



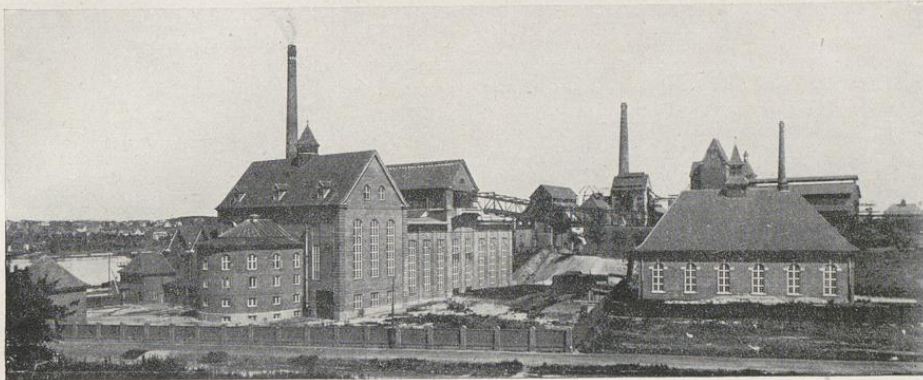
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

b) Kiels Entwicklung als Handelshafen, von Balduin Möllhausen

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



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 Handelsschifffahrt zuließ, wie sie in der selten günstigen Verbindung der überall seeschifftiefen, 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 Weltschifffahrt; 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