] Vgl.: Behling, Frank: “*Seefliegerei mit Geschichte*”, in: [Kieler Nachrichten], 31. August 2004, S. 18 sowie Kieler Express: “*Kiels Wiege der Fliegerei*”, 1. September 2004, S. 3; http://www.ww2.dk/air/seefl/trgr186.htm; http://www.deutsches-marinearchiv.de/organisation/seeflieger/tragergruppe.htm

[31] Vgl.: http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kuestenfliegergruppen/Kuestenfliegergruppe406-R.htm.

[32] Vgl.: [Marine].

stationiert – diese Staffel war vor Kriegsbeginn in Holtenau mit 8 Tragschraubern vom Typ FA 330 „*Bachstelze*" und FL 282 „*Kolibri*" aufgestellt worden, damit war diese Staffel die erste deutsche Drehflüglereinheit (=Hubschrauber).[33]

Im November 1939 wurde in Holtenau die Küstenfliegergruppe 606 (Kampfgruppe 606) aufgestellt. Einige Staffeln mit Flugzeugen vom Typ Do 17 Z waren hier bis Mitte Juli 1940 stationiert.[34]

Im April 1941 wurde in Holtenau die Seeaufklärungsgruppe 125 aufgestellt. Die 1. Staffel wurde mit Maschinen des Typs He 60 ausgerüstet, die 3. Staffel mit Maschinen vom Typ Ar 95W. Die 1. Staffel war von April 1941 bis Juni 1941 in Holtenau stationiert, die 2. Staffel mit Maschinen vom Typ He 114 von Mai bis Juni 1941, die 3. Staffel von April bis Juni 1941.[35]

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Holtenauer Flugplatz vor allem für den Transport von Einsatzverbänden und als Operationsbasis für Einsätze in Norwegen genutzt. Flugzeuge aus Holtenau waren u. a. an folgenden Einsätzen beteiligt: An der Invasion Dänemarks und Norwegens: Das I/StG 1 unter dem Kommando von Kapitän Paul-Werner Hozzel mit 39 Maschinen vom Typ Junkers Ju 87R; die KGr zbV 105 („*Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung*") mit 8 Maschinen vom Typ Focke-Wulf Fw 200B/C, 11 Maschinen vom Typ Junkers Ju 90 und einer Maschine vom Typ Ju G-38. April 1940. Am 9. April 1940 am spätem Vormittag starteten 6 Junkers Ju 87 in Holtenau um die norwegische Festung Oscarsborg zu bombardieren[36]. An der Invasion Frankreichs war die 1./KüFlGr 806 mit 10 Bombern vom Typ Heinkel He 111J beteiligt[37]. Im Rahmen der Besetzung Dänemarks und Norwegens wurde am die 3. Seetransportstaffel mit 12 Schiffen und der 181. Infanterie-Division an Bord von Holtenau aus nach Oslo verlegt, wobei u. a. auch Flugbenzin für die Luftwaffe transportiert wurde[38].

Seit März 1939 waren in Holtenau auch die so genannten „*Flugbetriebsboote*" als Arbeits- und Schleppboote für den Seefliegerhorst stationiert. Dabei handelte es sich um 22,5 Meter lange Boote des Typs „*B IV / Seeteufel IV*", die mit einem Schleppgeschirr und leichter MG-Bewaffnung ausgerüstet waren und mit 8 Mann Besatzung fuhren. Das Boot Nr. 411 wurde im Laufe des Krieges an verschiedene Standorte verlegt und im Februar 1943 zwischen Borkum und Terschellig nach einem Fliegerangriff auf Strand gesetzt wobei ein Seemann ums Leben kam.

9.4 Holtenau im Zweiten Weltkrieg

Auch nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wiederholte sich wie bereits ein Vierteljahrhundert zuvor die paradoxe Situation, daß es in dem Augenblick, in dem mit dem Kriegsausbruch jener Umstand eingetreten war, dem der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Grunde seine Existenz und Holtenau seinen rasanten Aufschwung verdanken, zu einem schleichenden Zusammenbruch der lokalen wirtschaftlichen Strukturen kam, die schließlich vollständig auf die Kriegsführung ausgerichtet waren.

Die Wirtschaftstätigkeit am Kanal mußte so im Verlauf des Krieges immer mehr eingeschränkt werden und schließlich kam der Verkehr auf dem Kanal nahezu zum Erliegen – und damit auch das Geschäft der Schiffsmakler und Schiffsausrüster. Zudem wurde der Handel mit Brennstoffen wie Kohle, Öl aber auch Baustoffen in der Kriegswirtschaft staatlich reglementiert. Davon waren u. a. Unternehmen wie die Traditionsfirma *„Zerssen"* betroffen, deren Holtenauer Kontorgebäude zudem im Jahr 1942 fast vollständig durch Bombenangriffe zerstört wurden. Nur die Bunkeranlagen am Kanal überstanden den Krieg nahezu unversehrt.[39]

Ähnlich erging es auch der bereits 1858 gegründeten Reederei *„Satori & Berger"*, deren Gründer August Satori (*1838 ; †1903) für seine Verdienste um den Kanalbau einst zum Geheimrat ernannt worden war. Die Holtenauer Niederlassungen der Firma fielen ebenfalls dem Bombenkrieg zum Opfer.[40]

Während des Krieges wurden auch in Holtenau die meisten privaten Lastkraftwagen von der Wehrmacht requiriert, so daß beispielsweise die Holztransporte der Firma Grimm mit Hilfe von Pferdefuhrwerken durchführt werden mußten. Da viele Arbeitskräfte zur Wehrmacht eingezogen waren, wurden notgedrungen auch die in Holtenau stationierten Marinesoldaten zum Be- und Entladen der Schiffe am Kai eingesetzt.

1941 wurde der Eisbrecher „*Wal*" der *„XI. Hafenschutzflottille"* in Holtenau unterstellt. Auch dieses Schiff transportierte im März 1945 wie unzählige andere auch Flüchtlinge über die Ostsee in den Westen.

In den Jahren 1942-45 war die Holtenauer Schule weitgehend geschlossen, da auch viele Holtenauer Kinder im Rahmen der Kinderlandverschickung auf das Land oder in andere nicht durch Bombenangriffe bedrohte Gebiete

[33] Vgl.: www.feldgrau.com/BFGr196.htm; [Marine]. Unklar ist weiterhin, ob die Bordfliegerstaffel 5./196. aus Holtenau zudem Flugzeuge des Typs Heinkel 60 für den Einsatz der Legion Condor im Spanischen Bürgerkrieg bereitstellte.
[34] Vgl.: http://www.ww2.dk/oob/bestand/kampf/kflgr606.html.
[35] Vgl.: www.feldgrau.com.
[36] Vgl.: (http://www.feldgrau.com/norwegian.html). Andere Quellen sprechen von 22 Sturzkampfbombern des I./StG1 aus Holtenau.
[37] Vgl.: http://us.geocities.com/sturmvogel_66/Aug40.html.
[38] Vgl.: Jürgen Rohwer / Thomas Weis / Martin Goretzki: Chronik des Seekrieges 1939-1945, Württembergische Landesbibliothek Stutgart, unter: http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/40-04.htm.
[39] Vgl.: [Zerssen].
[40] Vgl.: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel: Nord-Ostsee-Kanal, Nr. 1/1958, Kiel 1958, S. 95.

evakuiert worden waren. Teilweise fand der Schulunterricht auch im Wendenburg-Bunker statt, der sich nur wenige hundert Meter entfernt in der heutigen Schwester-Therese-Straße befand[41]. Im April 1945 wurde die Schule schließlich ganz geschlossen. Während des Krieges standen auf dem Schulhof Wehrmachtsbaracken. Schon 1938 wurde die Holtenauer Turnhalle für die Einlagerung von Getreidevorräten zweckentfremdet und zu Kriegsbeginn wurde hier ein Verpflegungslager der Kriegsmarine eingerichtet, später wurde wieder Getreide eingelagert.[42]

Auch der Flugplatz wurde mit Kriegsbeginn gegen Luftangriffe geschützt. Für diese Arbeiten wurden die Bauern der Umgegend herangezogen, die per Gesetz in den Kriegsjahren zu Spanndiensten für die Wehrmacht verpflichtet waren. Sie mußten mit ihren Pferdegespannen auf dem Flugplatz anrücken und beim Bau von splittersicheren Unterständen für die Flugzeuge helfen. Es wurden zudem hohe mit Tarnnetzen überzogene Wälle als Sichtschutz errichtet.[43]

In Holtenau und Umgebung gab es während des Krieges eine Unzahl militärischer Einrichtungen – hier eine Liste ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Militär-Flugplatz. Für die Flak- und Flugzeugmunition wurden zu Beginn des Krieges im Stifter Wald Munitionsbunker gebaut, zu denen eine Betonstraße führte, die dann im Wald in einer Schleife endete (*„Bombenlager Barkmissen"*). Reste dieser Straße finden sich noch südlich der Esso-Tankstelle an der Schnellstraße als auch im Stifter Wald. Die Bunker wurden nach dem Krieg zum Teil von Flüchtlingen bewohnt, zum Teil von einer Strickmaschinen-Fabrik benutzt.[44]
- Scheinwerferbatterie „*Leuchtturm Holtenau*" Richtung Friedhof. Die Scheinwerfer dienten der Flugabwehr zur Sichtbarmachung der feindlichen Bomber am Nachthimmel, so daß sich die Flakgeschütze auf diese einschießen konnten. Es handelte sich um einen Scheinwerfer vom Typ „*G 60*".[45]
  Es scheint auch direkt am Holtenauer Leichtturm Flakgeschütze gegeben haben, denn aus den Erinnerungen der Familie Stark geht hervor, daß deren Vater Christian Stark, der am späteren Tiessenkai einen Motorenwerkstatt betrieb, diese instand zu halten hatte: *„Er wurde vom Wehrdienst befreit, mußte aber außer seinen normalen Schiffsreparaturen nun auch die am Leuchtturm installierte FLAK-Stellung sowie die Scheinwerferstellung ständig instand halten, andernfalls drohte die Enteignung seines kleinen Betriebs. Die Wehrmacht stellte ihm entsprechende Maschinen und Betriebsmittel zur Verfügung, aber kommandierte auch regelmäßig etwa 8 bis 10 Soldaten ab, die sich von Krischan Stark handwerklich ausbilden lassen mußten."*[46]
- Die „*Marine-Flak-Abteilung 200*": Marine-Flak mit 2 x 8,8 cm Doppellafette, ab Februar 1944 sogar 4 x 12,8 cm (aus der Notwendigkeit heraus, daß die alliierten Bomber im Verlauf des Krieges in immer größeren Höhen operieren konnten). Als Zusatzwaffen waren noch 4 20 mm Flakgeschütze vorhanden. Anfang Juli 1941 ging aus Teilen der Marine-Flak-Abteilung 200 die *„2. Marine-Bordflak-Abteilung*" hervor. Sie wurde im März 1943 aufgelöst und im Oktober 1943 mit 4 Kompanien wieder aufgestellt, wobei die 4. Kompanie in Holtenau stationiert war. Die Kompanie in Holtenau wurde in Zuge einer Reorganisation im Januar 1945 aufgelöst.[47]
  Die Flakbatterie Holtenau befand sich auf dem Jägersberg, auf einem Gebiet, das heute zur Gemeinde Altenholz gehört. Sie bildete die 4. Batterie der Marine-Flak-Abteilung 221 (4./221). Bis zum Februar 1944 bestand die Bewaffnung aus 2 Doppellafetten 8,8 cm, die vom ehemaligen leichten Kreuzer „*Leipzig*" abgegeben worden waren. Später wurde dann als Antwort auf die in immer größeren Höhen operierenden alliierten Bomber auf 12,8 cm Geschütze aufgerüstet. Die Kommandeure der Batterie waren der Holtenauer Oberleutnant Egbert Lucks und die Oblts. Goss und Rüdel. Der Stab der Abteilung lag in Kiel-Friedrichsort, später bei Dehnhöft. Unterstellt war die Abteilung der 1. Marineflakbrigade. In der Batterie wurden auch Schüler u. a. der Kieler Hebbelschule als *„Marinehelfer*"[48] als auch russische Kriegsgefangene als so genannte *„Hiwis"* (*„Hilfswillige"* !) eingesetzt.
  Die Schüler der Hebbelschule wurden auch an anderen Flakstandorten im Raum Kiel eingesetzt, u. a. in Schilksee, Schulensee, Hasseldieksdamm und Oppendorf. Die zuerst eingezogenen Schüler der Jahrgänge 1926 und 1927 rückten in die Batterie Schilksee (Flak-Batterie 2./221) unter Oblt. Baldur Springmann[49] ein, die zunächst mit 10,5 cm, später 12,8 cm (Flak 40) bestückt war. Im Herbst 1943 wurden sie in die Batterie Hasseldieksdamm zwischen Hassee und Russee verlegt (4./ 251 unter Oblt. Radvan; eine 10,5 cm-Batterie).

[41] Vgl.: [Grund- und Hauptschule Holtenau 1991], S. 11.
[42] Vgl.: Giertz [1995], S. 56, Heinrich [2002], S. 21.
[43] Vgl.: Stegemann [2000], S. 36.
[44] Vgl.: [Peters 1995], S. 72.
[45] Die Luftverteidigung Kiels unterstand der Marineflak. Das Hauptquartier des Flak Gruppenkommandos (FlaGruKo) befand sich auf dem Gebiet des alten Fort Herwarth.
[46] [Stark 2023].
[47] Vgl.: Vgl.: [Hupp 1998], S. 18; "*Marine-Bordflak-Abteilungen*", unter: http://www.feldgrau.com/kmsbflkabt.html
[48] Von Februar 1943 bis Kriegsende 1945 waren wahrscheinlich an die 200.000 Jugendliche als Flakhelfer eingesetzt, oft weit von ihren Heimatorten entfernt.
[49] In der Bundesrepublik einer der Gründungsväter der „*Grünen*".

Im Frühjahr 1944 lagen 2 Obertertien und 1 Obersekunda der Hebbelschule zusammen mit 1 Obersekunda der Dahlmannschule (Bad Segeberg) in dieser Stellung, insgesamt ca. 100 Marinehelfer. Die im Sommer 1943 einberufenen Schüler kamen in die Stellung Holtenau und blieben dort bis zur Entlassung des Jahrgangs 1927.

Die Jungen des Jahrgangs 1928, die im Januar 1944 der Klasse 6 angehörten, waren von Anfang bis Ende in der Stellung Schulensee bei Meimersdorf (2./281; 12,8 cm-Batterie unter Oblt. Pavel). 3 Schüler derselben Klasse, die in der Kinderlandverschickung als Mannschaftsführer Verwendung gefunden hatten, kamen im August 1944 kurz nach Holtenau, wurden dann aber nach Oppendorf verlegt. Auch Schüler des Jahrgangs 1928 der Holstenschule Neumünster kamen in der Batterie Holtenau zum Einsatz[50].

Während im Kieler Raum mehrere Marinehelfer auch durch direkte Bombentreffer beim Flakdienst ums Leben kamen, gab es in Holtenau zwar bei einem Angriff direkte Treffer in die Flakstellungen, dabei wurde jedoch glücklicherweise niemand verletzt [51].

Da sich die Stellung in unmittelbarer Nähe zum Marineschießplatz Holtenau befand, konnten die Marinehelfer zumindest akustisch auch die Vollstreckung der Sondergerichtsurteile miterleben, die auch ihnen während der samstäglichen Appelle verlesen wurden.

- An der Nordpforte des Friedhofs befand sich das so genannte *„Flakhaus"* mit einem Zwillingsflakgeschütz auf dem Dach. Hier wohnte auch die Bedienungsmannschaft. Wie bei vielen ehemals militärischen Einrichtungen üblich, wurde auch das Flakhaus nach Kriegsende als Behelfswohnung genutzt.
- Auf der Prinz-Heinrich-Brücke waren senkrecht über den beiden inneren Brückenpfeilern 2cm-Flakgeschütze installiert (3 Stück 20mm Flak 30 Doppellafette).
- Ein Flakscheinwerfer G 60 mit 8 kw Leistung auf dem Seefliegerhorst.
- Holtenau Süd: hier befand sich eine 37mm Flakkanone.
- Auf der Holtenauer Schleuse befand sich eine 20 mm Vierlings-Flakkanone vom Typ Flak 38.
- Auf dem Fliegerhorst Holtenau eine 37 mm Flak Einh. Laf. C/34.
- Auf der Schleuse Ost eine 37 mm Flak vom Typ 43 Zwilling.
- Auf der Schleuse Südost eine 20 mm Flak vom Typ 38 Vierling.
- Im Voßbrook eine 20 mm Flak Typ 38 Vierling.
- Marineschießplatz westlich des Hochbrückendamms (Vgl. Seite 9.6 auf Seite 287).
- Flakbatterie am Polterberg bei Knoop, die zudem die Aufgabe hatte, wichtige Ziele wie die Hochbrücken bei Fliegerangriffen einzunebeln.
- In Knoop gab es einen Flakscheinwerfer 200 cm K 60 kw Generator C/39 C/43 Horchgerät und K 200 Leitrichtgerät.
- Ein Flakscheinwerfer G 60 8 kw auf dem Seefliegerhorst.
- Die *„Entmagnetisierungsgruppe Knoop"* (EMK)[52] zum Schutz der Schiffe gegen Minen mit Magnetzünder. Im Juli 1940 wurde in Kiel-Holtenau die *„Magnetische Meßgruppe"* aufgestellt, weiterhin im Laufe der Zeit Entmagnetisierungsgruppen, die der Magnetischen Meßgruppe zugeteilt bzw. angegliedert wurden. 1941 wurde die Magnetische Meßgruppe mit den Entmagnetisierungsgruppen zu einer Dienststelle, der Entmagnetisierungsgruppe (E.M.G.), zusammengelegt und der bisherige Leiter der Magnetischen Meßgruppe zum Kommandeur der Entmagnetisierungsgruppe ernannt. Die Dienststelle, die vorübergehend in Knoop lag, hatte ihren endgültigen Standort in Bad Schwartau in der Lübecker Bucht.

  Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden von der Britischen Besatzungsmacht Entmagnetisierungsstellen bei Kudensee und bei Friedrichsort eingerichtet, da noch viele Magnetminen Flüsse und Häfen unsicher machten. Die beiden Entmagnetisierungsstellen gehörten vom 1.1.1949 bis zur Übernahme durch die Bundesmarine im Jahre 1957 zum Wasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg.[53]
- Die *„Entmagnetisierungsgruppe Kiel-Holtenau"*. Östlich vor der Nordkammer der Alten Schleuse befand sich eine Entmagnetisierungsanlage, die von den zu entmagnetisierenden Schiffen durchfahren wurde. Auf einer Luftaufnahme aus dem September 1944 sieht man, daß sich scheinbar zwischen der Anlage selbst und dem Holtenauer Ufer eine Art Brückenkonstruktion befand. *„Man unterschied zwischen "Magnetischen Messstellen" zur Erfassung der Magnetfeldstärken von Schiffen und "Entmagnetisierungsstellen" zur Justierung und Überprüfung von MES-Anlagen an Bord von Schiffen bzw. zur Herabsetzung von deren Magnetfeld. Alle mit MES-Anlagen ausgerüstete Schiffe mussten in regelmässigen Abständen "Schleife fahren"* [...] *„Nach Bombardierung der Dienststelle zog die Messgruppe um nach Hohenort und die Entmagnetisierungsanlage gegenüber in die Einfahrt zur Borgstedter Enge westlich der Rader Insel in der Einfahrt zur Borgstedter Enge."*[54]

[50] Vgl.: [Hupp 1998], S. 94.
[51] Nach den Erinnerungen des ehemaligen Hebbelschülers und Marinehelfers Dr. Jürgen Hacker.
[52] Vgl.: Gaude [2004], S. 33.
[53] Vgl.: https://www.dithmarschen-wiki.de/Die_Entmagnetisierungsstation_Kudensee, [zuletzt besucht: 26.09.2021].
[54] http://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=13018.5;wap2 [zuletzt besucht: 23.08.2013].

- *„Kanalwachabteilung"*: in Baracken auf dem Gelände der späteren Straßen westliche Waffenschmiede / Geheimrat-Schulz-Weg. Hier wurden nach Kriegsende auch Flüchtlinge einquartiert. Die Fundamente lagen noch bis 1956 und wurden dann gesprengt.
- Vom April 1940 bis zum Frühjahr 1943 befand sich das *„Seenotbereichskommando VI"* in Holtenau.
- Von August 1938 bis zum August 1944 befand sich in Holtenau das *„Seenotkommando 28"*.
- Vom April bis August 1941 war in Holtenau die *„Seenotstaffel 9"* u. a. mit den Flugzeugen Arado Ar 196, Dornier Do 18 undDo 24, Heinkel He 59, He 60 und He 115 stationiert.
- *„Fliegerzielgeschwader"* Kiel-Holtenau (? 1943).
- *„Schiffsflak-Ersatzbatterie"* als Teil des Kommandos der Schiffe und Boote der Luftwaffe in Kiel-Holtenau.
- *„Bergungsgruppe"* auf dem Flugplatz Holtenau, deren Aufgabe wohl unter anderem die Bergung von Toten feindlicher Flugzeugabstürze – ebenso wie technisch oder materiell interessanter Wrackteile – gewesen zu sein scheint.
- *„Kurierstaffel Ob.d.M."*: Diese wurde am 26. August 1939 in Berlin gebildet und am 4. März nach Kiel-Holtenau verlegt, wo sie am 8. Mai 1945 aufgelöst wurde. Zu ihrer Ausstattung gehörten Flugzeuge der Typen Messerschmitt Me 108, Caudron C.445, Siebel Fh 104, Fieseler Fi 156, Heinkel he 111, Junkers Ju 52/3m und Junkers W 34. Im April 1943 erfolgte die Umbenennung in *„Kurierstaffel OKM"*. Aufgabe dieser Staffeln war es, die Verbindung und Kommunikation zwischen der Luftwaffe und der Wehrmacht zu halten.
- Wetterflugstelle Kiel-Holtenau.
- *„Polizeibataillon 103"*: Es gibt ein Photoalbum eines Mitgliedes aus dem Winter 1940-41 mit einem Photo, das betitelt ist mit „`Beim Betteneinsatz`" und „`Revier 10 Holtenau`". Das Bataillon wurde im Oktober 1939 nach Posen verlegt und beteiligte sich u. a. bis Anfang Mai 1940 an der Umsiedlung der polnischen und jüdischen Bevölkerung in das *„Generalgouvernement"*, wobei es auch zu Tötungen kam. Außerdem stellte das Bataillon Exekutionskommandos für Erschießungen im Zusammenhang mit Sabotageakten.[55]
- Schiffe: Es wurden natürlich alle möglichen zivilen und militärischen Schiffe in Holtenau stationiert – z. B. dem *„Luftpark See Holtenau"* direkt zugewiesen wie die Seetankschiffe *„Frida"*, *„Grete"*, *„Else"* und *„Hilde"* des Reichsluftfahrtministeriums oder die Torpedotransporter *„Greta"* und *„Hannover"* – oder liefen Holtenau regelmäßig an, um beispielsweise Versorgungsfahrten im Rahmen militärischer Unternehmungen – beispielsweise den Transport von Torpedos – durchzuführen.
- *„Schiffsflak-Ersatzbatterie"* beim Kommando der Schiffe und Boote der Luftwaffe stationiert in Kiel-Holtenau.

Die Stadt Kiel war im Dritten Reich als *„Luftschutzort erster Ordnung"* gleich nach Kriegsbeginn systematisch auf einen Luftkrieg vorbereitet worden. Während Luftschutzorte zweiter Ordnung den Aufwand für den Luftschutz selbst zu tragen hatten, wurde den Luftschutzorten erster Ordnung das Baumaterial durch das Reich zugeteilt[56].

So waren in der Stadt Kiel bis 1944 die folgenden Schutzbauten fertiggestellt: 28 Hochbunker, 17 Tiefbunker, 18 Luftschutzstollen, 26 Deckungsgräben[57], 132 überirdische 5-Mann-Bunker (so genannte *„Pilze"*), 16 Schutzräume, 19 Werkschutzluftbunker und Stollen, 10 Marinehochbunker[58]. Diese Bunker sollten insgesamt 34.000 Personen Schutz bieten, nahmen dann aber in der Realität des Krieges weitaus mehr Menschen auf. Der Bau der privaten und auch der öffentlichen Schutzräume war aber trotz aller herausragenden Stellung Kiels durch allerlei bürokratische Hemmnisse erschwert und verzögert, wobei sicherlich auch die Kriegspropaganda eine Rolle spielte, die Luftangriffe auf das Deutsche Reich nahezu ausschloß. Hatte man zu Beginn des Bunkerbauprogramms durchaus noch ästhetische Ansprüche an diese Bauten, so spielte im Verlauf des Krieges nur noch die reine Zweckmäßigkeit und der möglichst sparsame Einsatz des knappen Baumaterials eine Rolle.

Für die Holtenauer gab es u. a. die folgenden Schutzräume bei Luftangriffen (nicht berücksichtigt habe ich dabei die Schutzräume für die zu Holtenau gehörenden Gebiete bei Stift und Schusterkrug):

- In der Kanalstraße Nr. 6 gab es einen Luftschutzkeller.
- Deckungsgraben für 40 Personen Boelckestraße – Dänischenhagener Straße.
- In der Schwester-Therese-Straße befand sich seit Ende 1939 ein Hochbunker (*„Wendenburg-Bunker"*) mit vier überirdischen und einen unterirdischen Geschoß, der 1.250 Personen fassen konnte[59]. Die Nutzfläche des Bunkers betrug 1.314 Quadratmeter und seine Decken- und Wandstärke 2 Meter. Es handelte sich um einen Bunker vom Typ *„Lu32"*.

[55] Vgl.: Kopitzsch, Wolfgang: Bandenbekämpfung, Geiselerschießungen, Umsiedlungen, Endlösung – Hamburger Polizeibataillone im Zweiten Weltkrieg, unter: http://www.foerderkreis-stadthaus.de/doc/B101.pdf.
[56] Vgl.: [Friedrich 2002], S. 395.
[57] Dabei handelt es sich im Grunde um eine Rinne im Boden mit Betonblende. Die Blende hatte eine Höhe und Breite von zwei Metern und war in Querabteile unterteilt, die den Fortlauf der Längsdruckwellen verhindern sollten (Vgl.: [Friedrich 2002], S. 389.).
[58] Vgl.: Jensen [1989], S. 8.
[59] Vgl.: Gesellschaft für Stadtgeschichte [1980], S. 139. In der Realität waren die Bunker jedoch während des Krieges mehrfach belegt.

Tabelle 9.2: Bombenabwürfe in Holtenau:

Datum:	Ort:
21.06.1941	Flugplatz Holtenau
27.06.1941	Reichsarbeitsdienstlager Holtenau-Voßbrook
20.08.1941	Flugplatz Holtenau
18.07.1944	Prinz-Heinrich-Brücke, Flugplatz Holtenau
24.07.1944	Holtenau
04.08.1944	Schleusengelände
06.08.1944	Schleusengelände, Flugplatz, Prinz-Heinrich-Brücke, Holtenau
14.08.1944	Holtenau - Gravensteiner Str. Nr. 121 teilweise durch Brandbomben zerstört
16./17.08.1944	Holtenau
16.09.1944	Holtenau
04.05.1945 !	Holtenau

Der Bunker war einer der modernsten Kieler Bunker und wurde nach dem letzten Holtenauer Gemeindevorsteher Ewald Wendenburg benannt. Obwohl der Bunker eine große Zahl von Menschen fassen konnte, kam es doch bei Fliegeralarm zu einem Wettlauf um die besten Plätze im Bunker, gerade bei Familien mit kleinen Kindern, da die Intensität der Luftalarme und Bombenangriffe im Verlauf des Krieges dermaßen zunahm, daß man teilweise den Bunker tagelang nicht mehr verlassen konnte. Zwar gab es im Bunker auch eine Rettungsstation, doch diese mit Feldbetten ausgerüsteten Räume waren den Kranken vorbehalten. Wollte man die Zeit im Bunker auf einigermaßen erträglichen Plätzen verbringen, so galt es, den Bunker möglichst frühzeitig zu erreichen. Um möglichst keine Zeit zu verlieren wurden die Kinder oft zur Nacht angezogen ins Bett gebracht. Glücklich schätzen konnten sich jene Holtenauer, die frühzeitig durch auf der Schleuse oder dem Fliegerhorst tätige Nachbarn über bevorstehende Luftalarme informiert wurden, wie es beispielsweise in der oberen Richthofenstraße geschah.
Der Wendenburg-Bunker wurde 30. Mai 1945 von den Alliierten so gesprengt, daß die Straße monatelang wegen der Betontrümmer gesperrt war. Bei der Sprengung wurden auch mehrere anliegende Wohnhäuser beschädigt wie das Haus Schwester-Therese-Straße Nr. 14. Erst 1960 wurden die letzten Trümmer weggeräumt und dann 1969 auf den Fundamenten ein neues Wohnhaus errichtet[60].

- Marinehochbunker auf dem Seefliegerhorst auf dem Flugplatz Holtenau. Dieser Bunker wurde am 28. Mai 1945 gesprengt.[61]
- Luftschutzstollen im Hang zum Holtenauer Unterland. Hier gab es anscheinend 7 Anlagen, bezeichnet als die Gebäude 11, 16, 19, 37, 39, 44 und 49.
- 2 Luftschutzstollen im Hang unterhalb der Villa Hoheneck.
- Westlich des heutigen Gewerbegebietes Jägersberg gab es einen Bunker, wobei nicht klar ist, ob dieser auch Zivilisten zur Verfügung stand. Die Reste standen dort noch bis in die 1990er Jahre hinein, wurden dann wahrscheinlich im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebietes abgetragen.
- Vielen Holtenauern diente auch der massive doppelwandige Turm der Dankeskirche als Schutzraum.
- Ein der so genannter *„Pilz"* (5-Mann-Unterstand) befindet sich auch heute noch auf der Wiker Seite der Kanalschleuse. Weiterhin findet sich auch noch heute in der Nähe der ehemaligen Betriebsbadeanstalt ein kleines verbunkertes Haus. Weiterhin waren die Schiebetore der Neuen Schleusen durch massive Bunker geschützt. Rita Sörgel berichtet in ihrem Buch, daß in diesen zu den Schleusenkammern hin offenen Bunkern viele Menschen durch den Luftdruck der detonierenden Bomben ums Lebens kamen[62].
- Hinter der *„Alten Wache"* (jetzt Strandstraße Nr. 1) zum Unterland befand sich ebenfalls ein *„Pilz"*.
- Dazu kamen noch die vielen privat angelegten Schutzräume – teilweise auch in den Hang an der Kanalstraße gegraben – und die wie in allen Städten des Dritten Reiches notdürftig ausgebauten Kellerschutzräume.

Den Schutz vor Luftangriffen konnte die Luftwaffe nur bis in das Jahr 1941 weitgehend sichern, danach blieb zum Schutz nur noch die in Kiel massierte Marineflak. Die Flakbatterien im Raum Kiel wurden vom Flak-Gruppenkommando Nord, das seinen Sitz auf dem Gelände des ehemaligen Forts Herwarth[63] bei *„Dreilinden"* nordwestlich von Pries hatte, befehligt. Ihm unterstanden insgesamt 36 Batterien mit über 140 Geschützen schweren Flakkalibers.[64]

[60] Vgl.: [Giertz 1995], S. 59.
[61] Kroll gibt in seiner Auflistung jedoch an, daß auf dem Gebiet des Seefliegerhorstes weder ein Hochbunker, noch ein Tiefbunker vorhanden gewesen seien; es befanden sich dort vielmehr mehrere kleinere Stollenanlagen (Vgl.: [Kroll 2007], S. 137.).
[62] Vgl.: [Sörgel 2009], S. 22.
[63] Hier befindet sich heutzutage die Pyrotechnische Fabrik *„Weco"*.
[64] Vgl.: Jensen [1989], S. 8.

Tabelle 9.3: Bombentote in Holtenau 1940-45:

1940	*1941*	*1942*	*1943*	*1944*	*1945*
—	3	—	—	11	5

Quelle: Vgl.: [Kroll 2007], S. 125.

Gab es auf Kiel im gesamten Jahr 1942 nur 5 Angriffe, so wurde die Stadt seit 1943 verstärktes Ziel alliierter Luftangriffe. Neben der Zerstörung von Werften, Militärstützpunkten, Häfen und Kanalanlagen gingen die Alliierten ab 1943 verstärkt zu Flächenbombardements der Stadtzentren über, um die Zivilbevölkerung zu demoralisieren. Ab 1944 machte sich auch bei der deutschen Luftverteidigung eine zunehmende Verknappung des Materials bemerkbar und so war es schließlich der Flak untersagt, auf Einzelmaschinen zu schießen. Gleichzeitig wurde die Materialüberlegenheit und -qualität vor allem der amerikanischen Bomber immer spürbarer, so daß Kiel in den letzten beiden Kriegsjahren im Grunde den Luftangriffen schutzlos ausgeliefert blieb.[65]

Während des Bombenkrieges gegen Kiel war Holtenau trotz Schleusen, Hochbrücke und Flugplatz nur ein Ziel sekundärer Bedeutung. Die Hauptlast der Bombardements mußten das Ostufer mit den Werftanlagen, das historische Zentrum und die Wohnviertel der Industriearbeiter tragen. Friedrich beschreibt in seinem Buch über den Bombenkrieg sehr detailliert die Entwicklung des strategischen Bombenkrieges weg von der Vernichtung der deutschen Kriegsproduktion hin zur Demoralisierung der Zivilbevölkerung durch gezielte Vernichtung der Wohnviertel, das so genannte *„moral bombing"*. Fehlten den Alliierten in den ersten Kriegsjahren noch die Möglichkeiten, wirklich gezielte Luftangriffe auf militärisch interessante Ziele zu fliegen, so hatten sich als diese Fähigkeit schließlich vorhanden war die Ziele von den militärischen hin längst zu den zivilen verschoben.[66]

Inwieweit die Zahlen der Holtenauer Bombentoten aus der Tabelle 9.3 der Realität entsprechen, ist zumindest fraglich. Spricht man mit Zeitzeugen, dann hat man das Gefühl, daß die Zahl durchaus höher gelegen haben könnte. Möglicherweise geben die Zahlen nur die getöteten Holtenauer Einwohner an. Was ist zum Beispiel mit den in Holtenau stationierten Soldaten, den sich auf der Durchreise befindlichen Seeleuten und den hier eingesetzten Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen?

Etwas über die Stimmung in Holtenau schildert ein Brief des Holtenauer *„SA-Marinesturms"* an seine *„Sturmmänner"* an der Front aus dem Sommer 1943, der zeigt, wie die sich durch die Kriegslage verschärfende Situation auch die Abläufe an der *„Heimatfront"* veränderte:

> *„SA der NSDAP*
> *Marinesturm 1/44*
> *Holtenau, den 1.6.43*
> *Liebe SA_Kameraden!*
>
> *Stärker, als je zuvor, waren wir in der Heimat in den vergangenen harten Wintermonaten bei Euch da draußen an den verschiedenen Fronten. Vor allem bei denen im Osten.*
> *Von vielen Kameraden vermissen wir seit langem eine Nachricht. Wohl senden wir von Zeit zu Zeit an alle SA-Männer Briefe, Zeitschriften u.a., aber aus dem Schweigen vieler Männer müssen wir entnehmen, daß die Post nicht immer ankommen mag. Dagegen freuen wir uns umso mehr über die Briefe und Karten, die bei uns von Euch eingehen.*
> *So erhielten wir die letzte Zeit Post von unserem Sturmführer Nachtigall und den Kameraden Thelen, Bodung, Emil Möller, Mainka, Blaas, Jäger, Gude, Jöhnk, Schott, Spieker, Weihmann.*
> *Wir danken allen herzlich für ihre an uns gerichteten Zeilen; gaben diese uns doch Aufschluß darüber, wo unsere SA-Männer vom Sturm 1 eingesetzt sind. Da es unserem Schriftwart Georgi nicht möglich, jeden Brief einzeln zu beantworten, wollen wir Eure Post auf diese Weise erwidern. Voraussetzung dafür ist aber immer noch, daß ihr uns laufend jede Änderung Eurer Feldpost-Anschrift mitteilt. Nicht nur einige wenige Getreue, sondern alle restlos. Von unserem Sturm sind jetzt an die 60 SA-Männer eingezogen. Da könnt Ihr Euch vorstellen, welche Mühe es kostet, diese 60 Anschriften ständig auf dem Laufenden zu halten. Wenn wir Euch nicht mehr so oft Lesestoff schicken, so liegt das daran, daß dieser in der Heimat auch knapp wird. Von den "SA-Führern" z.B. bekommen wir pro Monat nur 10 Stck. von der Standarte. Da kann natürlich nicht jeder jeden Monat einen erhalten.*
> *Als freudiges Ereignis können wir Euch mitteilen, daß unser Oberscharführer Willi Holzhauer einen Stammhalter bekommen hat. Weiter sind zum 20. April wieder einige Beförderungen ausgesprochen worden. Unser Obersturmführer Nachtigall wurde zum Hauptsturmführer befördert. Die Truppführer Mainka und Georgi zum Obertruppführer, die Scharführer Thelen, Klimsch, Steinhagen, Rehwald zum*

[65] Vgl.: Jensen [1989], S. 8.
[66] Friedrich [2002], S. 63ff.

Oberscharführer; die Obersturmmänner Ebel, Schröder, Buns und Jöhnk zum Rottenführer; die Sturmmänner Schlink, Jessen und Nehls zum Obersturmmann. Ich gratuliere allen herzlich zur Beförderung.
In der Dienstgestaltung unseres Sturmes ist jetzt eine wesentliche Änderung eingetreten. Durch die ständigen Einberufungen sind die meisten Stürme in der Heimat so klein geworden, daß sie nicht mehr allein Dienst machen konnten. Darum wurden jetzt die Kieler Marinestürme zu 4 Einsatzstürmen zusammengefaßt, in denen unsere Männer jetzt Dienst machen. Verwaltungsmäßig sind aber die alten Stürme bestehen geblieben, d.h. Euer Stammsturm ist und bleibt unser Marinesturm 1/44, von dem aus Ihr weiter betreut werdet. Durch die gebietsweise Zusammenfassung kommt es, daß unsere Holtenauer Männer mit dem Sturm 2/44 den Einsatzsturm E 1/44 bilden, während unsere Kieler Männer mit den Männern anderer Stürme den E-Sturm 2/44 bilden. Sie sparen dadurch den weiten Weg zum Sturmlokal in Holtenau, der besonders bei Alarm unangenehm war.
Mit Bootsdienst wird es in diesem Jahr aus Mangel an Kutterbesatzungen nichts werden. Dafür aber steht der Schießdienst an erster Stelle im Dienstplan. Weiter werden die verschiedenen Bedingungen des SA-Wehrabzeichens als Ausbildungsdienst angesetzt.
Ihr seht hieraus, Kameraden, daß wir SA-Männer in der Heimat neben unserer täglichen Arbeit nicht müßig sind, uns auf einen kommenden militär. Einsatz vorzubereiten, können wir doch alle damit rechnen, auch noch eingezogen zu werden.
Bekommt Ihr Auszeichnungen verliehen, wie z.B. das EK, Sturmabzeichen, Verwund.Abz., Kriegsverd.Kreuz u.a., so legen wir Wert darauf daß Ihr uns das mitteilt, denn wir müssen es an die Standarte weiter melden.
Mit Bedauern müssen wir immer wieder feststellen, daß SA-Männer unseres Sturmes, wenn sie hier in Urlaub sind, nicht die Gelegenheit wahrnehmen, Ihren Sturm bei einem Appell aufzusuchen. Wann Dienst ist könnt Ihr immer bei mir (Königstr. 42) oder bei Obertruppf. Georgi Kanalstr. 16 erfahren.
Nun, liebe Kameraden, hoffe ich, daß Ihr alle gesund ud wohlauf seid. Unseren verwundeten Kameraden Mainka, Buns und Ebel wünsche ich weiter recht gute Besserung und baldige Genesung.
Unser Hauptsturmführer Nachtigall läßt alle Männer unseres Sturmes 1 recht herzlich grüßen.
So wollen wir in vollster Zuversicht und in festesten Vertrauen auf unseren Führer weitermarschieren von Kampf zu Kampf, bis der Sieg unser sein wird.
Ich wünsche Euch weiter recht viel Soldatenglück. Bleibt gesund seid herzlich gegrüßt von Euern Sturmführer und allen Sturmkameraden!

H e i l H i t l e r !
gez. Gramckow"

Nachdem die Holtenauer in Anbetracht der großen Zerstörungen in den anderen Kieler Stadtteilen bisher noch mit einem blauen Auge davon gekommen waren, holte sie der Krieg im Mai 1945 fast doch noch ein, schien es damals doch für einige Tage so, als würde es zu einer letzten Abwehrschlacht in Kiel und am Kaiser-Wilhelm-Kanal kommen. Und bereits im April 1945 wurde Holtenau von einem anderen Schrecken des Nationalsozialistischen Regimes berührt, – obwohl man annehmen darf, daß kaum ein Holtenauer Notiz von dem nehmen konnte oder wollte, was sich damals auf dem Schleusengelände abspielte: Anfang April 1945 ordnete der *„Reichsführer der SS"* Heinrich Himmler im Hinblick auf das Vorrücken der Alliierten die Evakuierung des der Gestapo unterstehenden Polizeigefängnisses Fuhlsbüttel an, woraufhin am 10. April eine Gruppe von ca. 150 Menschen im Hamburger Hafen auf ein Schiff verladen und durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Holtenau transportiert wurde:

„Darunter waren nach Aussage des Transportführers Friedrich Wilhelm Röttger '30 polnische Offiziere und 10 deutsche Männer. Die Frauen waren größtenteils Deutsche.' Aber an Bord waren auch etwa 30 Luxemburgerinnen und ein Kleinkind. Einige von ihnen befürchteten, dass sie 'zusammen mit dem Kahn auf offener See versenkt werden' sollten. Den polnischen Offizieren gelang es schließlich, die drohende Panik auf dem Schiff zu verhindern und die angespannte Situation zu beruhigen. Letztendlich erreichte man am 13. April, nach einer Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, Kiel-Holtenau. Unter sehr erbärmlichen, menschenunwürdigen Umständen erfolgte anschließend der Marsch durch die Stadt Kiel nach Hassee ..."[67]

In den letzten Kriegswochen wurden die Kämpfe in Norddeutschland seitens der vorrückenden Briten mit unverminderter Härte ausgetragen, obwohl sich die Wehrmacht bereits in völliger Auflösung befand. Den Briten ging es in Norddeutschland vor allem darum, ein Vordringen der Roten Armee bis nach Schleswig-Holstein

[67] Fentsahm, Uwe: Der „*Evakuierungsmarsch*" von Hamburg-Fuhlsbüttel nach Kiel-Hassee (12.-15. April 1945), in: Informationen zur Schleswig-Holsteinischen Zeitgeschichte, Nr. 44, Kiel, Oktober 2004, S. 66-105, hier S. 71.

und Dänemark – und damit möglicherweise bis an die Nordsee – zu verhindern[68]. Nachdem er nach Hitlers Selbstmord als Oberbefehlshaber eingesetzt worden war, gab Großadmiral Dönitz den Befehl, nur dann noch gegen die Briten und Amerikaner zu kämpfen, wenn diese die Wehrmacht daran hinderten, ihrerseits gegen die Rote Armee vorzugehen. Ziel der Wehrmacht sei es nun, daß Tor zum Norden so lange wie möglich offen zu halten, um so vielen Menschen wie möglich die Flucht vor der Roten Armee zu ermöglichen.[69]

Von der Halbinsel Hela wurden in der Zeit zwischen dem 5. und dem 9. Mai noch 45.000 Menschen in den Westen evakuiert. Eine ähnliche Anzahl wurde aus Kurland evakuiert.[70]

Holtenau und der Kaiser-Wilhelm-Kanal rücken in den letzten Kriegstagen aus der oben beschriebene Konstellation unerwarteterweise wieder in den Mittelpunkt des Geschehens. Am 2. Mai 1945 warfen britische Bomber noch einmal 174 Tonnen Bomben auf Kiel ab und am 3. Mai flog die Royal Air Force noch 905 Einsätze gegen Ziele in Schleswig-Holstein, wobei es auch zu dem verhängnisvollen Angriff britischer Flugzeuge gegen deutsche Schiffseinheiten in der Lübecker Bucht kam, bei dem 7.000 von der SS auf Schiffen zusammengepferchte KZ-Häftlinge ihr Leben verloren. Und selbst noch am 4. Mai 1945 flogen Britische Flugzeuge vor der Schleuseneinfahrt und in der Kieler Förde Angriffe gegen Schiffe, die aus dem Kanal ausliefen, denn man wollte den Schiffsverkehr nach Norden – insbesondere nach Norwegen – stoppen, und damit auch die Verschiffung von Kriegsmaterial oder die Flucht von belasteten Personen.[71]

Der 2. Mai 1945 war auch der Tag, an dem die Britischen Streitkräfte in schneller Bewegung in Richtung Norden und Nordwesten vorstoßen konnten und nur sechs Stunden (!) vor Ankunft der sowjetischen Panzerspitzen die Stadt Wismar und damit die Ostseeküste erreichten. Damit war den sowjetischen Truppen ein weiterer Vorstoß nach Schleswig-Holstein und an die Nordseeküste verwehrt. Eine zusammenhängende deutsche Front in Ostholstein gab es nicht mehr und damit stand den Briten der Weg nach Kiel offen. Nachdem die Briten die Ostseeküste erreicht hatten, ergab sich für Dönitz eine neue militärische Lage, aus der er sogleich die Konsequenz zog, daß hier der deutsche Widerstand gegen die Briten sinnlos geworden war. Dönitz beauftragte daher noch am selben Abend Generaladmiral von Friedeburg, sich in das Hauptquartier Montgomerys in Wendisch-Evern bei Lüneburg zu begeben und eine Teilkapitulation für Nordwestdeutschland auszuhandeln. Zugleich erteilte Dönitz dem Hamburger Kampfkommandanten Wolz Vollmacht, die Stadt kampflos zu übergeben. Wolz erhielt Befehl, die Truppen *„aus Hamburg herauszuziehen und in die Linie Elmshorn - Bad Bramstedt - Alveslohe, die zu halten ist, zurückzuführen*". Mehrere Auffanglinien sollten in Holstein gebildet werden, während sich Dönitz in Richtung Norden zurückzog, um sich seinen Handlungsspielraum für die folgenden Kapitulationsverhandlungen zu erhalten und Zeit für die unter Einsatz aller verfügbaren Kräfte laufenden Evakuierungen im Osten zu gewinnen.[72]

Aus eben dieser Überlegung heraus hatte Großadmiral Dönitz hatte noch am 2. Mai befohlen alle noch verfügbaren Kräfte an den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu führen, da dieser unbedingt verteidigt werden sollte um Zeit für Friedensverhandlungen – und damit auch für die Evakuierung aus den Ostgebieten – zu gewinnen. Das folgende Telegramm macht die ganze Dramatik dieser letzten Kriegstage deutlich:

> *„Der Großadmiral hat befohlen:*
> *[...]*
> *Der Kampf im Gesamtbereich des Oberbefehlshabers Nordwest ist um Zeitgewinn zu führen. Dabei ist insbesondere ein rasches Durchbrechen auf und über den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu verhindern, um der Reichsregierung die Zeit zu verschaffen, mit Montgomery über den nordwestdeutschen Raum zu verhandeln. Der KW-Kanal ist zu diesem Zweck unter einheitlicher Führung mit allen verfügbaren Kräften zu verteidigen, ohne die Übergänge zu unterbrechen oder zu zerstören.*
> *Alle aus Dänemark zufließenden Kräfte sind nördlich des Kanals auszuladen und zum Schutze des Kanals einzusetzen.*
> *Kiel ist in die Verteidigung des KW-Kanals einzubeziehen und entsprechend zu besetzen."* [73]

Der Oberbefehl über die noch nicht durch die Alliierten besetzten Gebiete im Norden war durch Dönitz an Generalfeldmarschall Busch übertragen worden. Der *„Kampfkommandant*" für den nördlichen Teil Schleswig-Holsteins war General Hoffmann. Busch gab am 3. Mai 1945 an Hoffmann den entsprechenden Befehl, alle verfügbaren Kräfte an den Nord-Ostsee-Kanal zu verlegen. Am 4. Mai 1945 gab Dönitz den erneuten Befehl, die Linie nördlich des Nord-Ostsee-Kanals unter allen Umständen zu verteidigen.[74]

---

[68] Vgl.: Piening [1995], S. 31f. Die Rote Armee hatte am 2. Mai Rostock besetzt.
[69] Vgl.: [Piening 1995], S. 21.
[70] Vgl.: [Jürgensen 1989], S. 11.
[71] Vgl.: Piening [1995], S. 25; Jensen [1989], S. 29. Nach 1945 lagen ca. 400 Schiffswracks in der Förde (Vgl.: http://homes.gaarden.net/amsta/einleitung.html.).
[72] Vgl.: Dr. Ulrich March: Die Kapitulation von 1945 in regionalgeschichtlicher Sicht, in: Heimatkundlichen Jahrbuch des Kreises Segeberg, 1995, S. 87 ff., hier unter: http://www.alt-bramstedt.de/Inhalt/um_Kapitulation/body_um_kapitulation.htm.
[73] Fernschreibtelegramm Generaloberst Jodls vom 2.5.1945, zitiert nach Hupp [1998], S. 118.
[74] Vgl.: [Hupp 1998], S. 119.

Am Morgen des 3. Mai hatte der *„Küstenbefehlshaber westliche Ostsee"* Konteradmiral Stichling verlautbaren lassen, daß Kiel zur offenen Stadt erklärt und somit nicht mehr gegen die anrückenden Briten verteidigt werden sollte. Gleichzeitig löste er unter den Codewort *„Regenbogen"* die Zerstörung sämtlicher Waffen und militärischen Geräte in seinem Kommandobereich aus. Die Kieler Flak verschoß daraufhin ihre ganze Munition und die in der Förde liegenden die Kriegsschiffe ihre Signalmunition in einem Feuerwerk, das sich über Stunden hinzog.[75]

Daß das Gebiet nördlich des Kanals weiterhin verteidigt werden sollte, führte zu der grotesken Situation, daß das Kommando der für Kiel zuständigen Marine-Flakbrigade in Dreilinden sich daher noch im Kriegszustand befand, während es sich gleichzeitig als das für die Stadt Kiel zuständige Kommando für die Kapitulation bereit halten mußte. Der Kommandant der Marineflak ging daher davon aus, daß die Kapitulation für die Gesamtheit der Stadt Kiel – und damit auch für die nördlich des Kanals liegenden Kieler Gebiete – zu gelten hätte, was dazu führte, daß er abgesetzt und durch einen anderen Kommandanten ersetzt wurde.[76]

Ein letztes Aufgebot aus 4 Panzern und einigen Männern wurde daraufhin an den Nord-Ostsee-Kanal entsandt und die Stadt Rendsburg zur Festung erklärt. Aus der Marineschule Flensburg-Mürwik wurden am 2. Mai drei Ausbildungskompanien, die nach ihrem Kommandanten Fregattenkapitän Wiebe benannt mit ca. 120 Soldaten das *„Bataillon Wiebe"* bildeten, an den Kanal bei Rendsburg (unter Kapitänleutnant Schröder), Levensau (unter Kapitänleutnant Zumpe) und nach Holtenau verlegt um die dortigen Brücken zu verteidigen. Jeder hatte nur 6 Schuß Munition zur Verfügung, alles andere war im Rahmen der Aktion *„Regenbogen"* vernichtet worden.[77]

Bevor das *„Bataillon Wiebe"* die Aufgabe zur Verteidigung der Hochbrücke erhielt, lagen dort ortsfremde SS-Einheiten in Stellung, die den Befehl hatten, die Prinz-Heinrich-Brücke in Verteidigungszustand zu versetzen, wofür Munition herangefahren und Flak bereit gestellt wurde.[78]

Den Befehl an der Holtenauer Hochbrücke erhielt Kapitänleutnant Otto Schlenzka – nach dem Krieg Commodore des Kieler Yacht Clubs und Ehrenbürger der Stadt Kiel –, der sich mit seinen Männern in den Baracken der Kanalwachabteilung an der Prinz-Heinrich-Brücke einquartierte und am 4. Mai damit begann, die Stellung an der Brücke auszubauen. Ein Unterstand am Beginn der Brücke auf der Holtenauer Seite diente als *„Befehlsstelle"* und auf der Südseite wurden Einmannlöcher ausgehoben. Auf dem südlichen Brückendamm befand sich auf 2/3 Höhe ein kleiner Bunker, der Schlenzkas Truppe als Verpflegungslager diente. Zuerst wurde auch auf der südlichen Seite der Brücke gesichert, nach der Waffenruhe vom 5. Mai, die den Kaiser-Wilhelm-Kanal als Demarkationslinie festlegte, nur noch auf der Nordseite. Trotzdem hatten einige Soldaten nochmals an das südliche Ufer übergesetzt um von einer dort liegenden Schute Proviant zu besorgen. Kurz nachdem Kapitänleutnant Schlenzka am Vormittag des 5. Mai nochmals Männer auf den südlichen Brückendamm geschickt hatte um Proviant zu bergen kam eine Kolonne britischer Panzerspähwagen den südlichen Brückendamm hinaufgefahren, stoppte am Südende der Brücke und schnitt damit den zum Provianthohlen geschickten Männern den Rückweg ab. Es gelang Kapitänleutnant Schlenzka jedoch, seine Leute von den Briten frei zu bekommen, wobei es jedoch Fußtritte und Schläge der Briten einzustecken galt. Daraufhin befahl Kapitänleutnant Schlenzka, das sich am nördlichen Brückenende befindliche eiserne Gittertor zu schließen. Mit Hilfe eines vorgefundenen Bombenblindgängers und eines langen Eisendrahtes als "Zündschnur" bastelten die Männer eine Bombenattrappe, die vor das Eisengittertor auf die Fahrbahn gelegt wurde. Als britische Soldaten von den *„Desert Rats"* die Brücke betraten und auf die Nordseite zu gelangen versuchten, wurden diese von den Deutschen durch lautes Rufen und heftiges Gestikulieren auf die Gefahr aufmerksam gemacht und zogen sich wieder auf das Wiker Ufer zurück.[79]

Interessanterweise scheint auch in diesen letzten Kriegstagen die Kanalfähre noch im Einsatz gewesen zu sein, denn Schlenzka berichtet, daß er einzig von den mit der Fähre nach Holtenau gelangten Zivilisten Informationen über die Lage südlich des Kanals erhielt, während es zum dienstältesten Holtenauer Marineoffizier Kapitän z. S. Kähler keine Verbindung mehr gab.

Am 4. Mai 1945 – d. h. am selben Tag als noch ein Angriff gegen Holtenau geflogen wurde – begannen alliierte Emissäre um 16 Uhr in Kieler Rathaus mit den Übergabeverhandlungen. Am selben Tag erreichte eine britische Spezialeinheit Kiel und sicherte hier verschiedene Marineanlagen[80]. Den britischen Truppen war zwar das weitere

[75] Vgl.: Hupp1998, S. 120; Dronske2005, S. 61.
[76] Vgl.: [Dronske 2005], S. 62.
[77] Vgl.: [Hupp 1998], S. 121f.
[78] Vgl.: [Dronske 2005], S. 61f.
[79] Vgl.: [Hupp 1998], S. 121f; [Dopheide 2007], S. 43f.
[80] Vgl.: Piening [1995], S. 30. Ein anderes Datum nennt Jürgensen: Er schreibt, daß die ersten britischen Truppen Kiel im Laufe des Vormittags des 5. Mai erreichten. Diese Einheit war die britische *30 Assault Unit*, deren Auftrag es gewesen sei, die Walther-Werke, die Elac und die Holmag (die spätere MAK) in britische Hand zu bekommen. Dabei ging es den Briten vor allem darum, sich die fortschrittliche deutsche U-Boot- und Torpedo-Technologie zu sichern, bevor diese durch die Deutschen zerstört wurde, wie dies ja die Aktion *„Regenbogen"* eigentlich vorsah. (Vgl.: [Jürgensen 1989], S. 21f.).

Vorrücken in den Landesteil Schleswig untersagt, es gab aber von Kiel aus einige Aufklärungsvorstöße in Richtung Eckernförder Bucht[81].[82]

Auch auf dem Flughafen Holtenau wurden zum Kriegsende wichtige militärische Anlagen gesprengt, damit sie nicht den Alliierten in die Hände fallen konnten. Hier war noch eine intakte italienische Fernkampfstaffel stationiert, die nicht mehr zum Einsatz gekommen war. In den letzten Kriegstagen wurde hier auch eines der wenigen verblieben Exemplare des sechsmotorigen Großflugbootes Blohm & Voss BV 222 *„Wiking"* – die V 4 – von der eigenen Besatzung gesprengt; dieses Flugzeug ist noch auf einer alliierten Luftaufnahme aus dem Frühjahr 1945 auf Reede vor Holtenau liegend zu erkennen. Von diesem ehemals für die Lufthansa konzipierten Transatlantik-Flugbooten mit einer Länge von mehr als 36 Metern und einer Spannweite von 46 Metern waren nur 13 Exemplare gebaut worden, die dann kriegsbedingt als Luftwaffentransporter eingesetzt wurden und 92 voll ausgerüstete Soldaten transportieren konnten. Die *„BV 222"* war das größte an Kampfeinsätzen beteiligte Flugzeug des Zweiten Weltkrieges. Zum Kriegsende sollen auf Befehl von Hitlers Pilot Hans Bauer zwei dieser Flugzeuge zur Evakuierung Adolf Hitlers aus Berlin nach Japan bereit gehalten worden sein.[83]

Seitens des Oberkommandos der Wehrmacht gab es widersprüchliche Verlautbarungen: So wurde noch am 4. Mai betont, daß der Krieg noch nicht beendet und der Kaiser-Wilhelm-Kanal weiterhin zu verteidigen sei. Ein durch die Kriegsmarine entwaffnetes Bataillon wurde daraufhin wieder bewaffnet und nach Holtenau in Marsch gesetzt. Ein Wehrmachtsmajor des X. Armeekorps in Hamburg hatte den Befehl erhalten die Schleusen in Brunsbüttel zu verminen und die Hochbrücken über den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu sprengen. Dieser Befehl wurde sofort nach Bekanntwerden durch die Kriegsmarine wieder aufgehoben. Weiterhin plante das Marineoberkommando Ost alle im Kanal liegenden Handelsschiffe[84] zu versenken[85]. Im Laufe der letzten Kriegswochen hatte die Schifffahrtsabteilung der Kriegsmarine im Kanal bis zu 70 Handelsschiffe stilllegen und anbinden lassen, da diese wegen der Knappheit an Treibstoffen oder Bunkerkohle nicht mehr bei der Evakuierung von Zivilisten oder Wehrmachtsangehörigen aus dem Osten eingesetzt werden konnten. Man glaubte, daß die Schiffe hier das Kriegsende heil überstehen würden, da die Alliierten den Kanal wegen seiner Bedeutung für die internationale Schifffahrt bisher weitgehend unversehrt gelassen hatten. Auch diese Absicht wurde unter Hinweis auf die Befehle Dönitz' verhindert. Weiterhin waren auch an den Kanalböschungen Sprengladungen gelegt worden.[86]

Über solche Planungen berichtet auch Otto Schlenzka, der mit seinen Soldaten die Prinz-Heinrich-Brücke bewachen sollte:

> *„Für uns auf der Holtenauer Hochbrücke verliefen der 6. und 7.5. ohne besondere Ereignisse, mit einer Ausnahme: An einem der beiden Tage, etwa um die Mittagszeit, erschien ein Sturmführer der SS bei mir und teilte mir mit, daß er die Hochbrücke sprengen wolle, ob auf höheren Befehl oder aus eigener Initiative, erinnere ich mich nicht mehr. Jedenfalls stellte ich ihm den Unsinn einer solchen Aktin dar: Waffenstillstand in Kraft, Kapitulation in Kürze bevorstehend, >Werwolf<-Aktionen verboten, daneben ausdrücklich die Sprengung der Kanalbrücken. Eine Sprengung würde außerdem die Zivilbevölkerung, insbesondere die vielen in Holtenau wohnenden, in der Stadt Kiel arbeitenden Bürger, auf Jahre hinaus schwer treffen. – Er verschwand daraufhin wieder, ohne daß es zu weiteren Auseinandersetzungen kam."*[87]

Ein anderer Versuch die Prinz-Heinrich-Brücke zu sprengen wurde durch das tatkräftige Eingreifen des Holtenauers Heinrich Ivens zusammen mit seinen Nachbarn Hermann Storm (Besitzer der ehemaligen Bauernstelle Storm am Ort der heutigen Tankstelle Ecke Gravensteiner Straße und Richthofenstraße) verhindert, der als er sah, daß eine kleine Gruppe von Soldaten die Brücke zur Sprengung bereit machen wollte, in seine Offiziersuniform aus dem Ersten Weltkrieg schlüpfte und zusammen mit seinen Nachbarn Hermann Storm die Sprengladung entfernen

[81] Vgl.: Jürgensen [1989], S. 22.

[82] Vgl.: Aus dem Tagebuch des Alarmpostens Detlef Boelck, in: Jensen [1989], S. 26.

[83] Vgl.: [Dronske 2005], S. 62. Das bei Holtenau zerstörte Flugboot V-4 wurde im April 1942 Afrika-Nachschubdienst eingesetzt und dabei am 10. Dezember 1942 bei einem Angriff englischer Jäger schwer beschädigt. Danach wurde die Maschine zum Aufklärungsdienst über dem Atlantik abgestellt. (Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Blohm_&_Voss_BV_222.). Neben dem Plan zur Evakuierung Hitlers gab es zudem Pläne, andere Nazi-Größen aus Norddeutschland nach Grönland zu evakuieren. Dazu sollten gegen Kriegsende drei in Travemünde stationierte BV 222 dienen, die jedoch kurz vor Beginn der Operation durch Luftangriffe zerstört wurden. (Vgl.: Nick Fielding: "*How I prepared the Nazis plan for great escape to Greenland*", The Sunday Times, 28.12.2003.).

[84] Im Laufe der letzten Kriegswochen hatte Schifffahrtsabteilung der Kriegsmarine im Kanal bis zu 70 Handelsschiffe stilllegen und anbinden lassen, da diese wegen der Knappheit an Treibstoffen oder Bunkerkohle nicht mehr bei der Evakuierung von Zivilisten oder Wehrmachtsangehörigen aus dem Osten eingesetzt werden konnten. Man glaubte, daß die Schiffe hier das Kriegsende heil überstehen würden, da die Alliierten den Kanal wegen seiner Bedeutung für die internationale Schifffahrt bisher weitgehend unversehrt gelassen hatten. (Vgl.: Brustat-Naval [1970], S. 229.).

[85] Alle diese geplanten Aktionen gehen auf Hitlers so genannten *„Nero-Befehl"* zur Zerstörung sämtlicher technischer Einrichtungen zurück. Am 8. April 1945 befahl das Oberkommando der Kriegsmarine schließlich auch die Zerstörung und Verblockung der deutschen Häfen, wie auch des Nord-Ostsee-Kanals durch Sprengmittel mit Zeitzündern (Vgl.: [Peters].).

[86] Vgl.: und Brustat-Naval [1970], S. 229f.

[87] Zitiert in [Dopheide 2007], S. 46.

konnte und die Kindersoldaten mit den Worten *„Geht nach Hause, Jungs, der Krieg ist zu Ende, und wir Holtenauer müssen auch noch nach dem Kriege über diese Brücke gehen!*" nach Hause schickte.[88]

Am Morgen des 5. Mai trat schließlich eine Waffenruhe in Norddeutschland gegenüber allen Truppen unter dem Befehl Feldmarschall Bernhard Montgomery in Kraft. Die Waffenruhe umfaßte die noch seitens der Wehrmacht besetzten Gebiete in Holland, Friesland, Schleswig-Holstein und Dänemark, während gleichzeitig die sich auf See befindlichen Flüchtlingstransporte der Kriegsmarine – wohl mit stillschweigendem Einverständnis Montgomerys – weiterlaufen sollen. Durch diese Waffenruhe standen den britischen Truppen nun die restlichen Schleswig-Holsteinischen Gebiete offen und sie besetzten daraufhin gezielt Flugplätze, u. a. auch den Flugplatz in Holtenau. Es waren in den letzten Kriegstagen viele – zum Teil überbesetzte – Flugzeuge auf den schleswig-holsteinischen Flugplätzen gelandet, so daß sich die Briten von jedem deutschen Flugzeugtyp je ein Exemplar zur technischen Erprobung sichern konnten. Darunter befanden sich u. a. 10 Raketenflugzeuge vom Typ Messerschmidt Me 163.[89]

Alleine auf dem Flughafen Holtenau trafen in den Tagen vom 5. bis 9. Mai 1945 über 300 Luftwaffenangehörige – teils in überbesetzten Flugzeugen – ein, so ging hier bei der Landung eine einsitzige Focke-Wulf FW 190 mit insgesamt vier (!) Insassen zu Bruch.[90]

Um nicht auf dem Holtenauer Flugplatz in britische Gefangenschaft gehen zu müssen, zog die Kompanie Schlenzka von der Holtenauer Hochbrücke ab und marschierte wieder in Richtung Flensburg.[91]

Der Kreisleiter der NSDAP Otto Ziegenbein[92] erhielt Ende November 1944 durch den Gauleiter Hinrich Lohse den Auftrag, in Schleswig-Holstein *„Werwolf"*-Gruppen, d. h. irreguläre, hinter den feindlichen Linien eingesetzte Gruppen vorwiegend aus Mitgliedern der Hitlerjugend, aufzubauen. Im Februar 1945 hatte die Werwolf-Gruppe in Kiel eine Stärke von 15 Mann. Die Ausbildung erhielten sie unter anderem auch in einer Villa am Schönberger Strand. Wenige Tage vor Einmarsch der Briten wurden die Gruppen wieder in ihre Heimatorte zurück geschickt. Einen großen Teil des Sprengstoffes, den Ziegenbein aus Hamburg und vom Marineverpflegungsamt in Kiel erhalten hatte, deponierte er in einer Hütte auf dem Holtenauer Flugplatz, die jedoch im April 1945 bei einem Luftangriff der Royal Air Force zerstört wurde.[93]

Am 7. Mai besetzten die Briten das restliche Holsteinische Gebiet, ohne jedoch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu überschreiten. Auch das Kieler Stadtgebiet wurde durch die 46. Infanterie-Brigade der 15. Division vollständig besetzt. Alle deutschen Bewegungen entlang des Kanals wurden überwacht. Die in Raum Kiel stationierten Einheiten bildeten die „*Kiel Brigade Area*". Ihre Aufgabe war neben der Sicherheit und der Demobilisierung die Beseitigung von Munition, Sprengung von Bunkern (wie auch in Holtenau der *„Wendenburg-Bunker"* in der Schwester-Therese-Straße), die Fürsorge für die *„Displaced Persons*" (DP) und die Inhaftierung von belasteten Nationalsozialisten. [94]

Eine weitere in den letzten Kriegstagen nach Kiel entsandte britische Einheit war die „*30 Assault Unit*", deren Aufgabe die Sicherstellung von deutscher Militärtechnologie war. Dabei stießen diese Spezialkommandos teilweise noch durch die sich zurückziehenden Deutschen Truppen vor, um ihre Ziele zu erreichen. Diese Ziele waren in Kiel in erster Linie die „*Walterwerke*" in Tannenberg, die man unbedingt vor den Sowjets erreichen wollte. Die dort vermuteten Technologien waren den Westalliierten so wichtig , so daß sogar unter dem Decknamen *„Red Admiral*" ein Luftlandeunternehmen gegen den Kaiser-Wilhelm-Kanal geplant war. Weitere Ziele waren die *„Elac*" und die *„Deutschen Werke Friedrichsort*" – alle drei absolute Weltspitze in der Unterwassertechnologie.

Am 8. Mai, dem letzten Kriegstag in Europa, übernahmen britische Marine-Infanteristen die Kontrolle über die Kanalschleusen in Holtenau und Brunsbüttel. Soldaten der „*7th Seaforth Highlanders*" besetzten den Flughafen und bewachten die Schleusen. Sie entwaffnen die deutschen Soldaten auf dem Seefliegerhorst und setzen die Flugzeuge außer Betrieb. Flüchtlingstransporte über den Nord-Ostsee-Kanal wurden von den Briten fortan nur noch in Brunsbüttel erlaubt. Als sich die britischen Soldaten am 7. Mai der Prinz-Heinrich-Brücke näherten, gingen sie vorsichtig vor, weil sie nicht davon ausgehen konnten, daß die deutschen Truppen nördlich des Kaiser-Wilhelm-Kanals bereits über den Waffenstillstand informiert worden waren. So befahl der kommandierende britische

[88] Vgl.: [Rodewald-Ivens 1999], S. 154.

[89] Vgl.: [Piening 1995], S. 33f; [Jürgensen 1989], S. 23. Es wurden hier folgende Flugzeuge erbeutet: 3 Arado 196, 4 Blohm & Voss 138, 1 Bücker 181, 1 Fieseler 156, 4 Focke-Wulf 190, 1 Focke-Wulf 200, 1 Junkers W 34, 12 Junkers 52, 4 Junkers 87, 5 Junkers 188, 3 Messerschmitt 109, 10 Messerschmitt 163 und 1 Siebel 104. (Vgl.: [Arbeitskreis Geschichte 2008], S. 164.).

[90] Vgl.: [Arbeitskreis Geschichte 2008], S. 158.

[91] Vgl.: [Hupp 1998], S. 122.

[92] Otto Ziegenbein (*27. Juli 1910, †1989) war Kreisleiter bzw. Kreisgeschäftsführer der Kieler NSDAP und versuchte gegen Kriegsende im Raum Kiel Werwolf-Gruppen aufzubauen, u. a. auch in Holtenau. Ziegenbein war Doktor der Bakteriologie und trat 1928 in die NSDAP ein- Seit 1934 war er Kreisleiter in Kiel. Von 1939 bis 1941 absolvierte er seinen Kriegsdienst bei der Marine. Ziegenbein war während des Krieges u.a. Abteilungsleiter und Chefadjutant im *„Reichskommissariat Ostland"* (RKO), das seit Juli 1941 vom schleswig-holsteinischen Gauleiter und Oberpräsidenten Hinrich Lohse als Reichskommissar geleitet wurde. Die noch in Schleswig-Holstein verbliebenen Juden wurden 1941 nach Riga in das Reichskommissariat deportiert und dort zusammen mit über 500.000 anderen Juden und Nicht-Juden ermordet.

[93] Vgl.: Koop, Volker: Himmlers letztes Aufgebot: die NS-Organisation „Werwolf", Köln Weimar, 2008, S. 176f.

[94] Vgl.: Piening [1995], S. 39 und Jürgensen [1989], S. 30.

Offizier Lieutenant Colonel P. M. Hunt zunächst einmal anzuhalten und fuhr dann um 13 Uhr 30 zunächst allein in seinem Panzerspähwagen mit einer weißen Fahne voraus bis zur Barriere an der Brücke, wo er von deutschen Soldaten gestoppt wurde, die tatsächlich noch keine Kenntnis über den Waffenstillstand erhalten hatten und weiterhin den Befehl, die Brücke so lange wie möglich zu verteidigen und sie dann zu zerstören auszuführen gedachten. Erst ein Telefonat mit der deutschen Befehlsstelle auf dem Flugplatz konnte die Situation klären und die Briten durften die Brücke passieren.[95]

Auf dem Flugplatz angekommen wurde als einziger britischer Soldat nur der 25-jährige Charles Dunesby als Kontaktperson zurück gelassen während Lieutenant Colonel Hunt zurückfuhr um den Rest des Bataillons zu holen. So befand sich Dunesby plötzlich völlig auf sich allein gestellt inmitten deutscher Truppen. Ein deutscher Offizier bat ihn schließlich in ein Gebäude, in dem gerade 40 bis 50 Flieger beim Essen saßen, die auf Befehl des Offiziers Haltung annahmen. Dunesby wurde gefragt, ob er die Erlaubnis gäbe, daß die Männer weiteräßen, was er bejahte und damit zur Entspannung der an sich absurden Situation beitrug.[96]

Eine prominente Augenzeugin der Kapitulation der deutschen Truppen auf dem Flugplatz Holtenau war die amerikanische Kriegsphotographin und -reporterin Margaret Bourke-White (*14.06.1904; †27.08.1971)[97], die als Photographin für das Magazin „*Life*" arbeitete und am 7. Mai auf dem Flugplatz landete, ohne zu wissen, ob sich das Gebiet bereits unter britischer Kontrolle befand. Sie stellte fest, daß der Flugplatz bereits durch die Royal Air Force besetzt worden war und daß sich die deutschen Luftwaffenangehörigen in der vorhergehenden Nacht über die umfangreichen Alkoholvorräte hergemacht und den Besatzern nichts mehr übrig gelassen hatten.[98]

Eine andere Geschichte schildert Johannes Lachmund:

> *„Morgens um 5:00 Uhr, am 2. Mai, wurde zur nächsten Verlegung gestartet. Es war ein Absetzen vor dem Russen, denn es ging noch ein Stückchen in westliche Richtung. Nach 20 Minuten Flug landeten wir auf dem Flugplatz Kiel–Holtenau. Auch hier schwirrten wieder die wildesten Gerüchte um. Dann hieß es: »Alle Maschinen sollen zur Sprengung vorbereitet werden.« Keiner war dazu bereit! Unsere Disziplin, in ihrer bisher recht vorbildlichen Ordnung, wurde dazu durch allerlei Gerüchte auf eine unheimlich nervöse, fast explodierende Fassung aufgepeitscht. [...] Der Flugplatz war von diesem Angriff verschont geblieben. Doch hatten sich hier inzwischen andere Ereignisse abgespielt. Ohne Starterlaubnis und ganz geheim waren zwei Maschinen von einer anderen Staffel gestartet. Sofort wurden bewaffnete Wachen auf dem Platz aufgestellt, die einen weiteren Fluchtstart verhindern sollten. Im Nachhinein wurde dann auch festgestellt, wer diese »mutigen Besatzungen« waren. Sie hatten sich kurz entschlossen, sich in dieser verworrenen Endphase ohne dienstlichen Auftrag in Richtung Heimat abzusetzen."*[99]

Mit nur 3 Soldaten (!) besetzten die „*7th Seaforth Highlanders*" auch die Holtenauer Schleusen und bewachten die Anlagen bis zum Eintreffen von Verstärkungen. Die Briten übernahmen das Haus des Schleusenwärters, das plötzlich von einem Geschoß getroffen wurde, ohne daß es dabei Verletzte gab. Hier auf der Schleuse kapitulierten in diesen Tagen auch einige der letzten Schiffe der Kriegsmarine, so auch mehrere deutsche Zerstörer, die teilweise mit bis zu 3.000 evakuierten Soldaten aus den letzten deutschen Brückenköpfen im Osten beladen waren.[100]

> *„Kiel ist zu verteidigen! Kiel wird zur offenen Stadt erklärt und ist nicht zu verteidigen! Stichwort 'Regenbogen' löst Selbstvernichtung aller Waffen und Munition und Selbstversenkung der Kriegsschiffe aus. Die Linie nördlich des Kaiser-Wilhelm-Kanals ist mit allen verfügbaren Kräften zu verteidigen! Stichwort 'Regenbogen' aufgehoben! Zwischen diesen extremen Gegensätzen schwankte das Pendel des Schicksals gegen Ende des Krieges kurze Zeit hin und her. Schließlich bleibt es zum Glück und zugunsten Kiels rechtzeitig stehen."*[101]

Am 11. Mai begannen die Briten mit der Besetzung des bis dahin noch unbesetzten Gebietes bis zur deutsch-dänischen Grenze. Dabei kam es auch zur Besetzung Flensburgs, wobei das Gebiet um die Marineschule Flensburg-Mürwik, wo die letzte Reichsregierung unter Großadmiral Dönitz residierte, jedoch für einige Tage unbesetzt blieb. Schließlich wurden am 23. Mai 1945 Dönitz und seine Minister in der Marineschule Flensburg-Mürwik gefangen genommen und die Alliierten übernahmen für ganz Deutschland die oberste Regierungsgewalt.

---

[95] Vgl.: Piening [1995], S. 42; [Dopheide 2007], S. 86f.
[96] Vgl.: [Dopheide 2007], S. 87.
[97] Ihr Bild *„The Living Dead of Buchenwald"*, das sie während der Befreiung des Konzentrationslagers aufnahm, zählt zu den berühmtesten Kriegsphotographien des 20. Jahrhunderts. Eine ihrer berühmtesten Reportagen ist *„Dear Fatherland, Rest Quietly"* über den Zusammenbruch des Dritten Reiches
[98] Vgl.: [Dopheide 2007], S. 89.
[99] Lachmund, Johannes: Fliegen (Mein Traumberuf - bis zu den bitteren Erlebnissen des Krieges), Münster 2009, S. 244f.
[100] Vgl.: [Dopheide 2007], S. 89 und 118.
[101] Hupp [1998], S. 124.

9.5 Der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Zweiten Weltkrieg

Auch im Zweiten Weltkrieg erreichte der Kaiser-Wilhelm-Kanal bei weitem nicht die militärstrategische Bedeutung, die ihm seine Befürworter einst vorausgesagt hatten, was nicht zuletzt an der gänzlich anders aufgestellten Flottenrüstung des Dritten Reiches lag.

Am 1. September 1939 wurde das aus den Anfängen des Kanals stammende Amt des *„Marinekommissars für den Kaiser-Wilhelm-Kanal"* in *„Kommandant der Seewasserstraße Kaiser-Wilhelm-Kanal"* umbenannt. Es war dem *„Stationskommando Ostsee"* unterstellt, das im Verlaufe des Krieges seinerseits mehrmals seinen Namen änderte. Dem Marinekommissar unterstellt waren die folgenden Einheiten: die *„11. Hafenschutzflottille"*, die *„1. Kanalwachabteilung"*, die *„2. Kanalwachabteilung"* und die *„3. Kanalwachabteilung"*. Während des Zweiten Weltkrieges waren insgesamt 6 Kommandanten eingesetzt: Konteradmiral Erich Mahrholz (1.9.1939 - 6.4.1941), Konteradmiral z.V. Georg Kleine (7.4.1941 - 29.10.1941), Konteradmiral Erich Mahrholz (30.10.1941 - 2.6.1943), Konteradmiral Harald Kienast (3.6.1943 - 8.6.1943), Konteradmiral z.V. Waldemar Bender (9.6.1943 - 10.1.1945) und schließlich Konteradmiral Werner Lindenau (11.1.1945 - 8.5.1945).

Einheiten der *„XI. Hafenschutzflottille"* waren während des Krieges in der *„Villa Hoheneck"* untergebracht. Aus diesem Grund befanden sich auch im Hang unterhalb der Villa zwei Luftschutzstollen und am Ufer mehrere Stege zum Anlegen für die benutzen Boote. Direkt daneben, am Eingang zum Reststück der ehemaligen Kanalkurve, befand sich eine Balkensperre. Kommandanten der *„1. Kanalwachabteilung"* in Holtenau waren: Korvettenkapitän z.V. Louis Bernard (März 1940 - Februar 1941), Korvettenkapitän z.V. Fritz Aschenborn (i.V.) (Februar 1941 - März 1941), Korvettenkapitän z.V. Louis Bernard (März 1941 - Oktober 1944), Fregattenkapitän der Reserve Wilhelm Quaatz (Oktober 1944 - April 1945) und Korvettenkapitän Paul Koch (April 1945 - Mai 1945).

Während des Krieges war das Fahren auf dem Kanal durch die aufgrund der angeordneten Verdunkelung abgeblendeten Kanallampen sehr erschwert, insbesondere bei hoch im Wasser liegenden Schiffen. Auch die Schiffe fuhren bei Nacht abgeblendet, einschließlich der Positionslampen. Bei Fliegeralarm wurden die Lichter ausgeschaltet und die Schiffe mußten an der Böschung festmachen oder aber – wenn sie sich glücklicherweise gerade an einer Kanalweiche befanden – an den dortigen Dalben, wobei in der Hektik mancher Dalben umgestoßen wurde.

Die Handelsschifffahrt auf dem Kanal wurde während des Krieges im wesentlichen durch deutsche, dänische, schwedische und finnische Schiffe bestimmt – dazu kamen im ersten Kriegsjahr auch sowjetische Schiffe. Im Jahre 1941 wurden auf dem Kanal 21 Millionen Tonnen Güter transportiert und mehr als 40.000 Passagen wurden verzeichnet. Zu einer erheblichen Einschränkung der Kanalschifffahrt aufgrund gegnerischer Angriffe kam es erst ab 1944. Sowohl die am Kanal liegenden Bunkerstationen für die Versorgung der Kriegsmarine als auch die Flakbatterien waren im Verlauf des Krieges häufig das Ziel von Luftangriffen. Abgeworfene Minen sollten den Schiffsverkehr blockieren. Vor der Alten Schleuse in Holtenau befand sich während des Krieges zum Schutz gegen die abgeworfenen Minen mit Magnetzünder eine Entmagnetisierungsanlage für Unterseeboote und Kleinverbände (d. h. Räum- und Schnellboote), während eine weitere Entmagnetisierungsanlage für größere Schiffe vor Friedrichsort errichtet wurde. Weitere solche Anlagen befanden sich in der Weiche Groß-Nordsee und im Audorfer See. Obwohl nach dem Krieg minenfreie Wege (*„Zwangswege"*) geräumt worden waren, ließen trotzdem noch viele Reeder ihrer Schiffe in diesen Anlagen entmagnetisieren.[102]

Daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal nicht zu einem vorrangigen Ziel der Alliierten wurde lag auch daran, daß man sich seiner Bedeutung für den deutschen Unterseebootbau nicht bewußt war. Ein großer Anteil der an verschiedenen Standorten in Deutschen Reich gebauten Sektionen für Unterseeboote wurde durch den Kanal transportiert, was die Alliierten bei ihrer zunehmenden Luftüberlegenheit hätten leicht verhindern können. Zudem hatten die Deutschen Werke einen Teil ihrer Produktion in den Bereich der Holtenauer Schleusen verlegt und beschäftigten hier bis zu 200 Personen.[103]

Oddey nennt als weitere mögliche Gründe für die Zurückhaltung der Alliierten dessen strategische Bedeutung in dem sich bereits während des Krieges abzeichnenden Ost-West-Konflikt, den auf der Teheraner Konferenz unterbreiteten Vorschlag Roosevelts, ein internationales Kanalgebiet zu schaffen oder aber die Möglichkeit, den Kanal für ein schnelles Eingreifen der US-Flotte in der Ostsee zu nutzen. Ein Indiz dafür, daß man sich der strategischen Bedeutung des Kanals durchaus bewußt war, sind auch britische Planungen, in Falle eines zu raschen Vormarsches der Roten Armee das Kanalgebiet durch ein Luftlandeunternehmen zu sichern. [104]

Bereits zwischen den beiden Weltkriegen war nicht viel Geld für die Instandhaltung des Kanals ausgegeben worden – einerseits weil in der Weimarer Republik dafür das Geld fehlte, andererseits weil das Dritte Reich sowieso eine zweite noch gigantischere Kanalerweiterung für die nach dem so genannten *„Z-Plan"* zu bauenden 6

[102] Vgl.: [Kröger 1972]; [Peters].
[103] Vgl.: [Oddey 2000], S. 53f.
[104] Vgl.: [Oddey 2000], S. 55.

Riesenschlachtschiffe der „*H-Klasse*" mit einer Verdrängung von mehr als 55.000 Tonnen und gewaltigen 40,6-cm-Geschützen geplant war, zu der es jedoch durch den Kriegsausbruch nicht mehr kam. Diese Planungen wurden während des Krieges fortgesetzt und wurden schließlich mit den Projekt „*H-44*" mit Schlachtschiffen von einer Länge von 330 Metern und einer Verdrängung von 111.000 t (!) völlig ins Absurde geführt.

Es wurden zwar zwei Schiffe der *„H-Klasse"* auf Kiel gelegt, die weiteren Arbeiten nach Kriegsausbruch jedoch abgebrochen. Die bereits fertiggestellten Geschütze wurden bei Calais und in Norwegen in Landbatterien installiert.

9.6 Der Marineschiessplatz Holtenau

Biegt man von der Holtenauer Hochbrücke kommend kurz vor der Ortseinfahrt rechts ab, so gelangt man auf die Oskar-Kusch-Straße und ihrem Verlauf folgend erblickt man am rechten Straßenrand einen großen Findling mit einer Gedenktafel, die dem U-Boot-Kommandanten Oskar Kusch (*6.4.1918; †12.5.1944) gewidmet ist. Sein Name steht im Zusammenhang mit dem Marineschießplatz Holtenau für eines der dunklen Kapitel der Holtenauer Geschichte, das selbst vielen Bewohnern des Stadtteils bis vor einem Jahrzehnt weitgehend unbekannt war, und gleichzeitig erinnert der Name Oskar Kusch an einen der großen Justizskandale der Nachkriegszeit.

Das Gelände, auf dem der Schießstand entstand, wurde in Jahr 1906 von verschiedenen Besitzern an das Deutsche Reich verkauft – u. a. durch den Unternehmer Klaus-Friedrich Fahrenkrug, den Erben der Familie Johannsen sowie den Grafen Otto Dietrich Schack[105]. Schließlich ergab sich hier ein Grundstücksbestand von knapp 35 Hektar.[106]

Der Erwerb des Grundstückes war das Ergebnis einer technologischen Notwendigkeit, denn das im Jahr 1898 entwickelte Gewehr K 98 verlangte aufgrund seiner hohen Reichweite nach Schießständen mit einer Bahnlänge von mindestens 600 m, doch war es nicht möglich, die damals in Kiel vorhandenen Schießanlagen auf diese Weite zu verlängern. Im Jahr 1913 bezifferte die *„Kaiserliche Kommandantur Kiel"* die Zahl der Schießstände mit 400 m-Bahnen in Holtenau auf 10.[107]

War Holtenau noch um die Jahrhundertwende ein beliebtes Ausflugsziel für die Kieler, so hatte der Name Holtenau unter den Soldaten der Kriegsmarine in des letzten Kriegsjahren eine bedrohliche Bedeutung angenommen: *„Paß' auf, daß du nicht nach Holtenau kommst!"* Denn in den Jahren von 1941 bis 1945 wurden auf dem *„Marineschießplatz Holtenau*" westlich des Hochbrückendamms wahrscheinlich mehrere hundert Todesurteile an deutschen Soldaten vollstreckt[108].

> *„Fast jeden Morgen seit 1943 hallten die Gewehrsalven der Erschießungskommandos über den Holtenauer Schießplatz nahe des Flughafens, wo sich heute Angehörige der Bundeswehr und der Zollverwaltung im Pistolenschießen üben. Die Soldaten hatten schon Routine bekommen und wußten genau, wie sie am 'saubersten' jene Kameraden vom Diesseits ins Jenseits zu befördern hatten, die sich der Fahnenflucht, der Wehrdienstentziehung durch Simulation oder – wie Kusch – zersetzender Reden über die Reichsregierung und den Ausgang des Krieges schuldig gemacht hatten."* [109]

In seiner Schrift über den Schießstand Holtenau beschreibt Harro Thiessen die Art der dort geahndeten Vergehen:

> *„Die Straftatbestände, die in den 22 mir zugänglichen Fällen zu Todesurteilen führten, waren u. a. unerlaubte Entfernung, Fahnenflucht, Zersetzung der Wehrkraft und Selbstverstümmelung. Die übrigen Vergehen waren – für sich allein betrachtet – von untergeordneter Bedeutung, kamen aber bei der Urteilsfindung erschwerend hinzu. Alle Hingerichteten wurden mehrerer Vergehen beschuldigt, einige waren Wiederholungstäter, so daß entsprechend der damaligen Anschauung 'nur eine harte Strafe eine gerechte sein konnte'."* [110]

Über die Art der damals durchgeführten Prozesse schreibt Thiessen:

> *„Die an den Gerichtsverfahren beteiligten Marinejustizbeamten fungierten wechselseitig als Richter, Anklagevertreter oder Vollstreckungsorgan (war bei der Hinrichtung zugegen). Der Gerichtsherr verfügte, wer als Richter und als Ankläger aufzutreten hatte. Als Verteidiger war jeweils ein Rechtsanwalt aus Kiel*

[105] Genau betrachtet liegt und lag der Marineschießplatz immer auf Altenholzer Gebiet. Das Deutsche Reich erwarb eine Fläche von rund 17 ha aus dem Besitz des Grafen Schack (siehe: **??** auf Seite ??), der 1906 große Teile des Gutes Stift verkaufte. Den Namen Altenholz gibt es allerdings erst seit Anfang 1933. (Vgl.: Gemeinde Altenholz [1999], S. 3f.).

[106] Vgl.: [Thiessen 1999], S. 4f.

[107] Vgl.: [Thiessen 1999], S. 6.

[108] Die Kieler Nachrichten vom 12. Mai 2004 nennen eine Zahl von über 150 Opfern.

[109] [Paul 2001], S. 273.

[110] [Thiessen 1999], S. 9.

zugegen, der frühestens 14 Tage vor dem entscheidenden Verhandlungstermin geladen wurde und sich dann erst mit dem Fall vertraut machen konnte. Es fällt auf, daß der Verteidiger eine schwache Position hatte. Selbst wenn er dem Gericht [...] *schriftlich Argumente präsentiert hatte, die der Entlastung des Angeklagten dienen sollten, wurden diese in der Urteilsbegründung mit keinem Wort erwähnt. Auch bleibt in den Niederschriften unerwähnt, welche Ausführungen der Verteidiger in der mündlichen Verhandlung gemacht hatte."* [111]

Die Verurteilten warteten nach den Prozessen und der Verkündigung der Urteile im Marineuntersuchungsgefängnis in der Wik auf ihre Exekution in Holtenau[112].

9.6.1 Der Uboot-Kommandant Oskar Kusch

Zu den auf dem Marineschießstand bei Holtenau erschossenen Wehrmachtssoldaten gehörte auch der U-Boot-Kommandant[113] Oskar Kusch (*1919; †1944), dem „*Wehrkraftzersetzung*" und das Abhören von Auslandssendern vorgeworfen wurde. Grund der Anklage gegen Kusch war eine Anzeige seines Ersten Wachoffiziers Ulrich Abel, der seinen Kommandanten angezeigt hatte, weil dieser neben anderen provokativen Bemerkungen über Adolf Hitler u. a. das vorgeschriebene Hitler-Bild in der Offiziersmesse hatte entfernen lassen. Oskar Kusch wurde am frühen Morgen des 12. Mai 1944 auf dem Marineschießplatz im Alter von 26 Jahren durch ein Exekutionskommando unter Kapitänleutnant Gerdes erschossen. Obwohl die Staatsanwaltschaft in seinem Prozeß „nur" eine Strafe von zehneinhalb Jahren Haft gefordert hatte, wurde Kusch durch den Militärrichter Karl-Heinrich Hagemann nach einem nur einstündigen Prozeß zum Tod durch Erschießen verurteilt, wohingegen der Staatsanwalt anschließend für seine *„Milde"* gerügt wurde.[114]

Einen Eindruck über den Ablauf des Prozesses gegen Kusch geben die Erinnerungen von Werner Winter, der in den Jahren 1941/42 Vorgesetzter von Oskar Kusch auf U 103 war, wieder:

„Ende Januar 1944 wurde ich selbst überraschend und ohne zu wissen, um was es geht, aus meinem Urlaub in Oberschlesien nach Kiel befohlen. Dort mußte ich als Zeuge in dem am 16. Januar 1944 stattfindenden Prozeß aussagen. Die Anklage gegen Kusch war einen Tag vorher erhoben worden. Mir bot sich das folgende Bild: Vorsitzender des Gerichts: Marine-Kriegs-Gerichtsrat Hagemann, Beisitzer: Mein Crew-Kamerad Dittners und OLt zS Westphalen. Verteidiger war der am Tag vorher mobilisierte und in Luftschutzuniform erscheinende Kieler Rechtsanwalt Dr. Meyer-Truelsen. Ein militärischer Verteidiger trat nicht auf. Janssen[115] *und ich waren vom Angeklagten als Entlastungszeugen namhaft gemacht.*

Wir beide machten während der sehr naßforschen Prozeßführung von Hagemann verzweifelte Anstrengungen, uns vor Kusch zu stellen. Der Vertreter der Anklage war der heutige Vorsitzende der Hamburger Truppen-Dienst-Kammer, Dr. Breinig. Sein Plädoyer ist mir unvergessen, da er sich ebenfalls nach allen Kräften bemühte, einen 'mittelschweren Fall' zu entwickeln, der erst einmal das Leben von Kusch retten könnte und dem Gericht – und schließlich auch dem obersten Gerichtsherrn – die Möglichkeit zu einem annehmbaren Urteil gegeben hätte. Alle Mühen waren umsonst; nach 10stündiger Verhandlung kam Hagemann – entgegen dem Antrag des Vertreters der Anklage – mit dem Todesurteil aus dem Richterzimmer. Damit war Kusch's Schicksal innerhalb von 10 Stunden besiegelt. Meine und Janssens Bemühungen bei Groß-Admiral Dönitz und Admiral von Friedeburg blieben erfolglos. Nach meiner Meinung nur, weil eine Änderung des Urteils auf dem Gnadenwege zu dieser Zeit nicht mehr übersehbare politische Folgen gehabt hätte. [...]

Ferner: Hätte Hagemann sich dem Antrag des Staatsanwaltes angeschlossen, wäre K. noch am Leben bzw. wäre er den Soldatentod an der Front gestorben. Er war der Scharfmacher, Dittmers schon damals krank und ohne Kraft, Westphalen noch 1947 bei mir im Gefangenenlager ein überspannter Hitlerjunge. Das erste Urteil auf Todesstrafe war in jedem Falle entscheidend und kostete das Leben eines ausgezeichneten, am Feinde hundertfach bewährten und menschlich hervorragenden jungen Offiziers."[116]

[111] [Thiessen 1999], S. 10f. Thiessen berichtet an dieser Stelle auch, daß in keinem der von ihm untersuchten 22 Fälle trotz der Gnadengesuche das Todesurteil in eine geringere Strafe umgewandelt wurde.

[112] Eine unvollständige Liste der in Holtenau Hingerichteten findet sich auf meiner Homepage unter: http://www.apt-holtenau.de/holtenau-info/history/marineschiessplatz.htm.

[113] Es wurde während des Krieges neben Oskar Kusch nur ein weiterer U-Boot-Kommandant zum Tode verurteilt: Der zweite war Kapitänleutnant Heinz Hirsacker, der bereits 1943 wegen so genannter *„Feigheit vor dem Feinde"* zu Tode verurteilt wurde, sich jedoch im Marineuntersuchungsgefängnis in der Wik mit Hilfe einer eingeschmuggelten Pistole selbst erschoß.

[114] Vgl.: [Paul 2001], S. 269; [Kieler Nachrichten]: *„Witze über Hitler kosteten Oskar Kusch das Leben"*, 12.05.2004. Kusch wartete 106 Tage auf die Vollstreckung des Urteils, lehnte aber die Einreichung eines Gnadengesuchs seinerseits ab. (Vgl.: [Paul 2001], S. 272.).

[115] Gustav-Adolf Janssen war nach Werner Winter Kommandant Oskar Kuschs.

[116] Aus einem Brief Werner Winters an Admiral Rogge vom 14. Dezember 1965.

Über die Exekution Oskar Kuschs auf dem Marineschießplatz bei Holtenau im Mai 1944 findet sich das folgende Dokument:

„Schießstand Holtenau, den 12. Mai 1944

Niederschrift

über den Vollzug der Todesstrafe an Oberleutnant z. S. Oskar Kusch
vom Kdo. 2. U.-Flottille

Anwesend waren:
1.) Kptlnt. Gerdes (handschriftlich eingefügt) als leitender Offizier
2.) Marineoberstabsrichter Meinert als Richter
3.) Mar.Ob.Ass.Arzt Dr. Bloebaum (handschriftlich eingefügt) als Sanitätsoffizier
4.) Marinepfarrer Lucht als Geistlicher
ferner war ein Zug der Standortwachkompanie angetreten. Der Verurteilte stand um 6.30 (handschriftlich eingefügt) Uhr auf dem Richtplatz. Die angetretene Einheit stand auf Kommando mit "Gewehr über" still. Der Richter las dem Verurteilten die Urteilsformel und die Bestätigungsverfügung vor, er fragte ihn, ob er noch etwas zu erklären habe. Der Verurteilte erklärte:

nein (handschriftlich eingefügt)

Der Geistliche erhielt letztmalig Gelegenheit zum Zuspruch. Das Vollzugskommando von 10 Mann war 5 Schritte von dem Verurteilten aufgestellt. Das Kommando "Feuer" erfolgte um 6.32 (handschriftlich eingefügt) Uhr. Der Sanitätsoffizier stellte den Tod um 6.37 (handschriftlich eingefügt) Uhr fest. Die Leiche wurde sofort eingesargt u. vom Richtplatz gebracht. (handschriftlicher Zusatz)

Gerdes (eigenhändige Unterschrift) Dr. Bloebaum (eigenhändige Unterschrift)
Meinert (eigenhändige Unterschrift) Marineoberstabsrichter"

Nachdem der Tod festgestellt worden war, wurde Kuschs Leichnam eingesargt und am gleichen Tage die Eltern über den Tod ihres Sohnes benachrichtigt, wobei diese in diesem Fall gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht wurden, daß eine Veröffentlichung von Todesanzeigen und Nachrufen streng verboten war.[117]

„Oskar Kusch war nur einer von möglicherweise Hunderten von Marinesoldaten, die in Kiel Opfer von Hitlers Marinejustiz wurden und deren Blut die holtenauer Erde tränkte. Fast jeden Morgen seit 1943 hallten die Gewehrsalven der Erschießungskommandos über den Holtenauer Schießplatz nahe des Flughafens, wo sich heute Angehörige der Bundeswehr und der Zollverwaltung im Pistolenschießen üben. Die Soldaten hatten schon Routine bekommen und wußten genau, wie sie am 'saubersten' jene Kameraden vom Diesseits ins Jenseits zu befördern hatten, die sich der Fahnenflucht, der Wehrdienstentziehung durch Simulation oder – wie Kusch – zersetzender Reden über die Reichsregierung und den Ausgang des Krieges schuldig gemacht hatten."[118]

Daß die Todesurteile der Sondergerichte in Holtenau nicht erst in den letzten Kriegsjahren vollstreckt wurden schildert auch der Kieler Journalist Karl Rickers, der im Herbst 1941 im Rahmen seiner Ausbildung bei der Marineflak den Schießplatz besuchte:

„Zum Abschluß des Schießens wurde uns noch freundlicherweise ein abseits stehender Pfahl gezeigt, der vielfach durchlöchert war. Es war der Pfahl, an den zum Tode verurteilte Soldaten gebunden und erschossen wurden."[119]

[117] Vgl.: Paul [2001], S. 273. Für die Familien wurde die Ermordung ihrer Angehörigen durch die "Schmach", der sie sich in ihrem Umfeld ausgesetzt sahen noch dadurch verschlimmert, daß sie alle Kosten des Verfahrens bis hin zur Einäscherung zu tragen hatten. Nicht nur sein Kommandant, sondern auch U 154 traf ein trauriges Schicksal, denn es wurde nicht einmal zwei Monate nach Kusch' Exekution nordwestlich von Madeira durch amerikanische Geleitzerstörer mit seiner gesamten Besatzung versenkt. Auch Abel, der inzwischen Kommandant von U 193 geworden war, wurde auf seiner ersten Feindfahrt samt seiner Besatzung im April 1944 versenkt. Dies bedeutete jedoch auch, daß es in den durch den Vater von Oskar Kusch angestrengten Verfahren gegen die am Prozeß Beteiligten nicht mehr möglich war, sich ein Bild von den beiden Denunzianten zu machen.

[118] Paul [2001], S. 273.

[119] Karl Rickers: Erinnerungen eines Kieler Journalisten 1920-1970, Neumünster 1992, S. 140.

Der Marineschießplatz in Holtenau scheint nach Paul als zentrale Exekutionsstätte von Kriegsgerichten in ganz Schleswig-Holstein gedient zu haben[120]. So nahm das ganze Verfahren – mit zunehmender "Routine" – immer mehr formalisierte bürokratische Züge an, so daß sogar ein entsprechendes Formblatt entworfen wurde, in das nur noch die jeweiligen Daten einzutragen waren (siehe unten!)[121]. Bei den Recherchen des stellvertretenden Altenholzer Bürgermeisters Thiessen stellte sich heraus, daß zwar sämtliche Namen der zwischen 1938 und 1945 vor ein Kriegsgericht gestellten Marinesoldaten in den Archiven verzeichnet sind, die abschließenden Urteile jedoch fehlten. Ob es auf dem Marineschießplatz auch im Ersten Weltkrieg zu Exekutionen kam, ist bisher noch nicht geklärt.

Ein Großteil der in Holtenau erschossenen fand seine letzte Ruhestätte auf dem Nordfriedhof unter einer Rasenfläche des Feldes W, wo sich acht Breitsteine mit 65 Namen finden, davon lassen sich 11 Namen als auf dem Schießstand Holtenau erschossene Marineangehörige identifizieren. Es liegt also die Vermutung nahe, daß auch die anderen Personen dort exekutiert worden sind. Die Getöteten brachte man in die Leichenhalle des Wiker Marinelazaretts, wo sie von den Verwandten abgeholt werden konnten. Lehnten aber die Angehörigen eine Bestattung auf eigene Kosten ab, wurden die Verstorbenen zum Nordfriedhof, der damals der "Standortfriedhof" war, gebracht und auf dem Feld W bestattet. Und da es aber auch Fälle gab, in denen die Leichen dem Anatomischen Institut der Kieler Universität für Lehr- und Forschungszwecke zur Verfügung gestellt wurden und diese Leichen und Leichenteile nach Kriegsende auch auf anderen Friedhöfen beerdigt wurden, kann man wohl von einer deutlich höheren Zahl von in Holtenau Ermordeten ausgehen.[122]

Mit welcher Menschenverachtung das Regime seine Feinde exekutierte zeigt auch das von Thiessen in Auszügen zitierte "*Merkblatt für die Unterbringung zum Tode Verurteilter und die Vollstreckung von Todesstrafen*" von 1941:

> *„II.1. Da ein Todesurteil sofort nach Bestätigung des Urteils und Ablehnung der Begnadigung zu vollstrecken ist, muß die Vollstreckung bis ins Kleinste vorbereitet werden, daß sie jederzeit ohne Schwierigkeiten stattfinden kann. Gründliche Belehrung des Vollstreckungskommandos am Richtplatz! Aufklärung über die Stelle, auf die zu zielen ist – Herz –. [...]*
>
> *2. Von diesen Vorbereitungen darf der Verurteilte auf keinen Fall etwas merken. Denn anderenfalls besteht die Gefahr unberechenbarer Handlungen des Verurteilten; auch erfordert es die Rücksichtnahme auf den Verurteilten, daß ihm die Kenntnis der Vorbereitungen erspart bleibt. [...]*
>
> *III.3. Bekanntgabe an den Verurteilten erst am Morgen vor der Vollstreckung. Beispiel: Vollstreckung 8 Uhr. Um 6 Uhr wird der Verurteilte durch die Wache geweckt und ihm mitgeteilt, daß um 6 Uhr 30 der Heeresrichter komme und ihm eine sehr ernste Mitteilung machen werde.*
>
> *4. Transport des mit Drillichanzug bekleideten Verurteilten zum Richtplatz mit einem geschlossenen oder mit Plane zugedeckten LKW – kein PKW, da Rücktransport des Sarges.*
>
> *5. Alle Wege durch Doppelposten rechtzeitig absperren. Am Ende des Standes wird mitten vor dem Kugelfang ein Pfahl fest in die Erde eingelassen, der über den Erdboden etwa 2 m mißt. Bei dem Pfahl Strick zum Anbinden. Sarg in der Nähe, aber unsichtbar für den Verurteilten.*
>
> *8. Der leitende Offizier läßt durch Zeichen – Flagge entsichern, anlegen und gibt durch Wort, Pfiff oder Zeichen den Feuerbefehl ... Der Sanitätsoffizier läßt den Verurteilten durch das Sanitätskommando einsargen – Stroh im Sarg wegen des Blutes - und den Sarg zum LKW bringen. Reichseigenes Schuhwerk ist dem Verurteilten vorher auszuziehen und erneut zu verwenden."* [123]

In der Endphase des Krieges ging man wegen der zunehmenden Zahl von Fahnenfluchtdelikten dazu über, Gruppenerschießungen durchzuführen, auch wegen der Schwierigkeit, genügend 10köpfige Exekutionskommandos aufzustellen. Die Erschießungen wurden durch einen Zug der Standortwachkompanie durchgeführt.[124]

An Werner Winter, der auf U 130 Kommandant von Kusch war, schrieb Oskar Kuschs Vater ein Jahr nach Kriegsende folgenden Brief:

> *„Oskarheinz Kusch*
> *Berlin-Steglitz, den 28.8.46*

[120] Vgl.: Paul [2001], S. 275f.
[121] Vgl.: Paul [2001], S. 273.
[122] Vgl.: Städtische Friedhöfe in Kiel: Marine- und Kriegsgedenkstätten auf dem Nordfriedhof. Opfer standrechtlicher Erschießungen, unter: http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/67/Friedhoefe/Friedhoefe/Nordfriedhof/marine/standrechtlich.htm.
[123] Gemeinde Altenholz [1999], S. 31f.
[124] Vgl.: Paul [2001], S. 278.

Herrn
Korvettenkapitän Werner Winter
Haltwhistle / Northumberland

Mein lieber und sehr verehrter Herr Winter!

Seit langem hat mich nichts mehr so sehr erfreut wie Ihre Zeilen vom 11.8.46, weiss ich doch erstens, dass Sie leben und anscheinend auch gesund sind und zweitens, dass Sie auch darüber informiert sind, was ich zur Rehabilitation meines einzigen Jungen, den Sie ja auch als Mensch und Kamerad so sehr schätzen, unternommen habe. Mein Junge war, wie man so sagt, ein smarter Kerl und ein nach jeder Richtung hin anständiger Charakter, und ich vermisse ihn doch sehr. Wenn ich ihn auch durch die eingeleitete Strafaktion natürlich nicht wiederbekomme, so halte ich es doch für meine verdammte Pflicht und Schuldigkeit, unter allen Umständen dafür zu sorgen, dass seine Mörder, darunter auch Dönitz, den ich noch nachträglich des Mordes an meinem Sohn angeklagt habe, ihrer gerechten und wohlverdienten Strafe zugeführt werden, und müsste ich dieserhalb Himmel und Hölle in Bewegung stürzen. Wir – er und ich – hatten das Verbrechen des wahnsinnigen Utopisten Hitler gleich zu Anfang des Krieges erkannt und seine Folgen durchschaut und wussten, dass es zum vollständigen Ruin Deutschlands führen musste und auch unbedingt kommen würde. Nur mein Sohn hat in seiner Lebensunerfahrenheit trotz meiner Warnung Lumpen gegenüber zu früh gesprochen, und das war sein Verderben. Aber er hat sich selbst in seiner politischen Ansicht und Überzeugung die Treue gehalten - und wer könnte irgend einer Sache treu sein, ohne sich selber treu zu bleiben - und sein Vorbild wird daher vielen jungen Menschen helfen den verloren gegangenen Glauben an sich selber wiederzugewinnen und wenn dem so ist, dann war der Tod meines Sohnes ideell genommen nicht ganz zwecklos.

Ich habe von der Oberstaatsanwaltschaft Kiel, bei der ich das Strafverfahren angängig gemacht habe, vor einigen Tagen die Nachricht erhalten, dass die Aufenthaltsorte der Angeklagten bis auf Abel und Druschel von allen am Morde Beteiligten bekannt sind und nun muss man das weitere abwarten.

Das Urteil an meinem Sohn ist ein Wahnsinn, wie er wohl noch von keinem Gericht in der ganzen Welt verzapft worden ist und deshalb auch gemeiner Mord. Versagt hat natürlich vollständig sein Verteidiger, der Rechtsanwalt Meyer-Grieben in Kiel, weil er als Mitglied des NSRB nicht wagte entsprechend aufzutreten, trotzdem auch er von der Unschuld meines Sohnes überzeugt war. Der Herr Oberstaatsanwalt in Kiel spricht vorsichtigerweise in seinem Schreiben nur von einer "Rechtsbeugung". Es handelt sich aber um einen gemeinen Mord aller Angeklagten. Da ich gute Beziehungen zum Internationalen Gerichtshof in Nürnberg habe, über den auch der Artikel "Der Fall des Oberlt. zur See Kusch" in die Neue Zeitung gelangt ist, so werde ich schon mit Gottes Hilfe und mit meinem gesunden Menschenverstand die Mörder meines Sohnes mit Erfolg bekämpfen und sie genau dahin bringen, wo sie ohne Bedenken so viele andere unschuldig hingebracht haben oder selbst in diesem Kampf zugrunde gehen.

Hoffentlich führt Sie, mein lieber und verehrter Herr Winter, ein gütiges Geschick recht bald aus der Gefangenschaft in die Arme Ihrer Lieben und Sie finden dann daheim Ihre verehrte Frau Gemahlin und Ihre Kinder alle wohlauf. Wenn Sie an Ihre Gattin nach Erhalt dieser Zeilen schreiben, bitte ich Sie, sie herzlichst zu grüßen, denn sie war eine überzeugte Antifaschistin und Feindin des Hitlerregimes und auch sonst eine tapfere Frau, die ich ausserordentlich schätze und verehre.

Und nun vielen Dank für Ihre lieben Zeilen, verbunden mit der Bitte, wieder einmal etwas von sich hören zu lassen, wenn Sie Lust und Laune dazu haben. Vielleicht fügt es ein gütiges Geschick, dass wir uns doch noch persönlich kennen lernen und mündlich über alles unterhalten können, was uns bewegt.

In dieser Hoffnung bin ich mit den herzlichsten Grüssen und Wünschen für Ihr ferneres Wohlergehen

Ihr Oskarheinz Kusch"[125]

Obwohl Oskar Kuschs Vater im Jahr 1949 vor dem Kieler Landgericht die Rehabilitierung seines Sohnes anstrengte, wurde der ehemalige Marinerichter Karl-Heinrich Hagemann in diesem Prozeß als auch in der Berufungsverhandlung im darauf folgenden Jahr aus Mangel an Beweisen freigesprochen, worüber Werner Winter – Werner Winter war u. a. von November 1939 bis Mai 1941 Admiralstabsoffizier bei Dönitz – in einem Brief an Admiral Rogge berichtet:

„In diesem Prozeß wurde H. beide Male durch Leverenz verteidigt. Mir ist in lebhafter Erinnerung die Szene, als nach meiner Aussage und dem sich anbahnenden Freispruch Dr. Leverenz in der Pause mich ansprach und fragte, ob ich heute immer noch von der Schuld Hagemanns überzeugt sei. Ich habe versucht, ihm

[125] Dieser Brief aus dem Besitz meines Großonkels Werner Winter liegt mir in Kopie vor.

klarzumachen, daß ich dies 1944 Groß-Admiral Dönitz und Admiral von Freideburg gegenüber gemeldet hatte, daß Hagemann ein von politischen Rücksichten und mangelnder innerer Courage diktiertes Urteil gefällt habe. Diese Ansicht verträte ich auch jetzt noch und wäre von Hagemanns großer Schuld noch immer überzeugt."[126]

Der ehemalige Marineoberstabsrichter d.R. Dr. Bernhard Leverenz (*1909; †1987) war nach dem Krieg in Kiel bis 1949 als Staatsanwalt, dann als Rechtsanwalt und Fachanwalt für Steuerrecht tätig und von 1954 bis 1962 sowie von 1963 bis 1967 Justizminister des Landes Schleswig-Holstein! Über ihn findet sich in einem Brief Admiral Bernhard Rogges, gegen den 1965 , Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Flensburg wegen um die Zeit des Kriegsendes verhängter Todesurteile liefen, an Werner Winter Folgendes:

„An der Charakterlosigkeit von Herrn L. zweifelt wohl niemand, der ihn in den vergangenen Jahren kennengelernt hat. Mein Rechtsanwalt in Kiel sagte mir einmal vor einiger Zeit: "Der ist so charakterlos, daß, wenn er morgen von seinem Posten abtreten müßte, er übermorgen zu Ihnen käme mit der Frage, ob er sie verteidigen könnte."

Den Verlauf und das das Ergebnis des gegen Hagemann angestrengten Prozesses schildert Claudia Bade:

„Die Anzeige richtete sich auch gegen den ehemaligen Marineoberstabsrichter Karl Hagemann wegen Mordes; die Ermittlungen zogen sich über mehrere Jahre hin. [...] Der Prozeß gegen Karl Hagemann fand erst im Mai 1949 statt; Anklage war allerdings nicht wegen Mordes erhoben worden, sondern wegen >>Verbrechen gegen die Menschlichkeit<<. Zweimal wurde Hagemann vom Schwurgericht beim Landgericht Kiel freigesprochen, jeweils mit geradezu haarsträubenden Begründungen. Hauptsächlich wurde argumentiert, dass für das Gericht beim Todesurteil gegen Kusch allein militärische Erwägungen eine Rolle gespielt hätten und keine politischen. Nur im letzteren Fall hätte es zu einer Verurteilung Hagemanns nach KRG 10 kommen können, so das Kieler Gericht. Zumindest - so ist es in der Urteilsbegründung formuliert - seien keine ausreichenden Beweise dafür erbracht, dass >>das Kriegsgericht sich bei der Beurteilung der Frage, ob ein minderschwerer Fall vorliege, von politischen Erwägungen hat leiten lassen. [...] Es scheint nicht unglaubhaft, dass sie in Kusch nicht den politischen Gegner, sondern vielmehr einen Offizier sahen, der in schwerer Weise gegen die Disziplin verstoßen hat.<< Der Fall ging in Revision, sowohl die Kieler Staatsanwaltschaft aus auch der Oberste Gerichtshof für die Britische Zone bemühten sich um eine Differenzierte rechtliche Beurteilung. Doch das Verfahren wurde an dasselbe Kieler Gericht zurückverwiesen und endete ein Jahr später wiederum mit einem Freispruch. Diesmal wurde der Freispruch rechtskräftig, da der Oberstaatsanwalt eine neuerliche Revision für aussichtslos hielt."[127]

Bade schildert weiter, in welcher Weise ein informelles Netzwerk ehemaliger Marinejuristen funktionierte, um zu verhindern, daß aus dem Fall Kusch ein gefährlicher Präzedenzfall entstand. In diesem Netzwerk organisierte man Rechtshilfe füreinander, informierte einander über laufende Verfahren und half sich gegenseitig dabei, wieder eine Anstellung in der Justiz zu finden. Organisator dies Netzwerkes war der ehemalige Marinekriegsgerichtsrat Helmut Sieber.

Das Urteil gegen Kusch wurde erst am 16.9.1996 auf Betreiben der FDP-Abgeordneten Christel Aschmoneit-Lücke durch die Kieler Staatsanwaltschaft aufgehoben, nachdem Heinrich Walle[128] das Schicksal Kusch' erneut publik gemacht hatte. Die Staatsanwaltschaft nannte zur Begründung, daß Oskar Kusch seinerzeit eine Straftat vorgeworfen worden sei, die alleine nach nationalsozialistischer Auffassung strafbar gewesen sei.[129]

Der damalige Generalstaatsanwalt von Schleswig-Holstein Heribert Ostendorf formulierte in einer Presserklärung folgendes:

„Ferner sind die >Straftaten<, die der Verurteile verübt haben sollt, geradezu ein Schulbeispiel für solche Handlungen, die überwiegend aus Gegnerschaft zum Nationalsozialismus begangen worden sind, so daß gemäß §1 Abs. 1 Straffreiheitsverordnung auch deshalb die Straffreiheit angeordnet ist. Daß die Motivation des Oberleutnant Kusch weder eigennützig noch verwerflich war, und daß – im Gegenteil – in seiner >Deliquenz< Weltoffenheit, Weitblick und Mut zum Ausdruck kamen, sei mit aller Deutlichkeit erwähnt."[130]

[126] Aus einem Brief Werner Winters an Admiral Rogge vom 14. Dezember 1965.

[127] Bade, Claudia: >>Als Hüter wahrer Disziplin ...<< Netzwerke ehemaliger Wehrmachtsjuristen und ihre Geschichtspolitik, in: Wette, Wolfram / Perels, Joachim: "Mit reinem Gewissen": Wehrmachtsrichter in der Bundesrepublik und ihre Opfer, Berlin 2011, Ebook ohne Seitenangaben.

[128] Heinrich Walle: Die Tragödie des Oberleutnants zur See Oskar Kusch, Stuttgart 1995.

[129] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Witze über Hitler kosteten Oskar Kusch das Leben*", 12. Mai 2004.

[130] Walle, Heinrich: Marineoffiziere im Widerstand gegen Hitler und das NS-Regime, in: [Rahn 2005], 485-502, hier S. 500.

Zum Gedenken an Oskar Kusch wurde die Straße *„Am Schießstand"* in *„Oskar-Kusch-Straße"* umbenannt, die sich damit von den vielen in Holtenau verbreiteten Straßennamen von Fliegerassen oder Flugpionieren wohltuend abhebt. Dies geschah jedoch erst nach der Gebietsreform, durch die das Gebiet des Schießstandes zur Gemeinde Altenholz kam, aufgrund einer gemeinsamen Initiative der Gemeinde Altenholz und der Stadt Kiel. Es wurde eine Gedenkfeier durchgeführt und ein Gedenkstein an der Stichstraße zum Schießstand aufgestellt, der die folgende Inschrift enthält:

Oskar Kusch
** 6.4.1918 + 12.5.1944*
Sein Name steht für die vielen Opfer
des nationalsozialistischen Unrechtsstaates
die hier und an anderen Orten
ihr Leben ließen.
Ihr Tod uns zur Mahnung
Gemeinde Altenholz Landeshauptstadt Kiel
12. Mai 1998

Nach Kriegsende wurde das Gelände des Schießstandes von den Briten in Besitz genommen. In den noch vorhandenen Baracken aus dem Dritten Reich wurden Flüchtlinge aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten untergebracht. Hier wohnten nach Unterlagen der Gemeinde Altenholz 30 Mietparteien[131].

9.7 Zwangsarbeiter in Holtenau

In den Jahren von 1939-45 wurden alleine in Schleswig-Holstein mehr als 200.000 Zwangsarbeiter aus vielen europäischen Staaten in den verschiedensten Wirtschaftsbereichen, so z. B. in der Landwirtschaft, in der Industrie, im Handwerk und auch im öffentlichen Dienst eingesetzt. In vielen Fällen als Ersatz für die zum Kriegseinsatz rekrutierte männliche Bevölkerung. In den Kriegsjahren wurden im Kieler Raum über 36.000 Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge vor allem in der Kieler Rüstungsindustrie eingesetzt. Ein Teil dieser Menschen kam aufgrund der oft unmenschlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen ums Leben oder wurde im *„Arbeitserziehungslager Nordmark"* bei Russee ermordet.[132]

Insgesamt gab es allein in Kiel über 100 Lager für Zwangsarbeiter. Dazu gehörten neben teilweise hermetisch von der Umgebung abgegrenzten Barackenlagern auch Unterkünfte in Gaststätten, öffentlichen Gebäuden oder Schulen. Die großen Rüstungsbetriebe hatten oftmals eigene Lager für ihre Zwangsarbeiter. Die Zustände in diesen Lagern variierten stark in Bezug auf ihre Bauart, Heizungsmöglichkeiten, Sanitäranlagen, Belegungsdichte, Verpflegung, medizinischer Versorgung und Überwachung. Auch die Behandlung dieser Menschen war ganz unterschiedlich und reichte von den übelsten Schindereien bis hin zum „Familienanschluß". Viele dieser Lager waren jedoch überfüllt, schlecht oder gar nicht beheizbar und wiesen katastrophale hygienische Zustände auf. Dabei lebten die so genannten *„Ostarbeiter"*, die seitens des NS-Regimes für rassisch minderwertig erachtet wurden, unter den schlimmsten Bedingungen. In den letzten Kriegsjahren wurden wegen des zunehmenden Einsatzes von Zwangsarbeitern immer mehr Barackenlager gebaut. Diese lagen oft im direkt bombengefährdeten Bereich neben den Produktionsstätten, trotzdem wurde den Zwangsarbeitern oftmals der Zutritt zu den Luftschutzräumen verwehrt.[133]

Das größte Holtenauer Lager mit Zwangsarbeitern befand sich im Bereich der Waffenschmiede. Das Arbeitslager hatte 331 Plätze und es waren dort neben Deutschen auch Dänen, Tschechen, Ungarn und Niederländer inhaftiert. Das Lager Waffenschmiede, das von 1939 bis 1945 existierte, wurde von der *„Deutschen Arbeitsfront"* (DAF) betrieben und von weiteren Firmen (u. a. Baufirmen wie Förster Betonbau) und der Stadt Kiel benutzt und war mit 330 bis 400 Personen belegt. Scheinbar wurden einige Insassen dieses Lagers auch als *„HiWis"* in der Holtenauer Flakbatterie am Jägersberg eingesetzt.

Das Barackenlager in der Waffenschmiede, das aus langen eingeschossigen Holzhäusern bestand, wurde während des Krieges auch von Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes und von Soldaten bewohnt (siehe hier auch 10.2 auf Seite 305). Zwei weitere Arbeitslager befanden sich auf dem Holtenauer Flugplatz im Bereich Schusterkrug. Das Lager in der Schule Schusterkrug (Schusterkrug Nr. 5) wurde von den *„Deutschen Werken"* (Werk Friedrichsort) benutzt und war mit 250 Personen belegt. Das Gemeinschaftslager Schusterkrug in der Strandstraße / Boelckestraße

[131] Weitere Flüchtlingslager auf dem Gebiet der Gemeinde Altenholz befanden sich in Knoop und in Altenholz. (Vgl.: Gemeinde Altenholz [1999], S. 5.).
[132] Vgl.: [FG Zwangsarbeit].
[133] Vgl.: [FG Zwangsarbeit].

Nr. 120 wurde in den Jahren 1935-45 von der Luftwaffe (ursprünglich Reichsarbeitsdienst) benutzt und war mit 250 bis 500 Personen (hauptsächlich Jugoslawen, Ungarn und Griechen) belegt[134]. Das *„Italienerlager"* auf dem Seefliegerhorst Holtenau wurde seit 1943 von der Luftwaffe betrieben und war mit 10 Personen belegt[135].

Auf Gut Knoop war ein Kriegsgefangenenkommando stationiert, wobei es sich um 40 Bürger der Sowjetunion handelte, die wahrscheinlich in der Landwirtschaft gearbeitet haben[136].

Die *„Deutschen Werke"* hatten einen Teil ihrer Produktion in den Bereich der Holtenauer Schleuse ausgelagert[137], ich konnte aber bisher keinen Hinweis darauf finden, ob es unter den 200 dort beschäftigen Personen auch Zwangsarbeiter gab.

Zu den Holtenauer Firmen, die während des Krieges Zwangsarbeiter einsetzten, gehörten u. a. die *„Deutsche Betriebsges. Drahtloses Telegramm GmbH"* auf der Holtenauer Schleuse Nr. 5b, die u. a. Funkanlagen auf Schiffe einbaute, mit 5 Beschäftigten und die *„Paul Ratje Bootswerft"*, die u. a. am Schusterkrug Marine-Motorboote baute, mit 14 Beschäftigten[138].

Auch bei anderen Holtenauer Firmen wurden so genannte Ostarbeiter eingesetzt wie beispielsweise bei der Kohlenhandlung von Max Braack, wo 2 Ukrainer beschäftigt wurden[139].

Auf der Kanalinsel bei Projensdorf östlich der Levensauer Hochbrücke gab es ein Zwangsarbeiterlager für Sowjetbürger, das mit 400 Personen belegt war und zu den *„Walterwerken"* in Tannenberg gehörte, die kriegswichtige Komponenten für Unterseeboote und Raketenantriebe produzierten. Hier wäre es in den letzten Kriegstagen beinahe zu einem Massaker an den Zwangsarbeiten gekommen, das scheinbar nur dadurch verhindert wurde, daß das Lager im letzten Augenblick durch die Alliierten befreit wurde:

> *„Am Ende des Krieges kamen Autos ins Lager mit* [unleserliches Wort, Anm. d. Übers.], *alle Männer ließ man mit dem Gesicht zum Stacheldrahtzaun antreten, die Männer und Kinder ließ man sich mit dem Gesicht zur Erde auf den Boden legen, noch eine Minute und man hätte uns erschossen, aber zu diesem Zeitpunkt drangen Angloamerikaner in Autos in das Lager ein und retteten uns."*[140]

9.8 Das Gut Knoop im Zweiten Weltkrieg

Das Gut Knoop hatte im Zweiten Weltkrieg 27 Tote zu beklagen[141]. Im Mai 1941 wurden mehrere Wirtschaftsgebäude durch Brandbomben zerstört, darunter zwei strohgedeckte Scheunen aus dem Jahre 1801[142]. Leider ging auch das kostbare Mobiliar des Gutes während des Zweiten Weltkrieges verloren und im November 1948 wurde zudem „herrenloses" Mobiliar durch die britischen Besatzer an Bedürftige verteilt[143].

In den letzten Kriegstagen wurden auf dem Knooper Gelände drei auf der Prinz-Heinrich-Brücke aufgefaßte in Hamburg entflohene sowjetische Kriegsgefangene erschossen und im so genannten *„Russengrab"* beigesetzt, daß sich zwischen 1945 und ca. 1960 im Rondell am Eingang zum Gut befand[144].

[134] Vgl.: [Klußmann 2004], S. 273.
[135] Möglicherweise gibt es hier einen Zusammenhang mit der oben erwähnten auf dem Flugplatz stationierten italienischen Fernkampfstaffel.
[136] Vgl.: http://www.zwangsarbeiter-s-h.de/KREIS/ECK/ECK-Knoop.htm.
[137] Vgl.: [Oddey 2000], S. 53.
[138] Vgl.: [FG Zwangsarbeit].
[139] Nach telefonischer Auskunft von Max Braack (4. November 2008).
[140] Zitiert nach [Klußmann 2004], S. 237.
[141] Vgl.: Hoene [1995], S. 38.
[142] Vgl.: Hoene [1995], S. 40.
[143] Vgl.: Altenholzer Heimathefte: Altenholz während des Zweiten Weltkrieges und in den Nachkriegsjahren, S. 94.
[144] Vgl.: Hoene [2000], S. 29.

9.9 Bilder aus dem Dritten Reich

Nachdem es der Weimarer Republik durch den Versailler Vertrag verboten war, eine Luftwaffe zu betreiben, wurde die Wiederaufrüstung zuerst im Geheimen unter dem Deckmantel der Tarnorganisation SEVERA („*Seeflugzeug-Versuchsabteilung*“) durchgeführt bis es im Dritten Reich zur Wiederaufrüstung und zum Ausbau des Seeflugplatzes und der Errichtung eines Fliegerhorstes auf dem Holtenauer Oberland kam. Dabei diente die Holtenauer Seeflugstation wie bereits im Ersten Weltkrieg vor allem der Ausbildung der zukünftigen Marinepiloten und der Erprobung neuer Technologien und Taktiken des Luftkrieges.

Abbildung 9.1: Bilder aus dem Dritten Reich.

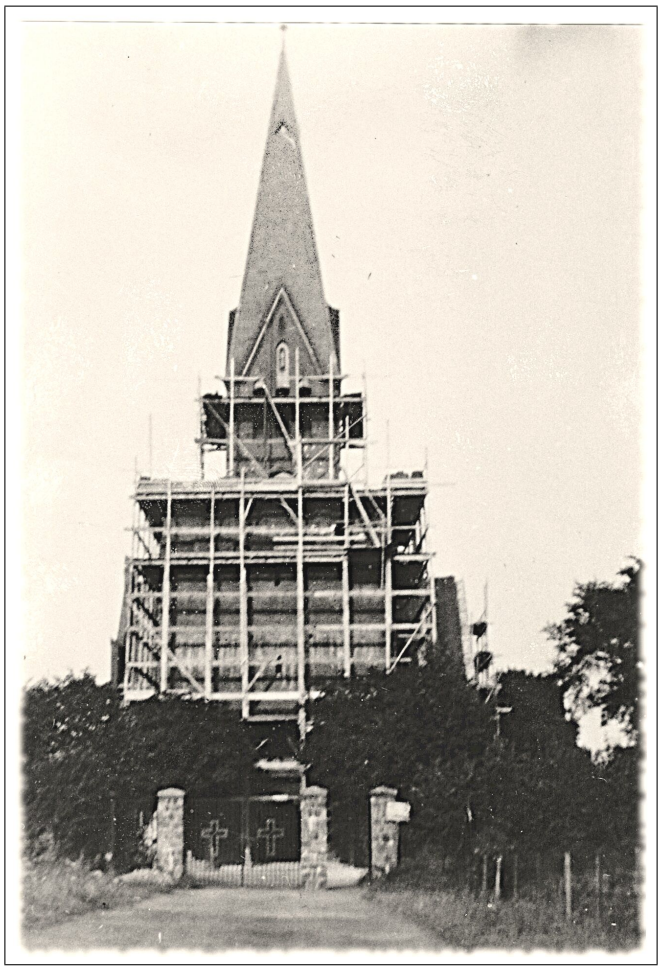
Umzug in der Richthofenstraße.

Zunehmend bestimmten die nationalsozialistischen Organisationen wie die „*SA*“, die „*Hitlerjugend*“ oder der „*BdM*“ das gesellschaftliche Leben der meisten Holtenauer. Auch verschiedene Berufsgruppen wie die Bauern oder die Seeleute wurden durch Mitgliedschaften eng an das System gebunden. Das bisher rege Vereinsleben wurde immer mehr zurückgedrängt und vor allem die Jugendarbeit behindert. Im Verlauf des Krieges kam schließlich jegliches gesellschaftliches Leben zum Erliegen.

Holtenau war - verglichen mit anderen Kieler Stadtteilen - kaum durch Bombenangriffe betroffen, obwohl sich hier mit den Schleusenanlagen, dem Fliegerhorst und der Hochbrücke bedeutende militärische Ziele befanden, und etliche der auf Holtenau abgeworfenen Bomben waren wohl eher für die kriegswichtigen „*Walterwerke*“ in Tannenberg bestimmt gewesen.

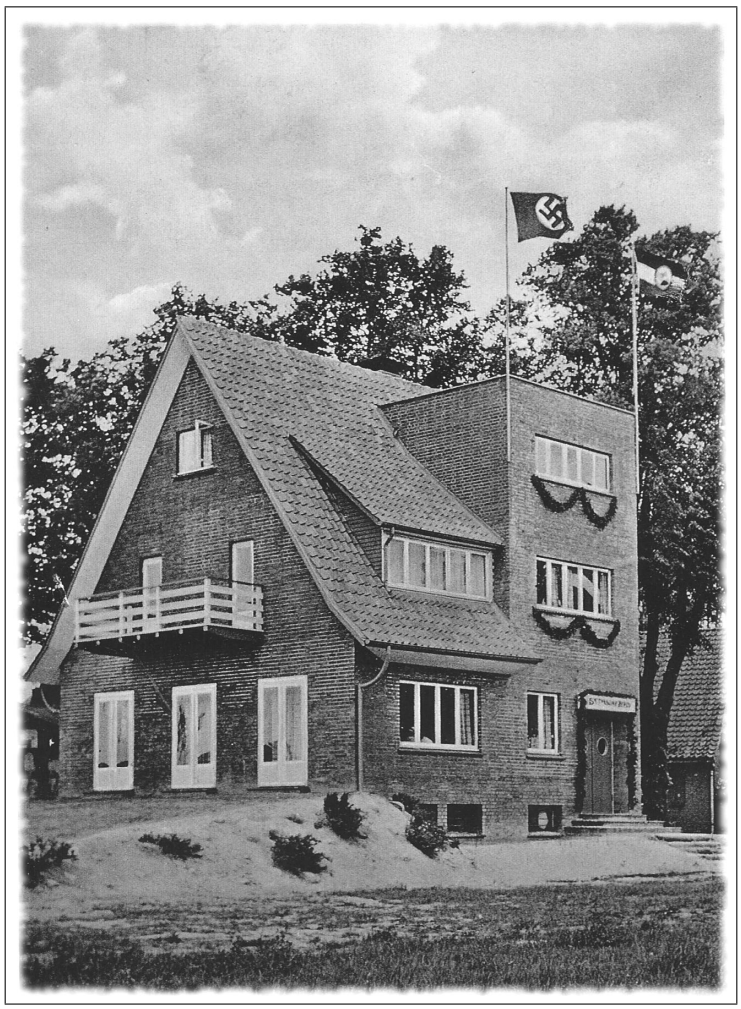
Während des Zweiten Weltkrieges wurden von Holtenau aus vor allem im Rahmen der Invasion Dänemarks und Norwegens Angriffe von Holtenauer Staffeln geflogen. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlangten die Holtenauer Marineflieger dann vor allem durch ihre Seenot-Rettungseinsätze große Popularität.

1. Festzug an der Ecke Apenrader Straße – Richthofenstraße.



2. Der Umbau der Dankeskirche 1935.

3. Auf der Seeflugstation im Jahr 1936.



4. Das Holtenauer Seemannsheim.

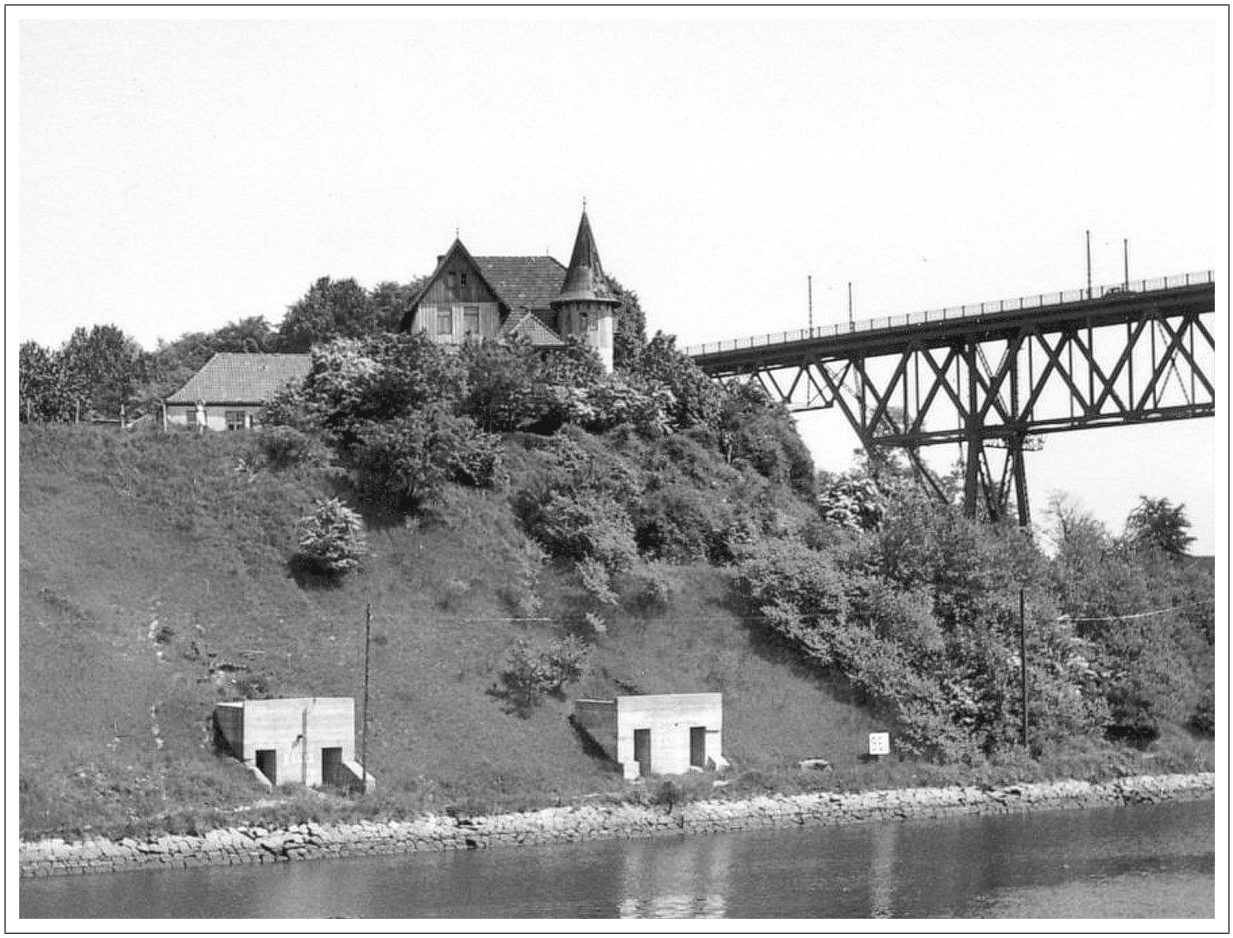
5. Das Reichsarbeitsdienstlager Voßbrook im April 1934.

6. Das Reichsarbeitsdienstlager Voßbrook im Jahr 1935.

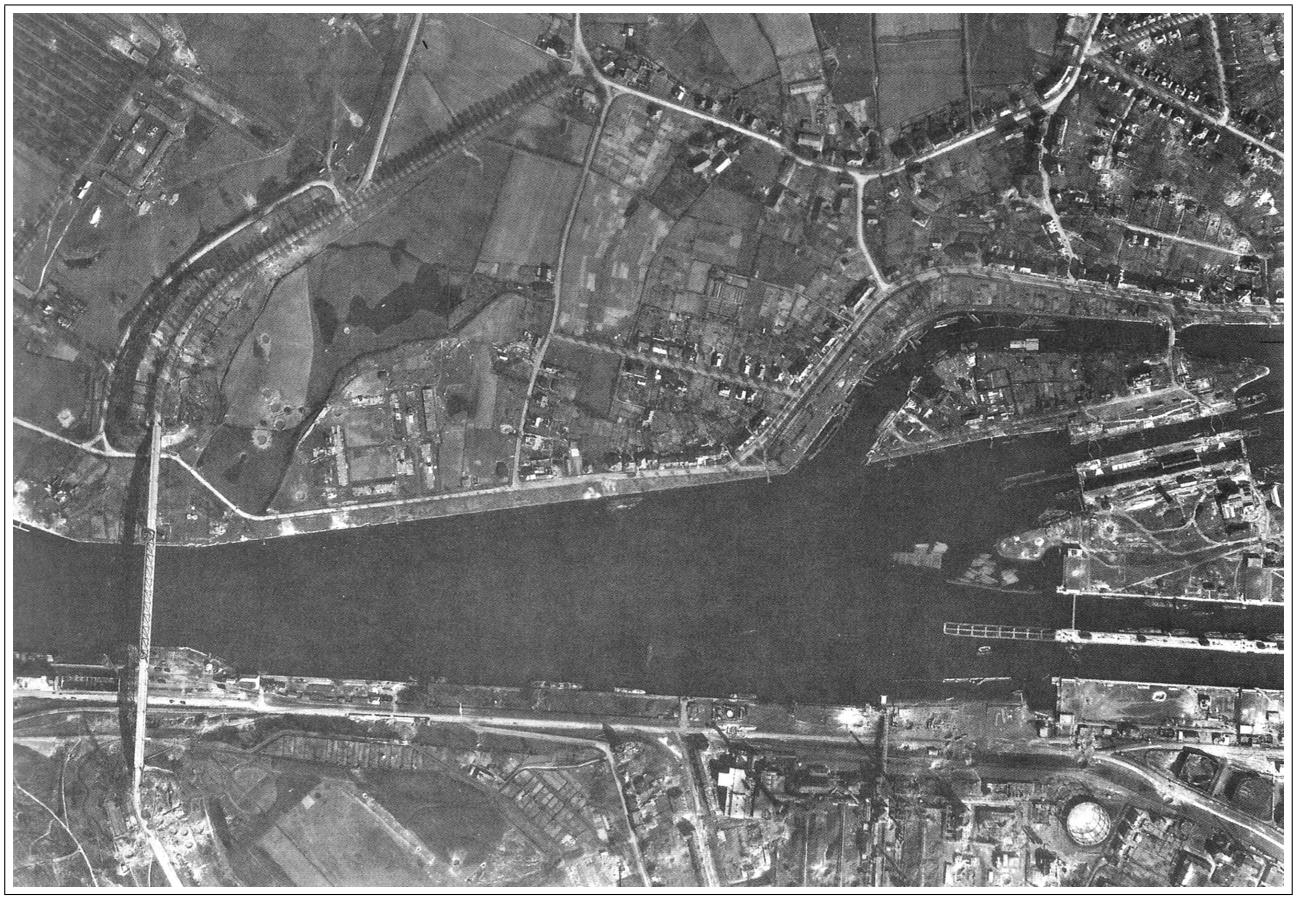
7. Das „Flakhaus“ im Kleingartengelände am Holtenauer Friedhof.

8. Gruppenbild der Holtenauer Marineflakbrigade am Jaegersberg.

9. Die Absturzstelle eines alliierten Bombers in der Lütjohannstraße.

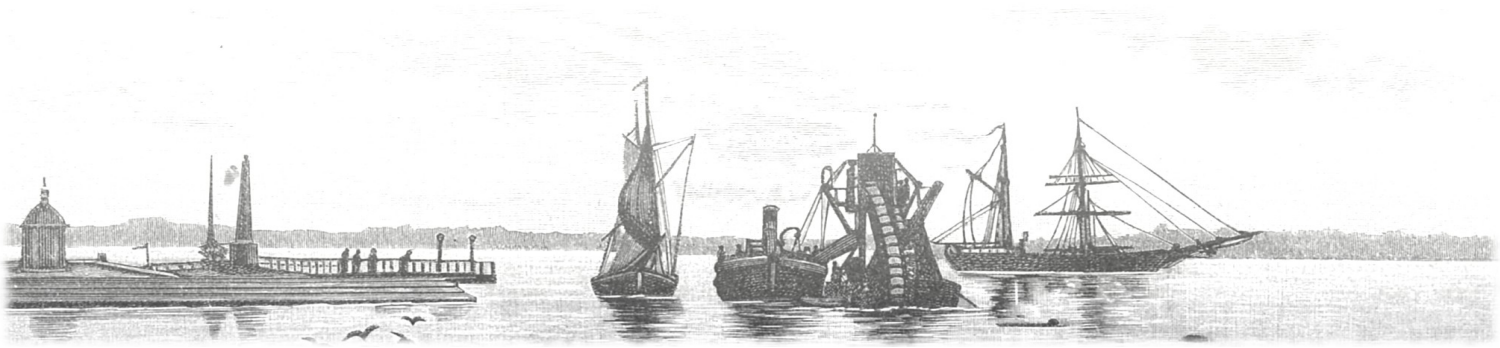


10. Zwei Luftschutzstollen unter der Villa Hoheneck.



11. Luftbild Holtenaus im April 1945.

12. Oskar Kusch als 1. Offizier auf U-103.



Kapitel 10

Die Nachkriegszeit

Wo man früher zwischen Grünanlagen spazieren ging, stehen jetzt Flüchtlingsbaracken. Wo man seinerzeit gemütlich eins aufs Parkett gelegt hatte, "hottet" man heute, und aus dem Hotel "National" wurde "International".

Schleswig-Holsteinische Volkszeitung 1945

Eher einen Mythos als die Realität beschreibt der in späterer Zeit so häufig verwendete Begriff der *„Stunde Null"*, denn in vielen Bereichen gab es im Nachkriegsdeutschland eine überraschende und oft erschreckende Kontinuität, was gerade in Norddeutschland nicht zuletzt an der Philosophie der britischen Militärregierung lag, die lokalen Verwaltungsaufgaben relativ früh wieder in deutsche Hände zu legen – nicht zuletzt aus der Einsicht heraus, daß das durch den Krieg geschwächte Britische Empire einfach nicht mehr genügend Ressourcen hatte.

Wenn nach Kriegsende in britischen Gefangenenlagern noch Todesurteile durch die deutsche Militärgerichtsbarkeit ergingen und vollstreckt wurden und gleichzeitig Angehörige der deutschen Wehrmacht oder der Polizei vom Fleck weg wieder von den Briten in Dienst gestellt[1] wurden, so waren das nur zwei Seiten der gleichen Medaille.

Wenn man schon von einer *„Stunde Null"* sprechen will, dann scheint es mir, als beträfe sie nur das kollektive Holtenauer Gedächtnis, das so viele Dinge ausgeblendet hatte, man denke nur an die Exekutionen auf dem Marineschießplatz, die in Holtenau eingesetzten Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen oder den Evakuierungsmarsch von KZ-Insassen über die Holtenauer Schleusen.

Schon wenige Jahre nach dem Kriegsende zog der damalige Holtenauer Lehrer Kurt Petersen, der während seiner Lehrerausbildung auch ein Buch über die Entwicklung Holtenaus vom Leibeigendorf zum Großstadtteil geschrieben hatte, ein melancholisches Resümee:

> *„Die weiten Gebiete der Felde[r], die früher von den Bauern bestellt wurden, mußten immer mehr dem Wohnungsbau weichen. Nur noch 4 Bauernhöfe sind aus der alten Zeit übriggeblieben. [...] Das bäuerliche Leben in ihnen hat aufgehört. Kein Hufner zieht mehr mit seinem Gespann zum Gutshof, kein Hütejunge treibt seine Schar Gänse auf die Stoppelfelder. Um diese alten Bauernhäuser herum und auf den meisten Feldern sind Häuser erbaut worden, in denen Menschen wohnen, die hinaus blicken auf den Kanal, auf die Schleusen und auf den Hafen, die die weiten Meere befahren und die Welt kennen, die immer wieder in ihre Heimat zurückgekehrt sind, die sie lieben."*[2]

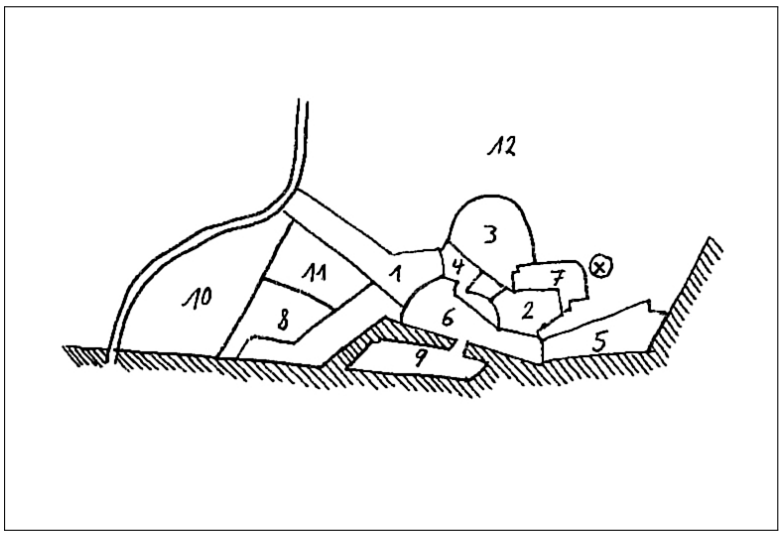


Abbildung 10.1: Karte der Siedlungsgebiete in Holtenau um 1950.

1. Ehemaliges Dorfgebiet – 2. Beamtensiedlung – 3. Bauvereinssiedlung – 4. Lotsensiedlung – 5. Außenhafenviertel – 6. Kanalstraße – 7. Fliegersiedlung – 8. Randsiedlungen – 9. Schleusenbereich – 10. Landwirtschaft / Flüchtlingssiedlung – 11. Flüchtlingssiedlung – 12. unbebaut bzw. Flugplatz – (X) Dankeskirche (Vgl.: Petersen [1952], S. 28.).

10.1 Kontinuität und Neubeginn

Auch in Holtenau gab es sowohl Brüche als auch Kontinuität; und es gab auch ein beredtes Schweigen über viele Ereignisse aus der Vor- und Kriegszeit – ein Schweigen, das umso leichter fiel, galt es doch für die meisten Holtenauer, sich erst einmal den Widrigkeiten der ersten Nachkriegsjahre zu stellen. Die vielen Holtenauer Neubürger mußten mit Wohnraum versorgt werden, so daß schon zu Beginn der 50er Jahre neue Siedlungen entstanden – auf den Ländereien der letzten Holtenauer Bauern oder der gräflichen Familie Schack-Schackenburg, womit die letzte Verbindung, die an die Zeit des Holtenauer Bauerndorfes unter der Herrschaft der Seekamper Gutsherrn erinnerte, verloren ging.

Der Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals sorgte wieder für Arbeitsplätze und Mitte der 1950er Jahre wurde Holtenau wiederum Militärstandort – nach der preußischen, der kaiserlichen Armee und der Wehrmacht nun der Bundeswehr. Die britische Militärregierung ließ auch am Nord-Ostsee-Kanal die verantwortlichen deutschen Dienststellen weiter arbeiten, hatte man doch ein vitales Interesse am Weiterbetrieb des Schifffahrtsweges. Vieles scheint in Holtenau fast wie eine Wiederholung der Zwischenkriegszeit.

Liest man die wenigen Publikationen, die sich eingehender mit der Geschichte des Stadtteils beschäftigen, so findet man nur sehr wenig über die Zeit des Dritten Reiches geschrieben und es klingt manchmal fast so, als wären in diesem Stadtteil, wo jeder jeden kannte, alle *„gute Freunde"* gewesen – als wäre hier zumindest alles gesitteter abgegangen als im Rest des Reiches. Auch daß es aufgrund des enormen Zuzugs fremder Menschen keine Spannungen gegeben hätte, erscheint vor dem Hintergrund ihrer großen Zahl recht unwahrscheinlich (siehe hierzu die Tabelle 10.1 auf Seite 308).

Der folgende Auszug aus einer Sonderbeilage der *„Schleswig-Holsteinischen Volkszeitung"* aus dem Jahr 1945 macht aber etwas von den existentiellen Herausforderungen und der damals wirklich vorherrschenden Stimmung deutlich:

> *„Während der Stadtteil Holtenau einschließlich Schusterkrug und Prieserstrand durch den Bombenkrieg nur in geringfügigem Umfange in Mitleidenschaft gezogen wurde, wirkte sich die Nachkriegszeit für die Bevölkerung um so verheerender aus. Durch den Kanalbetrieb und die damit verbundene starke Kanalschiffahrt sowie durch den Bau und den Betrieb des Land- und Seeflughafens hatten viele Arbeit und Verdienst gefunden. Gegen Ende des unseligen Hitlerkrieges war es damit vorbei. Der Schiffsverkehr auf dem Kanal war so gut wie zum Erliegen gekommen, der Flugverkehr wurde eingestellt und die Industrie- und Kasernenanlagen von der Militärregierung beschlagnahmt. […]*
> *Die Dienstverpflichteten, die durch die Luftwaffe nach Holtenau gebracht worden waren, konnten vielfach*

[1] So erging es beispielsweise meinem Großvater Arthur Morio, der in den letzten Kriegstagen zusammen mit seinen Kameraden per Schiff aus Dänemark nach Kiel fuhr und dort gleich wieder seinen Dienst bei der Wasserschutzpolizei wieder aufnehmen konnte.
[2] [Petersen 1952], S. 30.

nicht mehr in ihre Heimat zurück. Ehemalige Wehrmachtsangehörige mußten die Kasernen verlassen und sich in Holtenau andere Unterkünfte suche. Hinzu kam, daß Flüchtlinge und Heimatvertriebene in die Wohnungen der Holtenauer eingewiesen werden mußten. Baracken wurden mit Flüchtlingen belegt.
[...]
Für die in Arbeit stehenden Einwohner, die außerhalb Holtenaus eine Beschäftigung gefunden haben, scheint es notwendig, in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle Wohnungen zu errichten. Somit wird sich für die Zukunft auch für den Stadtteil Holtenau durch eine planvolle Wohnraumverteilung, durch Wohnungstausch usw. eine Wohnraumentlastung ermöglichen lassen. Da aber solche Maßnahmen die besondere Notlage der in Holtenau Untergebrachten nicht grundlegend verändern, ist es erforderlich, neben der Errichtung des Fischereihafens Voßbrook und der Fischersiedlung, in die ein Teil der Flüchtlinge eingewiesen werden kann, mit Nachdruck darauf hinzuarbeiten, daß Gebäude, die auf dem Industriegelände Voßbrook liegen, freigegeben werden für neue industrielle Anlagen, um der Bevölkerung dieses Stadtteils neue Hoffnung, Arbeit und Brot geben zu können."[3]

Dieses Zitat aus der unmittelbaren Nachkriegszeit läßt erahnen, wie damals die Mechanismen der Verdrängung funktionierten: Bereits der Begriff *„Hitlerkrieg"* suggerierte, daß es nicht die Deutschen, sondern Adolf Hitler alleine gewesen sei, der den Krieg über die anderen Völker – aber auch über die Deutschen – gebracht hätte. Auch sah man sich als Opfer des Bombenkrieges, fast so als sei dieser losgelöst vom anderen Kriegsgeschehen[4]. Und die totale Fixierung auf die materiellen Probleme der Nachkriegszeit und den geplanten Wiederaufbau ließen keine Zeit, sich der Frage der eigenen Mitschuld zu stellen.

10.2 Flüchtlinge, Vertriebene und „Displaced Persons"

Bereits seit 1943 waren aus den durch die alliierten Luftangriffe bedrohten und zerstörten Städten des Deutsches Reiches ca. 200.000 Menschen in die ländlichen Gebiete Schleswig-Holsteins evakuiert worden und als schließlich die vorrückende Rote Armee 1944 die deutschen Ostgebiete erreichte, löste sie damit eine riesige Flüchtlingswelle Richtung Westen aus – davon kamen allein in den letzten Kriegsmonaten mehr als 2 Millionen Menschen mit Hilfe der deutschen Kriegsmarine über die Ostsee in den Westen. Noch im Mai 1945 landeten über 100.000 Menschen in der Strander Bucht an.

Mit dem Vorrücken der Amerikaner und Briten im Westen drängten später auch aus dieser Richtung Zivilisten und Soldaten nach Schleswig-Holstein und nach Kriegsende wurden in hier nicht nur über eine Million ehemaliger Wehrmachtssoldaten, sondern auch 200.000 Fremd- und Zwangsarbeiter interniert. Im Jahre 1946 kamen nochmals 365.000 Flüchtlinge dazu. Auch wenn nicht alle diese Menschen hier wurden, lebten doch Ende 1946 schließlich 2,6 Millionen Menschen in Schleswig-Holstein, d. h. rund eine Million mehr als vor Kriegsbeginn 1939 – andere Quellen sprechen von 860.000 Vertriebenen, d. h. einem Anstieg der Bevölkerung um 33%. Auf vier Einheimische kamen so schließlich drei Flüchtlinge. Dieses Zahlenverhältnis bedeutete, daß kein anderes Land in den westlichen Besatzungszonen eine solch hohe Quote an Flüchtlingen oder Vertriebenen aufnehmen mußte.

Den Großteil der Flüchtlinge mußten die weniger stark zerstörten Städte, Stadtteile und die ländlichen Gebiete aufnehmen, so gab es 1945 in Kiel 8.500 Heimatvertriebene bei einer Einwohnerzahl von 157.000[5]. Dementsprechend knapp war daher auch der Wohnraum, so daß die Unterbringung – nicht zuletzt aufgrund der herrschenden latenten, teilweise auch offenen, Fremdenfeindlichkeit – oft nur durch Zwangseinweisungen sichergestellt werden konnte. Gleichzeitig wurde ein Teil des noch vorhandenen Wohnraumes durch die Besatzungstruppen für die eigene Verwendung beschlagnahmt.

In Holtenau wurden nicht nur der Flugplatz und das Schleusengelände besetzt, auch Wohnhäuser wurden von den Briten beschlagnahmt. Hinzu kamen auch noch alle Holtenauer Gaststätten bis auf das Café Günther.[6]

Viele Wehrmachtssoldaten und Dienstverpflichtete, die während des Krieges in Holtenau stationiert oder eingesetzt worden waren, konnten oder wollten nach Kriegsende nicht in ihre Heimat zurückkehren. Sie mußten ihre von der Besatzungsmacht beschlagnahmten Kasernen verlassen und sich eine irgendeine Unterkunft in Holtenau suchen.

[3] Der Kieler Stadtrat Kowalewsky: „*Was alles getan werden muß. Zukünftige Sozialaufgaben. Stadtteil Holtenau*", in: Sonderbeilage der Schleswig-Holsteinischen Volkszeitung 1945, zitiert aus [Harste 1984], S. 129.
[4] Inzwischen wird der Sinn des Bombenkrieges der Alliierten gegen die deutsche Zivilbevölkerung durch die Historiker ja auch durchaus kritisch gesehen, aber so weit war die Diskussion so wenige Monate nach Kriegsende – zumal in der Zivilbevölkerung – noch nicht! (Siehe hierzu ausführlich:[Friedrich 2002]).
[5] Vgl.: Kurze Geschichte der Stadt Kiel, unter: http://kiel.ingowelt.de/kiel-geschichte2.htm.
[6] Vgl.: Heinrich [2002], S. 59; [Harste 1984], S.

Gleichzeitig wurden andere Wehrmachtssoldaten im Auftrag der Besatzungsmacht für spezielle Aufgaben nach Holtenau verlegt, was auch exemplarisch die beiden folgenden Kriegserinnerungen beschreiben. So schreibt der Berliner Helmut Künzel in seinen Erinnerungen:

> *„Der Herbst stand vor der Tür. Wir versuchten uns mit doppelwandigen Zelten auf den Winter vorzubereiten. Doch für mich sollte es dazu nicht kommen. Am 23. Oktober 1945 wurde das noch vorhandene technische Personal der Luftwaffe, zu dem auch ich gehörte, nach dem Flugplatz Kiel-Holtenau verlegt. Wir wurden in Steinbaracken untergebracht, dann erfolgte unsere Einkleidung in englische Battle-Dress. Doch nicht in Khaki, sondern in Wehrmachts-Graugrün. Nun erfuhren wir auch, dass wir Dienstverpflichtete der Royal Airforce sind. Unser Kommandeur ist der letzte Kommodore des Jagdgeschwaders Mölders. Wir unterstehen als "Deutscher Arbeitszug Luft" (DAZL 14) der Nr.2 Squadron, 8302 (D) Wing*[7]*. Unser Kommandeur hat als Ritterkreuzträger der Luftwaffe offensichtlich ein gutes persönliches Verhältnis zu seinem englischen Vorgesetzten, der für seine Verdienste in der Battle of England das Victory-Cross trägt. Unsere Aufgabe besteht zunächst darin, deutsche Flugzeuge der damals modernsten Typen (Me 163, Me 262, Fernaufklärer, Jäger und Bomber) zum Transport nach England vorzubereiten. Immerhin eine technisch interessante und abwechslungsreiche Tätigkeit. Wir wurden für damalige Zeiten gut verpflegt (75g Fleisch pro Tag) und erhielten Ausgang in Kiel.* [...]
>
> *In unserem Objekt war außer der Royal-Airforce auch eine englische Panzer-Einheit der Desert-Rats (Wüsten-Ratten) disloziert. Deren Angehörige empfingen uns sofort mit der Frage, ob wir zu den Besatzungen der Ju-88 gehörten, die u.a. Coventry bombardiert hatten. Und als wir das verneinten, spuckten sie vor uns aus. Eines Tages erhielt ich und vier weitere Kameraden den Befehl, mit Äxten einen Jeep zu besteigen und zum Rande des Airports zu fahren, an dem zwei einsatzbereite Ju-88 standen. Dort wurde uns befohlen, den Rumpf beider Maschinen mit den Äxten durchzutrennen. Das stand völlig im Gegensatz zu dem sonst üblichen sorgsamen Umgang mit der Technik. Nach Erledigung dieser für uns völlig unverständlichen Maßnahme setzten wir natürlich alles daran, hinter dieses Geheimnis zu kommen. Und das gelang uns auch. Eine polnische Militär-Delegation (vermutlich der Londoner Exilregierung) war am Erwerb einsatzbereiter deutscher Kampfflugzeuge interessiert."*[8]

Der aus dem Memelland stammende Viktor Kittel berichtet folgende Begebenheit:

> *„Wir behielten vorerst auch unsere Uniformen mit Rangabzeichen und Auszeichnungen. Vorübergehend erhielten wir im Sommer 1945 zum eigenen Schutz gegen befreite und jetzt plündernd umherziehende russische Kriegsgefangene sogar Waffen ausgehändigt – Offiziere eine Pistole mit 6 Schuss Munition, Unteroffiziere einen Karabiner mit ebenfalls 6 Schuss Munition. Vor der Verlegung nach Kiel im Oktober 1945 wurden diese Waffen wieder abgegeben. Ende Oktober oder Anfang November 1945 erhielten wir dann eine neue Uniform. Sie war aus deutschem grünen Wehrmachtstuch geschneidert und ähnelte dem englischen 'Battledress'.*
>
> *Die gesamte Einheit verlegte Ende des Jahres nach Kiel-Holtenau, wo wir in einem Barackenlager untergebracht wurden. Wir hatten all unsere Fahrzeuge mit, hatten unsere eigene Küche und arbeiteten wieder auf dem Fliegerhorst in Kiel-Holtenau. Wir hatten die Aufgabe, alles deutsche Luftwaffenmaterial zu sortieren und zu katalogisieren. Ich selbst wurde zu einem Elektriker und baute elektrische Geräte und Instrumente aus deutschen Flugzeugen aus, die für die Verschrottung vorgesehen waren. Es gab auch ähnliche Einheiten der Marine, die u. a. Torpedos in der Ostsee versenken mussten."*[9]

Da der Stadtteil Holtenau mit 59 ausgebombten Wohnungen[10] im Vergleich zum Rest Kiels relativ wenig zerstörten Wohnraum hatte[11], wurden hier entsprechend viele Flüchtlinge und Vertriebene untergebracht. Ein Teil dieser Menschen wurde in zwei Barackenlagern auf dem Gebiet der Waffenschmiede und am Tiessenkai untergebracht. Auch mehrere Klassenräume der Holtenauer Schule wurden mit Heimatvertriebenen belegt, so daß bei Unterrichtsbeginn am 1. September 1945 trotz der wachsenden Schülerzahl nur noch in vier Klassenräumen unterrichtet werden konnte.

Wie schwierig die Situation für die Holtenauer Schüler und Lehrer in der unmittelbaren Nachkriegszeit gewesen sein muß, verdeutlicht folgender Bericht eines im Januar 1946 nach Holtenau versetzten Lehrkraft:

---

[7] genauer: "*No. 2 Squadron 8302, German Air Force Disarmement Wing Royal Air Force*".

[8] Künzel, Helmut: "*Unglaublich, wie ich all dies unbeschadet überstehen konnte*", in: Seniorenvertretung des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf [Hrsg.]: Rückblende. Erinnerungen an das Kriegsende 1945 und die Befreiung vom Faschismus, Berlin 2006, hier S. 97–123.

[9] Viktor Kittel: Jugendzeit im Memelland, unter: http://www.jugendzeit-ostpreussen.de/memelland.html

[10] Heinrich [2002]; S. 5. In ganz Kiel waren es dagegen 33.889 Wohnungen.

[11] an die 10%, in Kiel dagegen waren 35% aller Wohnhäuser (34.000) und 33% der übrigen Gebäude zerstört. Weitere 40% der Wohnhäuser und 48% der übrigen Gebäude wiesen schwere Schäden auf.

„An Lehr- und Lernmitteln war fast nichts vorhanden, da die alten Bücher nicht mehr verwendet werden durften. Die Klassenräume waren zum Teil noch mit Flüchtlingen belegt, die erst allmählich untergebracht werden mußten, oder dienten als Ausgabestellen für die Gemeinde. Die Tafeln waren voller Nägel und ohne Farbe, die Schulmöbel alt und verbraucht, die Schulwände schmutzig und mit Nägeln gespickt. Keine Kreide, keine Tinte, keine Schulhefte waren vorhanden, sondern eine unselige Zettelwirtschaft erschwerte den Unterrichtsbetrieb. Die Gesundheit der Kinder war geschwächt. Die Schulspeisung setzte ein. Im Winter trug ich fast täglich mit dem Direktor die schweren Essenskübel nach oben, trotzdem wir selbst Hunger litten. Viele Kinder hatten kein Schuhwerk, so daß während der regenreichen Jahreszeit kein geregelter Unterricht, sondern nur ein Aufgabenunterricht erteilt werden konnte. Damals konnte es noch vorkommen, daß sich, wie bei mir, die Schultür auftat und ein englischer Militärbeauftragter Nachforschungen unter den Kindern nach Zigarettenschiebern anstellte."[12]

Im Grunde ist es erstaunlich, wie wenig Bombenschäden es in Holtenau gab, lagen doch aus militärischer Sicht mit dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, den Schleusenanlagen, der Prinz-Heinrich-Brücke, dem Fliegerhorst sowie den Marineeinrichtungen in Holtenau und in der Wik genügend potentielle Ziele in unmittelbarer Nähe. Dazu kamen noch die *„Walterwerke"* in Tannenberg, die an vielen kriegswichtigen und technologisch hochentwickelten Produktionen beteiligt waren. Dies ist auch insofern erstaunlich, hatte man doch im Kaiserreich noch große Befürchtungen davor gehabt, daß durch Angriffe welcher Art auch immer die Passagen von Kriegsschiffen durch den Kanal verhindert werden könnten. Ein Grund dafür mag die veränderte alliierte Luftkriegsstrategie gewesen sein. Eine Ausnahme – und damit möglicherweise auch Ursache für einige Fehlwürfe auch Holtenauer Gebiet – waren die *„Walterwerke"* in Tannenberg, wo neben der Entwicklung hochmoderner Unterseeboote auch mit an den so genannten *„V-Waffen"* (*„Vergeltungswaffen"*) gearbeitet wurde. Somit stellten die Walterwerke ein Ziel ersten Ranges dar und wurden im Laufe des Krieges immer häufiger Ziel von Luftangriffen. Die Tabelle 10.2 auf der nächsten Seite zeigt einen Vergleich mit anderen Kieler Staedtteilen.

Es folgt eine unvollständige Liste der Bombenschäden in Holtenau, soweit sie aus den mir zur Verfügung stehenden Dokumenten ersichtlich wurde. Allerdings wurde mir bei den Gesprächen mit Personen, die hier den Krieg erlebt haben, schnell deutlich, daß die Zahl der Einschläge, Schäden und auch wohl der Toten um einiges höher gewesen sein muß:

- Kanalstraße Nr. 15/16: ausgebombt.
- Kanalstraße Nr. 44: Bombenschäden 1944.
- Pferdescheune Bauer Schulz Kanalstraße Nr. 69 ausgebombt.
- Wullestraße: 2 Häuser: Nr. 9 (Familie Petton †), (Schütt, Andresen). Hier wurde 1955 an gleicher Stelle ein neues Haus errichtet.
- Anfang Königstraße: ausgebombt, dann Neubau eines Hochhauses mit den Nummern 2, 4 und 4a.
- Königstraße Nr. 17 und Nr. 23.
- Johann-Sump-Straße Nr. 11: durch Brandbomben zerstört. Das Haus wurde 1948 wieder aufgebaut, mußte aufgrund seines Zustandes jedoch 1965 abgerissen werden, wobei ein Junge von einer Mauer erschlagen wurde.
- Alter Tonnenhof gegen Kriegsende durch Bomben zerstört.
- Richthofenstraße Nr. 27.
- Richthofenstraße Nr. 60: Das *„Hotel zur Hochbrücke"* (14. August 1944).
- Roggestraße Nr. 4 zerstört und wieder aufgebaut.
- Richterstraße Nr. 4 und 6.
- Haus auf Grundstück hinter Gravensteiner Straße Nr. 119. Ehemals das Baugeschäft von Göttsch. Das Kontorhaus wurde durch einen Anbau erweitert und zum Wohnhaus umgebaut.
- Dorfkrug *„Waffenschmiede"* 14. August 1944. Dabei kam der *„Oberknurrhahn"* Otto Wolters[13] ums Leben und nahezu das gesamte Archiv des *„Lotsengesangvereins Knurrhahn"* wurde zerstört[14].
- Gravensteiner Straße Nr. 121, der ehemalige Hof des Bauern Bansee, am 17.8.1944.
- Das Haus Grimm in der Kastanienallee neben dem neuen Gemeindehaus.
- Lütjohannstraße Nr. 4 durch Absturz eines feindlichen Bombers.

Schon ab dem 4. Juni 1945 war auch die bislang gesperrte Prinz-Heinrich-Brücke wieder für Zivilisten passierbar, dies ist insofern von Bedeutung, weil bis zu diesem Zeitpunkt der Nord-Ostsee-Kanal noch eine nicht überschreitbare Haltelinie (*„Security Stop Line"*) bildete. Schon im September 1945 wurde die Holtenauer Schule wieder

[12] [Grund- und Hauptschule Holtenau 1991], S. 13.
[13] Otto Wolters war seit seiner Gründung im Eiswinter 1928/29 der *„Oberknurrhahn"*.
[14] Vgl.: [Drögemöller], S. 175.

Tabelle 10.1: Zusammensetzung der Holtenauer Bevölkerung nach Herkunft.

in %	*1937*	*1950*
„Ureinwohner" oder aus der Stadt Kiel Zugezogene	25	17
aus den anderen Teilen Schleswig-Holsteins	41,5	25
aus anderen Ländern Deutschlands	33	20
aus dem Ausland	0,5	1
Flüchtlinge aus dem Osten Deutschlands	–	37

Tabelle 10.2: Zustand der Wohngebäude in ausgewählten Stadtteilen.

Stadtteil	*unbeschädigt*	*in %*	*beschädigt*	*in %*	*zerstört*	*in %*
Holtenau	272	59,3	161	35,1	26	5,6
Friedrichsort	51	26,7	135	70,7	5	2,6
Wik	416	42,2	421	42,7	149	15,1
Ellerbek	53	3,9	219	16,2	1.080	79,9

Quelle: [Oddey 2000], S. 60.

Tabelle 10.3: Erwerbstätigkeit in den nördlichen Stadtteilen 1970 in %.

	Selbständige:	*Beamte / Angestellte:*	*Arbeiter:*
Holtenau:	3	62	32
Friedrichsort:	2	37	60
Pries:	4	44	48,5

eröffnet, allerdings war sie aufgrund der fehlenden Räumlichkeiten der stark gewachsenen Schülerzahl nicht mehr gewachsen. Es mußten daher die 8 Klassen im Schichtbetrieb in 4 freien Räumen unterrichtet werden.[15]

Im Jahre 1950 war die Einwohnerzahl Holtenaus auf 8.000 Menschen angestiegen, was gegenüber dem Vorkriegsjahr 1937 mit 4.200 Einwohnern nahezu eine Verdoppelung bedeutete. Jedoch hatte sich nicht nur die Zahl, sondern auch ihre Zusammensetzung der Einwohner in Folge des Krieges verändert. Diese Veränderung der Einwohnerstruktur zeigt die Tabelle 10.1.[16].

Die Menge der Flüchtlinge oder Ausgebombten, die nicht an anderer Stelle einquartiert werden konnten, wurden in Flüchtlingslagern unterbracht, von denen es alleine in Holtenau 4 gab: das Lager Hoheneck, das, da es sich um die requirierte Gaststätte handelte, als einziges Holtenauer Lager massiv gebaut war, das Lager Kanalstraße Nr. 62/68, das Lager Schusterkrug und das Lager Waffenschmiede. Weiterhin gab es noch ein der Gemeinde Altenholz unterstelltes Barackenlager entlang der Knooper Landstraße bei Knoop. Über das *„Lagerleben"*, vom dem noch im Juni 1949 insgesamt 2.528 Menschen in Kiel betroffen waren[17], schreibt Uwe Carstens:

> *„Symbole dieser Lager waren die Scheinwände aus Wolldecken, Wehrmachtsspinden oder auch nur Packpapier, mit deren Hilfe man die Großräume der ehemaligen Wehrmachtsbaracken unterteilte, um wenigstens vor den Blicken der häufig fremden Mitbewohner geschützt zu sein. Trotzdem blieb jeder Lagerbewohner bedingt durch die räumliche Enge, der gemeinsamen Einnahme der Verpflegung, der Teilhabe an den wenigen Tischen und Stühlen, an Öfen und Licht unablässig der Wohngemeinschaft ausgeliefert, mußte mit ihr denken und handeln, ob er wollte oder nicht."* [18]

Es dauerte noch bis zum Ende des Jahres 1951, bis jeder Familie in den Kieler Lagern zumindest ein separater Raum zur Verfügung gestellt werden konnte. Jedoch wurde nicht nur die räumliche Enge für die Lagerbewohner zu einen ständigem Problem, sondern auch ihre Stigmatisierung durch die einheimische Bevölkerung, wurde doch der einzelne Lagerbewohner vielfach nach dem Image des ganzen Lagers beurteilt und nicht nach seinem persönlichen Verhalten. Dies betraf in ganz besonderer Weise jene Schulkinder, die nicht in den Lagerschulen unterrichtet wurden. Dazu kamen noch Faktoren wie der oft fremde Dialekt, die anderen Traditionen und auch der sich aus der Ablehnung durch die Einheimischen ergebende stärkere innere Zusammenhalt der Lagerbewohner. [19]

[15] Vgl.: [Jürgensen 1989], S. 31; [Giertz 1995], S. 56.
[16] Vgl.: Petersen [1952], S. 29.
[17] Vgl.: Carstens [1992], S. 475. Die höchste Zahl an Lagerinsassen erreichte man in Kiel im Jahr 1951 mit knapp 10.400 Personen (Vgl.: Carstens [1992], S. 477.).
[18] [Carstens 1992], S. 10.
[19] Vgl.: [Carstens 1992], S. 10f und S. 476.

Ein weiterer Grund für die Ablehnung seitens der einheimischen Bevölkerung lag auch darin begründet, daß es die Flüchtlinge oftmals wegen fehlender Dokumente leichter hatten, in Zuge der seitens der Militärregierung durchgeführt *„Entnazifizierung"* als unbelastet zu gelten und dadurch wiederum schneller zu einem der raren Arbeitsplätze in der lokalen Verwaltung zu gelangen[20].

Das *„Lager Waffenschmiede"* war bereits vor dem Krieg im Hinblick auf die geplante Kanalerweiterung 1939 errichtet worden und diente während des Krieges der Unterbringung von Fremdarbeitern und Kriegsgefangenen, die bei den Bauvorhaben für die Erweiterung des Kanals eingesetzt werden sollten. Bei Kriegsende bestand das Lager aus 5 Wohnbaracken mit diversen Anbauten und Schuppen, denn von den ursprünglichen 8 Baracken waren 3 durch Luftminen so schwer beschädigt worden, daß sie bis auf die Fundamente niederbrannten. Ganz in der Nähe des Lagers direkt an der Kanalstraße (bzw. dem Friedrich-Voß-Ufer) befand sich noch eine ehemalige Wehrmachtsbaracke, die erst von der Firma Schönhofen genutzt, dann aber auch von 4 Familien bewohnt wurde. Nachdem das Barackenlager von 1. Juni 1945 bis zum 30. September 1946 von der britischen Militärregierung requiriert worden war, überließ die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das Lager ab 21. Juni 1947 der Stadt Kiel, die hier Flüchtlinge unterbringen wollte. Das Lager Waffenschmiede bestand bis zum 1. März 1956, dann wurden auf dem Gelände neue Wohnhäuser gebaut. Im Jahre 1951 lebten im Lager ca. 130 Menschen.[21]

Das *„Lager Kanalstraße"* befand sich auf dem Gelände zwischen dem Kanalpackhaus und der Straße *„Am Kai"* (heute *„Tiessenkai"*). Während des Krieges wurde es als Wehrmachtslager genutzt (*„Wehrmachtslager Kanalstraße"*). Das Lager bestand aus 7 Wohnbaracken sowie Abortbaracken und Schuppen, dazu kamen ein Wohnwagen und eine Nissenhütte. Zu diesem Lager wurde verwaltungsmäßig seit 1951 auch die Baracke Kanalstraße Nr. 29 gerechnet. Zur Hochzeit lebten hier über 220 Menschen, wobei es sich sowohl um ausgebombte Einheimische und Flüchtlinge als auch um angeworbene Bauarbeiter[22] handelte. Das Lager bestand bis zum 20. September 1957, dann wurde es aufgelöst. Dies erschien wegen der am Kai ansässigen Firmen für Schiffsausrüstungen und -reparaturen nötig, die aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht in der Lage waren, den gestiegenen Anforderungen des nach dem Kriegsende wieder auflebenden Schiffsverkehrs gerecht zu werden.[23]

Das *„Lager Hoheneck"* wurde in der Villa Hoheneck eingerichtet und diente von 1946 bis 1949 der Unterbringung von Flüchtlingen. Während des Krieges war das Gebäude beschlagnahmt und hier die Mannschaften der *„XI. Hafenschutzflottille"* untergebracht. Nachdem für diese eigene Baracken fertig gestellt worden waren, wurde hier eine *„Ballon-Abwehr-Abteilung"* untergebracht. Nach Kriegsende wurde das Gelände von der britischen Militärregierung aufgrund des Gesetzes Nr. 52 der Militärregierung beschlagnahmt, denn der Eigentümer der Villa Hoheneck war ehemaliger SS-Sturmführer und nach dem Krieg in Neumünster interniert[24]. Das Lager war mit bis zu 110 Personen belegt. Für die kleineren Kinder wurde ein Kindergarten eingerichtet, der von der Kirchengemeinde Holtenau betreut wurde. Das Lager wurde am 30. Juni 1949 aufgelöst.[25]

Das *„Lager Schusterkrug"* lag an der Boelckestraße Nr. 120 und war ursprünglich 1935 als Lager des Reichsarbeitsdienstes (RAD) errichtet worden. Es bestand aus 3 Wohnbaracken, einer Wirtschaftsbaracke, einer Schulbaracke sowie einer Abstell- und einer Abortbaracke. Am Ende des Krieges war das Lager ein so genanntes *„DP-Lager"*[26] und von 250 Italienern belegt (*„Italienerlager"*). 1948 begann dann die Unterbringung von Flüchtlingen. Im Lager wurden bis zu 180 Personen untergebracht. Auch in diesem Lager wurde für die Kinder seitens der Kirchengemeinde Holtenau ein Kindergarten eingerichtet, wo auch die Gottesdienste abgehalten wurden. Die Kindergartenbaracke ist auch heute noch erhalten und wird von der *„Kieler Reisetaubenzüchtervereinigung von 1912 e.V."* genutzt. Das Lager wurde bis Ende September 1957 geräumt.[27]

Nahe bei Holtenau lag das *„Lager Knoop"*, das jedoch von der Gemeinde Altenholz verwaltet wurde und sich vom *„Polterberg"* bis zum Wald *„Verhauen Holz"*, d. h. dem Waldstück, das direkt an das Knooper Herrenhaus angrenzt, erstreckte. Es zählte zur Jahreswende 1952/53 122 Bewohner. Es war nach dem *„Lager Dreilinden"* das zweitgrößte Lager in der Gemeinde Altenholz. Weitere Flüchtlinge wurden auch auf dem Gelände des Marineschießplatzes untergebracht.[28]

Das Lager bei Knoop bestand aus folgenden Gebäuden: der so genannten *„Waldbaracke"* am Wald nördlich der Knooper Landstraße auf Höhe des Polterbergs, einer Sanitätsbaracke westlich der Knooper Landstraße, an die sich zwei weitere Baracken anschlossen, sowie 5 Baracken am Polterberg südlich der Knooper Landstraße. Auf

[20] Vgl.: Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte: Entnazifizierung, unter: http://www.geschichte-s-h.de/vonabisz/entnazifizierung.htm.
[21] Vgl.: Carstens [1992], S. 363ff.
[22] Sie waren von großen Baufirmen aus dem Bundesgebiet zum Wiederaufbau Kiels herangezogen worden, da die Bauhandwerker vor Ort nicht ausreichten. (Vgl.: [Carstens 1992], S. 212.).
[23] Vgl.: [Carstens 1992], S. 209ff.
[24] Vgl.: [Carstens 1992], S. 409, 414 und Anmerkung 1 S. 522.
[25] Vgl.: [Carstens 1992], S. 407ff.
[26] DP = Displaced Persons.
[27] Vgl.: Carstens [1992], S. 329ff.
[28] Vgl.: [Gaude 2004], S. 33.

dem Gelände des Marineschießplatzes befanden sich neben einem Stallgebäude und einer Werkstatt weitere 10 von Flüchtlingen bewohnte massive Gebäude oder Baracken.[29]

Neben den größeren Flüchtlingslagern gab es nach dem Zweiten Weltkrieg auch viele einzeln stehende Baracken, zum Beispiel am Hang unterhalb des Kurt-Engert-Hauses oder auf dem Grünstreifen zwischen der Kanalstraße und dem Holtenauer Außenhafen. Auch das ehemalige *„SPD-Heim"* im Eekbrook diente nach dem Krieg der Unterbringung von Flüchtlingen und dem Schulunterricht.

Flüchtlingsbaracken fanden sich auch direkt am Holtenauer Leuchtturm. Es handelte sich hier mindestens um zwei große und eine kleine Baracke. In der westlich des Leuchtturms gelegenen Baracke befand sich der *„Café-Kiosk"* von August und Dieter Bickel. Mindestens bis in das Jahr 1954 existierte ein Kiosk direkt an der Südseite des Leuchtturms, was auf einer Photographie aus diesem Jahr zu erkennen ist.

Aber nicht nur der Alltag der Flüchtlinge, auch der der einheimischen Bevölkerung war von vielen Härten geprägt. Glücklich konnte sich der der schätzen, der ein Dach über dem Kopf und eine Arbeit hatte:

> *„Dass sich mehrere Familien eine Wohnung und eine Küche teilen mussten, war der Normalfall. Strom wurde aus Energiemangel oft abgeschaltet, so dass man abends im Dunklen saß. Auch die Wasserversorgung war ausgefallen. Daher mussten die Kieler zu Zapfstellen in der Stadt gehen, um Wasser in Eimern nach Hause zu tragen. Ebenfalls funktionierte die Gasversorgung nicht. Das war ein Problem bei der Zubereitung des Essens. Froh war derjenige, der eine 'Brennhexe' besaß, einen kleinen provisorischen Kochherd. Brennmaterial für ihn zu beschaffen, war eine mühevolle Arbeit. Holzbalken und Bretter wurden aus den Trümmern geborgen, Chausseebäume gefällt, in den Wäldern der Umgebung Holz gesammelt und natürlich Kohlen geklaut."*[30]

10.3 Die alliierte Besatzung in Holtenau

Mit dem Kriegsende in Schleswig-Holstein begann die Zeit der alliierten Besatzung und in Holtenau kamen zu den britischen „*Royal Engineers*", zu deren Aufgaben auch die Sprengung der Kieler Bunkeranlagen zählte, auch norwegische Truppen als Teil der sogenannten „*Tysklandsbrigaden*" hinzu. Die Aufgaben der Besatzungstruppen lagen anfangs vor allen darin, nach dem Zusammenbruch der alten Ordnung innere Unruhen, Plünderungen und Diebstähle von Vieh und Ernte zu verhindern. Es wurden Wegekontrollen durchgeführt und die Flüchtlingslager, in denen teilweise der Schwarzhandel blühte, kontrolliert. Ein nicht geringer Unruhefaktor waren auch die durch das Land strömenden befreiten Zwangsarbeiter oder die aus anderen Gründen aus ihren Heimatländern vertriebenen ausländischen Staatsangehörigen.[31]

Die Royal Navy bzw. die Besatzung der „*HMS Charlotte*" besetzte ebenfalls einige Unterkünfte der „*Bromton Barracks*" auf dem Fliegerhost Holtenau. Während die Offiziere in der Messe lebten, wurden die Mannschaften mit den „*Royal Engineers*" zusammengelegt. Später kamen drei Schnellboote dazu, die an der Stegelhörner Mole lagen und mit gemischten deutsch-englischen Mannschaften besetzt wurden bis diese Boote nach Gründung der Bundesmarine im Jahr 1955 in deutsche Hände übergingen. 1957 wurde in Holtenau dann das „*1. Schnellbootgeschwader*" aufgestellt[32].[33]

Anfang Juni 1945 gab die norwegische Regierung bekannt, daß sie auf einen Vorschlag der britischen Regierung hin Truppen nach Deutschland verlegen würde. Schließlich verlegte man ab Februar 1947 ein Kontingent von 4.000 Mann in die britische Besatzungszone, die „*Tysklandsbrigade*n". Ab 1948 wurden vor dem Hintergrund des sich verschärfenden Kalten Krieges alle norwegischen Einheiten nach Schleswig-Holstein verlegt – unter anderem auch nach Holtenau. Standen anfangs zwar noch die Aufgaben als Besatzungsmacht im Vordergrund, so verschoben sich mit Gründung der NATO im Jahre 1949 die Gewichte. Schließlich wurde der Befehlshaber des norwegischen Kontingents zum Oberbefehlshaber aller in Schleswig-Holstein stationierten NATO-Einheiten ernannt. Das norwegische Engagement endete erst im April 1953.[34]

Anfang 1952 kam es wegen weihnachtlicher Alkoholexzesse bei 2. Norwegischen Bataillon in Holtenau zu einem handfesten politischem Skandal, was zu einer Anfrage in norwegischen Parlament führte, das sich deshalb mit dem Alkoholmißbrauch der Besatzungstruppen beschäftigen mußte. Die betroffenen Soldaten wurden umgehend nach Norwegen zurück beordert.[35]

[29] Schriftliche Informationen von Herrn Günter Rost aus Altenholz.

[30] Kieler Stadtarchiv: *„Kieler Erinnerungstage: 4. Mai 1945 Vor 60 Jahren - im Mai 1945. Kriegsende und Besetzung Kiels durch die Briten*", unter: http://www.kiel.de/kultur/stadtarchiv/erinnerungstage1.php?id=34.

[31] Vgl.: [Breidlid].

[32] Vgl.: Ehlert, Hans Gotthard: Die NATO-option, R. Oldenbourg Verlag München, 1982, S. 844.

[33] Vgl.: Losch, Jürgen: Die Entwicklung des Fliegerhorstes Kiel-Holtenau, unter: http://www.seeflieger.de/geschichte/geschichte2.php.

[34] Vgl.: Levsen, Dr. Dirk: "*Die norwegischen 'Tysklandsbrigader' 1947–1953*", in: DNF-Magazin. Zeitschrift der Deutsch-Norwegischen Freundschaftsgesellschaft e. V., Ausgabe 1-2004, S. 1.

[35] Vgl.: Bohn, Robert u. Elvert, Jürgen: Kriegsende im Norden, Stuttgart 1995, S. 243.

Eine Reihe Holtenauer Häuser wurde seitens der britischen Besatzungstruppen requiriert, u. a. die meisten Holtenauer Lokale wie das heutige „*Restaurant Fördeblick*", die „*Villa Hoheneck*" oder der heute nicht mehr existierende "*Ramms Gasthof*". Die Siegermächte des Zweiten Weltkrieges lösten auch alle noch existierenden Sportvereine auf, so daß sich der TuS Holtenau im Oktober 1945 im Fördeblick neu gründen mußte.

Relikte der britischen Besatzungszeit sind das „*Kiel Training Centre*" der britischen Armee, das seit 1945 auf dem Gelände des Flugplatzes beim Plüschowhafen beheimatet ist, sowie der „*British Kiel Yacht Club*" (BKYC). Als die Briten im Mai 1945 die Stadt Kiel besetzten, fielen ihnen im Kieler Olympiahafen zahlreiche Segelyachten in die Hände. Die Briten öffneten zudem das im Krieg durch Bomben beschädigte Clubhaus des Kieler Yacht Clubs wieder und gründeten am 11. Juni 1945 den BKYC unter der Leitung von Colonel Fryer. Im Winter wurden die requirierten Yachten in den Hangern des Holtenauer Fliegerhorstes untergestellt. Hier wurden die Segelyachten auch ins Wasser gelassen und vor allem durch deutsches Personal gewartet. Auch die erste Kieler Woche der Nachkriegszeit Ende August 1945 wurde unter der Ägide des BKYC organisiert. Im Jahre 1951 verlegte der BKYC seinen Sitz nach Stickenhörn und übergab das Gebäude des Kieler Yacht Clubs wieder an seine ursprünglichen Besitzer – nicht zuletzt aufgrund zunehmender finanzieller Schwierigkeiten, wurde der Club doch nicht durch offizielle Stellen, sondern ausschließlich durch seine Mitglieder finanziert.

Neben anderen militärischen Einrichtungen wurde Anfang 1947 in Holtenau für die Kinder aus britischen Familien das *„21 Field Regiment's Education Center*" ins Leben gerufen. Hier wurden in drei Klassen Kinder zwischen 6 und 14 Jahren durch 4 Regimentslehrer und eine Lehrerin unterrichtet. Die so genannte *„englische Schule"* war in einer mit Backsteinen umfaßten ehemaligen Wehrmachtsbaracke untergebracht und existierte bis Anfang der 1960er Jahre.[36]

Auch für die Grundschule Holtenau gab es seitens der Besatzungsmacht Bestimmungen, die unter anderem auch dazu dienen sollten, ein Wiederaufleben des deutschen Militarismus zu verhindern. So mußten nach dem Krieg alle wieder eingestellten Lehrer eine Erklärung unterschreiben, in der es unter anderem hieß:

> *„Ich weiß, daß ich in meinem Unterricht alles zu unterlassen habe, was geeignet ist, den Militarismus zu verherrlichen, ... Ich werde in meinem Unterricht nicht eingehen auf die Praxis des Krieges, der Mobilisierung oder Kriegsvorbereitung ... Ich werde meinen Unterricht in den Leibesübungen nicht so weit ausdehnen, daß er zu einer militärgleichen Ausbildung führt."*[37]

Es soll nach Kriegsende auch eine polnische Wachmannschaft auf dem Flugplatz Holtenau stationiert gewesen sein. Es handelte sich dabei anscheinend um ehemalige polnische Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, welche sowohl als Gebäudeinstandsetzer und Räumtrupp[38] als auch als Wachpersonal innerhalb des Flugplatzes arbeiteten. Ausgestattet wurden diese Mannschaften mit deutschen und englischen Karabinern mit Holz- und Gummigeschossen. Sie unterstanden dabei der Aufsicht der Engländer, wurden aber direkt durch norwegische Soldaten geführt. Die norwegischen Einheiten waren außerhalb Holtenaus, wahrscheinlich in Alt-Bülk, untergebracht. Diese Einheiten waren für die drei Hauptwachen zuständig.[39]

10.4 Die Holtenauer nach dem Krieg

Mit der Wiedereröffnung des Nord-Ostsee-Kanals kam wieder ein Teil der Holtenauer in Lohn und Brot und da Holtenau seit 1956 auch wieder Marinestandort ist, ist auch der zweite große traditionelle Arbeitgeber zurückgekehrt. Die Einwohnerzahl, die kurz nach Kriegsende aufgrund der Flüchtlinge einen Höchststand erreicht hatte um dann wieder zu sinken, stieg kontinuierlich an und um dieser Entwicklung gerecht zu werden wurde in den Jahren 1960/61 die Holtenauer Schule durch einen dreistöckigen Bau westlich der alten Schulgebäude erweitert, in deren Verlauf die ältesten Schulgebäude abgerissen wurden[40].

10.4.1 Neue Siedlungen und die Neugliederung des Stadtgebietes

Wie viele andere Gemeinden im Nachkriegsdeutschland sahen sich auch die Holtenauer vor zwei große Herausforderungen gestellt: Zuerst galt es für die vielen Neubürger dauerhafte Unterkünfte und Arbeitsplätze schaffen, dann mußten diese Menschen, die nicht nur einen Großteil ihrer Habe, sondern mit ihrer entfernten Heimat auch ihre kulturellen Wurzeln verloren hatten in die relativ fest gefügte Holtenauer Gemeinschaft integriert

[36] Vgl.: [Jürgensen 1989], S. 92, [Scheuermann].
[37] [Grund- und Hauptschule Holtenau 1991], S. 11.
[38] Dabei handelte es sich um das Gebäude 100 sowie um drei zerbombte Flugzeughallen.
[39] [Scheuermann], Bezug nehmend auf ein Gespräch mit dem inzwischen verstorbenen Leiter der bis vor wenigen Jahren auf dem Flugplatz beheimateten *„Wehrgeschichtlichen Sammlung"* Herrn Karl-Heinz Cayé.
[40] Vgl.: Giertz [1995], S. 56.

werden. Dies war in den ersten Jahrzehnten umso schwerer, weil in vielen Köpfen immer noch der Glaube an eine nicht allzu ferne Rückkehr in die alte Heimat vorherrschte. Noch bis in die siebziger Jahre hinein wurde das *„Ostpreußenblatt"*[41], das eine Verbindung zur verlorenen Heimat darstellte, an viele Holtenauer Haushalte verteilt.

Noch in den 50er Jahren gab es in Holtenau viele unbebaute Flächen, die gerade den Kindern heute ungeahnte Möglichkeiten zum Spielen boten. Viele der heute versperrten Wege standen damals noch offen. Die Holtenauer Schulkinder gingen beispielsweise über die Schleuseninseln zur Schule in die Wik – heute schlicht undenkbar. So schreibt Gisela Heinrich in ihren Erinnerungen:

> *„Wir gingen in den 50er Jahren zu dem freien Platz hinter dem Jugendheim am Eekbrook. Da gab es noch Hügel und Pfützen, die immer wieder lockten. Stöcke konnte man dort auch finden und Autos fuhren dort nicht. Die Kleingärten zum Flugplatz hin waren wenig genutzt. Selbst der Flugplatz war in dieser Zeit zunächst noch unbenutzt, so daß man bis zum Ufer herunter laufen konnte und wir uns den Sand für die Spielkiste dort selbst holten."*[42]

Die Wohnungsnot begann sich in Holtenau erst ab 1951 allmählich zu bessern, denn durch Selbsthilfe und mit Hilfe von Staatszuschüssen und Soforthilfegeldern konnten neue Siedlungen errichtet werden[43]. Die ersten Häuser wurden in der Gravensteiner Straße Ecke Jaegerallee (die Häuser Gravensteiner Straße Nr. 93-107, Jaegerallee Nr. 28-34) und im Mählsweg (Mählsweg Nr. 18-32) errichtet. Dabei mußten die Häuslebauer mit anpacken. so gab es hier eine kleine Lorenbahn, da man auf dem Baugelände eine tiefe Grube ausfüllen mußte. Von den Heimatvertriebenen der Pommerschen Landsmannschaft wurden unter Selbsthilfe in den Jahren 1950-52 vier Reihenhausblöcke in der Gravensteiner Straße errichtet (Nr. 1-91). Die Kanalbediensteten konnten am Friedrich-Voß-Ufer und auf den Ländereien der Waffenschmiede bauen.

Wie beschränkt die Wohnverhältnisse in der damaligen Zeit, spiegelt sich in den Mietverträgen für die 3stöckigen Reihenhäuser in der Gravensteiner Straße wieder:

> *„Die Vermieterin überläßt dem Mieter für die Zeit vom 15.10.1951 ab das Wohnhaus Kiel-Holtenau, Gravensteiner Str., Block IV, Haus 4 bestehend aus [...] mit der Maßgabe, daß von ihm und seiner Familie, soweit nicht ausdrücklich ein weitergehender Anspruch auf Wohnraum zuerkannt ist, nur eine dieser drei Wohnungen eigengenutzt wird, während zwei Wohnungen anderen Wohnungsberechtigten im Untermietverhältnis zu ihm zu überlassen sind."*[44]

Von 1955 an wurde auch das Gelände am Nixenweg bebaut. Die Baracken der ehemaligen Kanalwachabteilung wurden erst 1956 vollständig abgerissen, die Fundamente gesprengt. Die Bebauung erfolgte in zwei Abschnitten, so daß die neue Siedlung wegen der fehlenden Straßen anfangs mit dem Auto nur vom Kanal her zu erreichen war. Zwischen der neuen Siedlung und dem Hochbrückendamm besaß Bauer Bansee noch Land, auf dem er seine Kühe weiden ließ. Da die Umzäunung im Laufe der Zeit zunehmend marode geworden war, konnte es passieren, daß die neuen Hausbesitzer in der Früh Kühe grasend auf ihren frisch angelegten Rasen vorfanden.

In den Jahren 1959-61 wurden am Dittmarweg nördlich des alten Dorfkerns die ersten Häuser einer neuen Siedlung für die inzwischen wieder in Holtenau angesiedelten Angehörigen der Bundesluftwaffe und deren Familien gebaut – dieses Siedlungsgebiet wird seitdem das *„Fliegerviertel"* genannt. Ganz im Norden an die Schrebergärten grenzend entstand eine Reihe von Bungalows, auf der südlichen Seite der Hirthstraße wurden Reihenhäuser errichtet. Von 1961 bis 63 wurde das Gebiet Groenhoffweg durch die Kieler Wohnungsbaugesellschaft bebaut. 1965 wurden die Häuser im Ursinusweg errichtet. Als Zentrum der ganzen Neubausiedlung nördlich der Richthofenstraße und auch als neues Holtenauer Geschäftszentrum wurde 1970 von der Kieler Wohnungsbaugesellschaft der *„Eckenerplatz"* konzipiert, der von zwei Seiten von Geschäftsräumen umsäumt ist. Ein großzügig angelegter Springbrunnen war aufgrund des verursachtem Lärms nur kurze Zeit in Betrieb, wurde dann bepflanzt und später schließlich abgerissen. Letztlich konnte der Eckenerplatz jedoch nie jene Bedeutung für den Stadtteil übernehmen, den ihm die Städteplaner einst zugedacht hatten. Ende der 60er Jahre wurden auf dem bis dahin als Kleingartengelände benutzten Gebiet zwischen der Richthofenstraße und der Johann-Sump-Straße mehrstöckige Plattenbauten errichtet – unter anderem auch mit dem letzten jener drei dem Stadtteil in keiner Weise angemessenen Hochhäuser. Dazu kam noch das Grundstück zwischen der Johann-Sump-Straße und der Kanalstraße, wo sich früher der "*Ramms Gasthof*" befunden hatte, auf dem ebenfalls ein Plattenbau in Hanglage errichtet wurde. Es ist auffällig, daß sich die Ansiedlung der vielen Neubürger im Gegensatz zur Nachbargemeinde Altenholz, wo Straßennamen

[41] *„Das Ostpreußenblatt. Organ der Landsmannschaft Ostpreußen e.V."*, Hamburg.
[42] Heinrich [Info].
[43] Vgl.: Petersen [1952], S. 28.
[44] Vorläufiger Mietvertrag für das Haus Gravensteiner Straße Nr. 101 vom 9.11.1951. Dieser Mietvertrag war gültig bis zum Abschluß eines Kaufanwartschafts- bzw. Kaufvertrages.

wie „*Pommernring*" oder „*Ostpreußenplatz*" an die verlorene Heimat erinnern, überhaupt nicht in den Holtenauer Straßennamen niedergeschlagen hat.

Mit dem Bau des Eckenerplatzes verlagerte sich auch das Holtenauer Geschäftszentrum von der Kanalstraße weg, eine Funktion, die die Kanalstraße noch bis Ende der 70er Jahre inne hatte. Damals fanden sich hier noch an die 30 Geschäfte für alle Artikel des täglichen Bedarfs und der Kaufmannsverein organisierte Straßenfeste. Die Sparkasse verlegte ihre Filiale in einen Neubau in die Richthofenstraße, wo sich anfangs der „*Hilda*"-Supermarkt befand, und das „*Holtenauer Kaufhaus*" schloß seine Pforten. Für die vielen kleinen Lebensmittelläden bedeuteten die Mitte der 80er Jahre und 1990 eröffneten Supermärkte von „*Minimal*" und „*Co op*" bzw. „*Sky*" letztlich das Aus. Nur noch das 36 Quadratmeter große Lebensmittelgeschäft von Frau Ingeborg Koch und die „*Schlachterei Mogensen*" in der Kanalstraße konnten bei dieser Konkurrenz noch für viele Jahre weiter bestehen.[45]

Gab es bis in die 70er Jahre in Holtenau für ältere Menschen nur das „*Rentnerwohnheim*" an der Ecke Gravensteiner und Richthofenstraße sowie das „*Bünting-Haus*", so wurde im Jahre 1972 das „*Kurt-Engert-Haus*" am Hang unterhalb der Dankeskirche errichtet. Auf dem Gelände südlich der Dankeskirche bis hinunter zur Kanalstraße gab es früher viele Kleingärten, die jedoch zum größten Teil dem Bau zum Opfer fielen. Während sich den Bewohnern aus den oberen Etagen ein wunderbarer Ausblick auf Holtenau und die Kieler Förde bietet, dominiert das Gebäude durch seine Größe und Höhe jedoch die Ostseite des Stadtteils und zerstört die historische Sichtachse zwischen der Dankeskirche und dem Holtenauer Leuchtturm.

Eine weitere Veränderung des Holtenauer Ortsbildes folgte nach dem Bau der Nachkriegssiedlungen durch mehrere Neugliederungen des Kieler Stadtgebietes in den Jahren 1994 und 1997. Im Jahre 1994 wurden die von Holtenau abgetrennten Gebiete nördlich des Flugplatzes – insbesondere der „*Schusterkrug*" – dem Stadtteil Pries-Friedrichsort zugeordnet und im Jahre 1997 wurden Gebiete westlich der Bundesstraße 503 bei Dreikronen an die Gemeinde Altenholz abgeben. Diese Veränderungen waren im Grunde nur die konsequente Folge der Insellage Holtenaus, das nun durch den Nord-Ostsee-Kanal, die Kieler Förde, den Flugplatz und den Hochbrückendamm begrenzt ist.

10.4.2 Die Kirchengemeinde in der Nachkriegszeit

Als der aus Lodz stammende Pastor Gerhard Albert Richter (*13.06.1911; †13.04.1991) im Juni 1945 sein Amt in der Holtenauer Kirchengemeinde übernahm, war die Arbeit der Holtenauer Kirchengemeinde gefragter denn je. Er hatte 1936 in Warschau sein Theologie-Studium abgeschlossen und bezog im selben Jahr das Ökomenische Seminar in Genf. Er wurde am 4. Juli 1937 ordiniert. Anschließend wirkte er als Pastor in heutigen Polen, 1937-39 Vikar an St. Matthäi in Lodz, 1940 in Cholm, ab 1940[46] Pastor der *„Gemeinde der Heiligen Dreieinigkeit"* in Lublin bis September 1944[47].

Pastor Richter war während der Kriegszeit in mehreren deutschen Konzentrationslagern interniert gewesen[48]. Pastor Richter nahm sich auch in besonderem Maße der Polendeutschen an und gab in diesem Zusammenhang die Monatszeitschrift „*Der Heimatbote*"[49] heraus.

Holtenau war von Flüchtlingen übersät und diese neuen Bevölkerungsschichten erforderten neben der traditionellen Seelsorge und dem Predigtdienst eine ganz andere sozialkirchliche Gemeindearbeit. Hier lagen die Schwerpunkte dieser Arbeit bei Kindern, Jugendlichen und Alten. Es entwickelten sich aus den dort durchgeführten Kinderspeisungen im Rahmen dieser Arbeit anfangs 4 Kinderstuben im Holtenauer Pastorat, in der Villa Hoheneck (siehe auch 10.2 auf Seite 309), in Knoop und Schusterkrug. Der erste Kindergarten im Pastorat wurde von Frau Richter geleitet. Im 1956 wurde der Kindergarten in der Richthofenstraße Nr. 26 gebaut. Pastor Richter und seine Frau richteten zudem mehrere Jugendheime ein, wie den Jugendtreff in der Jaegerallee und das Jugendlager am Falckensteiner Strand, sowie das „*Bünting-Haus*" in der Kanalstraße für die Altenhilfe und als Station der Holtenauer Gemeindeschwester.[50]

Das „*Rentnerwohnheim*" wurde 1962 an der Ecke Richthofenstraße und Gravensteiner Straße gebaut. Auf dem vorher unbebauten Platz fanden früher Jahrmärkte statt oder es gastierten Zirkusunternehmen.

Die kriegsbedingten Zerstörungen an der Dankeskirche wurden bereits teilweise im Jahre 1945 zum 50jährigen Bestehen der Kirchengemeinde renoviert und zwei Jahre später erfolgten mit Unterstützung der britischen Armee

[45] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Vier Läden kämpfen noch wie David gegen Goliath*", 28.3.1990.

[46] Nach einer anderen Angabe: ab Juli 1939.

[47] Vgl.: Uliasz, Adrian: Parafia Ewangelicko-Augsburska Św. Trójcy w Lublinie, unter: http://www.luteranie.pl/lublin/book/book09.php. Andere Daten (7/22/1939 - Sep 1944) finden sich hier: Fogt, Roland: History of the Lublin Lutheran Parish, unter: http://www.sggee.org/parish_histories/LublinDiocese/LublinParish/LublinHistory.html; sowie: Kneifel, Eduard: Die Pastoren der Evangelisch-Augsburgischen Kirche in Polen. Ein biographisches Pfarrerbuch mit einem Anhang, im Selbstverlag, Eging Niederbayern, S. 152.

[48] Vgl.: Kalendarium - die Polen aus Kiel, unter: http://www.polonia21.de/Sawa/d_kalendarium2.doc.

[49] Das Mitteilungsblatt für die Glieder der evangelisch-augsburgischen Kirche – Kiel- Holtenau – erschien von 1948 bis 1963 (1949-76?).

[50] Vgl.: [Kirchengemeinde 1997], S. 31f, [Detlefsen 1978], S. 100.

weitere Renovierungsarbeiten. Anstelle der während des Krieges eingeschmolzenen Messingleuchter wurden umgearbeitete Steuerräder aufgehängt. Ein britischer Orgelbauer setzte die Kirchenorgel wieder instand. Weitere britische Pioniere beteiligten sich zusammen mit deutschen Zivilisten an der Beseitigung der Kriegsschäden, so daß die Dankeskirche bereits Ende August 1945 als „*Kiel Garrison Church*" wieder eingeweiht werden konnte[51].

Gingen die Holtenauer noch bis zur Jahrhundertwende in die Kirche nach Dänischenhagen, so ergab sich nach der Gründung der Kirchgemeinde Holtenau im Jahre 1895 die Lage, daß Teile der heutigen Gemeinde Altenholz-Klausdorf noch bis in die 1960 Jahre zum Holtenauer Kirchsprengel gehörten. Diese Grenze zwischen den einzelnen Kirchsprengeln verlief infolge der Auflösung der Gutsbezirke und Änderung der politischen Gemeinden mitten durch das Gebiet der Gemeinde Altenholz-Stift. Während die Gebiete Stift, Knoop, Projensdorf, Friedrichshof, Hof Leesen, sowie der Bezirk Grasweg, Am Dehnberg, Kubitzberger Weg und Teile der Klausdorfer Straße zur Kirchengemeinde Holtenau gehörten, unterstand der größere nord-östliche Teil von Klausdorf mit Dehnhöft, Postkamp und Dreilinden der Kirchengemeinde Dänischenhagen.[52]

Am 1. Juli 1961 wurde der Seelsorgebezirk Stift gegründet und vorläufig mit dem Prediger Michael Klimkeit besetzt, der seit 1951 das Amt des Lagerseelsorgers in Friedrichsort inne hatte. Die Gottesdienste, Andachten und der Konfirmandenunterricht fanden in den ersten Jahren auf Dachböden oder in Garagen statt. Erst im Jahre 1963 konnte auf Vermittlung des ehemaligen Ministerpräsidenten Kai-Uwe von Hassel, der im Jahre 1953 als Direktkandidat des Wahlkreises Schleswig-Eckernförde in den Deutschen Bundestag gewählt worden war, ein Raum im Herrenhaus Stift benutzt werden. Erst im Jahre 1964 wurde der aus Erfurt stammende Pastor Günter Göring in sein Amt eingesetzt.[53]

Am 30. April 1962 wurde in Holtenau eine zweite Pfarrstelle errichtet. 1968 zählte die Kirchengemeinde Holtenau 9.400 Mitglieder und die 2. Pfarrstelle, die seit 1964 unbesetzt geblieben war, konnte am 1. September 1968 wieder besetzt werden. Diese Aufgabe übernahm Pastor Stoeckicht, dessen Pastorat II sich im Haus Jaegerallee Nr. 6 befand.

Im Jahr 1951 erhielt die Dankeskirche endlich eine weitere Glocke, nachdem zwei ihrer drei Bronzeglocken während des Zweiten Weltkrieges eingeschmolzen worden waren. Diese Glocke mit der Inschrift „*Rex gloriae veni cum pace*"[54] ist eine Friedensglocke mit der Jahreszahl 1518. 1959 wurde dann schließlich eine dritte Glocke gegossen, die den Namen „*Hoffnung*" erhielt. Der im Zweiten Weltkrieg beschädigte Glockenturm und -stuhl wurde 1969 renoviert. In dem für die Holtenauer Kirchengemeinde so ereignisreichen Jahr 1972 konnte endlich die fehlende vierte Glocke mit dem Namen „*Glaube*" neu gegossen und geweiht sowie die Retabel (Altarschrein) des Altars als Reliefplastik an der Wand des Altarraumes installiert werden. Weiterhin wurde die Orgel an einen neuen Platz gestellt.

Während so einerseits bis auf das 1940 durch eine Luftmine beschädigte Altarfenster[55] die letzten Spuren des Zweiten Weltkrieges beseitigt wurden, erlitt die Kirchengemeinde Holtenau im Jahr 1972 durch die Abspaltung des Seelsorgebezirks Altenholz-Stift gegen den Willen des Kirchenvorstandes einen großen Verlust. Im selben Jahr wurde in der Nachbarschaft der Dankeskirche das „*Kurt-Engert-Haus*" eröffnet, dem nun neben dem „*Rentner-wohnheim"* in der Richthofenstraße Nr. 55 und dem „*Bünting-Haus*"[56] in der Kanalstraße Nr. 24 größte Holtenauer Altersheim.

1979 konnte das neue Gemeindehaus auf dem ehemaligen Gelände der Gärtnerei Back in der Kastanienallee Nr. 18 eingeweiht werden. In diesem Jahr schied auch Pastor Richter als Pastor der Holtenauer Kirchengemeinde aus seinem Amt aus. Sein Nachfolger wurde im darauf folgenden Jahr Pastor Langenstein, dessen Arbeitsschwerpunkt in der Seniorenarbeit lag.

Zu Ostern 1997 wurde endlich das neue Altarfenster eingeweiht, das das im Jahre 1940 zerstörte alte Fenster ersetzte. Das neue Altarfenster wurde vom Stuttgarter Künstler Hans Gottfried von Stockhausen geschaffen und stellt das Thema Ostern („*Am Ostermorgen*") dar. Gerade die Wiederherstellung des im Zweiten Weltkrieg zerstörten Altarfensters warf noch einmal Fragen auf, die aus der seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs veränderten Struktur der Holtenauer Kirchengemeinde resultierten, kannten doch die nach Kriegsende zugezogenen Neubürger das ursprüngliche Fenster nicht mehr aus eigener Erinnerung. Wünschten sich die Alteingesessenen ein möglichst ursprüngliches Aussehen der Kirche zurück, so hatten die Neubürger die Dankeskirche mit ihren durch die

[51] Vgl.: [Dopheide 2007], S. 126.

[52] Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Altenholz: Entstehung und Entwicklung der Kirchengemeinde Altenholz, unter: http://www.kirche-altenholz.de/entstehung.htm.

[53] Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Altenholz: Entstehung und Entwicklung der Kirchengemeinde Altenholz, unter: http://www.kirche-altenholz.de/entstehung.htm.

[54] = *„König der Ehren, kommt mit Frieden".*

[55] Das Altarfenster konnte 1990 erneuert werden, das bis dahin zugemauert gewesen war.

[56] Dieses Haus wurde durch das Ehepaar Bünting der Kirchengemeinde zur Unterbringung Bedürftiger vermacht.

Kriegseinwirkungen bedingten Veränderungen in ihr Herz geschlossen. Aus dieser Konstellation ergaben sich durchaus Widerstände gegen das Projekt eines neuen Altarfensters.[57]

Als eines der letzten Projekte wurde im Sommer 2008 die Restaurierung der Gemälde von Martin Luther und Philipp Melanchthon in Angriff genommen, nachdem deren Begutachtung vor 5 Jahren erhebliche Schäden festgestellt hatte. Die beiden Bilder des Joachim Bünsow (*1789; †1873) stammen aus dem Jahr 1817 und sind hochwertige Kopien der Originalportraits von Lucas Cranach d. Ä. und mußten aufgrund der fehlenden Geldmittel mehrere Jahre eingelagert werden.

10.4.3 Die Seemannsmission und das Holtenauer Seemannsheim

Die Seemannsmission in Holtenau und Brunsbüttel finanziert sich auch heute noch unter anderem dadurch, daß jene Reedereien, deren Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal passieren, für jede Kanalpassage eine freiwillige kleine Schifffahrtsabgabe für die Seemannsheime in Holtenau und Brunsbüttel zahlen. Doch der Strukturwandel in der internationalen Seeschifffahrt betraf auch die Seemannsmission und ihre Heime. So wurden in den 1970er Jahren erstmals Männer, die seefahrende Familienangehörige treffen wollten, im *„Seemannsfrauenheim"* aufgenommen, aus dem nun folgerichtig ein *„Seemannsfamilienheim"* wurde. Bald schon gab es an den Schleusen auch keine langen Wartezeiten für die Angehörigen mehr, da die Ankunftszeiten der Schiffe immer genauer im voraus berechnet und durch die modernen Kommunikationsmittel den Angehörigen mitgeteilt werden konnten. Das romantisierend abenteuerliche Bild der Seefahrt, daß in früheren Zeiten vielleicht einmal teilweise Wirklichkeit gewesen ist, hat nur noch wenig mit der „industrialisierten" Seefahrt des 21. Jahrhunderts gemein. Hier stehen die Technik und Effizienz im Vordergrund und das Personal wird zu einem teuren Luxus, das einerseits immer weiter reduziert wird und andererseits immer internationaler und bunt zusammengewürfelt wird. War es früher das Gefühl des Ausgeliefertseins gegenüber den Gewalten der Natur und des Ausgebeutetwerdens, so herrscht heute vielerorts das Gefühl der Vereinnahmung durch einen völlig technisierten, durchrationalisierten Bordbetrieb vor. Dazu kommen noch die immer kürzeren Hafenliegezeiten, die keine Bindungen mehr mit dem Festland zulassen. Heutzutage leben die Seeleute *„... an Bord in einem auf Leistungserbringung in der Kosten-Nutzen-Relation ausgerichteten Arbeits-, Wohn- und Lebensverbund auf Zeit ..."*[58].

Während sich die Gäste im Haus auf der Schleuse in der Regel dort nur für eine kurze Zeit aufhalten, beherbergt das Holtenauer Haus eher Langzeitgäste, die Wochen oder sogar Monate dort verbleiben. 35 Jahre lang bis zum Frühjahr 2008 wurde das Haus auf der Schleuse von Frau Edith Kelling geleitet.

10.4.4 Die Schule

Die Holtenauer Schulkinder wurden während des Zweiten Weltkrieges auch in den Wehrmachtsbaracken unterrichtet, die auf dem Schulhof standen, jedoch mußte im April 1945 der Schulunterricht eingestellt werden. Erst am 1. September 1945 konnte der Unterricht wieder aufgenommen werden[59].

> *„Im Frühjahr 1946 folgte dann die Aufstockung der Grundschule zur Oberstufe mit dem 5. Schuljahr, das deren Flüchtlingslehrer Sprecher übernahm. Da sich nun in der neu aufgestockten Oberstufe alle noch nicht aufgenommenen Kinder sammelten, waren die Klassen überfüllt. Frl. Maybauer und ich hatten später in der Oberstufe ein Jahr lang jeder 76 Kinder zu unterrichten, für die nur notdürftig Schulbänke vorhanden waren. An Lehr- und Lernmitteln war fast nichts vorhanden, da die alten Bücher nicht mehr verwendet werden durften. Die Klassenräume waren zum Teil noch mit Flüchtlingen belegt, die erst allmählich untergebracht werden mußten, oder dienten als Ausgabestellen für die Gemeinde. Die Tafeln waren voller Nägel und ohne Farbe, die Schulmöbel alt und verbraucht, die Schulwände schmutzig und mit Nägeln gespickt. Keine Kreide, keine Tinte, keine Schulhefte waren vorhanden, sondern eine unselige Zettelwirtschaft erschwerte den Unterrichtsbetrieb. Die Gesundheit der Kinder war geschwächt. Die Schulspeisung setzte ein. Im Winter trug ich fast täglich mit dem Rektor die schweren Essenkübel nach oben, trotzdem wir selbst Hunger litten. Viele Kinder hatten kein Schuhwerk, so daß während der regenreichen Jahreszeit kein geregelter Unterricht, sondern nur ein Aufgabenunterricht erteilt werden konnte."*[60]

Die Nachkriegszeit begann in der Schule Holtenau mit 305 Schülern in vier Mädchen- und vier Jungengrundschulklassen im Schichtbetrieb in nur vier Klassenräumen, doch dieses Angebot reichte aufgrund der vielen hinzu

[57] Vgl.: Müller-Lucks, Birthe: *„10 Jahre neues Altarfenster der Dankeskirche"*, in: Ev.–Luth. Kirchengemeinde Kiel-Holtenau [Hrsg.]: Wegweiser 1/2007, S. 5f.
[58] Dräger [1998], S. 51.
[59] 1947 wurde auch eine Schule für die Kinder aus britischen Familien gegründet (siehe Seite **??**).
[60] Grund- und Hauptschule Holtenau: Grund- und Hauptschule Holtenau 1741-1991, Kiel 1991, S. 13.

Tabelle 10.4: Schulkinder in der Holtenauer Schule 1945-75.

Jahr:	*1945*	*1950*	*1953*	*1965*	*1975*
Schulkinder:	297	1.050	681	491	651

kommenden Flüchtlingskinder nicht aus, so daß ein Teil der inzwischen auf über 800 angewachsenen Zahl von Schülern auch in einer sich auf dem Schulhof befindlichen Wehrmachtsbaracke unterrichtet werden mußte. An sich schon eine recht wackelige Konstruktion wurde die Wehrmachtsbaracke mit einem riesigen Kanonenofen beheizt, dessen Wärme sich jedoch sehr ungleichmäßig im Raum verteilte: Saßen die Schüler um den Ofen herum bei 30 Grad im Hemd, so mußten die an den nicht isolierten Außenwänden sitzenden Schüler ihre Wintermäntel anbehalten.

Die Wehrmachtsbaracke wurde noch bis Anfang der 1960er Jahre für den Schulunterricht benutzt, wobei dieses langlebige Provisorium in Laufe der Jahre so marode geworden war, daß sich Teile der Holtenauer Elternschaft um die Gesundheit ihrer Kinder Sorgen zu machen begannen. So berichtete die *„Schleswig-Holsteinische Volkszeitung"* mit der Schlagzeile *„Schulbaracke mit zugenagelten Fernstern"* im Februar 1961 über die unhaltbaren Zustände:

> *„Der Bretterboden schwankt beim Gehen unter den Füßen, an einigen Stellen könnte man die morschen Wände mit dem Finger durchstechen, und der Hausmeister mußte einige Fenster zunageln, weil sie beim Öffnen buchstäblich aus dem Rahmen fielen. [...] 'Wenn mein Kind im nächsten Winter noch in der alten Baracke unterrichtet werden soll, schicke ich es nicht mehr zur Schule!' Das schrieb eine besorgte Mutter aus Holtenau an die VZ. Mit ihr befürchten weite Kreise der Elternschaft der Holtenauer Volksschule, daß der Unterricht in der Baracke gesundheitsschädigende Folgen haben könnte."*[61]

Auch sei das gesamte Holtenauer Schulgebäude ein groteskes Spiegelbild des wachsenden Stadtteils Holtenau: *„Es wurde fünf- oder sechsmal erweitert. Immer wenn das alte Gebäude für die wachsende Zahl der Schulanfänger zu eng wurde, mußten neue Klassenräume angebaut werden. Einzelne Teile kann man nur über Treppen erreichen, obwohl sie im gleichen Stockwerk liegen."*[62]

Über eine Begebenheit, die zum Bau des neuen Schulgebäudes führte, berichtete der ehemalige Holtenauer Lehrer Karl-Heinz Pentz:

> *„Als ich im Frühjahr 1951 an der Holtenauer Schule meinen Dienst antrat, waren die Raumverhältnisse bei weitem nicht so üppig wie heute. Durch die Zuwanderung vieler Heimatvertriebener belief sich die Schülerzahl auf über 800. Da aber insgesamt nur 12 Klassenräume zur Verfügung standen, 8 im heutigen Altbau und 4 in einer alten Wehrmachtsbaracke, die nach dem Kriege dort, wo sich heute der Fachklassentrakt erhebt, aufgestellt worden war, mußte Schichtunterricht erteilt werden, teilweise sogar in drei Schichten. Geheizt wurde mit riesigen >>Kanonenöfen<<, und die damalige Hausmeisterin, Frau Dibbern, hatte alle Mühe, im Winter die Räume warmzuhalten. Waren die Klassenräume im Altbau in einem für die Verhältnisse nach dem Kriege noch zufriedenstellenden Zustand, so kann man die Lage in den Barackenräume schlichtweg als katastrophal bezeichnen; die Außenwände waren nicht isoliert, und zentimeterbreite Spalten gewährten Wind und Regenwasser freien Eintritt. Schon seit Anfang der 50er Jahre wurden daher seitens der Schulleitung wiederholt Hilferufe an die Stadt Kiel abgesandt. Da aber an anderen Kieler Schulen die Lage wohl nicht besser war, wurden die Holtenauer immer wieder vertröstet.*
>
> *Dann passierte aber etwas Merkwürdiges: Im Herbst 1959 sollte wie in den Jahren zuvor das Erntedankfest gefeiert werden. Veranstalterin war die Kirchengemeinde Holtenau, die Schule stellte Gelände und Schulräume zur Verfügung. Zum Abschluß des Festes sollte in einem Klassenraum eine Kaffeetafel mit geladenen Gästen und Helfern gerichtet werden. Prominenteste Gäste sollten der damalige Kultusminister und seine Ehefrau sein. Mir eröffnete dann der Schulleiter, Herr Tamm, daß ich zur Kaffeetafel Tischherr der Frau des Kultusministers sein sollte. Wie erstaunt war ich aber zunächst, daß die Kaffeetafel just in dem desolatesten Klassenraum der Schule stattfinden sollte: an der Wetterseite der Baracke.*
>
> *Dann war es soweit: Auf dem Schulhof versammelte man sich zunächst zu Vorführungen, Tanz und Tombola. Das Wetter war nicht besonders gut, es war herbstlich kalt und windig. So war man froh, daß man sich zur Kaffeetafel in die Baracke begeben konnte. Der Raum war geheizt, in der Nähe des Ofens herrschten wohl so um die 30 Grad Celsius. Wir waren an die Außenwand plaziert worden und spürten nichts von der Wärme. Der Wind pfiff durch die Ritzen, und zu allem Unglück (oder war es Glück?) öffnete der Wettergott auch noch seine Schleusen und ließ den Regen nur so an die Außenwände prasseln. Als ich*

[61] [VZ]: *Schulbaracke mit zugenagelten Fenstern*, 10.02.1960.
[62] ebda.

Tabelle 10.5: Mitglieder und 1. Vorsitzende des Holtenauer Turnvereins.

Jahr:	Mitgliederzahl:	Vorsitzender:
1909		Heinrich Haalck
1914	200	
1921		Willi Grimm
1922	324	
1945	100	Emil Depser
1959		German Benk sen.
1972	1.500	Jürgen Schulz
1974		German Benk jun.
1975	1.700	
1977	2.000	
1983	2.300	
1984	2.400	
2000	3.100	
2004		Eva Langhammer
2008	2.600	Holger Schwarzenberg

> *gelegentlich nach unten blickte, sah ich, daß sich um die Füße meiner Tischdame ein richtiger See bildete. Dann erschienen auch noch Schülerinnen mit Eimer und Feudel und begannen, an dem Tage natürlich besonders eifrig, zwischen den Beinen der Gäste umherzufeudeln. Und die trugen es mit Fassung!*
>
> *Um es kurz zu machen, einige Zeit später wurde der Startschuß zum Bau der neuen Schule gegeben. Ob es sich damals um ein Zweckbündnis zwischen Schule und Kirche (und u. U. dem Wettergott) gehandelt hat, will ich nicht behaupten; die Frage können Herr Pastor Richter und Herr Direktor Thamm leider nicht mehr beantworten.“*[63]

Innerhalb weniger Jahre verdreifachte sich die Schülerzahl aufgrund der großen Zahl neuer Einwohner um dann bis 1965 kontinuierlich abzufallen (siehe auch die Tabelle auf auf der vorherigen Seite). Diese Verringerung der Schülerzahlen war nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, daß ein immer höherer Prozentsatz der Schüler weiterführende Schulen besuchte. Erst mit dem Bau neuer Siedlungen in Holtenau und dem damit verbundenen verstärktem Zuzug stieg die Schülerzahl wieder an. Im Jahre 1961 wurden die heute bestehenden neuen Schulgebäude mit 18 Klassenräumen errichtet, wobei auch das älteste Schulgebäude, die Rektorswohnung, abgerissen wurde. Die Räume des noch bestehen gebliebenen Altbaus wurden zum neuen Zimmer des Rektors, zum Lehrerzimmer und zur Bücherei umgebaut.

Ein Jahr nach der Einweihung des neuen Schulgebäudes kam es zu einem spektakulären Deckeneinsturz, der auch Ermittlungen der Staatsanwaltschaft nach sich zog. Dieser verlief, da er nachts passierte, zum Glück ohne Personenschäden, führte aber dazu, daß der Unterricht im gesamten Neubau eingestellt werden mußte und erst nach Abstützung der Decken wieder aufgenommen werden konnte.[64]

Mitten auf dem Schulhof befindet sich die 1961 vom Künstler Fritz During (*1910; †1993) geschaffene Bronzefigur der „*Brigitte*“, ein etwa achtjähriges in Lebensgröße dargestelltes Kind, das mit bloßen Füßen auf einem 5 Meter langem Mauerstück läuft. Ihren Namen hat diese Figur wohl von der Tochter des Künstlers erhalten.

10.4.5 Der TuS Holtenau

Nach Kriegsende mußte auch der Holtenauer Turnverein neu gegründet werden, hatten doch die Besatzungsbehörden anfangs nahezu alle bestehenden Organisationen und Vereine verboten. Abgesehen von den großen sportlichen Erfolgen, die die verschiedenen Sparten in den folgenden Jahrzehnten zu verzeichnen hatten, kann man die Integrationsleistung, die der Verein im Hinblick auf die vielen Holtenauer Neubürger vollbrachte, wohl kaum überschätzen.

Im „*TuS Holtenau*“ gingen die „*Freie Turnerschaft*“ und der kleine „*HSV*“ auf. Verschiedene Auflagen der Besatzungsmacht erschwerten die Wiederaufnahme der Vereinsarbeit. Die Vereine mußten neu gegründet und die Vorstandsposten neu besetzt werden, was jedoch aufgrund der politischen Vergangenheit mancher Personen nicht ohne weiteres möglich war. Auch die sportlichen Dachorganisationen, die entsprechende Auflagen erteilen

[63] Grund- und Hauptschule Holtenau: Grund- und Hauptschule Holtenau 1741 — 1991, Kiel 1991, S. 22f.
[64] Vgl.: [Petersen 1952], S. 26, [Detlefsen 1978], S. 97.

konnten, waren erst im Entstehen begriffen. So mußten auch die Holtenauer Sportler eine Persönlichkeit finden, die die notwendige Aufbauarbeit organisieren konnte. Bereits kurz nach Kriegsende fand sich im *„Café Günther"* in der Kanalstraße ein kleinerer Kreis zusammen, der sich auf eine Wiederaufnahme der Vereinsarbeit einigte. In Absprache mit Paul Harste führte Emil Depser[65], der als Feldwebel der Luftwaffe und Sportbeauftragter im Fliegerhorst Holtenau gedient hatte, den notwendigen Schriftverkehr. Am 6. Oktober 1945 fand in der *„Wartehalle"* die Wiedergründungsversammlung des Vereins statt, auf der Depser als provisorischer Vorstand fungierte und von den 100 Teilnehmern zum neuen Vereinsvorsitzenden gewählt wurde. Wie es die damaligen Bestimmungen verlangten wurde im April 1946 der britischen Militärregierung der Antrag auf die Neugründung des Turnvereins Holtenau vorgelegt.[66]

Seitens der britischen Militärregierung gab es für die Sportvereine Vorschriften, die uns heutzutage doch übertrieben erscheinen, aber in Anbetracht des erst kürzlich zu ende gegangenen schrecklichen Krieges verständlich sind: Berufssoldaten mit mehr als 4 Dienstjahren durften keine Jugendleiter werden und auch das Tragen von Abzeichen war verboten, da sie als Uniform galten. Wollte man Spiele außerhalb des Kreises Kiel austragen, mußte vorher die Genehmigung der Militärbehörden eingeholt werden, Auch die finanzielle Mittel waren stark eingeschränkt und die gesperrten Konten der Vereine konnten erst Ende 1946 auf Antrag wieder entsperrt werden. Im Januar 1948 wurde auf einer Hauptversammlung die Umbenennung des *„Turnverein Holtenau v. 1909 e. V."* in *„Turn- und Sportverein Holtenau v. 1909 e. V."* – kurz *„TuS Holtenau"* – beschlossen.

Im Jahr 1953 konnte das neu erbaute Vereinsheim am Groenhoffweg bezogen werden, das zum allergrößten Teil durch Eigenmittel und Eigenleistung errichtet worden war und im Jahr 1957 durch zwei Anbauten nochmals erweitert wurde, so daß eine Heimwartwohnung, ein kleiner Saal und ein Geräteraum zur Verfügung standen. Und nicht zuletzt konnten die prekären sanitären Verhältnisse verbessert werden. Am 30. Mai 1954 wurde nahe des Vereinsheims ein den Gefallenen beider Weltkriege geweihtes Ehrenmal in Form eines dreieckigen Granitsockels aus dem Gestein der Levensauer Hochbrücke mit den Inschriften *„1914–1918 – 1939–1945 – Zum Gedächtnis an unsere Gefallenen TuS Holtenau v. 1909"* eingeweiht. Dieser Stein wurde dem Verein von der Kanalverwaltung gestiftet. Seit 1972 hat dieses Denkmal am Rande des neuen Sportplatzgeländes am Nixenweg seinen neuen Standort gefunden.

Leider hat die Anlage durch den Umzug an den Nixenweg viel von ihrem Charakter verloren, fehlen doch die beiden ursprünglich seitlich stehenden Granitsockel. An dieser Stätte fanden die alljährlichen Feierlichkeiten zum Volkstrauertag statt.

In den 60er Jahren begann für die Fußballer des TuS Holtenau eine Zeit großer sportlicher Erfolge, schaffte man doch den Aufstieg in die Amateurliga – zur damaligen Zeit die zweithöchste Spielklasse des Deutschen Fußballbundes. Dieser Erfolg hatte auch zur Folge, daß der Sportplatz an der Schule überholt, ein Kassenhäuschen errichtet und für die Zuschauer Stehterassen errichtet wurden. Gleichzeitig wurden im Haushalt der Stadt Kiel Mittel für die Errichtung einer neuen Sportanlage am Nixenweg bereit gestellt. 1962 wurde der TuS Holtenau zum dritten Mal in Folge Norddeutscher Meister im Prellball und die erste Vereinszeitung – damals noch mit 12 Seiten Umfang – erschien.

Im Jahre 1968 konnte der neue Sportplatz am Nixenweg endlich in Betrieb genommen werden und im Jahre 1971 wurde das mit viel Eigenleistung errichtete neue Vereinsheim am Nixenweg fast genau an jener Stelle errichtet, an der vor nun fast einem Jahrhundert im Jahre 1909 der TuS Holtenau von 11 Sportlern in der damaligen Gaststätte *„Waffenschmiede"* gegründet wurde.

10.4.6 Die Seebadeanstalt

Die Holtenauer Seebadeanstalt war im Verlauf des Zweiten Weltkrieges durch Krieg und Witterung zerstört worden und wurde nach dem Krieg durch die Briten aus Sicherheitsgründen für die sich in der Nähe befindlichen militärischen Anlagen beseitigt. Blickt man auf die Geschichte der Holtenauer Seebadeanstalt zurück, dann ist diese auch eine Geschichte von Verfall und Wiederaufbau.

Es scheint so als konnte sie nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr die Bedeutung erlangen, die sie in der Vorkriegszeit hatte. Dafür mögen zwei Gründe ausschlaggebend gewesen sein: Zum einen hatte Holtenau durch den Bau des Landflugplatzes viel von seinem Reiz als Ausflugsziel der Kieler verloren, zum anderen war es in der Nachkriegszeit nicht möglich gewesen, die Seebadeanstalt in ihrer ursprünglichen Größe aufzubauen und im Sinne des Ehemaligen Pächters Peter Heinrich Robers zu betreiben. Zwar hatte hatte sich die Schwiegertochter Robers bereits 1946 darum bemüht, in Zusammenhang mit dem TuS Holtenau eine neue Badeanstalt an der alten

[65] Depser war im Dezember 1945 auch einer der Mitbegründer des "*Kieler Amateur-Boxverbandes*". (Vgl.: Meyer, Walter [Hrsg.]: Die Geschichte des SHABV. Eine Chronik von 1947 bis 2000 des Schleswig-Holsteinischen Amateur-Boxverbandes, unter: http://www.ac-einigkeit.de/Die%20Geschichte%20des%20SHABV.pdf, S. 11.).

[66] Vgl.: [Harste 1984], S. 131f.

Stelle zu errichten, doch dieses gelang erst dem TuS Holtenau einige Jahre später, nachdem Gespräche mit der britischen Militärveraltung wegen der Freigabe des Geländes als auch mit dem Sportförderungsausschuß der Schleswig-Holsteinischen Sportwette wegen der benötigten Fördermittel zum Erfolg führten. Hier wurden zwar 22.000 DM bewilligt, was jedoch bei weitem nicht ausreichte, um die Seebadeanstalt wieder in ihrer alten Größe entstehen zu lassen. Mit Hilfe der Kanalverwaltung konnte jedoch nur eine wesentlich kleinere Anlage errichtet werden.[67]

Im Jahre 1950 wurde die Badeanstalt durch Mitglieder des TuS Holtenau neu aufgebaut und im Juli desselben Jahres der Öffentlichkeit übergeben, konnte dann aber aus finanziellen Gründen nur wenige Jahre lang in Eigenregie des Vereins unter der Leitung von Karl Bommes geführt werden. Bereits 1955 sah sich der Verein aus finanziellen Gründen dazu nicht mehr in der Lage und so mußte die Stadt Kiel mit Personal aushelfen. Die Badeanstalt wurde dann im Jahre 1957 für 22.000 DM an die Stadt Kiel verkauft.

Bis in die Mitte der 80er Jahre war die Seebadeanstalt so verfallen, daß sie bereits für *„tot"* erklärt wurde. Um sie zu erhalten war eine gründliche Sanierung nötig. Eine Unterschriftenaktion der Holtenauer sorgte für Gehör im Rathaus und führte zu einer schnellen Reaktion des damaligen Sport-Dezernenten Schmidt-Brodersen und des Sportamtes, so daß die Badeanstalt in einer gemeinsamen Aktion vieler Bürger wieder instand gesetzt werden konnte. Dazu mußte der seewärtige Teil abgerissen und neu aufgebaut werden. Die Kosten von 165.000 DM übernahmen das Land und ein Holtenauer Förderverein. Im Juni 1987 konnte die Seebadeanstalt wieder eröffnet werden. Für ihren außergewöhnlichen Einsatz wurden die beiden Holtenauer Heinrich Kuhlmann und Heinz Gremmel, sowie die Schwimmmeisterin Renate Pieske und der Kieler Rolf Borchert geehrt.

Im Jahre 1992 wurde der Badebetrieb aufgrund baulicher Mängel eingestellt – gerade in dem Jahr, in dem die Seebadeanstalt als erste Schleswig-Holsteins unter Denkmalschutz gestellt wurde. Die Begründung der Denkmalpfleger macht aber auch deutlich, warum die Seebadeanstalt in Zeiten der modernen *„Spaß-Bäder"* nicht mehr ihre alte Bedeutung zurück gewinnen konnte:

> *„Das Seebad ist Ausdruck einer Badekultur, die unüblich geworden ist, weil heute viele Menschen mit dem Auto an den Strand fahren.' Seebadeanstalten hätten Anfang des Jahrhunderts eine sozialpolitische Bedeutung gehabt, als sich das Freizeitbedürfnis der Menschen vergrößerte und die sportliche Betätigung gefördert wurde."*[68]

Seit 1997 wurde in den Anlagen der Seebadeanstalt von Michael Henrik Schmelter eine Tauchschule betrieben. Herr Schmelter hatte die durch den Schiffsbohrwurm gefährdete Unterkonstruktion für 35.000 Euro in Eigenregie sanieren müssen, da die Stadt Kiel aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht in der Lage oder bereit war, das benötigte Kapital aufzubringen[69]. Seit 2007 betrieb der gelernte Schiffsbau-Ingenieur ein von ihm selbst entworfenes knapp 3 Meter langes Mini-Unterseeboot namens *„2Dive"*, das man für Tauchfahrten in der Kieler Förde mieten konnte und die Badeanstalt überregional bekannt machte.

Doch bereits der Sommer 2010 läutete erneut das Ende der Holtenauer Seebadeanstalt ein, die – wiederum von der Bohrmuschel zerfressen – mit Zustimmung der Denkmalpflege abgerissen werden und nach Plänen der Firma *„imetas"* für 3,3 Mio. Euro in ihrer ursprünglichen U-Form als *„Bed and Breakfast-Hotel"* mit zwanzig Zimmern wieder aufgebaut werden sollte. Die Eröffnung war bereits für den Sommer 2011 geplant.[70]

> *„Geplant ist eine Wiederherstellung der ursprünglichen U-förmigen Seebadeanstalt in 1-geschossiger Holzbauweise. Dabei werden alle Gründungspfähle erneuert, und in Anlehnung an den alten Teil in Höhe und Dimension ein neuer Gebäudeschenkel hinzugefügt."*

Letztendlich haben sich die Dinge glücklicherweise völlig anders entwickelt, denn nachdem die *„Lighthouse Foundation"* die Renovierung und Trägerschaft der Seebadeanstalt übernommen hatte, war deren Zukunft in ihrer ursprünglichen Form erst einmal gesichert[71]. Inzwischen ist die Seebadeanstalt in den Sommermonaten wieder für eine begrenzte Anzahl von Badegästen geöffnet.

10.4.7 Der Umbau des Kanalpackhauses

Auf Photographien aus den fünfziger Jahren sieht man noch ein in Würde gealtertes von großen alten Bäumen dicht umstandenes Kanalpackhaus, auf dessen Mauerwerk in riesigen weißen Buchstaben der Name der *„Holzhandlung*

[67] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Der Schwimmlehrer war zeitlebens Nichtschwimmer."*, 23.07.2003.
[68] [Kieler Nachrichten]: "*Seebad Holtenau unter Denkmalschutz gestellt*", 16.01.1993.
[69] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Neue Betonpfeiler schützen vor Bohrwurm*", 18.12.2004.
[70] Vgl.: KN-online: "*Seebadeanstalt ganz neu in ursprünglicher U-Form*", 28. Mai 2010 und "*Seebadeanstalt von der Bohrmuschel zerfressen*", 7. Juni 2010.
[71] Vgl.: KN-online: "*Stiftung will Seebad wieder zum Bad für alle machen*", 9. September 2010.

H. Grimm" steht. Die Firma „*Gebrüder Grimm*" wurde bereits 1854 gegründet und hatte auch ihre Geschäftsräume im Kanalpackhaus, wo auch Holz gelagert wurde. Vor dem Kanalpackhaus befanden sich bis 1983 ein Holzlager und ein von Hans Grimm erbauter Holzlagerschuppen, dann wurden hier Parkplätze und Carports für die neuen Bewohner des zum Wohnhaus umgebauten Lagerhauses geschaffen.

Als das Kanalpackhaus im Jahre 1978 unter Denkmalschutz gestellt wurde[72], gab es seitens des Besitzers Christian Grimm, der das Gebäude als Holzlager benutze, Einspruch gegen diesen Bescheid. Die Holzfirma Grimm hatte mit dem Gedanken gespielt, das Gebäude abreißen zu lassen, weil es den Ausbauplänen der Firma im Wege stand. Für die Denkmalschützer hingegen war das Gebäude immer schon schützenswert gewesen und seit langen in der *„Kunst-Topographie Schleswig-Holstein*"[73] aufgeführt worden. In einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Lüneburg vom 16. Januar 1984 betonte das Gericht die besondere kulturhistorische Bedeutung dieses Baudenkmals, denn der damalige Kläger hatte gegen die Eintragung des Kanalpackhauses in das Denkmalbuch geklagt. Das Gericht sprach von einem „*... herausragendem historischem Zeugnis der Handels- und Verkehrsbauten des ausgehenden 18. Jahrhunderts in Schleswig-Holstein*". [74]

Heute dient das Kanalpackhaus in Holtenau als Wohnhaus und beherbergt u. a. ein großes Restaurant. Es wurden auch abweichend vom Originalzustand auch die Dachgauben eingebaut, um auch das Dachgeschoß als Wohnraum nutzen zu können. Ansonsten blieben alle typischen baulichen Merkmale wie beispielsweise die halbrunden Ladeluken und das innere Gebälk erhalten.

Wie bereits beim Bau der Kanalpackhäuser am Eiderkanal vor 200 Jahren so dienten auch bei der Renovierung und der neuen Nutzung die Kopenhagener Packhäuser als Vorbild. Dort hatte man bereits ein Jahrzehnt zuvor unter der Leitung des Architekten Flemming Hertz das leerstehende Packhaus am *„Nyhavn"* restauriert und zu einem Hotel mit 140 Betten umgebaut. Weitere Packhäuser wurden entweder zu Hotels oder kombinierten Büro- und Wohnhäusern umgebaut wie z. B. das „*Blaue Packhaus*".[75]

Vor dem Umbau wurde das gesamte Gebäude genauestens vermessen und auf Bauschäden überprüft. Gleichzeitig wurden die Gebäudeteile daraufhin untersucht, ob es sich um die Originalbauteile oder um spätere Veränderungen handelte. Die Untersuchungen zeigten zwar, daß sich das Haus im wesentlichen im Originalzustand befand, daß es jedoch zu starken Setzungen und Gebäudedeformationen gekommen war. Davon war insbesondere der östliche Teil der Nordfassade betroffen. Die Südfassade wies insbesondere im Bereich des Mittelrisaliten eine starke Neigung auf. Als Grund für die Setzungen wurde vermutet, daß die Pfähle und Schwellen aus Fichten- oder Kiefernholz stärker abgefault waren als entsprechende Teile aus Eichenholz. Später hinzugekommene Anbauten an der Fassade wurden wieder entfernt, defekte Ziegel und Steine durch neue ersetzt und sämtliche Verfugungen nachgesehen.[76]

Als das Kanalpackhaus Ende 1983 fertig renoviert worden war, waren für 14 Millionen DM Baukosten 39 Ein- bis Dreizimmerwohnungen, sowie Räume für drei Läden und ein Restaurant geschaffen worden. Bei der Restaurierung wurde der allergrößte Wert darauf gelegt, den gegebenen Eindruck des Gebäudes zu erhalten oder noch zusätzlich zu verstärken. Daher wurden bei der Wahl der verwendeten Materialien und der Materialbeschaffenheit auf deren Ursprünglichkeit großer Wert gelegt. Neu hinzugefügte Gebäudeteile wie die Dachgauben orientieren sich an historischen Vorbildern. Innerhalb des Gebäudes wurde versucht, den durch die gewaltigen Holzkonstruktion gegebenen Charakter so weit wie möglich zu erhalten.[77]

> *„Wenn man sich die aus Beton gefertigten Appartementhäuser am Laboer Hafen heute anschaut, dann können die Holtenauer froh sein, daß damals die Denkmalschützer im 'verzweifelten Kampf' um das Packhaus die Sieger blieben."*[78]

Aus der Sicht eines Spaziergängers, der den Tiessenkai entlang gehend das Packhaus und die umgebenden Gebäude betrachtet, zerstört leider der vor dem Packhaus angelegte Autoparkplatz den harmonischen Eindruck des Ensembles, den auch der dort ebenfalls wieder an seinem historischen Standort (er stand zwischenzeitlich vor dem Lotsenhaus südlich der Kanalstraße!) aufgestellte Obelisk nicht zu retten vermag, wobei der Obelisk scheinbar um 90° verdreht aufgestellt wurde, spricht der Chronist des Kanalbaus Carl Beseke doch davon, daß sich die Inschrift auf der Westseite des Obelisken befunden hatte[79]. Da inzwischen auch die letzten der sich ehemals

[72] Die übrigen Gebäude des Ensembles stehen seit 1988 unter Denkmalschutz.
[73] Vgl.: Hartwig Beseler (Hrsg.): Kunst-Topographie Schleswig-Holstein, Neumünster 1969.
[74] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: "*Dem Packhaus am Kanal drohte der Abriß*", 9.5.2004; Thiel/Gelzer: Baurechtssammlung, Band 42, Rechtsprechung 1984, S. 320ff.
[75] Vgl.: [Wehowsky 1981], S. 76.
[76] Vgl.: [Wehowsky 1981], S. 78f.
[77] Vgl.: [Wehowsky 1981], S. 83; [Kieler Nachrichten]: „*Dem Packhaus am Kanal drohte der Abriß*", 9.5.2004.
[78] Neuner [1989], S. 99.
[79] Vgl.: [Beseke 1893], S. 27.

vor dem Packhaus befindlichen großen Linden abgeholzt worden sind, hat der ganze Vorplatz zum Bedauern vieler Holtenauer viel von seiner Atmosphäre verloren.

10.5 Der kranke Kanal

Auch nach Kriegsende sollte der Kanal für die Holtenauer wieder eine bedeutende Rolle spielen, denn während andere Betriebe durch den Krieg zerstört waren oder der Demontage seitens der Siegermächte zum Opfer fielen gab es hier im Umfeld des Kanalbetriebs weiterhin sichere Arbeitsplätze. Aber auch eine Reihe von am Kanal Beschäftigten hatte im Zweiten Weltkrieg ihr Leben verloren. Ihnen zum Gedenken wurde in den 50er Jahren im Gebäude des Wasser- und Schifffahrtsamtes auf der Schleuseninsel eine 182x135 cm große Holztafel aufgehängt, auf der unter die Überschrift „Sie kehrten nicht zurück" und einem von Eichenlaub umkränzten Eisernen Kreuz sechzehn Namen mit Berufsbezeichnungen aufgelistet sind.[80]

Nach Kriegsende gab es eine kurze Periode, in der die Existenz des Kanals wirklich gefährdet schien, doch wie in vielen anderen Bereichen sicherte der heraufziehende Kalte Krieg schließlich sein Fortbestehen. Schon auf der Konferenz von Teheran 1943 hatte Roosevelt vorgeschlagen, den Kaiser-Wilhelm-Kanal einer internationalen Kontrolle zu unterstellen, jedoch hatte sich inzwischen das Mißtrauen der Briten gegenüber den sowjetischen Ambitionen so sehr verstärkt, daß die britische Admiralität 1944 ernsthaft überlegte, den Kanal zuzuschütten, sollte die Sowjetunion an seiner Kontrolle beteiligt werden müssen. Es setzte sich jedoch rechtzeitig die Erkenntnis durch, daß ein befahrbarer Kanal für die britische Besatzungszone von Vorteil wäre. Im April 1946 wurde dann endgültig entschieden, den Kanal nicht anzutasten, da dessen Erhaltung lebenswichtig für Wirtschaft in der britischen Besatzungszone wurde – man darf nicht vergessen, daß Großbritannien im Gegensatz zu den USA ökonomisch stark geschwächt aus dem Krieg hervorgegangen war.[81]

Allerdings hatte der Kanal in den Kriegsjahren zwar weniger unter direkten Kriegseinwirkungen, mehr aber unter seiner mangelnden Instandhaltung gelitten – verbunden mit den Schäden durch zu hohe Geschwindigkeiten bei den Kanaldurchfahrten der Kriegsschiffe. Nicht nur die Kanalböschungen waren zu einem großen Teil beschädigt oder zerstört, auch andere Wasserbauwerke wie die Dalben mußten erneuert werden. Auch an den *„Neuen Schleusen"* mußte vieles wieder instand gesetzt werden, insbesondere die Schleusentorschienen.

In Holtenau hatte bereits im Jahre 1945 die Firma Zerssen im britischen Auftrag wieder das Bunkergeschäft aufgenommen, wobei es hauptsächlich um die Treibstoffversorgung der Minensuchboote der *„German Minesweeping Administration"*[82] ging. Wenig später wurde auch das Schiffsausrüstergeschäft wieder aufgenommen, vor allem um die Schlepper zu versorgen, die im so genannten *„Tug-Pool"* zusammengefaßt waren.[83]

Die Südkammer der Alten Schleusen wurde nun wieder wie auch in der Zwischenkriegszeit als Trocken- und Baudock verwendet. Hier wurden unter anderem in den 50er Jahren Betonkästen als Teile der neuen Helgoländer Mole gebaut, die dann nach Helgoland geschleppt und dort mit Beton verfüllt und abgesenkt wurden.[84]

Noch bevor der Nord-Ostsee-Kanal durch einen neuerlichen Ausbau an die gestiegenen Bedürfnisse der Seeschifffahrt angepaßt wurde, führte das zunehmende Verkehrsaufkommen im Jahr 1954 zu größeren Umbauten an der Levensauer Hochbrücke. Man entfernte die markanten Türme und Portale und die gesamte Stahlkonstruktion oberhalb der Bögen um Platz für eine erweiterte Fahrbahn zu gewinnen und veränderte damit das bisherige Aussehen dieser markanten Brücke grundlegend. Zudem wurden hier noch die im Zweiten Weltkrieg gebauten Reservefundamente – hierbei handelte es sich um riesige Betonkästen mit 400m^3 Volumen – entfernt, die die Brückenböschungen im Falle von Kriegseinwirkungen abstützen sollten, jedoch den Kanalwasserspiegel von 102 auf 74 m Breite verengt hatten. Auch die Uferböschungen der Brücke mußten neu gesichert werden. Sie waren bei der Kanalerweiterung steiler als ansonsten üblich eingestellt worden und mußten aus diesem Grunde mit Pflastersteinen beschwert werden um Rutschungen zu verhindern. Ende August 1954 konnte die Brücke wieder für den Verkehr freigegeben werden.[85]

Zwei der ebenfalls zusammen mit den vier Türmen demontierten jeweils 6 Meter hohen und 21 Tonnen schweren Tafeln mit dem Reichsadler wurden dabei allerdings zerstört, die anderen beiden Tafeln lagerten bis in die

[80] Vgl.: [Dopheide 1993], S. 166f.

[81] Vgl.: Piening [1995], S. 37ff. Noch im März 1946 spricht sich der politische Berater der britischen Militärregierung für die Zerstörung des Kanals aus.

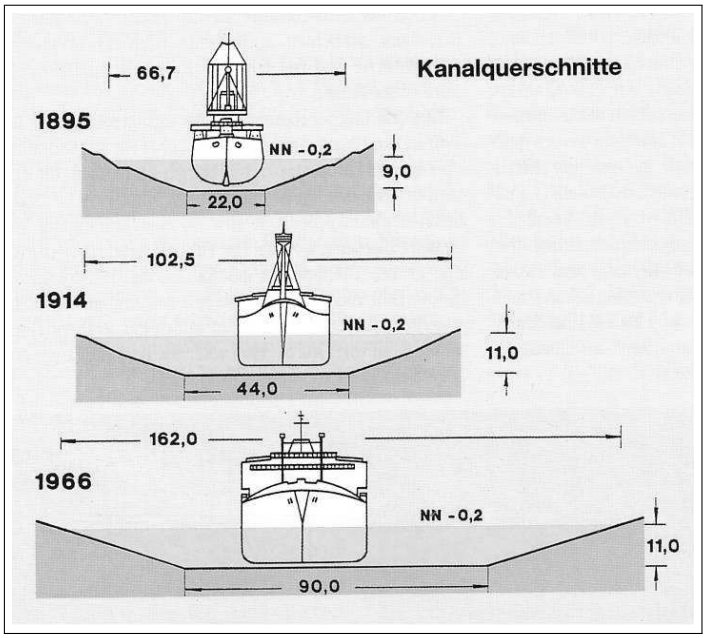
[82] Der Deutsche Minenräumdienst wurde bereits im Juli 1945 auf Initiative der Briten gegründet und von Hamburg aus geleitet. In Schleswig-Holstein war die 1. Minenräumdivision mit ca. 4.300 Mann im Einsatz. Der Dienst war nicht freiwillig, denn die Besatzungen galten als unbewaffnetes deutsches militärisches Personal ("*Disarmed German Mititary Personnel*"). Bis Ende des Jahres 1947 waren 5628 Quadratseemeilen in der Nordsee und 450 Quadratseemeilen in der westlichen Ostsee freigeräumt. 2721 Minen und 693 Sperrschutzmittel waren durch die deutschen Minensucher unschädlich gemacht worden, wobei insgesamt 348 Männer des Deutschen Minenräumdienstes ihr Leben verloren. (Vgl.: Der Deutsche Minenräumdienst German Minesweeping Administration GM/SA , unter: http://www.mandors.de/Teil1.html.).

[83] Vgl.: Zerssen im Internet, unter: http://www.zerssen.de/popup_historie.htm.

[84] Vgl.: [WSD], 1955, Nr. 2, S. 23ff.

[85] Vgl.: [WSD], Nr. 2, 1955, S. 27.

Abbildung 10.2: Die Kanalquerschnitte in den Ausbaustufen von 1895 bis 1966.



Quelle: [Lupberger 2006], S. 6.

neunziger Jahre in einem der Widerlager der Brücke bis schließlich eine der beiden Gedenktafeln auf dem Holtenauer Schleusengelände aufgestellt wurde.

10.5.1 Das zweite Kanalerweiterungsprogramm

Zwei Weltkriege hatten gezeigt, daß die militärische Bedeutung des Kanals gering war, nicht jedoch seine wirtschaftliche. Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung mußte sich die Bundesrepublik daran machen, den Nord-Ostsee-Kanal als Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region zu erhalten und auszubauen.

Nachdem mit den Arbeiten an der Levensauer Hochbrücke bereits die ersten Schritte zur Instandsetzung und Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals unternommen worden waren begann Anfang der 60er Jahre der eigentliche Ausbau des Kanals, ein Thema, dem sich damals die Wochenzeitung *„DIE ZEIT"* in einem längeren Bericht annahm:

> *„Es bedarf schon des geschulten Auges eines alten Fahrensmannes, um zu bemerken, daß die Schiffe, deren hohe Decksaufbauten da stolz und majestätisch über die grünen Weiden Schleswig-Holsteins zu gleiten scheinen, langsamer fahren als sonst. Statt der üblichen 12 Kilometer pro Stunde dürfen die großen Pötte auf der schönen Wasserstraße zwischen Brunsbüttelkoog und Kiel streckenweise nur noch zehn Kilometer in der Stunde fahren. Der Nord-Ostsee-Kanal ist altersschwach und krank."*[86]

Was hier Anfang 1965 in der Öffentlichkeit diagnostizierte wurde, war den Verantwortlichen bereits seit Jahren bewußt: Sollte der Kanal auch in Zukunft eine bedeutende Rolle als eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt spielen, so bedurfte es umgehend eines Programms zu seiner Erhaltung und weiteren Ausbaus. Während des Zweiten Weltkrieges und in den Nachkriegsjahren hatte sich der Erhaltungszustand des Nord-Ostsee-Kanals stetig verschlechtert.

Wie um ein Schlaglicht auf die Notwendigkeit einer erneuten Kanalerweiterung zu legen war es im November 1963 zu einem Schiffsunglück vor den Holtenauer Schleusen gekommen, als während der Nachtschicht der Eimerkettenbagger „Tiger" kenterte und zwei Besatzungsmitglieder mit in die Tiefe riß, von denen nur der Maschinist Jürgen Mumm in einer Luftblase überlebte, aus der er befreit werden konnte, während der Heizer Arthur Timpel ertrank.[87]

Nur die nötigsten Reparaturen konnten trotz zunehmender Verkehrsdichte auf dem Kanal vorgenommen werden. Die größte Aufgabe stellte sich mit der Sicherung der stetig weiter erodierenden Uferböschungen. Und um diesem Erosionsprozeß entgegen zu wirken, wurde eine erneute Verbreiterung des Kanals auf 162 Meter geplant.

[86] [DIE ZEIT]: "*Der kranke Kanal*", Nr. 12/1965.
[87] Vgl.: [Der Spiegel]: *„Kanal voll"*, Nr. 52/1963, S. 37.

Dabei ging man von der Erkenntnis aus, daß eine Verbreiterung des Kanals den Erosionsprozessen stärker entgegenwirken würde als eine Vertiefung. Da jedoch erst bei einer Sohlenbreite von 120 Metern bei allen Schiffsgrößen Erosionsprozesse zu verhindern gewesen wären, was jedoch nicht bezahlbar gewesen wäre, begnügte man sich mit einer Sohlenbreite von nur 90 Metern. Berechnungen zufolge konnte man bei dieser Sohlenbreite damit rechnen, daß die Böschungen die nächsten 50 Jahre halten würden. Von dieser Maßnahme war aufgrund seiner Bodenbeschaffenheit der Ostabschnitt des Kanals ab Kanalkilometer 87 allerdings nicht betroffen.[88]

Der Vertiefung der Fahrrinne fiel leider auch die Kanalinsel bei Projensdorf zwischen der Prinz-Heinrich-Brücke und der Levensauer Hochbrücke zum Opfer. Wo sich heute auf dem Südufer die Bunkerstation[89] befindet, lag bis in die fünfziger Jahre hinein das Kanalbad. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde dieses Gelände auch von der *„Germania-Werft"* benutzt, die dort Schiffe reparierte und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Insel im Sommer zu einem Badeparadies:

> *„Bevor er* [der Nordhafen – der Verfasser] *allerdings seine endgültige, heutige Gestalt bekam, zerstampften dröhnende Bagger 1959 einer der schönsten Kieler Badeanstalten. Sie lag gegenüber der "Trauminsel" vieler Kieler am Südufer des Kanals. Die Badenden konnten zu der 150 Meter langen und 25 Meter breiten Wildnis hinüberschwimmen und untertauchen."*[90]

Da der Nord-Ostsee-Kanal während der deutschen Teilung auch von den Schiffen der DDR befahren wurde, ergaben sich hier für DDR-Bürger natürlich auch Möglichkeiten zur Flucht. So mußte Beamten des Bundesgrenzschutzes am 10. Januar 1972 die Frau und das Kind eines geflohenen DDR-Bürgers in der Holtenauer Schleuse gegen den Widerstand der Schiffsführung des Motorschiffs *„Eichsfeld"* von Bord befreien, nachdem der Ehemann bereits am Vormittag geflüchtet war. Dabei hätten die Schiffsoffiziere die Anwendung von Waffen angedroht, diese dann aber doch nicht gezeigt.[91]

In den Kriegsplanungen des Warschauer Paktes spielte der Nord-Ostsee-Kanal eine wichtige Rolle bei einer möglichen Besetzung Norddeutschlands und Jütlands. Es galt die Kontrolle über den Kanal zu erlangen um dann mit eigenen Flotteneinheiten schnell in die Nordsee vorstoßen zu können. In der NATO gab es wiederum Pläne[92], in einem solchen Fall selbst die Kanalschleusen zu zerstören um ein solches Vordringen zu verhindern oder zumindest zu verzögern – wer weiß schon, wie viele westliche und östliche Nuklearwaffen im Kalten Krieg auf den Kanal und seine Infrastruktur gerichtet waren ...

10.5.2 Die wirtschaftliche Situation des Nord-Ostsee-Kanals

Die Kostendeckungsrate des Nord-Ostsee-Kanals, d. h. das Verhältnis von direkten Einnahmen durch die Kanalpassagen und den Kosten für den Betrieb und seine Instandhaltung, lag zu Beginn der 1950er Jahre noch bei über 50 Prozent, fiel dann angesichts der immer weiter steigenden Unterhaltungskosten kontinuierlich und liegt heutzutage bei 30 bis 40 Prozent. Die Personal-, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sind also weitaus größer als die Einnahmen durch die Schiffspassagen. Im Jahre 1993 mußten aufgrund sinkender Passagezahlen sogar die Kanalgebühren um 10% gesenkt und neue Rabatte für Vielfahrer eingeführt werden.[93]

Die Daten zeigen aber auch, daß es seit der Jahrtausendwende zu einer stetigen Zunahme des Güterverkehrs durch den Nord-Ostsee-Kanal gekommen ist. Auch im Vergleich zu seinen beiden großen Konkurrenten Suez- und Panama-Kanal schlägt sich der NOK hervorragend, bedenkt man doch, daß hier der Ersparnisfaktor ungleich geringer ist als bei den beiden anderen Kanälen, die die Umrundung ganzer Erdteile ersparen können.

Aus dem Verhältnis von Gütertonnen zur Zahl der Schiffspassagen wird die unterschiedliche Nutzungsstruktur der drei Kanäle deutlich: die pro Schiff transportierte Gütermenge ist beim Panama-Kanal zehnfach, beim Suez-Kanal sogar dreizehnfach höher als beim Nord-Ostsee-Kanal (vgl. die Tabelle 10.9 auf Seite 331). Auch die Kosten- und Zeitersparnisse, die ein Schiffsreeder aufgrund einer Kanalpassage hat, sind beim Panama- und Suez-Kanal um ein Vielfaches höher als beim Nord-Ostsee-Kanal. Aufgrund dieser erhöhten Kostenersparnis können natürlich auch weitaus höhere Passage-Gebühren erhoben werden als dies beim Nord-Ostsee-Kanal möglich wäre.

Interessant ist aber auch die genaue Betrachtung des Umfeldes. So zeigt sich sich noch 1970 hinsichtlich des Kanals eine deutliche Verschiebung der Sozialstruktur, vergleicht man Holtenau mit den Nachbargemeinde Pries

[88] Vgl.: [Lupberger 2006], S. 10.
[89] Eine kleine Bunkerstation befindet sich am Tiessenkai.
[90] Jörg Talanow: Kiel, so wie es war, Band 3, Düsseldorf 1980, S. 61.
[91] Vgl.: Institut für Zeitgeschichte [Hrsg.]: Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1972, 1. Januar bis 31. Mai, München 2003 S. 57.
[92] Die Holtenauer Schleusen waren zu Hochzeiten des Kalten Krieges jedoch auch Ziel eines amerikanischen Atomschlages (SACEUR-Nummer 0726M) im Falle der Gefahr, daß Truppen des Warschauer Paktes Schleswig-Holstein besetzen würden.
[93] Vgl.: Nina Schliebitz: Der Nord-Ostsee-Kanal.

und Friedrichsort. Hier zeigt sich, wie sehr Holtenau durch seinen großen Anteil an Beamten und Angestellten geprägt ist.[94]

Heutzutage sichert der Kanal die Beschäftigung von ca. 2.500 Menschen direkt und ist ein Katalysator für die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe entlang seiner Trasse. Weiterhin ist er ein wichtiges Plus für die Tourismus- und Freizeitindustrie.

Während noch zu Zeiten des Kaiserreichs die Schiffslenkung von Lotsen aus der *„Bört"* (d. h. die Reihenfolge nach dem Zufallsprinzip, bei der sich der zuletzt tätige Lotse wieder hinten einreiht) betrieben wurde, hat der zunehmende Schiffsverkehr zu einem immer ausgefeilteren System der Verkehrslenkung geführt[95].

Der Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal wurde bis zum Jahre 2006 durch die beiden Verkehrszentralen in Holtenau und Brunsbüttel koordiniert. Die den Kanal passierenden Schiffe werden in so genannte "*Verkehrsgruppen*" eingeordnet, die von 1 bis 6 reichen, wobei die Verkehrsgruppe 6 die größten bzw. gefährlichsten Schiffe umfaßt, also u. a. Containerschiffe und Tanker. Da der Kanal nicht an allen Stellen gleich geräumig ausgebaut ist – man denke an die unterschiedlichen Kurvenradien oder Engen unter den Hochbrücken – werden für die jeweiligen Streckenabschnitte so genannte *„Begegnungsziffern*" ermittelt. Begegnen sich zwei Schiffe, so darf die Summe ihrer addierten Verkehrsgruppen die Zahl 6 auf freier Strecke nicht überschreiten. Eine Begegnung bei einer Summe größer als 6 darf nur in einer Kanalweiche stattfinden. Dasselbe Verfahren wird bei Überholvorgängen im Kanal angewandt, wobei hier die Summe von 5 nicht überschritten werden darf.

Jedes den Kanal passierende Schiff wurde in Holtenau und Brunsbüttel mit Bleistift und Lineal in einem Weg-Zeit-Diagramm eingetragen, was jedoch einen sehr großen Personaleinsatz erforderte. Dieses System, das sich in den letzten vier Jahrzehnten bewährt hatte, wurde durch das neue Verkehrssicherungssystem (*„VSS NOK"*) ersetzt, das nicht zuletzt zu großen Personaleinsparungen führen sollte. Von den für den Betrieb der beiden Verkehrsleitzentralen in Holtenau und Brunsbüttel sowie der 16 Weichenstationen an den Kanalweichen benötigten 120 Mitarbeiter sollten 67 eingespart werden. Es gibt jetzt nur noch die beiden Schleusenleitstände in Holtenau und Brunsbüttel sowie eine Verkehrsleitzentrale in Brunsbüttel, die den gesamten Kanalverkehr überwacht. Ähnlich wie in der Zivilluftfahrt erhalten nun auch die den Kanal passierenden Schiffe einen Transponder, der Daten über Kurs, Geschwindigkeit und Größe der Schiffe an die Verkehrsleitzentrale sendet.[96]

Während man in den ersten 50 Jahren seines Bestehens beim Wort „*Sicherheit*" in erster Linie an Schiffskollisionen oder Beschädigungen der Schleusenanlagen und den damit einher gehenden Behinderungen des Schiffsverkehrs dachte, gewann seit den 70er Jahren der Umweltschutzgedanke auch für die Kanalanrainer immer mehr an Bedeutung, wobei hier in erster Linie an Unfälle mit Chemie- oder Atomfrachtern bzw. Kriegsschiffen mit atomarer Bewaffnung gedacht wurde. Denn neben den für jedermann sichtbaren in auffälligen Rot gestrichenen Chemie-Tankern wird der Kanal auch regelmäßig von Schiffen passiert, die atomare Ladung mit sich führen. So protestierten im Jahre 1988 Atomkraftgegner mit einer Blockade der Holtenauer Schleusen gegen den französischen Atomfrachter „*Borodine*", der in ungefähr 14tägigen Abständen Uranhexafluorid von Frankreich in die Sowjetunion transportierte. Die Atomkraftgegner machten darauf aufmerksam, daß die Atomfrachter nicht in eine der Gefahrgutklassen eingestuft und auch nicht besonders kenntlich gemacht wurden.[97]

Am 20. März 2001 kam im Kanal zu einem Zusammenstoß zwischen dem mit schwach radioaktiven Stoffen beladenen russische Frachter *„Bugulma*" und der deutschen *„Stadt Papenburg*" zwischen den Weichen Königsförde und Groß Nordsee, wobei die *„Bugulma*" im Bugbereich so schwer beschädigt wurde, daß sie in Richtung Brunsbüttel abgeschleppt werden mußte.

10.5.3 Die „Adler I" umrundet die Welt

Nachdem die Holtenauer Prahmschwimmbrücke durch die Prinz-Heinrich-Brücke ersetzt worden war, mußte sich die Kaiserliche Kanalverwaltung verpflichten eine Fährlinie zwischen Holtenau und der Wik einzurichten. Wurden in den Anfangsjahren zur Überquerung des Holtenauer Binnenhafens verschiedene kleine Motorboote eingesetzt, so machten zunehmende Passagierzahlen bald den Einsatz größerer Schiffe notwendig.

Schon nach wenigen Jahren kam es in Zusammenarbeit mit der Stadt Kiel zum Einsatz eines Schiffes der *„Hafenrundfahrt AG*" und so wurde ab 1925 unter anderen der 1906 gebaute Dampfer „*Dietrichsdorf*" eingesetzt. Von 1931 bis 1955 kam die im Krieg umgebaute Dampffähre *„Holtenau*", die noch kohlenbetrieben und neben dem Kapitän auch mit einem Heizer und einem Kassierer besetzt gewesen war, zum Einsatz – letzterer der Beweis, daß die Ansicht vieler Holtenauer, die Kanalüberquerung per Fähre sei – da der Kanal die natürlichen Straßenverbindungen

[94] Vgl.: [Detlefsen 1978], S. 118.
[95] Vgl.: [Lotsengesangsverein 2003], S. 145.
[96] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Elektronik soll Schiffe durch den Kanal führen*", 9.10.2006.
[97] Vgl.: [Kieler Nachrichten] „*Schleuse zwei Stunden blockiert*", 24.5.1988; Bürgerinitiative gegen Atomanlagen Kiel: „*Atomfrachter blockiert!*", Flugblatt ohne Datumsangabe.

in den Norden unterbrochen habe – immer kostenlos gewesen so nicht stimmt. Nachdem die „*Holtenau*" außer Dienst gestellt worden war, trat die „*Wik*" an ihre Stelle, deren Einsatz kurz durch die „*Hubert*" unterbrochen wurde. Am 28. Januar 1977 kam es mit dieser ehemaligen Hamburger Hafenbarkasse zu einem Unglück, da sie auf ihrer Fahrt von der Wik nach Holtenau vor den Steven des Sowjetfrachters „*Baltiyskiy 37*" lief und sank. Bei dieser Havarie wurde ein Passagier getötet, zwei weitere Menschen konnten gerettet werden. Es wurde dann wieder die „*Wik*" eingesetzt, bis auch diese im April 1983 ausgemustert wurde.

Seit Mai 1984 ist die anfangs von den Holtenauern mit viel Skepsis betrachtete „*Adler I*" der Nordstrander Reederei Kurt Paulsen als Kanalfähre zwischen Holtenau und der Wik im Einsatz, nachdem die um ein mehrfaches größere „*Adler III*" anderweitig eingesetzt wurde. Aufgrund ihrer Bauform erhielt die 13,5 m lange und 4,6 m breite „*Adler I*" schnell ihren Spitznamen „*Schuhkarton*", doch zeigte es sich schnell, daß das kleinere Fahrzeug durchaus seine Vorteile hatte, war es doch weitaus manövrierfähiger und konnte so in rasanter Fahrt nahezu auf Armeslänge zwischen den großen Frachtschiffen den Kanal kreuzen, was insbesondere bei jenen Passagieren gut ankam, die ansonsten eher selten großen Seeschiffen so nahe kamen. Inzwischen ist die „*Adler I*" seit über zwanzig Jahren im Dienst und hat dabei eine Strecke zurückgelegt, die mehreren Weltumrundungen entspricht.[98]

Die auch unter einigen alteingesessenen Holtenauern vertretene Ansicht die Fahrt mit der Kanalfähre sei immer kostenlos gewesen, da die natürlichen Wegeverbindungen nach Holtenau durch den Kanalbau unterbrochen wurden, stimmt so nicht: Aufgrund des Planfeststellungsverfahrens von 1909 über die Errichtung einer Kanalfähre zwischen der Wik und der Gemeinde Holtenau, das eine entsprechende Verordnung enthielt, waren die Fahrten tatsächlich bis 1925 kostenlos. Danach kostete die einfach Fahrt 1,5 Pfennige, 1926 wurde der Preis auf 2,5 Pfennige erhöht. Dieser Preis überstand die Weimarer Republik, das Dritte Reich und die ersten Jahre der jungen Bundesrepublik. Erst im Mai 1955 wurde der Fahrpreis aufgrund einer Ermächtigung des Bundesverkehrsministers auf 5 Pfennige für Erwachsene, Fahrräder, Kinderwagen etc. und 2,5 Pfennige für Kinder von 4. bis zum vollendeten 14. Lebensjahr angehoben. Diese Preiserhöhung mußte aufgrund von Protesten der Kanalanrainer nach drei Monaten wieder zurückgenommen werden. Erst 1967 wurde der Fahrpreis für Erwachsene wieder auf einen Groschen (= 10 Pfennige) angehoben. Im Jahr 1970 wurde die Bundesrepublik als Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches erfolglos auf die Einhaltung der oben genannten Verordnung verklagt, die eine kostenlose Fahrt garantierte. Das Gericht argumentierte in seiner Entscheidung, daß die inzwischen eingesetzten komfortablen Fähren weitaus kostenintensiver seien als die in den ersten Jahren eingesetzten Holzboote.[99]

Diese Argumentation des Gerichtes spielte für den weiteren Verlauf der Geschichte eine nicht unbedeutende Rolle, denn zwar wurden die Fahrten 6 Jahre nach diesem Urteil wieder kostenlos, nachdem der Bund versucht hatte, sich gegen Zahlung von 3 Millionen DM aus der Verpflichtung, eine Fähre bereitzustellen, freizukaufen, was die Holtenauer natürlich empört ablehnten. Schließlich übernahm die Kieler Verkehrs AG die damals benutzte „*Wik*" und setzte den Fährbetrieb gegen Ausgleichszahlungen durch den Bund fort. Doch lag es nun aber seitens des neuen Betreibers nahe, entsprechend den Anforderungen aus der Verordnung von 1909 nach einer kleineren Lösung zu suchen und so kam ab dem 1. Januar 1977 die oben erwähnte Unglücksbarkasse „*Hubert*" zum Einsatz und man kann sich die Frage stellen, ob es einen knappen Monat später zu dem Unglück gekommen wäre, wäre damals ein größeres Fährschiff eingesetzt oder die alte „*Wik*" weiter betrieben worden.[100]

Die Frage der Sicherheit stellt sich am Nord-Ostsee-Kanal auch jedes mal wieder, wenn es um geplante Personaleinsparungen geht – beispielsweise bei der Stelle des Festmachers auf der Kanalfähre, die vor einigen Jahren zugunsten einer automatisierten Anlegevorrichtung eingespart werden konnte. So müssen inzwischen die Vorgänge auf der Fähre vom einzigen Besatzungsmitglied durch Videokameras überwacht werden. Noch auf einer Sitzung im März 2002 hatte sich der Ortsbeirat Wik dafür eingesetzt, die Stelle des Festmachers zu erhalten, wobei die damalige Begründung auch heute noch gilt:

> *„Die Übersetzstelle der Fähre befindet sich in unmittelbarer Nähe der Holtenauer Schleuse auf dem meistbefahrenen Kanal der Welt. Der technische Zustand der Schiffe wie der seemännische Ausbildungsstand der Besatzungsmitglieder (bei sowieso schrumpfender Anzahl und vorhandenen Sprachproblemen) geben zunehmend zur Besorgnis Anlass. Über die Gefährlichkeit von auf dem Kanal transportierten Gütern kann man nur Vermutungen anstellen. Die Möglichkeiten der Wasserschutzpolizei sind inzwischen auf der Schleuse fast auf Null reduziert. Bei der Lotsenpflicht wurde bereits in der Vergangenheit zu Lasten der Sicherheit gespart. Vor diesem Hintergrund ist der zweite Mann an Bord der Kanalfähre für die Sicherheit des Fährverkehrs ohne Zweifel nützlich, für die An- und Ablegemanöver und das An- und Vonbordgehen*

[98] Vgl.: [Kiel Nord], März 2005.
[99] Vgl.: [Behling 1995], S. 112.
[100] Vgl.: [Behling 1995], S. 112f.

Tabelle 10.6: Die drei Holtenauer Hochbrücken und die alte Levensauer Hochbrücke.

	Baujahr:	*Gewicht:*	*Länge:*	*größte Weite:*
1. Prinz-Heinrich-Brücke	1911-12	ca. 3.700 t		
Olympiabrücke	1969-72	3.380 t	518 m	186 m
2. Prinz-Heinrich-Brücke	1992-95	3.650 t (4.010 t)	518 m	186 m
Levensauer Hochbrücke	1893-94		180 m	163 m

der Passagiere insbesondere mit Fahrrädern und Kinderwagen unentbehrlich. Er ist durch keine noch so perfekte Technik zu ersetzen."[101]

Allerdings hat es sich in den Jahren seit 2002 gezeigt, daß es durchaus möglich ist, die Fähre ohne Einschränkung der Sicherheit mit nur einer Person zu betreiben. Und seitdem es möglich ist über das wieder zugängliche Holtenauer Unterland nach Schusterkrug zu radeln hat die Zahl der Passagiere – vor allem in den Sommermonaten – deutlich zugenommen.

10.5.4 Die Olympiabrücke

Wie für ganz Kiel war die Segelolympiade auch für die Holtenauer ein großes Ereignis, denn ihr gingen verschiedene Infrastrukturmaßnahmen voraus wie der Bau der „*Olympiabrücke*" und der *„Fördestraße"* nach Schilksee, die die alte Verbindung über Schusterkrug ablöste und die Fahrt in den Kieler Norden, z. B. an die Strände von Schilksee und Strande weitaus angenehmer machte. Fuhren früher alle Linienbusse in den Kieler Norden über die Immelmannstraße, so führten die neuen Straßenbauten dazu, daß die Immelmannstraße seitdem – zur Freude der Anwohner – in einem unansehnlichen Wendehammer endet.

Im Zuge der Infrastrukturmaßnahmen anläßlich der Segelolympiade in Kiel-Schilksee wurde zur Entlastung der Prinz-Heinrich-Brücke eine zweite Hochbrücke neben der alten erbaut. Dabei handelte es sich um eine so genannte *„Blechträgerbrücke*". Die neue Brücke hatte eine Gesamtbreite von 19,25 Metern, eine Fahrbahnbreite von 12 Metern und einen Geh- und Radweg von 4 Metern Breite. Die neue Olympiabrücke entlastete zwar den Autoverkehr auf der Prinz-Heinrich-Brücke, sie trug aber mit ihrer nüchternen Sachlichkeit nicht gerade zu einer Verschönerung des Holtenauer Ortsbilds bei. So ist es ist fraglich, ob Holtenau wirklich langfristig von den im Rahmen der Olympiade durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen profitiert hat.

Die bessere Verkehrsanbindung an das Kieler Zentrum und auch den Kieler Norden haben die schwierige Situation des Holtenauer Einzelhandels sicherlich nicht verbessert. Dinge des täglichen Bedarfs, die man früher aufgrund der langen Wege in andere Stadtteile eher in Holtenau kaufte, besorgt man heute in der schnell erreichbaren Stadt. Da jetzt zwei Brücken vorhanden waren, konnte der Verkehr so aufgeteilt werden, daß der Verkehr vom Norden in die Stadt über die Prinz-Heinrich-Brücke und der von Süden über die Olympiabrücke geleitet werden konnte.

Als im Jahre 1987 das 75jährige Jubiläum der Prinz-Heinrich-Brücke gefeiert wurde, rechnete noch niemand damit, daß diese Brücke wenige Jahre später nur noch eine Erinnerung sein würde. Bereits in diesem Jahr mußte eine Geschwindigkeits- und Gewichtsbegrenzung eingeführt auf der Brücke eingeführt werden. Untersuchungen im Jahre 1988 ergaben, daß der Zahn der Zeit viel stärker an der Brücke genagt hatte als erwartet, und es wurden bereits Überlegungen angestellt, ob es denn sinnvoller sei, die alte Brücke für die kommenden 3 Jahrzehnte zu renovieren oder gleich eine neue zu bauen. Nachdem man die Brücke eingerüstet hatte, war es den Spezialisten möglich, den wahren Zustand der Eisenkonstruktion zu beurteilen. Ursachen für den starken Verfall der Brücke waren der Einsatz von Streusalz und der Getreidestaub des Silos am Nordhafen. Die geschätzten Reparaturkosten wurden auf 25 Millionen DM beziffert, dazu kamen noch Umweltschutzauflagen, die das vollständige Entfernen des alten Schutzanstriches forderten, was die Kosten nochmals um 2 bis 3 Millionen DM in die Höhe getrieben hätte. Doch dann kam das Ende schneller als von vielen, die mit dieser Brücke aufgewachsen waren, erwartet worden war.[102]

Denn als am Morgen des 7. Oktober 1988 als das zypriotische Motorschiff „*Fort*" mit seinem Ladebaum die Brücke rammte, war dies wohl der Anfang vom Ende für die alte Brücke. Eine Kette unglücklicher Zufälle hatte dazu geführt, daß aufgrund eines Regengusses die Ladeluken des Schiffes mit Hilfe des Ladebaumes gerade in dem Moment geschlossen werden sollten, als dieses die Brücke passierte, so daß der Ladebaum mehrmals

[101] Vgl.: Landeshauptstadt Kiel: Genehmigte Niederschrift des Ortsbeirats Wik – Sitzung am 21.03.2002, 19:30 Uhr, unter: http://www.kiel.de/ortsbeiraete/tagesor.php?8&283.

[102] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Holtenauer Hochbrücke: Renovierung noch teurer*", 12.5.1988; [Kieler Nachrichten]: *„Mehr Platz für Schiffe, aber vier Jahre Engpaß für Autos*", 7.12.1988.

gegen die Unterkante der Brücke schlug. Die Brücke mußte unverzüglich gesperrt werden und das Wasser- und Schifffahrtsamt veranschlagte für die Beseitigung der Schäden einen Zeitraum von einer Woche.[103]

Letztlich hatte die alte Prinz-Heinrich-Brücke an die Grenzen ihrer Belastbarkeit erreicht und die Verkehrsplanungen der Stadt Kiel, die eine autobahnähnliche Verbindung zwischen der Autobahn Kiel-Hamburg und den nördlichen Kieler Stadtteilen vorsahen, machten einen zweiten Brückenneubau erforderlich.

Da hierfür der einzig mögliche Platz der der Prinz-Heinrich-Brücke war, mußte diese abgebrochen werden, was nur unter Zuhilfenahme zweier großer Schwimmkräne und dem damals größten deutschen Autokran möglich war. Jedoch kam es bei der Demontage des schweren nördlichen Seitenteils unter Zuhilfenahme dieses Autokrans und vier weiteren Autokränen am 2. August 1992 kurz vor 18 Uhr zu einem Versagen des großen Autokrans, so daß das 280 Tonnen schwere Brückenteil unkontrolliert abstürzte. Als die Brücke mit Hilfe des 1200-Tonnen-Autokrans und zwei weiterer Autokräne frei in der Luft hing und leicht gedreht worden war, kam es innerhalb von Sekunden zu einem Abknicken des des Kranauslegers, so daß das Brückenteil mit dem Kran herunter fielt, wobei dieser einen weiteren Kran mit sich riß und den dritten unter sich begrub. Der Aufprall auf den Boden war dabei so heftig, daß in den nahe liegenden Häusern am Friedrich-Voß-Ufer die Wände wackelten.[104]

> *„Kranausleger sind wie Streichhölzer geknickt, starke Stahlträger wie ein Flitzebogen gekrümmt, ein Mobilkran ist umgeworfen – an der Holtenauer Uferböschung sieht es aus, als sei jemand mit dem Fuß auf eine Lego-Landschaft getreten."*[105]

Doch trotz der großen Zerstörungen blieb es zum Glück nur bei Sachschäden, da sich ein Kranführer durch einen beherzten Sprung in den Kanal retten konnte und ein wenige Minuten vor dem Unglück auf der Baustelle abgestellter Pkw, der der Länge nach zerquetscht wurde, rechtzeitig von seinem Fahrer verlassen worden war. 1994 konnte dann mit dem Bau der neuen Brücke begonnen werden und so wurde die alte Prinz-Heinrich-Brücke bis 1996 durch ein Neukonstruktion ersetzt, die im wesentlichen der der Olympiabrücke entspricht. Die neue Prinz-Heinrich-Brücke hat eine Länge von 1.518 Metern und es wurden 4.010 Tonnen Stahl verbaut. Die Breite der neuen Prinz-Heinrich-Brücke betrug 18 Meter, die dreispurige Fahrbahn 11 Meter und der kombinierte Geh- und Radweg hat eine Breite von etwa 3,75 Metern.

Auch nachdem am 14. Dezember 1970 die Holtenauer durch einen lauten Knall aus ihrer vorweihnachtlichen Stimmung gerissen wurden weil das in den zwanziger Jahren am Nordhafen errichtete Getreidesilo durch eine schwere Staubexplosion in die Luft geflogen war, wobei 6 Menschen ums Leben kamen und weitere 20 Personen verletzt wurden, sah man noch Tage lang Schiffe der Wasserschutzpolizei den Kanal nach Leichen absuchen. Der Sachschaden betrug mehr als 30 Millionen DM und das alte Silo mußte in den folgenden Monaten vollständig abgerissen werden.

In die Bauzeit der neuen Prinz-Heinrich-Brücke fiel auch das 100jährige Kanaljubiläum, welches natürlich auch von den Holtenauern in einer Festwoche vom 18. bis 25. Juni 1995 gebührend gefeiert wurde, denn dieser Kanal hatte das Gesicht Holtenaus einschneidend verändert. Sogar die britische Königin Elisabeth II. kam mit ihrer Yacht *„Britannia"* durch den Kanal gefahren. Ein großer Fan der Königin war die Mutter der heutigen Besitzerin des Restaurants „*Waffenschmiede*", die es sich in den Kopf gesetzt hatte, die Königin mit Handschlag zu begrüßen. Sie zog ihr bestes Schwarzes an und marschierte in Richtung Schleuse, wo es ihr gelang sich durch sämtliche Sicherheitssperren zu mogeln und vorbei an vielen hochdekorierten Persönlichkeiten zur Queen selbst zu gelangen, um sie herzlich per Handschlag in Holtenau zu begrüßen. So war am nächsten Tag die folgende Schlagzeile in der Bild-Zeitung zu lesen: *„Mutter Emma zog ihr bestes Schwarzes an, um der Queen die Hand zu schütteln.*"

Holtenau hat lange mit und vom Kanal gelebt, wenn auch der Kanal als Wirtschaftsfaktor heutzutage für die Holtenauer nur noch eine geringere Bedeutung hat. Die zunehmende Mobilität und die bessere Verkehrsanbindung Holtenaus an Stadt und Umland aufgrund der Infrastrukturmaßnahmen anläßlich der Segelolympiade 1972 brachten es mit sich, daß viele Holtenau ihr Auskommen in anderen Stadtteilen, im Kieler Umland, ja sogar im Hamburger Raum fanden. Gleichzeitig war es für viele Unternehmen, deren Tätigkeit mit dem Kanal und der ihn passierenden Schifffahrt in Verbindung stehen, nicht mehr nötig, am Standort Holtenau präsent zu sein. Die Zeiten, als es alleine in Holtenau mehr als ein Dutzend Schiffsausrüster gab, sind für immer vergangen.

[103] Dies war nicht das erste Mal, daß ein Schiff die Prinz-Heinrich-Brücke rammte: Vielen Holtenauern ist noch die Kollision des Schwimmkrans *„Magnus VII"* in Erinnerung, der am 20. Juni 1968 – ausgerechnet zur Kieler Woche – die Brücke rammte und die Gasleitung beschädigte, so daß diese mehrere Wochen gesperrt werden mußte. (Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Frachter rammte die alte Holtenauer Hochbrücke.*", 8.10.1988.).

[104] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Ein Wunder: Niemand wurde verletzt"*, 3.8.1992.

[105] [Kieler Nachrichten]: *„Ein Wunder: Niemand wurde verletzt"*, 3.8.1992.

Tabelle 10.7: Anzahl der Lotsungen auf dem NOK.

Jahr:	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2010*
	27.239	28.972	29.491	31.508	31.184	20.764	22.860

Quelle: Lotsenbrüderschaft NOK II / Kiel / Lübeck / Flensburg.

Die Holtenauer haben gelernt, mit ihren Brücken zu leben und die alte *„Prinz-Heinrich-Brücke"* wurde von vielen sogar geliebt, galt sie doch neben dem Leuchtturm und dem Kanalpackhaus als eines der Wahrzeichen dieses Stadtteils. Und genau wie man nach einiger Zeit die Geräusche auf dem Kanal kaum mehr wahrnimmt, so geht es den meisten Anwohnern wohl auch mit dem beständigen Rauschen des Autoverkehrs auf den Brücken. Leider übten und üben die Hochbrücken auf einige Menschen eine schreckliche Faszination aus, denn von den Holtenauer Hochbrücken sind mehr Menschen in den Freitod gesprungen als von jeder anderen deutschen Brücke[106].

Um nicht noch weitere Nachahmer zu ermutigen wird über solche Vorfälle seit vielen Jahren nicht mehr in der Presse berichtet, die Holtenauer wissen jedoch, was es bedeutet, wenn auf der Brücke ein Wagen mit Blaulicht hält und die Wasserschutzpolizei die Wasseroberfläche unter den Brücken absucht – für viele Jahre war dies auch die traurige Aufgabe der Besatzungen der Kanalfähre *„Adler I"* bis zum Eintreffen der Wasserschutzpolizei. Nur wenige Menschen haben einen solchen Sprung bisher überlebt. Die morbide Faszination, die die Holtenauer Hochbrücken auf viele Menschen ausüben, wird auch von Kieler Psychiatern bestätigt, für die der „*Sprung von der Holtenauer Hochbrücke*", mit dem Patienten drohen, ein geflügeltes Wort ist. Die Analyse dieser Anziehungskraft auf Selbstmordgefährdete, die eigentlich ärztlicher Hilfe bedürfen, ergibt, daß auch diese Brücke ein Ort der Gefahr wegen der Möglichkeit des Absturzes ist, gleichzeitig versinnbildlicht die Brücke aber auch die Situation des Überschreitens des Vergänglichen, einen Weg zu einem leidlosen Dasein.[107]

10.5.5 Mehr Platz für dicke Pötte?

Eines der größten Pfunde, mit denen der Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein wuchern kann, ist auch heute noch der Nord-Ostsee-Kanal – umso mehr gilt dieses für die Stadt Kiel in Verbindung mit dem Kieler Hafen, die sich in den vergangenen Jahren zunehmend auf ihre maritimes Standbein besinnt. Sieht man im Raum Brunsbüttel den Kanal primär als einen Wirtschaftsfaktor, so hat man im mittleren Schleswig-Holstein stärker die touristischen Aspekte im Blick. Damit der Kanal seine internationale Spitzenstellung als Schifffahrtsweg auch weiterhin behaupten kann, wird in nicht allzu ferner Zukunft ein weiterer Ausbau des Kanals vonnöten sein.

Jahrelang litt der Nord-Ostsee-Kanal unter einbrechenden Passagezahlen und seinen Tiefststand erreichte der Schiffsverkehr erst im Jahre 1999 als nur noch 35.482 Schiffe[108] den Kanal durchfuhren. Seit dem Jahr 2000 ist jedoch eine stetige Zunahme der Gesamtladung zu verzeichnen. So wurde auf dem Kanal im Jahre 2003 mehr Ladung als jemals zuvor in seiner 100jährigen Geschichte transportiert. Er ist weiterhin die meist befahrene künstliche Seewasserstraße der Welt. Inzwischen hat sich der Kanalverkehr aufgrund des weltweiten Containerbooms sogar so stark belebt, daß es in letzter Zeit durch havarierte Schleusentore immer wieder zu starken Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs kam.

Grund für den Boom auf dem Kanal sind die so genannten „*Feederschiffe*", die Zubringerdienste für Container von und zu den kleineren Ostseehäfen von und nach Hamburg leisten, wo diese Container auf die großen transozeanischen Containerschiffe umgeladen werden. Diese Schiffe nutzen dabei den Zeitvorteil, den der Nord-Ostsee-Kanal gegenüber dem Weg um Skagen bietet. Auch die steigenden Brennstoffpreise sprechen für den Weg durch den Kanal. Der uneingeschränkte Transport durch den Nord-Ostsee-Kanal ist jedoch für den Hamburger Hafen von entscheidender Bedeutung, wird doch bereits heute ein Drittel der dort umgeschlagenen Gütermenge durch den Kanal transportiert. Vom Jahr seines Tiefstandes 1999 bis zum Jahr 2005 verzeichnete der Nord-Ostsee-Kanal eine Zunahme des Ladungsvolumens von über 90 % bei einer gleichzeitigen Zunahme der Zahl der Frachtschiffe um 20 %!

So zählte man auf dem Nord-Ostsee-Kanal bereits im Jahre 2003 wieder 40.000 Schiffspassagen. Im selben Jahr wurde zudem mit einer Gütermenge von 72 Millionen Tonnen ein neuer Rekord aufgestellt. Es zeigte sich auch, daß die den Kanal passierenden Schiffe immer größer werden, denn war vorher das rund 100 Meter lange und 370 halbe oder kleine Standardcontainer (TEU) von 20 Fuß Länge transportierende Containerschiff die Regel, so werden diese Schiffe zunehmend durch die 150 Meter langen und mehr als 1.000 TEU tragenden Feederschiffe verdrängt:

[106] Vgl.: [Behling 1995], S. 106.
[107] Vgl.: [Behling 1995], S. 108f.
[108] In dieser Zahl sind nur die Berufsschiffe erfaßt.

„Steigende Durchschnittsschiffsgrößen sind als Ausprägungen des Skaleneffekts weltweit festzustellen – es ist ganz einfach wirtschaftlicher, ein großes Schiff mit höherer Kapazität bei gleicher nautischtechnischer Mannschaftsstärke einzusetzen als ein kleines. Insofern folgt die Verkehrsentwicklung im Nord-Ostsee-Kanal allgemeinen Trends in der Seeverkehrswirtschaft."[109]

Die nächste Generation dieser Schiffe mit einer Länge von mehr als 200 Metern wird jedoch den Kanal von Brunsbüttel aus nur auf den ersten 80 Kanalkilometern befahren können, da die letzten 18 Kanalkilometer vor Holtenau noch die Dimensionen und Kurvenradien der Kanalerweiterung von 1914 besitzen. Auf den letzten 15 Kilometern vor Holtenau hat die Kanalsohle anstelle einer Breite von 90 Metern immer noch eine Breite von 44 Metern. Aufgrund dieses Engpasses können hier zwei vollbeladene Feederschiffe einander nicht passieren und so entstehen kostspielige Wartezeiten.[110]

Den momentanen Planungen zufolge soll der Nord-Ostsee-Kanal bis zum Jahre 2014 für 130 Millionen Euro an sechs Stellen ausgebaut werden. Der erste Bauabschnitt ist für die Jahre 2009-11, der zweite für die Zeit von 2013-14 geplant. Dabei soll der Kanal von derzeit 102,5 auf 130 Meter verbreitert und die Kanalböschungen in Hinblick auf eine spätere mögliche Vertiefung des Kanals von 11 auf 12 Meter vorbereitet werden. Ein solcher Ausbau hätte das Ziel die heute gültigen Begrenzungen für die den Kanal passierenden Schiffe von 235 Meter Länge und 32,5 Meter Breite auf eine Maximallänge von 280 Meter zu erhöhen. Die Kosten belaufen sich nach Voruntersuchungen für den ebenfalls geplanten Schleusenneubau und die Renovierung der bestehenden Schleusen in Brunsbüttel insgesamt 280 Millionen Euro.[111]

Interessanterweise legt das folgende Zitat des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Jörg Hennerkes, vom 20. März 2007 auch den Bau einer neuen Schleusenkammer in Holtenau nahe, bezieht er sich doch auf den Schiffsverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal und nicht nur auf den Verkehr in den Brunsbütteler Binnenhafen hinein, der zu rund 8.000 zusätzlichen Schleusungen im Jahr führt und zusammen mit den Belastungen durch Ebbe und Flut zu einem höheren Verschleiß der Brunsbütteler Schleusen geführt hat[112].

Das dem geplanten Ausbau unter anderem auch die alte Levensauer Hochbrücke zum Opfer fallen könnte, gibt dem ganzen Projekt jedoch auch eine traurige Note[113]. Im August 2007 begannen erste Baugrunduntersuchungen für die seit 1914 nahezu unveränderte Oststrecke des Kanals.

Die Verbreiterung des Kanals hätte auch zur Folge, daß sich Schiffe höherer Verkehrsgruppen im Kanal begegnen dürften. Es könnte also sein, daß die höchste Begegnungsziffer von momentan 6 auf 7 oder 8 erhöht werden könnte. Da es durch die höhere Begegnungsziffer für die Schiffe nicht mehr so oft nötig sein wird, in einer der Kanalweichen zu warten, würden sich auch die durchschnittlichen Passagezeiten für die größeren Schiffstypen verkürzen, was den Kanal wiederum attraktiver machen würde.

Der zunehmende Verkehr auf dem Kanal führt auch zu einer angespannten Personalsituation bei den Lotsen, die auf dauerhaft hohem Niveau arbeitend immer größere Schiffe sicher durch den Kanal bringen müssen. Der Bedarf an neuen Mitarbeitern wächst und kann momentan kaum gedeckt werden. So lag im August 2007 der Personalbestand der Lotsenbrüderschaft Kiel bei 70% der Sollstärke mit weiter sinkender Tendenz, wobei dann Gefahr droht, wenn die benötigten Ruhezeiten nicht mehr eingehalten werden können. Auch die Kanalsteurer mußten ihr Personal aufstocken und haben inzwischen 30 neue Kanalsteurer eingestellt. Da auch anderes Personal des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau inzwischen aufgrund der seitens des Verkehrsministeriums verordneten Sparmaßnahmen so ausgedünnt wurde, daß beispielsweise eine Reparatur havarierter Schleusentore nur unter Herbeiziehung von Personal anderer Ämter möglich ist, kommt es in solchen Fällen immer wieder zu langen Staus auf dem Kanal und vor den Schleusen.[114]

Daß es aufgrund dieser Entwicklungen durchaus Gedankenspiele gab, die bisherigen Strukturen des Lotsenwesens auf dem Nord-Ostsee-Kanal zu verändern, wurde u. a. in einem Bericht der Landesregierung zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals deutlich: Entscheidend war dabei die Überlegung, daß in Zeiten zunehmender Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsträgern *„... zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße alle Dienste und deren Kosten auf den Prüfstand* [müssen], *die wie die Dienste der Lotsen, einen nicht unbeträchtlichen Kostenfaktor der Kanalpassage darstellen.*[115]**"**

---

[109] Vgl.: IHK Schleswig-Holstein: Der Nord-Ostsee-Kanal – Wichtiger Verkehrsweg und regionaler Wirtschaftsfaktor, im Internet unter: http://www.ihk-schleswig-holstein.de/produktmarken/standortpolitik/verkehrsinfrastruktur/wasserstrassen/nord_ostseekanal_-verkehrsweg.jsp am 4.3.2007.

[110] Vgl.: [Hamburger Abendblatt]: *„Engpaß im Nord-Ostsee-Kanal"*, 24. Februar 2006.

[111] Vgl.: [Hamburger Abendblatt]: *„Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals: Für dicke Pötte kommen die scharfen Kurven weg."*, 24. Oktober 2006.

[112] Vgl.: Frank Behling: *„Der Kanal wird für 280 Millionen Euro ausgebaut."*, in: nord-ostsee-kanal-info.de, 3. April 2007, unter: http://www.nord-ostsee-kanal-info.de/.

[113] Vgl.: nordClick/kn: *„Fast wie beim Panama-Kanal."*, 18. März 2006.

[114] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Kanal peilt für 2007 100 Millionen Tonnen an."*, 25. August 2007; [Kieler Nachrichten]: "*Nord-Ostsee-Kanal droht der Kollaps.*", 27. August 2007.

[115] [S.-H. Landtag 15/1383], S. 17.

Tabelle 10.8: Veränderungen bei den Verkehrsgruppen 2007 – 2008 (1. Halbjahresergebnis).

Verkehrsgruppe:	*Schiffe 2007:*	*Schiffe 2008:*	*Zu-/Abnahme in %:*
1		1.329	- 29 %
3		10.450	1,9 %
4		4.967	20,2 %
5		2.282	- 14,5 %
6	116	224	93,1 %

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord: "*Nord-Ostsee-Kanal zeigt stetigen Aufwärtstrend*", Pressemeldung vom 17. Juli 2008.

Da die Kosten des Lotsendienstes die Kalkulation der die deutschen Seehäfen anlaufenden Schiffe mit jährlich 130 Millionen Euro belaste, stelle das Lotsenwesen einen nicht unwesentlichen Faktor im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiff/Wasserstraße und der deutschen Seehäfen insgesamt dar. Die Gedankenspiele mündeten dann in Richtung der Einführung einer neuen Regelung für die Lotsenannahmepflicht oder auch der Einführung eines Freifahrerausweises auf der Grundlage abgestufter Prüfungen für Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht. Weiterhin gab es die – zumindest theoretische – Überlegung einer Herauslösung des Nord-Ostsee-Kanals aus den Bestimmungen für Lotsreviere. Mit einem solchen Schritt würde man den Lotsen größere Ermessensspielräume und Flexibilität hinsichtlich der Qualifikation von und der Betreuung durch die Lotsen einräumen und letztlich sogar den Betrieb des Lotsen- und des Kanalsteurerwesen in einer privaten Form ermöglichen.[116]

Die Befreiung von der Lotsenpflicht als so genannter „*Freifahrer*" war im Konzept von 1999 eines der Mittel mit denen der Nord-Ostsee-Kanal konkurrenzfähiger gemacht werden sollte. Schiffen mit einer Länge bis 100 Metern wurde die Möglichkeit eingeräumt, sich bei Erfüllung bestimmter Auflagen von der Lotsenpflicht befreien zu lassen. Der Kapitän eines solchen Schiffes mußte eine bestimmte Zahl von Kanalfahrten nachweisen und eine theoretische Prüfung ablegen.

In der Praxis zeigte sich jedoch, daß die Zahl derer, die von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, verschwindend gering war. Obwohl es möglich ist, mehrere tausend Euro pro Kanalpassage einzusparen, sind für die Schiffe die Sicherheitsaspekte ausschlaggebender.

So befinden sich in der Kartei des Wasser- und Schifffahrtsamtes Holtenau nur 120 Freifahrer – eine Zahl, die Ende der 1990er Jahre noch doppelt so hoch lag. Die Entwicklung wird noch dadurch verstärkt, daß sich in letzter Zeit ein starker Rückgang der kleineren Frachtschiffe (die Verkehrsgruppen 1 und 2) zeigte, während sich die Zahl der Schiffe in der größten Verkehrsgruppe 6 (Schiffe mit einer Länge ab 235 Metern bzw. einer Breite von 32,5 Metern) innerhalb eines Jahres nahezu verdoppelte.[117]

Wie anfällig der zunehmende Kanalverkehr auf vielerlei Arten von Störungen reagiert, zeigte der Ausfall mehrerer der 10 Millionen Euro teuren Schleusentore infolge von Wartungsarbeiten oder Havarien. Die Auswirkungen von Verkehrsstaus auf dem Nord-Ostsee-Kanal sind jedoch immens. Teilweise wurde der Schiffsverkehr durch die sich aufstauenden Schiffe bis nach Finnland gestört[118]. Vor diesem Hintergrund sind auch die Planungen für den Bau einer weiteren Schleusenkammer in Brunsbüttel zu sehen. Bereits im Jahre 2009 soll mit dem Bau einer fünften Schleusenkammer begonnen werden, nachdem die Kosten-Nutzen-Untersuchungen gezeigt hatten, daß diese Variante von allen möglichen die sinnvollste wäre. Die neue Schleusenkammer findet ihren Platz zwischen den Alten und den Neuen Schleusen auf der Schleuseninsel, wobei die Abmessungen denen der Neuen Schleusen gleichen sollen, d. h. mindestens 330 Meter Länge und 37 Meter Breite. Auch diese Schleuse soll wieder Schiebetore besitzen. Die Fertigstellung war anfangs für das Jahr 2013 geplant. Gleichzeitig sollten die dann fast ein Jahrhundert alten *„Neuen Schleusen"* instand gesetzt werden.

All diese Planungen hielten der Realität nicht stand; möglicherweise aufgrund der Tatsache, daß das über Jahre seitens der CSU geführte Bundesverkehrsministerium andere Prioritäten gesetzt hatte.

Während an der Elbe eine dritte große Schleusenkammer gebaut werden soll, weil es dort noch die zusätzlichen Schleusungen zum Brunsbütteler Binnenhafen gibt, werden in Holtenau die Alten Schleusen nur erweitert: Die Nutzlänge der Schleusen wird von 125 m auf 155 m vergrößert. der mögliche Schiffstiefgang vergrößert sich von 7,5 m auf 8,5 m; die Nutzbreite erhöht sich von 21,5 m auf 22,5 m. Dazu werden die ehemals trapezförmigen Kammerwände nun senkrecht ausgeführt. Durch diese Erweiterungsmaßnahmen können in Zukunft 70 % der den Kanal passierenden Schiffe die Alten Schleusen benutzen.

[116] Vgl.: [S.-H. Landtag 15/1383], S. 18.
[117] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Reeder holen Lotsen an Bord"*, 30. August 2007.
[118] Vgl.: [Hamburger Abendblatt]: *„Lotsenchef: Die Unfallgefahr steigt. Jüngste Havarie an Nord-Ostsee-Kanal-Schleuse war ein Beispiel - mit Folgen."*, 2. Januar 2007.

Tabelle 10.9: Vergleich der 3 großen Weltkanäle 1993.

	Schiffspassagen 1993:	*Gütertonnen 1993:*	*Gütertonnen 2002:**
NOK:	43.264	57.724.787	57.301.000
Panama-Kanal:	12.192	163.080.000	368.846.000
Suez-Kanal:	17.062	296.914.000	187.830.000

Quellen: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord 1994;) Nuhn, Helmut / Hesse, Markus: Verkehrsgeographie, Paderborn 2006, S.123.*

Inzwischen kann man fast behaupten, daß eine Havarie der Schleusen so häufig geworden ist, daß sie nur noch dann Aufmerksamkeit erregt, wenn es zu größeren Ausfällen der Schleusen kommt; Ausfälle, die besonders schwer wiegen, weil die Alten Schleusen inzwischen aufgrund ihrer Baufälligkeit stillgelegt wurden.

Seitens der Schifffahrtsverwaltung wurden aufgrund der Häufungen von Havarien Überlegungen darüber angestellt, ob es Möglichkeiten zu einem besseren Schutz der Schleusentore gäbe. Gedacht wurde dabei unter anderem an quer über die Schleusenkammern gespannte Fangleinen oder Ketten, was jedoch wie viele andere Maßnahmen aufgrund statischer Probleme nicht möglich wäre, müßten diese Leinen oder Ketten jedoch bei der Größe der Schiffe gewaltige Verankerungen besitzen, die aufgrund des Alters der Schleusen nicht einfach nachrüstbar seien. Ein aufgrund einer Havarie beschädigtes Schleusentor sei innerhalb von 24 Stunden ausgetauscht, eine durch die Verankerungen beschädigte Mauer könnte unter Umständen zu einem wesentlich längerem Ausfall der Schleuse führen. Auf die bereits in den 40er Jahren geprüfte Überlegung, die Schiffe mit Hilfe von Loks in die Schleusen zu ziehen, wie dies auf den Panama-Kanal-Schleusen praktiziert wird, ist aufgrund der unterschiedlichen Dimensionen der Schleusenkammern nicht praktikabel. So können im Nord-Ostsee-Kanal Schiffe auch nebeneinander in den Kammern liegen, während die Lok-Lösung nur dann funktioniert, wenn die Schiffe hintereinander liegen, daß jedes Schiff von beiden Seiten durch eine Lok gezogen werden muß. Der Gedanke, ihre Schiffe mit Hilfe einer Treidelbahn sicher in die Schleusen ziehen zu lassen, war bereits der Kaiserlichen Marine gekommen, ja es waren sogar bereits die stählernen Verankerungen an den Schleusen installiert worden. Zur Ausführung kam dieses Projekt jedoch nie.[119]

Die Frage in wieweit der zunehmende Kanalverkehr auch Auswirkungen auf die Sicherheit im Kanal und der Kieler Förde haben wird ist nicht nur im Zusammenhang mit den Ereignissen des 11. Septembers 2001 zu sehen sondern auch mit der Verfügbarkeit eines Feuerlöschschiffes für den Kieler Hafen und den Kanal. So wurde zum 1. Juni 2006 das im Jahre 1986 gebaute Feuerlöschschiff „*Kiel*" praktisch außer Dienst gestellt. Diese Meldung der Kieler Nachrichten erschreckte nicht zuletzt jene Holtenauer, denen die „*dicken Pötte*" sozusagen direkt vor dem Fenster entlang fahren. Denn das Feuerlöschschiff „*Kiel*" hatte keinen Kapitän mehr, trat doch der bisherige Kapitän zum Monatsende in den Ruhestand. Und da sich aufgrund der geringen Gehaltsvorstellungen der Stadt Kiel auf dem Stellenmarkt kein passender Bewerber finden ließ, mußte die Feuerwehr Kiel das an der deutschen Küste einzigartige Spezialschiff schließlich beim Havariekommando in Cuxhaven abmelden. Zusätzlich erschwert wurde die Suche nach einer möglichen Finanzierung noch dadurch, daß die Stadt Kiel den Vertrag[120] zum Betrieb des Schiffes aus Kostengründen bereits im Jahre 2003 gekündigt hatte und das Schiff bis 2008 ganz loswerden wollte. Ohne das einsatzbereite Feuerlöschschiff ergäbe sich bei einem Feuer an Bord eines Schiffes die Situation, daß die Feuerwehr unter Zuhilfenahme eines Schleppers, Rettungskreuzers oder der Spezialschiffe „*Scharhörn*" – welches in Holtenau stationiert ist – und „*Arkona*" improvisieren müßte um auf dem Havaristen übersetzen zu können, so der Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK II Hans-Hermann Lückert. Auch die Aussage der Kieler Feuerwehr im Ortsbeirat Steenbek-Projensdorf, daß man davon ausgehe, daß die Brandbekämpfung auf Schiffen vorrangig von der eigenen Besatzung, die dafür auch speziell ausgebildet sei, durchgeführt werden solle, mag nicht unbedingt zu einem Gefühl der Sicherheit beitragen.[121]

Wie wichtig ein sofort einsetzbares Feuerlöschschiff am Nord-Ostsee-Kanal ist, zeigte der Großbrand in einem Paraffinlager am Kieler Nordhafen in der Nacht vom 11. auf den 12. Juni 2009, bei dem es nur den beiden mit Feuerlöschanlagen ausgerüsteten Schiffen „*Kiel*" und „*Berlin*" – einem Rettungskreuzer – zu verdanken war, daß das Feuer nicht auf die beiden benachbarten mit 8000 Kubikmeter Gasöl gefüllten Großtanks übergriff, was einen noch größeren Brand ausgelöst hätte. Denn obwohl alle 10 Kieler freiwilligen Feuerwehren ausgerückt waren bestand die Gefahr eines Übergreifens des Feuers auf die zwei großen Tanks in unmittelbarer Nähe des Brandortes.

[119] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Schleuse: Zwei Monate ohne Ersatztor*", 13. Januar 2007; [Behling 1995], S. 86.

[120] Ein zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Landeshauptstadt Kiel 1985 geschlossener Vertrag sieht den Einsatz des kombinierten Ölbekämpfungs- und Feuerlöschschiffes „*Kiel*" für das Land, den Bund und die Stadt Kiel bei der Ölschadensbe- kämpfung, beim verkehrsbezogenen Feuerschutz und beim Brandschutz in der Kieler Bucht vor. Die Stadt Kiel erhält dafür vom Land einen Betriebskostenzuschuß.

[121] [Kieler Nachrichten]: *„Feuerlöschschiff darf nicht mehr auslaufen – Suche nach Nachfolger erfolglos."*, 27. Mai 2006; Protokoll der 190. Sitzung des Ortsbeirates Steenbeck-Projensdorf. Auch die Aussage des Vertreters der Kieler Feuerwehr Herr Hackenberg, daß die Kiel bisher noch nie zur Brandbekämpfung auf Schiffen eingesetzt worden sei, kann so nicht stimmen, war sie doch im November 1998 bei der Havarie der *„Pallas"* in der Nordsee zur Kühlung des Wracks eingesetzt (Vgl.: Europäisches Segel-Informationssystem Seenotfälle, unter: http://www.esys.org/news/sos_9811.html).

Ein nur wenige Meter vom ersten Tank entfernt stehender verkohlter Baum machte deutlich wie knapp man einer Katastrophe entging. Zudem bestand die Möglichkeit, daß die Installationen auf den Schleusen bei einem Auslaufen des Gasöls in Mitleidenschaft gezogen worden wären. Im Rahmen des Einsatzes mußten 500 Anwohner für die Nacht aus ihren Häusern evakuiert werden.[122]

Nicht zuletzt im Hinblick auf eine möglichst störungsfreie Abfertigung der den Kanal passierenden Schiffe wurden Anfang 2008 auch wieder Wasserschutzpolizisten auf der Schleuse postiert, nachdem das Wasserschutzpolizeirevier Holtenau im Jahre 2001 im Rahmen einer Umstrukturierung der Landespolizei aufgelöst worden war. Zwar wurden nicht mehr die ehemaligen Diensträume bezogen, da die Beamten auf längere Sicht in einem Gebäude auf der Wiker Seite untergebracht werden sollen und es soll auch in Zukunft auch kein eigenständiges Holtenauer Revier mehr geben, zumindest wurde jedoch auch eines der Streifenboote von der Kieler Förde in den Kanal verlegt. Damit hat dann auch das Warten auf die Polizisten ein Ende, deren Anfahrt von ihrem Revier in Düsternbrook zur Schleuse schon mal eine halbe Stunde dauern konnte. Unter diesen Wartezeiten mußten nicht zuletzt auch die Berufsschiffer leiden, die ihre Fahrt durch den Kanal nicht fortsetzen konnten, wenn das erste Schiff in der Schleusenkammer aus irgendeinem Grunde auf die Polizei warten mußte.[123]

Eine andere erst in den letzten Jahren stärker in der Öffentlichkeit diskutierte Frage ist die nach dem Schadstoffausstoß des weltweit zunehmenden Schiffsverkehrs[124]. Hier sind gerade die Holtenauer durch die Schleusenpassagen besonders betroffen, da hier die Schiffe den Ort nicht nur kurzfristig passieren, sondern bis zu einer dreiviertel Stunde lang durchgeschleust werden. Dazu kommt noch das mit einem höheren Schadstoffausstoß verbundene Wiederaufnehmen von Geschwindigkeit nach der Schleusung wie auch beim Abbremsen der Schiffe vor der Schleusung. Weiterhin gibt es mit zunehmenden Schiffsverkehr längere Wartezeiten vor der Schleusung bzw. in den Kanalweichen. Neueste Studien rechnen mit weltweit 60.000 Toten als Folge von Schadstoffen aus Schiffsabgasen, davon alleine 20.000 Tote in Europa für das Jahr 2002. Für den Großraum Hamburg geht man von einer Zahl von 200 Toten durch Schwefel- und Stickstoffverbindungen und andere Partikel aus Schiffsabgasen jährlich aus.[125]

Mit Hilfe des Satelliten *„Envisat"* konnten weltweit die Abgasspuren der Schiffe untersucht werden: Während sich abseits der Küsten die Schifffahrtsrouten aus der Luft auch ohne Satellit in Form von 300 Kilometer langen und 9 Kilometer breiten weißen Abgasfahnen gut erkennen lassen, heben sich jedoch in Küstennähe die Wolken aus Schwefel, Ruß und anderen Schadstoffen nicht mehr von der Umgebung ab - zu viele Abgase gelangen in die Luft. Die Schiffsemissionen vermischen sich und bilden einen dünnen Schleier.[126]

Das heute in der Schifffahrt verwendete Schweröl – eine zähe und schwefelhaltige Masse, die vor der Verbrennung erst erhitzt werden muß – ist nichts anderes als ein so genanntes Rückstandsöl, das bei der Raffinierung anderer Treibstoffe in den Raffinerien anfällt und ansonsten wohl entsorgt werden müßte. Meßdaten belegen wohl auch stellvertretend für andere Häfen, daß Schiffsabgase für 90% der Schwefeldioxidbelastung der Stadt Travemünde verantwortlich sind. Während es jedoch in den Hafenstädten möglich ist, die Emissionen dadurch zu verringern, daß die dort liegenden Schiffe an die städtische Stromversorgung angeschlossen werden, ist eine solche Lösung bei der Schleusung ausgeschlossen. Obwohl die großen Seeschiffe Energieleistungen kleinerer Kraftwerke erreichen müssen sie nicht die strengen Abgasvorschriften die die landgestützten Kraftwerke einhalten. Strengere Abgasvorschriften plant die EU erst ab dem Jahre 2010. Galt weltweit bisher für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoff ein Grenzwert von 4,5%, so gibt es auf Betreiben der IMO („*International Maritime Organization*") für einige Gebiete der Ostsee seit Mai 2006 für einige Sonderzonen einen Grenzwert von 1,5%, ein Wert, der ab 2007 auch für die Nordsee gilt. Zu den durch die Schiffsabgase verursachten Erkrankungen zählen neben Krebserkrankungen auch Asthma und Bronchitis.[127]

In seiner Antwort auf eine „*Kleine Anfrage*" zur Schadstoffbelastung durch Schiffsdiesel aus dem März 2007 führte der damalige Bürgermeister Peter Todeskino folgendes aus:

[122] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Inferno am Binnenhafen"*, 13. Juni 2009; [Kieler Nachrichten]: *„Der Paraffin-Schaden geht in die Millionen"*, 16. Juni 2009.

[123] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Polizei bezieht Quartier auf der Schleuse"*, 10. März 2008. Die langen Wartezeiten auf einen Streifenboot der Wasserschutzpolizei waren unter anderen auch ein Grund dafür, daß die Holtenauer Fähre bei Sprüngen von den Hochbrücken für Suchfahrten eingesetzt werden mußte.

[124] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Schiffsabgase: Dicke Luft an der Küste. Messergebnisse gestern in Hamburg vorgelegt"*, 13. Februar 2008.

[125] Vgl.: [Hamburger Abendblatt]: *„Treibstoff mit viel Schwefel"*, 28. August 2006; [Hamburger Abendblatt]: *„Hafensmog: Hamburg startet Pilotprojekt"*, 28. August 2006; Der Standard: *„Dieses Schiff kann Ihre Gesundheit und das Klima gefährden. Forscher haben Schiffe auf den Weltmeeren als – rasant wachsende – Umweltgefahr identifiziert"*, 8. November 2007; Süddeutsche Zeitung: „Schiffsverkehr fordert 60.000 Tote jährlich", 8. November 2007. Die Zahl der Seeschiffe ist inzwischen auf weltweit 100.000 geklettert, die im Jahr an die 300 Millionen Tonnen Schweröl benötigen (Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Die Schornsteine im Visier"*, 20. März 2008.).

[126] Vgl.: Der Standard: *„Dieses Schiff kann Ihre Gesundheit und das Klima gefährden. Forscher haben Schiffe auf den Weltmeeren als – rasant wachsende – Umweltgefahr identifiziert"*, 8. November 2007.

[127] Vgl.: [Hamburger Abendblatt]: *„Treibstoff mit viel Schwefel"*, 28. August 2006; [Hamburger Abendblatt]: *„Hafensmog: Hamburg startet Pilotprojekt"*, 28. August 2006; Der Standard: *„Dieses Schiff kann Ihre Gesundheit und das Klima gefährden. Forscher haben Schiffe auf den Weltmeeren als – rasant wachsende – Umweltgefahr identifiziert"*, 8. November 2007.

„Die Überwachung der Luftqualität ist Aufgabe des Landes. Zuständig ist die Lufthygienische Überwachung Schleswig-Holstein (LÜSH), angesiedelt im Staatlichen Umweltamt Itzehoe. Alle im Folgenden dargestellten Ergebnisse beruhen auf Messaktivitäten der LÜSH. Im Jahre 2004 wurden auf der Holtenauer Schleuseninsel sowie auf dem Grundstück Sandkrug 34 (Gaarden) die Luftschadstoffe Schwefeldioxd (SO2) und Stickstoffdioxid (NO2) gemessen. Es zeigte sich, dass der Schiffsverkehr im Schleusenbereich deutlich erkennbar zu den dortigen SO2-Immissionen beiträgt. Der Jahresmittelwert betrug dort 8 µg/m³ und lag damit deutlich unter dem Beurteilungsmaßstab der TA Luft (50 µg/m³)."

Interessanterweise ist im Hinblick auf die Verschmutzung der Sedimente durch die problematischen Organozinnverbindungen, die bei den in der Schifffahrt verwendeten Antifoulingfarben freigesetzt werden, gerade das Gebiet des Tonnenhofes eines der wenigen Gebiete in der Kieler Förde, das mit der Zustandsklasse 3 (mäßiger Zustand) überdurchschnittlich gut im Vergleich zum Rest der Kieler Förde (Zustandsklasse 4 = unbefriedigender Zustand) abschneidet. Um den Lebensraum Ostseegrund, der durch die jahrzehntelange Steinfischerei viel von seiner Vielfältigkeit verloren hat, wieder zu renaturieren wurden in der Kieler Förde vor Holtenau, Mönkeberg und Falckenstein so genannte *„Reefballs"*, d. h. hohle Betonkugeln mit Löchern, als Ersatz für die verloren gegangenen natürlichen Steinansammlungen versenkt[128].[129]

Während die Zahl der Holtenauer Unternehmen und Ladengeschäfte in den letzten Jahrzehnten immer mehr abgenommen hat, stellt sich die Frage, in wieweit der Stadtteil in Zukunft von den Tourismuskonzepten der Stadt Kiel profitieren kann, mögen diese doch eine gewisse Perspektive bieten. Eine solche touristische Entwicklung kann jedoch nur dann gelingen, wenn in Holtenau und der Stadt Kiel alle Beteiligten – und das sind hier aufgrund der historischen Entwicklung nicht wenige – an einem Strang ziehen und sich nicht gegenseitig blockieren. Aufgrund der besonderen Gemengelage zwischen der Stadt Kiel, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehr schleicht sich bei engagierten Holtenauern leider immer wieder das Gefühl ein, daß die Bedenkenträger der jeweiligen Institution jedes noch so kleine Anliegen mit Hinweis auf die anderen Beteiligten ausmanövrieren und im Sande verlaufen lassen können. Um so mehr vernimmt man dann aber mit Erstaunen, wie leicht man sich über diese Bedenken hinwegzusetzen bereit ist, wenn nur das eigene Interesse groß genug zu sein scheint – man denke da nur an den umstrittenen Abriß des historischen Pegelturmes in Brunsbüttel. Glücklicherweise wurden in Holtenau der 1895 erbaute Pegelturm, der Wasserturm[130] aus dem Jahre 1914 und ein benachbartes Maschinenhaus im Oktober 2006 unter vorläufigen Denkmalschutz gestellt[131].

Dieser Beschluß hatte jedoch ein juristisches Nachspiel, denn schließlich mußte sich das Oberverwaltungsgericht in Leipzig damit beschäftigen, in wie weit der Denkmalschutz den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals behindern darf. Hier führte der Bund einen Prozeß gegen das Land Schleswig-Holstein, denn Ministerpräsident Carstensen hatte sich nach dem umstrittenen Abriß des Brunsbütteler Pegelturms an die Seite des Landesamtes für Denkmalschutz gestellt, nicht ahnend, daß sich der Holtenauer Pegelturm genau an dem für die neue Schleusenkammer vorgesehenen Platz befindet.[132]

Inzwischen bezieht die Stadt Kiel Holtenau wieder in die Stadtrundfahrten ein: die Besucher kommen mit der Kanalfähre in den Stadtteil und werden dann mit dem Bus zum Leuchtturm gefahren, wobei die Schleusen mit ihrem gerade für einen Binnenländer interessanten *„Schleusenmuseum"* und der Schleusenführung unverständlicherweise links liegen gelassen werden. Die Schleusenbesichtigung ist inzwischen aufgrund verschärfter Sicherheitsbestimmungen eingeschränkt, ein sich freies Bewegen auf der Schleusenanlage größtenteils unmöglich. Ein Café oder selbst nur ein Imbiß auf der Schleuse erschien so in den ersten Jahren nach dem Anschlag vom 11. September in weite Ferne gerückt, wurde aber unerwarteterweise bereits im Jahre 2008 mit einem kleinen Pavillon doch eine Realität – trotzdem bleibt selbst der größte Teil der nördlichen Schleuseninsel gesperrt.

Wie bereits bei der alten Prinz-Heinrich-Brücke zwingen der Zahn der Zeit als auch die wirtschaftlichen Notwendigkeiten die Verkehrsplaner dazu historisch unverwechselbare Bauwerke durch auf ihre Funktion reduzierte Zweckbauten zu ersetzen, wobei ästhetische Fragen scheinbar überhaupt keine Rolle zu spielen scheinen, eine Haltung, die ihrerseits die Anstrengungen im Bereich des Tourismus konterkarieren. Prominentestes Opfer des zunehmenden Schiffsverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal wird aller Voraussicht nach auch die alte Levensauer Hochbrücke werden, der nun nach 114 Jahren der Abriß droht. Sie ist die letzte der ursprünglich für den Kaiser-Wilhelm-Kanal geplanten Hochbrücken, nachdem ihre Schwesterbrücke in Grünenthal bereits Anfang der 1980er Jahre durch eine modernere Konstruktion ersetzt werden mußte. Neben einer notwendigen aufwendigen

[128] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Taucher sorgen sich um ihr Revier"*, 20. Dezember 2008. Die 12 Reefballs vor der Holtenauer Seebadeanstalt wurden dort im Juni 2001 von der Firma *„MariLim"* versenkt. Anschließend wurde die Besiedlung dieses künstlichen Riffs wissenschaftlich dokumentiert.

[129] Vgl.: [Landesamt Natur 2001], S. 18f.

[130] Der Wasserturm war einst dazu da, den nötigen Wasserdruck für das Öffnen und Schließen der Schleusentore zu gewährleisten.

[131] Hamburger Abendblatt: *„Abrissbagger zerlegte Türme."*, 23. Oktober 2006.

[132] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Denkmalschutz am Kanal: Gericht soll entscheiden"*, 30. August 2008.

Sanierung, die die Lebensdauer der Brücke bei weiten nicht so erhöhen würde wie ein vollständiger Neubau ist wohl das Nadelöhr, das die schmale Brückendurchfahrt darstellt, der Hauptgrund für die Abrißplanungen. Während es Überlegungen gibt, das südliche Brückenlager wegen der dort ansässigen Fledermauskolonie zu erhalten, wird das nördliche Brückenlager wegen der Verbreiterung des Kanals abgerissen werden müssen.[133]

Im Mai 2008 wurde seitens des Bundes die endgültige Entscheidung vollzogen, den Nord-Ostsee-Kanal nahezu auf seiner gesamten Länge auszubauen, nur die ersten 5 Kilometer bei Brunsbüttel sind davon ausgenommen, da diese bereits zuvor auf die angestrebte Tiefe von 12 Metern ausgebaggert wurden. Nach dieser Maßnahme und den bereits jetzt laufenden nötigen Kurvenbegradigungen, deren Gesamtkosten auf knapp 600 Millionen Euro veranschlagt werden, werden dann Schiffe mit einer Länge von 280 Metern, einer Breite von 33 Metern und einem Tiefgang von 10,5 Metern den Kanal passieren können. Mit der Fertigstellung des Projektes wird nicht vor 2018 gerechnet.[134]

> *„Schon jetzt wird der Nord-Ostsee-Kanal häufiger genutzt als in den Prognosen für das Jahr 2015 vorhergesagt. Um unsere Straßen zu entlasten, müssen wir in Zukunft noch mehr Güter auf umweltfreundliche Schiffe verlagern. Mit dem Nord-Ostsee-Kanal entfällt der lange Umweg über den Skagerrak. Damit können die Güter von den Nordseehäfen schneller und günstiger zu den Märkten Nord- und Osteuropas befördert werden. Das steigert die Attraktivität des umweltfreundlichen Schiffsverkehrs."*[135]

Auch in diesem Zitat des Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee klingt wieder das alte Dilemma an, daß die Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee in erster Linie dem Handel an der Nordsee zugute kommt, während die Effekte auf die Ostseehäfen nur marginal sind. Andererseits ist die den Güterverkehr auf der Straße entlastende Funktion des Nord-Ostsee-Kanals enorm, bedenkt man, daß täglich ca. 11.000 schwere LKW die A7 im südlichen Schleswig-Holstein passieren, während die Containerschiffe auf dem Kanal momentan jeweils bis zu 1.500 Container transportieren können.[136]

Der Nordostseekanal muß sich nicht nur an die wachsenden Schiffsgrößen anpassen, sondern auch an die zunehmende Beschleunigung des Warentransports. Auch für die Fahrt durch den Nordostkanal gilt die Devise *„Time is money"*. Nichts nur der Schiffsverkehr muß effizient und sicher gelenkt werden, auch an die zukünftigen Klimaveränderungen muß sich der Kanal anpassen: Nicht mehr die bereits vor dem Kanalbau als Gegenargument vorgebrachten Vereisungen des Kanals, sondern die zunehmenden Wetterextreme können zu Behinderungen des Schiffsverkehrs führen. So war der August 2011 einer der regenreichsten Monate der letzten Jahre. Nicht nur auf der Wetterstation Holtenau wurden Rekordregenmengen von 247 Litern pro Quadratmeter gemessen, in ganz Schleswig-Holstein gingen so großen Regenfälle nieder, daß der Nord-Ostsee-Kanal zeitweise gesperrt werden mußte. Da der Wasserstand der Ostsee in diesen Tagen sehr hoch war, konnte der Kanal nur noch über die Schleusen in Brunsbüttel entwässert werden.[137]

10.6 Der Flugplatz und die Marineflieger

Im April 1951 genehmigten die Alliierten wieder den Segelflug in Deutschland und als im Mai 1955 auch der Motorflugsport erlaubt wurde bekam der „*Luftsportverein Kiel*" als erster deutscher Verein eine Ausbildungsgenehmigung. Im Jahr 1955 wurde auch die Bundesmarine gegründet und bereits im folgenden Jahr wurde Holtenau erneut zum Seefliegerhorst. Der zerstörte Holtenauer Flughafen wurde 1958 wieder aufgebaut, es wurden neue Kasernen und große Flughallen für das Militär und die Zivilluftfahrt errichtet. Während des Krieges wurden drei Flugzeughallen völlig zerstört bzw. schwer beschädigt. Was noch zu gebrauchen war, wurde notdürftig geflickt und dann später durch die Bundeswehr instandgesetzt. Die Hallenvorfelder und Rollwege wurden ergänzt[138]. Bereits Mitte der 50er Jahre gab es Pläne, das Flughafengelände in westliche Richtung zu erweitern, was jedoch am Widerstand der Gemeinde Altenholz scheiterte.[139]

Wie bereits in der Zwischenkriegszeit wurde der Flugplatz sowohl militärisch als auch zivil genutzt. Im Jahre 1955 wurde auch die *„Flughafen Gesellschaft mbH"* wiederbelebt und der Zivilflugbetrieb von Holtenau aus begann erneut. Die militärische Komponente wurde in den folgenden Jahren immer weiter ausgeweitet und in den

[133] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Neue Pläne für die älteste Brücke"*, 14. April 2008.
[134] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Kanal: Mehr Platz für dicke Pötte"*, 20. Mai 2008.
[135] HL-live. Die schnelle Zeitung für Lübeck, 28. Mai 2008.
[136] Vgl.: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr: Namensartikel von Minister Austermann: Der Nord-Ostsee-Kanal – die wichtigste Transitstrecke im Norden, unter: http://www.schleswig-holstein.de/MWV/DE/Minister/RedenVeroeffentlichungen/080603M__ArtikelNOK.html.
[137] [Kieler Nachrichten]: *„Hochwasser: Erneute Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals. Überschwemmung ganzer Landstriche droht."*, 9. September 2011.
[138] [Scheuermann].
[139] Vgl.: Wenk [1983], S. 160f.

folgenden Jahren immer wieder umstrukturiert bzw. umbenannt: Zum 1.4.1957 wurde die „*1. Marinefliegergruppe*" in Kiel-Holtenau gegründet, es folgten in kurzer Zeit weitere Verbände: Durch den Aufstellungsbefehl Nr. 77 vom 26.2.58 wurde am 1.4.1958 die „*2. Marinefliegergruppe*" in Kiel-Holtenau gebildet.

Aufgrund internationaler Verpflichtungen mußte die Bundesrepublik ein System zur Rettung auf Land und See (SAR = „Search and Rescue") aufzubauen – bis zum Dezember 1967 befand sich in Holtenau auch die später nach Glücksburg verlegte SAR-Leitstelle. Deshalb wurde schon acht Monate nach Aufstellung der 1. Marinefliegergruppe eine eigenständige „*Seenotstaffel*" ins Leben gerufen, deren Aufbau in Holtenau am 1. Januar 1958 durch Fregattenkapitän Seebens begann. Durch den Umgliederungsbefehl Nr. 1 vom 13.7.1959 wurde zum 16.07.1959 die „*1. Marinefliegergruppe*" zum „*1. Marinefliegergeschwader*" („*MFG 1*"), entsprechend die „*2. Marinefliegergruppe*" zum "*2. Marinefliegergeschwader*" („*MFG 2*") und die „*Marine-Seenotstaffel*" in die „*Marine-Dienst- und Seenotgruppe*" umgewandelt. Am 1.10.1961 wurde die „*Marine-Dienst- und Seenotgruppe*" in das „*Marine-Dienst- und Seenotgeschwader*" umbenannt. Durch den Teilaufstellungsbefehl Nr. 119 vom 12.8.1963 wurde in Kiel-Holtenau eine Hubschrauber-Ujagdstaffel mit der Bezeichnung „*MFG 4*" aufgestellt. Schließlich wurde dann am 25.10.1963 das „*Marine-Dienst- und Seenotgeschwader*" in „*Marinefliegergeschwader 5*" („*MFG 5*") umbenannt. Zur Sicherung des Flugplatzes wurde im Juli 1964 dem Geschwader eine „*Bodendienstverteidigungsstaffel*" unterstellt, die später in „*Marinesicherungskompanie*" bzw. „*1. Schwere Sicherungskompanie*" umbenannt wurde, deren Hauptaufgabe es war, im Verteidigungsfall Angriffe von Land als auch aus der Luft abzuwehren. Die „*Schwere Sicherungskompanie*" wurde Ende 1990 aufgelöst.[140]

Zum 15. August 1956 wurde in Kiel-Holtenau die „*Marineartillerieversuchsstelle*" eingerichtet. Sie unterstand dem Marinewaffenkommando / Kommando der Marinewaffen bzw. der Inspektion der Marinewaffen. Zwölf Jahre später wurde wurde sie dann aber als als Teileinheit des Kommandos für Truppenversuche der Marine nach Eckernförde verlegt. Zu ihren Aufgaben gehörten unter anderem die Erprobung der Artillerieeinrichtungen von Marinefahrzeugen nach Indienststellung, die militärische Erprobung und Begutachtung neuen Artilleriegeräts der Marine als auch die Mitarbeit an Neuentwicklungen.

Im Januar 1957 wurde die NATO-Dienststelle des „*Oberbefehlshabers der Seestreitkräfte der Ostsee*" in Kiel aufgestellt und schließlich nach einer kurzen Episode in Flensburg-Mürwik im Jahre 1961 in das deutsch-dänische NATO-Kommando „*Alliierte Seestreitkräfte Ostseezugänge*" (NAVBALTAP) in Holtenau überführt, wo es bis zu seiner Verlegung nach Karup in Dänemark im Jahre 1976 verblieb – geführt abwechselnd von einem deutschen und einem dänischen Admiral.

Die räumliche Nähe der Artillerieschule und des Fliegerhorstes zur meist befahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt, die auch von sowjetischen Schiffen stark frequentiert wurde, eröffnete auch der sowjetischen Spionage neue Möglichkeiten. Dieses zeigte sich beispielsweise Anfang der 1960er Jahre als mehrmals sowjetische Schiffe auf der Holtenauer Reede in unmittelbarer Nähe der militärischen Einrichtungen Anker warfen, wobei diese Schiffe aufgrund des in Versailler Vertrag festgeschriebenen Rechtsstatus des Nord-Ostsee-Kanals samt seiner Zufahrtswege keinerlei Maßnahmen seitens der BRD zu befürchten hatten. Die drei Sowjetschiffe lagen dort bis zu einer Woche vor Anker und fuhren dann zurück in ihre Heimat. Diese elektronische Spionage, worauf die zusätzlichen Spezialantennen hindeuteten, dienten wohl dem Auskundschaften der Wellenlängen der Radar-Feuerleitgeräte, der Frequenzen der Marine-Horizontalsuchgeräte und der Radar-Zielgeräte der als U-Bootjäger eingesetzten Albatros-Flugboote.[141]

Das auch heute noch in Holtenau stationierte „*Marinefliegergeschwader 5*" (MFG 5), dessen Aufgabe unter anderem der Seenotrettungsdienst (SAR) ist, verwendete im Laufe der Jahrzehnte unterschiedlichste Flugzeugtypen wie den Hubschrauber „*Sea King MK 41*", die „*Dornier Do 28 - Sky Servant*" und deren Nachfolger die „*Dornier Do 228*"[142], wobei die beiden letzteren Typen der auf dem Holtenauer Oberland stationierten 2. Staffel 1994 nach Nordholz an das inzwischen dort beheimatete MFG 3 verlegt wurden womit das nun freie Gelände mit dem 1. Mai 1995 in den Besitz der „*Kieler Flughafengesellschaft*" überging.

Im Jahr 1967 wurde der Flugplatz nochmals vergrößert, so daß dessen nördlicher Teil nun der Zivilluftfahrt zur Verfügung gestellt werden konnte während der südliche Teil weiterhin militärisch genutzt wurde. Es wurden der Tower und andere Gebäude errichtet. 1972 wurde der neue Flughafentower in Dienst gestellt. Im April 1975 wurde mit dem „*Sea King MK 41*" der damals modernste Hubschrauber der Welt in Dienst gestellt und ist auch heute noch in Holtenau stationiert. Bis Ende September 1975 besaß das MFG 5 auch schwimmende Einheiten in Form von 45 bis 70 Tonnen großen so genannten „*Flugsicherungsbooten*". Die älteren Flugsicherungsboote FL5, FL7 und FL8 waren ehemalige Hafenschutzboote und wurden 1956 in Dienst gestellt, die drei Flugsicherungsboote FL9,

[140] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Jetzt brauchen wir sie nicht mehr*", 18.12.1990.

[141] Vgl.: [Der Spiegel]: „*Tichoretz hört mit*", 31/1960, S. 36f.

[142] Man erinnere sich daran, daß die Firma Dornier bereits zwischen den Weltkriegen an der Luftrüstung beteiligt war. Bereits im April 1919 hatte Claude Dornier den Prototypen des „Urwals" Gs1 vor Holtenau versenkt, um eine Beschlagnahme des fortschrittlichen Wasserflugzeugs durch die Alliierten zu verhindern.

FL10 und FL11 wurden Anfang September 1961 in Dienst gestellt und später dem MFG 5 unterstellt. Als einziges Geschwader der Bundeswehr verfügte das MFG 5 daher sowohl über fliegende als auch schwimmende Einheiten.

Vielen älteren Holtenauer Mitbürgern wird sicherlich noch das Bild der auf der Förde startenden und landenden Amphibienflugzeuge vom Typ HU-16 *„Albatros*" in lebhafter Erinnerung geblieben sein, die dabei einen unbeschreiblichen Lärm verursachten. Die ersten Maschinen wurden durch einen pensionierten Colonel der US Air Force von Long Island/New York nach Holtenau überführt. Von diesen Maschinen wurden von Januar 1959 an 8 Flugzeuge seitens der Bundesmarine in Dienst gestellt, wobei 3 Maschinen als Einsatzreserve dienten. Aufgrund der steten Vergrößerung des Einsatzgebietes wurde die Anschaffung dieser Flugzeuge notwendig. Als die letzten Maschinen 1975 außer Dienst gestellt und durch dem Hubschrauber *„Sea King Mk 41*" abgelöst wurden, hatten sie insgesamt über 15.000 Flugstunden hinter sich gebracht.[143]

Bei der großen Sturmflut des Jahres 1976 konnten die *„Sea Kings*" des MFG 5 in über 70 Flugstunden mehr als 45 Personen aus teilweise kritischen Lagen befreien. Auch in der schweren Schneekatastrophe zur Jahreswende 1978/79 wurden die Hubschrauber des MFG5 eingesetzt. Neben der Seenotrettung war in späteren Jahren auch die Überwachung der Ölverschmutzung auf See eine wichtige Aufgabe der Marineflieger, wozu 1986 zwei Dornier DO 28 umgerüstet wurden. Mit Hilfe modernster Elektronik ließen sich so aus der Luft Öleinleitungen von Schiffen auf dem Meer verfolgen. 1994 wurden die Ölüberwachungsflugzeuge von Kiel-Holtenau an das MFG 3 in Nordholz verlegt.

Neben dem überregional bekannten MFG 5 waren in Holtenau noch die folgenden Einheiten stationiert: Der Stab Marinefliegerdivision (seit 1956), Stab Amphibische Gruppe (seit 1977), Landungsboote (seit 1978), Geophysikalischer Meßzug Ostsee (seit 1957, danach gegründet als ballistischer Wetterzug), Sicherheitsboote für den Schießplatz Todendorf (seit 1987), Nebenstelle der Standortverwaltung Kiel und des Landesbauamtes (seit 1956) und natürlich seit 1945 das bereits oben beschriebene *„Kiel Training Centre*" der Briten.

Die Zeit nach der Wiedervereinigung und der Jahrtausendwende brachte auch für das Militär in Kiel große Veränderungen. Überall wollte man von der so genannten *„Friedensdividende"* profitieren, denn der Gegner, im Osten an dem man sich jahrzehntelang ausgerichtet hatte, existierte nicht mehr oder war zum „Partner" geworden. Als immer mehr Standorte der Bundeswehr zusammengefaßt wurden, stellte sich auch die Frage nach dem Fortbestand des Standorts in Holtenau. Zuletzt waren nur noch die Einheiten des MFG 5, die in Holtenau verblieben. Aber trotz aller Gegenargumente waren auch deren Tage gezählt und ihre Verlegung nach Nordholz geplant, wenn es auch immer mal wieder so schien, als spräche doch viel für den Holtenauer Standort. So machte beispielsweise der strenge Winter zur Jahreswende 2009/2010 deutlich , welche Vorteile es gerade in Notzeiten haben kann, über allwettertaugliche Hubschrauber verfügen zu können.

> *„Immer mehr Auslandseinsätze, immer weniger Piloten und immer ältere Maschinen. Die Marine musste angesichts der wachsenden Anforderungen jetzt ihre Einsatzbereitschaft im Seenotrettungsdienst (SAR) reduzieren. Der SAR-Dienst für die gesamte deutsche Küste wird jetzt von Kiel aus geflogen. Die leuchtend rote Bemalung mit den Buchstaben SAR (Search and Rescue) wurde bereits vor geraumer Zeit an allen 21 "Sea King"-Hubschraubern des Marinefliegergeschwaders 5 der Deutschen Marine mit olivgrüner Farbe übermalt. Die Seenotrettung ist längst zu einer Nebensache der Seekönige geworden."*[144]

Mit solch drastischen Worten schilderten die Kieler Nachrichten im Februar 2007 die Situation der traditionsreichen Holtenauer Marineflieger und Seenotretter, die in Holtenau auf eine fast einhundertjährige Geschichte zurückblicken können. Und auch in Zukunft ist ihr Schicksal in gewisser Weise eng mit der unseres Stadtteils verbunden: mit der Bebauung des Holtenauer Unterlandes und mit der touristischen Entwicklungsperspektive unseres Stadtteils, da ihre Anwesenheit die Verbindungen des Stadtteils nach Norden, insbesondere nach Schusterkrug blockiert. Dabei hängt eine weitere Stationierung sowohl von den sich immer wieder verändernden Aufgaben der Bundeswehr ab, als auch von den für diese Aufgaben verwendeten bzw. projektierten Gerät.

So ist das Aufgabenpaket der Marinehubschrauber vom Typ *„Sea King*", die seit 1975 im Dienst der Deutschen Marine stehen, und damit auch das der Holtenauer Marineflieger seit Ende der 90er-Jahre deutlich erweitert worden. Mit der Einführung der neuen Einsatzgruppenversorger der *„Berlin*"–Klasse werden die Hubschrauber auch bordgestützt und zum taktischen Lufttransport eingesetzt. Bis zu 18 Personen kann der Sea King sitzend aufnehmen oder maximal 1350 Kilogramm Außenlast transportieren. Zu seinen Aufgaben gehören aber auch die Evakuierung, der Transport von Verwundeten sowie das Absetzen und Aufnehmen von Spezialkräften[145]. Nicht

[143] Vgl.: [Israel 1991], S. 132; [Marine].

[144] [Kieler Nachrichten]: *„Seenotrettung in Not?*", 6. Februar 2007.

[145] Der Sea King kann als einziger Hubschraubertyp der Bundeswehr aufgrund seiner Größe beispielsweise ein komplettes „Boarding-Team", das in der Regel aus aus zehn bis zwölf Soldaten besteht, zur Kontrolle auf verdächtige Schiffe bringen.

nur die ständige Erweiterung der Aufgaben, auch der Mangel an Piloten macht sich immer stärker bemerkbar, finden diese doch oftmals in der Privatwirtschaft bessere Konditionen.[146]

Die neue Struktur sah ab 2006 vor, daß die Flottille der Marineflieger in Kiel aufgelöst und die beiden verbleibenden Geschwader, die Marinefliegergeschwader 3 und 5, direkt dem Flottenkommando unterstellt werden. Mit der Außerdienststellung des *„Sea King"* würde dann auch das MFG 5 aufgelöst. Die Marineflieger werden dann in Nordholz konzentriert, wo die Aufgaben des Geschwaders mit dem MH-90 (*„Marinehubschrauber 90"*) weitergeführt werden. Wie unsicher die weitere Entwicklung in Wirklichkeit jedoch ist und wie sehr sie von verschiedensten Faktoren abhängt, verdeutlicht das folgende Zitat des Vizeadmirals Wolfgang Nolting:

> *„Die Optimierung der Marinestandorte und Liegenschaften ist zwar planerisch abgeschlossen, jedoch besteht nun eine enge Verbindung bei der Einführung bzw. Außerdienststellung von Waffensystemen mit der zugehörigen Infrastruktur. Ich möchte Ihnen das am Beispiel des Hubschraubers MH 90 verdeutlichen. Die Aufgabe des Fliegerhorstes Kiel-Holtenau, die einhergeht mit der Ausphasung des Sea King Hubschraubers, kann erst erfolgen, wenn der MH 90 zuläuft und die erforderliche Infrastruktur in Nordholz aufgebaut ist. So gibt es weitere sechs Liegenschaften, deren termingerechte Abgabe von vorhandener Ersatzinfrastruktur abhängig ist."*[147]

Inzwischen scheint es fast so, als wären diese Überlegungen wieder von der Wirklichkeit überholt. Alleine der betriebswirtschaftliche Aspekt, daß man mit Holtenau einen Stützpunkt einsparen könne, scheint so nicht schlüssig, müßte die in Holtenau vorhandene Infrastruktur doch an anderer Stelle vorgehalten bzw. sogar neu aufgebaut werden. Zudem würde die Konzentrierung der verschiedenen Flugzeugsysteme auf einen Großstandort, die bisher immer aus guten Gründen vermieden worden sei, aufgrund der dann fehlenden Redundanz die Anfälligkeit bei militärischen Angriffen oder Terrorakten erhöhen. Hinsichtlich der SAR-Einsätze bei Havarien oder Unfällen auf Schiffen würde sich die Anflugzeit der Einsatzkräfte bei einem Einsatz in der Kieler Bucht auf über eine Stunde erhöhen.[148]

Wurden in früheren Jahren noch Rettungshubschrauber an den Standorten Helgoland und Warnemünde vorgehalten um so die Einsatzgebiete möglichst schnell erreichen zu können, so wurden diese Außenstellen bereits im Jahre 2006 geräumt und sollen in Zukunft nur noch im Falle extremer Wetterlagen besetzt werden. Die Konzentration auf den Standort Kiel-Holtenau, die ihrerseits wiederum die exzellente Lage des Standortes verdeutlicht, bedeutet aber auch, daß sich manche Anflugwege im Vergleich zu früher um bis zu 45 kostbare Minuten verlängern werden.[149]

Im Sommer 2007 beschloß die Kieler Ratsversammlung auf Initiative des Holtenauer Ratsherrn Bernd Vogelsang einen Antrag zur Stationierung von Marinehubschraubern, in dem die Oberbürgermeisterin Volquartz gebeten wurde, bei allen sich bietenden Gelegenheiten einem weiteren Abbau von Bundeswehreinheiten in Kiel entgegen zu wirken und im Falle des Abzuges des MFG 5 sich für die Stationierung anderer Einheiten in Kiel einzusetzen.

Anfang des Jahres 2010 wandte sich ein Pilot des MFG 5 an den Petitionsausschuß des Bundestages mit dem Argument, daß sich die Zeit für den Anflug des Hubschraubers aus Nordholz zu einem Einsatz auf Rügen von einer Stunden auf zirka 1:40 Stunden erhöhen würde, eine Verzögerung, die im Katastrophenfall nicht zu akzeptieren sei, etwa bei einem Unglück mit einem Passagier- oder Fährschiff.[150]

Zudem warf der Antragsteller dem Ministerium Steuerverschwendung vor, die *„... Planung basiere darauf, dass beim Umzug nach Nordholz die Sea Kings ausgemustert und durch neue Maschinen ersetzt werden. Doch die sind noch nicht einmal bestellt und kommen frühestens in zehn Jahren. In Nordholz müssten für die Sea Kings Hallen gebaut und Millionen investiert werden. Im Gegenzug würden in Kiel moderne Anlagen dem Abrissbagger zum Opfer fallen."*[151]

Am 28. März 2013 wurde auf dem Flugplatz der letzte *„Flaggenappell"* der Holtenauer Marineflieger abgehalten:

> *„Zu der Zeremonie waren die letzten 50 auf dem Gelände stationierten Soldaten und zivilen Mitarbeiter angetreten. Unter den Klängen eines Trompeters wurde die Bundesdienstflagge niedergeholt und der Schlüssel zum Kasernentor symbolisch an Jülf Draheim vom Bundeswehrdienstleistungszentrum übergeben."*[152]

---

[146] Vgl.: Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Seenotrettung in Not?"*, 6. Februar 2007.

[147] Vizeadmiral Wolfgang Nolting: „Positionsbestimmung der Marine und ihr »way ahead«", Januar 2007, unter: http://www.marineforum.info/-DAUERBRENNER/HiTaTa_2007/hitata_2007.html

[148] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Bleiben die Marineflieger über 2015 hinaus in Holtenau?"*, 19. August 2006.

[149] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: *„Seenotrettung in Not?"*, 6. Februar 2007.

[150] Vgl.: shz.de: *„Marineflieger kämpfen um den Sea-King-Standort Kiel"*, 9. März 2010.

[151] shz.de: *„Marineflieger kämpfen um den Sea-King-Standort Kiel"*, 9. März 2010.

[152] [Kieler Nachrichten]: *„Das Ende einer Ära. Mit einem letzten Flaggenappell endete am Donnerstag in Kiel-Holtenau die Zeit der Marineflieger"*, Kiel, 28. März 2013.

Inzwischen sind nach einer über einhundertjährigen Geschichte die Holtenauer Marineflieger abgezogen und seitdem ist ein großer Teil des ehemals für die Öffentlichkeit gesperrten Geländes wieder frei zugänglich. Zwar – oder besser gesagt – zum Glück nicht per PKW, aber immerhin mit dem Fahrrad ist es nun möglich, innerhalb weniger Minuten von Holtenau zum Schusterkrug und nach Friedrichsort zu gelangen – und das auf einer wirklich reizvollen Route an der Kieler Förde entlang. Eine Möglichkeit, die nicht nur von vielen Holtenauern genutzt wird, denen hier die Einkaufsmöglichkeiten fehlen, sondern auch von Dutzenden Schülern aus Holtenau und der Wik. Zusammen mit dem Marinequartier in der Wik, der Kanalfähre und den Werften in Friedrichsort bildet das Holtenauer *„Unterland"* auch für Fahrradtouristen eine reizvolle Strecke, in der noch viel unerschlossenes Potential schlummert.

10.6.1 Die Neugestaltung des Unterlandes

Ein Thema höchster Priorität war in den vergangenen Jahren die Zukunft des so genannten Holtenauer *„Unterlandes"*, also jenes Gebietes, das in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg einmal ein beliebtes Freizeitgebiet der Holtenauer und auch von Besuchern aus der Stadt gewesen ist, bis es durch den Zuzug von Marine und Luftwaffe den Holtenauern als Erholungsgebiet verloren ging.

Die Konversion des so genannten *„Unterlandes"*, d. h. des ehemals durch die Bundeswehr genutzten Gebietes zwischen Friedhof, Leuchtturm und Seebadeanstalt, zu einem Wohngebiet war eines der wichtigsten Holtenauer Bauvorhaben der letzten Jahrzehnte, denn das neue Wohnquartier führt nicht nur zu einer Erhöhung der seit langem rückläufigen Einwohnerzahl, sondern die Holtenauer machen einen ersten Schritt auf dem langen Weg zur Rückgewinnung der historischen Verbindungen in den Holtenauer Norden, die durch den Bau des See– und Landflughafens zerschnitten wurden.

Stand bereits seit 1995 eine zivile Nutzung des Bundeswehrgeländes im Raum, doch dauerte es fast ein Jahrzehnt bis aus diesen Überlegungen endlich konkrete Planungen erwuchsen. Das Unterland war mit mehreren zwei- bis dreigeschossigen Kasernengebäuden bebaut, während sich auf dem so genannten Oberland zweigeschossige so genannte *„Offiziershäuser"* aus den 30er Jahren befinden. Beide Flächen verkaufte der Bund Ende 2004 an das Hamburger Immobilienunternehmen *„imetas"* und die Kieler Firma *„Störtebeker Haus GmbH"*. Es dauerte ein Jahr bis bekannt wurde, daß beide Unternehmen ein 0,8 ha großes Teilstück zwischen Lotsenhafen (Bootshafen) und Strandstraße samt Lotsenhaus an den Hamburger Verleger Nikolaus Gelpke verkauft hatten.[153]

Daß das Auftreten von Investoren einer solchen Größenordnung seinerseits wieder neue Konflikte nach sich zieht und sich von diesem Punkt an die weitere Entwicklung oft verselbständigt – und das oft nicht im ursprünglich erhofften Sinne – ist eine altbekannte Tatsache, die jedoch gerne bei den ursprünglichen Planungen vernachlässigt wird. Beispielhaft mag hierfür in Holtenau die Debatte über einen Wiederaufbau des bis auf das Erdgeschoß abgerissenen Lotsenturms stehen. Auch der projektierte Name „*Fördenau*" für das neue Wohnquartier zwischen Bootshafen und Tonnenhof geht wohl dem einen oder anderem „*alten*" Holtenauer nur schwer über die Zunge – mag dieser Name auch verkaufsfördernder klingen, denn wer will schon eine Immobilie im „*Unterland*"[154]. Glücklicherweise scheint sich dieser Kunstname aber nicht durchgesetzt zu haben.

Erstaunt erfuhr so der Besucher der Baustellen, daß es in Holtenau inzwischen einen „*Fördewald*"[155] gibt – wohl weil dem ursprünglichen Namen „*Voßbrook*" die richtige Zugkraft fehlte, versteht man unter einem „*Brook*" doch höchstens einen „*Bruch*", d. h. ein Sumpfgebiet – kaum der passende Name für exklusives Wohnen an der Kieler Förde. Nur stellt sich dem Betrachter im Anschluß an diesen Gedanken sogleich die Frage, wie lange die Existenz dieses neuen Waldes noch andauern wird, denn was bringt dem Neu-Holtenauer das „*Wohnen im Fördewald*", wenn gerade dieser die Sicht auf die Förde versperrt. Nicht auszuschließen, daß daher der neue Holtenauer Wald genauso schnell wieder verschwindet, wie er gekommen ist – mit welch fadenscheinigen Argumenten auch immer die dadurch mögliche Wertsteigerung für das am Hang gelegene Wohngebiet mit den alten Offiziershäusern auch kaschiert werden mag. Da macht der Name „*Fördeterassen*" doch weitaus mehr Sinn, wurde hier doch wirklich ein neues Wohngebiet geschaffen. In Hinblick auf den geplanten – glücklicherweise aber nie verwirklichten – achtgeschossigen „*Fördeturm*" jedoch lassen sich Assoziationen mit dem Schleswiger „*Wikingturm*" nicht verhindern, wirken doch beide wie Fremdkörper in ihrer Umgebung.[156]

Bereits zum Jahreswechsel 2008/2009 wurden die ersten beiden der fünf an der Wasserlinie geplanten Gebäude bezugsfertig, während die drei restlichen Gebäude Mitte 2009 fertiggestellt waren. Auch bei den *„Fördeterassen"* folgten die Planer dem Trend, sich regenerative Energien nutzbar zu machen. So befinden sich in den 15 Meter langen Pfählen, die die Gebäude in dem im Zuge der ersten Kanalerweiterung 1907-14 aufgeschütteten Untergrund

[153] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Verleger kauft Lotsenhaus*", 3. November 2005.

[154] Da kommt mir gleich Franz Josef Degenhardts Lied *„Spiel nicht mit den Schmuddelkindern"* in den Sinn!

[155] Über diesen Namen ist das gleiche zu sagen wie über die Bezeichnung *„Fördenau"*.

[156] Vgl.: http://www.foerdenau.de/index.shtml. Diese Seite ist heutzutage nicht mehr aufrufbar – war wohl zu peinlich. Ich ärgere mich immer noch darüber, daß ich damals kein Photo vom Modell des *„Fördeturms"*, das sich in der Alten Wache befand, geschossen habe!

verankern, Erdsonden für den Betrieb von Wärmepumpen. Weiterhin wurden auf den Dächern Solaranlagen für die Warmwasserbereitung installiert.[157]

Bis in den Mai 2008 herrschte ebenfalls rege Bautätigkeit an einer dem Unterland benachbarten Holtenauer Institution – der Gaststätte „*Fördeblick*". Die ehemalige „*Wartehalle*" war unweit des Holtenauer Leuchtturms seit den 1920er Jahren eines der beliebtesten Kieler Ausflugslokale, hatte aber in den letzten Jahren viel von ihrer Anziehungskraft verloren. Für 4,5 Millionen Euro wurde der Fördeblick vollständig umgebaut und vergrößert und so dem Holtenauer Leuchtturmhügel ein völlig neues Gesicht gegeben – der bisher diesen Platz prägende Holtenauer Leuchtturm wirkt hier auf einmal ziemlich klein und an den Rand gedrängt. Diese Entwicklung müssen sich wohl auch die zuständigen Denkmalschützer anrechnen lassen müssen, die darauf bestanden haben, daß neben den historischen Gebäude nichts gebaut werden durfte, das historisierend einen früheren Baustil kopieren könnte wie beispielsweise der ursprünglich angedachte englische Pavillon, an dessen Stelle nun ein würfelförmiger mit Holzlatten verkleideter freistehender Bau errichtet wurde, bei dem man erst auf den zweiten Blick erkennt, daß es sich hier nicht um ein Provisorium handeln soll.

Auch wenn inzwischen die Bebauung des Unterlandes ein ganzes Stück voran geschritten ist, so liegt über dem ganzen Wohngebiet auch weiterhin wie eine schlafende Bedrohung der Flugplatz Holtenau auf dem Oberland. Wie konkret diese Bedrohung ist, zeigte sich im Februar 2006 als ein Passagierjet der französischen Marke „*Falcon*" aus westlicher Richtung kommend auf dem Flugplatz notlanden mußte und trotz normalen Aufsetzens weit über die Landebahn hinaus schoß und den Abhang zum Holtenauer Unterland hinab rutschte. Fast auf dieselbe Weise hatte sich bereits im Jahre 1991 ein Unglück mit einem „*Learjet*" ereignet, bei dem ein Passagier ums Leben kam.[158]

[157] [Kieler Nachrichten]: „*'Fördenau' wächst beständig*", 8. Mai 2008.
[158] [Kieler Nachrichten]: „*Notandung in Holtenau*", 16. Februar 2006.

10.7 Bilder aus der Nachkriegszeit

Im Gegensatz zu anderen Kieler Stadtteilen gab es nach Kriegsende in Holtenau nur wenige zerstörte Häuser oder Wohnungen, so daß die Holtenauer viele Flüchtlinge, Heimatvertriebene und Ausgebombte einquartieren mußten, was – vor allem mit den Bewohnern der auf Holtenauer Gebiet errichteten Barackenlager – auch zu Spannungen führte. Gleichzeitig wurden viele Gebäude von den Besatzungssoldaten belegt. Erst zu Beginn der 1950er Jahre wurden großzügig neue Siedlungen errichtet und die Barackenlager abgerissen.

Abbildung 10.3: Bilder aus der Nachkriegszeit.

Die Skulptur der „Brigitte“ auf dem Schulhof.

Der Kanalbetrieb und der in den 1950er Jahren wieder wachsende Holtenauer Bundeswehrstützpunkt zogen viele Menschen in den Stadtteil, während andere Menschen wieder in andere Städte oder Stadtteile abwanderten. Anfang der 1970er Jahre erreichte die Einwohnerzahl mit über 7800 Menschen ihren Höhepunkt.

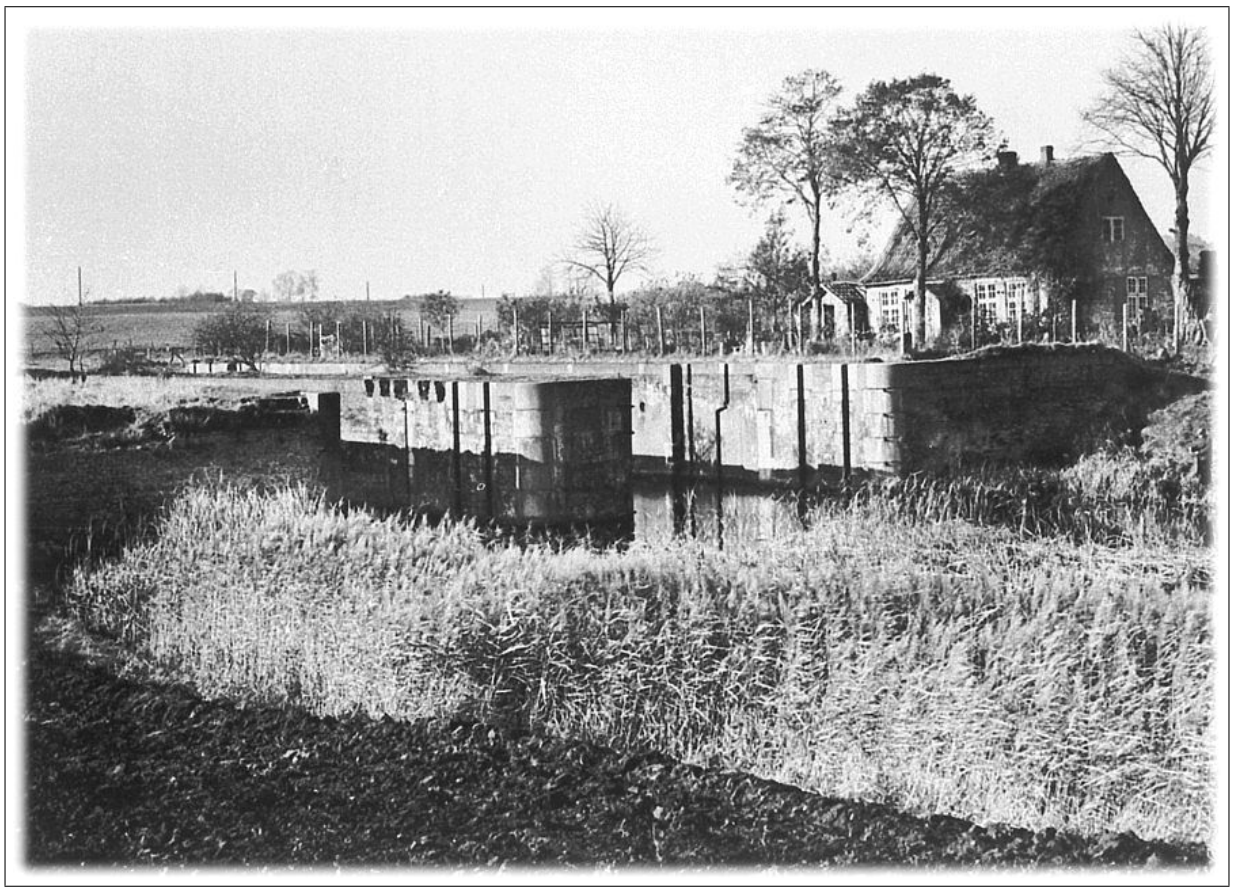
Noch vor wenigen Jahren endete der Weg der Fußgänger an der Holtenauer Wasserseite vor dem verschlossenen Tor des *„Tonnenhofes“* oder an der Wache der Marineflieger. Auf dieser Seite war der Weg nach Norden seit nahezu einem Jahrhundert versperrt und Holtenau zur Sackgasse geworden. Mit der Verlegung des Marinefliegergeschwaders nach Nordholz und der Räumung des Unterlandes verlor der Stadtteil zwar etliche Arbeitsplätze, es taten sich für die Zukunft jedoch neue Entwicklungsmöglichkeiten auf.

1. Der „Wendenburgbunker“ in der Schwester-Therese-Straße nach der Sprengung durch die Briten im Sommer 1945. Blick von der Richthofenstraße aus.

2. Abriß des Barackenlagers Waffenschmiede. Im Hintergrund der damals noch mit Ulmen gesäumte Hochbrückendamm.

3. Bewohnte Baracken am Holtenauer Leuchtturm. Der Sockel des Kaiser-Wilhelm-Denkmals steht noch. Rechts davon die „Wartehalle“.

4. Kleingärten an der Villa Hoheneck. Der zweite Wiker Schornstein ist noch nicht errichtet.



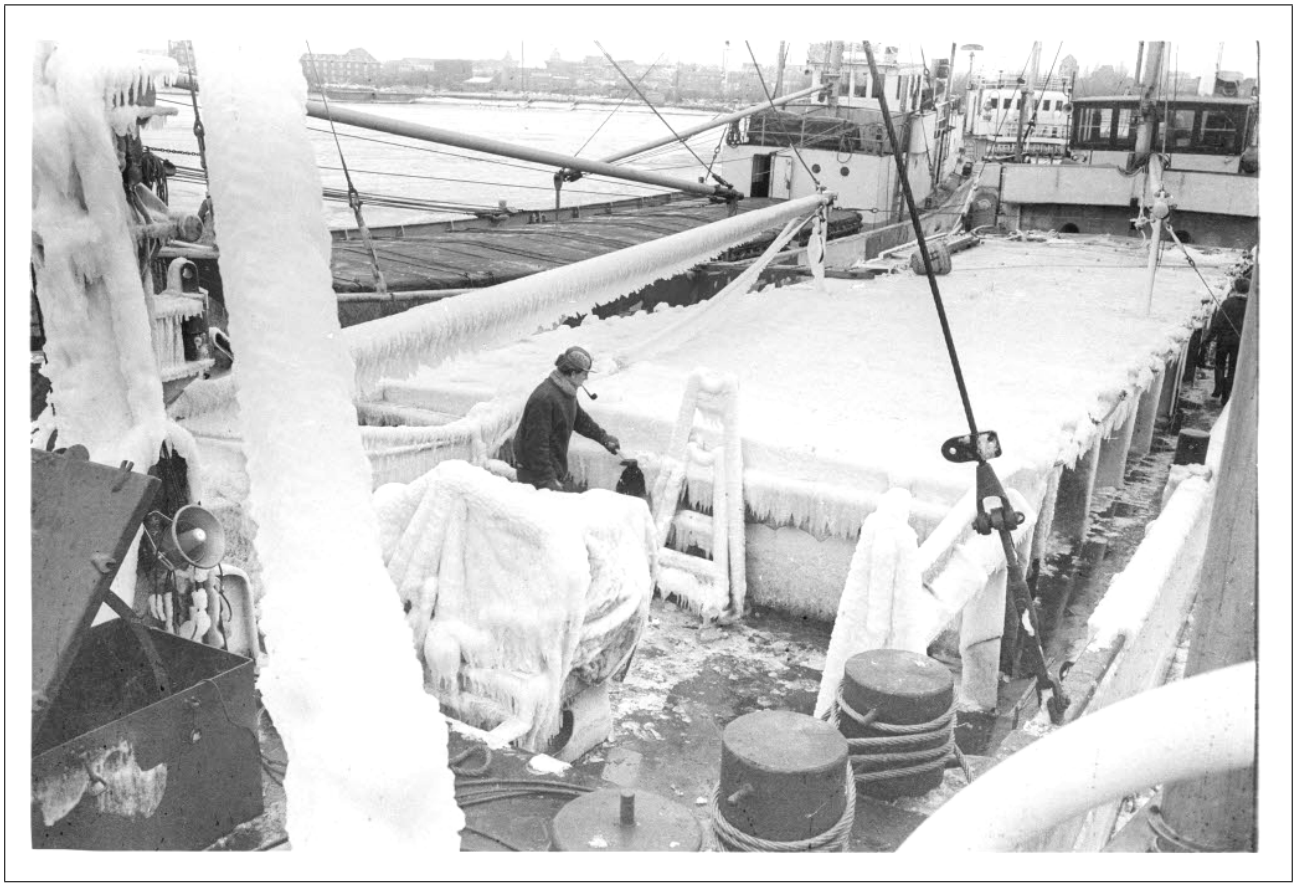
5. Blick von Osten auf die Rathmannsdorfer Schleusen vor ihrer Renovierung. Rechts das ehemalige Haus des Schleusenwärters.

6. „Toter Arm" an der Villa Hoheneck. Der ehemalige Kanalverlauf bei Knoop. Links hinten die Levensauer Hochbrücke.

7. Gemüse Frommholz in der Richthofenstraße.

8. Die Bowlingbahn beim Hotel Holtenau in der Kanalstraße.

9. Neubauten am Groenhoffweg 1964 [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].



10. Eiswinter 1966 am Tiessenkai [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].

11. Der Obelisk an seinem zwischenzeitlichen Standort vor dem Lotsenhaus 1970 [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].

12. Das Lotsenhaus 1972 [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].

13. Richtfest des neuen Flughafentowers 1970 [Magnussen, Friedrich (1914-1987)-(CC BY-SA 3.0 DE)].

14. Brückenunfall beim Abriß der alten Prinz-Heinrich-Brücke, bei dem ein großer Autokran zerstört wurde.

15. Qualmender Frachter auf dem Nordostseekanal bei Knoop. Rechts das Herrenhaus von Gut Projensdorf.

16. Betriebsamkeit der Wasserbauwerker am Tiessenkai.

17. Ein Wochenende mit Besuchern am Tiessenkai.

18. Neubauten auf dem „Unterland“ am Bootshafen. Rechts erkennt man unter den Bäumen noch den Stumpf des Lotsenturms.

19. Frachter vor und in den Neuen Schleusen. Blick Richtung Kieler Förde.

Kapitel 11

Die Insulaner

Was mag die Zukunft bereithalten für einen Stadtteil wie Holtenau bereithalten in einer Zeit, in der durch immer bessere Verkehrsverbindungen und veränderte Lebensgewohnheiten und -erfordernisse die Bindungen an den eigenen Geburts- oder Wohnort rasch abnehmen; einer Zeit, die der nicht mehr lokal, sondern global gedacht und gewirtschaftet – ja bereits zum Teil schon gelebt – wird?

Hatten die Holtenauer Anfang des 20. Jahrhunderts die große weite Welt in Form der den Kanal passierenden Schiffe sozusagen direkt vor Augen, so steht sie ihnen ein Jahrhundert später weit offen – nicht zuletzt in Form eines immer noch möglichen Flughafenausbaus, dessen Chancen auf Verwirklichung sich in den letzten Jahren jedoch zunehmend verschlechtert haben. Und nicht wenige empfinden diesen Ausbau eben nicht als eine Chance für den Stadtteil, sondern als einen weiteren Eingriff in ihr Leben. Man erinnert sich auch daran, daß der Flughafenausbau, der aus kleinen Anfängen heraus als Stützpunkt der *„Kaiserlichen Seeflieger"* über den Bau des Zivilflughafens in der Zwischenkriegszeit bis hin zum Ausbau als Fliegerhorst für die zukünftigen Angriffskriege des Dritten Reiches schließlich zu einem fragmentierten Stadtteil führte, in dessen Mitte der Flugplatz immer mehr Raum einnahm. Dabei wurden nicht nur alte Katen und Bauernstellen zerstört, sondern auch viele der über die Jahrhunderte gewachsenen Verbindungen in den Kieler Norden.

Der Flugplatz drängte auch ursprüngliches Holtenauer Gebiet wie den Schusterkrug in eine solche Randlage, daß diese kaum noch als Teil Holtenaus wahrgenommen werden, so wie es schon einmal beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals geschah, der durch seine schiere Breite die südlichsten Teile Holtenaus am Auberg abtrennte, so daß man sich heute beim Betrachten alter Karten wundert, auch dort die Bezeichnung *„Holtenau"* zu finden.

Es hat zwar zwei Jahre gedauert, doch im Mai 2004 haben die Nachwirkungen der Terroranschläge des 11. September 2001 auch die Holtenauer eingeholt. Denn die als Reaktion auf die Terroranschläge verschärften Sicherheitsvorschriften betreffen seitdem nun auch die Holtenauer Schleusen und damit ein Holtenauer Gebiet, von dem viele Menschen lange Zeit die Hoffnung gehegt hatten, daß die zuständigen Behörden das historische Schleusengelände mit seinem ganz besonderen Flair den Holtenauern wieder in größeren Teilen zugänglich machen würden – wenn nicht zum Wohnen, dann doch zum Spazierengehen.[1]

Eines der Holtenauer Schmuckstücke mit Entwicklungspotential ist sicherlich der Tiessenkai, was man an jedem sonnigen Wochenende erleben kann. Während der Nord-Ostsee-Kanal weiterhin eine große wirtschaftliche Bedeutung hat, von der auch heute noch Menschen in Holtenau und Kiel profitieren, so zeigt sich gegenwärtig auch wieder die Zweischneidigkeit dieser engen Verbindung mit dem Stadtteil Holtenau.

Bisher ist der Tiessenkai, der auch vielen Besuchern ein Anziehungspunkt ist, aufgrund der geringen Schiffsgrößen von den verschärften Sicherheitsauflagen noch nicht betroffen. Leider verlor dieses einzigartige Holtenauer Schmuckstück jedoch vom Jahr 2006 mit der Schließung des ehemaligen Schiffsausrüstergeschäfts *„Hermann Tiessen"* ein Teil seines bisherigen Charakters. Bereits 2004 hatte der letzte Besitzer Günter Tiessen 83jährig sein

[1] Da das Schleusengelände rein sicherheitstechnisch als Hafen betrachtet wird, mußten folglich auch hier strenge Zugangskontrollen mit Berechtigungsausweisen und einer etwa zwei Meter Umzäunung des Geländes mit Überkletterschutz implementiert werden. (Vgl.: : Geist, Martin: *„Es wird hässlich, aber sicher"*, Kieler Nachrichten, 6.5.2004.).

Geschäft an die in Kappeln ansässige Firma *„Pretorius“* verkauft. Der Plan, die Firma auch weiterhin unter gleichen Namen im Sinne Günter Tiessens zu führen, scheiterte jedoch bereits nach zwei Jahren.[2]

Glücklicherweise blieb den Holtenauern das ehrwürdige Geschäft des Schiffsausrüsters zumindest in Form eines gastronomischen Betriebes erhalten, denn der neue Besitzer und jahrzehntelange Mitarbeiter Tiessens Ernst Hinzmann war es gelungen, den Charme des ehemaligen Ladens weitgehend zu erhalten und hier mit dem „*Schiffercafé*“ einen neuen Anziehungspunkt für die Holtenauer und andere Besucher zu etablieren. Nur macht es natürlich doch einen großen Unterschied aus, ob von einem ehemals florierenden Gewerbe nur noch die originalen Räumlichkeiten erhalten bleiben oder ob hier noch Menschen in diesem Beruf beschäftigt sind[3]. Inzwischen hat sich das Schiffercafé zu einer festen Größe im Holtenauer „Besuchsprogramm” entwickelt, davon zeugen immer wieder die vollen Tische vor dem Café bei sonnigem Wetter.

Abgesehen vom Schiffercafé und den in der warmen Jahreszeit am Kai liegenden Traditionsseglern, sowie der Möglichkeit, sich den Leuchtturm zumindest von außen anzusehen und vom *„Foerdeblick”*[4] aus die Schiffe und das aufgeregte Hin und Her der Lotsenversetzboote zu beobachten, hat das so genannte *„Holtenauer Schmuckstück”* jedoch nur wenig zu bieten – und mancher Familienausflug endete mit einer kleiner Enttäuschung, denn jahrelang gab es hier nicht einmal ein Eis zum Mitnehmen für die Kinder. Die zweite Enttäuschung war das Eisentor des Tonnenhofes, vor dem man stand, wenn man glaubte, man könne am Bootshafen und der Seebadeanstalt weiter Richtung Norden gehen.

Nicht nur den Holtenauer Bürgern fielen in den vergangenen Jahrzehnten verschiedene Fehlentwicklungen in ihrem Stadtteil auf, denn bereits im Jahr 1998 hatten unabhängige Gutachter im Auftrag der Stadt Kiel den Bereich der Kanalzone, d. h. den Bereich Tiessenkai, Kanalstraße und Friedrich-Voß-Ufer, untersucht und von „*Fehlentwicklungen in der historisch-topographischen Situation der Kanalzone*” gesprochen. Unter anderem wurde vorgeschlagen, die Holtenauer Seebadeanstalt wieder in Betrieb zu nehmen – was inzwischen unter privater Regie geschehen ist – ist und einen kleinen Strand anzulegen sowie Holtenau wieder an die Fördeschifffahrt[5] anzubinden durch Reaktivierung der verfallenen Dampferbrücke am Holtenauer Leuchtturm. Zudem sei Holtenau isoliert, es gäbe keinen Ort in Kiel mit einem solchen „*Inselcharakter*”. Schließlich war der Stadtteil nur im westlichen Teil über die B 503, die Knooper Landstraße oder zu Fuß bzw. mit Fahrrad mit der Kanalfähre zu erreichen.

Und auch die Verkehrsanbindung Holtenaus an die anderen Kieler Stadtteile hatte sich im Laufe der Jahre verschlechtert und es gab weitere Planungen, den Busverkehr – insbesondere in das benachbarte Friedrichsort – auszudünnen[6]. Eine gute Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr an den Stadtteil Friedrichsort erschien auch vor dem Hintergrund der durch Flughafenbau und Marine abgeschnittenen historischen Wegeverbindungen zwischen den beiden Stadtteilen dringend geboten.

Weitere Punkte auf der Agenda waren die Parkplatzsituation in der Kanalstraße und am Tiessenkai, wo nicht nur die Anwohner und Besucher, sondern auch die Touristen der Segeltörns parken mußten, sowie der Zustand der Platanenallee. Auch die historischen Gebäude wie das Ensemble um das Kanalpackhaus, die aus der preußischen Ära stammenden kanalamtlichen Bauten und die nach 1922 errichteten Mietshäuser würden immer noch vernachlässigt, obwohl diese in außergewöhnlicher Weise die Geschichte des Ortes dokumentieren würden.[7]

Als symptomatisch für die Entwicklung des Stadtteils wurde auch der Zustand der Kanalstraße mit der denkmalgeschützten Platanenallee angesehen. Die Bäume auf der Südseite der Kanalstraße seien in einem schlechten Zustand, so daß darüber nachgedacht wurde, diesen Bäumen durch einen Verlegung des Bürgersteiges mehr Luft zum Atmen zu geben. Gleichzeitig sei jedoch kein Geld vorhanden, um den Straßenbelag selbst mehr als notdürftig zu flicken.[8]

Auch die Einwohnerzahl Holtenaus hatte sich im letzten Jahrzehnt vor der Jahrtausendwende kontinuierlich verringert, obwohl der Stadtteil immer noch zu den beliebtesten Wohnorten Kiels gehört. Viele „*alte Holtenauer*”

[2] [Kieler Nachrichten]: „*Mit dem Computer will er sich nicht mehr plagen. Urgestein Günter Tiessen (83) legt seine Schiffsausrüstungsfirma in andere Hände.*”, Kiel 6. Januar 2004.

[3] [Kieler Nachrichten]: „*Bald wieder ein Ort der Begegnung. In die Räume des Schiffsausrüsters Tiessen zieht das 'Schiffercafe' ein.*”, Kiel, 10. Februar 2007.

[4] Inzwischen das *„Lucifer“*.

[5] Mit den Fördedampfern waren früher viele Holtenauer zu ihren Arbeitsplätzen in Friedrichsort oder in der Stadt Kiel gelangt.

[6] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Nur noch im Stundentakt nach Friedrichsort. Pläne für die neuen Busverbindungen stoßen in Holtenau auf Kritik*”, 19.09.2002.

[7] Vgl.: Kieler Express: *„Der vernachlässigte Stadtteil. Gutachter zeigen Fehlentwicklungen in Holtenau auf”*, 11.12.2002 und: [Kieler Nachrichten]: *„Die 'Perle' Kiels erhalten”*, 5. 12.2002.

[8] Vgl.: [Kieler Nachrichten]: „*Mehr Luft für die Platanen.*”, 27. Februar 2002.

sind inzwischen verstorben oder mußten ihre Wohnungen oder Häuser aufgeben – es findet ein Generationswechsel statt, doch sind es in vielen Fällen nicht mehr die eigenen Kinder, die in nun Holtenau wohnen. Immer mehr jüngere Familien ziehen zu, die hier erst noch Wurzeln schlagen müssen – was aufgrund der zunehmenden Mobilität oft länger dauert als in früheren Generationen, für die Holtenau nicht nur Wohnort sondern auch oft Arbeitsstätte und gesellschaftlicher Lebensmittelpunkt gewesen ist. Man denke nur an die vielen Vereine, die heute nicht mehr existieren. Mit diesem Zuzug von außerhalb kommt es jedoch auch zu einem Identitätsbruch.

Dasselbe gilt für die bisher von Generation zu Generation überlieferte Stadtteilgeschichte. Namen von Holtenauer *„Originalen"* und Ereignissen, die noch vor einer Generation feste Begriffe waren, geraten nun in Vergessenheit. Während in früheren Zeiten der Großteil der Holtenauer Familien direkt oder indirekt vom Kanal und der Schifffahrt lebte, verdienen heute viele Holtenauer ihr Einkommen außerhalb des Stadtteils, ja manchmal sogar der Stadt Kiel. Die Insellage Holtenaus, das im Grunde nur eine einzige echte Verbindung nach außerhalb hat, verschärft diese Entwicklung zusätzlich, da nur wenig Kaufkraft von außerhalb der Holtenauer Geschäftswelt zugute kommt, denn potentielle Kunden aus dem Kieler Norden fahren am Stadtteil vorbei in die Kieler Innenstadt.

Als Reaktion auf die negative Entwicklung des Stadtteils entstand im Sommer 2002 aus den Reihen Holtenauer Bürger eine Initiative, deren Ziel es war, diesen Tendenzen entgegen zu wirken[9]. Die Gruppe gab sich den Namen *„Arbeitskreis Pro Holtenau"* und das folgende Motto:

> *„Um jedoch den teilweise berechtigten Vorwürfen aus Verwaltung und Politik zu begegnen, Bürger würden immer nur kritisieren, hat sich der Arbeitskreis nach dem Motto: "Nicht nur meckern, sondern machen" zum Ziel gesetzt, mit Politik und Verwaltung in einen fruchtbaren Dialog zu treten."*[10]

In den wenigen Jahren seines Bestehens war es dem Arbeitskreis Pro Holtenau gelungen viele Ideen und Initiativen zur Aufwertung des Stadtteils in Gang zu setzen und dabei auch ein über den Stadtteil hinaus gehendes Interesse zu wecken. In der lokalen Presse blieben Aktionen wie die *„Tatort-Party"* am Tiessenkai anläßlich des ersten Kieler *„Tatorts"* mit Axel Milberg – auch ein geborener Kieler – oder das Einbringen einer Resolution zur Wiederanbindung Holtenaus an den Fördeverkehr nicht unbeachtet.

So gab es bereits im Sommer 2004 seitens der Stadt Kiel und der *„Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel"* (SFK) erste konkrete Hinweise, daß eine Anbindung Holtenaus an den Fördeverkehr – zumindest an den Wochenenden im Rahmen der Hafenrundfahrten – im Raum stand und mit dem Sommerfahrplan 2005 wurde die provisorische Anlegestelle Holtenau dann zumindest an den Wochenenden in die *„Hafenrundfahrt"* integriert.

Im Jahr 2003 erschien auf Initiative des Arbeitskreises Pro Holtenau das erste *„Holtenauer Infoblatt"* – mit tatkräftiger Unterstützung der Holtenauer Geschäftswelt, die sein Erscheinen erst durch die geschalteten Anzeigen möglich machte. Das Anliegen dieses inzwischen alle zwei Monate erscheinenden Blattes war und ist es, aus Holtenauer Sicht über Themen aus dem Stadtteil zu informieren. Nachdem die ersten Ausgaben noch in Zusammenhang mit dem *„Kieler Anzeiger"* – der seine Wurzeln teilweise auch in Holtenau hat – entstanden, fand sich bald mit dem durch Björn Sander neu gegründeten *„Holtenauer Verlag"* ein Unternehmen, mit dessen Hilfe es gelang, ein nicht nur inhaltlich, sondern auch von der Aufmachung hervorragendes und in der Stadt Kiel einzigartiges Stadtteilblatt zu produzieren – ohne jegliche öffentliche Förderung und nur durch den ehrenamtlichen Einsatz vieler Helfer.

Ein wichtiges Holtenauer Anliegen hatte aufgrund der anderen Holtenauer Problembereiche wie dem geplanten Flughafenausbau, der Bebauung des Unterlandes oder der Wiederanbindung des Stadtteils an die Fördeschifffahrt in den letzten Jahren nicht die Aufmerksamkeit verdient, die ihm eigentlich gebührte: Die Situation des traditionellen Holtenauer Jugendtreffs in der Jaegerallee Nr. 22, der noch zu Zeiten Pastor Richters gegründet wurde und jahrzehntelang eine feste Holtenauer Institution war. In den letzten Jahrzehnten verlor dieser jedoch zunehmend an Bedeutung für die immer weniger werdenden Holtenauer Jugendlichen – und auch an Akzeptanz innerhalb der Holtenauer Gemeinde. So berichtete im November 2006 der Kieler Express über die möglicherweise bevorstehende Schließung:

> *„Der Jugendtreff in der Holtenauer Jaegerallee schließt zum Ende des Jahres. Rund 75 000 Euro fallen dort pro Jahr an Kosten an. Doch bei allen Beteiligten – Kirchengemeinde, Kirchenkreis und Stadt Kiel – steht es schlecht um die Finanzen."*[11]

Daß den Verantwortlich die Bedeutung dieser Institution durchaus bewußt war, zeigt auch die folgende Erklärung des CDU Kreisverbandes Kiel zur Bedeutung der offenen Jugendarbeit in Holtenau:

[9] Jahre zuvor hatte es in Holtenau einen *„Kommunalverein"* gegeben, doch verebbten dessen Aktivitäten bereits noch kurzer Zeit.
[10] Aufruf des Arbeitskreises Pro Holtenau an die Holtenauer Bürger. März 2003.
[11] Kieler Express: *„Jugendtreff vor dem Aus"*, 8. November 2006.

„Wir bedauern die Entscheidung des Kirchenkreises, den Jugendtreff als einzige Einrichtung der offenen Jugendarbeit in Holtenau zu schließen. Damit ist für die Jugendlichen in Holtenau ein Freiraum gefährdet, den sie nach ihren Interessen selber gestalten können. Gerade diese Angebote sind sehr wichtig, um junge Menschen zu gesellschaftlicher Mitverantwortung und sozialem Engagement anzuregen. Wir unterstützen die Verwaltung in ihren Bemühungen, dennoch ein Angebot der offenen Jugendarbeit in Holtenau zu erhalten. Dieses sollte sich in die künftige Struktur der offenen Jugendarbeit für die gesamte LH Kiel einfügen, die derzeit erarbeitet wird. Die LH Kiel investiert stadtweit über 5 Mio € in die offene Jugendarbeit, der Jugendtreff Holtenau wurde in den vergangenen Jahren ebenfalls finanziell stark unterstützt, zuletzt mit rund 28.000 € . Wenn es zu einer tragfähigen Initiative für einen offenen Jugendtreff in Holtenau kommen sollte, werden wir uns in unseren Fraktionen dafür einsetzen, dass die LH Kiel ebenfalls weiterhin ihren Beitrag leistet wird."[12]

Schließlich gelang es, den Jugendtreff unter die Trägerschaft des Caritasverbandes für Schleswig-Holstein zu stellen, so daß die notwendigen Renovierungsarbeiten und eine inhaltliche Umstrukturierung der Jugendarbeit durchgeführt werden konnten. Inzwischen wurde der Jugendtreff in der Jaegerallee geschlossen und das Haus verkauft[13].

In einer Zeit, in der die Zahl der älteren in Holtenau aufgewachsenen Menschen immer mehr abnimmt und jüngere Familien mit ganz anderen Wurzeln in diesen Stadtteil ziehen, verliert sich nicht nur das alte Gemeinschaftsgefühl, es verlieren sich die Verbindungen zur Vergangenheit. Der noch vor wenigen Jahrzehnten immer wieder geäußerte Spruch *„Holtenau ist ein Dorf!"* trifft in der Gegenwart nicht mehr zu. Der Strukturwandel im Holtenauer Gewerbe schreitet immer weiter voran. Viele alt eingesessene Holtenauer Unternehmen oder Unternehmer schließen oder verkaufen ihre Geschäfte.

In einer Untersuchung über die demografische Entwicklung verschiedener Kieler Stadtteile im Jahr 2006 wird beschrieben, daß Holtenau zu einer der Stadtteile mit dem höchsten Anteil von über 60jährigen gehört. Zudem gehört Holtenau zu jenen Stadtteilen, in denen der Anteil dieser Altersgruppe in dem Jahrzehnt zuvor am stärksten gewachsen ist.[14]

Während im Vergleich der südwestliche Stadtteil Russee aus familienorientierten Gründen als Wohnort attraktiv ist, sind es in Holtenau eher berufs- und ausbildungsbedingte Gründe.[15]

„Die Kinderzahlen sind in Holtenau jedoch seit Jahren rückläufig. Im Zeitraum 2003-2010 ist für die Stadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort ein Rückgang von 171 Kindern im Alter zwischen 0 und 10 Jahren festzustellen. Viele dieser Kinder werden mit dem Eintritt in das Erwachsenenalter in den kommenden Jahren den elterlichen Haushalt verlassen und somit zum Bevölkerungsrückgang in Holtenau beitragen. Die Bevölkerungsprognose weist darauf hin, dass bis 2031 vor allem der Anteil der über 65-Jährigen stark ansteigen wird. Bei den Jüngeren wird eine durchweg negative Entwicklung erwartet, der Anteil an der erwerbstätigen Altersgruppe und jungen Familien wird demnach weiter sinken. [...] Während die Anzahl der über 65-Jährigen in Holtenau, die schon jetzt die zweitgrößte Altersgruppe ausmachen, in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen wird, geht also gleichzeitig die Bevölkerungsanzahl insgesamt zurück. Ältere Menschen werden dementsprechend in Holtenau die prägende Bewohnergruppe sein, deren besonderen Bedürfnisse Anpassungen im Wohn- und Versorgungsangebot und in der sozialen Infrastruktur erfordern."[16]

Nach gut 800 Jahren Holtenauer Geschichte finden sich nur noch wenige Spuren des einstigen Bauerndorfes, dafür aber noch viele Relikte der Kanalbaugeschichte. Heute muß der Stadtteil Kiel-Holtenau nicht nur mit dem Strukturwandel in Wirtschaft und Demographie bewältigen, sondern auch darum kämpfen, seine Identität – sein maritimes Erbe – nicht zu verlieren. Dieses Erbe wird von zwei Seiten bedroht:

Erstens dem immer weiter fortschreitenden Abbau der direkt mit der Schifffahrt verbundenen Arbeitsplätze und zweitens einer Inflation des Begriffs des „*Maritimen*", der reflexhaft benutzt wird, findet sich auch nur etwas Meerwasser in greifbarer Nähe. Dabei wird häufig übersehen, daß damit einst auch eine Lebens- und Arbeitswelt verbunden war, die heute in großen Teilen nicht mehr existiert. Und so wird an allen Ecken und Ende maritimer Kitsch installiert, der die fehlende Substanz jedoch nicht ersetzen kann. Die in den letzten Jahren erfolgten neuen

[12] CDU Kreisverband Kiel online, unter: http://cdukvkiel.cdu.morgana.de/20401-YXJ0aWNsZV9pZD0zMjQwMjkz-_de_aktuelles_aktuelles_archiv.html, 06.11.2006.

[13] Der Jugendtreff hat seit dem Mai 2007 sein neues Zuhause unter dem Dach der Caritas Schleswig-Holstein und seit 2014 neue Räume in der Holtenauer Schule gefunden.

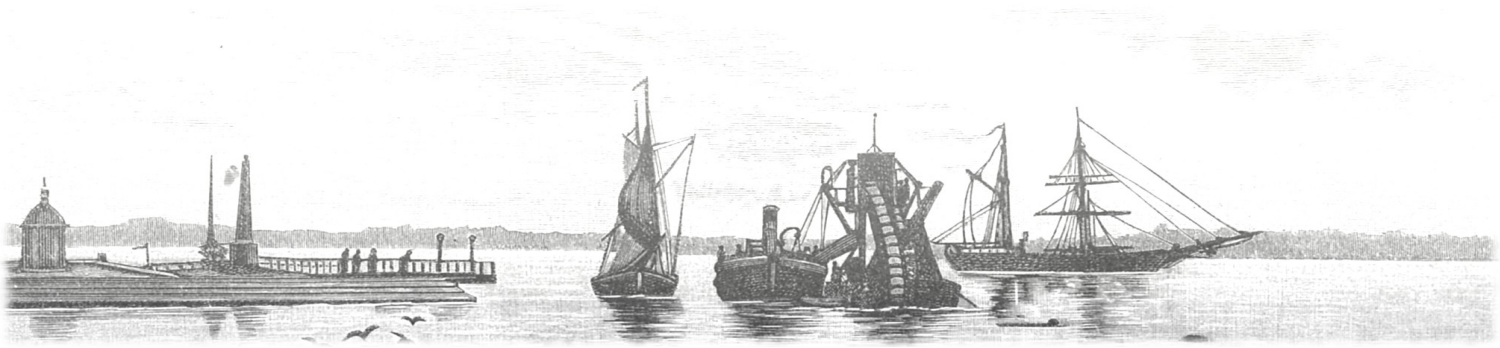
[14] Vgl.: [Schmidt 2008], S. 97, Karte 2.

[15] Vgl.: [Schmidt 2008], S. 100.

[16] [Landeshauptstadt Kiel Stadtentwicklung 2013], S. 35.

„maritimen“ Straßenbenennungen stehen in meinen Augen beispielhaft für diese Tendenz. Es ist eben etwas ganz anderes, ob man nur am oder aber vom Wasser lebt!

In den vergangenen Jahren konnte man mit ansehen, wie Dachboden für Dachboden in der Kanalstraße ausgebaut wurden und hier neue Wohnungen entstanden. Es wurden Fassaden gestrichen und neue Balkons montiert. Einige der teilweise noch recht großen Grundstücke wurden geteilt und neue Häuser gebaut. Holtenau ist inzwischen ein sehr gefragter Wohnort geworden. Es fragt sich aber, ob alle diese Neubürger hier genauso feste Wurzeln schlagen werden wie die Generationen vor ihnen.



Kapitel 12

Holtenauer Chronik nach Jahreszahlen

20.000 v. Chr.: Ende der letzten Eiszeit, die durch die Gletscher die Jungmoränenlandschaft des Dänischen Wohldes geformt hat.

8.000–4.000 v. Chr.: mittlere Steinzeit, die ersten Rentierjäger tauchen im Gebiet des heutigen Schleswig-Holstein auf.

3.000 v. Chr.: Seßhaftwerdung der Menschen. Die Bewohner sind reine Bauern, die Ackerbau und Viehzucht (Rinder und Schweine) betreiben.

Um Christi Geburt: Es kommt zu einem vermehrten Anbau von Getreide.

500 n. Chr.: Abwanderung der Bevölkerung und dadurch Verödung des Landes.

811 n. Chr.: Die Eider und und das kleine Flüßchen Levensau trennen das Dänische Königreich und das Deutsche Kaiserreich. Der spätere Eiderkanal folgte in Teilen dieser Grenze.

974: Die Dänen werden vernichtend am *„Dannewerk"* geschlagen.

1025-35: Der deutsche Kaiser verzichtet auf das Gebiet zwischen Eider und Schlei.

1093: Die Wenden werden geschlagen.

1100-1200: Erste deutsche Siedler dringen in den Kieler Raum vor.

1139: Das Gebiet der Wagrier wird erobert.

1200: Der Wald *„Isarnho"* bedeckt große Teile des Landes.

1200-03: Die Dänen erobern Holstein, Stormarn, Hamburg, Lübeck und Ratzeburg.

1225: Erste urkundliche Erwähnung der Levensau.

1227: Nach der *„Schlacht bei Bornhöved"* verlieren die Dänen die ab 12000 eroberten Gebiete wieder und die Eider wird wieder zur Südgrenze des Dänischen Königreiches.

1250: Bau der Dänischenhagener Kirche.

1260: Der Dänische Wohld geht als Pfändung des dänischen Königs an die Grafen von Schauenburg.

1304: Gut Bülk gegründet.

1307: Der Name *„Dänischer Wohld"* („*Danica silva*") wird erstmals urkundlich erwähnt.

1322: „*Lupus de Knope*" = Wulf von Knoop. Das Gut Knoop entsteht.

1331: In Urkunden findet sich der Name „*Olthenna*".

1334: Der Dänische König Waldemar bestätigt den Kielern die Schenkung des ganzen freien Hafens in Bezug auf den schleswigschen Teil von der Levensau bis nach Bülk.

1350: Gut Seekamp als Wasserburg gegründet. In Schleswig-Holstein breitet sich die Pest aus.

1575: *„Rantzauer Erbvertrag"*. Die Holtenauer sind nun dem Gut Seekamp unterstellt.

1589: Bau des *„Hammerichschen Hofes"* in der späteren Richthofenstraße.

1600: Erste urkundliche Erwähnung der Gebäude der späteren *„Waffenschmiede*".

1600–1680: Meierhof Holtenau des Gutes Seekamp am *„Meierredder"*, der späteren Kastanienallee.

1615: Engelke Krabbenhöft und Abelke Kohberg werden auf Gut Seekamp der Hexerei beschuldigt und hingerichtet.

1625: Die Pest grassiert in Deutschland und fordert auch in Kiel und Umgebung viele Tote.

1632: Zwei vorzeitliche Grabhügel bei Friedrichsort werden abgetragen, wobei ein Schwert und ein Goldring gefunden werden. Der Dänische König kauft den Ort *„Slabbenhagen"*, das spätere Dänischenhagen.

ca. 1650: Die Holtenauer Kinder können in Dänischenhagen zur Schule gehen.

1652: Karte Johann Mejers.

1683: Ein vorzeitlicher Grabhügel bei Seekamp wird abgetragen, wobei ein Schwert gefunden wird.

1706: Erste Schule im Gutsbezirk Seekamp in Pries.

1711: Gründung des Holtenauer Dorfkruges, der späteren *„Waffenschmiede"*. Einführung der Schulpflicht.

1720: Bau des Fachhallenhauses Grundstück Richthofenstraße Nr. 57.

1723: Familie von Baudissin auf Gut Knoop.

1741: Johann Mähl (oder Möhl) wird Holtenaus erster Schulmeister. Erste Schulkate in Holtenau ist gleichzeitig Mähls Wohnhaus. Holtenau zählt 140 Einwohner.

um 1750: Es kommt aufgrund der großflächigen Abholzungen zu einem Verbot der Waldglasproduktion im Dänischen Wohld.

1774: Die „*Kanalausführungskommission*" zum Bau des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"* in Kiel gegründet. Ihr Vorsitzender wird Heinrich Carl von Schimmelmann, der kurz darauf das Gut Knoop seiner Tochter als Hochzeitsgeschenk kauft.

1776: Heinrich Carl von Schimmelmann kauft Gut Knoop.

1777: Baubeginn des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"*. **6. Juli:** Erster Spatenstich in Holtenau.

1777-1888: Holtenauer Kanaldistrikt.

1778: Mai: Baubeginn der Holtenauer Eiderkanalschleuse auf Höhe des Aubergs. **Juni:** Baubeginn der Knooper Eiderkanalschleuse.

1779: Fertigstellung des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"*. Fertigstellung der Eiderkanalschleuse bei Holtenau.

1783/84: Bau des Holtenauer Kanalpackhauses. Esmarch ist Zollverwalter in Holtenau.

1784: **18. Oktober:** Eröffnung des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"*.

1785: Der *„Schleswig-Holsteinischen Kanal"* wird für alle seefahrenden Nationen freigegeben.

1787: Claus Rixen wird Lehrer auf Gut Knoop.

1789: **21. Mai:** Es wird ein vorläufiger Vertrag betreffs der Aufhebung der Leibeigenschaft mit den Holtenauern geschlossen.

1789-97: Karte des Majors von Varendorf.

1791: **1. Mai:** die ehemaligen Holtenauer Leibeigenen werden freie Bauern auf freiem Grund.

1794: Gründung der „*Lotsenverbrüderung*".

1803: Holtenau zählt 135 Einwohner.

1808: Die Dänen legen in Holtenau eine Küstenbatterie an[1].

1814/15: „*Schwedenwinter*" bzw. „*Kosakenwinter*" im Dänischen Wohld.

1815: Das Holtenauer Leuchtfeuer vor dem Kanalpackhaus wird errichtet.

1817: Die Kastanienallee wird angelegt.

1823-25: Bau der zweiten Holtenauer Schleuse („*Friedrichschleuse*"). Es entsteht eine kleine Insel im Eiderkanal, auf der drei Gebäude stehen.

1823: Das Holtenauer Leuchtfeuer wird außer Dienst gestellt.

1826: Christian Hieronymus Esmarch ist Zollinspektor in Holtenau. 1801 kam er als Justizrat nach Rendsburg in die *„Kanalaufsichts-Kommission"*.

1831: *„Cholerakrieg*" am *„Schleswig-Holsteinischen Kanal"*: Die Cholera erreicht die Ostseeküste. Der Kanal, dessen Übergänge gesperrt werden, bildet die Grenze zum seuchenfreien Schleswig.

1839: Peter Momsen wird Packhausverwalter in Holtenau.

1841: Reparatur der Rathmannsdorfer Schleuse.

1844: Gründung einer so genannten „*Pferdegilde*" in Holtenau, die dazu dient, sich gegenseitig bei Verlusten zu unterstützen[2].

1845: Der Name „*Waffenschmiede*" entsteht aufgrund der in der Gaststätte aufgehängten Waffensammlung.

1847: Dorfschmiede.

1848-51: Schleswig-Holsteinische Erhebung: Das Kanalpackhaus dient als Lazarett und Kaserne der aufständischen Schleswig-Holsteiner. Ein Munitionsdepot wird beim Kanalpackhaus eingerichtet.

1848: **3. Februar:** Dänische Truppen besetzen den Kanalübergang bei Holtenau. **8. Mai:** Blockade der Kanalmündung bei Holtenau durch die Dänische Marine. **17. Mai:** 400 Soldaten des *„Von der Tann'schen Freikorps"* rücken von Rendsburg aus vor nach Holtenau, um die Dänische Korvette *„Galathea"* aufzubringen. **Juli:** Auf der Holtenauer Eiderkanalschleuse streiken die Bauerbeiter für höhere Löhne.

1850: In Holtenau residiert ein *„Kanalinspektor*".

1851: **Januar:** Die Dänen besetzen Holtenau und Gettorf. **3. Februar:** Die Dänen besetzen den Kanalübergang bei Holtenau.

1853: Der *„Schleswig-Holsteinische Kanal*" wird vor dem Hintergrund eines zunehmenden dänischen Nationalismus in *„Eiderkanal*" umbenannt – eine Bezeichnung, die dann merkwürdigerweise später alle geschichtlichen Wirren überstanden hat.

1864: **1. Februar:** Preußische Truppen überqueren bei Holtenau den Eiderkanal, nachdem die Dänen die Brücken gesprengt haben. **30. Oktober:** Wiener Friede zwischen Dänemark und Preußen / Österreich.

1866: **23. August:** Prager Friedensvertrag zwischen Preußen und Österreich. Österreich überträgt seine Rechte an den Herzogtümern Schleswig und Holstein an Preußen.

1867: **12. Januar:** Schleswig-Holstein wird offiziell preußische Provinz.

1870: Beim Bau der in Folge des Deutsch-Französischen Krieges angelegten Hafensperre kommt es bei Holtenau zur Explosion eines Kontakttorpedos, wobei 5 Personen getötet wurden.

1871: *„Torpedo-Detachement"* in Holtenau.

[1] Vgl.: [Jensen-Tusch 1852], S. 5, Anmerkung 1.
[2] Vgl.: von Reden, Dr. Freiherr [Hrsg.]: Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik, Band 2, Ausgabe 1, Berlin 1848, S. 553.

1872: Höchste Passagezahl von Schiffen auf dem Eiderkanal.

1873: **1. März:** Holtenau erhält ein eigenes Kaiserliches Postamt in der Königstraße Nr. 22.

1875: Holtenau zählt 330 Einwohner.

1876 - 1922: Holtenau als selbständige *„Landgemeinde"*.

1881: Jules Verne durchführt mit der Segeljacht *„Saint Michel"* den Eiderkanal.

1886: **16. März:** Das *„Reichsgesetz zur Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals"* wird verkündet. **17. Juli:** In Kiel wird die *„Kaiserliche Kanal-Kommission"* eingerichtet.

1887: Beginn des Kanalbaus.

1887/88: Bau des *„Fort Holtenau"* im Norden des Bauerndorfes.

1888: *„Drei-Kaiser-Jahr"*. **Mai:** Beginn des Baus des Kanalbettes.

1890: Holtenau hat 801 Einwohner.

1891: **9. November:** Ein 46jähriger Bauunternehmer stirbt nach einem Unfall beim Schleusenbau in Holtenau. **9. Dezember:** in Holtenau wird ein Kanalarbeiter durch einen herabfallenden Kran erschlagen.

1892: **7. Juni:** Kaiser Wilhelm II. und Zar Alexander III. von Rußland besichtigen die Holtenauer Schleuse.

1893: Das Dorf Wik wird nach Kiel eingemeindet. Nun trennt Holtenau nur noch der Kanal von der Stadt Kiel. **21. Juni:** Kaiser Wilhelm II. legt den Grundstein für die Levensauer Hochbrücke.

1894: **Juli:** Beginn der Flutung des Kanals von der Holtenauer Seite aus. **3. Dezember:** Einweihung der Levensauer Hochbrücke durch Kaiser Wilhelm II.

1895: Fertigstellung des *„Kaiser-Wilhelm-Kanals"*. Holtenau hat 1.029 Einwohner. Gründung der Kirchengemeinde Holtenau. 1. Pastor in Holtenau wird Wilhelm Julius Hellwag. Knoop kommt zum Kirchspiel Holtenau. **4. August:** erster Gottesdienst in Holtenau.

1896/97: Bau der Dankeskirche. Eiswinter – der neue Kanal ist das erste Mal zugefroren.

1899: Die alte Holtenauer Kate *„Schusterkrug"* brennt ab. **28. November:** Einweihung des Holtenauer Friedhofes.

1900: **25. Juni:** Einweihung des *„Kaiser-Wilhelm-Denkmals"*. Holtenau hat 1.434 Einwohner. Gründung des Kanalbauvereins.

1903: **25. April:** Gründung des sozialdemokratischen *„Wahlvereins für Holtenau und Umgegend"*, des Vorläufers des Ortsvereins der SPD.

1905: Erstes Gemeindeblatt der Kirchengemeinde. Der Meierhof Stift wird von der Familie Schack verkauft.

1907: Erstes Holtenauer Lotsentelefon.

1908: **24. September:** Der *„Verein der Kanalsteurer"* wird gegründet.

1909: **9. November:** Gründung des *„TV Holtenau"*.

1910: Holtenau hat 2.750 Einwohner. Gründung des *„Bauvereins"*, der seine Häuser den Kanalbediensteten anbietet. Bau des Tonnenhofes, Bau des neuen Postamtes in der Kanalstraße Nr. 26.

1911: Erste Elektrizitätszentrale in der Richthofenstraße.

1912: Fertigstellung der *„Prinz-Heinrich-Brücke"*. **29. September:** Einweihung. Die Kanalfähre wird eingerichtet.

1913: Marineflugplatz auf der aufgeschütteten Halbinsel Voßbrook.

1914: **27. Juni:** Fregattenkapitän Gygas wird beauftragt, die neu gegründete Marine-Fliegerabteilung von Putzig (bei Danzig) nach Kiel-Holtenau zu verlegen.

1916: Holtenau wird an die Stromversorgung der Stadt Kiel angeschlossen.

1917: Gründung des *„Holtenauer Kleingärtnervereins"*.

1918: Kapitulation des Deutschen Kaiserreichs. Ende des Ersten Weltkrieges. Holtenau wird an die Gasversorgung der Stadt Kiel angeschlossen.

1919: Gründung des *„Deutschen Lotsenbundes"* in der „*Wartehalle*" (den späteren „*Fördeblick*").

1920: **15. September:** Auflösung der 1. See-Flieger-Abteilung Kiel-Holtenau. **25. April:** Claude Dornier versenkt vor Holtenau den Prototypen des *„Urwals"* Gs1, um eine Beschlagnahme des Wasserflugzeugs durch die Alliierten zu verhindern.

1921: Erster Holtenauer Kindergottesdienst. Willi Grimm ist Vorsitzender des TV Holtenau.

1922: Eingemeindung als Kieler Stadtteil (letzter Bürgermeister: Ewald Wendenburg). **30. März:** Der spätere Leiter des SD und Organisator der Ermordung der europäischen Juden Reinhard Heydrich meldet sich zum Dienstantritt bei der Reichsmarine in Kiel-Holtenau. **28. Mai:** Gründung der „*Lotsenbrüderschaft am Kaiser-Wilhelm-Kanal zu Holtenau*". Erweiterung des Tonnenhofes.

1923: **22. April:** Einweihung der *„Kriegergedächtnisstätte"* für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Holtenauer auf dem Holtenauer Friedhof.

1924: Gründung der „*Lotseneigenheim GmbH*" (Lotsenbauverein 1927?). Auf der Schleuse wird eine Freizone für den Handel eingerichtet. Gründung der *„Freiern Turnerschaft Holtenau*".

1924-26: Bau der Landebahn auf dem Oberland.

1926: Die *„Kieler Spar- und Leihkasse"* baut eine Filiale in der Kanalstraße.

1927: Abriß der Holtenauer Katen Distelrade und Diken. Hermann Tiessen wird Schiffsausrüster in Holtenau. Die Reichsmarine baut in Holtenau die Empfangsstelle einer Küstenfunkstation. **16. September:** Eröffnungsturnen in der alten Turnhalle an der Richthofenstraße. **25. November:** Gründung der „*Kieler Flughafengesellschaft mbH.*".

1928: **23. April:** Der Zivilflughafen Holtenau eröffnet den Betrieb.

1928/29: Eiswinter: Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Kieler Förde so wie nahezu die gesamte Ostsee sind zugefroren. 10. Februar: In Kiel wird eine Temperatur von -26°C gemessen. **14. Februar 1929:** 137 Schiffe liegen auf der Reede vor Holtenau im Eis fest. Gründung des Lotsengesangverein „*Knurrhahn*". **7. März:** Der sowjetische Eisbrecher *„Jermak"* in der Außenförde. **14. März:** Die beiden sowjetischen Eisbrecher *„Jermak"* und *„Truvor"* treffen wieder in Holtenau ein.

1929: Bau des Lotsenturms.

1930: **22. Juni:** Das Luftschiff „*Graf Zeppelin*" besucht Holtenau.

1931: Gründung des „*HSV*" (Holtenauer Sportverein!).

1932: **26. Juli:** Das Riesenflugboot *„Dornier X"* landet auf der Kieler Förde und macht an der Seeflugstation Holtenau fest.

1933: Die Marxstraße wird in Apenrader Straße umbenannt.

1934: Erweiterung des Flugplatzes bis zur neu angelegten Boelckestraße. Das Oberland wird zum Militärflugplatz („Fliegerhorst") ausgebaut.

1935: Umbau des Kirchturms der Dankeskirche. Einweihung des Seemannsheimes. Der Haupteingang und eine Fliesenwand im Offiziersheim des Marinefliegerhorstes in Kiel-Holtenau werden von dem Bildhauer Alvin Blaue (*1896, †1958) gestaltet. Zum **1. April** wird in Holtenau eine *„Küstenjagdstaffel"* aufgestellt.

1937: Holtenau wieder offiziell Standort der Marineflieger. Die *„5. Bordfliegerstaffel 196"* für die Verwendung auf dem geplanten Flugzeugträger *„Graf Zeppelin"* wird in Holtenau aufgestellt.

1938: Auf der Holtenauer Schleuse wird das Deutsche Schiff *„Veronia"* durch eine Sprengladung beschädigt, die durch eine Gruppe um den ehemaligen KPD-Reichstagsabgeordneten Ernst Wollweber gelegt hatte. Ab 1936 beteiligte sich diese Gruppe am Aufbau eines Apparates (Wollweber-Organisation) zur weltweiten Sabotage der Marine der faschistischen Staaten.

1939: Bau des *„Wendenburgbunkers"* in der Schwester-Therese-Straße.

1940: Die Schifffahrtsverwaltung kauft 6 ha Pachtland der Holtenauer Schmiede aus dem Besitz des Grafen Schack.

1941: **8./9. April:** Eine Wellington IC X3167/H der Royal Air Force stürzt in Holtenau in der Lütjohannstraße Nr. 5 ab, wobei zwei Besatzungsmitglieder verschollen gehen und weitere 4 sterben. **16. April:** Eine Arado Ar 196 der 5. Staffel der *„Bordfliegergruppe 196"* (Werk-Nr. 0092) stürzt in Holtenau ab.

1942: Das Gebäude der ehemaligen Holtenauer Pferdehalterei für die Treidelpferde brennt nach einem Bombentreffer aus.

1944: Das *„Kaiser-Wilhelm-Denkmal"* auf dem Leuchtturmhügel wird eingeschmolzen. Die Gebäude der „Waffenschmiede" werden durch Bomben zerstört. **12. Mai:** Der Uboot-Kommandant Oskar Kusch wird auf dem Marineschießplatz Holtenau exekutiert. **17. August:** Ein schwerer Bombenangriff trifft Holtenau.

1945: **4. Mai:** Letzter Bombenangriff auf die Schleusen und den Kanal. **10. Mai:** 3 Junkers Ju 52 Maschinen der Luftwaffe landen nach ihrer Flucht aus dem *„Kurland-Kessel"* über Bornholm kommend auf dem Flugplatz Holtenau. **6. Oktober:** Neugründung des TuS Holtenau im Restaurant *„Fördeblick"*.

1947 (1948?): Der *„Kaiser-Wilhelm-Kanal"* erhält durch einfache Verfügung der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung den Namen *„Nord-Ostsee-Kanal"*.

1954: Graf Schack zu Schackenburg verkauft seinen letzten Landbesitz an der Hochbrücke. Damit endet eine über Jahrhunderte währende Verbindung zu Holtenau. **30. Mai:** Einweihung des Ehrenmals für die Gefallenen beider Weltkriege des TuS Holtenau am alten Jugendheim. Juni: Abriß des Sockels des ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Denkmals am Leuchtturm, wobei eine Kassette mit einer Urkunde Kaiser Wilhelm II. gefunden wird.

1955: Beginn der Bebauung des Geländes am Nixenweg.

1956: Wiedereröffnung des Restaurants *„Waffenschmiede"* am Friedrich-Voß-Ufer. Abriß der Holtenauer Schmiede. Die Erben des Grafen Schack verkaufen die letzten ihrer in Holtenau liegenden Ländereien. **2. Mai:** Einrichtung der *„Marine Akademie"* in Kiel-Holtenau für Offizierslehrgänge. **15. August:** Aufstellung der *„Marine-Artillerieschule"* in Holtenau unter FKpt. Fritz-Günther Boldemann als Ausbildungsleiter.

1957: **12. März:** Als erster fliegender Verband wurde die 1. Marinefliegergruppe in Kiel-Holtenau gebildet.

1958: **1. Januar:** Die *„Marine-Seenotstaffel"* wird in Kiel-Holtenau aufgestellt. Bau der Katholischen Filialkirche St. Elisabeth. Am **1. April** wird die 2. Marinefliegergruppe in Kiel-Holtenau gebildet.

1961: Baubeginn des Rotgrandplatzes an der Hochbrücke. Nach den Sommerferien wird der Schulneubau eingeweiht. März: Auf dem Schulhof wird die Bronzefigur der *„Brigitte"* aufgestellt. **1. April:** Das Marinekommando COMNAVBALTAP wird in Holtenau eingerichtet.

1962: Am **17. August** stürzt die über 4 Tonnen schwere Decke im Handarbeitszimmer des Schulneubaus ein.

1963: **1. September:** eine Hubschrauber-Ubootjagdstaffel mit der Bezeichnung MFG 4 wird aufgestellt.

1964: Bau des *„Fliegerviertels"* nördlich der Richthofenstraße.

1965: Ausbau des Zivilflugplatzes mit neuen Gebäuden auf der Nordseite des Flugplatzes.

1967: Altenholz-Stift scheidet aus der Kirchengemeinde Holtenau aus.

1968/69: Der neue Sportplatz am Nixenweg wird trotz unzureichender Drainage in Betrieb genommen.

1969: Bei Bau der Fördestraße wird östlich Dorf Pries ein Grabhügel entdeckt, wobei ein Bronzeschwert gefunden wird.

1970: Abriß der *„Warmbadeanstalt"* Ecke Kastanienallee – Richthofenstraße. Die Stadt Kiel stellt Gelände am Nixenweg für den Bau von Sportplätzen und Vereinsheim zur Verfügung. **14. Dezember:** Explosion des alten Getreidesilos im Nordhafen mit mehreren Toten.

1971: Bau des neuen Vereinsheimes des TuS Holtenau am Nixenweg.

1972: Abriß des Lotsenturmes. Umbau der Ortseinfahrt in Zuge der Infrastrukturmaßnahmen zur Segelolympiade 1972. Die Immelmannstraße wird zur Sackgasse. Ende der Landwirtschaft auf dem Parzellenhof Seekamp.

1972/73: Bau des Kurt-Engert-Hauses.

1974: Abriß der „*Villa Bock*".

1975: Das Lotsenhaus dient als Truppendienstgericht.

1976: Die Straße *„Am Kai"* wird in Erinnerung an den Schiffsausrüster Hermann Tiessen in *„Tiessenkai"* umbenannt.

1978: **1. Dezember:** Das *„Kanalamt Kiel-Holtenau"* wird aufgelöst.

1979: Die Altenholzer *„Motte"* (Turmhügelburg) wird entdeckt.

1980/81: Bau der neuen Sporthalle am Platz des ehemaligen Jugendheimes bzw. Sportheimes des TuS Holtenau am Ende des Groenhoffwegs.

1981: Bau der Tennisanlage am Nixenweg.

1982: Bau der Kegelbahn am Nixenweg.

1983: Die letzten jener Ulmen, die einst den gesamten Hochbrückendamm der Prinz-Heinrich-Brücke schmückten, werden wegen Krankheit gefällt.

1986: Der alte *„Uhrenturm"* auf der Holtenauer Schleuse wird wieder hergestellt.

1992: Abbruch der alten Prinz-Heinrich-Brücke. Hierbei kommt es am **2. August** zu einem Unfall, als ein 400 Tonnen schweres Teilstück 40 Meter in die Tiefe stürzt.

1993: **13. Januar:** Das Orkantief *„Verena"* bringt Kiel wohl einen der heftigsten Orkane! Windgeschwindigkeit auf dem Flugplatz in Kiel-Holtenau 150 km/h. **1. Juli:** Die alte Holtenauer Postleitzahl *„2300 Kiel"* wird umgestellt auf die neue 5-stellige *„24159 Kiel"*.

1994 und **1997:** mehrere Neugliederungen des Kieler Stadtgebietes betreffen auch Holtenaus West- und Nordgrenze.

1996: Das Urteil gegen den 1944 auf dem *„Marineschießplatz Holtenau"* hingerichteten Oskar Kusch wird durch die Kieler Staatsanwaltschaft aufgehoben.

1998: An der Einfahrt zum Schießstand wird ein Gedenkstein zum Andenken an Oskar Kusch und die anderen Opfer des Nationalsozialismus aufgestellt.

1999: **20. Juni:** Brand des Co op-Supermarktes im reetgedecktem Bauernhaus Richthofenstraße Nr. 57. Das Gebäude wird vollständig zerstört und es muß ein Neubau errichtet werden.

2000: **14. April:** Brandstiftung im Fachhallenhaus Richthofenstraße Nr. 53 (*„Hammerichscher Hof"*), der jedoch rechtzeitig gelöscht werden konnte. 2000-2004: Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes.

2001: **1. August:** Bei Baggerarbeiten unter der Holtenauer Hochbrücke wird eine 250-Kg-Fliegerbombe gefunden.

2002: **19. September:** Auf dem Gelände des *„MFG-5"* wird eine 500-kg-Fliegerbombe entschärft.

2008: **24. September:** Brand im Kurt-Engert-Haus.

2009: **11. Juni:** Wegen eines Großbrandes im Kieler Nordhafen werden Hunderte Holtenauer aus ihren Häusern evakuiert. **9. November:** 100jähriges Jubiläum des *„TuS Holtenau"*. **11. November:** Das Bundesverteidigungsministerium teilt in einem Brief an die Landeshauptstadt Kiel mit, daß die Verlegung des Marinefliegergeschwaders 5 im Jahr 2012 von Holtenau nach Nordholz endgültig sei.

2010: **1. Januar:** Die Freizone auf der Holtenauer Schleuse wird nach 85 Jahren abgeschafft.

2011: **August:** Mit 247 Liter pro Quadratmeter verzeichnete die Wetterstation Kiel-Holtenau die deutschlandweit höchste Regenmenge für den Monat August. **September:** Die Stadt Kiel kauft der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben das 96 Hektar große Flughafenareal ab, mit dem Ziel dort ein Gewerbegebiet mit Landebahn zu errichten.

2013: **28. März:** Letzter *„Flaggenappell“* der Holtenauer Marineflieger.

2018: **Mai:** Die Verfüllung der *„Alten Schleusen”* beginnt. Die Stemmtore werden mit Hilfe eines Schwimmkranes ausgebaut. Die baufälligen Schleusenkammern werden verfüllt, um diese dann abtragen zu können.

2022: **30. November:** Ein auf einem finnischen Frachter transportierter Kran kollidiert in der Nacht mit beiden Hochbrücken und richtet so schwere Schäden an, daß beide Brücken zeitweilig ganz gesperrt werden mußten. Die 7 Millionen Euro teure Reparatur zog sich dann bis in die zweite Dezemberhälfte 2023 hin.

2023: Die Arbeiten für den Rückbau der alten Levensauer Hochbrücke beginnen. **20. Oktober:** Ein schwerer Herbststurm aus Nordost überflutet große Teile der Schleswig-Holsteinischen Ostküste und bringt Flensburg ein Jahrhunderthochwasser.

2024: Zum 1. Januar 2024 fusioniert die Kirchengemeinde Holtenau mit den Gemeinden Altenholz, Pries-Friedrichsort und Schilksee-Strande zur *„Evangelisch-Lutherischen Kompass-Kirchengemeinde westlich der Kieler Förde“*.

Literaturverzeichnis

[Absolon 1998] Absolon, Rudolf: Die Wehrmacht im Dritten Reich. Band I. 30. Januar 1933 bis 2. August 1934: mit einem Rückblick auf das Militärwesen in Preußen, im Kaiserreich und in der Weimarer Republik , München 1998.

[Alsheimer-Haller 2004] Alzheimer-Haller, Heidrun: Handbuch zur narrativen Volksaufklärung – moralische Geschichten 1780-1848, Berlin 2004

[Arbeitskreis Geschichte 2008] Arbeitskreis Geschichte im Amt Trave-Land [Hrsg.]: Die Luftwaffe zum Kriegsende in Schleswig-Holstein, Duderstadt 2008.

[Arndt 1851] Arndt, Ernst Moritz [Hrsg.]: Germania. Die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der deutschen Nation. 1. Band, Leipzig 1851.

[Bähr 1983] Bähr, Jürgen: Vom Eiderkanal zum Nord-Ostsee-Kanal, in: Bähr, J. [Hrsg.]: Kiel 1879 - 1979. Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1 : 25000, in: Kieler Geographische Schriften. Kiel 1983, S. 123 - 140.

[Behling 2004] Behling, Frank: Seefliegerei mit Geschichte. Fliegerhorst in Holtenau vor 90 Jahren eröffnet – Heute 21 „Sea King"-Hubschrauber stationiert, in: Kieler Nachrichten , 31. August 2004, S. 18.

[Behling 1995] Behling, Frank / Hackländer, Burkhard / Lange, Thomea: Kiel-Canal. 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal, Kiel 1995.

[Benesch 1999] Benesch, Eike: Der Isarnho, in: Jahrbuch für das ehemalige Amt Bordesholm Nr. 1 (1999), S. 59–93; sowie unter: http://www.geschichtsverein-bordesholm.de/Veroeffentlichungen/Jahrbuecher/J01_3_Benesch_Isarnho.pdf.

[Beseke 1893] Beseke, Carl: Der Nord-Ostsee-Kanal. Seine Entstehungsgeschichte, sein Bau und seine Bedeutung in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht, St. Peter-Ording 1893.

[Beusen] Beusen, Jürgen: Die Bauten am Eiderkanal als Symbol königlichen Selbstbewusstseins und Ausdruck königlicher Fürsorge für die Untertanen, unter: http://www.uni-kiel.de/gza/11/.

[Bock 1969] Bock, Bruno: Kiel. Die Geschichte seines Hafens. Kiel 1969.

[Bock 1985] Bock, Bruno: Geliebte, ungeliebte Kieler Straßenbahn. Über 100 Jahre mit der Straßenbahn durch die Kieler Stadtgeschichte, Herford 1985.

[Brandt 2011] Brandt, Otto: Geistesleben und Politik in Schleswig-Holstein um die Wende des 18. Jahrhunderts, Paderborn 2011.

[Brehm 1991] Brehm, Kuno / Detlefsen, Gert Uwe / Jessen-Klingenberg, Manfred: Schleswig-Holsteinischer Kanal. Der alte Kanal zwischen Nord- und Ostsee. Neumünster 1991.

[Breidlid] Breidlid, Olav: *„Tysklandsbrigaden"*. Die norwegische Deutschlandbrigade im Harz und Schleswig-Holstein 1947-1953, unter: http://www.tysklandsbrigaden.no/Deutchintro.html.

[Brustat-Naval 1970] Brustat-Naval, Fritz: Unternehmen Rettung. Herford 1970.

[Carstens 1992] Carstens, Uwe: Die Flüchtlingslager der Stadt Kiel. Sammelunterkünfte als desintegrierender Faktor der Flüchtlingspolitik. Marburg 1992.

[Clausen 1985] Clausen, Otto: Geschichte der Wik und ihrer Bewohner, in: Jensen, Jürgen [Hrsg.]: Kieler Stadtteilgeschichte. Reprints zur Kieler Stadtgeschichte. Sonderveröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte. Kiel 1985, hier Kapitel IV.

[Clausen Info] Clausen, Tilly: Private Gespräche.

[Dähn 2001] Dähn, Arthur: Ringwälle und Turmhügel. Mittelalterliche Burgen in Schleswig-Holstein, Husum 2001.

[Dähnhardt 1978] Dähnhardt, Dirk: Revolution in Kiel, Neumünster 1978.

[Dähnhardt 1980] Dähnhardt, Dirk und Granier, Gerhard [Hrsg.]: Der Kapp-Putsch in Kiel. Eine Dokumentation zum 60. Jahrestag der Märzereignisse von 1920. Kiel 1980.

[Degn 1979] Degn, Christian und Muuß, Uwe: Topographischer Atlas Schleswig-Holstein und Hamburg, Neumünster 1979.

[Der Spiegel] Der Spiegel: Verschiedene Jahrgänge, Hamburg.

[Detlefsen 1978] Detlefsen, Nicolaus: Die Kieler Stadtteile nördlich des Kanals. Holtenau, Pries, Friedrichsort, Schilksee, Neumünster 1978.

[Deutsche Bauzeitung] Deutsche Bauzeitung, Berlin.

[Dörfer 1807] Dörfer, Johann Friedrich August: Topographie von Holstein in alphabetischer Ordnung: ein Repertorium zu der Karte vom Herzogthum Holstein, den Gebieten der Reichsstädte Hamburg und Lübeck, und des Bisthum Lübeck, Schleswig und Flensburg 1807.

[Dopheide 1993] Dopheide, Renate: Gedenkstätten zur Erinnerung an die Opfer des Nationalsozialismus in Kiel und Umgebung, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Band 77, Heft 4, Kiel 1993.

[Dopheide 2007] Dopheide, Renate: Kiel, Mai 1945. Britische Truppen besetzen die Kriegsmarinestadt, Kiel 2007.

[Dräger 1998] Dräger, Hans-R.: 100 Jahre Kieler Seemannsmission. 1898 - 1998, Kiel 1998.

[Drögemöller] Drögemöller, Robert / Firnhaber, Klaus: Lotsengesangverein Knurrhan von 1929 e.V. Eine Chronik, (ohne Orts- und Jahresangabe).

[Dronske 2005] Dronske, Kerstin [Hrsg.]: „nun muß sich alles wenden". Walter Kempowskis „Echolot" Kriegsende in Kiel, Neumünster 2005.

[Eckardt 1975] Eckardt, Johann Heinrich: Alt-Kiel in Wort und Bild, Kiel 1899, neu herausgegeben und eingeleitet von Jürgen Jensen, Neumünster 1975.

[emag] Ernst Moritz Arndt-Gesellschaft: Bauernlegen, unter: http://www.ernst-moritz-arndt-gesellschaft.de/ema4/ema424.htm.

[Fischer 2006] Fischer, Rolf: Das polnische Grab im Wall – Erinnerung an den Kanalarbeiter Josef Czoska, Kiel 2006.

[FG Zwangsarbeit] Forschungsgruppe „Zwangsarbeit in Schleswig-Holstein" (FGZSH) unter: http://homes.gaarden.net/amsta/zwangsarbeit.html.

[Flechsig 1988] Flechsig, Hans: Erinnerungen eines Kieler Arztes, Kiel 1988.

[Flottenkommando 2004] Flottenkommando – Dezernat Handelsschifffahrt: Jahresbericht zu „Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland", 17. Auflage, Glücksburg 2004.

[Frahm 2007] Frahm, Daniel: Aspekte der wirtschaftlichen Bedeutung des Eiderkanals, in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 26, Rendsburg 2007, S. 7–68.

[Freund 1981] Freund, Michael: Deutsche Geschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, neu überarbeitete und erweiterte Ausgabe, Gütersloh 1981.

[Friedrich 2002] Friedrich, Jörg: Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940 - 1945, München 2002.

[Fürsen 1981] Fürsen, Ernst Joachim: Nord-Ostsee- oder Kaiser-Wilhelm-Kanal? Ein Beitrag zur Namensgeschichte, in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 2, Rendsburg 1981, S. 39–54

[Fürsen 2002] Fürsen, Ernst Joachim: Aufgaben, Stellung und Geschichte der NOK-Lotsen, in: Meiners, Jörn und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 22, Rendsburg 2002, S. 205-234.

[Gaethke 1994] Gaethke, Birthe und Hans-Otto: Kiel. Eine Stadt vor 100 Jahren. Bilder und Berichte, Kiel 1994.

[Gaude 1997] Gaude, Britta: Altenholz in alten Ansichten, Band 2, Zaltbommel / Ndl. 1997.

[Gaude 2004] Gaude, Britta: Altenholz – Wachsen und Werden 1930–1970, in: Altenholzer Heimatheft Nr. 7, Altenholz 2004.

[Ges.Stadtg. 1980] Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte: Kiel im Luftkrieg 1939–1945, Kiel 1980.

[Gewerbe 1892] Gewerbe-Verein zu Görlitz: Erinnerung an Hamburg – Helgoland – Nord-Ostsee-Kanal. 1. – 4. August 1892, Görlitz 1892.

[Giertz 1991] Giertz, Walter: Ende der Leibeigenschaft in Holtenau. Wissenswertes zur Geschichte des Stadtteils Kiel-Holtenau, Kiel 1991.

[Giertz 1995] Giertz, Walter: Straßen und Stätten Holtenaus, Lexikalische Ortsbeschreibung des Stadtteils Kiel-Holtenau, Selbstverlag 1995.

[Glade 2009] Glade, Felicitas: Von den *„Jungfern im Grünen"*. Berufsausbildung für „höhere Töchter" in Gartenbauschulen für Frauen, in: Hering, Rainer: Die Ordnung der Natur. Vorträge zu historischen Gärten und Parks in Schleswig-Holstein, Hamburg 2009, S. 121-42.

[Gloy 1979] Gloy, Arthur: Als Kiels Vergangenheit und Gegenwart. Ein Heimatbuch für jung und alt, unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1925, Kiel 1979.

[Göttsch 1995] Göttsch, Silke: Widerständigkeit leibeigener Untertanen auf schleswig-holsteinischen Gütern im 18. Jahrhundert, in: Peters, Jan [Hrsg.]: Gutsherrschaft als soziales Modell, München 1995, S. 367-384,

[Gosch 2002] Gosch, Frank: Festungsbau an Nordsee und Ostsee. Die Geschichte der deutschen Küstenbefestigungen bis 1918, Hamburg 2002.

[Grabitz] Grabitz, Eva Kristina: Denkmal an der Kanalmündung, unter: http://www.uni-kiel.de/gza/6/leuchtturm/drei-kaiser-halle.htm.

[Griese 2000] Griese, Klaus: Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel, Kiel 2000.

[Griese 2012] Griese, Volker: Schleswig-Holstein - Denkwürdigkeiten der Geschichte. Historische Miniaturen. BoD – Books on Demand, Norderstedt 2012.

[Grund- und Hauptschule Holtenau 1991] Grund- und Hauptschule Holtenau [Hrsg.]: Grund- und Hauptschule Holtenau 1741-1991, Holtenau 1991.

[gshg] Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, unter: http://www.geschichte.schleswig-holstein.de/vonabiszindex.htm.

[Hafenbetriebe Kiel 1991] Hafen- und Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt Kiel [Hrsg.]: Die Geschichte des Kieler Handelshafens. 50 Jahre Hafen- und Verkehrsbetriebe, Neumünster 1991.

[Hamburger Abendblatt] Hamburger Abendblatt: verschiedene Ausgaben.

[Hanssen 1861] Hanssen, Georg: Die Aufhebung der Leibeigenschaft und die Umgestaltung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse überhaupt in den Herzogthümern Schleswig und Holstein, St. Petersburg 1861.

[Hansen 2010] Hansen, Hannes: Auf der Suche nach Schleswig-Holstein: Geschichte und Geschichten aus dem östlichen Teil des Landes, Kiel 2010.

[Harms 1843] Harms, Claus: Schleswig-holsteinischer Gnomen, ein allgemeines Lesebuch insonderheit für die Schuljugend, Kiel 1843.

[Harste 1984] Harste, Paul: Chronik des Tus Holtenau von 1909, Altenholz 1984.

[Hartmann 2007] Hartmann, Rudolf: Japanische Offiziere im Deutschen Kaiserreich 1870 - 1914, in: Japonica Humboldtiana 11 (2007), Berlin 2007, S. 93 - 158.

[Abgeordnetenhaus 1865] Haus der Abgeordneten [Hrsg.]: Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch die allerhöchste Verordnung vom 29. Dezember 1864 einberufenen beiden Häuser des Landtages. 6. Band,Berlin 1865, S. 806ff.

[Heidbrink 2001] Heidbrink, Michael / Teufel, Heinz: Der Nord-Ostsee-Kanal. Eine Bildreise, 3. Auflage, Hamburg 2001.

[Heinrich 2002] Heinrich, Gisela: Holtenau in Bildern, Kiel-Holtenau 2002.

[Heinrich Info] Heinrich, Gisela: Unveröffentlichte Aufzeichnungen.

[Heinrich Text] Karl Kröger: Unveröffentlichter Text aus dem Jahre 1972.

[Helms 1995] Helms, Heiner / Schröder, Hans-Joachim / Tesár, Alexander: Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal. Faszination der Brückenbaukunst im Laufe der Zeit, Kiel 1995.

[Hempel 1938] Hempel, Georg: Die Kieler Hitlerjugend. Chronik, Geschichten u. Aufsätze ihrer Kampfzeit. Hrsg. vom Bann 184 der HJ. – Kiel 1938.
Leider liegen mit von diesem Buch nur einige ins Englische übersetzte Auszüge vor, so daß ich keine Seitenangaben machen kann.

[Hering 2009] Hering, Rainer [Hrsg.]: Die Ordnung der Natur. Vorträge zu historischen Gärten und Parks in Schleswig-Holstein. Veröffentlichungen des Landesarchivs Schleswig-Holstein Band 96, Hamburg 2009.

[Hilscher 2004] Hilscher, Hans-G.: Kieler Straßenlexikon, Stand Juni 2004, Kiel 2004.

[Hoene 1995] Hoene, Therese: Die Zwanziger und Dreißiger Jahre auf Gut Knoop und Friedrichshof, in: Gemeinde Altenholz: Die Gemeinde Altenholz zwischen den beiden Weltkriegen, Altenholzer Heimatheft, Altenholz 1995, S. 38 - 43.

[Hoene 2000] Hoene, Therese: Kriegsgefangene auf Knoop und Friedrichshof, in: Gemeinde Altenholz: Altenholz während des zweiten Weltkrieges und in den Nachkriegsjahren, Altenholzer Heimatheft, Altenholz 2000, S. 27 - 29.

[Hoffmann 1895] Hoffmann, Georg: Von Kiel nach Brunsbüttel. Eine Fahrt durch den Nordostseekanal vor der Eröffnung, in: Ernst Keil [Hrsg.]: „*Die Gartenlaube*", Leipzig 1895, S. 395-402.

[Holberg 1759] Holberg, Ludvig: Dänische Reichs-Historie: Ins Deutsche übersetzt. Mit einem vollständigen Register über alle drey Theile, Band 3, Flensburg 1759

[Hormann 2006] Hormann, Jörg-M.: Flugschiff DO-X. Die Chronik, Bielefeld 2006.

[Holtenauer Infoblatt] Holtenauer Infoblatt, verschiedene Ausgaben, Kiel-Holtenau, Holtenauer Verlag.

[Hupp 1998] Hupp, Klaus: Bei der Marineflak zur Verteidigung der Stadt und Festung Kiel im 2. Weltkrieg, Husum 1998.

[Israel 1991] Israel, Ulrich: Marineflieger einst und jetzt, Berlin 1991.

[Jankuhn 1935] Jankuhn, Herbert: Vorgeschichtliche Funde aus dem Kieler Raum, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte Nr. 38, Jahresband 1935, Kiel 1935, S. 51–90.

[Jankuhn 1954] Jankuhn, Herbert: Die vorgeschichtliche Besiedlung des Kieler Raumes, Kiel 1954.

[Jankuhn 1976] Jankuhn, Herbert: Archäologie und Geschichte: Beiträge zur siedlungsarchäologischen Forschung, Band 1, Berlin 1976.

[Jansen] Jansen, Bernd: Der Dänische Wohld, unter: http://www.missfeld.de/familie/Wohld.htm.

[Jensen 1841] Jensen, Hans Nicolai Andreas: Versuch einer kirchlichen Statistik des Herzogthums Schleswig, 3. Band, Kastrup 1841.

[Jensen 1842] Jensen, Hans Nicolai Andreas: Versuch einer kirchlichen Statistik des Herzogthums Schleswig, 4. Band, Flensburg 1842.

[Jensen, J. 1975] Jensen, Jürgen: Seestadt Kiel. Geschichte und Gegenwart. Eine kommentierte Bilderchronik, Neumünster 1975.

[Jensen, J. 1978] Jensen, Jürgen: Kiel im Kaiserreich. Das Erscheinungsbild der Marinestation Ostsee 1871–1918, ohne Ortsangabe 1978.

[Jensen, J. 1989] Jensen, Jürgen: Kriegsschauplatz Kiel. Luftbilder der Stadtzerstörung 1944/45, Neumünster 1989.

[Jensen, J. 1991] Jensen, Jürgen / Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel, Neumünster 1991.

[Jensen, J. 2003] Jensen, Jürgen: Kieler Stadtporträt 1870/1920. Der Einzug der Moderne im Spiegel der Bildpostkarte, Heide 2003.

[Jensen, W. 1970] Jensen, Waldemar: Der Nord-Ostsee-Kanal. Eine Dokumentation zur 75jährigen Wiederkehr der Eröffnung, Neumünster 1970.

[Jensen-Tusch 1852] Jenssen-Tusch, Georg Friedrich: Zur Regierungsgeschichte Friedrich VI. Königs von Dänemark, Herzogs von Schleswig, Holstein und Lauenburg: in zwei Theilen, Band 2, Kiel 1852.

[Jürgensen 1989] Jürgensen, Kurt: Die Briten in Schleswig-Holstein 1945-1949, Neumünster 1989.

[Kaminski 1980] Kaminski, K. E.: Die Geschichte des Kaiser Wilhelm-Kanals 1887-1914, Itzehoe 1980

[Kaminski 1987] Kaminski, K. E.: 100 Jahre Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Von der Grundsteinlegung bis zur Neuzeit 1887 - 1987, Rendsburg 1987.

[Kanal-Zeitung] Kanal-Zeitung. Politisches Lokal- und Unterhaltungsblatt, Brunsbüttel.

[Kastner 2004] Kastner, Gerd: Kiels ältester Profanbau, in: Paczkowski, Renate / Rothert, Hans-F. / Schubert-Riese, Brigitte [Hrsg.]: *„… wird die fernste Zukunft danken"*. Kiels Geschichte und Kultur bewahren und gestalten. Festschrift für Jürgen Jensen, Neumünster 2004, S. 659-678.

[Keller 2004] Keller, Arnold: Deutsches Notgeld. Das Notgeld der deutschen Inflation 1923, Band 7, 1. Auflage 2004.

[Kiel 2002] Landeshauptstadt Kiel - Umweltschutzamt: Die Fledermäuse der Levensauer Hochbrücke, Kiel 2002.

[Kieler Express] Kieler Express: Verschiedene Ausgaben.

[Kiel Nord] Kiel Nord: Verschiedene Ausgaben.

[Kienitz 2013] Kienitz, Dieter: Der Kosackenwinter in Schleswig-Holstein 1813/14, Norderstedt 2013.

[Kirchengemeinde 1997] Ev.-luth. Kirchengemeinde Holtenau [Hrsg.]: 100 Jahre Dankeskirche Holtenau. Festschrift zum 100. Kirchweihfest der Dankeskirche Kiel-Holtenau, Kiel 1997.

[Kirchengemeinde 2006] Ev.-luth. Kirchengemeinde Holtenau [Hrsg.]: Dankeskirche, Kiel-Holtenau 2006.

[Kircher 1995] Kircher, Nora: Von der Ostsee zur Nordsee. Eine Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal, Göttingen 1995.

[Kieler Nachrichten] Kieler Nachrichten: Verschiedene Ausgaben.

[Kienitz] Kienitz, Dieter: Als die Kosaken kamen ..., unter: http://www.kienitz-online.de/texte/artikel.html.

[Kleyser 1969] Kleyser, Friedrich: Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte von 1242 bis 1945, Kiel 1969.

[Klöffler 2004] Klöffler, Martin: Festungs-Inventar, 3. Auflage, Düsseldorf 2004.

[Klußmann 2004] Klußmann, Jan: Zwangsarbeit in der Kriegsmarinestadt Kiel 1939–1945, Bielefeld 2004.

[Konkol 1992] Konkol, Carsten: Glashütten im Dänischen Wohld, in: Sleswigland, Ausgabe Nr. 5 1992, S. 151–154.

[Kortum 1983] Kortum, Gerhard: Die Kieler Innenförde im 19. und 20. Jahrhundert. Eine hafengeographische Skizze, in: Bähr, J. [Hrsg.]: Kiel 1879 - 1979. Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1 : 25000, in: Kieler Geographische Schriften, Kiel 1983, S. 99 - 121.

[Kröger 1972] Kröger, Karl: Unveröffentlichter Text aus dem Jahre 1972. *(Anmerkung: Karl Kröger wurde 1899 in Holtenau als Sohn eines Kanallotsen geboren war Kanallotse und hat den Kanal in den Jahren von 1935-65 befahren.*)

[Kroll 2007] Kroll, Ingo: Bunker und Stollen in Kiel. Organisation und Baugeschichte des Luftschutzes 1933 - 1945, Marburg 2007.

[Landesamt Natur 2001] Landesamt für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein: Organozinnverbindungen in Hafensedimenten und biologische Effekte, Flensburg 2001.

[Landeshauptstadt Kiel Stadtentwicklung 2013] Landeshauptstadt Kiel – Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt – Stadtplanungsamt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Kiel Holtenau Bericht 1 - Analyse März 2013, Kiel 2013.

[Losch] Losch, Jürgen: Die Geschichte der deutschen Seeflieger, Vortrag, gehalten am 06. August 2007 vor dem Militärhistorischen Arbeitskreis Bonn-Rheinbach, unter: http://www.seeflieger.de/frame/Vortrag06.08.2007/Die%20Geschichte%20der%20deutschen%20Seeflieger%20--%20Vortragstext%20v%20%2006%2008%202007.pdf.

[Lohmeier 1984] Lohmeier, Dieter / Müller, Wolfgang J.: Emkendorf und Knoop. Kultur und Kunst in schleswig-holsteinischen Herrenhäusern um 1800, Heide in Holstein 1984.

[Loomeijer 1986] Loomeijer, Frederik J.: Hindrik Jans Ketelaar. Ein achtbarer Groninger Kapitän im Schleswig-Holsteinischen Kanal, in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 7, Rendsburg 1986, S. 57-80.

[Lotsengesangsverein 2003] Lotsengesangverein „Knurrhahn" von 1929 e.V. [Hrsg.]: 75 Jahre Lotsengesangverein „Knurrhahn" von 1929 e. V., Kiel 2003.

[Lupberger 2006] Lupberger, Lena: Der Nord-Ostsee-Kanal – geschichtliche Entwicklung und hydrologische Gesichtspunkte, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Fachabteilung für Hydrologie und Wasserwirtschaft, Kiel 2006.

[Marine] Ohne Angabe des Verfassers: *„90 Jahre Marineflieger in Kiel-Holtenau*", unter: http:\\www.marine.de.

[Meiners 1985] Meiners, Jörn: Modell Schleswig-Holsteinischer Kanal. Abschnitt Kieler Förde – Rathmannsdorfer Schleuse – (Maßstab 1:1250), in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 9, Rendsburg 1985, S. 91-108.

[Meyer 1816] Meyer, Friedrich J.: Darstellungen aus Nord-Deutschland, Hamburg 1816.

[MFG5] MFG5: unter: http:\\www.mfg5.de/geschichte/geschichte/entwicklung-fliegerhorst.htm.

[Mißfeld] Mißfeld, Kai: Der Dänische Wohld, unter: http:\\www.missfeld.de/familie/Wohld001.htm.

[Missfeld-Horst] Missfeldt, Horst: Der Dänische Wohld, unter: http://www.horst-missfeldt.de/der_daenische_wohld.htm.

[Müller-Wille 1991] Müller-Wille [Hrsg.]: Starigard, Neumünster 1991.

[Neuner 1989] Neuner, Gert und Mossin-Neuner, Dagmar: Der Kaiser schmolz im Hochofen. Holtenau: Eine Kanalwanderung, in: Ziefuß, Heide (Hrsg.): Kiel zu Fuß. 17 Stadtteilrundgänge durch Geschichte und Gegenwart, Hamburg 1989, S. 89-101.

[Niemann 1799] Niemann, August: Handbuch der schleswig-holsteinischen Landeskunde. Topographischer Teil. Erster Band, Schleswig 1799.

[Nitschke 1972] Nitschke, Albert: Die Festungsanlagen des Reichskriegshafens Kiel in der Zeit von 1865 bis 1888, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte Heft 3/4, Juli/Oktober 1972.

[Oddey 2000] Oddey, Markus / Riis, Thomas [Hrsg.]: Zukunft aus Trümmern. Wiederaufbau und Städtebau in Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg, Kiel 2000.

[Olsson 1995] Olsson, Peter: 1895 - 1995. Einhundert Jahre Nord-Ostsee-Kanal. Vortrag vor der Volkshochschule Burg, Juni 1995.

[Opitz 1988] Opitz, Eckardt: Schleswig-Holstein. Landesgeschichte in Bildern, Texten und Dokumenten, Hamburg 1988.

[Paul 2001] Paul, Gerhard: Landunter. Schleswig-Holstein und das Hakenkreuz, Münster 2001.

[Paulsen 1845] Paulsen, P.: Versuch einer Schulstatistik des Herzogthums Schleswig, Oldenburg in Holstein 1845.

[Pentz 1951] Pentz, Karl-Heinz: Der ehemalige Eiderkanal. Eine heimatkundliche Untersuchung, 1951.

[Peter 2009] Peter, Karl Hinrich: Seeoffizieranwärter – ihre Ausbildung von 1848 bis heute. Mit einigen Nachträgen von 1973 nach dem ursprünglichen Manuskript für das Internet aufbereitet und herausgegeben von Peter Godzik im Jahr 2009, unter: http://www.pkgodzik.de/fileadmin/user_upload/Geschichte_und_Politik/Karl_Peter__Seeoffizieranwaerter.pdf, zuletzt gesehen: 18.02.2014.

[Peters] Peters, Gerd: 111 Jahre Nord-Ostsee-Kanal, unter: http://www.pilotservices.de/nok1/seiten/News/1historisch.html--6historisch.html.

[Peters 1995] Peters, Karl-Heinz: Die Bebauung und Besiedlung von Stift (1920 - 1945), in: Gemeinde Altenholz: Die Gemeinde Altenholz zwischen den beiden Weltkriegen, Altenholz 1995 S. 70 - 72.

[Petersen 1952] Petersen, Kurt: Holtenau vom Leibeigenendorf zum Großstadtteil, Kiel-Holtenau 1952.

[Piening 1995] Piening, Holger: Als die Waffen schwiegen. Das Kriegsende zwischen Nord- und Ostsee, Heide 1995.

[Pieper-Wöhlk 1999] Pieper-Wöhlk, Hannelore und Wöhlk, Dieter: 725 Jahre Schilksee. Geschichte und Geschichten, Schilksee 1999.

[Pieper-Wöhlk] Pieper-Wöhlk, Hannelore und Wöhlk, Dieter: Holtenau - Kiels Stadtteil Nr. 3, unter: http://www.kiel-schilksee.de.

[Prahl 1856] Prahl, Friedrich: Chronica der Stadt Kiel: nach den besten Quellen bearbeitet, Kiel 1856

[Rahn 2005] Rahn, Werner [Hrsg.]: Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit, Oldenburg 2005.

[Rieken] Rieken, Klaus: Leibeigenschaft in Schleswig-Holstein am Beispiel des Gutes Depenau / Kirchspiel Bornhöved, unter: http://home.t-online.de/home/-klaus.rieken/leibeigneschaft/leibeigenschaft1.html.

[Rieken 2022] Rieken, Rainer: Und meistens glücklich. Erinnerungen an und um die WAFFENSCHMIEDE in Kiel-Holtenau aus fast 75 Jahren im Jahre 2022, Kiel-Holtenau 2022.

[Rodewald-Ivens 1999] Rodewald-Ivens, Ingelene: Heinrich Magnus Ivens. Eine schleswig-holsteinische Familiengeschichte, Kiel 1999.

[Rumohr 1968] Rumohr, Hennin von: Schlösser und Herrenhäuser im Herzogtum Schleswig, Frankfurt am Main 1968.

[Rust 1982] Rust, Jürgen: Der Alte Schleswig-Holsteinische Kanal 1784-1895, Garding 1982.

[Rust] Rust, Eric C.: The Case of Oskar Kusch and the limits of U-boad Camaraderie in World War II: Reflections on a German Tragedy, unter: http://www.ijnhonline.org/volume1_number1_Apr02/article_rust_kusch_uboat.doc.htm.

[Salewski 1991] Salewski, Michael: Kiel und die Marine, in: Jensen, Jürgen und Wulf, Peter [Hrsg.]; Geschichte der Stadt Kiel, Neumünster 1991, S. 272-286.

[Salewski 1998] Salewski, Michael: Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, 2 Bde. (Historische Mitteilungen, Beiheft 25, 45), Stuttgart 1998/2002.

[Scheel 1795] von Scheel, H. O.: *„Militärisch-statistische Ansicht der Herzogthümer Schleswig und Holstein"*, in: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, 1787-1798, 9. Jahrgang, 2. Band, 1795, Heft 4.

[Scheuermann] Scheuermann, Egbert: Schriftliche Mitteilung, Juni 2012.

[Schieblitz] Schliebitz, Nina: Der Nord-Ostsee-Kanal, unter: http://www.uni-kiel.de:8080/ewf/geographie/forum/hintergr/sh1995/15_kanal.htm.

[Schmidt 2008] Schmidt, Marco: Kleinräumige Ausdifferenzierungen von demografischen Prozessen in der Stadt – Fallstudien aus Kiel, in: Maretzke, Steffen [Hrsg.]: Städte im demografischen Wandel. Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands, in: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Heft 125, 2008, S. 93 - 102.

[Schorn 1901] Schorn, Friedrich August: Friedrichsort. Bilder aus der Vergangenheit und Gegenwart, Kiel 1901.

[Schröder 1841] Schröder, Johannes von: Topographie des Herzogthums Holstein, des Fürstenthums Lübeck und der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck, Erster Theil, Oldenburg (in Holstein) 1841.

[Schröder Biernatzki 1855] Schröder, Johannes von / Biernatzki, Jürgen Hermann: Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebietes der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck (Allgemeiner Theil, Repertorium A–H), Oldenburg, 1855.

[Schröder 1963] Schröder, Ferdinand; Lorenz, August; Pleikis, Heinrich: Kiel in Vergangenheit und Gegenwart, Kiel 1963.

[Schütze 1802] Schütze, Johann Friedrich: Holsteinisches Idiotikon, ein Beitrag zur Volkssittengeschichte oder Sammlung plattdeutscher, alter und neugebildeter Worte, Wortformen, Redensarten, Volkwitzes, Sprichwörter, Spruchreime, Wiegenlieder, Anekdoten und aus dem Sprachschatze erklärter Sitten, Gebräuche, Spiele, Feste der alten und neuen Holsteiner, Band 3, Hamburg 1802.

[Schulte 1996] Schulte, Rolf: *„für einen hexen mann gescholten ..."*. Männer in der Zeit der Hexenverfolgung in Schleswig-Holstein, in: Beirat für Geschichte in der Gesellschaft für Politik und Bildung Schleswig-Holsteins e.V.: Band 10, 1996.

[Schulte 2001] Schulte, Rolf: Hexenverfolgung in Schleswig-Holstein vom 16. - 18. Jahrhundert, Heide 2001.

[Schulz 1995] Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal. Eine Fotochronik der Baugeschichte. Heide in Holstein 1995.

[Seeflieger] Seeflieger, unter: http://www.seeflieger.de/holtenau/geschichte/geschichte.

[Selk 1984] Selk, Paul: Kieler Anekdoten, Husum 1984.

[S.-H. Landtag 15/1383] Schleswig-Holsteinischer Landtag: Bericht der Landesregierung. Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, Drucksache 15/ 1383, ohne Ortsangabe 2002.

[Sievers 1988] Sievers, Kai Detlev: Staatliche Feiern als dramatische Handlungen. Grundsteinlegung und Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1887 und 1895, in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Miiteilungen des Canal-Vereins Nr. 9, Rendsburg 1988, S. 105-140.

[Slesvigland] TM-Fonden: *„Slesvigland"*, verschiedene Ausgaben, Sonderborg Dänemark.

[Sörgel 2009] Sörgel, Rita: Rübenmus und Schwarzsauer – oder: Sie heiratet ja doch!, Kiel 2009.

[Spielvogel 2001] Spielvogel, Georg / Schöneich, Gerd: Festung und Kaserne in Friedrichsort. Altenholz 2001.

[Stark 2023] Stark, Christian: Die Geschichte der Firma Motorenwerkstatt Christian Stark in Kiel-Holtenau, Schenefeld 2023. *Der selbst verfaßte Text wurde mir von den Nachkommen Christian Starks zur Verfügung gestellt.*

[Stegemann 2000] Stegemann, Rolf: Die Landwirtschaft in der Gemeinde Altenholz im Berichtszeitraum, in: Gemeinde Altenholz: Altenholz während des zweiten Weltkrieges und in den Nachkriegsjahren, Altenholzer Heimatheft, Altenholz 2000, S. 31-37.

[Stewig 1983] Stewig, Reinhard: Die Entwicklung der Stadt Kiel, in: Bähr, J. [Hrsg.]: Kiel 1879 - 1979. Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1 : 25000, in: Kieler Geograpische Schriften, Kiel 1983, S. 23-42.

[Stolz 1978] Stolz, Gerd: Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848 - 1852, Heide in Holstein 1978.

[Stolz 1983] Stolz, Gerd: Der alte Eiderkanal – Schleswig-Holsteinischer Kanal –, Heide in Holstein 1983.

[Stolz 1995] Stolz, Gerd: Kleine Kanalgeschichte. Vom Stecknitzkanal zum Nord-Ostsee-Kanal, Heide in Holstein 1995.

[Streckfuss 1850] Streckfuss, Adolph: Die Ereignisse im Jahre 1849 nebst einer Geschichte der Kriege in Ungarn, Italien, Schleswig-Holstein und Baden, sowie des deutschen Parlaments im Jahre 1848, Zweiter Teil. Die Feldzüge in Schleswig-Holstein, Berlin 1850.

[Talanow 1978] Talanow, Jörg: Kiel. So wie es war, Düsseldorf 1978.

[Talanow 1980] Talanow, Jörg: Kiel, so wie es war 3, Düsseldorf 1980.

[Thiessen 1999] Thiessen, Harro: Der Schießstand Holtenau in der Gemeinde Altenholz, Altenholz 1999.

[Thomsen 1978] Thomsen, Wolfgang: Grüße vom Nord-Ostsee-Kanal, Schleswig 1978.

[Uhlemann 2000] Uhlemann, Hans-Joachim: Zwischen Elbe und Ostsee. Zur Entstehung der Schleswig-Holsteinischen und Mecklenburg-Vorpommerischen Wasserstraßen, Hamburg 2000.

[VZ] Schleswig-Holsteinische Volkszeitung (auch VZ abgekürzt).

[Wagner 1843] Wagner, J. J.: Neuer Nekrolog der Deutschen, neunzehnter Jahrgang 1841, Erster Theil, Weimar 1843.

[Waitz 1852] Waitz, Georg: Schleswig-Holsteins Geschichte in drei Büchern, Zweiter Band: zweites Buch, Göttingen 1852.

[Wehowsky 1981] Wehowsky, Franz: Zur Restaurierung des Kanal-Packhauses in Holtenau. Erkenntnisse bei der Planung eines Hotelbaus, in: Fürsen, Ernst Joachim und Jessen-Klingenberg, Manfred [Hrsg.]: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 2, Rendsburg 1981, S. 71-84.

[Wendt 2021] Wendt, Stefan: Die Marine hebt ab. Zur Geschichte der Seeflugstation Holtenau (1910-1920), in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Standgeschichte, Band 90, Heft 4, Kiel 2021, S. 185-242.

[Wenk 1983] Wenk, Hans-Günther: Die Parzellierung und Aufsiedlung der alten Gutsbezirke Seekamp und Kronshagen, in: Bähr, J. [Hrsg.]: Kiel 1879 - 1979. Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1 : 25000, in: Kieler Geographische Schriften, Kiel 1983, S. 159 - 168.

[Winkle 2003] Winkle, Stefan: „Firma Schimmelmann und Sohn" – Der dänische Sklavenhandel, in: Hamburger Ärzteblatt, 12 / 2003, S. 530-37.

[Wolff-Thomsen 2006] Wolff-Thomsen, Ulricke [Hrsg.]: Ich muß ja ... sammeln. Die Kunstsammlung des Malerfreundes, Wagnerianers und Arztes Paul Wassily [1868-1951] in Kiel, Kiel 2006.

[WSA-Homepage] Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, unter: http://www.wsv.de.

[WSD] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel: Nord-Ostsee Kanal, verschiedene Ausgaben.

[WSD 1958] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel: ???, Kiel 1958.

[Westphal] Westphal, Ingo: Kurze Geschichte der Stadt Kiel, in: Kiel einst und jetzt, unter: http://kiel.ingowelt.de/kiel-geschichte2.htm.

[Wittmüss 2002] Wittmüss, D.: Künftige Verkehrsüberwachung und Verkehrssteuerung im modernisierten Verkehrssicherungssystem Nord-Ostsee-Kanal (VSS-NOK), in: Franzius-Institut für Wasserbau und Küsteningenieurwesen: Mitteilungen des Franzius-Instituts, Heft-Nr.: 88, S. 158–161, Hannover 2002.

[DIE ZEIT] DIE ZEIT, Wochenzeitung, Hamburg, verschiedene Ausgaben.

[ZBlattBau] Ministerium der öffentlichen Arbeiten: Zentralblatt der Bauverwaltung, Berlin.

[Zerssen] Zerssen: Geschichte der Firma Zerssen, unter: http://www.zerssen.de/popup_historie.htm.

[Zerssen 1939] Zerssen: Geschichte der Firma Zerssen & Co aus den Jahren 1839-1939, Rendsburg 1939.

Index

1. Marinefliegergeschwader, 335
1. Marinefliegergruppe, 335
1. Schnellbootgeschwader, 310
1. Seefliegerabteilung, 190, 239
2. Marinefliegergeschwader, 335
2. Marinefliegergruppe, 335
2. Norwegischen Bataillon, 310
21 Field Regiment's Education Center, 311
2Dive, 319
30 Assault Unit, 284
7th Seaforth Highlanders, 284, 285

Ackerjunge, 46
Adam von Bremen, 24
Adler I (Kanalfähre), 325, 328
Adolf II., 25
Ältermann, 146
Ärztehaus, 89
Ahlefeldt, Cai von, 41, 42
Ahlefeldt, Melchior von, 48
Aktion Regenbogen, 282
Albatros-Flugboote, 335
Alexander III., 129
Alexander von Humbold (Schiff), 152
Alliierte Seestreitkräfte Ostseezugänge, 335
Alster-Beste-Kanal, 69
Alt-Bülk, 311
Alt-Lübeck, 25
Alt-Wittenbek, 23
Altarfenster, 314
Altena, 37
Altenholz, 16, 188, 293, 309, 312, 313, 334
Altenholz-Stift, 314
Am Kai, 157, 238
Amt Hütten, 85
Amtsbezirk Knoop, 85
Ankersen (Schiffsausrüster), 223
Ankersen, Richard, 227
Anschlußbahn Neuwittenbek-Voßbrook, 237
Apenrader Straße, 36, 49, 54
Apotheke, 211
Arbeitergesangsverein Vorwärts, 220, 222
Arbeitserziehungslager Nordmark, 293
Arbeitskreis Pro Holtenau, 353
Arbeitslager, 270, 293
Arbeitslager Voßbrook, 270
Arbeitslager Waffenschmiede, 293
Arendt, August, 223
Armenhaus, 16
Armenkate, 51
Armenkommunen, 50
Armenversorgung, 51
Arzt, 125, 211, 271
Asbahr, 210
Aschenborn, Richard, 143
Atomfrachter, 324
Auberg, **16**, 35, 36, 73, 84, 124, 228, 351
Auholz, 35
Aukamp, 35
Auwischen, 35

Baasch, 54
Baasch, Friedrich, 221, 231
Baasch, Jürgen, 55
Back (Gärtnerei), 230
Back, Martha, 226, 230
Backenberg, 161
Backhaus, 44
Badestrand, 226
Bäckerei, 80
Bäckerei Bastian, 228
Bäckerei Stender, 229
Baensch, Otto, 122
Ballon-Abwehr-Abteilung, 309
Bandholdt, Margaretha, 46
Bandholt, Christian, 46
Bandholt, Otto Hinrich, 51
Banholt, Marx, 46
Bansee, 49, 55, 142, 162, 307, 312
Bansee, Johann, 211
Bansee, Karl Christian, 55
Banseestraße, 55
Baracken, 310
Barackenlager, 125, 126, 293, 306
Barkmissen, 240, 275
Bastian, 228
Bataillon Wiebe, 282
Bauamt, 124
Bauamtsinspektor, 124
Baudissin, Caroline von, 90–92, 215

Baudissin, Heinrich Friedrich Graf von, 71, 90
Baudissin, von, 34, 71, 91, 212
Bauer, Catharina, 46
Bauer, Detlev, 46
Bauer, Hinrich, 46
Bauernlegen, 45
Bauernvogt, 46, 47, 49, 53, 54, 209
Bauert, Hans, 46
Baurats Viertel, 144
Bauvereins-Kaufhaus, 230
Bauvereinsgebiet, 238
Bauvereinshäuser, 141
Bauverwaltung, 126
BDM, 268
Becker, P., 224
Begegnungsziffer, 324, 329
Behrens (Bauer), 56
Belagerungszustand, 187
Bentzen, von, 96
Bergklause, 227
Bergstraße, 237
Bergungsgruppe, 277
Bernstorff, Andreas Peter von, 71, 77
Beseke, Carl, 119
Besitzergreifungspatent, 114
Betonstraße, 275
Betriebsbadestelle, 222
Betriebsdirektor, 143
Bickel, August, 310
Bickel, Dieter, 310
Birkenmoor, 22
Bismarck, 79, 111, 112, 119, 122
Bismarck (Schlachtschiff), 160
Bismarckstraße, 237, 238
Bissing, 131
Blaue Dampferlinie, 157
Blaue, Alvin, 361
Blocksberg, 40
Bloebaum, 289
Blomberg, Werner von, 272
Blum, 231
Blumenthal, Johann M. K., 224
Blunk, Therese, 237
Bockholt, 210
Bode, 225
Boelckestraße, 16, 272, 277
Boelckestraße Nr. 120, 294
Börensen, Hans, 217
Bört, 324
Börtliste, 147
Boetticher, Karl Heinrich von, 119
Boldemann, Fritz-Günther, 362
Boldt, Fritz, 151
Boll, Christian Detlef Friedrich, 99
Bombenlager Barkmissen, 275
Bombenschäden, 307
Bommes, 221
Bommes, Karl, 319
Boots Werft Rathje, 241
Bootshafen, 148, 149, 156, 158, 221, 338
Bordesholm, 26
Bordfliegergruppe 196, 273
Borghorst, 39
Bornhöved, 26, 96
Borowski, 230
Bosau, Helmold von, 23
Bourke-White, Magaret, 285
Bowlingbahn, 225
Bräutigamweg, 193
Braack, Max, 231, 294
Brauerei, 80
Breiholz, 144, 145
Brettschneider, 211
Briefträger, 210
Brigitte (Bronzefigur), 317
Briten, 193, 225, 280, 282, 284
britische Besatzungstruppen, 310
Britische Schule, 311
British Kiel Yacht Club, 311
Bromton Barracks, 310
Bronzezeit, 22
Brotfabrik Kilia, 228
Brückenmeister, 143
Brückenmeistergewese, 126
Brückenwärter, 78
Brunnen, 128, 141, 226
Brunsbüttel, 330, 333
Brunsbüttel (Barackenlager), 125
Brunsbüttelkoog, 322
Bruyn, Georg, 71
Buchwald, Friedirch von, 44
Bülk, 25, 26, 39–41, 73, 74, 152, 166, 241
Büller, Johannes, 212
Büntig-Haus, 313
Bünting-Haus, 211, 313, 314
Bürgervorsteher, 209
Bürobedarf, 231
Bundesmarine, 334
Bundsen, Axel, 90, 91
Bunk, 229
Bunkerstation, 323
Burchard, Hermann, 214
Burg bei Bülk, 26
Burkhardt, Otto, 166
Busch, 281
Butjes Gasthof, 226
Buttergeschäft Kühl, 231

Café Günther, 211, 226, 305, 318
Café Köpke, 141, 226
Café-Kiosk, 310
Castner, Elvira, 226
Cayé, Karl-Heinz, 311
Chemiefrachter, 324
Cholera, 97
Cholerabaracken, 88
Choleraepidemie, 125

Choleraepidemie 1892, 89
Cholerakrieg, 97
Choleralazarette, 125
Christensen & Samsöe, 224
Christensen, Claus Hinrich von, 73
Christensen, Lorenz, 224
Christian IV., 25, 41, 43
Christian IX., 100
Christian V., 45
Christian VII., 50, 71
Christiansen, Friedrich, 192, 195, 240
Christiansen, Nikolaus, 219
Christianshagen, 25
Christianspries, 14, 22, 36, 40, 41, **41**, 44, 45, 115
Clahsen, Dora, 230
Clahsen, Jörn, 227
Clahsen, Wilhelm, 230
Claußen, 239
Claudius, Matthias, 91
Clausen, Ingward Martin, 92
Clausen, Otto, 24
Clausen, Tilly, 194
Co op, 313
COMNAVBALTAP, 362
Czoska, Josef, 164, 165

Dänen, 24, 26
Dänisch-Nienhof, 22, 25, 48, 50, 74
Dänischenhagen, **25**, 37, 48, 50, 212
Dänischenhagener Kirche, 357
Dänischenhagener Straße, 16, 277
Dänischer Wohld, 15, **19**, 22, 25, 26, 33, 41, 53, 94, 96
DAF, 293
Dahlmannschule, 276
Dahlström, Hermann, 113, 121, 122
Damen-Gartenbauschule, 226
Dammrutsch, 164, 165
Dampferbrücke, 156, 352
Dampferlinien, 156
Dampfschiffbote, 228
Danker, Hermann, 217
Dankeskirche, 13, 40, 80, **218**, 270, 273, 278, 313, 314, 360
Dannewerk, 24
Danzig, 112
de Vries (Schiffsausrüster), 223
de Vries, Jan Siebolts, 223, 225
de Vries, Jentje, 223
Deckungsgraben, 277
Dehnhöft, 275
Depser, Emil, 318
Der Heimatbote, 313
Desert Rats, 282
Detlefsen, Nicolaus, 12
Dettmer, Wilhelm, 221
Deutsch-Dänischer Krieg, 100
Deutsche Betriebsges. Drahtloses Telegramm GmbH, 294
Deutsche Luft Hansa Abteilung Küstenflug, 242
Deutsche Werke Friedrichsort, 284
Deutschen Werke, 293, 294
Deutscher Bund, 27
Deutscher Lotsenbund, 148
Dickmissen, 47
Dieckmann's Kolonialwarenladen, 211, 228
Dieken (Kate), 87, 241
Diekmissen, 15, 50
Dienstseenotgeschwader, 237
Dietrichsdorf (Kanalfähre), 324
Diken, 361
Dill (Kate), 238
Distelrade, 16, 116, 241, 361
Distelrade (Kate), 87
Dithmarscher, 25
Dittmarweg, 116, 193, 312
Dönitz, Karl, 281, 288
Dörfel, 231
Dommasch, 229
Donaschloß (Kate), 16, 36, 51
Dorf Pries, 22, 23, 25, 33, 36
Dorfbrunnen, 49, 54, 128
Dorfhirtenhaus, 47
Dorfkrug, 47, 49, 225, 307
Dorfstraße, 87
Dornier Gs I, 239
Dornier Wal, 239
Dornier X, 192, 240
Dornier, Claude, 239, 240, 361
Doss, Dr., 211
DP-Lager, 309
Drei-Kaiser-Halle, 128, 152, 153
Dreißigjähriger Krieg, 42
Dreikaiserjahr, 153
Dreikronen, 15, 50, 313
Dreilinden, 309
Drenckhahn, 210
Dritter Mann, 47
Drittes Reich, **267**
Drogerie Neumann, 230
Druckerei, 229
During, Fritz (Bildhauer), 317
Duus, Claus, 92, 215–217

Eck, Otto, 220, 271
Eckenerplatz, 193, 210, 312
Eckernförde, 85, 113, 236
Eckernförder Heerstraße, 15
Eckhof, 26, 74
Eekbrook, 16, 87, 188, 221, 222, 228, 238, 272, 312
Eekbrook (Kate), 87
Ehrenmal (TuS Holtenau), 318
Ehrhardt, Ernst, 218
Eichapfel, 100
Eiche Boje, 227
Eider, 25, 27, 72
Eiderdänen, 79
Eiderkanal, 14, **69**, 71, 77, 87, 93, 112, 118, 124, 161, 166, 226, 228, 237, 358

Eiderkanalschleuse, 16, 74, 75, 84, 90, 127
Eiderlotsen, 81
Eingemeindung, 14, 27, 209, 241
Eingemeindungsvertrag, 236
Eisbrecher, 149, 274, 361
Eisbrecher Wal, 274
Eisenbahn, 115, 188, 236, 237
Eisenbahngeschütze, 117
Eisenwald, 23
Eisenzeit, 23
Eiswinter, 148, 155, 223
Eiszeit, 357
Elac, 284
Elbe, 69
Elektrizitätszentrale, 141, 360
Elsaß (Linienschiff), 149
Emkendorf, 57, 69, 77, 91
Empfangsgebäude, 241
Ende, E., 217
Engers, 212
Englische Schule, 311
Entmagnetisierungsgruppe Kiel-Holtenau, 276
Entmagnetisierungsgruppe Knoop, 276
Entwässerungssiel, 161
Entwässerungsstollen, 166
Erichsen (Bauer), 56
Ersten Weltkrieg, 117
Erster Weltkrieg, 191, 233, 239
Esmarch, 358
Esmarch, Christian Hieronymus, 78
Esmarch, Heinrich Carl, 78
Esmarch, Philipp Ernst, 78
Ewers, Julius, 74
Exekutionen, 288

Fachhallenhaus, 54
Fährstübchen, 228
Fahrenkrug, Klaus-Friedrich, 287
Falckenstein, 115
Feederschiffe, 328
Feiler, 230
Festmacher, 142, 325
Festschiff, 119
Festung Friedrichsort, 114–116, 238, 241
Festungsbaubehörde, 87, 115
Festungsbehörde, 219
Festungsrayon, 219
Feuerlöschschiff, 331
Feuerlöschschiff Kiel, 331
Feuerschiff, 152
Feuerschiff Reserve Holtenau, 152
Feuerwehr, 209
Feuerwehrhauptmann, 229
Feuerwehrkapelle, 209
Fiefbergen, 117
Findling, 21
Findlinge, 21
Fischer, 142
Fischerkate, 50
Fischersiedlung, 305
Fischhandlung, 231
Fischladen, 229
Fischverarbeitung, 229
Fitzmaurice, James, 193
Flüchtlinge, 277
Flüchtlingstransporte, 284
Flak, *siehe auch* Marineflak, 275
Flak Gruppenkommando, 275, 278
Flakbatterie, 293
Flakbatterie Holtenau, 275
Flakbatterie VII, 117
Flakbatterien, 278
Flakhaus, 276
Flath, Otto, 271
Flechsig, Hans, 226, 268
Fledermauskolonie, 334
Flemhuder See, 69, 71
Fliegerklause, 228
Fliegersiedlung, 238
Fliegerviertel, 312
Fliegerzielgeschwader Kiel-Holtenau, 277
Flintbek, 26
Flüchtlinge, 274, 293, 305, 306, 308, 309, 313
Flüchtlingslager, 308, 310
Flugbetriebsboote, 274
Flughafen, 22, 238
Flughafen Gesellschaft mbH, 334
Flugplatz, 13, 49, 116, 228, 238, 278, 284, 312, 339
Flugsicherungsboote, 335
Flugzeugabsturz, 239, 307
Flugzeugträger-Staffeln, 273
Föhrde, 81
Fördeblick, 82, 147, 158, 225, 311, 339, 361, 362
Fördedampfer, 156
Fördenau, 338
Fördestraße, 22, 23, 326
Fördeterassen, 338
Fördeturm, 338
Fördewald, 338
Förster Betonbau, 293
Fort Falckenstein, 115, 116
Fort Herwarth, 24, 115, 116, 194, 275, 278
Fort Holtenau, 87, **114**, 115, 219, 238, 239, 241
Fort Röbsdorf, 115
Fortifikationsdirektion, 115
Fortifikationsstraße, 116
Frauenlob, 229
Freie Turnerschaft, 221, 317
Freifahrer, 330
Freikorps, 234
Freischleuse, 75
Freiwald, Gustav, 131, 144, 145
Freiwillige Feuerwehr, 220
Freizone, 236
Fremdarbeiter, 309
Fresendorf, 161
Friedeburg, Hans-Georg von, 281, 288

Friedenseiche, 49, 134
Friedhof, 87, 219, 222, 276, 360
Friedhof Holtenau, 144
Friedrich I., 34, 45
Friedrich III., 133, 153
Friedrich VI., 71, 73
Friedrich VII., 100
Friedrich-Voß-Ufer, 21, 215, 222, 352
Friedrichschleuse, 73–75, 100, 118, 127, 221, 228
Friedrichshof, 37, 92, 215
Friedrichsort, 22, 97, 188, 236, 352
Friedrichsruh, 50
Friedrichsruher Weg Nr. 2, 56
Friseur Brettschneider, 211
Friseur Dörfel, 231
Friseur Hegner, 229
Friseur Thiel, 231
Fritzsche, 229
Frommholz, Georg, 230
Frondienste, 45
Fryer, Colonel, 311
Fuchs, 144
Fülscher, Johann, 122
Fünfter Mann, 47
Fürstenlotse, 145
Fuhlensee, 22

Gärtnerei Back, 314
Gartenbauschule, 226, 230
Gartentempel, 92
Gasthof Fürst, 26
Gaststätte Denker, 26
Gasversorgung, 361
Gefängnis, 209, 223
Gefängnis, 52
Geheimrat Schultz, 160
Geheimrat-Schulz-Weg, 277
Gelpke, Nikolaus, 338
Gemeindeblatt, 217, 360
Gemeindehaus, 230, 314
Gemeinderäte, 55
Gemeindeschwester, 217, 313
Gemeindeverwaltung, 209
Gemeindevorsteher, 209, 237
Gemeinschaftslager Schusterkrug, 293
Gerdes, 288, 289
Germania, 119, 121, **122**, 129, 155, 158
Germania-Werft, 162, 323
Gesangsverein Eintracht, 220, 222
Gesangsverein Holtenau, 225
Getreidesilo, 327
Gewerbegebiet Jägersberg, 56
Giencke, 230
Gier, 229
Giertz, Walter, 12, 157
Gillner, Dr., 211
Glückstadt, 97
Glashütten, 24, 26, 36
Glasproduktion, 24
Gleisanlage, 121
Glimmersand, 24
Glocken, 271
Glüsing, H. J., 151
Gnadenbrot, 46, 50
Göring, Gunter (Pastor), 314
Göttel, Arthur, 228, 230
Göttsch, 307
Göttsch, Asmus, 55
Göttsch&Untiedt, 218, 227
Gollenbek, 230
Goss, 275
Gotschen, Christin Margreth, 55
Gottsch, Detlev, 46
Gottsch, Gottsch, 46
Gottsch, Hinrich, 46
Grabhügel, 21–23, 358, 362
Grabstätten, 22
Graf Zeppelin (Flugzeugträger), 273
Grammerstorf, 223, 226
Gravensteiner Straße, 16, 39, 49, 210, 238
Gravensteiner Straße Nr. 1-91, 312
Gravensteiner Straße Nr. 101, 312
Gravensteiner Straße Nr. 119, 307
Gravensteiner Straße Nr. 121, 162, 307
Gravensteiner Straße Nr. 54, 226
Gravensteiner Straße Nr. 93-107, 312
Gremmel, Heinz, 319
Greve, W., 228
Greyer, Dorothea, 46
Grimm, 225, 229, 230, 274, 320
Grimm, Conrad, 210
Grimm, Hanns, 157
Grimm, Hans, 320
Grimm, Johann, 229
Grimm. Willy, 361
Grimmblock, 273
Grimmstraße, 222, 238, 272, 273
Grimmstraße Nr. 37, 230
Groß Nordsee, 324
Großjunge, 47
Großknecht, 47
Groenhoffweg, 193, 222, 312
Grönwohld, 22, 50
Grüffkamp, 22
Grünenthaler Hochbrücke, 126, 129
Grundstein, 120, 121
Grundsteinlegung, 118, 119
Grundsteinlegung Kanalbau, 157
Gut Bülk, 45, 357
Gut Eckhof, 50
Gut Emkendorf, *siehe* Emkendorf
Gut Knoop, *siehe* Knoop
Gut Projensdorf, 124
Gut Seekamp, *siehe* Seekamp
Gut Stift, 41
Gut Uhlenhorst, 215
Gutschow, Dr. med., 125

Gutshirtenkate, 15
Gygas, Fregattenkapitän, 190

Haalck, Johann, 217
Haberland, 209
Härtel, 226
Hafen-Apotheke, 226
Hafenarzt, 271
Hafenaufseher, 157
Hafenkapitän, 143, 144
Hafenmeister, 85, 143
Hafenrundfahrt, 353
Hafensperre, 359
Hagemann, Karl-Heinrich, 288
Hagen, 25
Haithabu, 24, 69
Halbhufner, 55
Halbinsel Voßbrook, 190
Hallmann, Dora, 231
Hallmann, Paul, 231
Hamann, Peter Hinrich, 55
Hamburg, 69
Hamester, Johannes, 225
Hammerich, 49, 209, 237
Hammerich (Bauer), 54
Hammerich, Hans, 54
Hammerich, Jacob, 53, 209
Hammerichscher Hof, 49, 363
Hans-Kock-Stiftung, 41
Hansen, Georg, 216
Harder, 228, 268
Harder (Schuhmachermeister), 229
Harder, Heinrich, 221
Harder, Tilly, 231
Harms, Jochen, 73
Harste, 228
Harste, Paul, 220, 229, 269, 318
Haße, Marx Hinrich, 55
Hassee, 210
Haus Hundehütte, 239
Haus Kirche, 239
Haus Leichenhalle, 239
Haus Sanatorium, 239
Haus Schlößchen, 239
Hayßen, Hayo Carl, 167
Hayßenstraße, 238
Hayßenstraße Nr. 1, 230
Hayßen, 144
Hebbelschule, 275
Hegner, Fritz, 229
Heim für Seemannsfrauen, 271
Heinrich I., 25
Heinrich, Gisela, 12
Heinze, Wilhelm, 227
Heiratskonsens, 46
Heisch, 50
Helgoland, 83
Hellwag, Wilhelm Julius, 217, 219, 220, 360
Hennigsen, Dr., 142
Henningsen, Medizinalrat, 211
Herder, Johann Gottfried von, 92
Heringsschwärme, 142
Herrenhaus Stift, 314
Hertel, Theodor, 80, 225
Herter, Ernst, 153, 155, 156
Hertz, Flemming (Architekt), 320
Herwarthstraße, 16, 87, 238, 241
Hessen, Philipp von, 77
Heuersleute, 47
Hexenprozeß, 48
Hexenverfolgung, 48
Heydrich, Reinhard, 361
Hilda, 313
Hilfsfeuerwehr (HJ), 268
Hinrichsen, 229
Hinzmann, Ernst, 352
Hiroyasu, Fushimi, 134
Hirsacker, Heinz, 288
Hirsch, 96
Hirschfeld, 189
Hirschfeld, Heinrich G. R., 92
Hirten, 46
Hirthstraße, 193, 312
Hitlerjugend, 268, 284
Hiwis, 275
HJ-Bereitschaftsraum, 268
Höft, Hermann, 229
Hof Busch, 52
Hof Holtenau, 40
Hof Seekamp, 50
Hohe Straße, 74
Hoheneck, *siehe* Villa Hoheneck
Hoheneck (Lager), 309
Hohenhain, 22
Hohenrade, 164
Holländereien, 50
Holler, Hartwig, 72
Holler, Johann, 72
Hollingstedt, 69
Hollstein, Heinz Walter, 230
Holsten, 25
Holstenau, 88
Holstenschule, 276
Holtenau (Bach), 88
Holtenau (Kanalfähre), 324, 325
Holtenau 1881 (Karte), 38
Holtenauer Bahn, 164
Holtenauer Biergarten, 228
Holtenauer Constant Kaufhaus, 229
Holtenauer Hochbrücke, 163
Holtenauer Kaufhaus, 231, 313
Holtenauer Kleingärtnerverein, 222
Holtenauer Sportverein (HSV), 222
Holtenauer Turnverein, 221, 226
Holtenauer Werbeblatt, 229
Holthauer, 230
Holzhandlung, 229

Holzhandlung Grimm, 229, 320
Holzlager, 320
Holzlagerschuppen, 320
Holzvogtkate, 15
Horn (Bauer), 54
Horn, Carl Gottlob, 90
Horn, Catharina, 54
Horn, Hinrich, 46, 47
Horns, Catharina, 46
Horns, Elisabeth, 46
Horns, Maria, 46
Hotel Holtenau, 225
Hotel International, 225
Hotel National, 225
Hotel zur Hochbrücke, 226, 230, 307
Hozzel, Paul-Werner, 274
HSV, 317
Hubschrauber-Ujagdstaffel, 335
Hünefeldstraße, 193
Hüttenharde, 85
Hufen, 42
Hunt, P. M. Lieutenant Colonel, 285

Idstedt, 79
Immelmannstraße, 16, 55, 116, 193, 209, 222, 326
Immelmannstraße Nr. 13, 56
Immelmannstraße Nr. 19–37, 230
Immelmannstraße Nr. 28, 241, 273
Inneneider, 152
Irene von Preußen, 164
Isarnho, 23, 26
Italiener, 91, 309
Italienerlager, 294, 309
Itzehoe, 24
Ivens (Baugeschäft), 189, 230
Ivens, Heinrich Magnus, 229, 230, 283

Jacobs, 223, 228
Jacobs, Claus Jakob, 56
Jaeger, Wilhelm, 209, 237
Jaegerallee, 209, 238
Jaegerallee Nr. 15, 230
Jaegerallee Nr. 17, 162
Jaegerallee Nr. 22, 209, 353
Jaegerallee Nr. 28-34, 312
Jaegerallee Nr. 6, 314
Jägersberg, 114, 115, 275, 278, 293
Janz, Alexander, 220
Japaner, 193
Jarchow, Dr., 211
Jarnwith, 23
Jeanettenhöhe, 36, 87, 225
Jegliewski, Bruno, 226, 230
Jens, Martin, 229
Jensen, 231, 268
Jensen, Jörgen, 229
Jermak (Eisbrecher), 149
Jess (Kate), 238
Jess, Friedrich, 238
Jöns (Kate), 238
Johann-Sump-Straße, 210, 222, 312
Johann-Sump-Straße Nr. 11, 307
Johann-Sump-Straße Nr. 13, 228
Johann-Sump-Straße Nr. 2, 229
Johannsen, 287
Jüten, 24
Jugendarbeit, 353
Jugendheim, 312
Jugendtreff, 353
Jungclaussen, Julius, 189, 219
Jungsteinzeit, 22

Kähler, 282
Kätner, 43
Kahlenberg, 22, 50, 115
Kaiser Wilhelm II., *siehe* Wilhelm II.
Kaiser-Wilhelm-Denkmal, 152, 155, 218, 271, 362
Kaiser-Wilhelm-Kanal, 15, 35, 75, 111, **111**, 226, 236
Kaiser-Wilhelm-Siedlung, 144
Kaiserliche Kanalkommission, 155
Kaiserlicher Oberlotse, 146
Kaiserliches Kanalamt, 129, 142–144, 161
Kaiserzelt, 132
Kaltenhof, 25, 26, 74
Kammermohr, 91
Kanal-Bauverein, 207
Kanal-Dankeskirche, 219
Kanal-Frauenverein, 207, 217, 220
Kanal-Verein, 87
Kanalamt, 149
Kanalamt Kiel-Holtenau, 144
Kanalarbeiterkorps, 143
Kanalausführungskommission, 71
Kanalbad, 323
Kanalbaracken-Geistliche, 125
Kanalbau, 217
Kanalbauverein, 143, 360
Kanalbeamtensiedlung, 143
Kanalbeamtenviertel, 238
Kanaldistrikt, 71, 83, 85, 111, 207, 358
Kanalerweiterung 1907-14, **159**, 161, 164, 166, 167, 190, 221, 225, 226
Kanalerweiterung 1939, 309
Kanalerweiterung 1960, 322
Kanalfähre, 228, 282, 352, 360
Kanalfähre, 324
Kanalinsel, 233, 294, 323
Kanalinspektor, 78
Kanalkommission, 86
Kanallotsen, 81, 148
Kanalmündung, 225
Kanalmeister, 78, 143
Kanalpackhaus, 14, 70, 82, 84, **86**, 98, 118, 141, 152, 229, 319, 352
Kanalstaat, 190
Kanalsteurer, 142, 144, 145, 149, 150, 329
Kanalstraße, 86, 88, 127, 144, 210, 238, 352
Kanalstraße Nr. 10, 223

Kanalstraße Nr. 14, 211
Kanalstraße Nr. 15, 141, 226, 243
Kanalstraße Nr. 15/16, 307
Kanalstraße Nr. 17, 226
Kanalstraße Nr. 20, 211
Kanalstraße Nr. 24, 211, 223, 314
Kanalstraße Nr. 27, 211
Kanalstraße Nr. 28, 230
Kanalstraße Nr. 30/31, 229
Kanalstraße Nr. 31, 209
Kanalstraße Nr. 32, 223
Kanalstraße Nr. 34, 211
Kanalstraße Nr. 35, 229
Kanalstraße Nr. 36, 228, 230, 231
Kanalstraße Nr. 37, 210
Kanalstraße Nr. 39, 229
Kanalstraße Nr. 40, 224
Kanalstraße Nr. 41, 230
Kanalstraße Nr. 42, 223, 228, 229, 268
Kanalstraße Nr. 44, 134, 224, 307
Kanalstraße Nr. 45, 224
Kanalstraße Nr. 46, 224
Kanalstraße Nr. 48/49, 146
Kanalstraße Nr. 57, 223, 227
Kanalstraße Nr. 6, 277
Kanalstraße Nr. 60/67, 229
Kanalstraße Nr. 64, 243
Kanalstraße Nr. 67, 80
Kanalstraße Nr. 69, 80, 225
Kanalunteraufseher, 85
Kanalverein, 217
Kanalwachabteilung, 277, 282, 312
Kanalweiche, 145, 151
Kardel, 229
Karl d. Gr., 24
Karl Johann, Kronprinz, 96
Karten, 36
Kaserne, 359
Kastanienallee, 111, 144, 147, 238
Kastanienallee Nr. 18, 230, 314
Kastanienallee Nr. 2, 229
Kate Altenholz, 215
Kate Schusterkrug, 360
Katen, 42
Katholiken, 220
Kautz, Georg, 163, 164, 217
Kautz-Stiftung, 217
Kelling, Edith, 315
Kelm, 230
Kettner, Johann Gottfried, 73
Kiek in, 228
Kiekut, 50
Kiel Brigade Area, 284
Kiel Garrison Church, 314
Kiel Training Centre, 311, 336
Kieler Anzeiger, 229
Kieler Förde, 27, 34, 35, 115
Kieler Festungsring, 113
Kieler Flughafen mbH, 241
Kieler Flughafengesellschaft, 335
Kinderarzt, 211
Kindergarten, 227, 309, 313
Kindergartenbaracke, 309
Kinderlandverschickung, 274
Kinderspielplatz, 221
Kino, 225
Kippe, 16, 36, 223
Kirchberg, Otto, 242
Kirchenchor, 222
Kirchendiener, 54
Kirchengemeinde, 207, 218, 360
Kirchengemeinde Dänischenhagen, 217
Kirchengemeinde Holtenau, 125, 217, 227, 309
Kirchturm, 219
Klaus Groth, 133
Klaus Groth (Dampfer), 156
Klausdorf, 92, 215–217, 314
Klein-Königsförde, 82
Klein-Kaliber-Schützenverein, 222
Kleingärten, 166, 222, 236, 312, 313
Kleingartengelände, 222, 312
Kleingartenverein, 222
Kleinkönigsförde, 73
Kleinknecht, 47
Klimkeit, Michael, 314
Klingsoer, 243
Klopstock, Friedrich Gottlieb, 92
Klumpp, Ewald, 211
Kluvensiek, 71, 73, 77, 80–82
Knoop, 24–26, 33, 37, **37**, 40, 41, 71, 73, 76, **89**, 92, 94, 99, 124, 126, 161, 162, 209, 217, 226, 234, 235, 237, 276, 293, 294, 308
Knoop, Bolrat von, 161
Knoop, Carl, 76
Knoop, Hertig von, 161
Knoop, Wolf von, 39
Knooper Fährhaus, 76, 226
Knooper Herrenhaus, 309
Knooper Landstraße, 308, 309
Knooper Schleuse, 73, 82, 94, 126
Koch, Ingeborg, 313
Kock, Hans (Bildhauer), 41
Kögel, 120
Köhl, Hermann, 193
Köhlstraße, 193
Königsau, 79, 97
Königsende, 237
Königsförde, 71, 82, 130, 324
Königsfeld, 15, 85
Königshagen, 25
Königstraße, 85, 143, 144, 147, 210, 237–239, 307
Königstraße Nr. 1, 55
Königstraße Nr. 17, 307
Königstraße Nr. 9, 228
Königstraße Nr. 23, 307
Kohberg, Abelke, 48, 358

Kohlenhandlung, 294
Kohlenhandlung Gutholz, 231
Kohlenhandlung Max Braack, 231
Kohlenhof, 166
Kohlenlager, 229
Kokenhörst, 188
Kollmetz, Grete, 221
Kolz, Ernst, 234
Kolz, Fritz, 226
Kommunal-Armenhaus, 16
Kommunalverein, 353
Konrad II., 25
Konservationspflicht, 46
Konsum, 229
Kontinentalsperre, 83
Kosaken, 96
Kosakenwinter, 94, 96
Krähenwald, 219
Krämer (Kate), 238
Krüger, 230
Krabbenhöff (Parzellenhof), 50
Krabbenhöft, Engelke, 48, 358
Krähenwald, 87
Krankenbaracke, 88
Krauses Gasthof, 226
Kriegergedächtnisstätte, 219, 233, 234
Kriegsgefangene, 167, 270, 275, 279, 294, 306, 309, 311
Kriegsgefangenenkommando, 294
Kröger, Karl, 142, 147
Kronsburg, 23
Kronshagen, 210
Krügerei, 47
Krug, Horst, 92
Krusendorf, 48
Kruto, 25
Kudensee, 126
Kühl, 231
Küstenfliegergruppe 606, 274
Küstenfunkstation, 361
Küstenjagdstaffel, 272
Küstenverteidigung, 115
Kuhberg, Hinrich, 46
Kuhholzberg, 22
Kuhlmann, Heinrich, 319
Kunsthandwerk, 229
Kunz, 230
Kunze, Friedel, 230
Kurierstaffel Ob.d.M., 277
Kurt-Engert-Haus, 80, 218, 222, 225, 313, 314
Kusch, Oskar, 288, 293, 362
KVAG, 156, 157

Laboe, 146
Lager Dreilinden, 309
Lager Hoheneck, 308, 309
Lager Kanalstraße, 308, 309
Lager Knoop, 309
Lager Schusterkrug, 308, 309
Lager Waffenschmiede, 308, 309
Lagerseelsorger, 314
Laging, Peter, 37, 217
Landbriefträgerdienst, 210
Landflughafen, 338
Landgemeinde Holtenau, 28, 41, 52, 85, 207, 209, 244
Landtage, 21
Landwehr, 80, 94
Langenstein, Pastor, 314
Lauenburg, 69
Lazarett, 359
Legion Condor, 274
Lehmkaten, 215
Leibeigenendorf Holtenau, 45
Leibeigeneneid, 46
Leibeigenschaft, 15, 26, 37, 42, 45, **45**, 47, 49, 51, 87, 91, 92, 214
Leichenkammer, 88
Leuchtfeuer, *siehe auch* Leuchtturm
Leuchtfeuer Bülk, 78, 152
Leuchtfeuer Friedrichsort, 78, 152
Leuchtfeuer Holtenau, 152
Leuchtturm, 14, 132, 152, **153**, 188, 218, 310, 313
Leuchtturm Friedrichsort, 115
Leuchtturmhügel, 85, 86
Levensau, 15, 19, **19**, 22, 27, 33–37, 49, 71–73, 85, 161, 357
Levensau (Barackenlager), 125
Levensau (Karte), 20
Levensauer Hochbrücke, 117, 126, 129, 162, 163, 294, 321, 322, 329, 333
Leverenz, Bernhard, 292
Levetzow, Magnus von, 234
Lighthouse Foundation, 158, 319
Liliental (Friseur), 229
Lilienthalstraße, 193
Lindenweg, 141, 143, 144, 238
Linnemann, Else, 217
Livre, 229
Loeck, Carl, 224
Loewe, Carl, 129, 144, 149, 150, 159, 217
Lohse, Hinrich, 284
Lotsen, 81, 85, 144, **145**, 148, 329
  Kanallotsen, 148
  Schleusenlotsen, 148
Lotsenbauverein, 147
Lotsenbrüderschaft, 145, 146, 331
Lotsenbrüderschaft am Kaiser-Wilhelm-Kanal zu Holtenau, 361
Lotsenbrüderschaft Kiel, 329
Lotsendienst, 145
Lotseneigenheim GmbH, 361
Lotsengesangverein Knurrhahn, 148, 222, 225
Lotsenhaus, 82, 128, 134, 146, 148, 149, 320, 338
Lotsenpflicht, 149
Lotsensiedlung, 238
Lotsenstation, 81, 147, 148, 152
Lotsentelefon, 360
Lotsentreppe, 210

Lotsenturm, 148, 338
Lotsenverbrüderung, 81
Lotsenversetzboote, 142, 147–149, 352
Lotsenweg, 147, 210
Lotsgeld, 147
Lucht, 289
Lucht (Schiffsausrüster), 223
Lucht'sche Kate, 225
Lucht, Anna, 225
Lucht, Hermann, 230
Lucht, Hertha, 230
Lucht, Hugo, 222, 230, 239
Lucht, Karl, 225
Lucks, 221, 224
Lucks, Egbert, 275
Lucks, Gustav, 217
Lucks, Max, 224
Lübeck, 69, 141, 152
Lückert, Hans-Hermann, 331
Lüders (Kanalmeister), 78
Lüneburg, 69, 281
Lütjohann, Johannes, 143, 144, 221
Lütjohannstraße, 144, 193, 238
Lütjohannstraße Nr. 2, 238
Lütjohannstraße Nr. 4, 307
Lütthus, 141, 143
Luftangriffen, 278
Luftdienst GmbH, 240
Luftkreiskommando VI, 238
Luftschiff Graf Zeppelin, 361
Luftschutzbunker, 277
Luftschutzkeller, 277
Luftschutzstollen, 278
Luftsportverein Kiel, 334
Luftwaffensportverein, 273
Luibice, 25
Lukas, 229
Lummerbruch, 52
Luther, 229
Luzifer, 225

Mähl, Miete, 238
Mähl, 49, 54
Mähl (Bauer), 55
Mähl (Kate), 238
Mähl'sches Wald-Café, 188, 225
Mähl, Heinrich, 99
Mähl, Hinrich, 46
Mähl, Johann, 46, 213, 217
Mähl, Otto Joachim, 56
Mähl, Peter, 46
Mählsweg, 209, 220, 238
Mählsweg Nr. 18-32, 312
Mählsweg Nr. 32/34, 134
Mäuseturm, 148
Mahlstedt, Anton Johannes, 224
Mahlstedt, Horst, 224
Maleratelier, 229
Malerbetrieb Baasch, 231
Malerbetrieb Wiese, 231
Marienfelde, 117
Marine Akademie, 362
Marine-Artillerieschule, 362
Marine-Dienst- und Seenotgeschwader, 335
Marine-Dienst- und Seenotgruppe, 335
Marine-Etablissement, 114
Marine-Flak, *siehe auch* Flakbatterie
Marine-Flak-Abteilung 200, 275
Marine-Seenotstaffel, 335
Marineartillerieversuchsstelle, 335
Marinebahn, 237
Marinedepot, 237
Marineflieger, 190
Marinefliegergeschwader 5, 335
Marinefunkstelle Holtenau, 241
Marinegefängnis, 223
Marineheim, 271
Marinehelfer, 275, 276
Marinehochbunker, 278
Marinekohlenhof, 235
Marinekommissar KWK, 143
Marinelotsen, 272
Marineschießplatz, 23, 276, 287, 289, 309, 310
Marinesicherungskompanie, 335
Marinestation Ostsee, 114, 234
Marineuntersuchungsgefängnis, 288
Marineuntersuchungsgefängnis Wik, 288
Marinewerft, 88
Martenson, Heinrich, 229
Marwedel, 229
Marxstraße, 17
Marzahl, Antonie, 221
Maschinenanlage, 161
Maschinenführer, 161
Maschinenhaus, 144, 161, 209
Materialhof, 86
Materialienverwalter, 85
Matrosenaufstand, 194
Matthée, Ulrich, 12
Megalithgräber, 19
Mehlbeck, Kay von Ahlefeldt zu, 41
Meierhof, 52, 87
Meierhof Holtenau, 36, 40, 43, 44, 47
Meierhof Stift, 36, 50, 360
Meierkoppel, 144
Meierredder, 40
Meierwiesen, 111
Meiji Tenno, 134
Meinert, 289
Menningen, Walter, 166
Mertens, von, 100
MFG 3, 335
MFG 5, 335, 337
Mielck, Uwe, 231
Milberg, Axel, 353
Milchladen, 230
Milchmann Schneider, 229

Militärverein, 220
Minendepot, 188
Mineralwasserfabrik, 231
Minimal, 313
Misfeld, Claus, 46
Misfeldt, Hieronymus, 46
Misfeldt, Marx, 46
Mißfeld, Henning Hinrich, 55
Mögeltonder, 41
Möhl, Gottfried, 53
Möller (Schiffsmakler), 223
Möller, Bruno (Schiffsmakler), 157
Mogensen, 211, 228, 229, 313
Mogensen, Johannes, 221, 228
Moldenhauer, 230
Mollenhauer, 231
Moltke, 112
Moltke, Helmuth von, 138
Mongsfelds Kate (= Muschelkate), 50
Montgomery, Bernhard, 284
Mordhorst (Kate), 238
Morys, Franz, 220, 271
Motoren-Werkstatt Christian Stark, 224
Motte, *siehe* Turmhügelburg
Müller, Georg, 164
Müllkippe, 210
Mungensfeld, Hans, 46
Munitionsbunker, 275
Munitionsdepot, 98, 359
Munitionslager, 240
Muschelkate, 50, 116

Nachtigal, Julius, 268
Napoleonische Kriege, 53, 83, 94, 97
Naturdenkmale, 134
NAVBALTAP, 335
NDC, 156
Nehringweg, 193
Netzlager Holtenau, 188
Netzsperre, 188
Neu-Wittenbek, 188
Neue Dampfer Compagnie, 156
Neue Schleusen, 189, 330
Neuengamme, 193
Neumann, 210, 229, 239
Neumann, Emilie, 194
Neumünster, 26
Nielsen, Ludwig, 228
Nikolaus II., 129
Niobe, 132
Nixenweg, 39, 226, 312, 318, 362
Nöhren, 56, 128
Noer, 48, 50, 74
NOK II, 148
Nordhafen, 16, 235
Nordholz, 337
Nordischer Krieg, 44
Nordmarksportfeld, 191, 238
Nordostseekanal, 133, *siehe auch* Kaiser-Wilhelm-Kanal, 135, 142, 334
Nordsee, 71
norwegische Besatzungstruppen, 310
Notgeld, 229, 239
NS-Frauenschaft, 268
NSDAP, 268, 271
Nübbel, 147, 148

Obelisk, 82, 85, 93, 320
Obelisk (Friedhof), 234
Oberlotse, 131, 143–146
Obermaschinisten, 143
Oberschleusenmeister, 143
Obstgarten Holtenau, 226
Offiziershäuser, 338
Ohle, Wilhelm, 133
Ohm, Hinrich, 53
Olde, Anna, 41
Olde, Hans d. J. (Maler), 41
Oldenburg, 25
Olthena / Olthenna, 37
Olympiabrücke, 165, 222, 327
Onken, Waldemar, 268
Oranka-Limonade, 231
Ortsgruppenleiter, 268
Osbahr, Max Hinrich, 220, 271
Oskar-Kusch-Straße, 293
Ostarbeiter, 294
Osterkamp, Theo, 240
Osterkamp, Theodor, 240
Osterrade, 71
Ostpreußenblatt, 312
Otten, Friedel, 230
Otto, Hans, 217

Packhausmiete, 86
Packhausverwalter, 78, 152
Pahl, 237
Pahl, H., 209
Panitz, G. H., 37
Pannwitz, Dr., 134
Panzerturm Laboe, 117
Papenfuß, Anna, 227
Papenfuß, Gertrud, 227
Papenfuß, Lieselotte, 227
Papenfuß, Oskar, 227
Papenfuß, Oskar jr., 227
Papier-Ritsch, 231
Papierwaren, 231
Parzellenhof, 37
Parzellenhof Seekamp, 37
Parzellierung, 15, 50
Pastorat II, 314
Patzig, Conrad, 272
Paul Ratje Bootswerft, 294
Pegelturm, 161, 333
Pellicia, Anselmo, 91
Pentz, Karl-Heinz, 12, 316

Persianische Häuser, 70
Pest, 14, 44, 358
Peters, 229, 239
Peters (Schiffsausrüster), 223
Peters, Alex, 221
Petersen, 166, 230
Petersen, Christoph, 91
Petersen, Erich Chr. J., 217
Petersen, Kurt, 12, 242, 303
Petruschky, Albertus, 144
Petton, 307
Pferdegilde, 359
Pferdehalterei, 80, 85, 225, 362
Pferdeteich, 55
Phillip, Otto (Konteradmiral), 191
Pieske, Renate, 319
Pilz, 278
Piraly, KzS., 143
Platanenallee, 134, 352
Plüschow, Gunther, 191, 193, 195, 242
Plüschowhafen, 242, 311
Polackenkrieg, 44
Polen, 311
Polizei, 51, 209
Polizeibaracke, 268
Polizeibataillon 103, 277
Polizeistation, 209
Polizist, 209
Polterberg, 276, 309
Pommerania, 120
Pommerening, Ludwig, 221
Pommersche Landmannschaft, 312
Pommesbude, 230
Posadowsky-Wehner, Arthur Adolf Graf von, 167
Posadowskystraße, 167
Post, 136, 210, 360
Postagentur, 210
Postamt, 134, 210, 360
Postbus, 210
Postinspektor, 210
Prahmschwimmbrücke, 126, 131, 162–164, 225, 324
Pretorius (Schiffsausrüster), 352
preußische Flottenstation, 112
Pries, 15, 22, 41, 52, 85, 212, 236, 278
Prigge, Klaus, 222, 225
Prinz Heinrich von Preußen, 119, 129, 191, 218, 242
Prinz, Ernst, 270
Prinz-Heinrich-Brücke, 117, 162–164, 219, 222, 276, 282–284, 294, 307, 324, 326, 327, 333
Prinz-Heinrich-Brücke (2.), 327
Probierstübchen, 229
Projensdorf, 210, 217
Provisorische Regierung, 79
Prüß, Ludwig, 221
Putzig, 190

Quarantäneanstalt, 88, 97, 116, 241
Quarantänegeld, 78
Quarantänewächter, 97

RAD-Lager, 270
Rade, 272
Ramms Gasthof, 226, 311, 312
Rantzau, 39
Rantzau, Adolph Friedrich, 42
Rantzau, Christoph, 39
Rantzau, Christoph von, 39
Rantzau, Hans von, 50
Rantzau, Hieronimus von, 40
Rathmann, 124, 228
Rathmannsdorf, 25, 80, 82, 237
Rathmannsdorfer Schleuse, 69, 70, 73, 75, 82, 85, 87, 359
Ratzeburg, 25
Raun, Benjamin Gotthilf, 217
Rayon, 116
Rayongesetz, 219
Rayonsteine, 116
Reederei Christian Stark, 224
Reederei Grammerstorf, 223
Reederei Griebel, 224
Reederei Kurt Paulsen, 325
Reichsarbeitsdienst, 293, 309
Reichsgrenze, 27
Reichskanalamt, 131
Reichskriegshafengesetz, 15
Reichsmarine, 267
Reiter-SA, 268
Rendsburg, 71, 73, 80–83, 96, 126, 282
Renning, Otto, 217
Rentnerwohnheim, 313, 314
Reserve Sonderburg, 152
Rettungshubschrauber, 337
Reuter (Huffner), 124
Richter (Lebensmittel), 230
Richter, Gerhard Albert, 313, 314, 353
Richterstraße, 141, 144, 238
Richterstraße Nr. 4, 307
Richterstraße Nr. 6, 307
Richthofenstraße, 49, 55, 141, 144, 193, 222, 238, 268, 312
Richthofenstraße Nr. 12, 229
Richthofenstraße Nr. 16a, 231
Richthofenstraße Nr. 18a, 230
Richthofenstraße Nr. 20, 230
Richthofenstraße Nr. 27, 213, 230, 231, 307
Richthofenstraße Nr. 34, 55, 230
Richthofenstraße Nr. 53, 49, 54, 134
Richthofenstraße Nr. 55, 54, 314
Richthofenstraße Nr. 6, 211, 231
Richthofenstraße Nr. 60, 231, 307
Richthofenstraße Nr. 65, 55, 226
Richthofenstraße Nr. 65a, 55
Rickers, Karl, 289
Ringelnatz, Joachim, 188
Rixen, Claus, 92, 215–217, 358
Rober, Peter Heinrich, 221, 318
Röpsdorf, 214

Röpsdorf (Kate), 238
Roepsdorff, Abel, 46
Roepsdorff, Claus, 46
Roepsdorff, Detlev, 46
Roepsdorff, Hans, 46
Roepsdorff, Jochim jr., 46
Roepsdorff, Jochim sr., 46
Röpstorf, 49
Röpstorf (Bauer), 55
Röpstorff, 54
Röpstorff, Christian, 53
Röpstorff, Hinrich, 46
Röpstorff, Jochim, 46
Röpstorff, Johann, 53
Röpstorrf, Hieronymus, 46
Roggestraße Nr. 4, 307
Rollhäuser, Dr., 211
Rollpfähle, 81
Romeike, 224, 229
Romeike, Heinrich, 221
Rosenkrantz, 39, 71
Rotes Schloß, 210
Rotgrandplatz, 362
Royal Engineers, 310
Rubin, Herbert, 231
Rudnick, 230
Rüdel, 275
Rügen-Hafen, 273
Rüsterbergen, 148
Ruhmeshalle, 128
Russee, 210
Russen, 167, 275
Russengrab, 294

SA, 222, 268
SA-Marinesturm, 271
Sachsen, 24
Säuglings- und Fürsorgestelle, 211
Salon Dörfel, 231
Salzwiesen, 161
Sander, Björn, 353
Sandkuhle, 210
Sanitätsbaracke, 309
SAR-Leitstelle, 335
Sargmagazin, 230
Satori und Berger, 274
Satori, August, 274
Schacht (Bauer), 55
Schack-Schackenburg, **34**, 41, 49, 52, 304, 362
Scharhörn, 331
Schauenburg, 26
Scheerhafen, 155, 235
Scheidekoppel, 50
Scheinwerferbatterie, 188, 275
Schießstand, 221, 222, 293
Schiffercafe, 352
Schiffsausrüster, 157, 207, 222, **222**, 224, 274, 327
Schiffselektroniker, 142
Schiffsflak-Ersatzbatterie, 277
Schiffshändler, 149
  Ankersen, 223
  deVries, 223
  Hermann Tiessen, 223
  Lucht, 223
  zur Mühlen, 223, 228
Schiffskollisionen, 324
Schiffslenker, 142
Schiffsmakler, 142, 225
  Bruno Möller, 223
  Karl Grammerstorf, 223
  P. Becker, 224
Schilksee, 15, 22, 23, 36, 41, 52, 85
Schimanski, W., 162
Schimanski, Walter, 122
Schimmelmann, 34, 71
Schimmelmann, Heinrich Carl von, 71, 72, 89–91, 358
Schimmelpfennig, 230
Schinkel, 39, 71, 82
Schinkelrader Berg, 23
Schlachterei Kelm, 230
Schlachterei Mogensen, 228
Schlachterei Voss, 230
Schlei, 25, 69
Schlenzka, Otto, 282, 283
Schleswig-Holstein (Linienschiff), 149
Schleswig-Holsteinische Erhebung, 97
Schleswig-Holsteinischer Kanal, *siehe* Eiderkanal
Schleusen, 150
  Alte Schleusen, 124, 151, 161, 162, 321, 331
  Eiderkanalschleusen, 73
  Holtenauer Eiderkanalschleuse, 16, 73, 75, 358
  Knooper Eiderkanalschleuse, 73, 82, 94, 126, 358
  Neue Schleusen, 162, 189, 330
  Rathmannsdorfer Schleusen, 82, 85, 87
Schleusendecksleute, 151
Schleusenführung, 333
Schleuseninsel, 82, 161, 166, 222, 312, 321, 330, 333
Schleusenleitstände, 324
Schleusenlotsen, 148
Schleusenmeister, 85, 142, 143, 210
Schleusenmuseum, 333
Schleusenwärter, 78, 81, 161
Schleusenwärterbuden, 161
Schleusenwärterhaus, 73, 82
Schleusenwiese, 222
Schlußstein, 132, 133, 137
Schlußsteinlegung, 123, 130
Schmelter, Michael Henrik, 319
Schmidt's Gasthof, 215, 226
Schmidt, Friedrich, 124
Schmidt, Gustav, 124
Schmidt, Heinrich, 209, 229
Schmidt, Johann, 124
Schmidtscher Block, 229
Schmied, 234
Schmiede, 16, 49, 52, 362
Schneidekoppel, 22

Schneider, Dr., 211
Schnellgericht, 144
Schönberg-Stakendorf, 117
Schönhofen, 166, 309
Schollenband, 45
Schreibwaren, 230
Schreinerei, 85
Schröder, Rudolf Alexander, 92
Schroeter, Walter, 191
Schrumm, 229
Schütt&Sieck, 224
Schützenverein, 220
Schuhmacher, 229
Schule, 209, 211, **212**, 214, 215, 217, 218, 274, 306, 307, 311, 358
  Britische Schule, 311
  Strandschule, 215
  Volksschule Pries-Friedrichsort, 215
Schule Klausdorf, 92
Schule Pries, 212
Schule Schusterkrug, 215, 293
Schulhaus, 50
Schulkate, 213, 214, 230
Schulmeister, 46, 50
Schulz, 307
Schulz (Bauer), 225
Schulz, Walter, 268
Schusterkrug, 15, 16, 35, 47, 50, 87, 188, 241, 242, 272, 277, 293, 294, 313, 326, 338, 351
Schusterkrug Nr. 5, 293
Schutzräume, 277
Schwarzer Weg, 16, 188, 272
Schweden, 22
Schwedenwinter, 96
Schwentine, 114
Schwester-Therese-Straße, 55, 229, 231, 237, 268
Schwester-Therese-Straße Nr. 1-3, 229
Schwester-Therese-Straße Nr. 12, 230
Schwester-Therese-Straße Nr. 14, 229, 278
Schwester-Therese-Straße Nr. 19, 229
Schwester-Therese-Straße Nr. 3, 268
Sea King, 336
Seebadeanstalt, 158, 221, 241, 318, 319, 352
Seebens, 335
Seeflieger, 88, 190
Seefliegerhorst, 237, 278
Seefliegerstaffel, 272
Seeflughafen, 36, 87, 89, 241
Seeflugzeug-Versuchs-Abteilung, 240
Seegerichtssaal, 144, 148
Seekamp, 15, 22, 23, 25, 26, 33, 35, 37, **39**, 41, 45, 46, 48, 49, 71, 74, 85, 92, 96, 209, 212, 241, 358
Seekamp (Hof), 50
Seekartenhändler, 142
Seemann, 213
Seemann (Milchhändler), 213
Seemannsfrauenheim, 271, 315
Seemannsheim, 243, 271, 315
Seemannsmission, 242, 271, 315
Seemannspastor, 243
Seenotbereichskommando VI, 277
Seenotbezirksstelle Holtenau, 273
Seenotbezirksstelle Ost, 240
Seenotkommando, 277
Seenotrufzentrale Ost, 273
Seenotstaffel, 273, 277, 335
Seeoffiziersschule, 99
Seewasserstraßenamt Kaiser-Wilhelm-Kanal, 131
Segelolympiade, 326
Segelschule, 229
Sehestedt, 39
Sehestedt, Schlacht von, 97
Seume, Johann Gottfried, 93
SEVERA, 239, 240, 242, 295
Sicherungskompanie, 335
Siemens, 240
Siemens, Werner von, 97
Sievers, Bendix, 37, 213
Sievers, Johann Bendix, 217
Skagen, 69, 83
Sklavenhandel, 90
Sky-Markt, 238, 313
Slabbenhagen, 25, 37
Slawen, 23–26, 33
Slawische Ortsnamen (Karte), 20
SMS Hohenzollern, 145, 163
Sohl, 229
Soltau, Heinrich, 72
Soltau, Hinrich, 228
Spanischer Bürgerkrieg, 274
Sparkasse, 209, 210, 313
Spartakisten, 234
Spartakusputsch, 234
SPD-Heim, 310
Spedition, 229
Sperrbatterie Laboe, 117
Sperrlotsen, 189
Spiegel, Dr. Otto, 211
Spiegel, Dr. Wilhelm, 211
Spielwaren, 230
Spirituosenladen Jens, 229
Sportplatz, 222, 236
Sprenge, 22
Springbrunnen, 312
Springmann, Baldur, 275
SS-Einheiten, 282
St. Elisabeth, 209, 220, 362
St. Heinrich, 220
Städtisches Haus, 211, 238
Standesamt, 236
Starigard, 25
Stark, Christian, 157, 224, 275
Steckendammsau, 16, 35, 36
Stecknitz-Kanal, 69
Steffen, Gebrüder, 191
Steffen, Jochen, 225

Stegelhörn, 16, 35, 88, 116, 188, 241
Stegelhörner Au, 87
Stegelhörner Bucht, 87
Stegelhörner Mole, 310
Stegmann, Dieter, 142
Stein, 117
Steinplatz, 166, 230
Steinzeit, 357
Stender, Friedrich, 151, 211, 221, 229
Stenderberg, 211
Stickenhörn, 22, 237, 241, 311
Stickenhörner Bucht, 16
Stickenhörner Mole, 241
Stift, 15, 16, 35, 40, 52, 217, 240, 277
Stifter Redder, 16
Stiftstraße, 55
Stockhausen, Hans Gottfried von, 314
Stoeckicht, Pastor, 314
Stör, 24, 79
Stohl, 117
Stollergrund, 146
Stoltenberg, 49
Stoltenberg (Bauer), 55
Stoltenberg, Fritz, 17
Stoltenberg, Peter, 53
Storm, 54
Storm, Hermann, 49, 55, 283
Storm, Theodor, 78
Stormarner, 25
Straßenbahn, 142, 164, 228
Strack, Ludwig Phillip, 91
Strafpfähle, 48
Strand, 35, 87, 88, 158, 221
Strande, 26
Strandschule, 215
Strandstraße, 238
Stromversorgung, 141, 361
Struve, Elmar, 229
Stubenrauch, Felix, 143
Stüffkoppel, 40
Suchsdorf, 25, 210
Südmolenfeuer, 155
Suez-Kanal, 145, 146
Suhr, Carl, 239
Sump, Claus, 74
Sump, Johann, 74
Sumpffieber, 72
Sumpffieberepidemie, 125
Sundzoll, 14, 77, 83
Surendorf, 25
Swartenbek, 71
Sympher, Leo, 124, 127

Taddei, Francesco Antonio, 91
Tafeldecker, Christoph, 91
Tagelöhnerhaus, 54
Tamm, Edmund, 217
Tamm, Peter, 155
Tankstelle, 54, 55, 231, 275, 283
Tannenberg, 23, 284, 294, 295, 307
Tante Rosa, 226
Tauchschule, 319
Telegraphenaufseher, 143
Thaysen, 79
Theater-Verein, 220
Thiede, 230
Thiel, Fritz, 231
Thies, Johannes, 231
Thiessen, Harro, 287
Thoböll, J., 217, 220, 271
Tiessen, Günter, 223, 351, 352
Tiessen, Hermann, 157, 223, 224
Tiessenkai, 16, 143, **157**, 223, 238, 306, 352
Tiessenkai Nr. 7, 224
Tiessenkai Nr. 8, 223, 224
Tiessenkai Nr. 9, 118
Tilly, Johann von, 42, 43
Timpel, Arthur, 322
Tirpitz, Alfred von, 138
Tischlerei, 166, 192, 229, 230
Todesurteile, 287
Tönning, 72, 81–83, 86, 97
Tonnenhof, 87, 158, 188, 221, 307, 333, 338, 352, 361
Torp, 210
Torpedo-Detachement, 359
Torpedoboothafen, 188
Torpedowerkstätten, 237
Torpedowerkstatt, 188, 235
Torsten, Herbert, 157
Torstenson, Lennart, 44
Toter Arm, 35, 70, 82, 166, 230
Trägergruppe 186, 273
Traulsen, Nikolaus, 211, 230
Treene, 69
Treideln, 14, 52, 72, 78, 80, 81, 83, 85
Treidelpfad, 81
Treidelpferde, 78, 80
Treidelpferdescheune, 80
Treidelweg, 81, 118
Trinkwasser, 144
Trockendock, 127
Truppendienstgericht, 363
Truvor (Eisbrecher), 149
Tütendorf, 24
Turmhügelburg, 26
    Altenholz, 26, 27
    Bülk, 26
    Mückenbrook, 26
Turnerjugend, 268
Turnhalle, 215, 275, 361
TuS Holtenau, 221, 317, 318
TV Holtenau, 221, 234, 269, 360
Tysklandsbrigaden, 310

U-Bootsperren, 188
Uferweg, 86, 127
Ukrainer, 294
Unter den Linden, 228

Unterland, 278, 336, 338, **338**
Unterseeboot-Werft, 188
Untiedt, 237
Untiedt, H., 209
Urnenfriedhof, 23
Urop, Axel, 44
Ursinusweg, 193, 312
USPD-Ortsverein, 235

Verein der Kanalsteurer, 220, 360
Vereinsleben, 220
Verhauen Holz (Wald), 309
Verkehrsanbindung, 326, 352
Verkehrsgruppen, 324, 329
Verkehrsleitzentrale Brunsbüttel, 324
Verne, Jules, 112, 360
Verne, Paul, 82
Verpflegungslager, 275
Versailler Vertrag, 27, 116, 117, 190, 233, 235, 239, 295, 335
Verwalterhaus, 44
Verwaltungsstelle, 236
Vicelin, 25
Viertelhufner, 55
Vierter Mann, 47
Villa Bock, 89, 363
Villa Hoheneck, 21, 35, 36, 166, **227**, 278, 286, 308, 311, 313
Völkerwanderung, 23, 24
Vogelsang, Bernd, 337
Vogthaus, 44
Vollhufner, 54
Vosgerau, 230
Vosgerau (Kate), 238
Vosgerau, Heinrich, 230
Voß, Friedrich, 163, 164
Voß, Johann Heinrich, 78
Voß, Margaretha Dorothea, 91
Voßbrook, 13–16, 21, 27, 36, 50, **87**, 88, 115, 116, 141, 188, 189, 195, 219, 225, 235, 236, 241, 305
Voßbrook, Halbinsel, 88
Voßgerau, 49, 54

Waffenruhe 1945, 284
Waffenschmiede, 34, 39, 277, 362
Waffenschmiede (Gaststätte), 16, 47, 49, 141, 215, 221, **225**, 269, 306, 307, 312, 318
Waffenschmiede Nr. 1, 225
Wagrier, 25
Waldbaracke, 309
Waldemar, 23, 358
Waldglas, 24
Waldhüter, 238
Wallenstein, Albrecht von, 42
Walterwerke, 284, 294, 295, 307
Wandschneider, 41
Wandschneider, Hinrich Friedrich, 55
Wandschneider, Johann, 53
Warleberg, 71
Warmbadeanstalt, 211, 268, 363
Warncke, Betty, 149
Wartehalle, 128, 147, 149, 152, 155, **225**, 318, 339, 361
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau, 144
Wasser- und Schifffahrtsdirektion, 131, 148
Wasserbauinspektion Holtenau, 221
Wasserburg, 41
Wasserburg Knoop, 89
Wasserleitungen, 128, 141, 226
Wassermühle Dänischenhagen, 50
Wassermühle Knoop, 71, 73
Wasserschloß, 37
Wasserschutzpolizei, 325, 327, 328, 332
Wasserschutzpolizeirevier Holtenau, 332
Wasserstraßendirektion Kiel, 131
Wasserversorgung, 141
Wechselbank, 211
Wegener, Wilhelm Theodor von, 71
Wehrgeschichtliche Sammlung, 311
Wehrmachtsbaracke, 275, 308, 309, 311, 315, 316
Wehrmachtslager, 309
Weiße Dampferlinie, 157
Weichenschiffe, 139, 146
Weltwirtschaftskrise, 141, 272
Wenden, 25, *siehe* Slawen
Wendenburg, Ewald, **209**, 211, 236, 237, 278, 361
Wendenburg-Bunker, 209, 230, 275, 277, **277**
Wendenburgstraße, 17, 209, 237
Wendestellen, 160
Werft- und Handels-A.G. Holtenau, 224
Werk, Willy, 268
Werwolf, 283, 284
Westbank, 211
Westenhofstraße, 238
Wetterflugstelle, 277
Wetterstation Holtenau, 334
Wiebe, 282
Wiebe, Anna, 231
Wiederaufrüstung, 272
Wik, 16, 23, 100, 118, 147, 161, 163
Wik (Kanalfähre), 325
Wiker Hafenprozeß, 15
Wikinger, 24, 25, 69
Wilhelm I., 111, 113, 118, 120, 153, 155
Wilhelm II., 119, 128, 129, 133, 134, 153, 155, 190, 218, 362
Wilhelmshafen, 112
Wilhelmy, 228
Wilke, 228
Winterfeld, Lebrecht von, 218
Wirtschaftslager Kiel, 240
Wisch, von der, 39
Witte, Hinrich, 46
Witte, Paul, 46
Wittenbrook, 210, 213, 230
Wittensee, 272
Wittig, 229
Wöhlck, Carl, 53

Wollweber, Ernst, 362
Wolters, Otto, 307
Wulf von Knoop, 357
Wulf, Dr., 211
Wulff, 39
Wulff, Paul L. A., 217
Wulfshagenerhütten, 24, 26
Wullestraße, 147, 238, 239, 307
Wurth, 47

XI. Hafenschutzflottille, 227, 274, 286, 309

Z-Plan, 267, 286
Zeppelin, 188, 191
Zerssen, 84, 224, **224**, 236, 274, 321
Ziegelei, 124, 228
Ziegelfabrik Rathmann, 124, 228
Ziegenbein, Otto, 284
Zielian, Käthe, 228
Zivilflughafen, 238
Zollbeamte, 144
Zollbude, 148
Zollhaus, 78, 82
Zolllager, 236
Zollmagazin, 79
Zollverwalter, 78, 85
Zum Kaiser-Wilhelm-Kanal, 226
Zur Eiche, 26
Zur Friedrichschleuse, 162, 221, 225
Zur Kanalmündung, 80, 271
Zur Linde, 26
zur Mühlen, Georg, 223, 228
Zwangsarbeit, *siehe auch* Arbeitslager
Zwangsarbeiter, 270, 279, **293**, 294, 305, 310, 311
Zwangsarbeiterlager Projensdorf, 294
Zweiter Weltkrieg, 80, 213, 219, 271, **274**, 315

Über Jahrhunderte hatte Kiel-Holtenau das unauffällige Dasein eines typischen Bauerndorfes im *„Dänischen Wohld"* geführt – dieses jahrhundertelange beschauliche bäuerliche Leben kann man sich heutzutage weder als Besucher noch Einwohner vorstellen, denn nur wenige Fachwerkhäuser erinnern noch an die bäuerliche Vergangenheit. Der Stadtteil Holtenau wird nun seit mehr als zwei Jahrhunderten durch die Kanäle geprägt, die Nord- und Ostsee miteinander verbinden sollten – erst zum Wohle der Ökonomie Dänemarks und ein Jahrhundert später der deutschen Kaiserlichen Marine.

Behielt das Dorf Holtenau auch nach dem Bau des *„Schleswig-Holsteinischen Kanals"* noch weitgehend seine bäuerliche Struktur und seine Orientierung nach Norden, so brachte der Bau des *„Kaiser-Wilhelm-Kanals"* vielfältige Veränderungen und einen starken Anstieg der Einwohnerzahl mit sich und führte konsequenterweise nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und den Beschränkungen des Versailler Vertrages zur Eingemeindung Holtenaus nach Kiel.