



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Kiel**

**Hahn, Wilhelm**

**Berlin-Halensee, 1926**

Kiels Wirtschaftsleben: "Erstrebtes und Erreichtes", von Dr. h. c. Chr.  
Andersen, Präsident der Industrie- und Handelskammer, Kiel

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96769](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96769)



Die Altstadt vom Ostufer aus — Phot. Deutsche Werke

## KIELS WIRTSCHAFTSLEBEN ERSTREBTES UND ERREICHTES

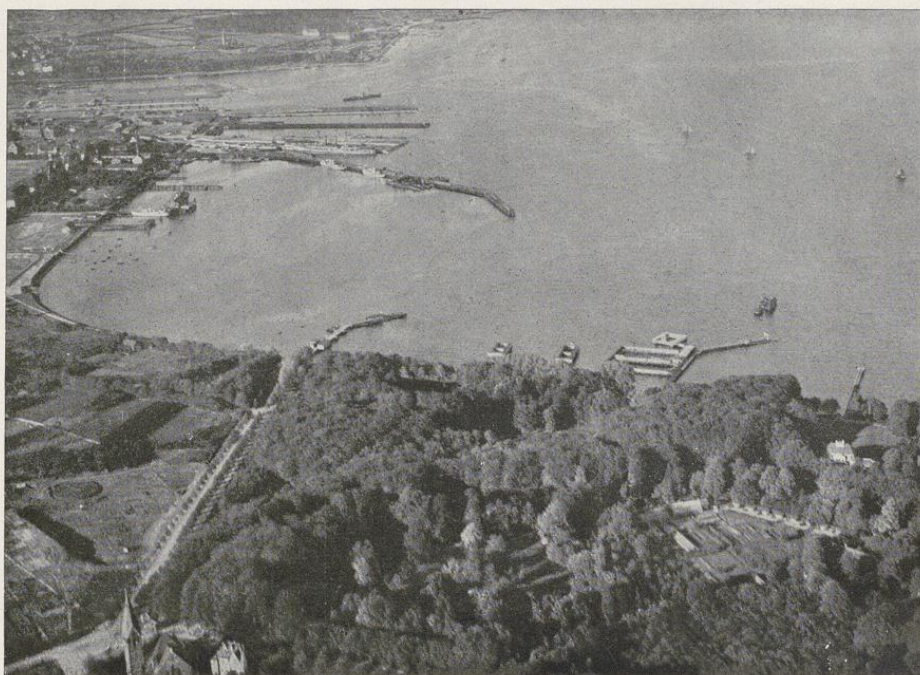
VON DR. h. c. CHR. ANDERSEN, PRÄSIDENT DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER, KIEL

Die Entwicklung eines zur Umstellung durch äußere Begleitumstände gezwungenen Hafen- und Industrieplatzes kann nicht von heute auf morgen erfolgen. Wir haben in der Geschichte der Häfen genügend Beispiele dafür, wie die in weiser Voraussicht kommender Entwicklung gebauten Anlagen erst nach langen Jahren stiller Beschaulichkeit ihrer Bestimmung entgegengeführt sind. Solche Beobachtungen mußte man machen in Zeiten normaler Verkehrsentwicklung. Um wieviel mehr sollte man seine Anforderungen an die Entwicklung des Verkehrs in einem Hafen nicht zu hoch schrauben, dessen Neugeburt sich in einer Zeit vollziehen soll, die eine Zeit schwerster Krisenzustände ist. Noch eines muß man sich hierbei vor Augen halten, nämlich daß Kiel innerhalb der allgemeinen Krisenerscheinungen noch besonders stark zu leiden hat unter der Schiffsbaukrise, die die Grundlage seiner Wirtschaftskraft trifft.

Wenn wir alle diese schweren Hemmnisse für ein schnelles Gelingen weitreichender Pläne mit in Rechnung stellen, so müssen wir heute in Kiel mit dem Verhältnis des Erreichten zu dem Erstrebten zufrieden sein. Um bei der Hafenentwicklung zu beginnen, so ist es uns doch gelungen, den am günstigsten gelegenen Nordhafen am Kaiser-Wilhelm-Kanal sehr schnell mit einem lebhaften Verkehr zu füllen. Nicht nur daß die Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbände mit ihrem 12 000 t

fassenden Silo und den Nebengebäuden Getreide- und Futtermittelmengen umschlagen, die eine Vervielfachung des früheren Verkehrs gebracht haben, sondern darüber hinaus ist auch in das Lagerhaus der Kieler Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H. Leben eingezogen, und dank rger Betätigung hat sich der Verkehr hier fortlaufend weiter erhöht. Vor mehreren Jahren war als Ziel aufgestellt worden, Kiel zu einem Umschlagshafen, insbesondere für den Verkehr vom Westen nach dem Osten und umgekehrt, zu entwickeln. Die dahin gehenden Bestrebungen sind in Bezug auf den Verkehr mit Getreide und Futtermitteln glänzend eingeschlagen. Es hat sich ferner aber gezeigt, daß auch für andere Güter derartige Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden sind. Ganz besonders wird die Handelsentwicklung Kiels dadurch gefördert, daß man in den letzten Jahren eine große Anzahl von Reedereien, die Ostseehäfen anlaufen, veranlassen konnte, in Kiel anzulegen. Hierdurch hat sich vor allem auch der Verkehr mit der Provinz Schleswig-Holstein erheblich fördern lassen, und es bahnt sich bereits eine immer stärkere Einschaltung des Kieler Hafens als Umschlagshafen für mitteldeutsche Gebiete an.

Teilweise hat diese Entwicklung auch schon übergreifen auf den Freihafen in der Wiker Bucht, den heute regelmäßig eine größere Anzahl von Schiffen anlaufen. Die Pläne auf Ausbau des Voßbrooker Hafens sind mit



Vogelschaubild auf die Stadt und den inneren Hafen von Söden

Rücksicht auf die lähmenden Einflüsse der Wirtschaftskrise vorläufig zurückgestellt, und nur kleinere Bauabschnitte sind fertiggestellt worden.

Wir haben also ohne Zweifel — alles in allem genommen — eine Entwicklung zu verzeichnen, die sich in der Richtung unserer bisherigen Pläne bewegt, und wir haben allen Anlaß, für den weiteren Verlauf der Dinge hoffnungsvoll zu sein, denn es zeigt sich, daß das Interesse am Kieler Hafen im Zunehmen begriffen ist. Vor allem muß man berücksichtigen, daß die Hauptentwicklung auch für den Kieler Hafen einsetzen wird, wenn der Verkehr mit Rußland zur vollen Entfaltung gelangt. Wenn wir weiter uns vergegenwärtigen, welche Entwicklung die Pläne auf Förderung und Vervielfältigung unserer Industrie genommen haben, so müssen wir uns vor allem ganz klar darüber sein, daß die Schwierigkeiten zur Stützung und Förderung industrieller Unternehmungen heute nirgends größer sind als in der Werftindustrie. Zunächst ist unseren Werften die Umstellung vom Kriegsschiffsbau auf den Handelsschiffsbau sehr schnell gelungen, gibt es doch keinen Auftraggeber, der anspruchsvoller ist im Schiffbau als die Marine. Die

Anforderungen, die an den Bau der Kriegsschiffe gestellt wurden, sind so außerordentlich große, daß die Kieler Werftindustrie nach ihrer Umstellung auf den Handelsschiffbau geradezu dazu prädestiniert erscheint, muster-gültige Leistungen zu vollbringen, und wir können auch mit Stolz für uns in Anspruch nehmen, daß die Erzeugnisse unserer Schiffbauindustrie sich des besten Rufes erfreuen. Aber selbst die besten Einrichtungen und die beste Arbeit konnten unsere Schiffbauindustrie natürlich nicht vor der schweren Sorge bewahren, unter der allenthalben heute diese Industrie zu leiden hat. Allerdings ist es unserer Schiffbauindustrie gelungen, ihre Betriebe in einzelnen Abteilungen auf andere Fabrikation umzustellen, und es werden heute Triebwagen, Schiffshilfsmaschinen, Elektro- und Rohölmotoren jeder Größe und Form und viele andere Erzeugnisse in muster-gültiger Qualität hergestellt. Der Schiffbau selbst aber ist infolge der unglücklichen Verhältnisse stark zurückgegangen, und es hat auch hier nicht an den schweren Begleiterscheinungen der Deflation und der Übernahme von Aufträgen zu festen Preisen gefehlt. Dank erheblicher Unterstützungen durch das Reich ist es den

Deutschen Werken Kiel A.-G., den Nachfolgern der alten Reichswerft, gelungen, sich einigermaßen unabhängig von der Ungunst der Verhältnisse auf dem Schiffbaumarkt zu machen, zumal sie von seiten der Marine mit Neubaufträgen und Reparaturen rechnen können. Auf den anderen Werften wird das Reparaturgeschäft — wenngleich es zeitweilig noch einigermaßen befriedigen konnte — stark dadurch benachteiligt, daß viel weniger reparaturbedürftige Schiffe unseren Hafen anlaufen als in Hamburg, wo der große Schiffsverkehr fortlaufend Aufträge mit sich bringt.

Ohne Zweifel gilt eine der größten Sorgen Kiels der Beschäftigung der Werften, denn sie bilden nun einmal das Rückgrat unserer Wirtschaft und von ihnen sind nach wie vor weiteste Kreise der Kieler Wirtschaft mehr oder weniger in ihrem Wohlergehen abhängig.

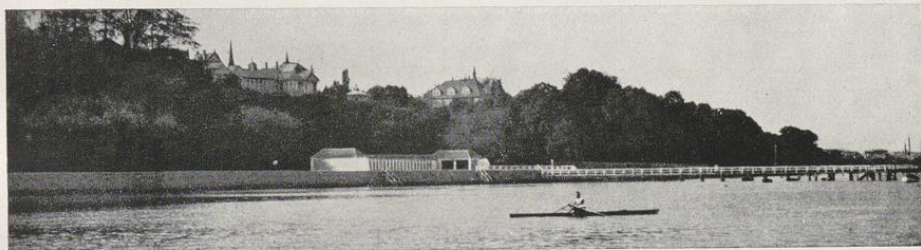
Die früheren Hilfsbetriebe der Marine, einige größere Unternehmungen, haben sich zum Grundsatz gemacht, die bisherige Abhängigkeit von den Werften völlig zu verlieren. Sie haben hierbei auch schwere Jahre durchgemacht, aber es zeigt sich bei ihnen, daß die große Leistungsfähigkeit, zu der sie im Dienste der Marine erzogen worden waren, ihnen auch auf anderen Gebieten zum Vorteil gereicht. Und so sehen wir, daß sie Fabrikationen entwickeln konnten, die ihnen die Weiterexistenz ermöglichen und ihren Namen in alten Ehren erhalten.

Die Aufnahme neuer Industrien ist bisher nicht sehr erfolgreich gewesen. Viele Versuche dieser Art sind hier — ebenso wie an anderen Stellen — in der Inflationszeit gemacht, aber wieder aufgegeben worden. Noch kurz vor der Stabilisierung des Geldes waren wegen großer Projekte aussichtsreiche Verhandlungen im Gange, die dann plötzlich abgebrochen werden mußten. Aber auch dieser Vorgang ist keineswegs als außergewöhnlich zu bezeichnen, sondern entspricht den

Verhältnissen, wie wir sie allenthalben in Deutschland erlebt haben.

Auf dem Gebiete des Binnenhandels haben wir in den vergangenen Jahren eine recht günstige Entwicklung zu verzeichnen. Insbesondere der Handel mit Kolonialwaren hat es verstanden, seinen Wirkungsbereich bedeutend zu vergrößern. Er ist heute in weiten Gebieten unserer Provinz heimisch, wo er früher kein Tätigkeitsfeld gefunden hat, und er hat es verstanden, dadurch einen Minderverbrauch auszugleichen, der in Kiel nach der Verkleinerung der Marine eingetreten ist.

Wenn wir alle diese Beobachtungen zusammenstellen, so müssen wir sagen, daß allerdings weittragende Pläne bisher nicht zur Vollendung geführt werden konnten, daß aber kein Anlaß dafür vorhanden ist, sich hierüber zu wundern und daß auch die Gründe für eine langsame Vorwärtswicklung fast ausschließlich in dem allgemeinen Darniederliegen des Wirtschaftslebens zu suchen sind. Die früher wiederholt hervorgehobenen Vorteile des Platzes Kiel als Handelshafen und Industriezentrum bestehen fort, und deswegen ist auch kein Pessimismus am Platze. Gewiß handelt es sich nach wie vor um eine sehr schwere Aufgabe, die nur mit Ausnutzung aller Kräfte und mit einer auf das äußerste gesteigerten Tatkraft erfüllt werden kann. Zunächst muß man darauf Bedacht nehmen, die schwere Krisenzeit zu überwinden, die sich selbstverständlich an einem Platze, dem nach dem Kriege zunächst die Grundlagen für seinen wirtschaftlichen Bestand zusammenzubrechen drohten, doppelt schwer auswirkt. Aber wenn wir Erreichtes und Erstrebtes unter Berücksichtigung aller Hemmnisse miteinander in Vergleich setzen, so brauchen wir den Mut keineswegs zu verlieren, sondern haben allen Anlaß dazu, auch weiter das große Ziel im Auge zu behalten, Kiel zu einem leistungsfähigen Handelshafen und Industrieplatz zu entwickeln.



Bellevue, Städtisches Kurhaus und Badeanstalt an der Förde