



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

Kieler Wirtschaftsfragen

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



Handelshafen an der Hörn — Phot. Andresen

KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

a) Die Hafen- und Eisenbahnanlagen der Stadt Kiel

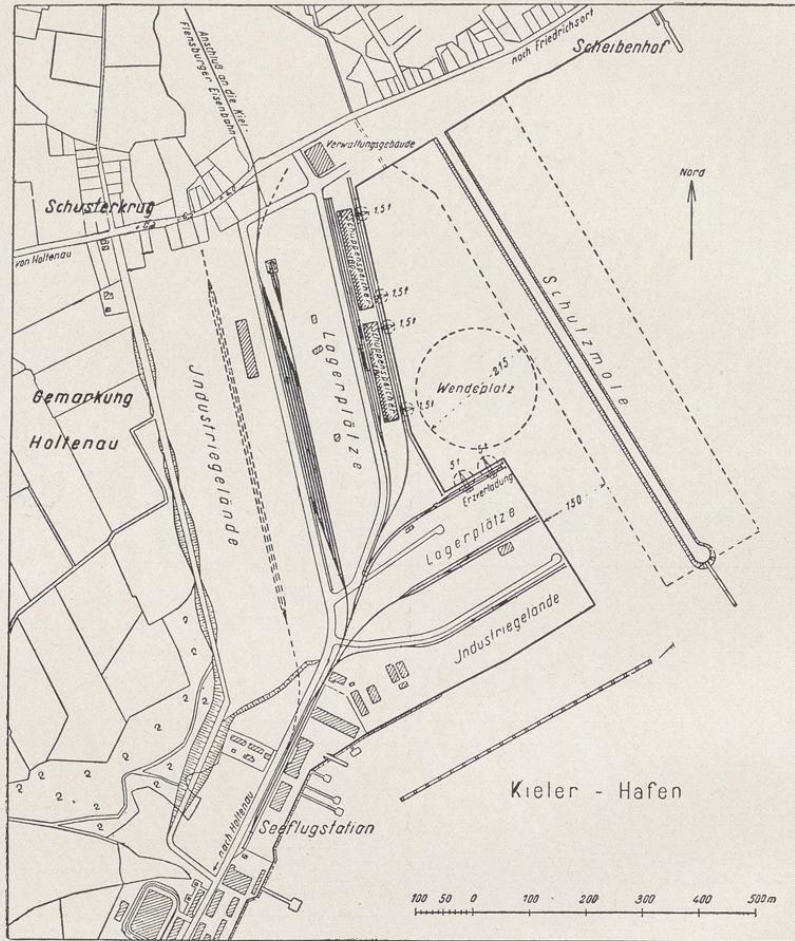
Von Stadtoberbaurat Kruse

Die tief in das Land einschneidende Kieler Bucht bildet in ihrer natürlichen Gestaltung ein vorzügliches Hafenbecken. Gegen die offene See und gegen die Einwirkung von Stürmen gesichert durch eine die Einfahrt auf 1,0 km einschränkende Landzunge, durch hohe Ufer geschützt, mit einer Wassertiefe von durchschnittlich 12 m, welche sich nur im inneren Teile der Bucht auf 6 m verringert, bietet sie alle Voraussetzungen für die Entwicklung eines Seehandelsverkehrs. Die geringen Wasserstandsschwankungen, die Unabhängigkeit von Strömungen und die durch das milde Klima begünstigte Eisfreiheit sind weitere Vorzüge.

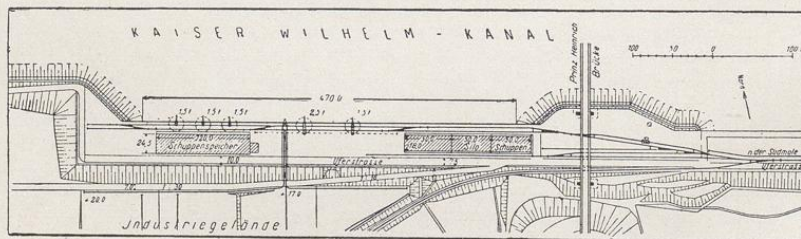
Einer großzügigen Ausnutzung als Handelshafen standen bis zum Ausgange des Krieges die gewichtigen Interessen der Marine entgegen. Auf Grund des Reichskriegshafengesetzes war die ganze 1530 ha große Bucht

in erster Linie der Kriegsmarine vorbehalten, nur das südlichst im Bereich der Altstadt gelegene Gebiet stand der Handelsschifffahrt zur Verfügung. Dieser Handelshafen hat im Anfange des Jahrhunderts eine völlige Umgestaltung und Erneuerung seiner Einrichtungen erfahren. Neue Kaimauern und Bohlwerke sind gebaut, die Kaiflächen erweitert und die Hafenbahnanlagen vervollkommenet worden. An den Kais sind massive Lager-schuppen errichtet und elektrisch betriebene Kräne mit einer Ladefähigkeit von 1 bis 10 t aufgestellt worden. Ein in die innere Stadt einspringendes Wasserbecken, der sog. Bootshafen, wurde als Liegeplatz für kleinere Schiffe ausgebaut. Die Uferstraßen, welche sich neben den durchschnittlich 15–20 m breiten Kais hinziehen, sind verbreitert worden und mit den Verkehrsstraßen der Stadt in zweckmäßige Verbindung gebracht. Die Gesamtlänge der Kais, an denen eine Wassertiefe von 6,0 m vorhanden ist, beträgt 2300 m. Drei nebeneinanderliegende Eisenbahngleise dienen der Weiterbeförderung der Güter mit der Eisenbahn; sie stehen im Eigen-

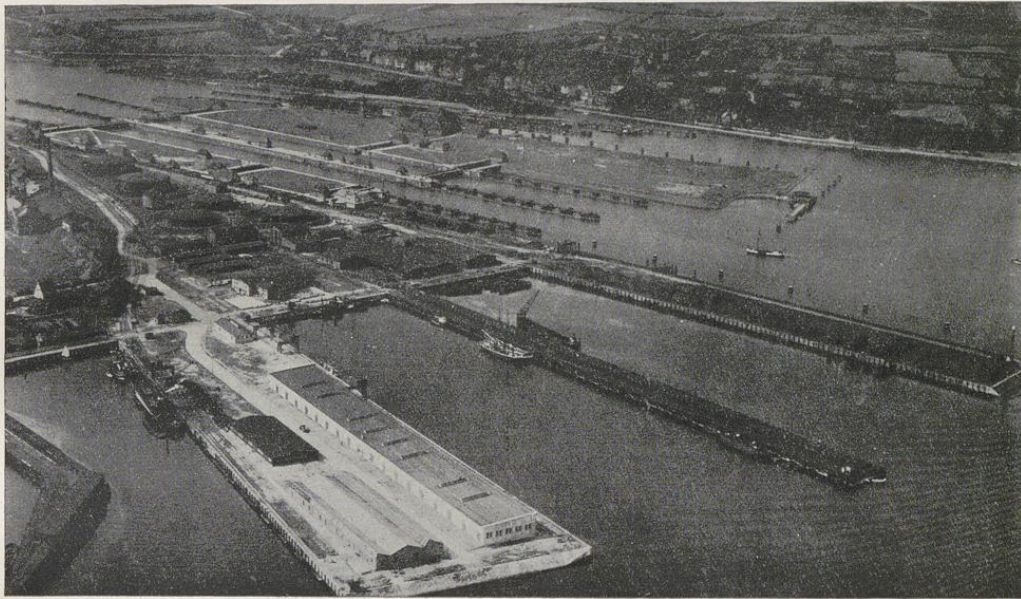
Die neuen Häfen der Stadt Kiel im Norden



Neue Hafenanlage in Voßbrook, zur Zeit im Ausbau begriffen



Nordhafen der Stadt Kiel, wird zur Zeit nach Westen verlängert

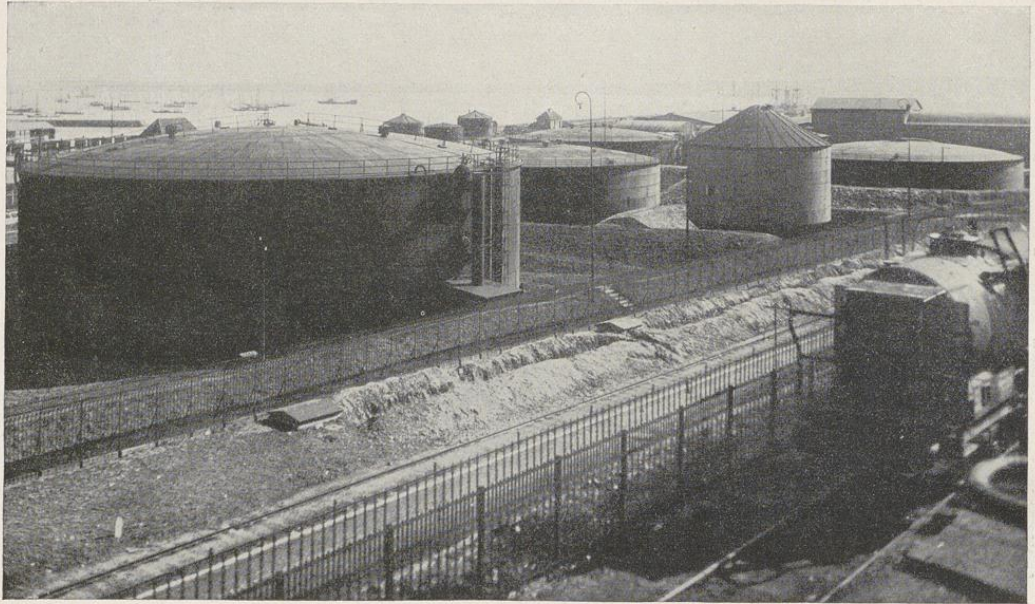


Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Kiel-Holtenau – Freihafen und Schleusen

tum der Reichsbahn, welche auch den Betrieb führt. Durch den kurzen Anschluß an den dem allgemeinen Verkehr dienenden Güterbahnhof sowie durch eine zweckdienliche Verbindung mit dem Verschiebebahnhof wird der Wagenumlauf erleichtert. Die Anlagen des Innenhafens erfahren andauernd Ergänzungen und Verbesserungen durch Erweiterungen der Ladegleise, durch den Neubau von Lagerschuppen und durch eine Vervollkommnung der dem Güterumschlag dienenden Einrichtungen, der Kräne und Ladebrücken. So genügt der alte Handelshafen heute allen Ansprüchen des Ostseeverkehrs und Ostseehandels. Die Lage in unmittelbarer Nähe der gewerblichen und industriellen Großbetriebe sowie der kaufmännischen Geschäfte macht ihn besonders wertvoll, so daß er in erster Linie den Bedürfnissen des Ortskonsums dient. Für die weitere Entwicklung des Kieler Handelshafens, insbesondere für den Anschluß an die Großschiffahrt, ist der Innenhafen jedoch nach Lage und räumlicher Ausdehnung unzureichend. Hierfür sind neue Häfen in der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals geschaffen worden, wobei zum Teil ausgedehnte Anlagen der Marine, welche diese nach ihrer durch den Friedensvertrag auferlegten erheblichen Einschränkung nicht mehr benötigt, in Anspruch genommen werden konnten. Die Stadt hat den größten Teil des südlich der Endschleusen des Nord-Ostsee-Kanals bei seiner Einmündung in die Kieler Bucht ge-

legenen Marinekohlenhofs auf eine lange Reihe von Jahren gepachtet und für die Zwecke der Handelsschiffahrt umgestaltet und ausgebaut. Der Kohlenhof besteht aus zwei 300 m langen und 100 m breiten, durch Kaimauern eingefasste Landzungen und einer ebenso langen und 20 m breiten, in Holzkonstruktion ausgeführten Verladebrücke. Auf dem angrenzenden Hintergelände befinden sich ausgedehnte Ölbehälteranlagen, deren Leitungen zu den Kais der Landzungen führen. In dem Hafenbecken ist eine Wassertiefe von 10 m vorhanden, Lagerschuppen und Gebäude mit den maschinellen Einrichtungen für den Pumpbetrieb der Ölbehälter ergänzen diese Anlagen.

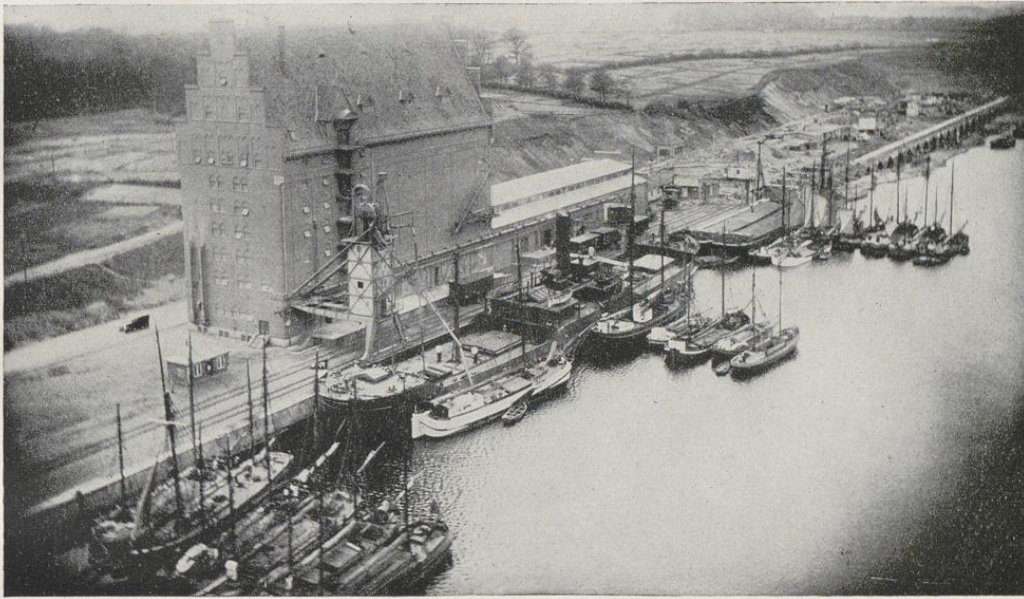
Die Kais sind mit Ladegleisen versehen, fahrbare, elektrisch betriebene Portalkräne mit einer Tragfähigkeit von 1,5 bis 2,5 t sind aufgestellt. Die neuen Güterschuppen haben einen Flächenraum von insgesamt 6000 qm. Das unbebaute Gelände in der Nähe des städtischen Elektrizitätswerkes und der städtischen Gasanstalt ist zur Unterbringung von Industrien besonders geeignet. Durch den Ausbau neuer Straßen hat das Hafengelände mit dem Verkehrsnetz der Stadt eine bequeme Verbindung erhalten. Die Eisenbahngleise sind an eine städtische Industriebahn angeschlossen, welche von der Reichsbahnstrecke Kiel-Flensburg abzweigt und ein weiträumiges, im Eigentum der Stadt befindliches Industriegelände durchschneidet. Der Eisenbahnbetrieb auf der



Öltanks am Kaiser-Wilhelm-Kanal in Holtenau — Phot. Andresen



Holtenauer Schleusen — Phot. Andresen



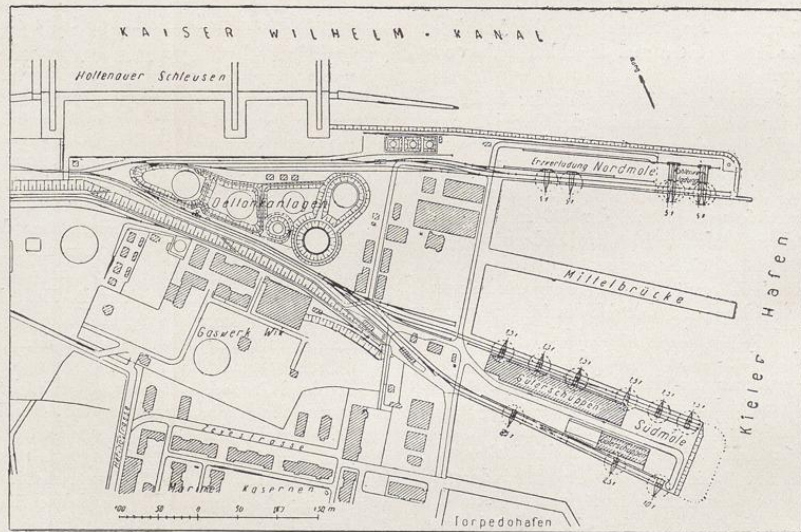
Nordhafen der Stadt Kiel — Silo der Meierei-Verbände — Phot. Andresen

Industriebahn liegt in den Händen der Stadt, welche in der Lage ist, durch die Tariffestsetzungen den jeweiligen Ansprüchen der Interessenten und Anschlußinhaber entgegenzukommen.

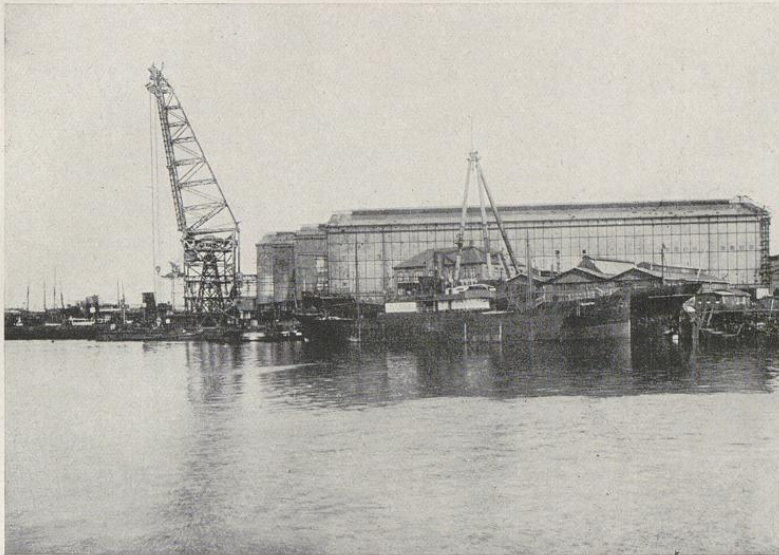
Eine zweite Hafenanlage ist im Norden der Stadt unmittelbar an der Schiffsstraße des Nord-Ostsee-Kanals im Anschluß an den Binnenhafen der Holtenauer Schleusen ausgebaut worden, der sog. Nordhafen. Das durch eine Uferbucht gebildete Hafenbecken hat eine Wassertiefe von 8,30 m, der 470 m lange Kai läuft parallel der Kanalachse, ist mit Ladegleisen und elektrisch betriebenen Kränen ausgerüstet. Aufstellungs- und Verschiebegleise ergänzen die Eisenbahnanlagen, welche mit der städtischen Industriebahn in Verbindung stehen. Die Uferstraße des Kanals bildet den Zuweg zu diesen Hafenanlagen. Am Ostende ist ein 12 000 t fassender Silospeicher errichtet, der dem Getreide-, Mais- und Futtermittelumschlag dient und mit Förderanlagen von außerordentlicher Leistungsfähigkeit ausgerüstet ist, welche eine leichte und schnelle Entlössung der Schiffe in den Speicher sowie eine Umladung in Eisenbahnwaggons oder Schiffe ermöglichen. An den Silo schließt an der einen Seite ein Güterschuppen mit 1000 qm Bodenfläche, an der anderen ein Schuppen mit 1300 qm Bodenfläche an, in welchem eine Futtermittelmühle untergebracht ist. Am Westende des Hafens erhebt sich ein 70 m langer und 23 m tiefer

Speicherschuppen mit 4 Stockwerken. Drei Halbportalkräne mit einer Tragfähigkeit von 3,0 t dienen für den Güterumschlag. Der Hafen liegt als Anlaufhafen für die den Nord-Ostsee-Kanal durchfahrenden Schiffe zur Abgabe und Einnahme von Teilladungen sehr günstig. Unmittelbar an ihn grenzt ein ausgedehntes, im Besitz der Stadt befindliches Industriegelände. Der Haferverkehr hat einen solchen Aufschwung genommen, daß der Nordhafen auf das Dreifache seines jetzigen Umfangs erweitert werden soll.

Die Absichten der Stadtverwaltung gehen dahin, für die Entwicklung des Seehandelsverkehrs noch weitere Anlagen zu schaffen, und zwar wird eine Verwendung weiterer früherer Marineanlagen für die Handelszwecke angestrebt. In erster Linie ist der Ausbau der an der Westseite der Kieler Bucht nördlich der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals bei Voßbrook gelegenen Werft für U-Boote und Torpedoboote, deren Bau im letzten Kriegsjahre von der Marineverwaltung in Angriff genommen war, in Aussicht genommen. Die gesamten Anlagen mit einem ausgedehnten, für Ansiedelungen sehr geeigneten Hinterlande sind von der Stadt angekauft worden und werden für die Zwecke der Handelsschifffahrt und für die Ansiedlung von industriellen Unternehmungen ausgebaut. Das Ufergelände umfaßt ein Gebiet von 150 ha. Das äußerst günstig gelegene Hafenbecken wird mit Kaimauern eingefafßt werden und durch einen befestigten Damm gegen die Kieler Bucht abgegrenzt.



Neuer Freihafen der Stadt Kiel an der Kanalmündung



Hellinge der Germaniawerft

Durch eine 11,0 km lange Eisenbahn, welche bei Neuwittenbek aus der Kiel—Flensburger Bahn abzweigt, steht das Voßbrooker Hafen- und Industriegebiet mit der Reichsbahn in Verbindung. Mit dem Ausbau der Hafenanlagen und der Herrichtung des Industriegeländes ist begonnen.

Eine besondere Stütze für die Entwicklung des Seehandels und für den Standort der Industrien hat der Beschluß des Reichstags gegeben, für die neuen Kieler Häfen nördlich und südlich der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals die Einrichtung als Freihäfen zuzulassen. Hiermit wird nicht nur der Güterumschlag von der transatlantischen Großtonnage nach den Ostseeländern wesentlich erleichtert werden, sondern auch der Veredelungsindustrie die Niederlassung in Kiel ermöglicht. Der Hafen südlich der Kanalmündung im Bereich des ehemaligen Marinekohlenhofs ist bereits als Freihafen eingerichtet.

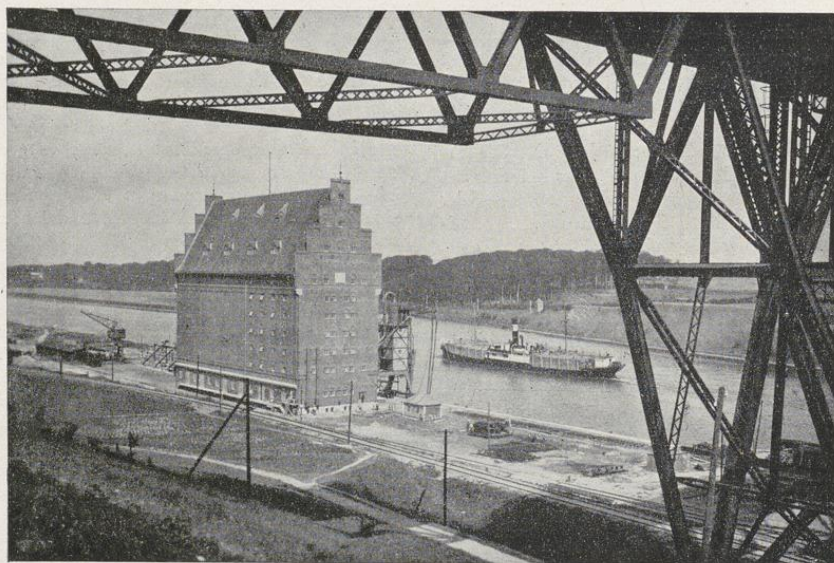
Die denkbar günstigsten Voraussetzungen bestehen in Kiel nicht nur für die Entwicklung des Seeverkehrs, auch die Eisenbahnen als Zubringer und für den Abtransport der auf dem Seewege eingeführten Güter bieten die besten Verkehrsmöglichkeiten. Nach allen Richtungen, nach Hamburg, Lübeck, Flensburg und Rendsburg strahlen die Hauptlinien der Reichsbahn aus. Mit außerordentlichen Aufwendungen wird ein bereits vor dem Kriege begonnener Umbau des Verschiebebahnhofs durchgeführt und hiermit eine wesentliche Er-

leichterung in der Güterbewegung erreicht werden. Zubringer zu diesen Bahnen bilden neben der städtischen Industriebahn Suchsdorf—Wik und der städtischen Anschlußbahn Neuwittenbek—Voßbrook die beiden vollspurigen Kleinbahnen Kiel—Schönberg und Kiel—Segeberg, welche hinsichtlich der Betriebs- und baulichen Anlagen den weitgehendsten Ansprüchen genügen und einen regen Verkehr aufweisen. Die 25,8 km lange Bahn Kiel—Schönberg durchschneidet die in bester Kultur stehenden und ertragreichsten Gebiete des holsteinischen Landes. Von ihr zweigt ein Anschluß an eine der größten Schiffswerften im Kieler Hafen ab. Die 48,9 km lange Kiel—Segeberger Bahn erschließt ebenfalls Gebiete mit dem fruchtbarsten Boden, außerdem von besonderer landschaftlicher Schönheit; sie verkürzt die Transportwege nach dem südwestlichen Teile von Holstein und setzte sich durch die Kleinbahn Segeberg—Lübeck nach dieser bedeutenden Seehandelsstadt fort. Die Entwicklung der beiden Kleinbahnen, welche Aktiengesellschaften unter starker Beteiligung der Stadt gehören, ist eine äußerst günstige.

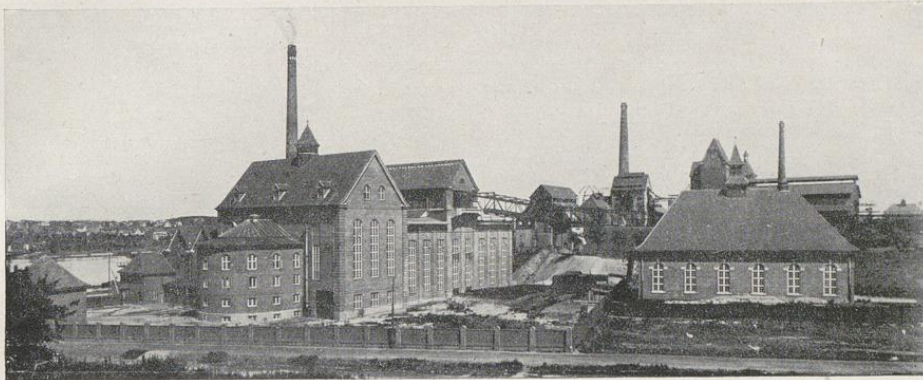
Die vorhandenen und in weiterem Ausbau befindlichen Hafen- und Eisenbahnanlagen bilden eine wesentliche Grundlage für die nach dem Abbau der Marine notwendige Umstellung des Wirtschaftslebens, für die Entwicklung von Seehandel und Industrie. Die bisherigen Erfolge in dieser Beziehung geben einen Beweis für die Bedeutung dieser Verkehrseinrichtungen und für ihre zweckdienliche Gestaltung.



Bild vom inneren Hafen an der Hörn



Silobau der Vereinigten Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbände am Nordostseekanal — Arch. Theede



Städt. Elektrizitäts- und Gaswerk am Nordostseekanal – Erbaut vom Städt. Hochbauamt – Phot. Andresen

KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

b) Kiels Entwicklung als Handelshafen.

Von Balduin Möllhausen.

Kiel gilt im Binnenlande noch vielfach als der ehemalige Kriegshafen, dessen Werften, die einst die Waffe zur See schmiedeten, heute entweder stillliegen oder sich mühsam durch Gelegenheitsarbeiten über Wasser halten. Dieses Vorurteil liegt in den Verhältnissen der Vorkriegszeit begründet, da bis zum Kriege die fast ausschließliche Verwertung der Kieler Förde

als Kriegshafen gar nicht die Ausnutzung der von der Natur gegebenen und durch Menschenhand geschaffenen Möglichkeiten für die Handelsschiffahrt zuließ, wie sie in der selten günstigen Verbindung der überall seeschiffiefen, eisfreien Förde mit dem bis nahe an die Elbmündung führenden Kaiser-Wilhelm-Kanal gegeben sind. Kiel wird durch seine Lage an der Mündung des Kanals in die Ostsee tatsächlich zum Tor der Ostsee für die Weltschiffahrt; es ist heute der Umschlagshafen



Städt. Elektrizitätswerk am Kanal – Erbaut vom Städt. Hochbauamt – Phot. Andresen

für die atlantische Großtonnage auf die Ostseetonnage, da ein Anlaufen der zumeist an Flußmündungen liegenden Ostseehäfen schwierig und das Löschen jeweils nur eines Teiles der Gesamtladung in den einzelnen Häfen unwirtschaftlich ist. Durch das Anlaufen Kiels wird der gefährliche und zeitraubende Weg um Skagen vermieden und Kiel zum Umschlagplatz für alle deutschen und nordischen Ostseehäfen. Wenn erst der vom Reich geplante Bau des Hansa-Kanals vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet über Ems und Weser bis an die Elbe durchgeführt worden ist, so bedeutet das für Kiel die Erschließung eines reichen industriellen Hinterlandes, dessen es als Hauptstadt einer vorwiegend Landwirtschaft treibenden Provinz bedarf.

Alle Vorbedingungen sind also vorhanden, um den Kieler Hafen mit seinen Werftanlagen von der Schwentine-Mündung bis in das Innere der Stadt neuen Zwecken dienstbar zu machen. Es war in der Hauptsache nur eine Umstellung und weltwirtschaftliche Ausnutzung bereits vorhandener Anlagen notwendig. Alles erforderliche Zubehör ist in den Nachkriegsjahren geschaffen worden: Die Errichtung von Kaibauten, Speichern, eines Freihafens am Ausgange des Kanals in der Wik bei Holtenau; die Umstellung der Werften auf den Bau von Handelsschiffen und der Industrie auf Erzeugnisse des Handels, nicht zuletzt die Bereitstellung von Gelände im Freihafen zur Ansiedelung neuer, insbesondere der Veredelungsindustrien; 11 000 qm stehen dafür zunächst zur Verfügung.

Die Umstellung der Werften begann bereits im Jahre 1918 mit dem Bau von Motorseglern seitens der Kruppschen Germaniawerft, dessen einer, die „Buckau“, jetzt auf den Namen „Baden-Baden“ umgetauft, durch den Einbau der Flettner-Rotoren auf derselben Werft einen Weltruf erhalten hat, den das kleine Schiff gerade jetzt selbst nach Amerika hinübergetragen hat. Heute baut die Germania-Werft Riesen-Motortankschiffe von 12 000 t und mehr für den internationalen Öltrust, die „American Petroleum

Company“. Die „Deutsche Werke Kiel A.-G.“ stellen außer Schiffen alles vom Triebwagen bis zum elektrischen Bügeleisen her, und die Helliger der Howaldt-Werft sind selten unbelegt.

Nicht zu vergessen sind die Namen der Erfindungen, durch die die Kieler Industrie sich Weltklang erworben hat: der Anschützsche Kreiselkompaß, der Tiefseetauch-Apparat der Fa. Neufeld & Kuhnke, das Behmsche Echolot.

An bodenständigen Industrien sind die Fischindustrie in den weltbekannten Räuchereien und der Mühlenbetrieb der Holsatia-Mühle G. m. b. H., einer der größten Mühlen Europas, zu nennen, letztere mit einer Tagesleistung von 7000 Ztr., mit eigenem Hafen und großem Schiffspark, zum Verwerten der Getreide- und Futtermittel der Provinz.

Zur Nutzbarmachung dieser gesamten Umstellung Kiels für Handel und Verkehr war die Heranziehung des auswärtigen Handels, die durch die Nordische Messe gelang, und die Eröffnung ständiger Schifffahrtslinien erforderlich. Die Kiel—Oslo-Linie vermittelt den regelmäßigen direkten wöchentlichen Verkehr mit der norwegischen Hauptstadt, die Kiel—Korsör-Linie steht vor der Wiederaufnahme des Verkehrs.

Als Schnittpunkt in dem großen Ostwest-Transitverkehr hat Kiel seinen Platz als Umschlagshafen und Seeverkehrsplatz auszufüllen. Nur mit zwei Städten mit gleich günstigen Hafenbedingungen ist es da bisher in Wettbewerb getreten: Hamburg und Kopenhagen. Gegenüber beiden hat Kiel den Vorteil der kürzeren und gefahrlosen Verbindung zwischen den Meeren, wenn es seine Lage als Handelshafen ausnutzt. In den letzten fünf Jahren, in denen hierzu der Anfang gemacht ist, hat sich sein Güterverkehr bereits um mehr als das Zehnfache vermehrt, von 57 861 t im Jahre 1920 auf 580 951 t im Jahre 1925. Seine Eignung als Handelshafen und seine Einstellungsfähigkeit in den Weltverkehr dürfte dadurch bewiesen sein.

* * *

KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

c) Kiel als Vorort einer landwirtschaftlichen Provinz

Von Dr. phil. et jur. W. A s m i s, Direktor der Landwirtschaftskammer

Trotz der lebhaften Entwicklung von Industrie und Handel an verschiedenen Plätzen der Provinz ist als wichtigste Grundlage des schleswig-holsteinischen Wirtschaftslebens doch immer noch die Landwirtschaft anzusehen. Dies kommt z. B. rein zahlenmäßig in der Berufsstatistik zum Ausdruck, wonach von allen Berufszweigen die Landwirtschaft einen größeren Teil von den

Erwerbstätigen der Provinz in sich vereinigt als irgend eine andere Berufsgruppe. Verstärkt wird dies Bild einer überwiegend landwirtschaftlichen Provinz, wenn man bedenkt, daß ein großer Teil der im Lande verstreuten kleineren Industrien, z. B. Mühlenbetriebe, Brauereien, Gemüsekonservenfabriken, Lederfabriken, Meiereien und Margarinefabriken, Kalk- und Zementwerke u. dgl. mehr, doch entweder unmittelbar landwirtschaftliche Produkte verarbeitet oder aber vorwiegend Erzeugnisse für die landwirtschaftliche Bevölkerung herstellt. Gleich nahe Beziehungen bestehen in allen Teilen der Provinz zwischen



Aus den Kieler Kleingärten — Phot. Andresen

Landwirtschaft und Handel, indem ein großer Teil des Handels überwiegend landwirtschaftliche Produkte umsetzt oder aber den Landwirten die nötigen Betriebsstoffe zuführt, insbesondere an Futtermitteln, Düngemitteln, landwirtschaftlichen Maschinen und dergl. mehr. In den Gräserbezirken der Marschen an der Westküste gehen Handel und Landwirtschaft sogar unmittelbar ineinander über. Denn des Hofbesitzers wichtigste Wirtschaftsbetätigung ist dort der richtige Einkauf und Verkauf des Viehes und umgekehrt sucht auch jeder Viehhändler dort Land in die Hand zu bekommen, um sein Vieh auf eigenem Lande unterbringen zu können. Wenn nun auch die Landwirtschaft der Provinz in den verschiedenen Landesteilen, bedingt vornehmlich durch die mannigfache Bodengestaltung und die wechselvolle Geschichte des Landes, auf engem Raum nebeneinander einen stark wechselnden Charakter aufweist und wenn auch die Bewohner der einzelnen Landesteile in echt niederdeutscher Treue und Zähigkeit an den Besonderheiten ihrer engeren Heimat festhalten, so zeigt sich doch auf der anderen Seite ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl und ein energischer Wille zur Gemeinschaftsarbeit innerhalb der Landwirtschaft der ganzen Provinz. Der Mittelpunkt all dieser Gemeinschaftsbestrebungen für die Provinz ist Kiel. Gewiß haben auch andere

Plätze ihre ausgesprochene Sonderbedeutung im landwirtschaftlichen Leben der Provinz, so z. B. Husum als Mittelpunkt des Fettviehhandels der Marschen an der Westküste, oder Rendsburg als Sitz des Bauernvereins. Das ganz überwiegende Schwergewicht der provinziellen landwirtschaftlichen Gemeinschaftsbestrebungen ruht aber in Kiel. Hier in Kiel ist der Sitz der wichtigsten Behörden der Provinz, mit denen der Landwirt gelegentlich zu tun hat. Hier befindet sich auch die offizielle Berufsvertretung der Landwirtschaft, nämlich die Landwirtschaftskammer mit ihren zahlreichen wissenschaftlichen Anstalten, Schulen und Geschäftsstellen zur Förderung des landwirtschaftlichen Wissens und Könnens. Hier hat der Landbund, der die gesamte landwirtschaftliche Bevölkerung vom größten Besitzer bis zum kleinsten Arbeiter in freier wirtschaftspolitischer Berufsorganisation zusammenzufassen trachtet, seine Geschäftsstelle und hält hier auch seine großen Provinzialversammlungen ab. Hier in Kiel ist schließlich auch der Sitz der großen öffentlich-rechtlichen und privaten Geschäftsunternehmungen, die ihren Wirkungskreis über die ganze Provinz ausdehnen, so namentlich der großen ländlichen Kreditinstitute der Landschaft und des landschaftlichen Kreditverbandes, sowie der

Landesbank und der Landesgenossenschaftsbank. Hier ist die Geschäftsstelle des Verbandes der schleswig-holsteinischen landwirtschaftlichen Genossenschaften und der landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft, die beide durch die angeschlossenen vielen hundert Einzelgenossenschaften mit der Bevölkerung draußen im Lande in enger Verbindung stehen. In Kiel haben ferner ihren Sitz die landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft, die Landesbrandkasse, die Höfebank, der Landleistungsverband und die das Bauwesen fördernde „Heimstätte“. Eine große Anzahl besonderer landwirtschaftlicher Fachorganisationen hat ebenfalls seinen geschäftlichen Mittelpunkt in Kiel, so der Verband für das schwarzbunte Rindvieh, der Verband der Schweinezuchtvereine, der Verband der Schafzuchtvereine, der Landesverband für Nutzgeflügelzucht, der Zentralfischereiverein und manche andere Organisationen. Es gibt also wohl nur wenige Landwirte in der ganzen Provinz, die nicht der einen oder anderen dieser Organisationen angehören und deshalb im Laufe der Jahre immer einmal genötigt sein werden, nach Kiel zu kommen.

Veranstalten diese vielfachen Organisationen ihre großen Tagungen, dann strömen viele hunderte und tausende schleswig-holsteinischer Landwirte hierher zusammen. Gelegenheit zu regelmäßigen Zusammenkünften kleineren Umfanges aus der näheren Nachbarschaft bietet auch die allwöchentlich am Sonnabend abgehaltene Produktenbörse zu Kiel, die in dem Geschäftshause der „Vereinigten schleswig-holsteinischen Meiereiverbände G. m. b. H.“ abgehalten wird. Diese im größten Rahmen aufgebaute Gesellschaft, die sich mit ihrer modernen Siloanlage am neuen Nordhafen von Kiel mehr und mehr zu einem Mittelpunkt des Futter- und Getreidehandels der Provinz entwickelt hat, trägt ebenfalls dazu bei, neues geschäftliches Leben vom Lande nach Kiel und zurück von Kiel in die entlegensten Dörfer der Provinz anzubahnen. Schließlich sei auch des landwirtschaftlichen Instituts an der hiesigen Christian-Albrechts-Universität gedacht, welches dem landwirtschaftlichen Nachwuchs der Provinz wissenschaftliche Ausbildungsmöglichkeiten gibt, sowie der neu entstandenen preußischen Forschungsanstalt für Milchwirtschaft, die mit dazu beitragen soll, die traditionelle Vorrangstellung der Provinz auf milchwirtschaftlichem Gebiete auch für die Zukunft zu erhalten und zu festigen.

Es liegt auf der Hand, daß all diese verschiedenen Organisationen, deren Hauptträger die Landwirte selber sind, in stetiger Wechselwirkung ihre Mitglieder aus allen Teilen der Provinz zu Beratungen über das Wohl und Wehe des landwirtschaftlichen Berufsstandes auf ihren mancherlei Sondergebieten nach Kiel zusammenführen und daß andererseits all diese Organisationen durch ihre weitverzweigten örtlichen Vertretungen nun

wieder bis in das letzte Dorf der Provinz hinauswirken. Hier in Kiel bilden sich also in regstem Gedankenaustausch und oft recht lebhaften Verhandlungen der aus allen Teilen der Provinz zusammengeströmten Landwirte die Auffassungen, die dann für die großen provinziellen Spitzenorganisationen der Landwirtschaft maßgebend sind. So kann man also Kiel recht eigentlich als geistigen Vorort und geschäftlichen Mittelpunkt der Landwirtschaft der Provinz bezeichnen. Es ist dabei für das Zusammenwirken der verschiedenen Berufsgruppen zweifellos von besonders günstigem Einfluß, daß hier in Kiel dem Landwirt auch die Tätigkeit von Industrie und Handel in den großen Werftanlagen und dem Seeverkehr recht augenfällig entgegentritt.

Nach allem kann man Kiel nur als einen besonders geeigneten Mittelpunkt für das landwirtschaftliche Leben der Provinz betrachten. Denn wenn es zweifellos auch Aufgabe der hier ansässigen landwirtschaftlichen Organisationen sein wird, in Zukunft noch mehr als bisher jede in sich selbst, sich straffer durchzuorganisieren und die Kraft aller Organisationen noch weit mehr als bisher für die großen gemeinsamen Lebensinteressen der Landwirtschaft zusammenzufassen, so wird doch gerade die ganze Umgebung in Kiel dazu beitragen, daß neben der berechtigten Verfolgung eigener Interessen auch den Lebensbedürfnissen der übrigen großen Berufsstände, der Industrie, des Handels sowie der großstädtischen Arbeiterschaft Verständnis und Berücksichtigung auch von den landwirtschaftlichen Berufsangehörigen entgegengebracht wird. Hinzu kommt, daß gerade in den letzten Jahren die Stadtverwaltung von Kiel teils durch die Mitwirkung an dem Zustandekommen neuer größerer landwirtschaftlicher Unternehmungen in Kiel, so des schon erwähnten Getreidesilos der vereinigten Meiereiverbände, der milchwirtschaftlichen Forschungsanstalt, ferner der Obstbaulehranstalt, der Geflügelzuchtlehranstalt und der landwirtschaftlichen Schule, teils durch die Verfolgung weitreichender eigener landwirtschaftlicher Kulturmaßnahmen, vor allem durch Ausbau des „Grüngürtels“ um die Stadt Kiel sich in gemeinsamer Arbeit mit den landwirtschaftlichen Vertretungen, insbesondere der Landwirtschaftskammer, vielfach zusammengefunden hat. Der Ruf Kiels als Vorort einer landwirtschaftlichen Provinz wird also nicht nur darin zu suchen sein, daß hier die landwirtschaftlichen Vertretungen Schleswig-Holsteins sich zusammengeschlossen haben zu kräftiger Vertretung der eigenen rein landwirtschaftlichen Interessen, sondern er wird sich in Zukunft hoffentlich noch weit mehr als bisher auch darauf gründen, daß Kiel ein Platz gegenseitigen Verstehens und bereitwilligen Zusammenarbeitens an positiven Aufgaben unseres Wirtschafts- und Geisteslebens zwischen der Landwirtschaft und den andern großen Erwerbsständen unseres Volkes ist.