

125 JAHRE STADTMARKETING: GESCHICHTE DES FREMDENVERKEHRSVEREINS

Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum



Vom Verein 1899 herausgegebener Fremdenführer. Das handliche, 84 Seiten starke Heftchen bietet detaillierte Orientierungshilfen, erläutert Rundgänge durch die Stadt und gibt zahlreiche Ausflugstipps. Um 1900 gab es auch mehrsprachige Ausführungen in Deutsch, Englisch und Französisch.

Bildnachweis: Medienarchiv, Stadtarchiv Kiel



Erster Vorsitzender des Vereins von 1897 bis 1912 war der Kieler Branddirektor, Freiherr Constantin von Moltke. Fotograf unbekannt, um 1900.

Am Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich der „Verein zur Hebung des Fremden- und Geschäftsverkehrs“ zum Ziel gesetzt, Kiel zu einem attraktiven, einladenden Ort für Gäste und Reisende zu machen. Das ist bis heute auch das Ansinnen von Kiel-Marketing. 2022 kann die Stadt Kiel auf 125 Jahre Stadtmarketing zurückblicken.

In- und ausländische Gäste, die Kiel im 19. Jahrhundert besuchten, interessierten sich kaum für die Stadt. Lobende Erwähnung fand in Reisebeschreibungen, Briefen und Tagebucheinträgen überwiegend die reizvolle Lage. Angesichts der schnell wachsenden Stadt ab dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts und der zunehmenden Industrialisierung beobachtete man, dass das bei Fremden beliebte Naturidyll teilweise neuen oder größer werdenden Industriestandorten und Wohngebieten weichen musste. Man sorgte sich daher, dass Kiel stark an Attraktivität verlieren würde. Um dem entgegenzuwirken, gründete sich am 24. April 1897 der „Verein zur Hebung des Fremden- und Geschäftsverkehrs“. Dessen erklärtes Ziel es war, Gästen und Reisenden, Kiel als zum Verweilen einladenden Ort zu präsentieren.

Zu den Aktivitäten des Vereins gehör(t)en seit seinem Bestehen das Schalten von Werbekampagnen. Die erste Werbeoffensive bestand aus Plakat, Ansichtskartenserie und für Besucher kostenlosen Fremdenführern.

Bildnachweis: Medienarchiv, Stadtarchiv Kiel



An der Strandpromenade während der Kieler Woche.

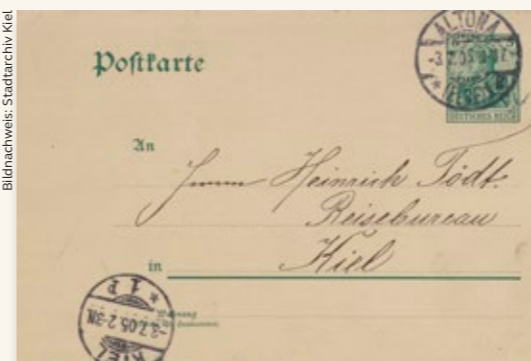
Kiel d. 28/6.04.

fb. grüßte fünf alle freizeitler von Moltke

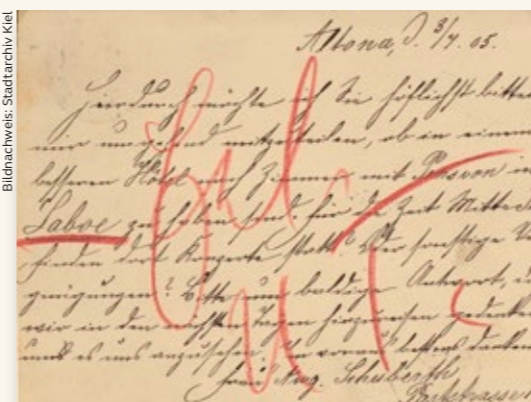
124

Zu den weiteren Betätigungsfeldern des Vereins gehörte, die Attraktivität der Stadt durch das Schaffen einer touristischen Infrastruktur zu erhöhen. Ein Beispiel ist das Bemühen um die Anlage einer Strandpromenade von der Innenstadt bis in den Stadtteil Wik. Das Bauprojekt wurde in Etappen von 1899 bis 1930 umgesetzt. Abbildung nach einer Fotografie von Carl Speck, um 1900.

Bildnachweis: Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Sammlung Wolfgang D. Kuesner, Kiel

Der Verein übernahm auch die Vermittlung von Fremdenzimmern. In Ermangelung eigener Geschäftsräume nutzte der erste Vorsitzende des Vereins, Branddirektor Freiherr von Moltke, die Hauptwache der Feuerwehr. Zusätzlich gab es Auskunftstellen, eine davon im Reisebüro Tödt.

An das Reisebüro Tödt gerichtete Anfrage:
 „Altona, d. 3.7.05 Hierdurch möchte ich Sie höflichst bitten, mir umgehend mitzuteilen, ob in einem besseren Hotel noch Zimmer mit Pension in Laboe zu haben sind. Für die Zeit Mitte Juli, finden dort Konzerte statt? Oder sonstige Vergnügungen? Bitte um baldige Antwort, da wir in den nächsten Tagen hinzureisen gedenken, um es uns anzusehen. Im voraus bestens dankend ...“

Der Wirkungskreis des Vereins erweiterte sich durch Zusammenschlüsse mit dem „Bund Deutscher Verkehrsvereine“, dem „Deutsch-Dänischen Verkehrsverband“ und dem „Verband Schleswig-Holstein-Lauenburgischer Bäder und Sommerfrischen“, das zeigen auch die Anfragen, die bei einer der Geschäftsstellen eingingen.

DIE 1920ER-JAHRE

Mit dem verlorenen Ersten Weltkrieg endete das deutsche Kaiserreich, und der Versailler Vertrag gab die Demobilisierung der deutschen Flotte vor. Aus tourismuswirtschaftlicher Sicht bedeutete dies, dass Kiel seine Hauptanziehungspunkte verlor: die Kaiserbesuche und die kaiserliche Flotte. Es galt, sich neu zu positionieren. Man bemühte sich um den Aufbau einer Friedenswirtschaft, in deren Mittelpunkt Handel, Wissenschaft und Kultur stehen sollten.

Die neue Richtung wurde zum einen mit der 1920 zum ersten Mal abgehaltenen „Kieler Herbstwoche für Kunst und Wissenschaft“ eingeschlagen, die ein international besetztes Programm mit Konzerten, Vorträgen und Theateraufführungen bot. Um den Handel zu fördern und mit den Schauen wiederum Besucher anzulocken, rief man 1921 die „Nordische Messe“ ins Leben. Zu dem Kulturprogramm und Gewerbeausstellungen kamen Tagungen hinzu, wie die Bundestagung des Handwerkerbundes 1924. Der Verein war maßgeblich in diese vielfältigen Aktivitäten eingebunden.

Unten: „Kiel im Licht“ ließ die Stadt im Oktober 1928 in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erstrahlen. Fotografie von Wilhelm Schäfer, 1928.



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Die im Mittelpunkt des Plakats stehende Kogge wurden zum Signet der „Nordischen Messen“. Zwar wurde für die Veranstaltung 1925 noch ein eigenes Ausstellungshaus gebaut – die im Krieg zerstörte Nord-Ostsee-Halle – aber die Messe wurde aufgrund der allgemein schlechten Wirtschaftslage in dem Jahr das letzte Mal durchgeführt. Plakatentwurf von Theodor Riebicke, 1921.

DIE 1930ER- UND 40ER-JAHRE

Im Jahr 1933 wurde der Verein unter die Leitung der Stadt gestellt und Oberbürgermeister Behrens übernahm das Amt des Vorsitzenden, das der amtierende Konteradmiral a.D. Albertus Petruschky niedergelegt hatte. Der Verein musste damit seine Stellung als eigenständige Organisation aufgeben. Die Geschäftsstelle zog in das Rathaus, am Hauptbahnhof blieb die Auskunftsstelle bestehen.

Das touristische Großereignis in den 1930er-Jahren war die Austragung der olympischen Segelwettbewerbe 1936. Kiel erhielt damals unter anderem den Olympiahafen an der heutigen Kiellinie – und große mediale Öffentlichkeit. Für die Betreuung von Presse, Olympiateilnehmern und anderen Gästen scheute man weder Kosten noch Mühen. Die Stadt putzte sich im Vorfeld nach Kräften heraus. Wie im Hauptaustragungsort Berlin waren judenfeindliche Schilder genauso wie antisemitische Aktionen vorübergehend verboten. Auch rief Oberbürgermeister Walter Behrens, auch zuständig für das „Hafen-, Verkehrs- und Ausstellungswesen“, dazu auf, das Ortsbild zu „verschönen“. Schließlich sollten „die in ihre Heimat zurückkehrenden Ausländer einen guten Eindruck von Deutschland mit nach Hause nehmen“. Verdeckt wurden auswärtige Gäste aber von der Gestapo überwacht.

Von 1938 bis 1941 fungierte der Fremdenverkehrsverein als Herausgeber der in der Regel monatlich erscheinenden Broschüre „Was erwartet uns in Kiel?“. Die Einstiegsartikel der Hefte widmen sich meist historischen, kulturhistorischen oder gesellschaftlichen Themen der Stadt oder des unmittelbaren Umlandes. Ergänzt wird dies um einen Veranstaltungskalender sowohl für die Einheimischen als auch für Fremde. Für letztere fehlten auch nützliche Adresslisten nicht.

DIE 1950ER-JAHRE

Als Rüstungsstandort und Marinestützpunkt war Kiel ab 1940 Ziel alliierter Luftangriffe gewesen. Nach dem Krieg existierten weder die als touristische Sehenswürdigkeit beworbene Kriegsmarine noch viele der kulturhistorisch interessanten Gebäude und Denkmäler mehr. Die musealen Sammlungen waren zum größten Teil ausgelagert worden. Der Verein nutzte die schwierigen Bedingungen zur Neuorientierung. Er widmete sich Sonderveranstaltungen, die angesichts der Kriegszerstörungen, der Wohnungsnot und des Flüchtlingselends Mut machen sollten.

Weiteres Hauptaugenmerk galt dem neuerlichen städtischen Imagewechsel. Die Stadt präsentierte sich in der Werbung als Tagungs-ort. Die Werbekampagne ging jedoch weit darüber hinaus. Gezielt sollten neue Besuchergruppen gewonnen werden, und mit einigen Hundert Anschreiben an Betriebe und Schulen bewarb sich Kiel als Ziel für Betriebsausflüge und Klassenfahrten.



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Die Reklamemarke zum Aufkleben auf Briefe und Broschüren warb für das Reiseziel Kiel, 1931.



Bildnachweis: Stadtarchiv Kiel

Der Verein gab dazu diese Broschüre ganz im Sinn der nationalsozialistischen Propaganda heraus. Er war außerdem für die Ausrichtung des Empfangs für das olympische Komitee im Rathaus verantwortlich.



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel

Vom Verkehrsverein gemeinsam mit der German Civil Labour Organisation veranstaltete Weihnachtsausstellung im Rathaus. Fotografie von Rudolf Schenck, 1949.



Premiere der Garmisch-Partenkirchener Eisrevue im Veranstaltungszelt auf dem Stresemannplatz. Fotografie von Rudolf Schenck, 1950.

Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel

DIE 1960ER-JAHRE

Im Rahmen der Werbeoffensive erarbeitete der Verein Vergünstigungen für Besucher, zum Teil mit an Falblätter gehefteten Gutscheinen sowie mit Preisnachlässen in kooperierenden Hotels. Im Fokus stand die gezielte, an junge Leute gerichtete Ansprache. Auf das junge Publikum zugeschnitten, war der „Kleine Wegweiser für die Jugend.“ In die Zeit fiel auch die Eröffnung der Jugendherberge auf dem Ostufer der Kieler Förde.

DIE 1970ER-JAHRE

Im Mittelpunkt nicht nur des Fremdenverkehrs standen 1972 wieder olympische Segelwettbewerbe. Im Unterschied zu den propagandistischen Inszenierungen 1936 sollten diese Spiele der Welt ein anderes, weltoffenes Deutschland zeigen. Die Illusion von heiteren, unpolitischen Spielen wurde durch den Überfall eines palästinensischen Terrorkommandos auf das israelische Mannschaftsquartier in München jedoch zerstört. Das Internationale Olympische Komitee unter Avery Brundage entschied sich für eine Fortsetzung der Spiele. Am 9. September wurden die Wettbewerbe in Kiel abgeschlossen. Sie brachten der Stadt neben den zahlreichen großstädtischen Infrastrukturmaßnahmen eine weitere Stärkung als herausragender Segelstandort.



Der Verkehrsverein bezog 1953 einen eigenen Pavillon am Hauptbahnhof. Fotografie von Hermann Nafzger, 1953.

Rechts: Im Städtetourenprogramm der Deutschen Bundesbahn war Kiel ab 1976 vertreten.



Bildnachweis: Stadtarchiv Kiel

Text:
Dr. Sandra Scherreiks,
Kieler Stadt- und
Schiffahrtsmuseum



VOR 50 JAHREN: OLYMPISCHE SEGELWETTBEWERBE IN KIEL

Bildnachweis: Stadtarchiv Kiel, Magnusen, Beckmann, Gaseh



Eröffnungsfeier in Schilksee: Am 28. August 1972 wurde in dem neu gebauten Olympiazentrum Schilksee (links) die olympische Flamme durch Fackelläufer Uwe Brandenburg (großes Bild) entzündet. Bild rechts: Der Präsident des Nationalen Olympischen Komitees Willi Daume spricht.

Bunt und fröhlich sollten sie werden, die XX. Olympischen Sommerspiele 1972 – in München wie in Kiel, das sich als Austragungsort der Segelwettbewerbe gegen Travemünde durchgesetzt hatte. Kiel wollte sich der Welt als moderne Stadt präsentieren und den Seglern eine perfekte Infrastruktur bieten.

1969 wurde in Schilksee der Grundstein des Olympiazentrums gelegt. Das junge Architektenbüro Storch und Ehlers aus Hannover errichtete dort ein gelungenes, fast 500 Meter langes, terrassiertes Appartementgebäude mit Promenade, Hallenbad und Bootshallen im Sockelgeschoss, die sich zum Sporthafen öffneten. Oberbürgermeister Günther Bantzer nutzte die Gelegenheit, die Landeshauptstadt mit Fördergeldern attraktiver zu machen: Durch die Fertigstellung der Autobahn, den Ausbau der innerstädtischen Verkehrsknoten, den Bau der Fördestraße sowie der Holtzenauer

Hochbrücke wurde das Olympiazentrum ans Straßennetz angeschlossen. Den Segelwettbewerben verdankt Kiel auch die Neugestaltung des Rathausplatzes und des Alten Markts mit Pavillons, den Kubusanbau des Stadttheaters und die Promenade Kiellinie.

Am 28. August wurde in Schilksee die Olympische Flamme entzündet. Während sich Bevölkerung und Gäste für die Spiele und die Windjammerparade begeisterten, verliefen die Wettkämpfe für die deutschen Segler enttäuschend: In den sechs Entscheidungen gab es zweimal Bronze für Willi Kuhweide mit Karsten Meier im Starboot und Uli Libor mit Peter Neumann im Flying Dutchman. Silber für die DDR holte die Crew um Paul Borowski im Drachen. Am 5. September fiel ein tiefer Schatten auf die Spiele, als ein palästinensisches Terrorkommando in München die israelische Mannschaft überfiel. Auch in Kiel wurde getrauert und der zwölf Opfer gedacht.

Die moderne Infrastruktur für den Segelsport machte Kiel auch nach den Spielen zum Anziehungspunkt für Segelbegeisterte und Touristen. Wenn Kiel heute als Zentrum des Segelsports gilt, dann auch dank der Olympischen Segelwettbewerbe 1972.

Links: Solingregatta vor Schilksee





Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

VOM FREIZEITVERGNÜGEN ZUM SPORTLICHEN WETTSTREIT

Die Kieler Woche ist heute die weltweit größte Segelveranstaltung. Seit ihren Anfängen im 19. Jahrhundert ist die Kieler Woche auch ein touristisches Highlight.

Wettfahren – im Segelsport „regattieren“ – wurde ab den 1860er Jahren in Deutschland beliebt. Auf der Kieler Förde fand das Kräftenessen anfänglich zwischen Beibooten der Marineschiffe und Segelschiffen der Berufsseeleute statt. Die erste Freizeityacht auf der Förde war die 1875 von dem Kieler Bootsbauer Theede gebaute „Argo“ des Marineingenieurs Gustav Sonntag. Die Verlegung der Marinestation der Ostsee von Danzig nach Kiel 1865 und die Ernennung Kiels zum Reichskriegshafen 1871 bedingte den Zuzug des entsprechenden Personals.

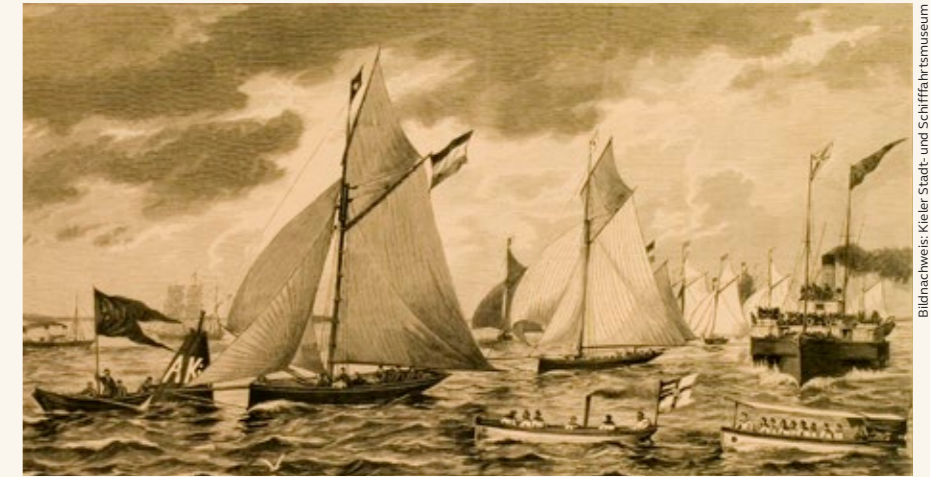
So kam 1880 auch der Marineingenieur Hermann Saefkow nach Kiel. Saefkow brachte seine Yacht „Anna“ mit und versuchte, zusammen mit dem Marineingenieur Carl Busley und dem Kapitänleutnant Lüder Arenhold die „Spaßsegler“ vor Ort für Wettfahrten zu begeistern. Dafür bot es sich an, die schon länger bestehenden Herbstwettfahrten der Marinebeiboote zu nutzen.

Am 1. September 1881 formierte sich ein erweitertes Regattafeld: Mit den Seglern „Anna“, „Teifun“, „Adler“ und „Uskan“ fanden sich vier zivile Yachten an der Startlinie ein. Was daraus folgte, ist legendär: Diese Wettfahrt wurde von zwei Vorstandsmitgliedern des Norddeutschen Regattaver eins aus Hamburg beobachtet, die sogleich in Kontakt mit den Kieler Seglern traten. Gemeinsam nutzte man den Winter, um die Wiederholung einer solchen Wettfahrt zu planen. Die bekannten Schiffseigner, die für ein solches Unternehmen in Frage kamen, wurden damals per persönlicher Einladung oder bei Hausbesuchen angeworben.

Links: Die auf der Germaniawerft in Kiel gebaute „Germania“ des Industriellen Gustav Krupp von Bohlen und Halbach.

Am 23. Juli 1882 gingen zwanzig Boote an den Start, die aus Dänemark, Kiel und Hamburg kamen. Der denkwürdige Tag wird in dem vom Kaiserlichen Yacht-Club herausgegebenen Buch „Die Kieler Woche 1882 – 1907“ ausführlich geschildert: „Als [Regatta-] Begleitfahrzeuge hatten sich der Postdampfer „Auguste Viktoria“ mit den Mitgliedern des Norddeutschen Regattaver eins an Bord, und mehrere Dampfer aus Schleswig und Sonderburg sowie auch von Fehmarn eingefunden. Von Hamburg waren außer einem Extrazug mit 600 Personen alle fahrplanmäßigen Züge überfüllt in Kiel eingetroffen. Alles, was an Kieler Personen- und Fährdampfern freigemacht werden konnte und was die im Hafen liegenden Kriegsschiffe, die Kaiserliche Werft und die anderen Marinebehörden an kleinen Schlepp- und Verkehrsdampfern, sowie an Dampfpinassen aufzutreiben vermochten, mischte sich in der Nähe der Startlinie mit den unzähligen Fähr- und Ruderbooten jeglicher Art, in denen sich die Kieler Bevölkerung und die eingetroffenen Fremden befanden. Es herrschte unter diesen Fahrzeugen ein so unbeschreibliches Gewirr, dass es den wettsegelnden Yachten schwer wurde, den nötigen Raum zum Kreuzen vor der Startlinie, die bei der Seebadeanstalt Düsternbrook lag, zu finden. Der Start vollzog sich aber trotzdem glatt und ohne Störung.“ Von da an fanden die sommerlichen Regatten auf der Förde jedes Jahr statt.

In den darauffolgenden Jahren stieg die Zahl der aktiven Teilnehmer ständig und 1885 meldete auch der Bruder des späteren Kaisers, Prinz Heinrich, seine Gig „Nelly“ zur Regatta an.



Höhepunkt der Regatta: Die am Ende siegreiche Yacht „Lolly“ umrundet die äußerste Boje. Holzschnitt von Johannes Gehrts, 1882.

Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Mit der Thronbesteigung Kaiser Wilhelm II. 1888 wurde der Segelsport zur Staatsangelegenheit. Ganz im Sinn der kaiserlichen Proklamation: Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser, erlebte der Sport Glanzzeiten, die bis zum Ersten Weltkrieg anhielten. Vor allem den Kieler Wochen, die der Kaiser ab 1889 regelmäßig besuchte, kam eine besondere Bedeutung zu. Durch seine Anwesenheit entwickelte sich das Sportereignis zu einem Staatsakt mit Flottenbesuchen und -paraden, Blumencorsos zu Ehren des Kaiserpaars sowie einem umfangreichen Rahmenprogramm vor allem für die oberen Gesellschaftsschichten.

Die Presse brachte 1894 den Titel „Kieler Woche“ auf. Die ehemals eintägige Regatta war zu einer Festwoche geworden. Luxuriöse Pracht zeigte sich den Besuchern auch bei dem Anblick der kaiserlichen, adeligen und großbürgerlichen Schoneryachten wie der „Meteor“ des Kaisers oder der „Germania“ des Großindustriellen Krupp.

Die Presse brachte 1894 den Titel „Kieler Woche“ auf.

Das Segelvergnügen vor sommerlich unbeschwerter Kulisse sollte dazu dienen, die Bevölkerung für die aggressive imperialistische Außenpolitik und das dafür nötige Flottenprogramm zu begeistern. Es galt, sich im Kreis der in Übersee vertretenen Großmächte einen gleichrangigen Platz zu erobern. Der Segelsport war aber nicht nur staatspolitische Werbung, sondern auch Lehrprogramm für die Jugend. Die wachsende kaiserliche Marine und die Handelsmarine brauchten Personal.

Während des Ersten Weltkrieges wurden die Kieler Woche-Regatten eingestellt. Die Wiederaufnahme plante man schon für 1919. Doch per Annonce informierte man Segler und Publikum: „Die von



Die kaiserliche Yacht „Meteor II“. Fotografie von Beken of Cowes, 1899.

Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

den unterzeichnenden Vereinen aus-
geschriebenen Segelwettfahrten vom 21. bis
25. Juni fallen wegen der politischen Lage
aus – Deutschland hatte den „Versailler
Vertrag“ zu unterzeichnen. Die ehemals
enge Verbindung von Segelsport, kaiserlicher
Marine und dem Kaiser führte dazu,
dass sowohl der Segelsport als auch Regat-
ten bedeutungslos wurden. Die politische
Isolation Deutschlands spiegelt sich auch
darin wieder, dass sich kaum internationale
Teilnehmer anmeldeten.

Anfang der 1920er Jahre nahm man die
Regatten wieder auf. Die Teilnehmerzahlen
blieben weit hinter den Vorkriegsmeldungen
zurück. In der Kieler Zeitung vom 16. Juni
1920 heißt es nüchtern: „Was sich heute im
Leben auf der Förde abspielt, ist ja alles nur
noch ein matter Widerschein des Glanzes,
dessen wir uns aus der Zeit vor dem Krieg
erinnern.“ Durch die schwierigen wirtschaft-
lichen Zeiten von der Inflation bis zur Welt-
wirtschaftskrise ab 1929 blieb der Erfolg
der Kieler Woche schwankend.

Erst mit der Machtergreifung der Natio-
nalsozialisten 1933 wurde die Kieler Woche
wieder zu einem international beachteten
Ereignis. Das Regime übernahm die Orga-
nisation und nutzte sie zur propagandisti-
schen Selbstdarstellung und als General-
probe für die olympischen Segelwettbewerbe
1936. Dabei verbanden die Nationalsozia-
listen traditionelle Elemente mit massen-
wirksamen Inszenierungen und ließen die
Kieler Woche zu einer machtvollen Demon-
stration des „neuen“ Deutschlands werden.

Die Kieler Woche sollte ein Fest der gan-
zen Bevölkerung sein. Kiels nationalsozia-
listischer Oberbürgermeister Walter Behrens äußerte 1934 die
Hoffnung, dass „von nun an die Reichsmarinestadt Kiel das segle-
rische Nürnberg Deutschlands sein“ werde. Außerdem sollte, wie
schon zu Kaiserzeiten, Segeln und der sportliche Wettstreit der
Wehrertüchtigung dienen.

In den ersten Nachkriegsjahren war der Segelsport durch Ver-
bote der britischen Besatzungsmacht straff reguliert. So galten
zum Beispiel strenge Segelrevier-Grenzen: Die Förde endete an
einer imaginären Linie Bülk-Laboe. Die Verbote lockerten sich
jedoch schnell. Bereits 1948 gab es wieder die Kieler Woche-Regat-



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum

Unter den Nationalsozialisten stieg die „Kieler Woche“ wieder zu einem Segelereignis von
internationalem Rang auf. Plakat von Robert Schmidt-Hamburg-Laboe, 1934.

ten. Bei der Wiederaufnahme nutzte man die internationale
Bekanntheit der Segelveranstaltung erneut für politische Zwecke.
Von Seiten der Stadtpolitik initiiert, fand unter dem Titel „Kieler
Woche“ im September des Jahres eine Festwoche für jedermann
mit großem Kunst- und Kulturprogramm statt. Die Veranstaltung
sollte Kiel und damit Deutschland als weltoffen und kulturell bunt
präsentieren. Vor Ort führte die vom Segeln losgelöste „Fremd-
nutzung“ des gerade durch das Segeln eingeführten Namens zu
Irritationen. Beigelegt wurde der daraus entstandene Disput zwi-
schen Stadt und Seglern 1949 und die Festwoche zur gemeinsamen
Veranstaltung.

Der Plakatent-
wurf von Niels
Brodersen für
die erste
„Kieler Woche“
nach dem Zwei-
ten Weltkrieg
zeigt in der
Gestaltung das
Bemühen der
Stadt, Beziehun-
gen zu anderen
Staaten insbe-
sondere zu
Skandinavien
aufzunehmen.
Plakatentwurf
von Niels
Brodersen,
1948.



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum

Die im Segelsport gegen Deutschland verhängte Blockade wurde
1951 aufgehoben. Damit stand dem rasanten Aufstieg des Regatta-
sports nichts mehr im Weg. Die Kieler Bucht etablierte sich von da
an endgültig als eines der bekanntesten Segelreviere und während
der Kieler Woche wurden zunehmend Welt-, Europa-, deutsche und
regionale Meisterschaften ausgetragen, aber auch innovativ neue
Regattaformate ausprobiert und integriert.

Unter anderem war es auch die langjährige Erfahrung bei der
Organisation der Kieler Wochen, die 1966 zu dem Entscheid führte,
Kiel zum zweiten Mal als Austragungsort olympischer Segelwett-
bewerbe auszuwählen. Am 28. August 1972 wurde in dem neu
gebauten Olympiazentrum Schilksee die olympische Flamme ent-
zündet. Der Ablauf der Wettbewerbe galt als vorbildlich.

Der also insbesondere durch die Kieler Wochen etablierte, sehr
gute Ruf Kiels sollte gemäß Beschluss der Ratsversammlung im
März 2003 durch eine „maritime Imagepositionierung Kiels“ noch
stärker betont werden. Als einer der ersten Schritte hob man das
Camp 24/7 aus der Taufe. Mit dem gesponserten Sommercamp
sollte zusätzlich zu dem Angebot der Kinder- und Jugendsparten
der vor Ort ansässigen Seglervereine ein noch größerer Kreis an
Nachwuchsseglern angesprochen werden.

In der Folge ging das positive Image des Segelsports, der das
Stadtbild nicht nur durch die Kieler Woche vor allem in den Som-
mermonaten prägt, in den Slogan „Kiel. Sailing. City“ ein. Seit 2016
ist dies die offizielle Stadtmarke: Sie zeigt in „dynamischen blauen
Buchstaben das Wort ‚Kiel‘, das sich im Wasser spiegelt“.



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum

Plakatentwurf
von Walter
Breker zur
„Kieler Woche“
1960.

QUAL DER WAHL



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel

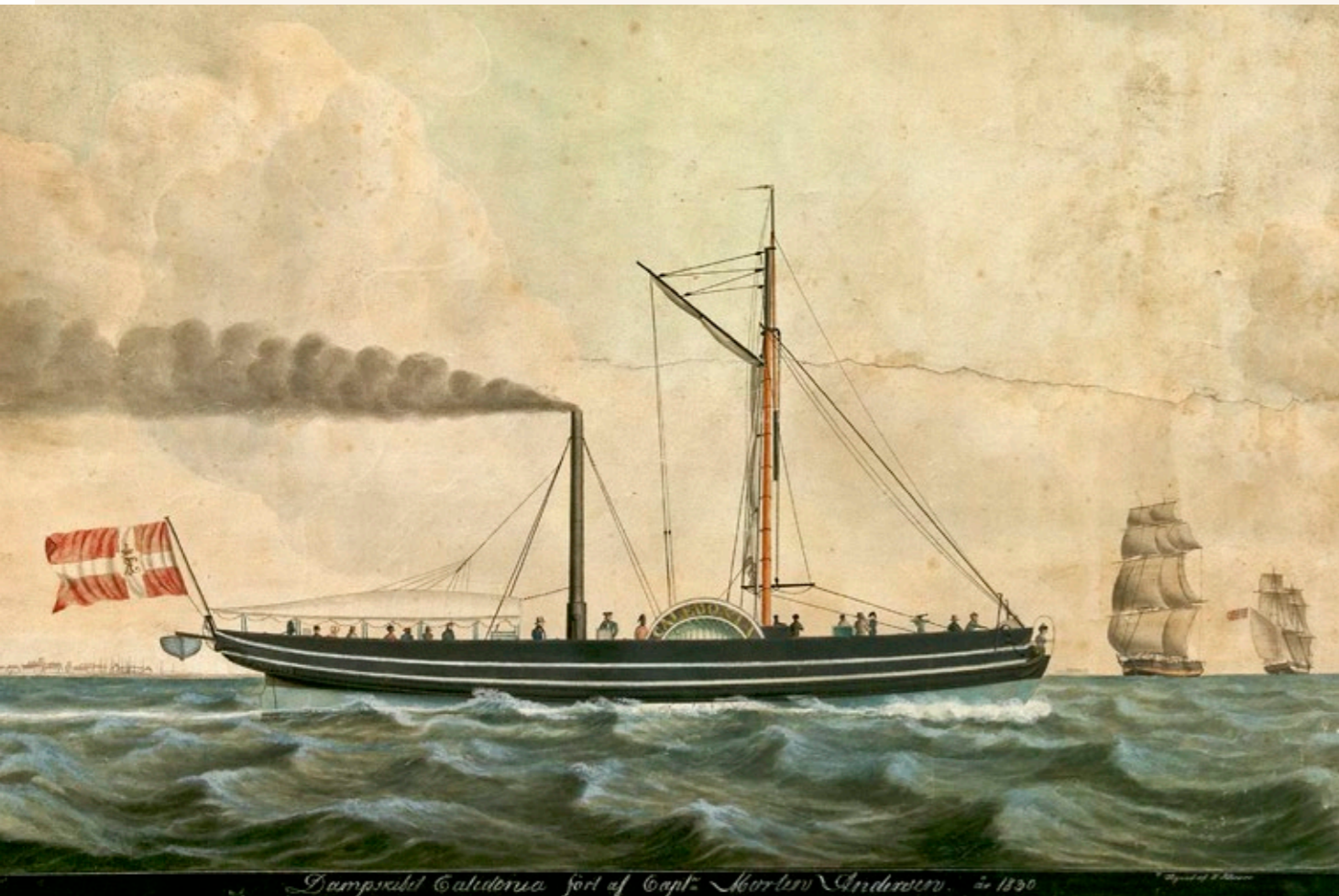
Fotografie von Friedrich Magnussen, 1957.

Seit der ersten „Kieler Woche“ nach dem Zweiten Weltkrieg,
1948, bewirbt die Stadt das Event mit einem eigenen Plakat.
Öffentliche Wettbewerbe in den Folgejahren sollten eigentlich
dazu dienen, ein Logo zu finden. In einigen Jahren führte das
offene Verfahren zu einer Flut von Entwürfen. Das bis heute
praktizierte Auswahlverfahren fand man 1959: Sechs internatio-
nal renommierte Grafiker werden gebeten, einen Entwurf einzu-
reichen. Sie können sich während einer Einladung zur vorjähri-
gen „Kieler Woche“ für ihren Entwurf inspirieren lassen.
Plakatwettbewerb zur „Kieler Woche“ 1957.

Text: Dr. Sandra Scherreiks, Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum

VOM TRANSPORTSCHIFF ZUM TOURISTENMAGNET

Die Fährschifffahrt spielt in Kiel seit Jahrhunderten eine wichtige Rolle. Für den Tourismus wurden Fähren und Kreuzfahrer seit den 1960er Jahren attraktiv, als Kiel sich als Ausgangspunkt für Fahrten nach Skandinavien und in den Ostseeraum anbietet.



Der 1815 gebaute Raddampfer „Caledonia“, der von 1819 bis 1832 auf der Route Kiel – Kopenhagen im Einsatz war. Tempera von Jacob Petersen, 1830. Unten: Kiel – Kopenhagener Paketboot-Passage. Kreidelithographie von Hjalmar Graf Mörner, um 1825.

Im ausgehenden 18. Jahrhundert sorgten zunächst Segelschiffe für den Güter- und Personentransport zwischen Kiel und Kopenhagen. Eine vom Wetter unabhängige und daher zumindest saisonal verlässliche Verbindung gewährleistete ab 1819 der Raddampfer „Caledonia“. Von Mai bis September fuhr er die Strecke als Fähr- und Paketschiff jede Woche. Die Fahrzeit betrug etwa 36 Stunden. Auf die steigende Nachfrage reagierte der dänische Reeder Hvidt: 1832 wurde die „Caledonia“ von größeren Dampfern wie der „Frederik VI.“ abgelöst.



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum



Postkarte mit dem Doppelschrauben-Dampfer „Prinz Adalbert“, 1910.

sprach ihm Pommern, Posen, West- und Ostpreußen zu, die vor dem Krieg zum deutschen Reich gehört hatten. Die Freie Stadt Danzig und Ostpreußen waren dadurch vom deutschen Hoheitsgebiet getrennt und auf dem Landweg nur über den sogenannten polnischen Korridor erreichbar.

SARTORI & BERGER – FESTE GRÖSSE IM POSTDAMPFERDIENST

In den Postdampferdienst – Vorläufer des modernen Fährverkehrs – stieg von deutscher Seite ab dem 1. April 1880 die in Kiel ansässige Reederei Sartori & Berger ein. Auf der Route Kiel – Korsör waren zunächst die Reichspostdampfer „Kaiser“ und „Kronprinz Frederik Wilhelm“ unterwegs. Mit Dänemark hatte man die Einigung gefunden, dass die Kieler Schiffe bei Tag, die dänischen bei Nacht fuhren.

In Konkurrenz mit den dänischen Postdampfern setzte Sartori & Berger darauf, die bei der Howaldts-Werft zwischen 1893 und 1899 neu gebauten Fracht- und Passagierdampfer „Prinz Waldemar“, „Prinz Adalbert“ und „Prinz Sigismund“ so attraktiv wie möglich zu gestalten. Bis zum Ersten Weltkrieg 1914 bestand die im Volksmund „Prinzen-Linie“ genannte Verbindung. Im Jahr 1921 nahm Sartori & Berger die Route ohne dänische Beteiligung wieder auf, musste diese aber aufgrund von Unwirtschaftlichkeit 1924 endgültig aufgeben. Versuche in den 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahren, die Korsör-Strecke wieder zu etablieren, scheiterten.

MIT DER „NORDCAP“ NACH OSLO

Eine weitere Verbindung nach Skandinavien wurde ab 1847 mit dem Raddampfer „Nordcap“ eingerichtet, der die Strecke Kiel-Oslo bediente. Als Nachfolger der „Nordcap“ kam 1854 die „Viken“ zum Einsatz. Im Jahr 1858 privatisierte man die Strecke und die Sönderfeldske Dampskibsselskab erhielt die Route mit der „Kong Sverre“ bis 1870 aufrecht. In den 1920er-Jahren nahm man den Fährbetrieb wieder auf, allerdings von Hamburg nach Oslo. Kiel war nur Zwischenstopp: Von 1920 bis 1939 legten die Schiffe „Kong Dag“ und „Kong Ring“ der norwegischen Oslo-Hamburg-Linie hier am Bahnhofskai an.

„SEEDIENST OSTPREUSSEN“

Der 1920 eingerichtete „Seediens Ostpreußen“ war wirtschaftlich gesehen fast die gesamte Zeit seines Bestehens ein Zuschussprojekt. Mit ihm wurde vor allem ein politisches Zeichen gesetzt. Die Aufnahme der Route unterstützte die Forderung, die in Folge des Ersten Weltkrieges an Polen abgetretenen Gebiete wieder an das Deutsche Reich anzuschließen. Der Versailler Vertrag von 1919 legte die Anerkennung Polens als eigenständigen Staat fest und

Mit der Fährlinie sollte der zeitaufwändige Landweg umgangen werden. Anfangs wurde die Linie von der HAPAG und einer Stettiner Reederei mit finanzieller Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums betrieben. Angesichts der schwierigen Witterungsverhältnisse in den Wintermonaten wurde der auf den Zugverkehr abgestimmte „Seediens Ostpreußen“ saisonal betrieben etwa vom späten Frühjahr bis Oktober.

Die Stationen des Schiff- und Bahnfahrplanes umfassten anfangs Berlin, Stettin, Swinemünde, Pillau, Königsberg. Um die Fahrten gewinnbringender zu gestalten, wurde die Linie allmählich ausgeweitet. Mit Beginn der 1930er-Jahre wurden die deutschen Ostgebiete als Reiseziele beworben und die Fahrten in westlicher Richtung bis nach Kiel und in östlicher bis nach Finnland ausgedehnt. Dafür setzte der „Seediens Ostpreußen“ eigene Schiffe in Fahrt: die „Hansestadt Danzig“, die „Preußen“ und die „Tannenbergs“. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Schiffe zu Minenlegern umgerüstet. Bis zu ihrer Versenkung durch eine Minensperre 1941 waren sie im Militäreinsatz. Der während des Kriegs stark eingeschränkte „Seediens Ostpreußen“ wurde im August 1944 endgültig eingestellt.

KIEL WIEDER „BRÜCKE NACH SKANDINAVIEN“

Nach jahrzehntelanger Pause wurde die Wiedereröffnung der von dem norwegischen Reeder Anders Jahre initiierten Fährverbindung Kiel-Oslo im Mai 1961 allseits freudig begrüßt, erhoffte man sich doch nach Kriegsende eine Wiederbelebung der Kontakte in den Norden. Zum Stapellauf des Fährschiffes „Kronprins Harald“ bei den Howaldtswerken hieß es in der Presse hoffnungsfroh: „Kiel wird in verstärktem Maße wieder eine Brücke nach Skandinavien sein.“

Die Fährreife zählte damals zu den größten Passagierschiffen weltweit. Auch der Reisekomfort wurde in den „Kieler Nachrichten“ vom 5. November 1960 hervorgehoben: „Die ‚Kronprins Harald‘ wird schon jetzt als ‚schwimmendes Hotel‘ bezeichnet. 499 Fahrgäste werden später die Gelegenheit haben, die Ueberfahrt in komfortabel eingerichteten Bettkabinen vorzunehmen. Für weitere 93 Fahrgäste stehen Schlafsessel bereit.“ Der Preis für die Fahrt galt als sensationell: „Fachleute tuschelten sich sagenhafte Preise zu – keiner wollte es recht glauben... jetzt aber können wir offen darüber reden: Wenn am 2. Mai die ersten Reisenden an Bord gehen, haben

sie nicht mehr als ganze 82 DM auf den Tisch zu legen, um mit dem neuen Fährschiff sehr bequem von Kiel nach Oslo und zurück zu reisen.“ Die Fähre diente außerdem dem Gütertransport, vor allem von Autos, nach Norwegen.

Für die Strecke wurde zusätzlich das Schwesterschiff „Prinsesse Ragnhild“ in Fahrt gesetzt. An den allseits bekannten Schiffsnamen wurde festgehalten, bis 1990 die Reederei Color-Line den Betrieb übernahm. Zunächst wechselte die Abfertigung der Schiffe 1997 vom westlichen Ufer der Förde auf das östliche an den zusätzlich erbauten Norwegenkai. Mit dem Betrieb der neuen Fähren „Color Fantasy“, seit 2004, und der „Color Magic“, seit 2007, führte die Color Line das schon unter Anders Jahre begonnene Konzept der liniengebundenen Kreuzfahrt in neuen Dimensionen fort.

FÄHRHAUS NACH NORDEN

Der Fährschiffboom in den 1960er-Jahren setzte sich mit Aufnahme der Route nach Göteborg durch die Reederei Stena Line weiter fort. Mit der „Stena Germanica“, dem ersten Schiff dieses Namens, wurde im April 1967 die Fährlinie eröffnet. Ihre Ausstattung mit zum Beispiel Fernsehern und Sauna sowie verschiedenen gastronomischen Angeboten machte die Überfahrt für die Passagiere komfortabel. Die „Stena Germanica“ blieb nicht das einzige Schiff auf der Verbindung. Hinzu kamen 1972 die „Stena Olympica“ und die „Stena Scandinavica“.

Heute ist die An- und Ablegestelle im Kieler Hafen der 2010 erbaute Schwedenkai mit dem markanten Glasbau. Täglich gehen die Schiffe dort um neun Uhr vor Anker und legen abends um 18:45 Uhr wieder ab. Mit den beiden neuen Terminals, dem Norwegen- und dem Schwedenkai, wurde der alte Oslokai frei. Er wurde 2007 zum Kreuzfahrtterminal um- und ausgebaut.

START FÜR DEN KREUZFAHRTTOURISMUS

Der Startschuss für den Kreuzfahrttourismus fiel deutlich früher. 1963 lief das britische Passagierschiff „Duke of Lancaster“ den Kieler Hafen an. Das eigentlich als Passagier- und Eisenbahnfähre für nächtliche Überfahrten zwischen England und Nordirland gedachte Schiff wurde im Sommer für Kreuzfahrten genutzt, bei denen vor allem skandinavische Häfen angelaufen wurden.

Endgültig im Fokus der Kreuzfahrtreedereien stand Kiel ab Mitte der 1970er-Jahre. Dazu trug bei, dass bekannte Schiffe wie das Flaggschiff der Reederei Hapag-Lloyd, die „Europa“, Kiel ansteuerten. Als 1989 der Eisener Vorhang fiel, war der Weg zu den osteuropäischen Häfen frei, wofür 1994 der Ostuferhafen ausgebaut wurde.

Mittlerweile verzeichnet Kiel jährlich steigende Anlandungen, im Jahr 2018 waren es 168. Aktuell ist die Branche durch die Pandemie stark eingeschränkt. Zwar sind die Passagierzahlen limitiert, dennoch machten 2021 im Kieler Hafen 134 Kreuzfahrer fest.

Text: Dr. Sandra Scherreiks, Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum



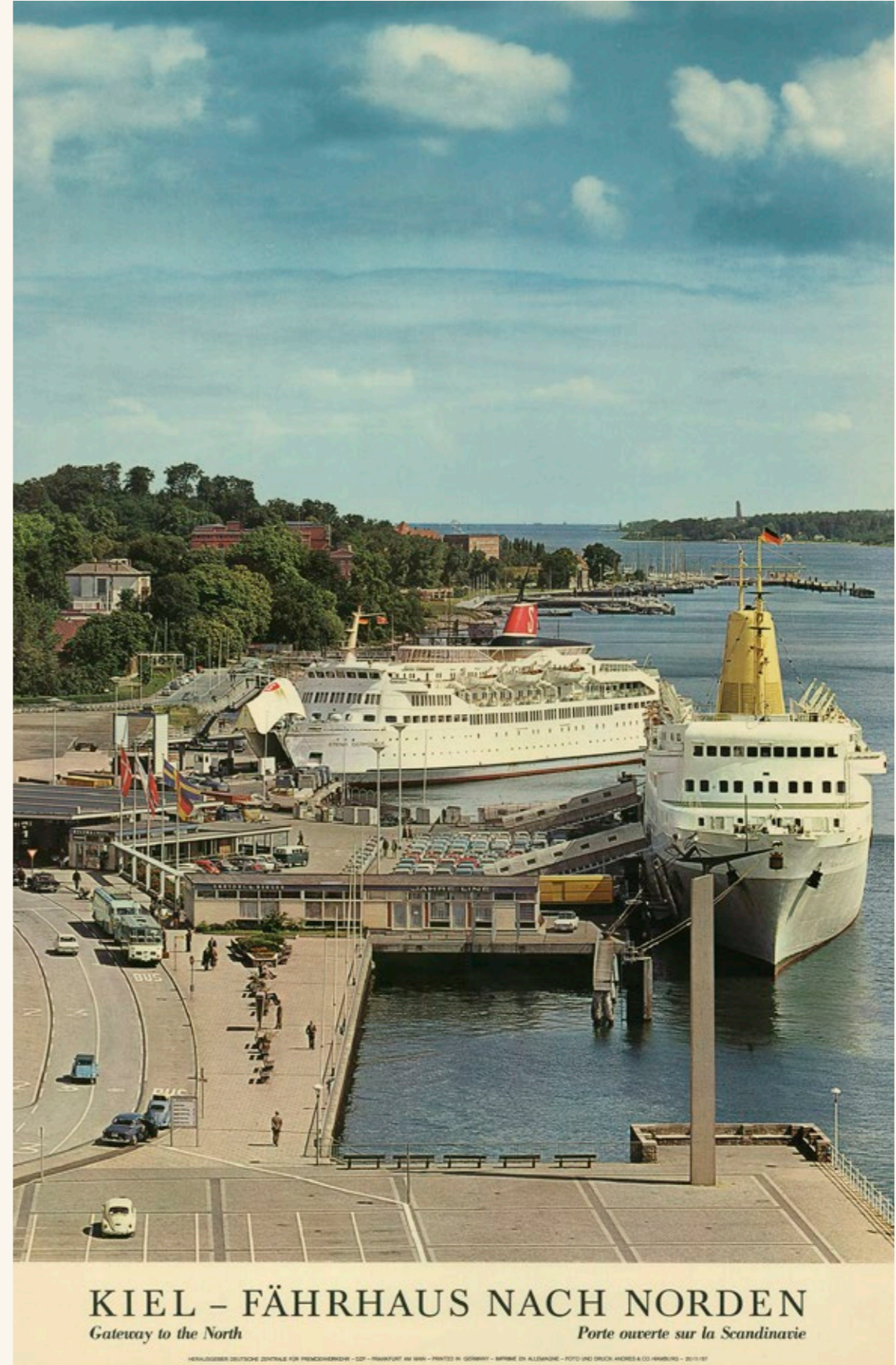
Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Das Plakat zeigt die drei Schiffe des „Seedienstes Ostpreußen“: „Hansestadt Danzig“, „Preußen“, „Tannenberg“. Werkstatt Hermann Saran, Berlin, 1937.

Begegnung der „Duke of Lancaster“ und der „Kronprins Harald“ vor dem Oslokai. Fotografie von Friedrich Magnussen, 1963.



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

„Stena Germanica“ und „Kronprins Harald“ am ehemaligen Oslokai. Plakat herausgegeben von der Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr, 1967.

„Gruss aus Kiel“,
anlässlich der feierlichen Eröffnung
des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1895.
Entwurf von
Johannes Miesler.
Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel

„IHR VEREHRTEN LANDRATTEN, KOMMT NACH KIEL“

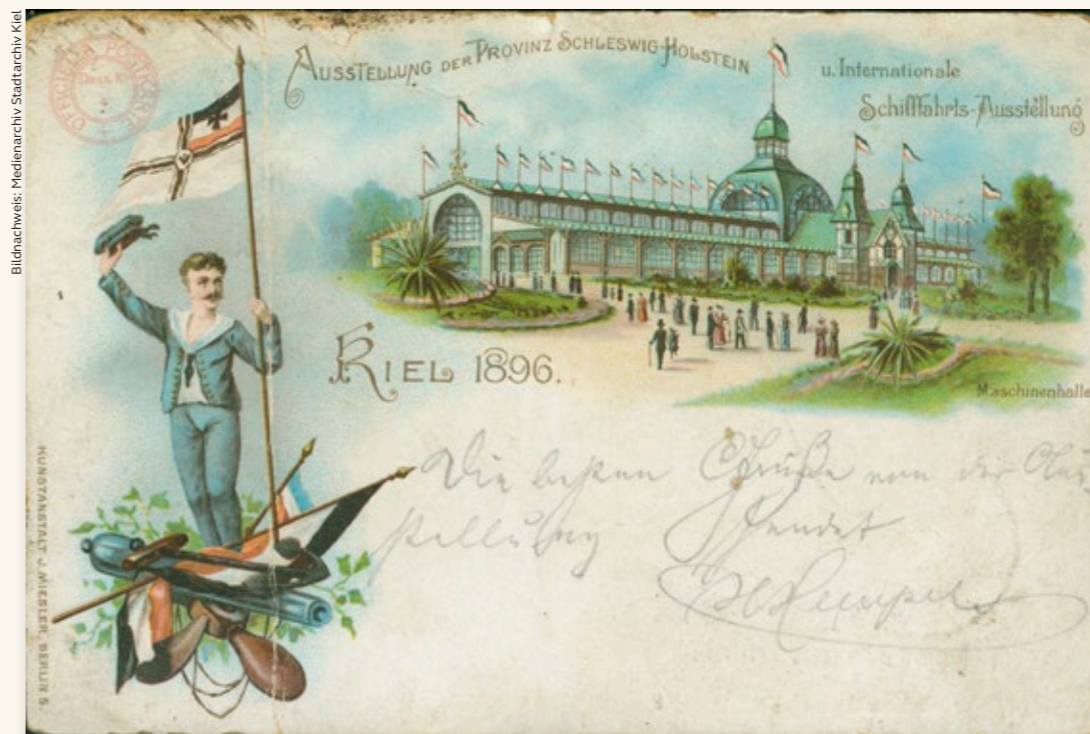
Seit 1865 war Kiel Deutschlands wichtigster Marinestandort an der Ostsee. Das kaiserzeitliche Deutschland begeisterte sich für die Flotte, und Schiffe und Marineanlagen im Kieler Hafen wurden zum touristischen Hotspot.

Nachdem der preußische König Wilhelm I. die Flotte 1865 von Danzig nach Kiel verlegte, bestimmte bis zum Ende des Ersten Weltkrieges die Marine maßgeblich Politik und Wirtschaft der Stadt ebenso wie die stadtplanerische Gestaltung und gesellschaftliche Entwicklung. Die bevorzugte Stellung der Marine resultierte aus der vom seefahrtbegeisterten Kaiser Wilhelm II. betriebenen Flottenpolitik. Das Deutsche Reich sollte in seiner Bedeutung als Seemacht insbesondere hinter Großbritannien nicht zurückstehen. Entsprechende Propaganda sorgte dafür, dass sich die Flottenbegeisterung des Kaiserhauses auch auf weite Teile der Bevölkerung übertrug. Das 1871 zum Reichskriegshafen ernannte

Verkaufskiosk für Marinefotos des Fotografen Arthur Renard. Fotografie Arthur Renard, 1896.



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel

Nicht nur auf Postkarten, sondern generell auf Souvenirs der Kaiserzeit werden maritime Motive verwendet. Häufig bildet ein die Reichskriegsflagge schwenkender Matrosen den Rahmen für die Abbildungen vom Reichskriegshafen, der Marineakademie und anderen städtischen Sehenswürdigkeiten. Verschiedene Fotografen, 1895 – 1908.

Kiel entwickelte sich zu einem beliebten Ausflugs- und Urlaubsziel. Im aufkommenden Massentourismus wurde nicht mehr mit den Naturschönheiten der Förde geworben, sondern mit den technischen Errungenschaften.

Das Ranking der Sehenswürdigkeiten vor Ort wurde von der kaiserlichen Marine angeführt. So wird es auch im Fremdenführer des „Vereins zur Hebung des Fremden- und Gastverkehrs“ von 1899 geschildert: „Was die Reisenden aus allen Theilen unseres Vaterlands in jedem Sommer an die Gestade unserer Förde lockt, ist natürlich in erster Linie die Marine mit ihren stolzen Schiffen und mannigfachen Einrichtungen, deren Besichtigung zu den dafür angesetzten Stunden, soweit es dem Interesse der Landesvertheidigung nicht



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Links im Vordergrund Holst's Hotel, das am Schlossgarten lag. Die alljährlichen Manöver boten Motive für den Schmuck des Speisesaals. Fotograf unbekannt, um 1910. Rechts: Eine der Supraporten, die den Speisesaal des Hotel Holst schmückten. Gemälde von Fritz Stoltenberg, um 1915.



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Werbeprospekt zur Flottenparade der deutschen Kriegsflotte im Anschluss an die Herbstübungen in der Ostsee, 1933.

ZUR Flottenparade
DER DEUTSCHEN KRIEGSFLOTTE
 im Anschluß an die diesjährigen Herbstübungen in der Ostsee

MIT MS
 »MONTE PASCOAL«
 vom 20. bis 23. September 1933

FAHRPREISE
 von RM. 30,—
 bis RM. 75,—
 einschließlich
 voller Verpflegung

HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE
 DAMPFSCHEIFFAHRTS-
 GESELLSCHAFT

widerspricht, Jedermann bereitwilligst gestattet wird.“ In „Lücks Marineführer durch Deutschlands Kriegshäfen“ von 1912 heißt es sogar: „Die Besichtigung der Flotte bildet das Ziel eines jeden Fremden. Sie ist für Kiel etwa dasselbe, was der Papst für Rom ist.“

An zweiter Stelle stand der zwischen 1887 bis 1895 angelegte Kaiser Wilhelm-Kanal: „Einen weiteren Anziehungspunkt bildet die Weltverkehrsstrasse des Kaiser Wilhelm-Kanals mit seinen Einrichtungen, Wasser- und Hochbauten an der Ostmündung, sowie der Hochbrücke bei Levensau.“ Nicht erwähnt wird, dass die wirtschaftlichen Erwägungen, die zum Kanalbau geführt hatten, im Rahmen der kaiserlichen Flottenpolitik von militärstrategischen Überlegungen abgelöst worden waren: Der Kanal verband auf kürzestem Weg den Reichskriegshafen Kiel mit den Marinestützpunkten der Nordsee.

Die Stationierung der Marine zog weitere, Ende des 19. Jahrhunderts ausgeführte Großbauprojekte nach sich, wie den Bau und die Erweiterung der Werften, die Kasernenbauten, die Marineakademie und das Anfang des 20. Jahrhunderts erbaute Marineviertel im Stadtteil Wik. Die Bauten wurden für Besucher werbewirksam in Szene gesetzt, ebenso wie der (seefahrts-) technische Fortschritt. Dazu heißt es im Fremdenführer von 1912: „Ihr verehrten Landratten im Binnenlande, kommt nach Kiel und seht euch



Bildnachweis: Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Plakat für die Marine-Volkswache im Juni 1935 in Kiel, Plakatentwurf von M. L. Fischer. Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

„... Seht euch die einzig schöne Förde, die Schiffe der Flotte an, macht euch ein Bild von den Fortschritten der Technik in der Marine.“

Bildnachweis: Medienarchiv Stadtarchiv Kiel



Das 1936 in Anwesenheit des Reichskanzlers Adolf Hitler eingeweihte Marine-Ehrenmal ist seit seiner Errichtung eine touristische Sehenswürdigkeit in der Umgebung Kiels. Postkarte, um 1933.

die einzig schöne Förde, die Schiffe der Flotte an, macht euch ein Bild von den Fortschritten der Technik in der Marine. Ihr werdet staunen und mancherlei begreifen, was euch bis dahin dunkel geblieben ist. Habt ihr wirklich einen Begriff davon, wie das Schiff seinen Weg über See findet, wie es die Klippen und Sandbänke bei Tage, Nacht und Nebel vermeidet, wie der Ort des Schiffes zu jeder Zeit in Sicht von Land und auf hoher See festgestellt werden kann? Kennt ihr das Log, das Lot, den Kompaß (auch den Kreiselkompaß), die Seekarte, den Sextanten?“

Die häufige Präsenz des Kaisers und seiner Familie vor allem während der Kieler Wochen, zu ihren Urlaubsreisen mit der Yacht „Hohenzollern“ oder zu Werftbesuchen machte Kiel auch für die Creme der Gesellschaft interessant.

Der kaiserzeitliche Marine-Tourismus fand durch den Ersten Weltkrieg, hauptsächlich durch die von der Marine ausgehende Revolution 1918, ein Ende.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg reglementierte der im Juni 1919 geschlossene Versailler Vertrag die militärische Stärke Deutschlands. Die Streitkräfte zu Wasser, zu Land und zu Luft waren zu demobilisieren. Für die Marine bedeutete dies eine deutliche Verringerung der Flotte. Erlaubt waren sechs Schlachtschiffe der „Deutschland“- oder „Lothringen“-Klasse, sechs Kleine Kreuzer, zwölf Zerstörer sowie zwölf Torpedoboote. Neubauten waren nur bei Verlust eines der genehmigten Schiffe erlaubt, oder wenn eines von diesen einen deutlich veralteten Stand hatte. Gemäß den verringerten Schiffskapazitäten war die Stärke der Marine auf 15.000 Mann zu senken.

Bereits im Jahr der „Machtergreifung“ 1933 nutzten die Nationalsozialisten die internationale Kieler Woche zu Propagandazwecken. Das nationalsozialistische Regime übertrat außerdem bewusst die Vorgaben des Versailler Vertrags. Die Siegermächte Großbritannien und Frankreich schritten durch die verfolgte Appeasement-, also Beschwichtigungspolitik, nicht ein. So wurde im März 1935 die allgemeine Wehrpflicht wiedereingeführt, die den Weg zur Wiederbewaffnung Deutschlands freimachte. Darüber hinaus gestattete das im Juni 1935 geschlossene deutsch-britische Flottenabkommen eine Wiederaufrüstung.

Dem Flottenabkommen kamen die Nationalsozialisten zuvor. Selbstbewusst bewarben sie noch vor dessen Abschluss die Kieler „Marine-Volkswache“, die der Kieler Woche vorgeschaltet war. Die „Marine-Volkswache“ diente als Werbung für die Wehrpflicht. Mit ihr sollte aber auch den aus dem In- und Ausland angereisten Besuchern der Anspruch der Nationalsozialisten auf eine neue, starke Seegeltung des „Dritten Reiches“ deutlich gemacht werden.

Eingebettet war die kriegsvorbereitende Propaganda in ein Kultur- und Sportprogramm für jedermann, mit dem die Aufrüstung als vermeintlich friedlichen Zwecken dienend verbrämt wurde. Wie zu Zeiten des kaiserzeitlichen Marine-Tourismus bewarb man dieselben Anlässe, die zum Besuch Kiels animieren sollten, wie die im Hafen liegende Flotte, die Stapelläufe von Kriegsschiffen auf den Werften oder Manöver, die jährlich im Herbst stattfanden.

Daher wird sich auf Plakaten, Informationsbroschüren und Postkarten sehr ähnlicher Werbemotive bedient. Mit Darstellungen von die Reichskriegsflagge hissenden Matrosen, dem im Mai 1936 eingeweihten Marineehrenmal in Laboe, Segelbooten und Kriegsschiffen nahmen die Nationalsozialisten ikonografisch Bezug auf die Werbung des Kaiserreiches und griffen damals eingeführte Bilder mit nationalistischer-patriotischer Bedeutung wieder auf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bemühte sich die Stadt – wie bereits nach dem Ersten Weltkrieg – um eine zivile Ausrichtung ihres Images für Touristen.

Text: Dr. Sandra Scherreiks, Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum