

Leseprobe
© Verlag Ludwig, Kiel

DIE KIELER GARNISONSKIRCHEN

Leseprobe
© Verlag Ludwig, Kiel

Sonderveröffentlichungen der
Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte
herausgegeben von Jürgen Jensen
Band 83

Leseprobe
© Verlag Ludwig, Kiel

Die Kieler Garnisonskirchen

Kirchenbau um 1900 zwischen Historismus und Moderne

Herausgegeben von
Klaus Gereon Beuckers und Katharina Prieue

Kiel 2017

Ludwig

Leseprobe
© Verlag Ludwig, Kiel

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der
Dr. Peter Hirschfeld-Stiftung Kiel und
der Sparkassenstiftung Schleswig-Holstein.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen,
Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung
und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

© 2017 by Verlag Ludwig
Holtenauer Straße 141
24118 Kiel
Tel.: +49-(0)431-85464
Fax: +49-(0)431-8058305
info@verlag-ludwig.de
www.verlag-ludwig.de

Gestaltung: Daniela Zietlow

Umschlagbild:
Petruskirche, ehem. Marinegarnisonskirche in der Wik (1906/07).
Foto: Ulrich Knapp, Leonberg (2016).

Für die Einwerbung der Bildrechte zeichnen
die Autoren der einzelnen Beiträge verantwortlich.

Printed in Germany

ISBN 978-3-86935-311-1

Inhalt

Vorwort	7
OLIVER AUGÉ	
Kiel als Stadt der Marine: Symbiose oder Mesalliance?	11
KLAUS GEREON BEUCKERS	
Die Garnisonskirchen und die Marinearchitektur in der Stadt Kiel um 1900	21
JENS LOWARTZ	
Die Pauluskirche am Niemannsweg in Kiel (1878–1882). Eine ehemalige Garnisonskirche und ihre architekturhistorische Einordnung	53
CHARLOTT HANNIG	
Die katholische Garnisonskirche St. Heinrich in Kiel (1907–1909) zwischen Historismus und Moderne	89
SÖREN GROSS	
Die Petruskirche in der Wik (1906–1909). Ein Literaturbericht	127
KATHARINA PRIEWE	
Der Altar von Otto Flath von 1939 in der Kieler Petruskirche. Zur kunsthistorischen Einordnung und zum denkmalpflegerischen Umgang	163
Abbildungsnachweise	199

Vorwort

Im Jahre 2015 jährte sich zum 150. Mal die Erhebung Kiels zum preußischen Marinestützpunkt. Diese Entscheidung, der in den folgenden Jahrzehnten weitere Schritte folgten, ist die Grundlage der Kieler Stadtentwicklung hin zu der heutigen Großstadt und zum Image Kiels als Stadt am Meer, wozu nicht zuletzt die durch die Marine geprägte Kieler Woche erheblich beigetragen hat. Hier in Kiel ist dies vielen bekannt, wenn auch die Pflege dieses Erbes oft zugunsten von Investoreninteressen vernachlässigt wird. So fielen im Jahre 2015 weite Teile des stadtbildprägenden ehemaligen Marinelazaretts im heutigen Anscharpark nach jahrelanger städtischer Vernachlässigung den Baggern zum Opfer. Damit ging ein architektonisch wertvolles, im Stadtbild hoch bedeutendes und zudem in Deutschland singuläres Ensemble zu weiten Teilen ohne Not verloren.

Den Kieler Garnisonskirchen der Marinequartiere ist es besser ergangen, weil sie schon relativ früh in die Gemeindennutzung übergegangen sind und somit der städtischen Baupolitik entkommen konnten. Aber auch hier sind sie nicht vor einschneidenden Verlusten sicher, wie die jüngsten Veränderungen in der Petruskirche gezeigt haben. Die Bedeutung der Garnisonskirchen für das Stadtbild war schon zur Bauzeit intendiert und besteht – zumindest für die drei Kirchen südlich des Kanals – bis heute fort. Dabei kann Kiel in seinem heutigen Stadtgebiet auf den in Deutschland singulären Bestand von vier erhaltenen Garnisonskirchen blicken, die alle innerhalb von etwa dreißig Jahren um 1900 erbaut wurden: Die heute Bethlehem-Kirche genannte Garnisonskirche in Friedrichsort, die heutige Pauluskirche am Niemannsweg in Düsternbrook, die Petruskirche in der Wik und St. Heinrich, als einzige katholische Kirche unter diesen vier, an der Feldstraße. Der vorliegende Band konzentriert sich auf die drei innerstädtischen Kirchen, da Friedrichsort erst später zu Kiel kam und zudem mit seiner Lage nördlich des Kanals eine Sonderstellung einnimmt. Dennoch darf die Holzkir-

che in Friedrichsort nicht vergessen werden, hat sich hier doch – nicht zuletzt dank intensiver Bemühungen der Denkmalpflege – ein weitgehend intaktes Kleinod erhalten, das einen Eindruck von den Anfängen der rasanten Marineentwicklung in und bei Kiel jenseits der militärischen Maschinerie gibt, somit etwas vom Leben der Soldaten zeigt. Zudem ist es in seiner Form in Deutschland ohne erhaltene Parallele.

Die Beschäftigung mit den Kieler Garnisonskirchen am Kunsthistorischen Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, aus der dieser Band hervorgegangen ist, geht auf ein Projekt zusammen mit dem Lehrstuhl für Regionalgeschichte unter Professor Dr. Oliver Auge und mit dem Lehrstuhl für Neueste Geschichte unter Professorin Dr. Gabriele Lingelbach zur Stadtgeschichte und Stadtprägung Kiels durch die Marine zurück. Bei der Konzeption wurde intensiv über die Rolle der Marinebauten in der Stadt diskutiert, die durch ihre städtischen Lagen, ihre Fassadenbildungen, ihre Ausrichtungen dezidiert markante Stellen des Stadtbildes belegten und so städtebauliche Präsenz anstrebten. Gerade in der ersten Phase ging dies mit dem Import ausdrücklich preußischer Architektursprache einher, die Kiel als Teil Preußens prägen sollte. In diese Baupolitik gehören auch die Garnisonskirchen, die zudem im Umfeld einer intensiven Diskussion um den protestantischen Kirchenbau und Stilfragen des Historismus entstanden. Insbesondere die beiden Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Kirchen in der Wik suchten zudem die Adaption moderner Bauformen und Bautechniken. Hierdurch wurden eigenständige architektonische Leistungen auf hohem Niveau gefunden, die teilweise – wie die Petruskirche in der Wik – zu den heute überregional bekanntesten und bedeutendsten Bauwerken Kiels gehören.

Die Bearbeitung der Kirchen wurde unter der Leitung des Herausgebers als Projekt zur Förderung von Nachwuchswissenschaftlern des Kunsthistorischen Instituts durchgeführt. Die Beiträge zur Pauluskirche und zu St. Heinrich gingen aus Bachelorarbeiten hervor. Ergänzt werden sie durch zwei Beiträge zur Petruskirche, die einerseits mit einer Akzentuierung auf relevante Diskussionspunkte den Forschungsgang nachzeichnen, andererseits die bisher kaum gewürdigte Altarskulptur von Otto Flath ausführlich in den Blick nehmen. Ziel des Bandes ist es, die bisherigen kunsthistorischen Kenntnisse zu den Garnisonskirchen zu bündeln und durch eine Einordnung zu akzentuieren und zu erweitern. Dazu wurde, wo möglich, auf historisches Bildmaterial zurückgegriffen. Neuaufnahmen verdanken wir Ka-

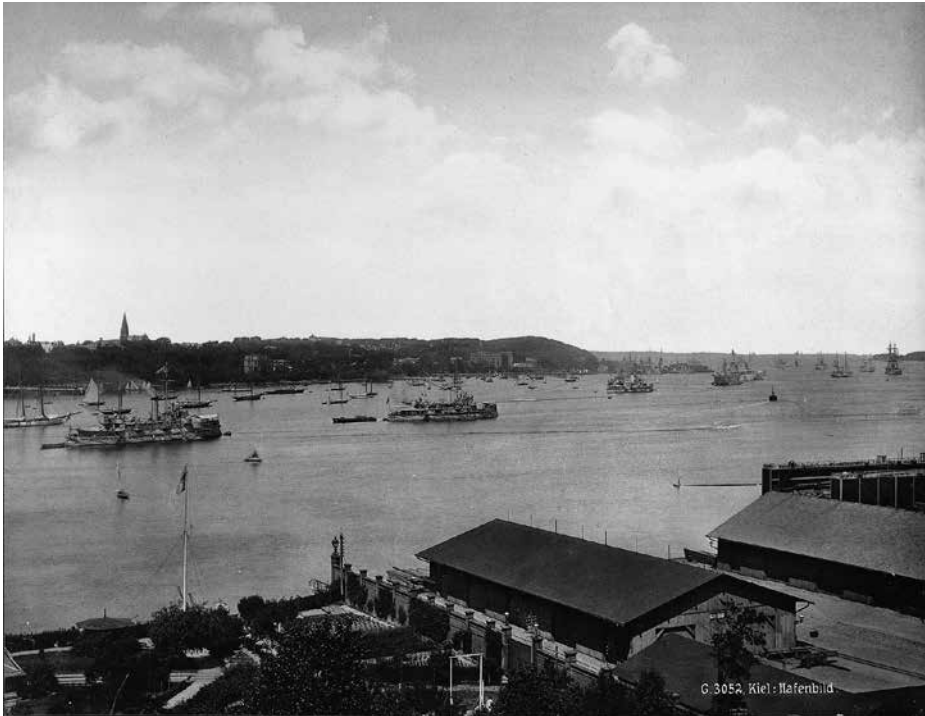
thrin Ulrich, der Fotografen des Kunsthistorischen Instituts, und freundlicherweise dem renommierten Architekturfotografen und Kunsthistoriker Dr. Ulrich Knapp aus Leonberg. Beiden sei dafür herzlich gedankt. Ebenso danken wir der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte und ihrem Vorsitzenden Dr. Jürgen Jensen, die unser Buch in die Reihe ihrer Sonderveröffentlichungen aufgenommen haben und so die ansprechende Gestaltung durch den bewährten Verlag Ludwig, wo sich vor allem der Verleger Dr. Steve Ludwig sehr für dieses Projekt eingesetzt hat, erst ermöglicht haben. Der besondere Dank gilt jedoch den Autoren: der Mitherausgeberin Katharina Priewe M. A., dem Kollegen Professor Dr. Oliver Auge sowie Charlott Hannig B. A., Sören Gross B. A. und Jens Lowartz B. A. für ihre Texte und ihre Unterstützung bei der Redaktion. Nicht vergessen sei Vivien Biebert M. A., die Leiterin der Bilddatenbanken unseres Institutes, die erhebliche Arbeit bei der Bildredaktion und Bildbearbeitung geleistet hat. Ihnen allen sei herzlich gedankt, und den Lesern sei viel Freude bei der Lektüre der Texte mit der einen oder anderen Neuentdeckung gewünscht, die den Kieler Garnisonskirchen die öffentliche Wahrnehmung und Erhaltung sichern mag, die ihnen aufgrund ihrer Geschichte und ihrer architektonischen Bedeutung zukommt.

Kiel als Stadt der Marine: Symbiose oder Mesalliance?

Oliver Auge

Mit Ordre vom 24. März 1865 verlegte König Wilhelm I. die Marine-station der Preußischen Marine von Danzig nach Kiel – lange bevor die dauerhafte Zugehörigkeit Schleswigs und Holsteins zum Königreich Preußen mit Österreich geklärt worden war. Konteradmiral Eduard von Jachmann, ruhmreicher Sieger des Seegefechts von Jasmund bei Rügen im Deutsch-Dänischen Krieg von 1864, hatte sich zuvor für Kiel als Stützpunkt kräftig ins Zeug gelegt. Seiner Meinung nach sprachen für Kiel gegenüber dem ebenfalls ins Auge gefassten Sonderburg oder einer neu auf Rügen zu errichtenden Marineniederlassung der natürliche, für Hochseeschiffe geeignete Hafen, die gute Eisenbahnanbindung und die schnelle Erreichbarkeit sowohl von Ost- als auch Nordsee. Schon damals war der Bau eines Kanals angedacht, der den älteren Eider-Kanal als Verbindung zwischen den beiden Meeren ersetzen sollte. 1895 wurde dieser Kanal dann auch tatsächlich als Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet.

Die Entscheidung zugunsten Kiels war ohne Kenntnis und Einflussnahme der Stadtoberen erfolgt, und auch künftig scherte sich die Marineleitung wenig bis gar nicht um die Belange Kiels. Das hatte bereits eine gewissermaßen gute Tradition, denn schon 1848 hatte sich die Leitung der Reichs- bzw. Preußischen Marine über Stadtinteressen hinwegzusetzen versucht. Michael SALEWSKI hat das gegenseitige Verhältnis auf den Punkt gebracht: Die Marineverwaltung habe sich zu Kiel so verhalten wie zu den oldenburgischen Sümpfen im Jadegebiet, wo man ungefähr zeitgleich mit Wilhelmshaven einen weiteren wichtigen Stützpunkt auszubauen begann. Beide brauchten nämlich nicht gefragt zu werden.



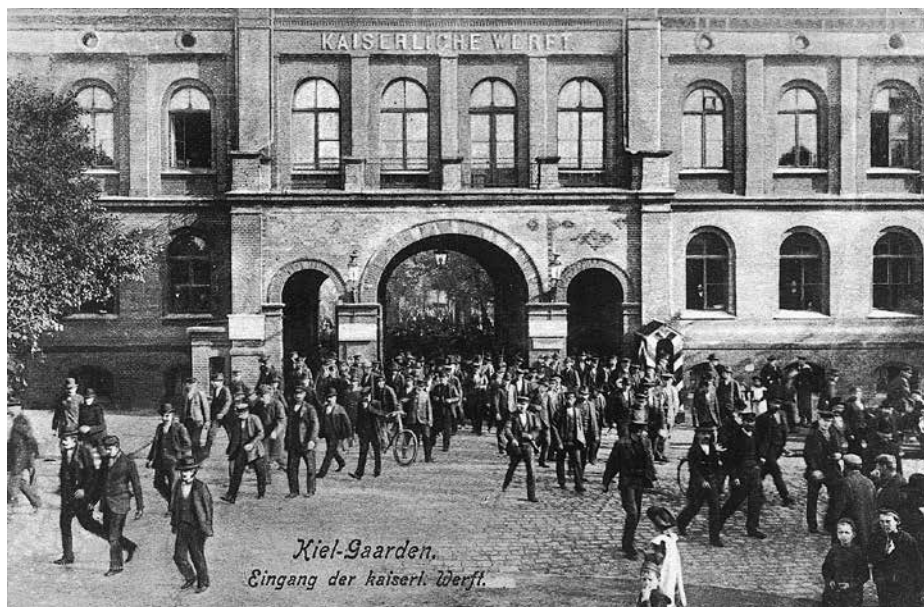
1 Flotte im Kieler Hafen von der Kaiserlichen Werft auf dem Ostufer aus gesehen. Im Hintergrund rechts die kaiserliche Jacht ›Hohenzollern‹ (1895). Foto: Eduard Mertens.

Allerdings scheint die Stadt Kiel die anlaufenden Entwicklungen auch komplett verschlafen oder nicht im mindesten, auch nur ansatzweise, in ihren Ausmaßen erkannt zu haben, obwohl schon bald nach der Ordre vom März 1865 die Marineleitung anfang, reihenweise Gebäude in der Stadt Kiel und am Fördeufer aufzukaufen und daneben weitere zu errichten. Man schaute dem Marinetreiben vielmehr zunächst eher teilnahmslos zu und wurde nicht im Stadtinteresse aktiv, als dies noch problemlos möglich war. SALEWSKI geht so beispielsweise davon aus, dass die Marine noch 1891 nichts gegen einen städtischen Handelshafen in der Wik gehabt hätte. Allerdings entfaltete die Stadt damals auch nicht die erforderliche Aktivität. Zehn Jahre später war es dafür dann einfach zu spät. Das Gelände war mittlerweile dazu auserkoren worden, zur Sicherung der vom Kaiser propagierten Zukunft Deutschlands auf der See zu dienen. Während auf Seiten der kommunalen Selbstverwaltung der Stadt Kiel also ein gehöriges Maß an Unver-

stand und auch Hilflosigkeit zu beobachten sind, zeigten die Kieler Randgemeinden und das Adelige Kloster Preetz, das vor allem am Ostufer der Kieler Förde über erheblichen Landbesitz verfügte, einen gut ausgeprägten Erwerbstrieb: Sie verkauften dem gut zahlenden Marinefiskus alles Land an der Förde, das jener zu haben wünschte.

Im Nachhinein freilich hat sich die Verlegung der Preußischen Marinestation von Danzig nach Kiel als eine zweite Stadtgründung herausgestellt. Denn die Stationierung der Marineeinheiten brachte in ihrem Schlepptau die Ansiedlung von großen Industrieunternehmen, besonders von Rüstungsbetrieben und Werften, und damit einhergehend einen enormen Zustrom von Menschen nach Kiel mit sich. So zählte die im 13. Jahrhundert gegründete Stadt im Jahr 1860 lediglich 17.500 Einwohner. Nach der Reichsgründung 1871, in deren Zuge Kiel zum offiziellen Reichskriegshafen der nun Kaiserlichen Marine erklärt wurde, handelte es sich schon um 31.700 Menschen. Bereits 108.000 Einwohner hatte Kiel dann im Jahr 1900, als das weltweite Marinewettrüsten an Fahrt gewann, und war damit in den Rang einer Großstadt aufgestiegen. Bis 1910, auf dem Gipfel der allgemeinen Flottenrüstung, verdoppelte sich die Stadtbevölkerung nahezu auf 211.600 Personen. 1916 machte sie schließlich 226.600 Einwohner aus. Kiel bildete damit – neben Duisburg im Ruhrgebiet – diejenige Stadt im Deutschen Kaiserreich mit der größten Wachstumsdynamik überhaupt. Für die drastische Bevölkerungszunahme waren auch Eingemeindungen umliegender Dörfer verantwortlich. Doch hauptsächlich schlug der Zuzug von außen zu Buche.

Die Struktur der auf mittelalterliche Grundlagen zurückgehenden Altstadt und der in der frühen Neuzeit gewachsenen Vorstadt blieben von der Dynamik anfangs noch unberührt. Die Anwesenheit der Marine fand zunächst vor allem in den neu angelegten Stadtteilen ihren Niederschlag. Im Süden und Osten von Altkiel, in der Nähe zu den großen Werften am Ostufer der Förde, entstanden überwiegend Arbeiterwohnungen; in Brunswik und der Wik, gleich neben dem dort ab 1893 angelegten Militärhafen, wurden Kasernen und Wohnungen für die Soldaten errichtet. In der Altstadt und den sich daran anschließenden Stadtteilen, im Kuhberg- und Damperhofviertel sowie in Düsternbrook lebten dagegen mehrheitlich nach wie vor Bürger, Kaufleute und Professoren. Bald freilich zogen auch die hochgestellten Marineoffiziere nach Düsternbrook. Ihre Lebens- und auch Arbeitswelt war in der hierarchisch streng gegliederten Kaiserlichen Marine strikt von derjenigen der einfachen Matrosen und Soldaten getrennt, wiewohl in der



2 Haupteingang der Kaiserlichen Werft mit Werkarbeitern beim Schichtwechsel (1905). Foto: Hermann Edlefsen.

Marine für Bürgerliche weit bessere Aufstiegs- und Karrierechancen bestanden als im konservativen Heer. Selbst an Bord der Kriegsschiffe – weniger der kleinen Torpedoboote – genossen die Offiziere zahlreiche Vorrechte vor den Mannschaften. Die auf den Schiffen räumlich und rangmäßig unterste Gruppe stellten die Heizer dar.

Mit dem Einzug der Marine erhielt Kiel ab 1866 ein vermehrt militärisches Gepräge, denn die Marineverwaltung und ein Großteil der Soldaten wurden natürlich an Land, in der Stadt untergebracht. Hinzu kam eine ganze Reihe von Kohlebunkern, Waffenlagern und Depots, 14 Forts oder Batterien zur militärischen Sicherung der Fördeeinfahrt, in der Feldstraße und später in der Wik zudem je eine Arrestanstalt zur Bestrafung undisziplinierter Soldaten. An der Ecke Feldstraße/Brunswiker Straße, auf dem heutigen Gelände des Universitätsklinikums, wurde eine große Kaserne erbaut. In die Muhliusstraße zog eine Marineakademie ein, die dann 1888 an die Förde in das Gebäude des heutigen Landeshauses verlegt wurde. Das seit 1883 erbaute neue Akademiegebäude war repräsentativ mit Anklängen an die Backsteinarchitektur ausgestaltet. Die Garnison erhielt 1882 im Nie-

mannsweg eine erste eigene Garnisonskirche, die heutige Pauluskirche. Ihr folgten, nachdem der Plan einer zweiten Garnisonskirche in Gaarden gescheitert war, 1907 die Petruskirche und zwei Jahre darauf die Heinrichskirche als weitere Gotteshäuser der Garnison in der Wik. Der Kaiser, der bekanntlich zugleich der *Summus Episcopus* im Königreich Preußen war, und der Chef des Reichsmarineamtes Tirpitz legten großen Wert auf die Verankerung ihrer Matrosen im Christentum. Sie bauten daher nicht nur Schlachtschiffe, sondern planten auch bis in die letzten Details Kirchen für ihre Soldaten. Auf dem Ostufer legte man gleichfalls Kasernen an, unter anderem die zur Sicherung der Kaiserlichen Werft gedachte Pickert-Kaserne.

Mit dem Beginn der Arbeiten am Nord-Ostsee- bzw. Kaiser-Wilhelm-Kanal ab 1887 begann sich der Blick der Marineleitung mehr und mehr auf dessen Mündungsbereich in Kiel-Wik zu richten. Denn die räumlichen Kapazitäten innerhalb des Stadtgebiets waren trotz seiner Erweiterung nach Norden durch die Eingemeindung Brunswiks 1869 für weitere militärische Anlagen weitgehend erschöpft. Ab 1893 wurde daher ein großzügiger Stützpunkt mit neuen Kasernengebäuden und Hafenanlagen in der Wik angelegt. Eigentlich hatte die Stadt das Gelände für einen eigenen Freihafen vorgesehen. In einem mehrjährigen Prozess, dem Wiker Hafenprozess, versuchte sich die Stadt zwischen 1901 und 1904 unter Bemühung sogar mittelalterlicher Rechtsverhältnisse gegen eine vollständige Vereinnahmung des Fördeufers durch die Marine zur Wehr zu setzen. Doch blieben ihre juristischen Anstrengungen erfolglos, weil die Bedürfnisse der Marine höher eingestuft wurden als die zivilen der Stadt Kiel und weil die Stadtverwaltung selbst etliche Fehler begangen hatte. Einem zeitgenössischen Bonmot zufolge glich sie in dieser Frage ohnedies einem Mann, der das Omelett haben, aber die Eier dazu nicht zerschlagen wollte. Der Prozessausgang machte die Zweischneidigkeit der Entwicklung überdeutlich: Die Stadt profitierte von der Marine, indem sie zur Großstadt anwuchs. Doch wurde die Bedeutung des städtischen Magistrats gegenüber der Marine marginalisiert. Weitgehend hilflos reagierte die Stadt zumindest mit passivem Widerstand, indem sie etwa über Jahre hinweg keine aktuellen Einquartierungslisten führte, sodass sich die Mobilmachungspläne der Marine bei Kriegsausbruch 1914 schwer umsetzen ließen.

Das Schicksal der Stadt war jetzt auf Gedeih und Verderb mit demjenigen der Marine verknüpft. 1911 lebten beispielsweise in Kiel 211.000 Menschen. Davon dienten 32.000 Personen in der Marine und in sonstigen mi-

litärischen Einrichtungen. Hinzu kamen die zahlreichen lokalen Betriebe mittleren und kleinen Zuschnitts, die die Marineeinrichtungen mit Lebensmitteln, Baustoffen, Kohle und vielen Dienstleistungen versorgten sowie einer großen Zahl von Menschen Arbeit boten. Die Marine selbst unterhielt mehrere Wäschereien und eine Großbäckerei. Im Dunstkreis der Großwerften und Kasernen entfaltete sich darüber hinaus ein dichtes Gaststättennetz; auch das Prostitutionsgewerbe florierte – zum Ärger mancher Kommandeure, die um die Gesundheit ihrer Matrosen fürchteten. Rund 20.000 Menschen arbeiteten in Rüstungsbetrieben. Rechnet man die Zahl der Arbeitnehmer auf durchschnittliche Familien hoch, die sie zu ernähren hatten, so lebten 1911 etwa 100.000 Kieler von der Rüstung. Schwerpunktmäßig wohnten diese auf dem Ostufer. Hier war aus dem 1867 in Ellerbek errichteten Marineetablisement die Kaiserliche Werft entstanden, die zur größten Werft Kiels heranwuchs und nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals nach Gaarden-Ost weiterzog und nochmals erheblich vergrößert wurde. 1910 waren 10.000 Arbeiter und Beamte in ihr tätig. Die Kaiserliche Werft wurde von einem Marineoffizier geleitet und unterstand anders als die privaten Werftunternehmen – einmal die in Dietrichsdorf an der Schwentine gelegenen Howaldtswerke und zum anderen die bis zur Hörn reichende, schließlich zur Krupp AG zählende Germaniawerft – direkt dem Reichsfiskus. Damit verbunden war eine Befreiung der Kaiserlichen Werft von den üblichen Steuerzahlungen, was fast zum Bankrott der Standortgemeinde Gaarden-Ost führte. Immerhin erreichte die Stadt bei der Eingemeindung von Gaarden-Ost im Jahr 1901, dass sich das Reich eine Zeitlang wenigstens zu Ausgleichszahlungen verpflichtete.

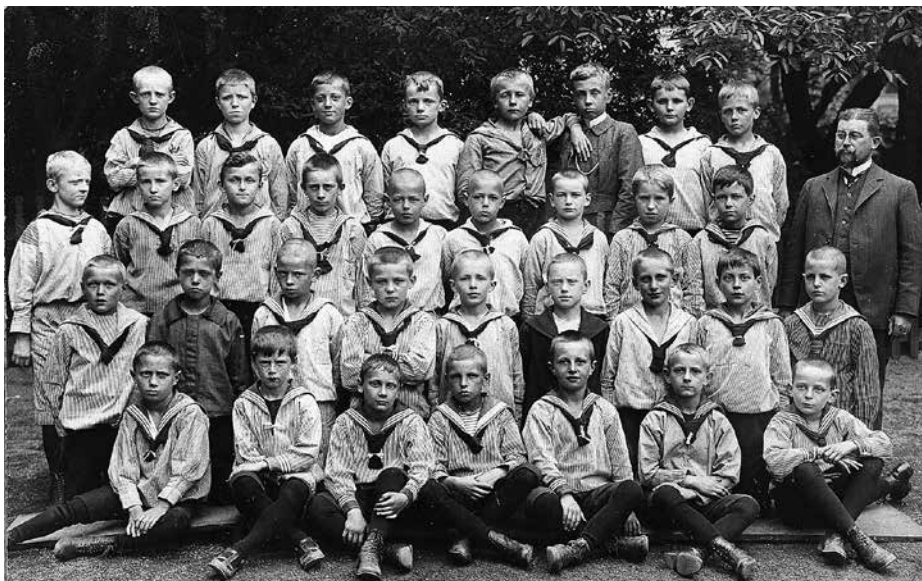
Zu der großen wirtschaftlichen Abhängigkeit trat noch eine enorme Bevölkerungsfluktuation: Im Jahr 1910 verzeichnete die Stadt beispielsweise allein 80.000 Umzüge, wobei 40.000 Menschen in die Stadt oder wieder von ihr fort zogen. Die enorme Zahl der innerstädtischen Umzüge lag auch daran, dass es für Angehörige ärmerer Bevölkerungsteile zur Gewohnheit geworden war, neue Gebäude zu beziehen, bis diese trocken gewohnt waren, um dann weiter in eine andere Wohnung zu wechseln. Mit der starken Fluktuation hing zusammen, dass Kiels Bevölkerungsstruktur obendrein sehr eigentümlich war. Wegen der Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten vorwiegend beim Militär oder in Rüstungsbetrieben, wo körperliche Schwerstarbeit angesagt war, strömten mehr junge Männer als Frauen aus vielen Ecken und Enden Schleswig-Holsteins und des ganzen Reichs in



3 Internationale Flottenrevue zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals am 21. Juni 1895.
Foto: Johann Schmidt/Wilhelm Wagner.

die Stadt. Die junge, männlich dominierte Bevölkerung baute nur schwer emotionale Bindungen zur Stadt selbst auf. Oft genug zogen die Männer nach dem Ende der Wehrdienstzeit oder ihrer Arbeit auf einer Werft nämlich rasch wieder fort, bevor sie sich auch nur irgendwie als Kieler zu fühlen begonnen hatten.

Zur fehlenden Ausbildung oder Verankerung eines Kieler Selbstverständnisses in der rapide anwachsenden und bunt »zusammengewürfelten« Bevölkerung trat der rasche Gesichtsverlust des historisch gewachsenen Kiels. Unter dem enormen Wachstumsdruck, dem sich mittelbar dann doch auch bald die älteren Stadtteile ausgesetzt sahen, wurde die Geschlossenheit und Beschaulichkeit des alten Stadtbildes neuen, funktionalen Bau- und Stilelementen des späten 19. Jahrhunderts geopfert. Alte, traditionsreiche Häuser mussten neuen Geschäfts- und Bürohäusern sowie Straßenzügen weichen, wie etwa das bekannte Schwefelhaus an der Klinke im Jahr 1907, das wegen der Verlängerung der Holstenstraße zur Erschließung der Altstadt nach Süden abgerissen wurde. Immerhin wurde dessen wertvolle Inneneinrichtung gerettet und in das Thaulow-Museum überführt. »Das Bild, an dem Generationen gebaut hatten, wurde brüchig und häßlich«, bewertet Peter WULF diese Veränderungen. Nicht also erst die Bombenschäden



4 Schulklasse des Königlichen Gymnasiums (Kieler Gelehrtenschule) mit Kindern im ›Kieler Anzug‹ (1909).

des Zweiten Weltkriegs, sondern bereits das immense, trotz verschiedener Bebauungspläne nahezu unkontrollierbare Wachstum, dem sich Kiel seit der Verlegung der Marine hierher ausgesetzt sah, machten die Stadt zu einem in weiten Teilen heterogenen Gebilde.

Mit dem verstärkten Flottenausbau, der mit dem Namen Admiral Alfreds (von) Tirpitz und den Flottengesetzen von 1898/1900 untrennbar verbunden ist, ging ein nochmaliger Wachstumsschub der Marineeinrichtungen in Kiel einher, der sich ab den 1890er Jahren insbesondere auf den neuen Standort in Kiel-Wik konzentrierte. Die Großzügigkeit, mit der die Neuanlage geplant und durchgeführt wurde, und die repräsentativen Gestaltungsformen, die dabei Anwendung fanden, spiegeln in bester Weise das Ansehen und Selbstverständnis der Kaiserlichen Marine zu jener Zeit wieder. Die Marine verkörperte das deutsche Streben nach Weltgeltung und eignete sich als Reichsinstitution weit besser als das Heer, das sich aus Kontingenten der deutschen Teilstaaten zusammensetzte, zum Symbol für die 1871 erlangte nationale Einheit. Der Deutsche Flottenverein, der sich für den massiven Ausbau der Flotte einsetzte, hatte zeitweilig einen großen politi-

schen Einfluss. Matrosen und mehr noch die Marineoffiziere genossen eine hohe Wertschätzung in der zivilen Bevölkerung, die sich durch die verschiedensten, bis zum Kitsch reichenden Utensilien der Marine gern in die Nähe der ›blauen Jungs‹ rückte. Der Matrosen- oder auch Kieler Anzug wurde ein beliebtes Kleidungsstück für den Nachwuchs. Wegen ihrer Beliebtheit in der Bevölkerung hatte die Marine damals alles andere als Nachwuchssorgen. Es meldeten sich zahlreiche Freiwillige aus allen Teilen des Reichs zum Dienst zur See, der wiederum mit der sonst nicht oder nur kaum gegebenen Möglichkeit lockte, auf den kaiserlichen Schiffen in entfernte, exotische Regionen dieser Welt zu gelangen. Für eine zusätzliche Marinebegeisterung in Kiel sorgte der hier residierende Kaiserbruder Prinz Heinrich, der in der Marine seine Militärkarriere machte und schließlich zum Chef der Hochseeflotte und Großadmiral aufstieg. Ausdruck der Begeisterung für Kriegsschiffahrt und Flottenbau war nicht zuletzt die damalige Entwicklung Kiels zum Touristenziel. Als Publikumsmagneten wirkten dabei nicht allein die Kieler Woche, die seit 1894 diesen Namen trägt und mehr und mehr zur höfisch-maritimen Inszenierung zur Unterstreichung von Deutschlands postulierter Welt- und Seegeltung genutzt wurde, und damit in Verbindung stehend der Kaiserliche Yachtclub. Um die kaiserlichen Schiffe zu bestaunen und um die zahlreichen militärischen Manöver in der Förde, insbesondere die Torpedouübungen, zu beobachten, reiste vielmehr den ganzen Sommer über eine große Zahl von Touristen nach Kiel. Hoteliers und Gastwirte machten sich den Boom zunutze.

Alles in allem war die Kaiserliche Marine zum Beginn des Ersten Weltkriegs vielleicht gerade noch ohne Kiel vorstellbar, denkt man an ihren weiteren wichtigen Stützpunkt in Wilhelmshaven. Die Stadt Kiel aber war längst nicht mehr ohne die Marine zu denken. Dabei gründete das beiderseitige Verhältnis keineswegs auf einer ›Liebesheirat‹. Für die Stadt Kiel brachte die Omnipräsenz der Marine zwar viele Vorteile, und nicht zuletzt verdankte sich ihr starkes Anwachsen zur Großstadt der Verlegung der Marine hierher an die Förde. Doch hielten sich Vor- und Nachteile der in ihren Konsequenzen schon als ›zweite Stadtgründung‹ bezeichneten Marinestationierung durchaus die Waage. Als langfristig schwerwiegendes Problem sollte sich die einseitige infrastrukturelle und wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt von der Marine herausstellen, spätestens dann als das Ende der Kaiserlichen Marine im November 1918 gekommen war.

Weiterführende Literatur

Oliver AUGÉ: Kleine Kieler Stadtgeschichte, Kiel 2017 (im Druck). – Begegnungen mit Kiel. Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt, hg. v. Werner Paravicini, Neumünster 1992. – Sebastian DIZIOL: »Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes!« Der Deutsche Flottenverein 1898–1934 (Kulturgeschichte des Politischen, Bd. 1), 2 Bde., Kiel 2015. – Julian FRECHE: Texte zur Ausstellung »Kiel als Marinestadt – Von der preußischen Flottenstation zum Reichskriegshafen (1865–1914)« im Stadtmuseum Warleberger Hof (15. März – 20. September 2015) (unveröffentlicht). – Julian FRECHE: Die Eingemeindungen in die Stadt Kiel (1869–1970). Gründe, Probleme und Kontroversen (Kieler Werkstücke, Reihe A 38), Frankfurt am Main 2014. – Jürgen JENSEN: Die Kieler Woche, Deutschland und die Welt, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg. v. Jürgen Jensen u. Peter Wulf, Neumünster 1992, S. 457–475. – Jürgen JENSEN: Kiel im Kaiserreich. Das Erscheinungsbild der Marinestation der Ostsee 1871–1918 (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 9), Neumünster 1978. – Ernst Dietrich VON MIRBACH: Prinz Heinrich von Preußen. Eine Biographie des Kaiserbruders, Köln 2013. – Ulrich MÜLLER: Das befestigte Kiel. Stadtmauern, Forts und Bunker vom 13. bis zum 20. Jahrhundert, in: Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum, Bd. VII: Die Befestigungen, hg. v. Manfred Gläser, Lübeck 2010, S. 427–444. – Albert NITZSCHKE: Die Festungsanlagen des Reichskriegshafens Kiel in der Zeit von 1865 bis 1888, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte Heft 3/4 (1972), S. 267–304. – Christian OSTERSEHLTE: Schiffbau in Kiel. Kleine Werftengeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 74), Husum 2014. – Prinz Heinrich von Preußen: Großadmiral, Kaiserbruder, Technikpionier, hg. v. Rainer Hering u. Christina Schmidt, Neumünster 2013. – Michael SALEWSKI: Kiel und die Marine, in: Geschichte der Stadt Kiel, hg. v. Jürgen Jensen u. Peter Wulf, Neumünster 1992, S. 273–286. – Michael SALEWSKI: Mesalliance? Die Marine und Kiel, in: 750 Jahre Kiel. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart der Stadt, hg. v. Brigitte Schauenburg, Kiel 1992, S. 85–101. – Michael SALEWSKI: Ohne Marine undenkbar, in: Journal 100 Jahre Kieler Woche, red. v. Gerhard Hildenbrand u. Werner Istel, Kiel 1982, S. 52–56. – Rüdiger WENZEL: Bevölkerung, Wirtschaft und Politik im kaiserlichen Kiel zwischen 1870 und 1914 (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 7), Neumünster 1978. – Jann Markus WITT: Die Festung Friedrichsort. Ostseegeschichte an der Kieler Förde, Kiel 2012. – Jann Markus WITT: Seefahrtsgeschichte Schleswig-Holsteins in der Neuzeit (Schriftenreihe der Deutschen Maritimen Akademie, Bd. 2), Heide 2012. – Peter WULF: Kiel wird Großstadt (1867 bis 1918), in: Geschichte der Stadt Kiel, hg. v. Jürgen Jensen u. Peter Wulf, Neumünster 1992, S. 207–271.