



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

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

BN 10254
HR 639/b

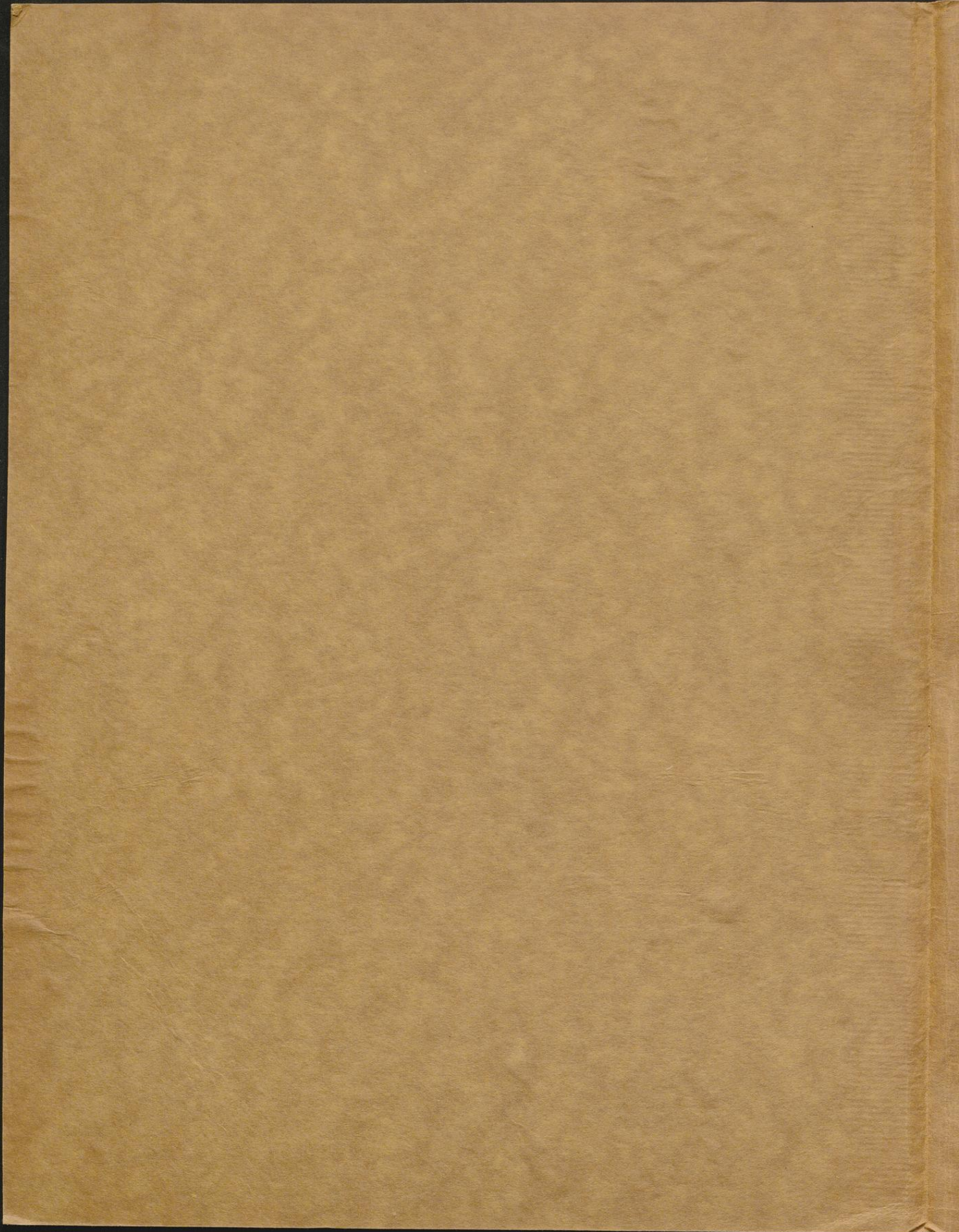


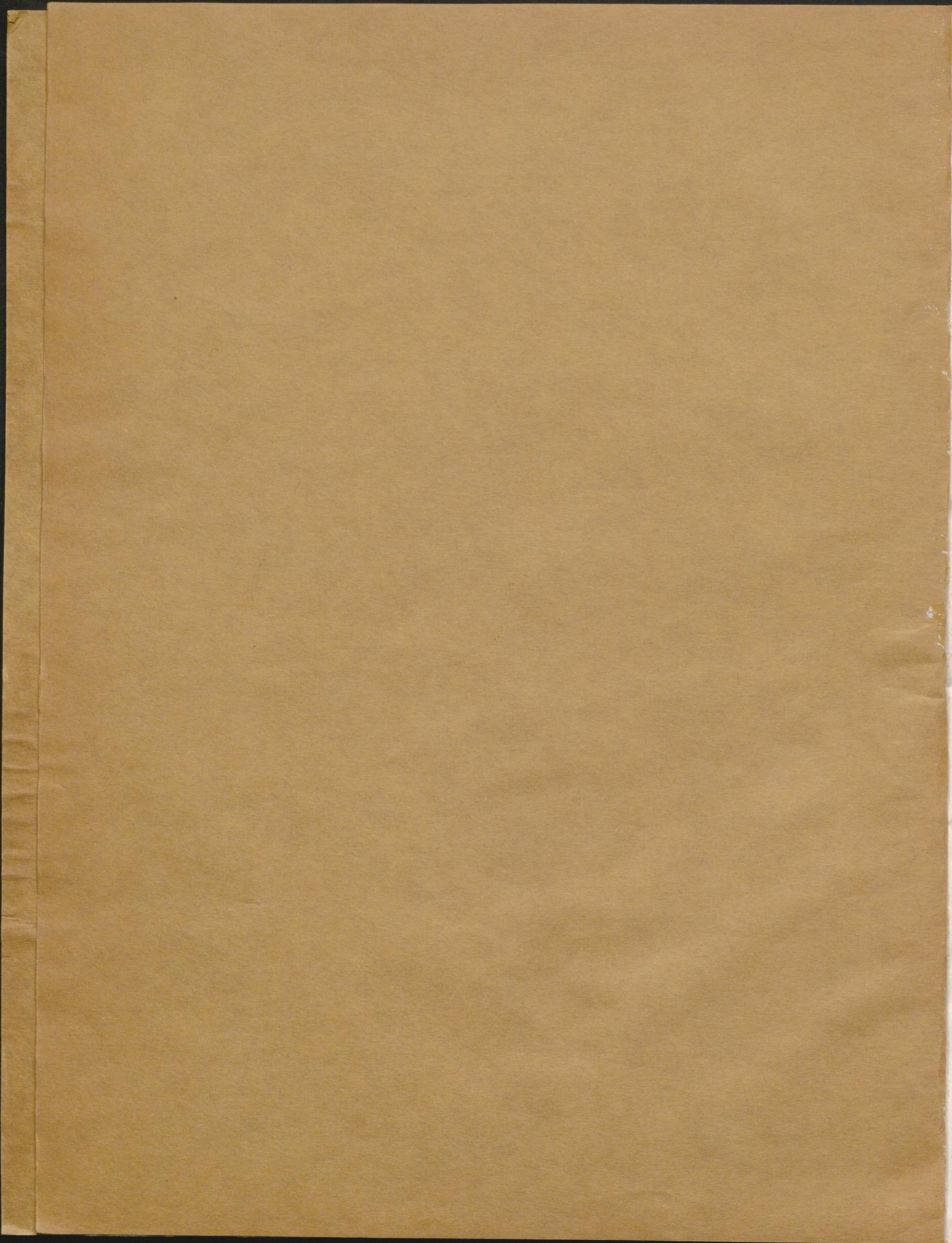
KIEL



DARI-VERLAG

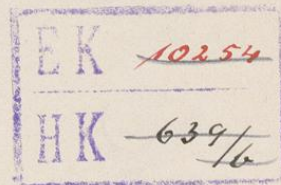
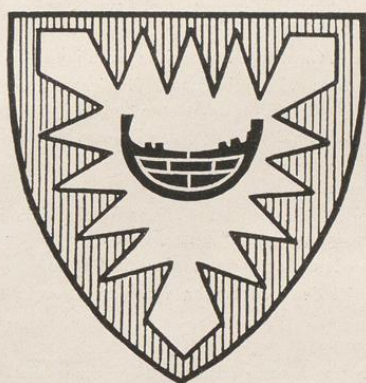
7





DEUTSCHLANDS STÄDTEBAU

KIEL

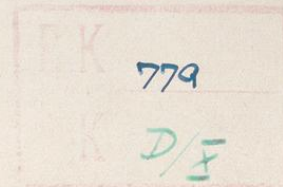


IM AUFTRAGE DES MAGISTRATS
HERAUSGEGEBEN VON DR.-ING. HAHN TECHNISCHER STADTRAT

II. AUFLAGE
NACHDRUCK VERBOTEN

« D A R I »
DEUTSCHER ARCHITEKTUR- UND INDUSTRIE-VERLAG
BERLIN-HALENSEE
1926

03
MQ
18777



I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
Vorwort, von Oberbürgermeister Dr. Lueken	4
Aus Kiels geschichtlicher Vergangenheit, von Stadtarchivrat Dr. Franz Gundlach, Kiel	5
Kiel als Marinestadt, von Fregattenkapitän Schultze	15
Kiels Wirtschaftsleben: „Erstrebtes und Erreichtes“, von Dr. h. c. Chr. Andersen, Präsident der Industrie- und Handelskammer, Kiel	19
Die Gestaltung des Kieler Stadtbildes, von Dr.-Ing. Hahn, Technischer Stadtrat	22
Kieler Verkehrsfragen	
a) Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung, von Oberregierungsbaurat Wulle, Kiel	47
b) Kiel als Reedereiplatz, von Reeder Curt Ivers	52
c) Kiels Lage für den Luftverkehr, von Verwaltungsoberinspektor Langrehr	54
Kieler Wirtschaftsfragen	
a) Die Hafen- und Eisenbahnanlagen der Stadt Kiel, von Stadt- oberbaurat Kruse	57
b) Kiels Entwicklung als Handelshafen, von Balduin Möllhausen	65
c) Kiel als Vorort einer landwirtschaftlichen Provinz, von Dr. phil. et jur. W. Asmis, Direktor der Landwirtschaftskammer .	66
Kieler kulturelle Fragen	
a) Kieler Forschungs- und Bildungsinstitute, von Geh. Reg.-Rat Dr. h. c. Wende, Kurator der Universität Kiel	69
b) Kiels geistiges Leben, von Dr. William Freiherr von Schröder	72
Die Stadt Kiel als Förderin des Fremdenverkehrs, von Stadtrat Gluck	79
Das Kieler Sportleben	
a) Kieler Wassersport, von Käthe Bruns	81
b) Kieler Rasensport, von Stadtrat Georg P. Blaschke	84

	Seite
Kiel als Ausgangspunkt des Touristenverkehrs, von Studienrat Rudolf Burmester	86
Städtische Licht- und Wasserwerke Kiel	91
Der Freihafen in Kiel	97
Vereinigte städtische Theater in Kiel (Stadttheater und Schauspielhaus)	99
Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-Aktiengesellschaft	100
Kleinbahn-Aktiengesellschaft (Kiel-Schönberg * Kiel-Segeberg)	102
Städt. Grundstücksamt Kiel	104
Kieler Zeitung	105
Kieler Woche	106
Vereinsbank in Kiel, Filiale der Vereinsbank in Hamburg	107
Neufeldt & Kuhnke, Betriebsgesellschaft m. b. H., Kiel	108
Müllverwertungsanlage Kiel „Musag“	110
Konditorei und Café Georg Uhlmann, Kiel	112
Karl Wesche, Kiel und Lübeck	114
H. Müller, G. m. b. H., Kiel, Hoch- und Tiefbau	115
Architekt B. D. A. Ernst Stoffers, Kiel	116
Johann Sell, Fleisch- und Wurstwaren-Fabrik	117
Brotfabrik „Kilia“, Johannes Junge, Kiel	118
Fr. Möller, Kieler Haus- und Lohnwäscherei	119
Landesbank der Provinz Schleswig-Holstein, Kiel	120
Etablissement „Waldwiese“ in Kiel	121
Die Schleswig-Holsteinische Hofebank G. m. b. H. in Kiel	121

A m S c h l u ß A n z e i g e n K i e l e r F i r m e n

* * *

KUNSTBLATT: Nach Seite 28: Neumarkt mit Rathaus und Theater

V O R W O R T

Das Buch über Kiel, das hiermit herausgebracht wird, soll, wie die anderen Werke des Dari-Verlages, durch guten Bildschmuck einen charakteristischen Eindruck der dargestellten Stadt geben.

Städte, wie Kiel, charakteristisch zur Darstellung zu bringen, ist nicht leicht. Das Charakteristische zu erfassen, ist schon schwierig, wieviel mehr, es durch Auswahl geeigneter Bilder zur Darstellung zu bringen.

In den letzten 30 Jahren wäre es nicht so schwierig gewesen, da war es eben die Marine, die die bestimmende Note hergab.

Heute ist das zurückgetreten. Ist es denn nun das Hafenleben, die Werftindustrie, ist es die Universität oder was sonst?

Die Frage läßt sich so eindeutig nicht beantworten; es ist von alle dem etwas.

Namentlich ist es die schöne Kieler Förde mit ihren herrlichen Buchenwäldern, die frische Luft und der blaue Meereshimmel.

Schwindrazheim hat vor einigen Jahren einige Bilder von der Kieler Förde gemalt, die in einem kürzlich von A. Hausen herausgebrachten Heft in Westermanns Monatsheften farbig reproduziert sind. Sie geben ein Bild von der ungewöhnlichen Schönheit der Kieler Förde.

Aber daneben muß zur Darstellung kommen der Teil von Kiel, der den werktätigen Menschen betrifft. Kiel ist nicht die Stadt des heiteren Lebensgenusses, sondern die Stadt der werktätigen Arbeit, leider zur Zeit wegen der Wirtschaftskrise nicht so sehr, wie alle Kieler es wünschen.

Was sich in Bildern nicht darstellen läßt, das ist die geistige Welt einer Stadt. Und vielleicht ist sie das letzten Endes Charakteristische.

Kiel als geistige Welt ist zu einem Teil bestimmt durch seine Universität, deren 185 Dozenten naturgemäß starke Einwirkungen ausüben auf seine Geistigkeit. Voran stehen die Medizin und die Volkswirtschaft, beide mit einer gewissen materiellen Färbung, die dem nordischen Menschen stets eigen gewesen ist.

Aber auch der idealistische Zug des Niederdeutschen fehlt nicht; ich verweise auf die greise Gestalt des Soziologen Tönnies, der ein typischer Sohn dieses Landes ist.

Ein wesentlicher Teil der geistigen Einstellung ist bedingt durch die Eigenart des seefahrenden Menschen. Sie bestimmt das Leben und Treiben in Wirtschaften und anderen öffentlichen Vergnügungsstätten.

Aber den eigentlichen Grundton des geistigen Lebens geben doch wohl die Schleswig-Holsteiner, das bodenständige Element, auch wenn sie sich nicht auf den Markt stellen. Es ist die stille, gediegene Art, die den Menschen dieses „Erdeils“ charakterisiert, und die Frische, die das Klima auch dem Menschen dieser Stadt vermittelt. Tüchtigkeit und Anständigkeit, Frische, Jugend und Werden, das sind die erfreulichen Eindrücke von Kiel. Die wirtschaftlichen Grundlagen dieser Stadt sind keine gefestigten; die „Wirtschaft“ kämpft einen schweren Existenzkampf, mancher Versuch ist gemacht, der den erstrebten Erfolg nicht hatte. Aber ich bin davon durchdrungen, daß die guten Eigenschaften des Kieler ihm den Weg weisen werden in eine bessere Zukunft.

Kiel, im August 1926.

Dr. Lueken, Oberbürgermeister.



Blick vom Rathausturm auf die Altstadt

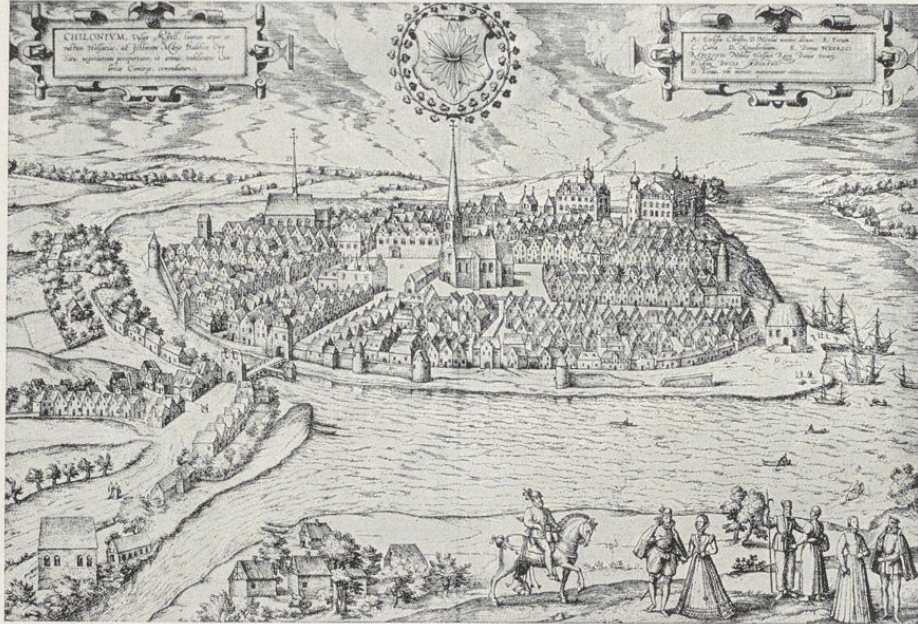
AUS KIELS GESCHICHTLICHER VERGANGENHEIT

VON STADTARCHIVRAT DR. FRANZ GUNDLACH.

Die Stadt Kiel ist nicht in langsamer Entwicklung aus einem Dorfe erwachsen, sondern eine zwischen den Jahren 1233 und 1241 erfolgte planmäßige Gründung. Der Name Kiel haftete ursprünglich an dem jetzigen Kieler Hafen, daher hieß sie die Stadt tom Kile. Im Jahre 1242 wurde sie vom Grafen Johann von Holstein mit dem Lübischen Recht bewidmet und es wurde ihr Weichbild begrenzt. Die eigentliche Stadt lag auf einer Halbinsel, die nur durch eine schmale Landzunge mit dem Festlande verbunden war, die Grenzen ihres Weichbildes erstreckten sich aber seit 1242 von der Levensau im Norden bis zum Volradsbach im Süden. Damit

gehört auch der Hafen zum Weichbilde, d. h. zum Stadtrechte von Kiel.

Um den Zuzug in die neue Stadt zu befördern, erhielt sie von den Holsteinischen Grafen weitere Privilegien. 1259 und 1286 schenkten die Grafen von ihrem eigenen bei Kiel gelegenen Lande der Stadt größere Teile zu Eigentum. 1260 erhielt die Stadt Zollfreiheit im Herzogtum Schleswig, 1283 einen Platz auf den Märkten in Schonen und damit Beteiligung am Heringshandel; 1315 wurden der Stadt ihre Privilegien bestätigt, damals erwarb sie die gräfliche Vogtei und damit vollkommene



Ansicht der Stadt Kiel (aus dem Städtebuch von Braun und Hogenberg um 1580)

Selbständigkeit in der Stadtverwaltung dem Landesherrn gegenüber. 1318 folgte die Erwerbung des Münzrechts. Auch als Mitglied der Hanse wurde die Stadt dem Landesherrn gegenüber selbständiger. Im Jahre 1334 erlangte sie vom Herzog Waldemar von Jütland auch den Schleswigschen Teil des Kieler Hafens mit seinen Vorstränden ausdrücklich zu Eigentum. Überhaupt war die älteste Zeit für Kiel ihre erste und wohl auch größte Blütezeit. Freilich als Hansestadt hat Kiel nie eine besondere Rolle gespielt. Sie hat sich zwar an den Kriegen der Hanse gegen Dänemark im Jahre 1362 beteiligt und dabei schwere Verluste erlitten. Aber schon 1338 war die Stadt nahe daran, auf Antrag von Hamburg und Lübeck aus dem Bunde ausgeschlossen zu werden. Bis etwa 1496 längstens können wir Kiel als Hansestadt ansehen.

Im Jahre 1460 wählten die Stände der Herzogtümer nach dem Aussterben ihrer Landesherrn aus Schauenburgischem Geschlecht den König Christian I. von Dänemark

aus dem Oldenburgischen Hause zum Herzog. Aber schon 9 Jahre später wechselte Kiel den Landesherrn abermals. König Christian verpfändete nämlich schuldenthalber die Stadt Kiel für ungefähr 100 000 Lübische Mark an seine Gläubigerin Lübeck. Kiel mußte den Lübeckern huldigen und ist dann bis 1496 unter Lübeckischer Oberhoheit geblieben. Die ehemalige Blüte Kiels war umsomehr vorüber, als der Ostseehandel immer mehr aufhörte, alleinige Angelegenheit der Hansestädte zu sein, andere Staaten traten in Wettbewerb. Die Entdeckung Amerikas lenkte den Verkehr nach Westen, und die Reformation, die die vielen katholischen Fasttage nicht mehr kannte, zerstörte eine der Grundlagen des Ostseehandels, den Heringsfang. Aber auch im inneren Leben der Stadt zeigt bereits das 15. Jahrhundert einen deutlichen Niedergang. Die Kirche war die Trägerin der städtischen Grundstücksbewegung geworden, mit der Reformation wurde sie durch den holsteinischen Adel hierin abgelöst. Dieser

selbst erwarb immer mehr Häuser in der Stadt Kiel, ohne doch an den städtischen Lasten teilzunehmen.

Die Reformation wurde im Jahre 1526 in Kiel eingeführt. In diesem Jahre wurde Wilhelm Prawest auf Luthers Empfehlung Pastor an der Nikolaikirche. Durchgeführt wurde die Reformation unter dem zweiten Pastor Johannes Heitmann. Von der Episode des Wiedertäufers Melchior Hoffmann können wir hier absehen, er mag aber erwähnt werden, weil er um diese Zeit die erste Buchdruckerei in Kiel eingerichtet hat, die dann für lange Zeit die einzige geblieben ist. Das Franziskanerkloster, die Gründung des Grafen Adolf, des Gründers der Stadt Kiel, der selbst im Jahre 1261 hier gestorben und begraben ist, schenkte König Friedrich 1530 der Stadt, es wurde Armenhaus, seine Kirche wurde städtisch, die Heiligengeistkirche. Das Heiligengeistkloster in der Holstenstraße wurde jetzt hierher verlegt.

Im Jahre 1460 hatte König Christian I. die bekannte Zusicherung geben müssen, daß Schleswig und Holstein auf ewig ungeteilt zusammen bleiben sollten. Das hat aber nicht verhindert, daß die Länder mehrfach unter verschiedenen Landesherren geteilt worden sind. Aber man teilte so, daß jeder der regierenden Herren Teile von Schleswig und Teile von Holstein erhielt. So kam Kiel zum sogenannten Gottorpschen Anteil, dessen Herrscher im Jahre 1544 Herzog Adolf wurde, König Christians Enkel. Aber die Hauptresidenz wurde doch nicht das Kieler Schloß, sondern Schloß Gottorp bei Schleswig. Unter den ersten Herrschern aus dem Hause Gottorp hat Kiel die beschaulichste Zeit seiner ganzen Geschichte durchlebt, und es ist für die nächsten 80 Jahre kaum ein Ereignis zu verzeichnen, das von einschneidender Bedeutung gewesen wäre. Erst die Zeiten des Dreißigjährigen Krieges haben auch Kiel mehrfach in Mitleidenschaft gezogen. Als die Wallensteiner und Tilly 1627 die Herzogtümer überschwemmt, kapitulierten auch Kiel, und im Jahre 1628 hatte die Stadt obendrein eine Beschießung durch die dänische Flotte auszuhalten. Dann wieder in den Jahren 1643/44 hatte der schwedische General Torstenson hier sein Hauptquartier, er eroberte bei dieser Gelegenheit die Festung Christianspries, die heute Friedrichsort heißt. 1644 erschienen wieder kaiserliche Truppen unter General Gallas, brandschatzten die Stadt und eroberten das Schloß. Als bald kehrten die Schweden unter Wrangel zurück, vertrieben die nunmehrige dänische Besatzung und verbrannten das Dorf Brunswik. Unter all diesen Kriegsgreueln hielt Herzog Friedrich III. in Gottorp eine der glanzvollsten Hofhaltungen des Nordens und pflegte Künste und Wissenschaften. Aus dieser Zeit haben wir heute noch einen sichtbaren Rest der weitblickenden handelspolitischen Versuche des Herzogs. Noch heute steht ein Teil der sogenannten persianischen Häuser am Markt. Heute sind es Wohnhäuser, aber ursprünglich waren sie als Packhäuser gedacht, sie sollten dazu

dienen, der Stapelplatz für den aus Persien nach Kiel zu leitenden Seidenhandel zu sein. Aus diesem Plan wurde jedoch nichts, wir besitzen aber immerhin noch die in der deutschen Literatur berühmte Reisebeschreibung des gelehrten Gottorpschen Bibliothekars Adam Olearius, der an der herzoglichen Gesandtschaft an den Schah von Persien teilgenommen hatte. An dieser Gesandtschaft beteiligte sich auch der Dichter Paul Flemming, von dem das bekannte Lied stammt: „In allen meinen Taten laß ich den Höchsten raten“, und in diesem Zusammenhang mag auch daran erinnert werden, daß noch ein anderer bekannter Kirchenliederdichter, Georg Neumark, eine Zeit in Kiel gelebt hat und hier im Jahre 1641 sein Lied: „Wer nur den lieben Gott läßt walten“ gedichtet hat. Auch andere Pläne dieser Zeit, dem Handel Kiel's aufzuhelfen, haben keinen sonderlichen Erfolg gehabt, es ist aber immerhin interessant, daß noch in die Zeiten schwerer Bedrängnis im Dreißigjährigen Kriege das erste Nord-Ostseekanal-Projekt fällt. Über allerlei Pläne, Kiel wieder zu einer Handelsstadt zu machen, ist man überhaupt im Laufe der Jahrhunderte nicht hinausgekommen, nur alljährlich zur Zeit des Umschlags, im Januar, war Kiel lange Zeit wirklich der Mittelpunkt aller Geldgeschäfte in Holstein.

Der eben genannte Herzog Friedrich III. wollte auch für sein Land eine Universität gründen und erlangte auch 1652 ein Kaiserliches Privileg, aber erst sein Sohn Herzog Christian Albrecht hat im Jahre 1665 die Universitätsgründung wirklich zustande gebracht, indem er die aus dem alten Bordesholmer Kloster nach der Reformation erwachsene Schule 1665 nach Kiel verlegte und zur Universität umwandelte. Hierdurch erlangte Kiel die neue Stellung des geistigen Mittelpunktes der Herzogtümer, freilich nicht zu allen Zeiten, denn um die Mitte des 18. Jahrhunderts war die Universität so heruntergekommen, daß sie nicht einmal imstande war, ihr hundertjähriges Jubiläum zu feiern. Im Jahre 1767 wurden nur 8 Studenten immatrikuliert. Ihre Hauptbedeutung über die Grenzen Holsteins hinaus hat aber die Universität Kiel in den politisch bewegten Zeiten von den 1830er Jahren ab bis zum Beginn der preußischen Zeit gehabt. Damals war sie wirklich eins mit der Stadt Kiel und mit den Herzogtümern; unsere heutigen politischen Zustände weisen die Universität darauf hin, sich ihre alte politische Stellung wieder zu erobern.

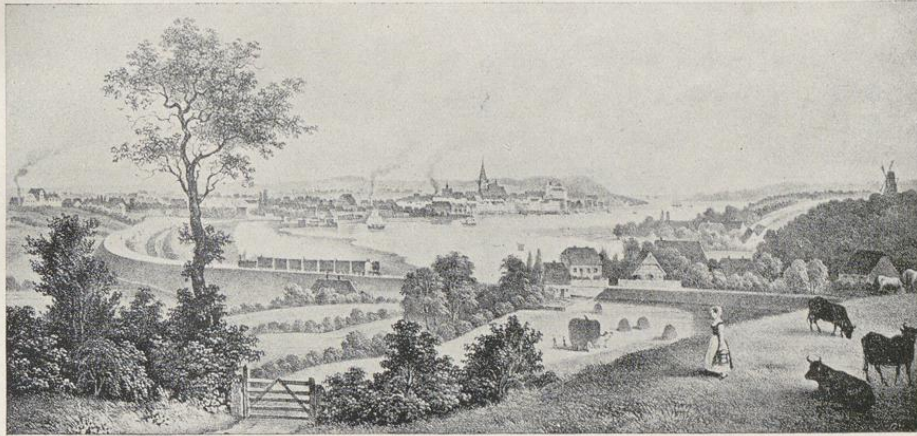
War somit das Jahr 1665 denkwürdig für Kiel, so können wir das Jahr 1667 als ein rechtes Unglücksjahr bezeichnen. Das kam so. Vom 13. bis zum 15. Jahrhundert wurden für die geistlichen Stiftungen der Stadt nicht weniger als 16 Stadtdörfer erworben, die vom Rate der Stadt verwaltet wurden. Aber diese Verwaltung war nicht ganz einwandfrei. Im 16. Jahrhundert verlangte Herzog Adolf Rechnungslegung, der Rat widersetzte sich aufs äußerste. Endlich erließ Kaiser Maximilian II. ein Mandat gegen Bürgermeister und Rat, und es wurden



Plan der Stadt Kiel (Homannsche Karte um 1730)

1572 die Stadtdörfer dem Herzog auf 20 Jahre in Pacht überlassen. Diese Pacht wurde dann immer wieder verlängert, bis endlich im Jahre 1667 die Stadt diesen gewaltigen Grundbesitz durch den Permutationskontrakt dem Herzog Christian Albrecht förmlich abtrat. So wurde Kiel wieder eine kleine Stadt, nicht viel größer als sie im 13. Jahrhundert gewesen war. Einige von diesen Dörfern sind erst nachträglich wieder eingemeindet worden: Hassee, Wik, Gaarden, Wellingdorf. Die seit 1544 bestehende sogenannte gemeinschaftliche Regierung war besonders in der zweiten Hälfte des

17. Jahrhunderts unter Herzog Friedrich III. und vor allem unter Herzog Christian Albrecht die Quelle dauernder Streitigkeiten zwischen dem Gottorper Herzog und dem König von Dänemark, sie wurden verschärft dadurch, daß die beiden Herren im nordischen Kriege Gegner waren, indem der Gottorper Herzog auf der Seite von Dänemarks Feinden, den Schweden, stand. Die Einzelheiten dieser langen Kämpfe, die der europäischen Geschichte angehören und in denen die Stadt Kiel oft und schwer zu leiden hatte (1657 nahm der Schwedenkönig Karl Gustav, Herzog Friedrichs III. Schwieger-



Ansicht der Stadt Kiel um 1850 (Blick von dem südlich der Stadt gelegenen Studentenberg)

sohn, mit 5 Regimentern in Kiel Quartier), können hier nicht vorgeführt werden, das Ende der Entwicklung war, daß der dänische König im Jahre 1720 die Abtretung des Gottorpischen Teils von Schleswig an Dänemark erzwang. Damit hörte Gottorp auf, die Residenz des Herzogs zu sein, und dieser Vorzug fiel nunmehr der Stadt Kiel zu.

Herzog Karl Friedrich, Christian Albrechts Enkel und Schwiegersohn Peters des Großen von Rußland, hatte lange in Rußland gelebt. Ein großer Festtag war daher für Kiel der 24. August 1727, als Herzog Karl Friedrich und seine junge Gemahlin Anna Petrowna hier ihren Einzug hielten. Hier in Kiel hat dann die Herzogin im Jahre 1728 ihren Sohn Karl Peter Ulrich geboren, ist aber selbst ein Vierteljahr darauf, kaum 21 Jahre alt, gestorben. Bis 1739 hat Karl Friedrich, als der letzte angestammte Kielische Herzog, der in persönlichen Beziehungen zu seinem Lande gestanden hat, hier residiert, lebhaft interessiert für Kirchen- und Schulwesen, für Militär und Theater. 1739 starb er und liegt in der Bordscholmer Klosterkirche begraben. Der Sohn Peter wurde von seiner Tante, der Kaiserin Elisabeth von Rußland, 1742 zum Großfürsten-Thronfolger von Rußland erklärt. Er wurde später russischer Kaiser und der Gemahl der großen Kaiserin Katharina II., die ihn 1762 ermorden ließ. So war nun aus der Familie der Kielischen Herzöge das russische Kaiserhaus, das Herzogtum Hol-

stein-Gottorp zum Nebenland des russischen Reiches geworden. In Kiel wurde die Regierung des Stammlandes von einem Geheimen Regierungsconseil geführt, das seinen Sitz im Kieler Schlosse hatte. Nach Peters III. Tod im Jahre 1762 hat zwar die Kaiserin Katharina II. sich noch hin und wieder um Kiel gekümmert, in den 1760er Jahren ließ sie durch den Hamburger Baumeister Sonnin das Schloß umbauen, seitdem hat es seine alte malerische Gestalt verloren.

Für die Universität hatte die Stadt 1665 die ehemaligen Gebäude des Franziskanerklosters am Kleinen Kiel hergegeben. Hundert Jahre lang hatten diese kümmerlichen Räume genügen müssen. Die Kaiserin Katharina baute 1768 neben dem Schloß der Universität ein neues Heim, das jetzige Museum vaterländischer Altertümer, das dann weitere hundert Jahre den Zwecken der Universität gedient hat.

Sonst findet man in Kiel kaum etwas, was an die russische Zeit erinnert. Allmählich erlosch in Moskau und Petersburg das Interesse an dem holsteinischen Stammlande, und so ging Holstein-Gottorp mit Kiel im Austausch gegen Oldenburg-Delmenhorst an Dänemark über; in einem feierlichen Akt im Kieler Schlosse übertrug am 16. November 1773 der russische Prinzipal-Kommissarius Caspar v. Saldern das Land dem neuen Herrn. Damit beginnt die dritte Periode in der Geschichte der Stadt.



Altmarkt im früheren Zustande (etwa um 1860)



Altes Giebelhaus

Die jetzt beginnende enge Zugehörigkeit Kiels zu einem unmittelbar benachbarten größeren Staate ist für unsere Stadt auf zahlreichen Gebieten in hohem Grade fördernd gewesen. Handel und Gewerbe hoben sich, es entstanden allerhand industrielle Unternehmungen, die Universität blühte sichtlich auf, kurz überall regte sich neues Leben. Zu keiner Zeit sind in Kiel im Laufe weniger Jahrzehnte so viel Neuerungen auf allen möglichen Gebieten geschehen wie damals. Ich will die wichtigsten nur ganz kurz aufzählen. 1776 entstand die erste Zeitung in Kiel, die Kielischen gemeinnützigen Nachrichten, 1780 wurde ein Lehrerseminar errichtet, das 1781 mit dem damals eröffneten Muhliusschen Waisenhause vereinigt wurde, das 1789 die sogenannten Damperhofländereien erwarb und 1834 nach Segeberg verlegt wurde. 1780 wurde eine ständige wöchentliche Schiffsverbindung zwischen Kiel und Kopenhagen eingerichtet, die Vorläuferin der Kiel-Korsör-Linie, und 1784 der Schleswig-Holsteinische Kanal zwischen Nord- und Ostsee vollendet. Die ehemals berühmte Fayencefabrik auf dem Schnakenkrug, dicht bei dem jetzigen Thaulow-Museum, erreichte ihre höchste Blüte, ging aber 1788 ein. Professor Weber errichtete das erste Krankenhaus nach modernen Grundsätzen, aus dem Jahre 1786 stammt die Anlage der Forstbaumschule. 1793 wurde die Stadt-



Inneres der Nikolaikirche



Altes Taufbecken in der Nikolaikirche



Kriegergedächtnismal in der Nikolaikirche
von Ernst Barlach



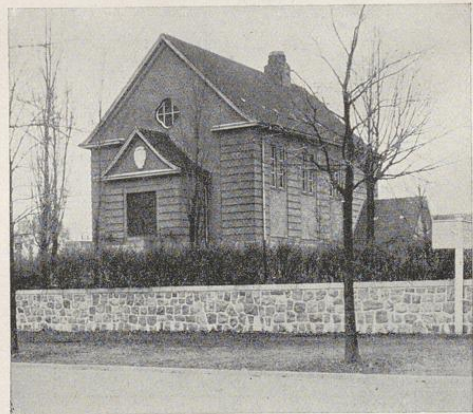
Lutherkirche — Phot. Andresen

schule verbessert, in demselben Jahre die Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde gegründet, in Verbindung damit 1796 eine Sparkasse und 1799 eine Leihkasse, zwei für Kiel unerhörte Neuerungen, 1799 entstand das Taubstummen-Institut von Georg Wilhelm Pfingsten. Kiel war am Ende des 18. Jahrhunderts tatsächlich der Mittelpunkt der Herzogtümer, von dem das geistige und das metallische Leben dieser Länder ausströmte und wohin es zurückkehrte.

So große Vorteile der Stadt Kiel die Verbindung mit Dänemark gebracht hatte, so mußte die Stadt doch auch all die Nachteile empfinden, die die Kriegsjahre zu Anfang des 19. Jahrhunderts brachten. Bis 1807 hielt die hohe Blütezeit im Handel und Wandel an, nachdem zwischen England und Dänemark 1801 Friede geschlossen war. Aber wie Handel und Wandel seit 1807 zu Grunde gerichtet wurden, war ähnlich, wie wir es in diesen letzten Jahren erlebt haben, und zwar ebenfalls durch England und außerdem durch die Kontinental Sperre. 1806—1807 hatte der Kronprinz von Dänemark (der 1808 König Friedrich VI. wurde) sein Hauptquartier in Kiel, und Kiel wurde wieder einmal nach langer Zeit eine Art Residenzstadt. Diese Anwesenheit der kronprinzlichen Familie hatte für Kiel eine noch heute sichtbare Folge, die Anlegung des Düsternbrooker Weges. Als Gegengeschenk legte die Stadt den Marienhain an und errichtete für die Königin den dortigen Pavillon. 1807 geschah bekanntlich ohne Kriegserklärung das Bombardement von Kopenhagen durch die Engländer und die brutale Wegnahme der dänischen Kriegsflotte. Traurige Zeiten brachten dann aber die folgenden Kriegsjahre, von denen Holstein und auch Kiel nicht unberührt blieben. Dänemark und daher auch Holstein stand

in dem großen Ringen mit Napoleon bekanntlich auf Seiten Frankreichs, also gegen Deutschland. Im Mai 1813 fiel Hamburg in die Hände des französischen Marschalls Davoust und erlitt ein grauenhaftes Schicksal. Ende des Jahres 1813 rückten dann die Russen und Schweden unter dem Marschall Bernadotte in Holstein ein, bei dieser Gelegenheit kam es zur Schlacht bei Sehestedt gegen die Dänen. Es folgte der berühmte sogenannte Kosakenwinter 1813/14 und die Einquartierung der Schweden in Kiel. In diesem Winter hat Kiel sehr zu leiden gehabt, wenn auch die Schweden mit Begeisterung aufgenommen wurden, trotzdem sie die Feinde Dänemarks waren. Am 14. Januar 1814 schloß endlich Dänemark Frieden mit den Verbündeten, der als der Kieler Friede in der Weltgeschichte bekannt ist. Denn er wurde in Bernadottes Wohnung im Buchwaldtschen Hofe in der Dänischen Straße abgeschlossen. Dänemark mußte Norwegen an Schweden abtreten, erhielt dafür Schwedisch-Pommern, tauschte dies aber 1815 mit Preußen gegen das Herzogtum Lauenburg ein. Die Folgen dieser Kriegsjahre blieben noch lange fühlbar, sie waren ähnlich wie nach dem Weltkrieg: Teuerung, Papiergeld, gezwungene Anleihe, Reichsnotopfer (in Form einer dänischen Reichsbank, die durch Zwangshypotheken von 6 Proz. vom unbeweglichen Eigentum fundiert wurde) und der Staatsbankerott.

Der Anschluß Dänemarks an die Allianz gegen Napoleon erlöste allmählich den Zwiespalt in den Herzen der Holsteiner und ließ sie wieder empfinden, daß sie doch Deutsche waren. Das Auftreten Dahlmanns, der seit 1813 Professor der Geschichte an der Kieler Universität war, fachte die Stimmung besonders an, vor allem durch seine berühmte Rede zur Feier des Sieges von Belle-



Krematorium auf dem städt. Urnenfriedhof — Phot. Andresen



Das Schwefelhaus, erbaut von Sonnin. Stand im Zuge der heutigen Holstenstraße, bei deren Durchbau es bedauerlicherweise abgebrochen wurde.
Phot. Andresen

alliance am 7. Juli 1815. Die Dänen schürten, zwar sehr gegen ihren Willen, diese Stimmung durch schikanöse Sprachenverordnungen und erreichten damit endlich doch das Gegenteil von dem, was sie eigentlich anstrebten, Holstein dänisch zu machen. Die Stimmung des ersten Menschenalters nach 1773 hatte sich gründlich geändert. Dazu begann seit etwa 1815 ein neuer Begriff die Gemüter zu erregen, ein Begriff, der mehreren Jahrzehnten den Stempel aufgedrückt hat, das Wort „Verfassung“. Für sie kämpften die 1815 begründeten Kieler Blätter von Falck, Dahlmann u. a., deren Erscheinen eine politische Tat war. Noch mehr wurde seit dem Auftreten Lornsens die Verfassungsfrage das politische Hauptthema in Holstein, und nirgends wurde dieses Thema leidenschaftlicher behandelt als in Kiel. In den politisch bewegtesten Zeiten der neueren Geschichte Schleswig-Holsteins, von den 30er bis in die 60er Jahre des verflorenen Jahrhunderts, war Kiel der eigentliche Mittelpunkt allen politischen Lebens, und die besten Köpfe der Universität Kiel waren

die Hauptvertreter der gegen Dänemark gerichteten Politik. Bei allen großen geschichtlichen Dingen seit Lornsens erstem Auftreten in den Herzogtümern stand Kiel durchaus im Mittelpunkt. Und da darf nicht vergessen werden, daß es das alte Rathaus in Kiel gewesen ist, vor dem in der ewig denkwürdigen Nacht zum 24. März 1848 die provisorische Regierung von Schleswig-Holstein erklärt worden ist. Es ist heute vielleicht nicht überflüssig, daran zu erinnern, daß sich von diesem Tage an die geschichtlichen Ereignisse über den deutsch-dänischen Krieg von 1864, den deutsch-österreichischen Krieg von 1866 bis zu der Kaiserproklamation von 1871 folgerichtig entwickelt haben. Einige Wurzeln des deutschen Kaiserreiches, dessen Untergang wir vor 8 Jahren erlebt haben, liegen doch in Kiel, in jener Nacht der Erhebung Schleswig-Holsteins.

Wir sind der Entwicklung etwas vorausgeeilt, und es muß noch erwähnt werden, daß in dem offenen Kampfe, der sich 1848 gegen Dänemark erhob, es Studenten und

Turner aus Kiel waren, die in dem Gefecht bei Bau am 6. April 1848 geblutet haben. Aber die Dänen siegten doch in dem ungleichen Kampfe, und die folgenden Jahre der Reaktion waren auch für Kiel unerfreulich. Kiel und die Universität waren auch in diesen Jahren die Führerin. Das Verhältnis zwischen Holstein und Dänemark hatte sich seit den ersten Jahren der Begeisterung im Jahre 1773 von Grund aus gewandelt. Der Tod des letzten Oldenburgers in Dänemark im Jahre 1863 klang auch den Kielern nach Storms Worten wie ein Osterglockenläuten. Am 29. Dezember 1863 rückten die Truppen des deutschen Bundes in Kiel ein und machten damit der dänischen Bedrückung endgültig ein Ende. Aber anstelle der von den Legitimisten erstrebten Selbständigkeit unter Herzog Friedrich VIII. von Augustenburg trat die Einverleibung der Herzogtümer in den preußischen Staat, die am 24. Januar 1867 im Kieler

Schlosse verkündet wurde. Damit schließt die Geschichte des alten Kiel.

Mehrere Perioden in der Entwicklung dieser Stadt lassen sich deutlich unterscheiden. Eine Blütezeit, die bald nach der Gründung einsetzt und auch im 14. Jahrhundert anhält, Kiel eine aufstrebende See- und Hansestadt. Dann das Kiel des 15. bis 18. Jahrhunderts, eine Landstadt mit geringer Bedeutung, trotz des Hafens. Die dritte Periode seit 1773, die wieder viel Ähnlichkeit mit der ersten hat. Aber immer noch eine Stadt von mäßiger Größe, ohne weittragende Bedeutung. Diese Stadt endigte bald nach der Annexion durch Preußen. Das Kiel in seiner vierten Periode, die Marinestadt, die unheimlich schnell zu einer großen Stadt geworden ist, ähnelt dem alten Kiel fast nicht mehr. Diese vierte Periode ist 1918 zu Ende gegangen, und wir stehen nun mit vollem Bewußtsein am Beginne des fünften Kapitels der Stadtgeschichte.



Klosterkirchhof im alten Zustande
Dieser trauliche Winkel Alt-Kiels fiel dem Durchbruch der Falckstraße zum Opfer



Kriegshafen — Phot. Andresen

KIEL ALS MARINESTADT

VON FREGATTENKAPITÄN SCHULTZE

Das Diktat von Versailles hat aus dem Reichskriegshafen Kiel einen offenen Hafen gemacht. Die Trümmer der ehemaligen Befestigungsanlagen zu beiden Seiten des Eingangs zur Kieler Förde sind traurige Zeugen geschwundener Macht und reden eine deutliche Sprache von den Verlusten, die gerade Kiel durch den unglücklichen Ausgang des Krieges erlitten hat.

Die Marine war daher nach dem Kriege gezwungen, sich zunächst in Swinemünde, dem einzigen ihr an der Ostsee verbliebenen befestigten Hafen, der Schiffen aller Größe Zutritt gestattet, häuslich einzurichten. Der erste Wiederaufbau der seefahrenden Marine nach den Jahren des Zusammenbruchs nahm dementsprechend von dort seinen Ausgang und noch heute ist Swinemünde Heimatshafen der I. Torpedobootsflottille.

Wenn nun trotz der durch den Kriegsausgang erzwungenen Veränderungen Kiel heute noch oder schon wieder Bedeutung als Marinestadt hat, so hat das eine Reihe von Gründen, von denen ich den Einfluß der Tradition an den Anfang stellen möchte.

Die Wurzeln deutscher Seemacht ruhen in Kiel und in der Kieler Bucht. Es gibt keinen Angehörigen der alten kaiserlich deutschen Marine, der nicht so manche Tag- und Nachtwache in diesen Gewässern in hartem Dienst verbracht und nach getaner Arbeit dann die verdiente Erholung gekostet hat, die ihm Kiel und seine Umgebung in mit den Jahren seiner Entwicklung zunehmendem Maße boten. Tausend Fäden, in den Zeiten stolzer Ver-

gangenheit geknüpft, verbanden die alte Marine mit Kiel und umgekehrt Kiel mit der Marine und einem nicht unerheblichen Teil derjenigen Marineangehörigen, die in ihr einen Lebensberuf fanden und noch finden, ist Kiel zur zweiten Heimat geworden. Ein Teil dieser Beziehungen ist auch auf die junge Reichsmarine übergegangen, die glücklicherweise noch auf Jahre hinaus sich der Kräfte zu ihrem Wiederaufbau bedienen kann und muß, die ihre Erfahrungen in der Vorkriegs- und Kriegszeit gewonnen haben.

So wird es verständlich, daß sich die leitenden Stellen der Marine nur ungern entschlossen, den ersten seefahrenden Verband, der nach dem Kriege in der Ostsee aufgestellt wurde, die erwähnte I. Torpedobootsflottille, im Jahre 1920 nach Swinemünde zu verlegen. Aber den Erwägungen militärischer Art, die in dem Friedensvertrag begründet liegen, gesellten sich solche innerpolitischer Natur und machten den Schritt notwendig, der Kiels Vorrangstellung als Marinestadt vorübergehend zu beeinträchtigen schien.

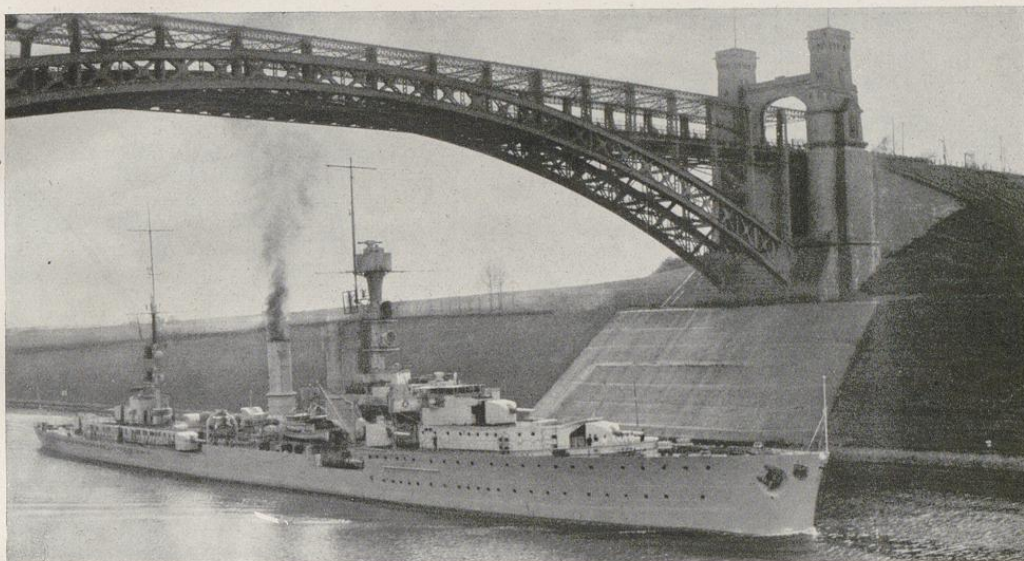
Inzwischen hat sich das Bild aber wieder verändert. Heute beleben die blaue und die auch von einem Teil der Landmarineteile, nämlich den Küstenwehrabteilungen, getragene feldgraue Uniform in wachsendem Maße das Straßenbild Kiels und lassen erkennen, daß die Zahl der Marineformationen, denen Kiel als Standort zugeteilt ist, wieder zugenommen hat.



Kriegsschiffe auf dem Hafen — Phot. Petersen

Neben dem angeführten ideellen Grund haben andere Faktoren dazu beigetragen, diese rückläufige Bewegung herbeizuführen. In erster Linie hat hierbei das Vorhandensein wertvoller ortsfester Anlagen der Marine in Kiel mitgesprochen. Der Organisator der alten Marine, Großadmiral v. Tirpitz, hatte, soweit der wegen der strategischen Verhältnisse vor dem Kriege wichtigere Ausbau Wilhelmshavens Mittel übrig ließ, auch die Ausgestaltung Kiels zu einem modernen Ansprüchen genügenden Flottenstützpunkt nach Kräften gefördert. Die alten im Innern des Hafens und der Stadt geschaffenen Anlagen, die sich den gesteigerten Anforderungen nicht mehr gewachsen zeigten, konnten aber nicht wesentlich erweitert werden, da die Stadt, deren beinahe beispielloses Wachstum in den 30 Jahren der Regierung Kaiser Wilhelms II. mit der entsprechenden Entwicklung der Marine in dieser Zeit gleichen Schritt hielt und in der Hauptsache auf sie zurückzuführen ist, diesen Platz inzwischen mit ihren Bauten belegt hatte. So entstanden die in ihrer Art einzig dastehenden großen Anlagen an der Wiker Bucht und in Holtenau, die das Entstehen eines ganzen Stadtteiles Wik anstelle des früheren Dorfes gleichen Namens zur Folge hatten. Wik und Holtenau sind jetzt Teile der Gesamtstadt Kiel. Die in dem letzten Jahrzehnt vor dem Kriege erbaute Kasernenanlage in der Wik besteht aus 16 Kasernen,

von denen damals bei dem kurz dienenden Personal jede einzelne die Unterbringung von 300 Mann ermöglichte, während sie jetzt nicht ganz der Hälfte Platz gewähren. Sie sind in einem großen offenen Rechteck angeordnet und umschließen einen geräumigen Exerzierplatz. Zu der Anlage gehören die entsprechenden Wirtschaftsgebäude und Exerzierschuppen. Im Süden schließt sich an die Kasernenanlage ein großes vorzüglich eingerichtetes Lazarett an, das von hübschen gärtnerischen Anlagen umrahmt ist und 1 Verwaltungsgebäude, 6 Krankenhäuser und die zugehörigen für die ärztliche Versorgung und Wirtschaftsführung erforderlichen Gebäude umfaßt. Ferner befinden sich in der Wik noch die Bauten, die früher der Ingenieur- und Deckoffizierschule als Unterkunft dienten, und eine evangelische Marinegarnisonkirche nebst Konfirmandensaal und Pfarrhaus, sowie eine Reihe von Familienwohnhäusern. Alle diese Gebäude sind noch im Besitz der Marine und auch von ihr belegt bis auf einige Kasernen, in denen Teile der staatlichen Schutzpolizei untergebracht sind. Ebenso wird das nördlich des Kanals gelegene zugehörige Schießstandgelände mit zahlreichen modernen Schießständen noch für die Übungen der Marineteile und Schiffsbesatzungen benutzt. Diese einheitliche, großzügige Anlage, zu der noch zwei Sportplätze gehören, stellt den Hauptteil der aus größerer



Die neue „Emden“ im Kaiser-Wilhelm-Kanal — Phot. Petersen

Zeit herübergeretteten materiellen Werte dar, die die Reichsmarine an Kiel fesseln. Denn es ist einleuchtend, daß bei der augenblicklichen Lage des Reiches keine Möglichkeit besteht, auch nur annähernd gleichwertiges in absehbarer Zeit in Swinemünde neu zu schaffen, wie es die auf Grund des Friedensdiktats veränderte militärische Lage eigentlich erforderte.

In den Wiker Anlagen sind zur Zeit die folgenden Marineteile untergebracht:

1. Die Küstenwehrrabteilung III, der die Aufgaben des früheren I. Seebataillons und der I. Matrosen-Artillerie-Abteilung zufallen, deren Tradition sie auch fortsetzt.
2. Die I. Abteilung der Schiffsstammdivision, das Depot für die seefahrenden Streitkräfte.
3. Die Schiffsartillerieschule.
4. Das Sperrversuchskommando.
5. Die Marineschule Wik, die die Weiterbildung des technischen Personals der Marine betreibt.
6. Das Marinelazarett Kiel-Wik.

Die Gesamtstärke der in Kiel liegenden Marineteile einschließlich der Seestreitkräfte beträgt 4—5000 Köpfe, so daß die Marine mit ihren Angehörigen noch heute einen nicht unbeträchtlichen Teil der Bevölkerung ausmacht. In der Wiker Bucht befindet sich ferner ein großer Torpedobootshafen, der den Kiel anlaufenden Torpedobooten und leichten Seestreitkräften als Liegehafen dient

und vor allem zur Zeit von Flottenmanövern ein reges Leben aufweist. Nördlich davon erstrecken sich drei mächtige Molen, an denen auch große Schiffe anlegen können. Die Nordmole wird noch von der Marine als Kohlenlager benutzt, während die Mittel- und Südmole pachtweise der Stadt als Freihafengelände überlassen sind. Die Reihe der am Westufer der Förde von der Marine benutzten Anlagen wird im Süden durch das imposante Kommandogebäude, die frühere Marineakademie, in der das Stationskommando, sowie die Inspektionen des Bildungswesens der Marine und des Torpedo- und Minenwesens Unterkunft gefunden haben, und das Dienstwohngebäude des Chefs der Marinestation der Ostsee, die alte Seeburg, abgeschlossen.

Auf dem Ostufer liegt am innersten Zipfel der Förde das Marine-Verpflegungsamt, südlich der Schwentine das Marine-Arsenal, das den Nordteil der ehemaligen kaiserlichen Werft umfaßt, und nördlich dieses Flusses das Munitions- und Sperrdepot Dietrichsdorf.

Die zuletzt genannten Anlagen haben in der Hauptsache die Aufgabe, die Bedürfnisse der Seestreitkräfte zu befriedigen. Sie bilden die unentbehrliche Ergänzung der Einrichtungen eines Flottenstützpunktes, die sich ebenfalls aus den angegebenen Gründen in der Güte in Swinemünde bisher nicht haben schaffen lassen, wiewohl Anstrengungen in dieser Richtung gemacht sind. Der Hauptanziehungspunkt Kiels für die Marine liegt

aber in den natürlichen Vorzügen seines Hafens, die von keinem anderen deutschen Hafen erreicht werden. Die Kieler Förde ist ein stromloses Becken, von verhältnismäßig großen und gleichmäßigen Tiefen bis nahe an die Ufer, das bis in seinen innersten Teil von den größten Schiffen befahren werden kann; es besitzt eine schmale, aber tiefe Einfahrt und ist gegen alle Winde gut geschützt. Seine Geräumigkeit ist so groß, daß es die größten Flotten der Welt aufnehmen kann. Vor seinen Toren, vom Innern der Förde nur durch eine knappe Wegstunde getrennt, breitet sich die Kieler Bucht aus, die ein idealer Übungsplatz für die Seestreitkräfte der Marine ist, weil sie den besonderen Vorzug hat, daß der Handelsverkehr nur seinen südöstlichen Teil durchzieht und daher für die Übungen kaum als Hindernis ins Gewicht fällt. Vor dem Kriege bot sie allerdings für unsere gewaltige Flotte nicht mehr den nötigen Platz, so daß ein Geschwader nach Wilhelmshaven verlegt wurde, das seine Übungen in der Helgoländer Bucht abhalten mußte. Den geringeren Anforderungen der schwachen Nachkriegsflotte genügt sie jedoch in vollem Umfange und wäre für ihre Übungen wegen ihrer mannigfachen Vorzüge vor der Swinemünder Bucht selbst dann nicht ganz entbehrlich, wenn der Hafen von Swinemünde alle Bedürfnisse der Flotte befriedigen könnte.

Von den Seestreitkräften haben zur Zeit die Linienschiffe „Elsaß“ und „Hessen“ und die Kreuzer „Nympe“ und

„Berlin“, sowie das Vermessungsschiff „Panther“ und die I. Minensuchhalbflottille Kiel als Heimatshafen. Aber während der Sommermonate halten auch die Wilhelmshavener Schiffe in der Regel ihre Übungen in der Kieler Bucht ab, so daß häufig an Sonn- und Feiertagen die ganze deutsche Flotte im Kieler Hafen an den großen roten Bojen liegt und der von der Natur schon so reichlich bedachten Förde mit ihren sauberen hellgrauen Schiffsrümpfen und den lebhaften Verkehr der schnellen Beiboote zur besonderen Zierde gereicht.

Doch das Bild Kiels als Marinestadt würde unvollständig sein, wenn nicht auch an dieser Stelle kurz auf die drei großen Werften hingewiesen würde, die Germaniawerft, die Deutschen Werke, ehemals Kaiserliche Werft, und die Howaldswerft, die sämtlich am Ostufer der Förde gelegen, früher mit ihren rund 20 000 Arbeitern fast ausschließlich auf Kriegsschiffsbau eingestellt waren und durch zahlreiche Kanäle einen großen Teil des Geldes, das vor dem Kriege auf den Ausbau der deutschen Kriegsflotte verwandt werden konnte, der Stadt Kiel und seinen Wirtschaftskreisen zuführten. Diese Werften haben besonders schwer unter den Folgen des Niederganges unserer Seemacht zu leiden gehabt, aber es ist zu hoffen, daß der fortschreitende Wiederaufbau und die allmähliche Erneuerung des Schiffsmaterials der Reichsmarine auch ihnen zum Vorteil gereichen und damit der schwergeprüften Marinestadt Kiel eine weitere Belebung ihres Handels und Wandels bringen wird.



Torpedoboote in Kiellinie — Phot. Petersen



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 rüger 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.

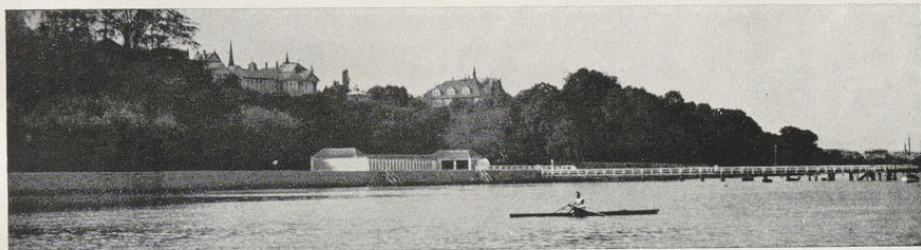
Die früheren Hilfsbetriebe der Marine, einige größere Unternehmungen, haben sich zum Grundsatz gemacht, die bisherige Abhängigkeit von den Werften völlig zu verlieren. Sie haben hierbei auch schwere Jahre durchgemacht, aber es zeigt sich bei ihnen, daß die große Leistungsfähigkeit, zu der sie im Dienste 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

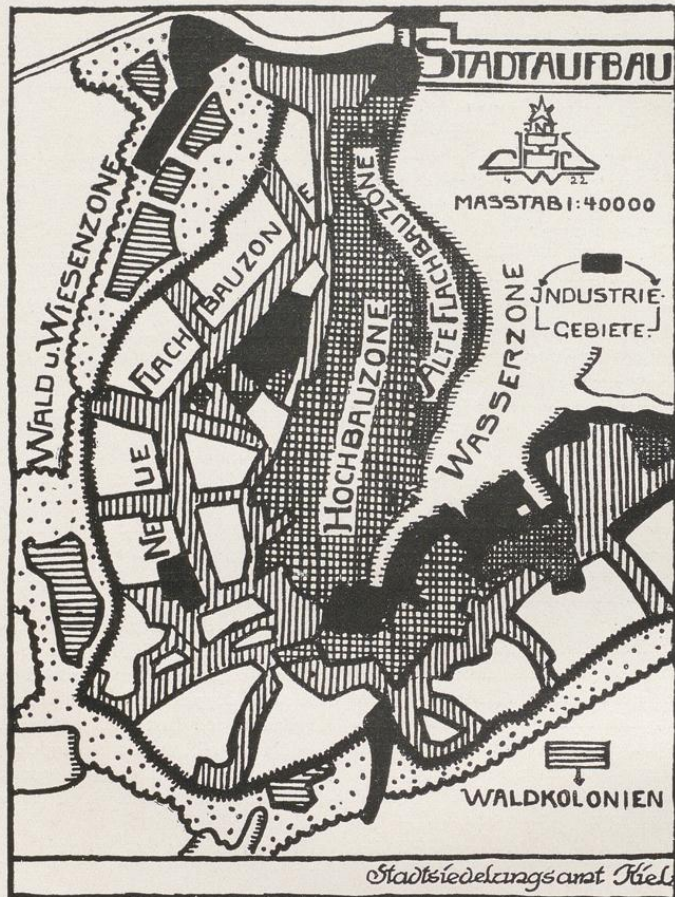
Verhältnissen, wie wir sie allenthalben in Deutschland erlebt haben.

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 Vorwärtswirtschaft 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 zusammenzuberechnen 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



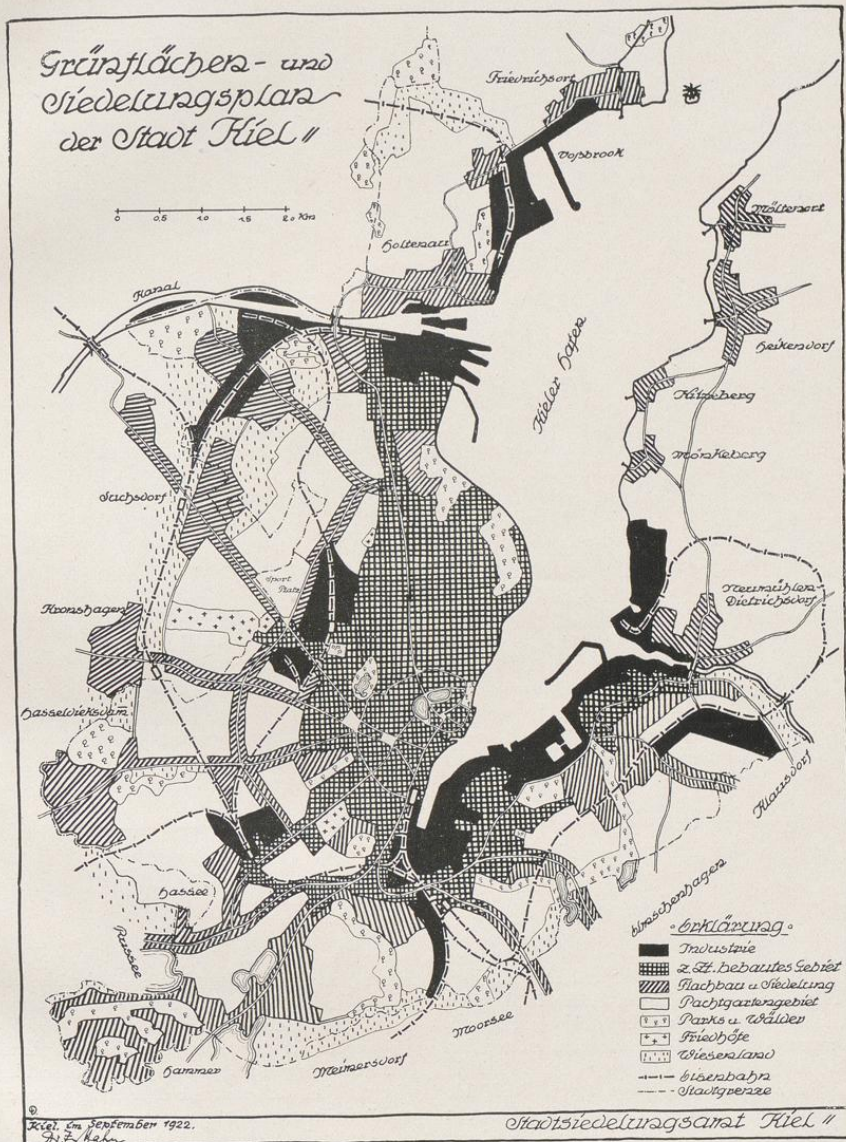
Schema der Stadtentwicklung

DIE GESTALTUNG DES KIELER STADTBILDES

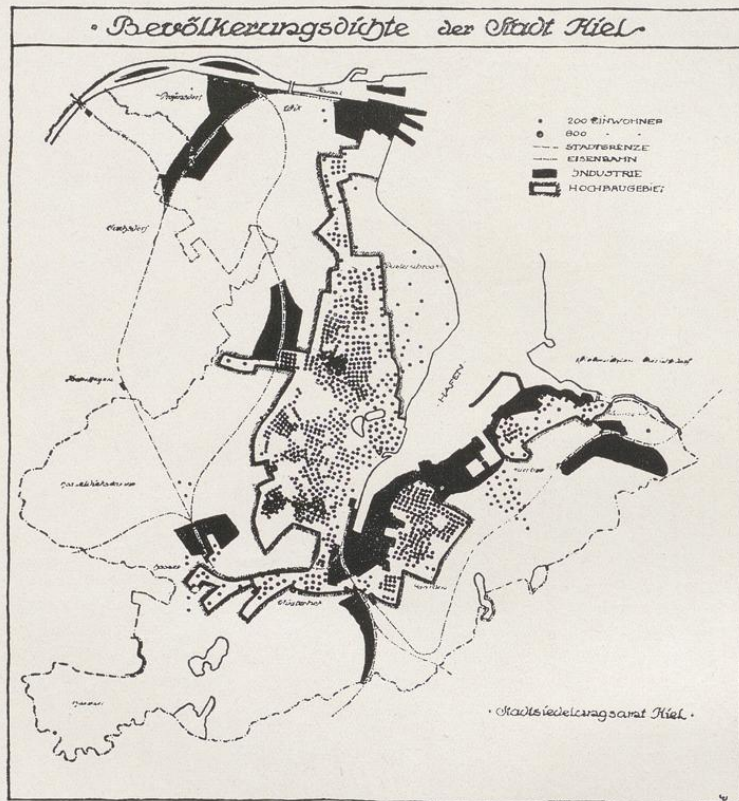
VON DR.-ING. HAHN, TECHNISCHER STADTRAT

Wie das Einzelbauwerk Gestalt gewinnt aus den Bedingungen von Bauplatz und Umgebung, aus dem Zweckgedanken und schließlich dem künstlerischen Gestaltungswillen, so wirken am Gesamtbilde der Stadt drei Faktoren vor allem mit: die Bedingungen der Lage, die Kräfte und Richtungen der wirtschaftlichen Entwicklung und die Synthese dieser Gegebenheiten durch den formenden Willen der Städtebauer. So flüssig und ein-

fach dieser Formungsprozeß im allgemeinen beim Einzelbauwerk ist, so kompliziert ist er bei dem Stadtganzen, dessen Aufbau nach allen drei Richtungen hin mannigfachen Einflüssen unterliegt. Das Endergebnis wird in allen Fällen um so befriedigender und charaktervoller sein, je glücklicher alle diese Kräfte in Einklang miteinander sich auswirken und je stärker die schaffenden Persönlichkeiten in der Lage sind, aus den Gegeben-

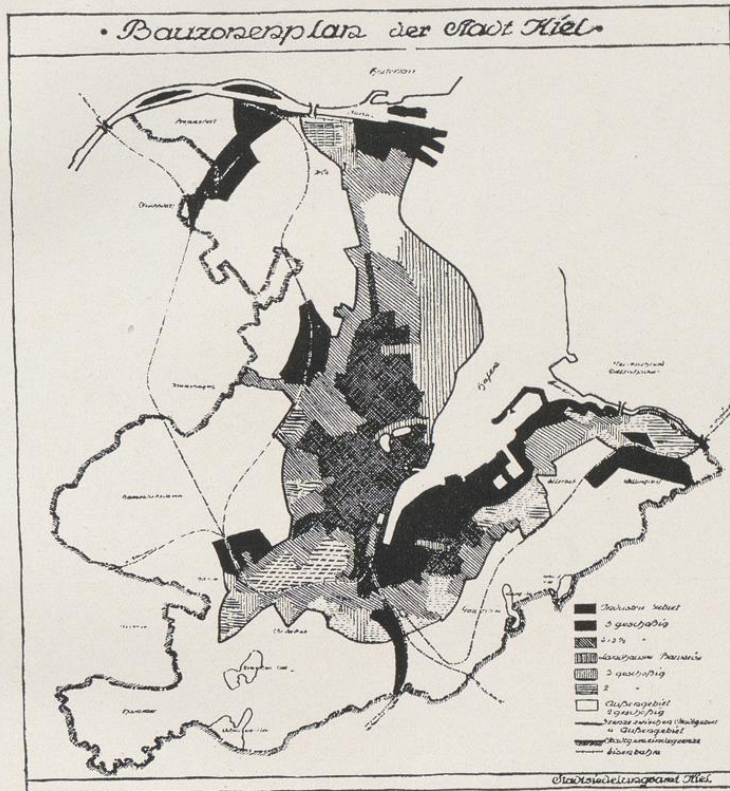


Grundlinien der Stadtentwicklung



heiten den künstlerischen Prägungsprozeß zu vollziehen. Es ist die Tragik unserer modernen Städte in der Zeit ihrer glänzenden wirtschaftlichen Entwicklung gewesen, daß sich in ihnen aus tausend hier nicht zu erörternden Gründen eine tiefgreifende Diskrepanz der Kräfte in einem mehr oder minder unausgeprägten Stadtbilde äußerte, dessen wichtigstes Kennzeichen schließlich meist die amorphe Massenhaftigkeit, also Formlosigkeit, bleibt. In einer Zeit fabelhaften Städtewachstums fand man nicht die Zeit und die Mittel, den materiellen Aufschwung in Formen von kulturellem Wert zu gießen. So stehen überall — denn nur in ganz wenigen Beispielen finden wir in Deutschland völlige Neugründungen ohne An-

lehnung an alte Siedlungskerne — Altstädte von oftmals hoher Formvollendung neben den modernen Stadtvierteln von öder Massenhaftigkeit. Kiel verkörpert diesen durch die Jahrhunderte reichenden Formungsprozeß mit ungewöhnlicher Plastik. Eine mittelalterliche Altstadt mit einer kleinen barocken „Vorstadt“ steht unmittelbar neben einer sie um das Vielfache räumlich übertreffenden modernen Stadt. Die Stadt der Holsteiner Grafen und Herzöge hatte keine glänzende Entwicklung im Laufe der Zeiten, bis das neue Deutschland sich diesen Platz als Standort seiner Marine auswählte und in wenigen Jahrzehnten eine Stadt von fast zweieinhalb Hunderttausenden entstehen ließ. Diese



Bedingungen seiner materiellen Entwicklung sprechen sich mit unmißverständlicher Deutlichkeit im äußeren Aufbau der Stadt aus. Die geschlossene Altstadt mit der Vorstadt geben das Bild einer kleinen Landeshauptstadt von mäßiger Bedeutung. Unmittelbar daneben stehen die Viertel hochtechnischer moderner Arbeit, die Werften und Arsenale des Kriegs- und Handelsschiffbaues, die Stätten ihrer Hilfsindustrie und die vielen Zeugen einer rastlos arbeitenden Großstadt. Die Kasernen, Lazarette und Marine-Verwaltungsgebäude sind Zeugen der militärischen Entwicklung. Das Universitätszentrum mit seinen Instituten spricht von den kulturellen

Kräften. Und noch ein Zeichen der Entwicklung ist wichtig: Um die Stadt herum lagern sich in dichtem Kranze 30 000 Kleingärten. Sie machen Kiel zu der deutschen Großstadt des ausgeprägtesten Kleingartenwesens.

Von ungewöhnlicher Plastik ist die Lage Kiels. Tief schneidet die Kieler Förde ein in das Stadtgebiet und macht Kiel zu der deutschen Großstadt unmittelbar an der See. Aus der ganzen Reihe deutscher Großstädte, die Seefahrt treiben, ist sie die einzige, die wirklich unmittelbar am Meere liegt. Kiels Gründer suchten die Altstadtinsel zwischen Förde und dem Kleinen Kiel



An der Schleusenstraße — Phot. Petersen



Am Ziegelteich — Phot. Petersen



Am Ziegelteich — Phot. Petersen

Städtische Wohnhäuser; erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn



Wohnhäuser an der Gellerstraße — Phot. Petersen
Erbaut von der Heimstätte Schleswig-Holstein, Leitung Dr.-Ing. Grabbe

aus denselben Gründen der Sicherheit, wie die Gründer Lübecks oder Stralsunds eine ähnliche Lage suchten. Die Geschlossenheit der altstädtischen Lage erhielt sich im Wesentlichen, bis die überschnelle Entwicklung des neunzehnten Jahrhunderts auf die weitere Umgebung übergriff. Jenseits lagen rings Gebiete von außergewöhnlicher Plastik und Schönheit: das mit hohen buchenbewaldeten Hügeln an die Förde herantretende Hochland des nördlichen Teils bis zur Wik, das in charakteristischen Wellen verlaufende Gelände des

Südens mit Wäldern und Seen und das vielfach bewegte Seengelände des Ostens. Wer Auge und Sinn auf solche Dinge einstellt, wird nicht leicht trotz allem ein Stadtgebiet von so außergewöhnlicher Gunst der Lage und der topographischen Bedingungen finden. Besonders wird jeden, der auf dem Wasser an einem schönen Sommersonntage sich der Stadt nähert, die Schönheit der buchenumsäumten Förde mit der Silhouette der Stadt in ihren Bann schlagen; seebefahrene Leute behaupten, es gäbe nicht viele Hafengebilde gleicher Voraussetzungen.



Städtische Wohnhäuser an der Gellerstraße — Arch. Hansen
Phot. Petersen



Wohnhäuser an der Hansastraße — Phot. Petersen



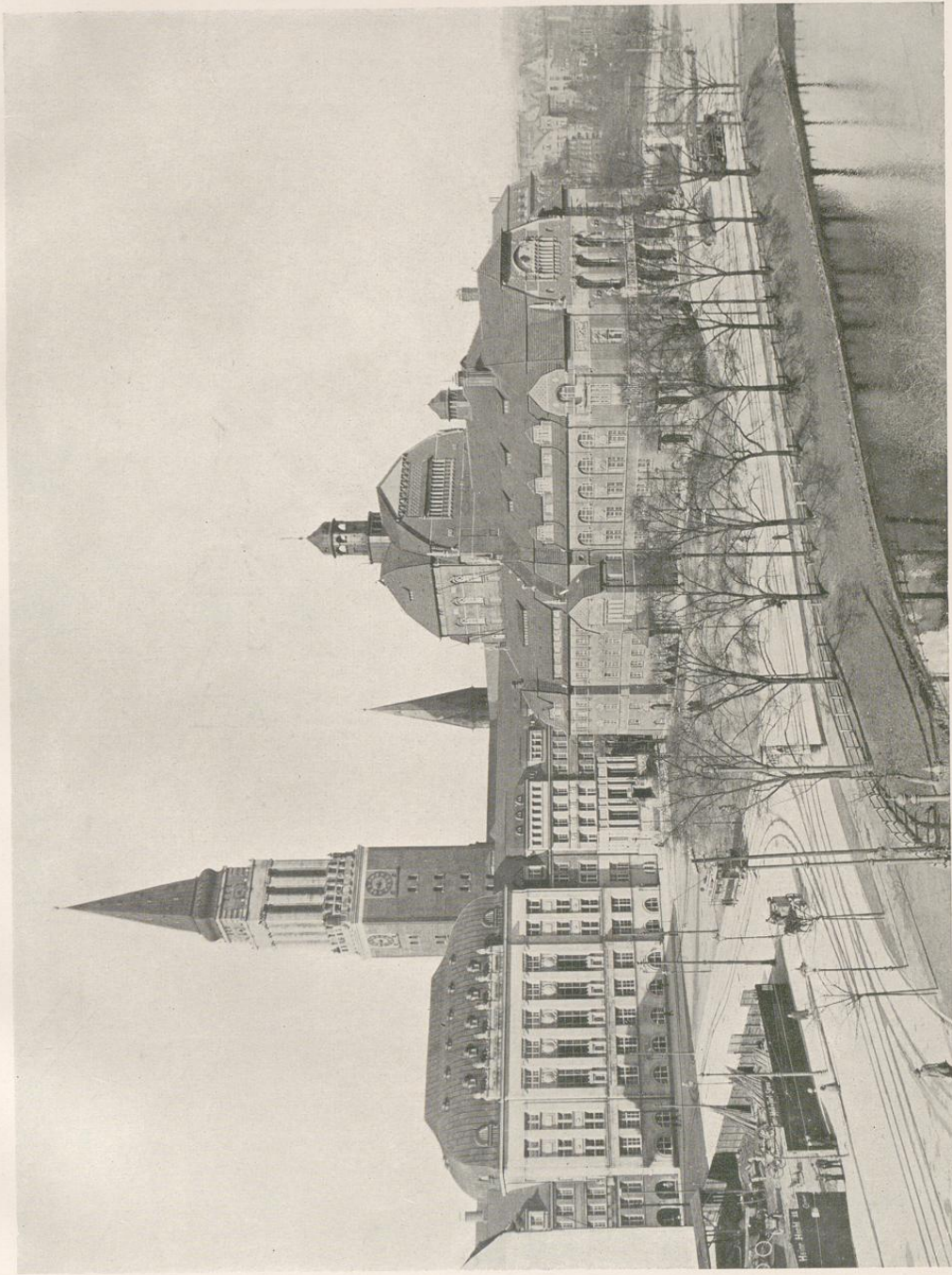
Städtische Wohnhausgruppe am Schülperbaum — Phot. Andresen
Erbaut 1921 im Auftrage der Stadt von den Architekten Hansen, Prinz, Stav



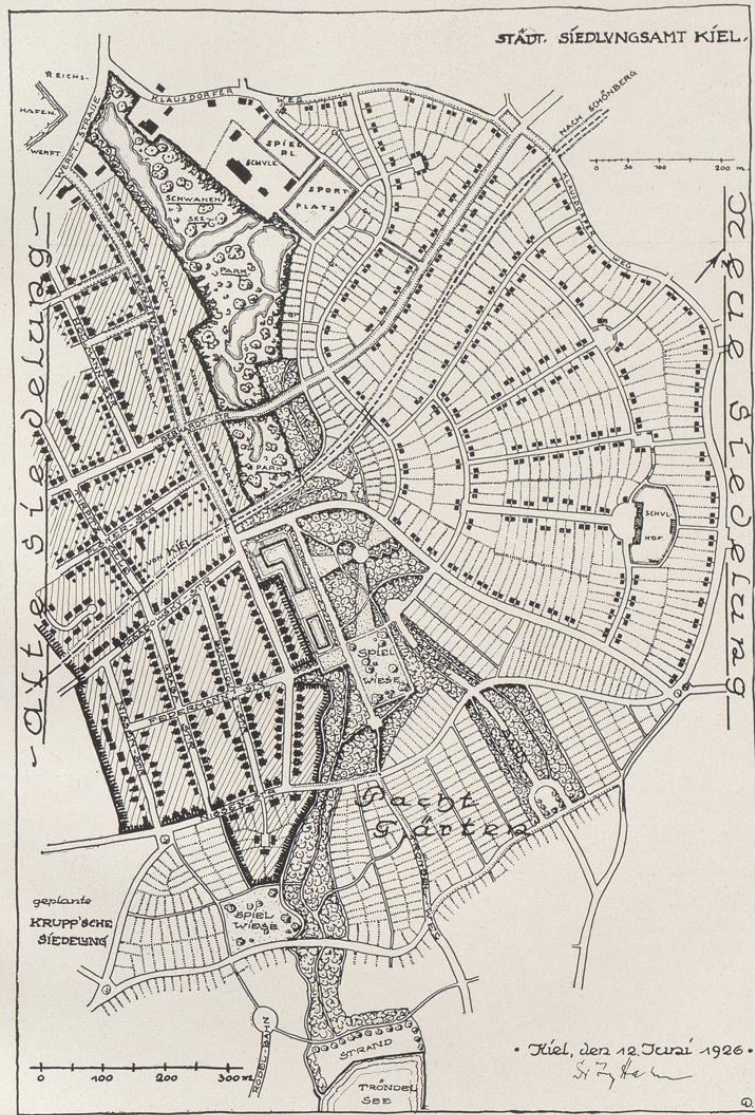
Städt. Wohnhaus in Neumühlen — Phot. Petersen
Hochbau- und Siedlungsamt Dr.-Ing. Hahn

Was auf der Altstadtinsel als Ergebnis eines einheitlichen Formwillens geschaffen wurde, ist auch heute noch trotz aller Verwüstungen von zwingender Charakteristik. Der einfache Grundrissgedanke kolonialer Stadtgründungen des deutschen Mittelalters gelangt innerhalb der natürlichen Grenzen zu einer außerordentlich plastischen Form; ein Meisterstück örtlicher Anpassung eines an sich schematischen Planes. An wichtigster Stelle hat ihn die moderne Bautätigkeit verwüstet: Der alte Markt ist heute nur noch ein Schatten seines früheren Ganzes; zwei Platzwandungen sind völlig zerstört, die persianische Reihe so stark verkürzt, daß ihr kaum noch raumbildende Kraft bleibt; nur die dritte Seite ist noch einigermaßen geeignet, den Platzraum zu stützen.

Wenn man von allen Verschiedenheiten der formalen Bildung im einzelnen absieht, so bleibt als wesentlichstes Unterscheidungsmerkmal der modernen Stadtteile gegenüber den alten ihre mindere Geschlossenheit. Jede alte Stadt steht uns in unbedingter Abrundung gegenüber. Der feste Umriss oder der enge Zusammenschluß der Häuser sind in Stadt und Dorf Voraussetzungen, die sich aus dem reinen Schutzbedürfnis gegen Feinde aller



Neumarkt mit Rathaus und Theater — Phot. Andresen



Siedlungsgebiet auf dem Ostufer — In Ausführung



Städtische Siedlung am Klausdorfer Weg — Phot. Petersen — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn

Art, der geringen Größenausdehnung und der Begrenztheit der Verkehrsmittel ergaben. Im 18. Jahrhundert beginnt langsam der formale Zersetzungsprozeß aus inneren Gründen. Der Schutzgedanke tritt zurück, die Ausbildung der Maschinen, der Verkehrsmittel bahnt sich an. Die Größenausdehnung der Städte und die Trennung der Werkstätten von den Wohnstätten ist die wesentliche Konsequenz aus der völlig andersartigen Richtung, die das städtische Erwerbsleben im Zeitalter von Dampf und Elektrizität nahm. Kein Wunder, daß so gewaltige Umstellungen auch den Formbildungsprozeß der Städte völlig erschütterten. Erst langsam haben sich, namentlich im Klärungsprozeß der modernen Städtebaubewegung, die Grundlagen der Durchbildung unserer Städte nach der praktischen, wirtschaftlichen und hygienischen, sowie endlich der künstlerischen Seite

zu klaren Richtlinien herausentwickelt. Wir erkannten, daß in den drei großen Fragenkomplexen des Verkehrs, der Bebauung und Durchgrünung die maßgebenden Faktoren der Stadtgestaltung enthalten sind. Wir haben heute die Richtlinien auf diesen drei wichtigsten Gebieten herausgeschält und arbeiten an der Synthese zu klaren Formungen. Das ist wichtig bei der Betrachtung der Kieler neustädtischen Entwicklung. Die Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Kiel bestanden bisher in dem Bebauungsplan, der seinerzeit von Stübben aufgestellt wurde, und einer stark schematisierenden Bauordnung, die erst in der letzten Zeit eine Umbildung zur Zonenbauordnung erfahren hat. Diese Grundlagen unserer Stadtentwicklung bedürfen einer durchgreifenden Umformung, weil sich neben der Veränderung unserer sachlichen Einstellung auch die



Siedlungshäuser am Klausdorfer Weg — Phot. Petersen — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn



Kleinwohnungen des Arbeiter-Bauvereins Ellerbeck — Phot. Andresen
Arch. Meyer, Magistratsbaurat

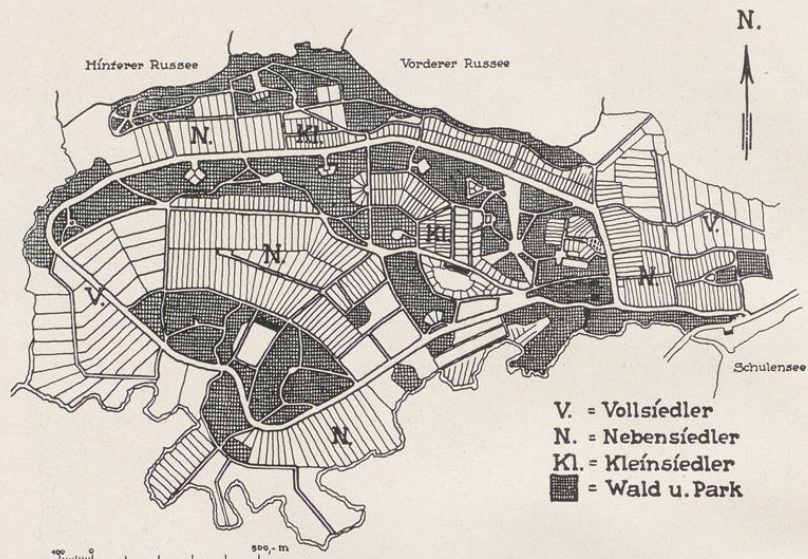
örtlichen Grundlagen völlig verschoben haben. Die Umstellung seiner wirtschaftlichen Existenzbasis trifft Kiel naturgemäß auch in seinen städtebaulichen Grundlagen entscheidend. Die Aufgabe, die von der Verwaltung, insbesondere vom Handels- und Industrieamt, verfolgt wird, die Lage Kiels als westlichster Ostseehafen und östlichster Nordseehafen zur Basis einer eigenen Hafen- und Industrieentwicklung zu machen,

verschiebt in allen Fragen der Stadtentwicklung den Schwerpunkt nach Norden, nach dem Nordhafen, dem Freihafen in der Wiker Bucht und dem werdenden Vofbrookter Freihafen. Andererseits gewinnt das Ostufer mit seiner bedeutenden Werftentwicklung erhöhte Wichtigkeit. Geschäfts- und Kontorhausviertel der Altstadt, Hafenentwicklung des Nordens und Werftentwicklung des Ostufers, das sind die wichtigsten wirtschaftlichen Konzentrationsgebiete des Stadtkörpers. Sie haben auch auf dem Westufer eine völlige Verschiebung des Schwerverkehrs und in Verbindung damit auch der anderen Verkehrsfragen im Gefolge, wie sie z. B. durch die industriellen Quartiere kleineren Ausmaßes auf dem Eichhofgelände und in Hassee sich ergeben. In allen diesen Punkten mußte die Basis des Stübbschen Planes völlig verlassen werden.



Wohnhäuser an der Eichendorffstraße — Phot. Petersen

Sie muß aber auch in anderer Hinsicht als überholt gelten. Stübbs Vorstellungen bei der Einteilung des Stadtgebietes gingen wesentlich vom Großmiethause aus, neben dem höchstens die „Villenquartiere“ noch bestanden. Er kannte weder wesentliche weitere Differenzierungen der Bauformen noch der Aufschließungsformen. Nach den Bedürfnissen des Großmiethauses bemaß er Block, Straße und Hof. Unsere Vorstellungen



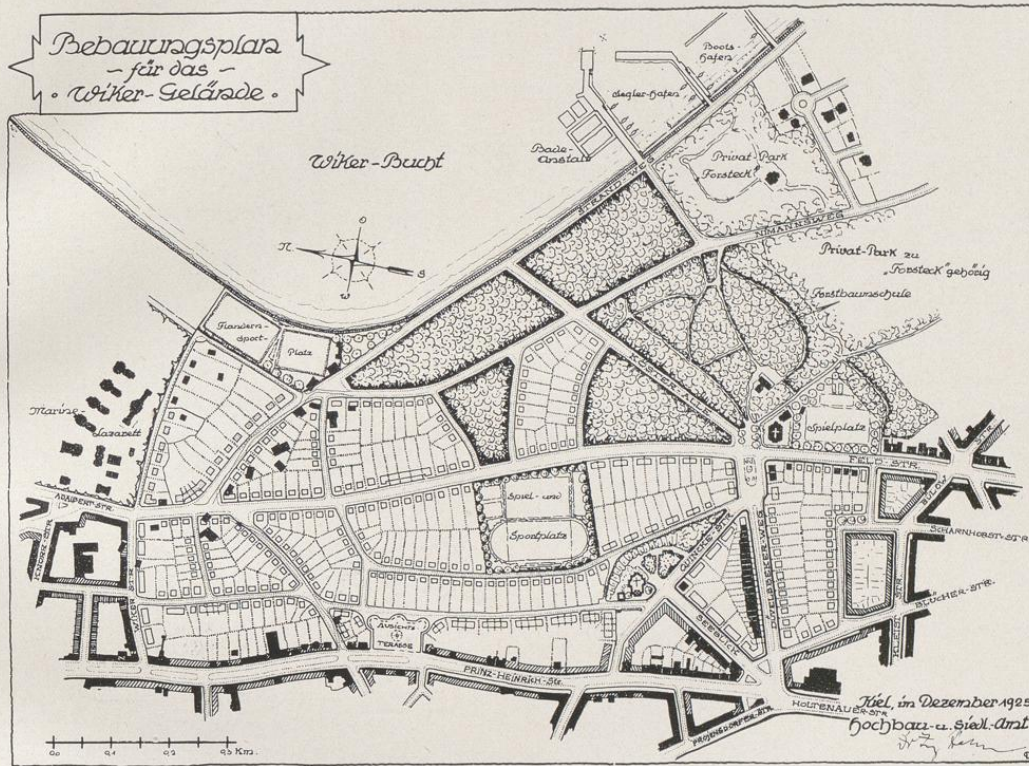
Städtische Siedlung Hof Hammer — Intensive Gartensiedlung nach dem Plan von Gartenarchitekt Migge, Worpsswede

gehen aber andere Wege. Nicht das Massenmiethaus als Produkt einer übersteigerten Stadtentwicklung ist uns heute richtunggebend, sondern die vernunftgemäße Flachbauweise in ihren mannigfachen Erscheinungsformen. Das beeinflusst auch die Entwicklung unserer Baugesetze entscheidend. Für Kiel zieht bereits die letzte Änderung der Baupolizeiordnung um die vorhandene Großmiethausbebauung der engeren Stadt des Ost- und Westufers einen energischen Strich, über den hinaus es in Zukunft keine großen Miethäuser mehr geben darf. Der Zustand, daß weit draußen in Rüben- und Kartoffelfeldern nüchtern und widersinnig vier

Geschosse aufsteigen, ist damit für die Zukunft unmöglich. Sorgfältige Berechnungen haben gezeigt, daß noch reichlich 50 000 Einwohner in Kiel unterzubringen wären, wenn nur alle Bauflächen innerhalb dieser Umgrenzungslinie ausgebaut werden. Über diese Linie hinaus darf es in Zukunft nur noch vernünftige Flachbauten geben. Auch die Grünflächenvorsorge bedarf einer grundlegenden Neuorientierung. Die folgerichtige Entwicklung unserer modernen städtebaulichen Vorstellungen mußte dem alten Bebauungsplanbilde den Plan eines Grüngürtels an die Stelle stellen, in dem alle Fragen der „grünen Stadterweiterung“ ihre grundsätzliche Regelung

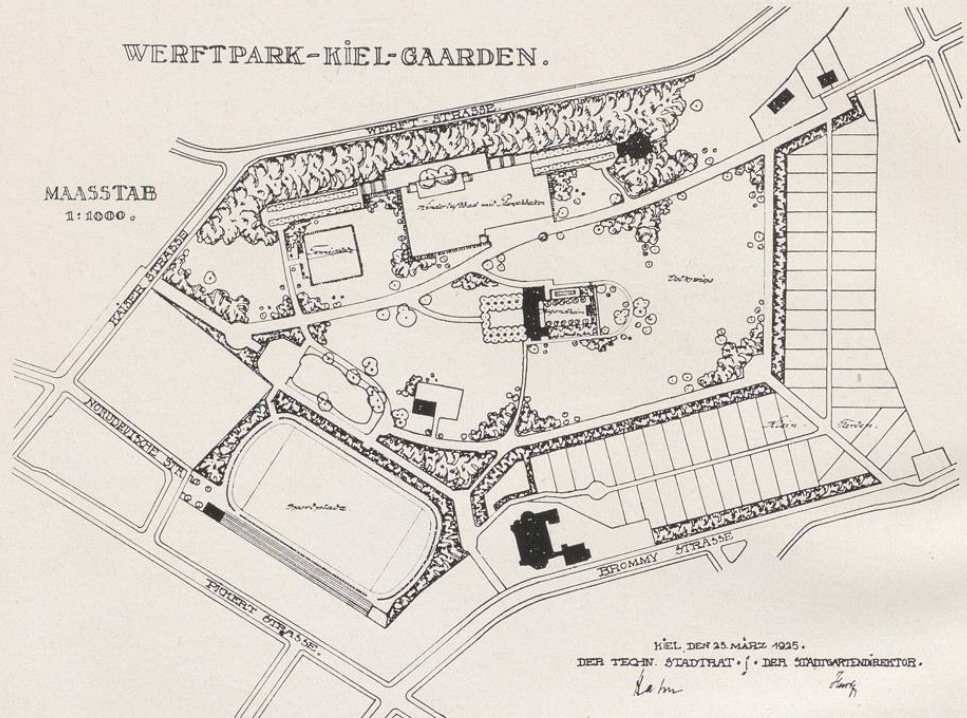


Siedlungshäuser auf Hof Hammer — Phot. Petersen — Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn



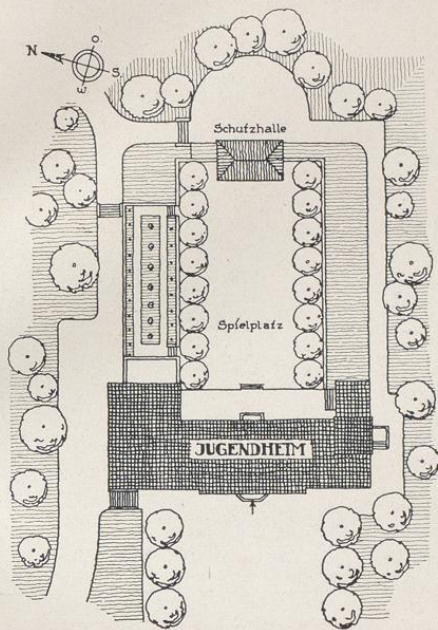
finden. Wenn man im Städtebau die Kunst sieht, dem lebendigen Bedürfnis aller in der städtischen Gemeinschaft lebenden Bewohner sichtbare Gestalt zu geben, so muß sich das besonders eindrucksvoll in der Aufrollung der Grüngürtelfrage erweisen. Diesem Bedürfnis glaubte die ältere Bebauungsplantechnik mit einigen mehr dekorativen Parkflächen und repräsentativen Parkringstraßen hinreichend Rechnung zu tragen. Die moderne Stadtentwicklung hat deren Unzulänglichkeit erwiesen. Die Bedürfnisfrage des Grüngürtels der modernen Städte kann heute im wesentlichen als geklärt gelten, sie ist festgelegt durch Forderungen der städtischen Bevölkerung nach Erholung in ihren verschiedenen Formen und Forderungen der städtischen Ernährungswirtschaft. Das Erholungsbedürfnis der städtischen Bevölkerung fordert neben den Einrichtungen für Spiel und Sport

der Jugend und mittleren Lebensalter Einrichtungen für Entspannung in genießendem Ausruhen, wie Parks und Promenaden; auch die Friedhöfe mögen als Parkanlagen hier gelten. Kiel mit seiner hochentwickelten Sportbewegung, die nach Wasser- und Rasensport aller Art drängt, hat alle Ursache, seine guten Traditionen auf diesem Gebiete durch Schaffung neuer Möglichkeiten weiter zu bilden. Teils aus dem Bedürfnis, Entspannung von oft mechanischer Werkarbeit in einer produktiven Betätigung durch die Arbeit in und mit der Natur zu finden, teils aus dem Bedürfnis nach Verbesserung der Ernährungsbasis unserer Städte sind die Kleingärten der Großstadt entstanden. Die Gartenleidenschaft ist so alt wie die Menschheit selbst. Gärten sind zu allen Zeiten lebendige Gradmesser der Kulturhöhe eines Volkes gewesen. Schon ihre Bedeutung für Gesundheit und ethische Kultur



unseres Volkes würde großzügige Maßnahmen einer kommunalen Kleingartenvorsorge durchaus rechtfertigen. Kiel gehört mit Bremen in die Reihe der Großstädte, die das bestentwickelte Kleingartenwesen aufweisen. Kiel hat sozialhistorisch vielleicht die interessanteste Entwicklung zu verzeichnen; hier wurden im Anfange des vorigen Jahrhunderts auf Initiative des dänischen Königs Friedrich VI. Gärten an Stelle von Bargeldunterstützungen an Arme gegeben. Aus solchen Anlässen hat sich in Verbindung mit den natürlich auch in Kiel wie überall vorhandenen Bürgergärten vor der Stadt der reiche Kranz von Kleingärten entwickelt, der die Stadt heute umgibt. Die Notwendigkeiten der letzten Jahre haben diesen Grüngürtel ständig vermehrt. Rund 30 000 Kleingärtner haben sich in ihren Organisationen eine wirksame Vertretung ihrer Sachinteressen geschaffen. So wären denn die Elemente eines Grüngürtels — oder Kulturgürtels, wie wir ihn auch nennen können — in einfacher Aufzählung noch einmal die folgenden: Parkanlagen, Friedhöfe, Sport- und Spielplätze ver-

schiedener Art und Größe vom Kleinkinderspielplatz bis zum Stadion, und die große Masse der städtischen Kleingärten; alle diese Teile in Verbindung gebracht durch ein System von Promenadenwegen und Straßen. Geht man an den Ausbau des so geplanten Ganzen, das man als einen großen Volkspark, gepflanzt vom Volke für das Volk, ansehen mag, so drängen sich die wichtigsten Aufgaben auf dem Gebiet der Kleingartenfürsorge auf. Sie sind gekennzeichnet durch den jahrelangen zähen Kampf, den die Kleingärtner um ihren Landbesitz führen und der seine besondere Zuspitzung in den letzten Jahren erfahren hat, als deren Kennzeichen die Kleingartenschiedsgerichte und ihre gesetzlichen Grundlagen gelten können. Die Existenz des Kleingärtners wird ständig bedroht von der Frage, ob er nur Platzhalter einer früher oder später einsetzenden Bebauung ist, oder damit rechnen kann, als dauernder Inhaber des Bodens, den er beackert, zu gelten. Die Sicherung seiner Scholle ist dasjenige Bedürfnis des Kleingärtners, das für uns für die Entwicklung des Bebauungsplanes am meisten



Stadt. Hochb.-u. Siedlungsamt - Kiel.

Jugendheim im Wertpark — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn

von Belang ist. Kiels Kleingärtner siedeln zur Zeit fast alle auf einem mit Baufluchtlinien unterlegten Gelände; die Sicherung ihrer Gebiete als Kleingärten setzt also ein völliges Umdisponieren im Bebauungsplan voraus. In den Kleingartengürtel hineingewebt sind die Siedlungsgebiete als Ausstrahlungen der Großstadt in das Erweiterungsgebiet oder als regelmäßige Verbindung der im Außengebiet schon bestehenden oder entstehenden Ansiedlungen.

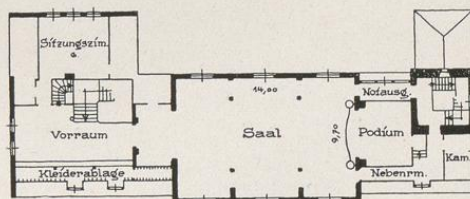
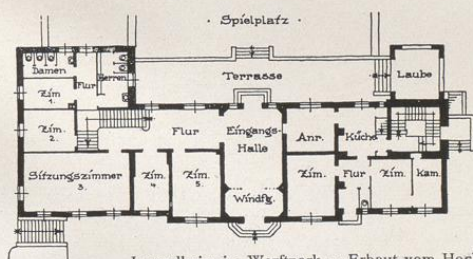
Ordnen wir solchergestalt die verschiedenen Bedürfnisse und geben ihnen Raum und Form innerhalb des

Stadtganzen, so kommen wir zu einem folgerichtigen Aufbau der Gesamtstadt als lebendiger Organismus. Wir gelangen planmäßig von den Zufälligkeiten willkürlicher Agglomerationen zum Ausbau eines vorgeschauten Gesamtbildes, das die ersten Grundforderungen auch städtebaukünstlerischer Art erfüllt, indem es an die Stelle zufälliger Auswirkungen bestimmt begrenzte charakteristische Gebilde setzt. Unser Stadtgebiet zerfällt so in die nachfolgenden Baugebiete oder Zonen:

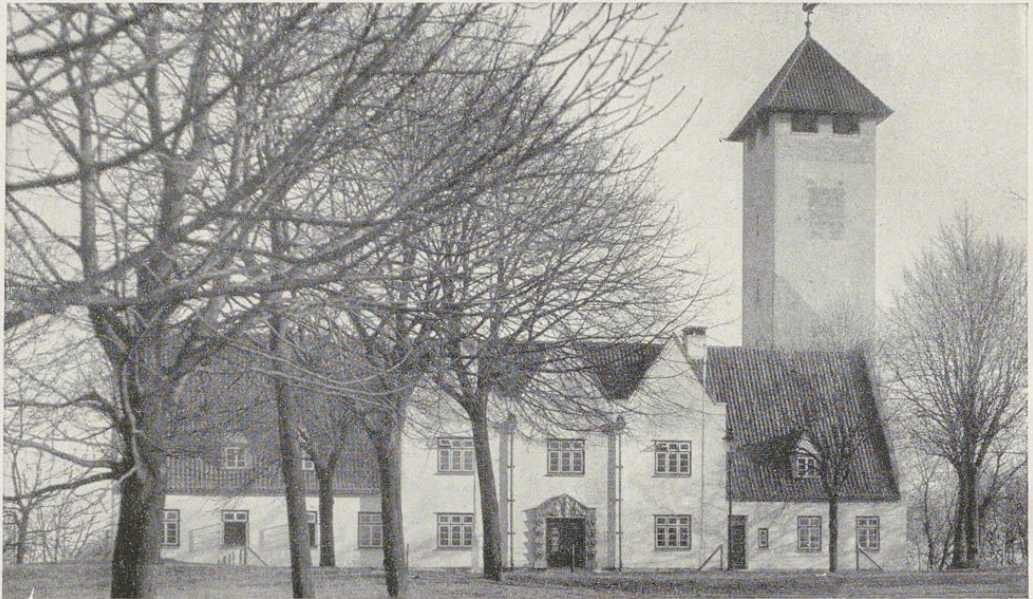
- die Industriezone,
- die Hochbauzone,
- die Flachbauzone und
- die Grüngürtelzone.

Die Industriezone nimmt in Zukunft alle neuen Ansiedlungen industrieller und werkmäßiger Art auf. Sie folgt den natürlichen Grundlagen der Wassergebiete und Bahnen. Die Hochbaugebiete umfassen in der vorgesehenen Abrundung im wesentlichen die heute schon hochbaumäßig erschlossenen Gebietsteile. Die Flachbau- oder Siedlungsgebiete sind die Gelände, in denen das Haus mit Garten in mehr oder minder ausgeprägter Form gilt: sie folgen den Ausfall- und Ringstraßen und stoßen bis weit in die Außengebiete vor. Die Grüngürtelzone endlich umschließt die bebaute Stadt in der vorher angedeuteten Weise und findet ihre äußere Begrenzung in einem Waldgürtel, der durch planmäßige Verbindung der im Außengebiet bestehenden Waldteile zu entwickeln sein wird.

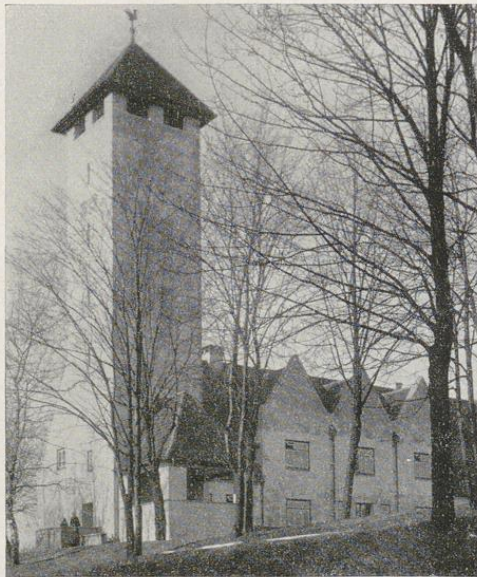
Fragen wir, welche Arbeit im Rahmen dieser grundsätzlichen Richtlinien in den letzten Jahren in Kiel geleistet ist und welche Linien in Zukunft verfolgt werden sollen, so ergab sich als erste Notwendigkeit vor allem eine grundlegende Verständigung über Richtung und Art der künftigen Stadtentwicklung. Diese wurde innerhalb der Stadtkollegien auf Grund der grundlegenden Pläne und Ausführungen des Verfassers herausgearbeitet. Auf der Grundlage der wirtschaftlichen Umstellung Kiels nach dem Kriege sieht dieses Vorstellungsbild eine Stadt von etwa 250 000 Einwohnern vor, die sich auf ein Stadtgebiet verteilen, das um die vorhandene gedrängte städtische Bebauung weitgedehnte Flachbaugebiete mit einem Kranz reichlicher Freiflächen auf-



Jugendheim im Wertpark — Erbaut vom Hochbau und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn



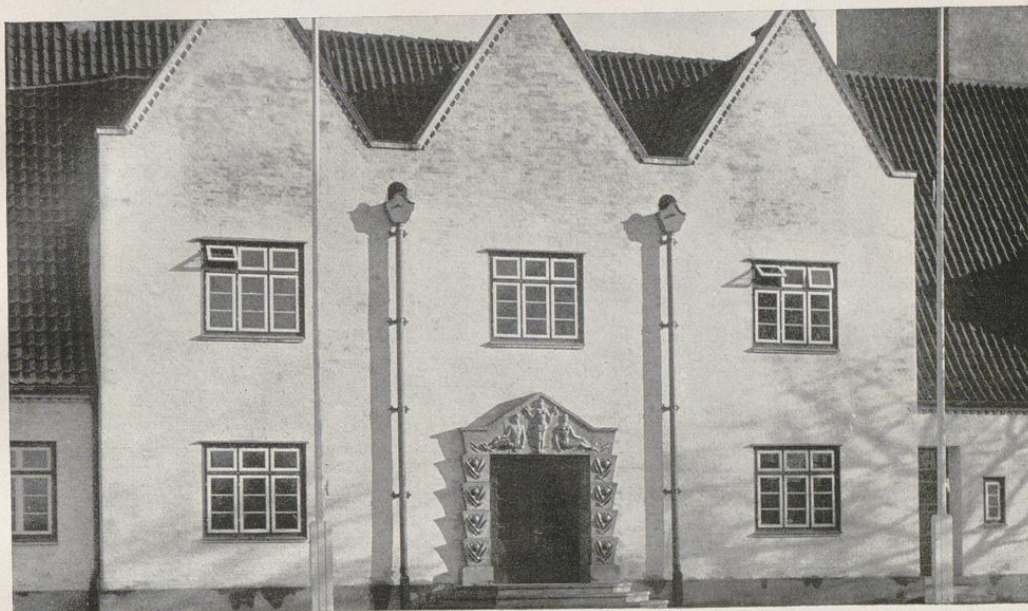
Jugendheim im Wertpark — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn — Phot. Andresen



Jugendheim im Wertpark — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn — Phot. Andresen

weist. Planmäßig sind die Industriegebiete eingegliedert nach den Gegebenheiten der Lage der vorhandenen Industrie und der örtlichen Voraussetzungen für neue Anlagen. Die Konsequenz einer solchen Einstellung war die Umstellung der alten schematischen Bauordnung auf eine modernen Grundsätzen entsprechende Zonenbauordnung. Sie ist in der großen Linie erfolgt dadurch, daß um die vorhandene Großhausbebauung eine abgrenzende Linie gezogen ist, über die hinaus künftig nur der Flachbau in seinen verschiedenen Formen gilt. Es liegt in der Entwicklung städtischer Gebilde begründet, daß eine solche Arbeit, insbesondere dort, wo die Überleitungen zwischen vorhandenen und neuen Bauten gefunden werden müssen, zu ständiger Beeinflussung der privaten Bautätigkeit auf dem Wege der Bauberatung führen. Dieser Arbeit hat eine Abänderung des Ortsstatuts gegen Verunstaltung, die in den letzten Jahren erfolgt ist und die Zahl der geschützten Straßen wesentlich vermehrt hat, die Grundlage gegeben.

Sehen wir von der ständig erfolgenden Einfügung neuer privater Bauten in den Stadtkörper ab, so ergibt sich die Einstellung der städtebaulichen Gestaltungsarbeit besonders nach zwei Richtungen: In der Frage der Gestaltung des Stadtrandes und der Gestaltung der Innenstadt.

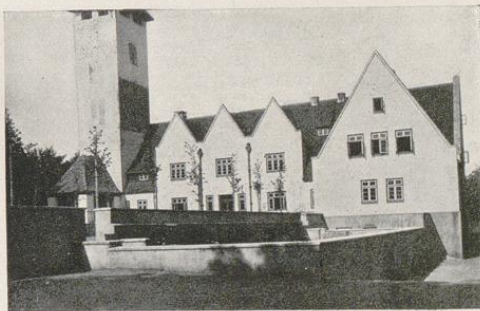


Jugendheim im Wertpark — Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn — Phot. Andresen

Unsere Stadtränder weisen fast ausnahmslos besonders unbefriedigende Erscheinungsformen auf, weil sie die stets sich verschiebenden zufälligen Grenzlinien einer fortschreitenden Stadtentwicklung sind und als solche auch bisher nur behandelt wurden; daher zeigt sich fast nirgends das Bemühen, in ihnen eine besondere Form herauszuarbeiten, sondern überall der Zustand einer gleitenden Zufälligkeit. Es liegt in der Linie des oben geschilderten Neuaufbaues unserer Gesamtbebauung, daß hier feste Präzision angestrebt werden soll, deren erste Voraussetzung in der Abgrenzung liegt. Dabei versuchen wir keine verwaschenen „Übergänge“, sondern setzen bewußt die neuen Bauformen in voller Klarheit neben die alten. Die Entwicklung der Bauviertel an der Geibelallee und an der Gellertstraße mögen als Beispiele gelten.

Die Arbeit an der Innenstadt geht in Kiel bei den Schwierigkeiten seiner Wirtschaftslage naturgemäß nur langsam vorwärts. Es sind besonders drei Gebiete, denen unsere Aufmerksamkeit gilt: das Gebiet des Kleinen Kiel, das Gebiet des Schloßgartens und das Gebiet des alten Bahnhofsgeländes zwischen der Hauptstadt und dem neuen Bahnhof. Die Frage der künftigen Gestaltung des Geländes um den Kleinen Kiel herum

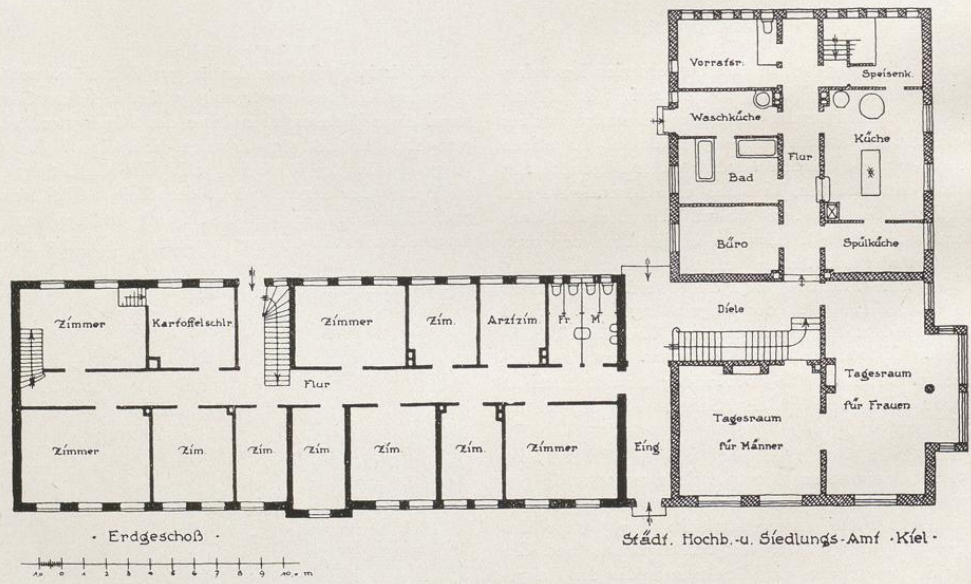
haben wir in Aufnahme der längere Zeit schon zurückliegenden Arbeiten erneut aufgegriffen und zum Gegenstand eines Wettbewerbes unter den Kieler Architekten gemacht. Es hat sich ergeben, daß eine Reihe von Fragen, teils des Verkehrs, teils der Gestaltung, die auch über das engere Gebiet des Kleinen Kiel hinausgreifen, miteinander verwoben werden müssen, um die entscheidenden Formungen zu finden. Wichtig ist vor



Jugendheim im Wertpark — Phot. Petersen



Altersheim in Kronshagen — Erbaut vom Hochbau- und Siedlungsamt unter Leitung von Dr.-Ing. Hahn — Phot. Andresen

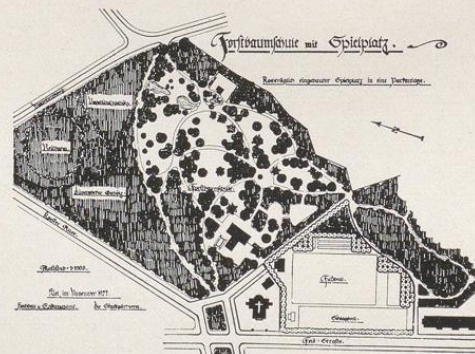
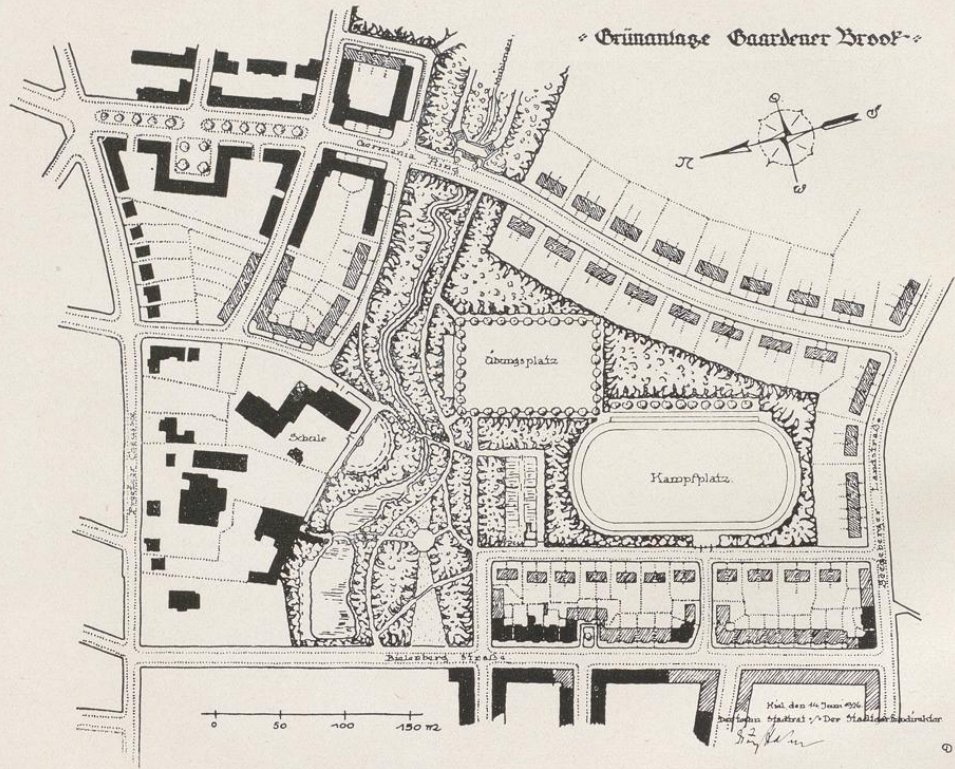




Altersheim Kronshagen — Speisesaal für Frauen — Phot. Andresen

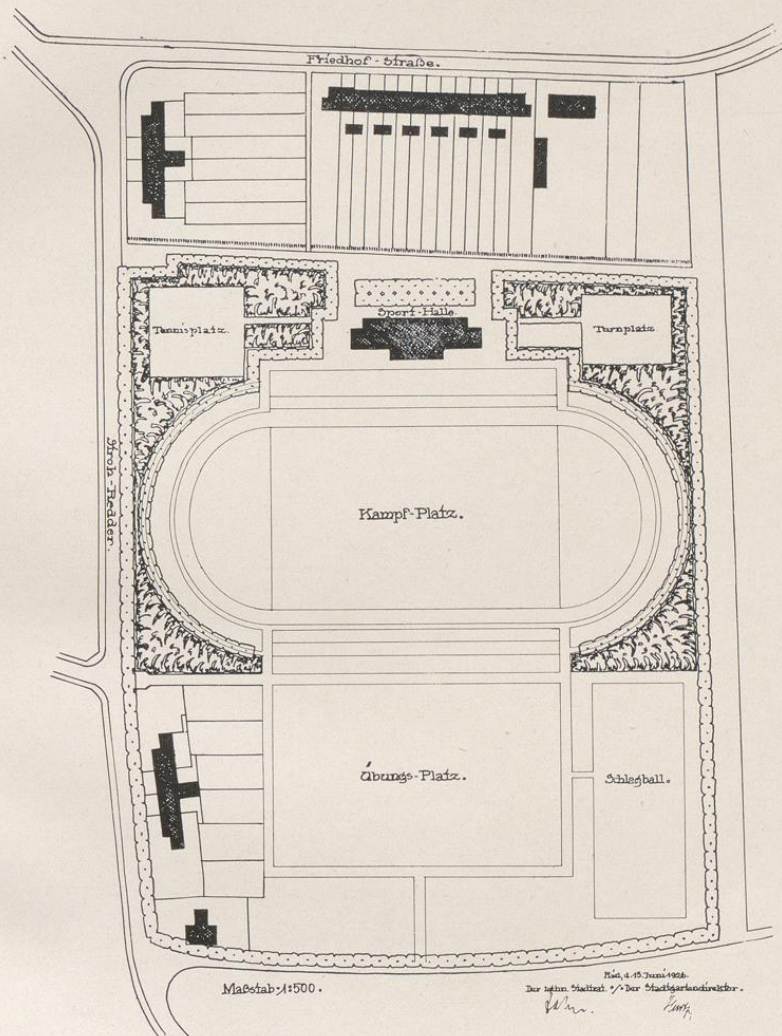
allein die klare Herausarbeitung einer Verkehrsbelastung der Altstadt, insbesondere vom Automobilverkehr, die sich in einer idealen Weise lösen läßt. Entscheidend ist die Lösung der Verkehrsfrage, vor allem auch für die Frage der Gestaltung des Neumarktes, die eine der Aufgaben der nächsten Jahre sein wird. Für die Einordnung einer ganzen Reihe von einzelnen Aufgaben, wie z. B. der Stadthalle, der Feuerwache, eines allgemeinen Kriegerdenkmals für Kiel hat der Wettbewerb in seinen verschiedenen Vorschlägen wohl alle Lösungen erörtert, die überhaupt in Frage kommen. Der Wettbewerb konnte nicht vorbegehen an der Frage, wie dem Altmarkt zu helfen sei, ohne hier eine befriedigende Antwort geben zu können. Leider ist dieses ehemals kostbare Zentrum der Altstadt so rettungslos verbaut, daß nur noch mit kleinen Mitteln zu bessern, aber nicht mehr zu helfen sein wird. Die Frage des Kleinen Kiel greift selbstverständlich über auf die Frage der Gestaltung des Bezirks zwischen Schloß und Universität. Nachdem das Schloß der Provinzialverwaltung zufallen wird und dort die grundsätzliche Bereitwilligkeit besteht, mit

der Stadt in der Frage des Prinzensgartens zusammenzuarbeiten, besteht die begründete Aussicht, daß auch die Lösung einer künstlerisch wertvollen Gestaltung dieser einzigen und wichtigsten Grünanlage am Rande der Altstadt in den nächsten Jahren gelingen wird. Die Frage der Gestaltung des Viertels zwischen Post und Bahnhof ist wesentlich abhängig von den wirtschaftlichen Entwicklungen; im Ausbau der weiteren Altstadt ist nach dieser Richtung ein wesentlicher Fortschritt durch die Errichtung des Neubaus der Landwirtschaftskammer in der verlängerten Holstenstraße erzielt. Drei wichtige Anlässe zur entscheidenden Formung des Stadtgebietes haben uns die letzten Jahre gebracht: der Wohnungsbau, die Kleingartenbewegung und die Sport- und Spielbewegung. Der Wohnungsbau gab uns Anlaß sowohl in der Innenstadt durch Errichtung von Bauten im Sanierungsgebiet, wie in der Stadtrandzone und im Außengebiet einzugreifen. Als Beispiele der Innenstadtsanierung mögen die Baublöcke am Schülperbaum und neuerdings am Ziegelteich gelten. Als Beispiele der Stadtrandbildung wurden schon die unter Begebung mit Hauszinssteuer-



Forstbaumschulenpark mit neuem Spielplatz im Norden

Sportplatz Neumühlen-Dietrichsdorf.



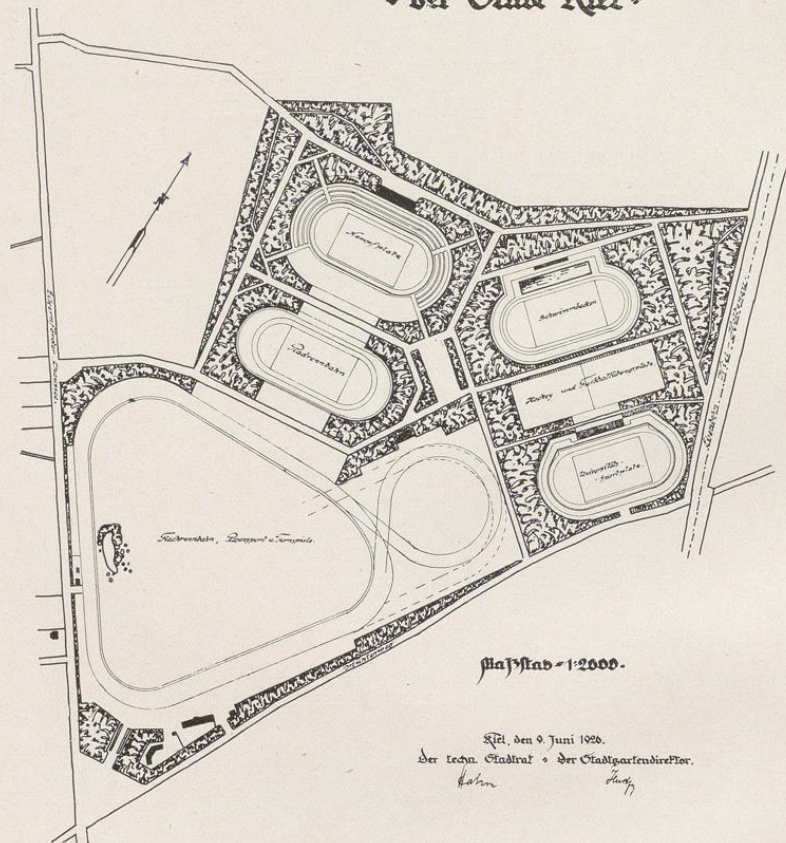
Maßstab: 1:500.

Kiel, d. 19. Juni 1908.
Der regim. Stadtst. v. Der Stadtgärtnerdirektor.

W. M. *L. M.*

Ausgeführt

◆ Entwurf für ein Stadion ...
◆ der Stadt Kiel ◆



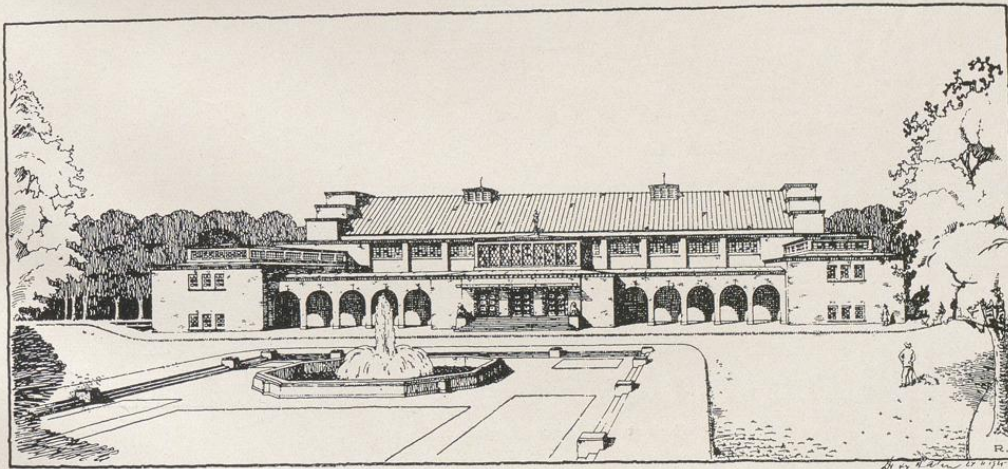
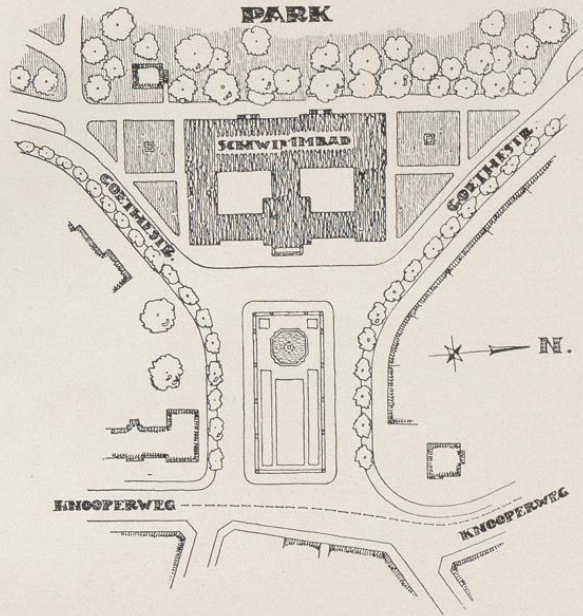
Maßstab 1:2000.

Kiel, den 9. Juni 1926.
Der Techn. Stadtrat • Der Stadtgartendirektor.
Hahn Hahn

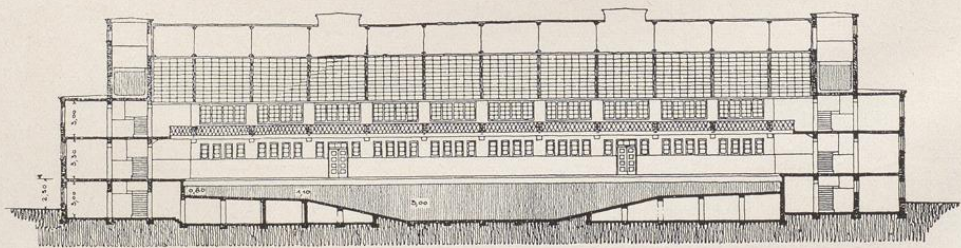
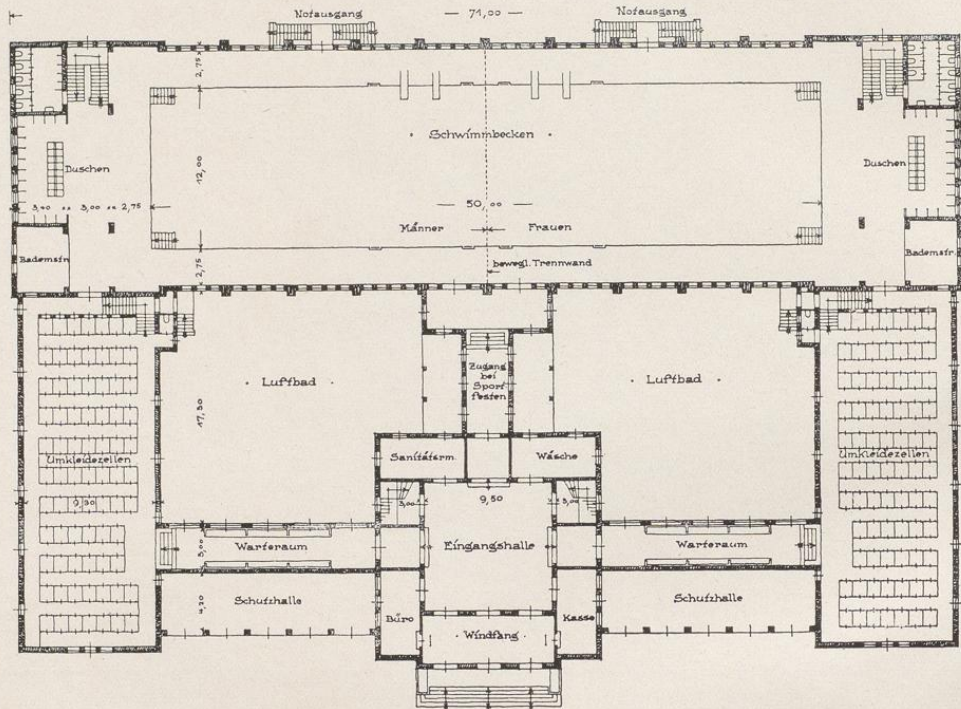
hypotheken von Privaten errichteten Wohnungsbauten am westlichen Stadtrande genannt. Beispiele der Außensiedlung entwickelten wir namentlich in den Außensiedlungen Hof Hammer, Gartenstadt Vieburg und der Stadtrandsiedlung am Klausdorfer Wege auf dem Ostufer. Die Kleingartenfrage gab den unmittelbaren Anlaß zur Aufrollung des Grüngürtelproblems durch die erhöhte Bedeutung, die der Kleingarten in der Nachkriegszeit in ethischer und sozialer Beziehung hatte. Nachdem ein gewisser Überschwang der Bewegung abgeebbt ist und die Kleingartenbewegung in ruhigeren Bahnen läuft,

gehen wir daran, planmäßig Dauergartengebiete aus dem Stadtganzen auszusondern und damit dem Kleingärtner die Grundlagen einer sicheren Gartenentwicklung zu geben.

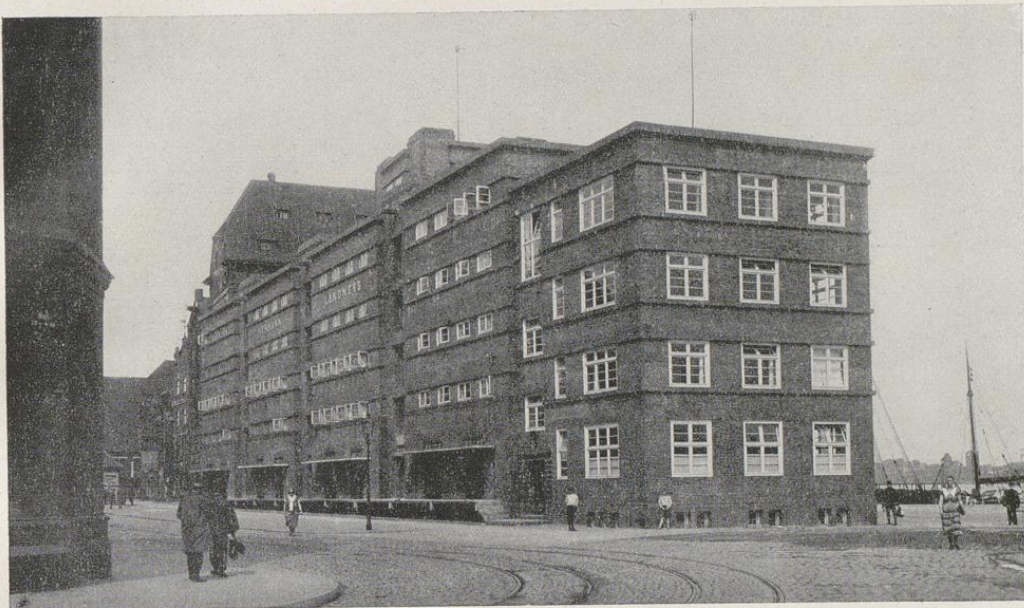
Die Sport- und Spielbewegung hat in den letzten Jahren ebenfalls sich fruchtbar für die städtebauliche Arbeit ausgewirkt, indem sie unter der Einstellung auf Notstandsarbeiten zur Schaffung einer ganzen Reihe von Sport- und Spielplätzen führte, deren Anlage sonst auf abschbare Zeit bestimmt noch nicht erfolgt wäre. So



Geplantes Hallenschwimmbad — Arch. Dr.-Ing. Hahn



Geplantes Hallenschwimmbad am Lessingplatz



Speicherbau der Stadt, gemeinsam mit der Firma Langness am Sartorikai — Arch. Stoffers — Phot. Rohwer



Speicherbau am Sartorikai — Arch. Stoffers — Phot. Petersen

ist Kiel auf diesem Wege, besonders auf dem Ostufer, zu einem nahezu lückenlosen System von Sport- und Spielplätzen gelangt.

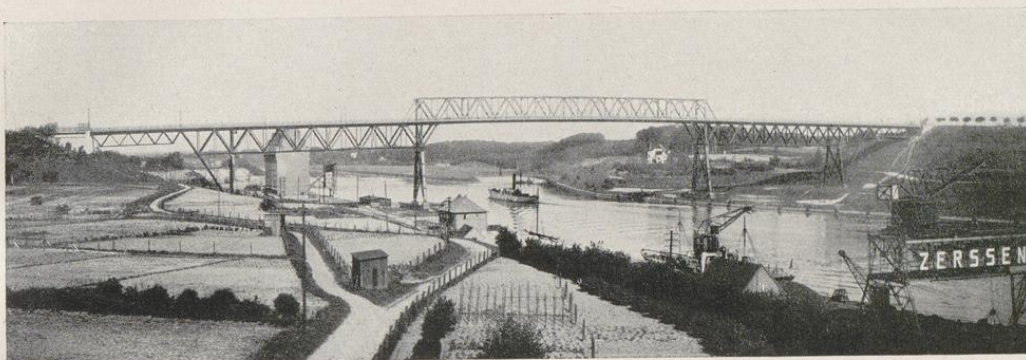
Eines besonderen Zweiges unserer Städtebauarbeit möchte ich noch kurz gedenken: Der Pflege der vorhandenen Waldgebiete und der Schaffung neuer Aufforstungen. Die vorhandenen Waldungen, wie Düsternbrooker Gehölz, Kronsburger und Vieburger Gehölz u. a., sind in den letzten Jahren in ihrer Pflege wesentlich stärker als früher auf die Erzielung eines Schönheitswaldes eingestellt worden. Neue Aufforstungen, die in den Anfängen sind, wie die auf dem Ostufer am Klausdorfer Wege, Hof Hammer u. a., sollen den künftigen Ausbau eines geschlossenen Systems von walddarmähnlichen Grünanlagen vorbereiten.

Alle städtebauliche Arbeit ist Arbeit auf sehr lange Sicht. Langsam nur fügt sich Stein auf Stein und manche Möglichkeit und manche Hoffnung zerschlägt sich an den harten Tatsachen wirtschaftlicher Schwierigkeiten.

Große und umfangreiche Bauaufgaben versagten die letzten Jahre uns, umso wichtiger war es, alle vorkommenden Bauten als Objekte zu klarer Bekennung einer modernen Baugesinnung zu nützen. Als Beispiele seien der Neubau eines Jugendheims im Wertpark auf dem Ostufer, einige Neubauten der städtischen Werke und der unter entscheidendem Einfluß des Verfassers entstandene Neubau eines teils privaten, teils städtischen Speicherbaues am Hafen genannt, in dem trotz mancher Widerstände die Durchformung zu einem klaren Industriebau moderner Art erreicht wurde.



Speicherbau der Stadt gemeinsam mit der Firma Langness am Sartorikai — Arch. Stoffers — Phot. Rohwer



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Prinz-Heinrich-Brücke — Phot. Kanalamt

KIELER VERKEHRSFRAGEN

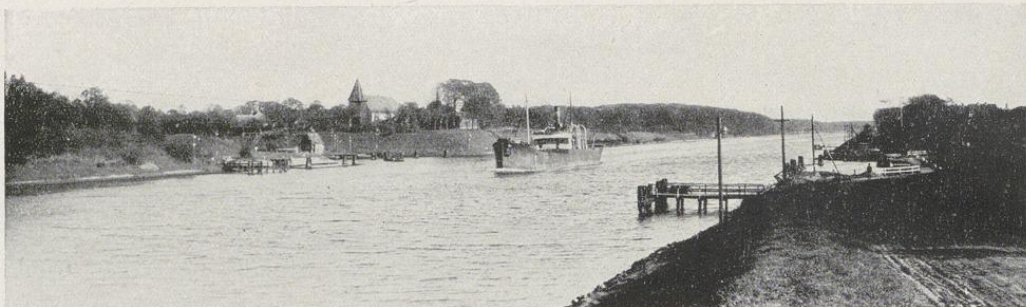
a) Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung

Von Oberregierungsbaurat Wulle, Kiel

Die Stadt Kiel hat als Schiffsstadt ihr Gesicht anfänglich nur der Ostsee zugewendet. Der Weg zur Nordsee stand zwar offen, führte aber durch die beengten dänischen Gewässer und um Jütland mit dem stürmereichen Skagen; er war weit und gefährlich und wegen der zahlreichen Schiffsuntergänge berüchtigt — damals bei den kleinen Segelschiffen noch viel mehr als jetzt, wo meist größere Schiffe, und zwar überwiegend Dampfer oder Motorschiffe, verkehren. Zudem bot der Handel mit den deutschen und fremden Küstengebieten der Nordsee bis zum Ausgange des Mittelalters noch wenig gute Möglichkeiten und keinen starken Anreiz. Die wirtschaftliche Entwicklung der Ostseegebiete und insbesondere der nähergelegenen Nordseegebiete mit Hamburg, Bremen, Holland und England, wo Schifffahrt und Handel auch durch die großen überseeischen Entdeckungen mächtig angeregt wurden, lenkte die Blicke und Wünsche weitschauender Staatsmänner und Kaufleute in der Neuzeit bald immer stärker auf eine kurze und sichere Schiffsverbindungs zwischen Ostsee und „Westsee“. Eine solche mußte eine möglichst weit im Süden liegende Durchquerung der schleswig-holsteinischen Halbinsel selbst zum Ziele haben, die mit ihren tief ins Land einschneidenden Buchten und Flußmündungen offensichtlich dazu einlud. Um 1571 verfolgte Herzog Adolf I. von Holstein, der Gründer der Gottorper Linie, ernstlich den Plan eines Schiffskanals vom Kieler Hafen nach der Eider. Aber erst mehr als 200 Jahre danach fand dieser Plan, dem manche ähnliche folgten, seine Erfüllung in dem 1784 eröffneten „schleswig-holsteinischen“ oder

„Eiderkanal“, zu einer Zeit, da Schleswig-Holstein mit Dänemark noch durch Personalunion verbunden war. Der Eiderkanal, der die erste wirkliche Seeschiffahrtsstraße quer durch die zimbische Halbinsel ergab, hatte 3 m Wassertiefe und verband die Kieler Förde mit dem Schirnauer See, einem Obereidersee bei Rendsburg, wo eine Schleuse, die sechste von Kiel aus, mit der Untereider verband, die als Tidefluß die weitere natürliche Verbindung mit der Nordsee bildete. Hundert Jahre lang hat dieser Schiffsverkehr der Schifffahrt und auch dem Lande großen Nutzen gebracht. Die Absicht der dänischen Kreise war allerdings dahin gegangen, daß allein die dänische Flagge auf dem Kanal gesehen werden sollte; doch entwickelte sich bald sein Verkehr dank seiner auch für andere seefahrttreibende Staaten günstigen Lage nicht in so einseitiger Weise.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts empfanden die Handel und Schifffahrt treibenden Kreise jedoch gegenüber der Zunahme der Seeschiffe und namentlich der Dampfschiffe immer mehr die Beschränkungen, die der Eiderkanal durch seine Abmessungen, scharfen Krümmungen und zahlreichen Schleusen dem Verkehr auferlegte, wozu noch ähnliche Erschwernisse auf dem Untereiderlauf kamen; sie drängten immer wieder auf eine leistungsfähigere Verbindung. Viele Vorschläge wurden gemacht und viele Entwürfe aufgestellt. Aber erst nachdem die dänische Herrschaft in Schleswig-Holstein verschwunden und das neue Deutsche Reich errichtet war, konnten diese Bestrebungen, an denen zuletzt der Hamburger Reeder Dahlström hervorragenden Anteil hatte, Aussicht auf Erfolg haben. Schließlich kam das langerstrebte Werk zustande, begünstigt durch die Forderungen der erstarkenden deutschen Kriegsmarine und gefördert durch Kaiser Wilhelm I. und Bismarck.



Kaiser-Wilhelm-Kanal — Phot. Kanalamt

Der neue „Nord-Ostsee-Kanal“ — nach seinem weitblickenden Förderer „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ genannt — wurde in den Jahren 1886 bis 1895 vom Deutschen Reiche mit 156 Mill. Mk. Kosten erbaut, wozu Preußen etwa ein Drittel beitrug. Er wurde als Seespiegelkanal hergestellt, dessen Spiegel in Höhe des mittleren Ostseewasserstandes gleichmäßig angenommen war und der nur an seinen beiden Enden je 2 große Schleusen erhielt (mit je 150 m nutzbarer Länge und 25 m lichter Weite), am Ostende wegen der Windschwankungen des Ostseespiegels, am Westende wegen der Tideschwankungen der Elbe. Der lebhafte Streit um die Führung und die Endpunkte des Kanals war aus technischen und strategischen Gründen zugunsten von Kiel-Holtenau und von Brunsbüttelkoog an der Unterelbe (rd. 30 km oberhalb von Cuxhaven) entschieden worden — eine Entscheidung, die sich in der Folgezeit durchaus als glücklich erwiesen hat.

Der Kanal durchschnitt, mit 9 m Wassertiefe, von der Kieler Förde aus ähnlich dem Eiderkanal das ostholsteinische Hügelland bis zu den Obereiderseen bei Rendsburg, wo eine neue Schleuse die Verbindung mit der Untereider herstellte, von dort aus nach Westen aber die grasreiche Niederung der linken Eidernebenflüsse, den sandigen Geestrücken bei Grünenthal und schließlich die fruchtbare, viehreiche Moor- und Marsniederung des rechtsseitigen Unterelbegebietes.

Der fertige Kaiser-Wilhelm-Kanal ging mit seinen Abmessungen und Einrichtungen beträchtlich über die damaligen Ansprüche der Handels- und der Kriegsmarine

hinaus und stand als wohlgelungenes Ingenieurbauwerk in der Welt unübertroffen da. Trotzdem mußte infolge der über Erwarten schnellen und sprunghaften Vergrößerung der Handels- und Kriegsschiffe und infolge der starken Zunahme der größeren Dampfer die Erkenntnis sich Bahn brechen, daß der Kanal — dessen Verkehr bis auf rd. 6 Millionen Nettoregistertonnen im Rechnungsjahre 1906 angestiegen war — den wachsenden Anforderungen bald nicht mehr genügen würde.

Daher wurde eine für absehbare Zeiten ausreichende Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals von den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs im Jahre 1907 beschlossen und in der Hauptsache bis 1914, kurz vor Kriegsausbruch, durchgeführt, wonach größere Restarbeiten sich noch bis 1922 hinzogen. Die Kosten betragen rd. 223 Millionen G.-Mk.

Die Kanallinie ist, abgesehen von zwei kleinen Durchstichen zwischen Holtenau und Levensau und einem längeren Durchstich bei Rade (östlich von Rendsburg), beibehalten worden und jetzt von der Elbe bis zur Kieler Förde rd. 98 km lang. Seine Wassertiefe von 11,3 m ergibt bei einer Sohlenbreite von 44 m einen normalen Wasserquerschnitt von rd. 860 qm, d. h. reichlich 13 mal so groß als der des alten Eiderkanals — eine riesige Entwicklung innerhalb eines Vierteljahrhunderts! Der Querschnitt der größten deutschen Binnenkanäle, des Rhein-Herne- und des Mittellandkanals, könnte schon über einer seiner Unterwasserböschungen Platz finden. In den 11 Ausweichen, die mit Dalbenreihen zum Festlegen von Schiffen ausgestattet sind und zum Begegnen



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Rendsburger Hochbrücke — Phot. Kanalamt

mit Schiffen von mehr als 6,1 m Tiefgang sowie mit anderen schwierigeren Fahrzeugen dienen, sind Sohlenbreite und Querschnitt bedeutend größer; vier von ihnen haben Wendestellen mit 300 m Sohlendurchmesser. Beim ersten Kanalbau sind 82, bei der Kanalerweiterung 110, insgesamt also 192 Millionen cbm Boden ausgehoben und bewegt worden — ein Beispiel für die Größe und Schwierigkeit des Unternehmens.

An beiden Enden, in Holtenau wie in Brunsbüttelkoog, sind neben den alten Doppelschleusen je 2 unter sich gleiche neue, viel größere Seeschleusen angelegt, die mit je 330 m nutzbarer Kammerlänge, 45 m lichter Weite und einer Drempel- und Kammersohlentiefe von 14,1 m unter normalem Kanalspiegel (= 0,3 m über mittlerem Ostseespiegel bei Holtenau) die größten der Welt sind. Ihre gewaltigen eisernen Schiebetore, drei in jeder Schleuse, werden ebenso wie alle anderen beweglichen Einrichtungen der neuen Kanalanlagen elektrisch angetrieben.

Der ganze Kanal ist elektrisch beleuchtet, was auch bei Nacht ein sicheres Befahren ermöglicht.

Von den umfangreichen Nebenanlagen sind besonders hervorzuheben die Querverbindungen für den Eisenbahn- und Straßenverkehr, 5 gewaltige eiserne Hochbrücken mit 42 m lichter Höhe über Kanalspiegel — bei Holtenau, Levensau, Rendsburg, Grünenthal, Hochdonn — und eine zweiarmige eiserne Drehbrücke bei Rendsburg — sie wie die mehrere Kilometer langen Hochbrücken von Rendsburg und Hochdonn die größten ihrer Art in Europa —; auch die zahlreichen, mit Dampf oder Motor betriebenen Fähren nebst einer elektrisch betriebenen Schwebefähre unter der Hochbrücke Rendsburg; ferner die durch zwei besondere Kraftwerke (Oldenbüttel und Kudensee) elektrisch betriebenen 16 Schöpfwerke für die künstliche Entwässerung der durchschnittenen Niederungen des Eider- und des Elbegebietes, dazu ein großes Siel in Holtenau für die Entwässerung

des Kanals selbst nach der Kieler Förde. Nicht zu vergessen die große Ersatzanlage für den der neuen Schleuseneinfahrt zum Opfer gefallenem Marinekohlenhof zu Holtenau, mit 2 breiten Molen, von denen eine jetzt der Stadt Kiel zu Freihafenzwecken dient, und die neben der Mündung des Flämhuder Sees liegende Schiffahrtsschleuse Strohbrück, die mit 6,4 m Gefälle den Achterwehler Kanal, der hauptsächlich das Wasser aus dem Westensee und dem obersten Eidergebiet südlich Kiels zum Kaiser-Wilhelm-Kanal abzuführen hat, mit diesem verbindet.

Alles in allem ist der erweiterte Kaiser-Wilhelm-Kanal ein hervorragendes Zeugnis deutschen Strebens und Könnens; ein Werk, das mit seinen, den höchsten Anforderungen der Seeschifffahrt für absehbare Zeit genügenden Abmessungen und Einrichtungen sich in Krieg und Frieden schon über ein Jahrzehnt vorzüglich bewährt hat — ein Werk, dem sich unter den Seekanälen der Welt hinsichtlich der technischen Leistung allein der Panamakanal an die Seite stellen darf.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals liegt darin, daß er — abgesehen von dem Aufschluß des mittleren Holstein mit der gewerbetätigen Stadt Rendsburg für den Seeverkehr — eine kurze, sichere Verbindung zwischen dem Untereibe- und Nordseegebiet und dem Ostseegebiet selbst für die größten Seeschiffe darbietet und ihnen den weiten, oft gefährlichen Umweg um Skagen erspart.

Die durchschnittlichen Weg- und Zeitgewinne eines mittleren Frachtdampfers betragen gegenüber der Fahrt um Skagen für die Reise:

von Hamburg . . .	= 357 Seemeilen bzw.	39 Std.
„ Bremerhaven = 253	„	26 „
„ Rotterdam } = 188	„	19 „
„ u. Antwerp. }		
„ Dover (und Atl. Ozean) }	= 172	17 „
„ London	= 168	17 „
„ Hull	= 120	10 „

Gesamtverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Rechnungsjahr (1. April bis 31. März)	Abgabepflichtige Schiffe, die den Kanal befahren haben (im Gesamtverkehr)						
	überhaupt		Davon führen unter deutscher Flagge = v. H. des Gesamtverkehrs		Durchschnittliche Größen in NRT überhaupt	Mit Ladung führen = v. H. des Gesamtverkehrs	
	Zahl	NRT	Zahl	NRT		Zahl	NRT
1895	16834	1505983	88,9	68,1	89,5	71,2	82,7
1900	29045	4282094	85,7	61,6	147,4	70,9	84,4
1905	33147	5796949	82,0	58,4	174,9	69,7	82,4
1910	45569	7579339	83,5	61,1	166,3	63,2	80,2
1913	53382	10349923	82,3	57,2	193,9	63,9	81,9
1916	18546	4979174	100,0	100,0	268,5	48,9	67,5
1919	18991	4423325	89,8	69,9	232,9	54,1	68,1
1920	25877	9062190	75,3	36,8	350,2	55,6	72,4
1921	32552	9384639	79,4	45,1	288,3	57,2	77,8
1922	42845	13972444	72,7	39,7	326,1	60,1	78,8
1923	40622	14791549	73,0	43,7	364,1	62,6	79,0
1924	45843	14072215	77,7	50,9	307,0	64,0	78,9
1925	41350	14463588	74,4	50,5	349,8	68,2	78,1

Bemerkung: 1 NRT (Nettoregistertonne) = 2,83 cbm nutzbarer Schiffsraum.

Wie sehr diese Vorteile, die sich durch gewisse den Reedern wertvolle Annehmlichkeiten der Kanalfahrt (Verbindung mit den Schiffsmaklern, gute Gelegenheit zur Einnahme von Bunkerkohlen, Öl, Schiffsproviant usw.) ergänzen, in den Schiffahrtskreisen erkannt und geschätzt werden, zeigt sich in der lebhaften, wachsenden Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Die umstehende Übersicht läßt ersehen, daß der Verkehr schnell und in starkem Maße zugenommen hat. Der unvermeidliche Rückgang während des Weltkrieges 1914 bis 1918 ist in der Folgezeit rasch wieder ausgeglichen und die höchste Vorkriegsziffer (1913) schon im Jahre 1922 weit überholt worden. Selbst der bisher größte Verkehr im Inflationsjahre 1923 ist jetzt wieder nahezu erreicht, obschon die damalige besonders große Billigkeit der Kanalbenutzung für die fremden Schiffe seit der Befestigung der deutschen Währung (Ende 1923) fortgefallen ist.

Die durchschnittliche Schiffsgröße ist seit der Kanaleröffnung mit der Abnahme der kleinen Segler und der Zunahme der größeren Dampfer beträchtlich gestiegen. Immerhin liegt sie weit unter der durchschnittlichen Schiffsgröße von etwa 4000 NRT in den beiden anderen großen Seekanälen, dem Suezkanal und dem Panamakanal, die aber nur von je rd. 5000 Schiffen jährlich befahren werden, indessen fast durchweg von großen Überseedampfern. Die etwa achtmal so große Schiffszahl jährlich im Kaiser-Wilhelm-Kanal gibt einen Begriff davon, wieviel lebhafter der Verkehr in diesem ist und wieviel umfangreicher und vielseitiger demgemäß seine Betriebsleistungen sind, namentlich zu den Zeiten des stärksten Verkehrsandranges im Frühjahr und im Herbst.

Einige Hauptzahlen aus dem letzten Rechnungsjahr 1925 (1. April 1925—1. März 1926) mögen die Art des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal veranschaulichen, die auch in den vorigen Jahren annähernd ebenso war. Der abgabepflichtige Gesamtverkehr setzte sich nach den Fahrzeuggruppen wie folgt zusammen:

Rechnungsjahr 1925	Anzahl der abgabepflichtigen Schiffe			
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Leichter u. Schuten	Zusammen
Gesamtbetrag .	23656	14791	2903	41350
v. Hdt. . . .	57,3	35,7	7,0	100,0

Rechnungsjahr 1925	Raumgehalt der abgabepflichtigen Schiffe in NRT			
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Leichter u. Schuten	Zusammen
Gesamtbetrag .	12946654	726255	790679	14463588
v. Hdt. . . .	89,5	5,0	5,5	100,0

Bei den „Dampfschiffen“ sind die Motorschiffe ohne Segeleinrichtung mitgezählt, bei den „Segelschiffen“ auch alle Segler mit Motoreinrichtung, die in den letzten Jahren den reinen Seglern gegenüber außerordentlich in den Vordergrund getreten sind. Sie sind viel beweglicher und unabhängiger als diese, können daher die

Frachten- und Wetterlage besser ausnutzen, brauchen sich auch nicht wie die reinen Segler durch den Kanal schleppen zu lassen — was die Kanalverwaltung übrigens gegen mäßige Sondergebühr besorgt — und sind daher imstande, mehr Reisen im Jahre zu machen und wirtschaftlicher zu arbeiten. Trotz ihrer großen Zahl, die reichlich ein Drittel der Gesamtzahl ausmacht, spielen die kleinen Küstensegler, die selten über 100 NRT hinausgehen, im Kanalverkehr dem maßgebenden Raumgehalte nach nur eine sehr bescheidene Rolle — noch nicht einmal so viel wie die wesentlich größeren, geschleppten Seeleichter und Schuten. Den weit überwiegenden Teil des Raumgehalts (NRT), fast $\frac{9}{10}$, bringen die Dampfer.

Im Kaiser-Wilhelm-Kanal herrscht Lotsenzwang, von dem nur kleinere Schiffe, deren Führer genügende Kenntnis der Bestimmungen der „Betriebsordnung“ und der zahlreichen Signale in einer Prüfung nachgewiesen haben, befreit werden können.

Für das Befahren des Kanals wird eine Kanalabgabe, für das Lotsen ein Kanallotsgeld erhoben, beide gestaffelt nach der Größe der Schiffe. Im Durchgangsverkehr belasteten beide zusammen 1925 durchschnittlich die NRT mit 0,42 R.-Mk., was in Anbetracht der allgemeinen Preissteigerung niedriger ist als die Belastung vor dem Kriege.

Auf die hauptsächlichen Flaggen verteilte sich der Verkehr in nachstehender Weise (Durchgangsverkehr, d. h. ohne Teilstreckenverkehr):

Flagge (1925)	Zusammen		Gesamt- Raum- gehalt NRT in %	
	Anzahl	Raum- gehalt NRT	Anzahl in %	Raum- gehalt NRT in %
Deutsche	22272	6759651	69,10	49,40
Amerikanische .	44	166842	0,14	1,22
Belgische	26	23402	0,08	0,17
Britische	924	1155103	2,87	8,44
Dänische	2496	1119130	7,74	8,18
Danziger	217	130187	0,67	0,95
Französische . .	146	217699	0,45	1,59
Japanische . . .	6	25662	0,02	0,19
Niederländische	1687	707204	5,24	5,16
Norwegische . .	920	840079	2,85	6,14
Russische	313	299878	0,97	2,19
Finnische	457	334031	1,42	2,44
Schwedische . .	2286	1386270	7,09	10,13
Sonstige	438	519966	1,36	3,80
Zusammen	32232	13685104	100,00	100,00

Die deutsche Flagge stellte hiernach fast $\frac{7}{10}$ in der Anzahl, fast $\frac{5}{10}$ im Raumgehalt (NRT); als wichtigste folgen beim Raumgehalt dann die schwedische, britische, dänische und norwegische Flagge — ein Zeichen, wie überwiegend die Reedereien der näheren Nachbarschaft am Kanalverkehr beteiligt sind.

Ein weiteres Verteilungsbild gibt die folgende Zusammenstellung über den Gesamt-Verkehr nach den einzelnen Hafengruppen:

Zusammenstellung über den Gesamtverkehr nach den einzelnen Hafengruppen.

Hafengruppe (1925)	Es gingen nach: (Bestimmungshäfen)		Es kamen von: (Herkunftshäfen)	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Deutsche Ostseehäfen	6131	1723388	5292	1353082
Häfen des Freistaates Danzig	813	553211	1178	744825
Russische Häfen	667	527470	364	349771
Finnische "	850	609521	1774	1324976
Baltische "	422	271895	790	454616
Schwedische "	2327	1472837	3059	2053524
Norwegische "	179	105403	242	127592
Dänische "	6026	1247766	5058	922672
Häfen des K.W.-Kanals und der Eider	5127	397324	5147	455169
Elbhäfen	10617	1797149	12000	2220367
Deutsche Nordseehäfen	1681	782911	1607	737150
Britische Häfen	2455	1829871	1520	1092512
Niederländische und Rheinhäfen	2212	1684133	2190	1665879
Belgische Häfen	878	629086	637	431087
Französische Häfen	509	406539	98	96856
Andere westliche und südliche Häfen	456	425084	394	426510
Zusammen	41350	14463588	41350	14463588

Personen	0,9 v. H.	Übertrag	56,8 " "
Kohlen	11,4 " "	Getreide	5,9 " "
Steine	0,7 " "	Vieh	0,5 " "
Eisen	1,2 " "	andere Massengüter	19,4 " "
Holz	22,6 " "	Stückgüter *)	34,2 " "
zu übertragen	36,8 " "	gemischte Ladungen	3,4 " "
			100,0 v. H.

*) oft nicht voll beladen!

Man ersieht hieraus die überragende Bedeutung der deutschen Ostseehäfen, der schwedischen und dänischen Häfen, der Elbhäfen, der britischen und niederländischen Häfen. Ihre Anteile am Kanalverkehr (NRT) als Bestimmungs- und als Herkunftshäfen zusammengerechnet steuern je 3 bis 4 Millionen NRT bei; am meisten die Elbhäfen mit Hamburg an der Spitze, das einen besonders großen Nutzen aus dem Bestehen des Kanals zieht. Vom Nettoraum des Gesamtverkehrs 1925 fuhren der 22 v. H. leer oder in Ballast, was auf die gegenwärtige schlechte Lage des Frachtenmarktes hindeutet. Von dem Nettoraum der beladenen Schiffe (= rd. 11,3 Mill. NRT in 28 200 Schiffen) entfielen auf:

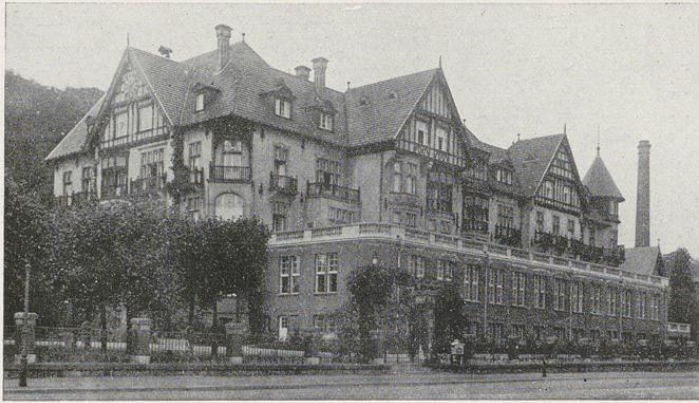
Gegenüber der Vorkriegszeit hat die Beförderung von Getreide und Stückgütern merklich abgenommen, diejenige von Kohlen (englischen) und Holz (zumeist finnischen) dagegen bedeutend zugenommen. Der Anteil der beladenen Schiffe am Gesamtverkehr hat den Vorkriegswert beinahe wieder erreicht.

Aus kleinen Anfängen entstanden, ist die Nord-Ostsee-Verbindung in der Gestalt des Kaiser-Wilhelm-Kanals eine „Hochstraße des Weltverkehrs“ geworden, auf der die Flaggen aller seefahrttreibenden Nationen wehen. Die weiteren Aussichten für seine Verkehrsentwicklung erscheinen günstig und sie werden es umso mehr werden, je mehr das von dem Kriege schwer getroffene Wirtschaftsleben der durch den Kanal an die Nordsee und den transatlantischen Verkehr näher angeschlossenen Ostseegebiete, namentlich der größeren deutschen Ostseehäfen und der baltischen Ostseeländer, erstarken und sich entwickeln wird.

Die Stadt Kiel hat durch ihre Lage am Osttor des Kaiser-Wilhelm-Kanals einen besonderen Vorzug und kann sich, da der von der Nordsee kommende Verkehr sie zunächst berührt, mit gewissem Recht als den „östlichsten Nordseehafen“ bezeichnen. Nachdem der für sie einst so ergiebige Nährboden der deutschen Kriegsmarine mit ihren vielen Bedürfnissen infolge des unglücklichen Kriegsausganges recht mager geworden ist, hat sie sich mit Tatkraft und Weitblick daran gemacht, diesen Vorzug der Lage für Handel und Wandel in gesteigertem Maße fruchtbar zu gestalten. Beträchtliche Erfolge sind bereits errungen, vor allem durch den am südlichen Kanalufer errichteten, neuzeitlich ausgestatteten, städtischen „Nordhafen“, weitere Erfolge können bei geeignetem Anschluß an den Kanalverkehr und bei allgemeiner günstiger Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse hieraus wohl erwartet werden.



Kaiser-Wilhelm-Kanal, Brücke bei Rendsburg — Phot. Kanalamt



Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Förde — Phot. Andresen

KIELER VERKEHRSFRAGEN

b) Kiel als Reedereiplatz

Von Reeder Curt Ivers

Die Lage Kiels an einem von der Natur geschaffenen, außerordentlich günstigen Hafen, welcher Schutz gegen alle Winde bietet, brachte es mit sich, daß sich zahlreiche Segelschiffsreedereien hier festsetzten, welche mit ihren Schiffen teils dem eigenen Import an Kohlen, Holz usw. nach Kiel dienten, teils Transporte für fremde Rechnung unternahmen. Im Jahre 1864, als Kiel eine Stadt von etwa 18 000 Einwohnern war, waren hier 97 Segelschiffe beheimatet. Nach dem endgültigen Anschluß Schleswig-Holsteins an Preußen und nach der Beendigung der Kriege nahm die Kieler Reederei einen starken Aufschwung, und es entwickelte sich der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt. Im Jahre 1866 verkehrte als erstes Dampfschiff zwischen Kiel und Kappeln der Dampfer „Vorwärts“, und die im Jahre 1858 zunächst als reine Segelschiffsreederei gegründete Firma Sartori & Berger stellte bald darauf in ihre Tourfahrt nach verschiedenen Ostseehäfen auch Dampfer ein.

Die Reederei Sartori & Berger verfügte im Jahre 1875 über 2 Dampfer und 17 Segler, welche letztere teilweise

in ferner Fahrt nach der chinesischen Küste beschäftigt waren. Bereits im Jahre 1883 hatte sich das Verhältnis umgekehrt, und die Reederei verfügte dann über 3 Segler und 17 Dampfer von 16 100 netto cbm. Am 1. April 1880 eröffnete sie einen Postdampferdienst von Kiel nach Korsör, welcher sich lebhaften Zuspruchs erfreute und der im Jahre 1905 mit den Dampfern „Prinz Adalbert“, „Prinz Waldemar“ und „Prinz Sigismund“ ausgestaltet wurde. Leider ruht dieser Dienst zurzeit infolge der nach dem Kriege aufgetretenen Schwierigkeiten, Paßvorschriften usw. Es ist zu wünschen, daß der Dienst im Interesse des Kieler Wirtschaftslebens recht bald mit modernen Schiffen wieder aufgenommen wird. Die Flotte der Reederei besteht zurzeit aus 10 Dampfern mit 7000 netto cbm.

Weitere Reederei-Unternehmungen aus den 60er und 70er Jahren waren diejenigen der Firmen P. & H. Lohmann, Chr. Ahrens, Gebr. Lange, H. Diederichsen und Paulsen & Ivers. Die Reederei Lohmann betrieb lediglich Segelschiffahrt und verfügte beispielsweise im Jahre 1876 über 13 Segler mit 6383 netto cbm, wurde jedoch 1881 als Reederei aufgelöst, um als Holz-Großhandlung weitergeführt zu werden. Die gleiche Umstellung wurde

1885 mit der Firma Chr. Ahrens vorgenommen, welche bis dahin auch in der Hauptsache Segelschiffe ihr eigen nannte neben einem Dampfschiff. Von Anbeginn als Dampfschiffsreederei in den 80er Jahren begründet war die Firma Gebrüder Lange, welche zur Zeit ihres höchsten Standes im Jahre 1890 über 16 Dampfer mit 32 800 netto cbm verfügte, jedoch im Jahre 1893 nach Hamburg verlegt wurde. Gleichfalls nach Hamburg übersiedelten wurden die Schiffe der Reederei H. Diederichsen, welche bis 1885 Segelschiffahrt betrieb, dann auch zum Dampferbetrieb überging und im Jahre 1899 über 13 Dampfer mit 31 100 netto cbm verfügte.

Die Ursache zu dieser Auflösung von Reedereien bzw. Verlegung von Kieler Unternehmungen nach Hamburg war wohl der Umstand, daß durch das Anwachsen der Kriegsmarine der Hafenplatz für die Handelsflotte äußerst beschnitten wurde, so daß neben den Werftunternehmen sich Raum nicht bot für andere Industrien, Lager- und Umschlagplätze usw.

Von den angeführten Reedereien besteht außer der bereits genannten Firma Sartori & Berger heute noch die Firma Paulsen & Ivers, welche im Jahre 1876 gegründet wurde und zunächst Segelschiffe, dann aber seit 1882 in der Hauptsache Dampfer beschäftigte, sei es für den eigenen Kohlenimport, sei es für den Transport fremder Güter zwischen fremden Häfen. In gleicher Weise wie seiner Zeit die Firmen Sartori, Lohmann usw. sandte diese Reederei ihre Segler auch nach Übersee, was sie jetzt mit größeren Dampfern fortsetzt. Die früher als Partenschiffe einzeln fahrenden Dampfer sind jetzt in der „Ivers-Linie“, Kommanditgesellschaft, vereinigt, während zwei Dampfer der angegliederten „Kieler Reederei Aktiengesellschaft“ gehören. Die Flotte der Reederei Paulsen & Ivers besteht heute aus 17 Dampfern

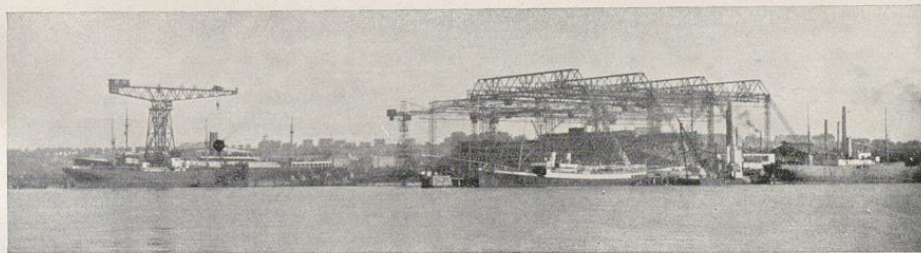
mit 44 608 netto cbm und ist somit die größte der bisher hier beheimatet gewesen.

Dem Verkehr auf dem Hafen dienen die „Neue Dampfer Compagnie“ mit zur Zeit 8 Personendampfern und die „Hafenrundfahrt“ A.-G. mit 7 Personendampfern und A. C. Hansen mit 4 Personendampfern; erstere Gesellschaft besitzt außerdem 5 starke Seeschlepper und Bergungsdampfer, mit welchen sie schwierigste Schlepungen und Bergungen speziell in Ost- und Nordsee übernimmt.

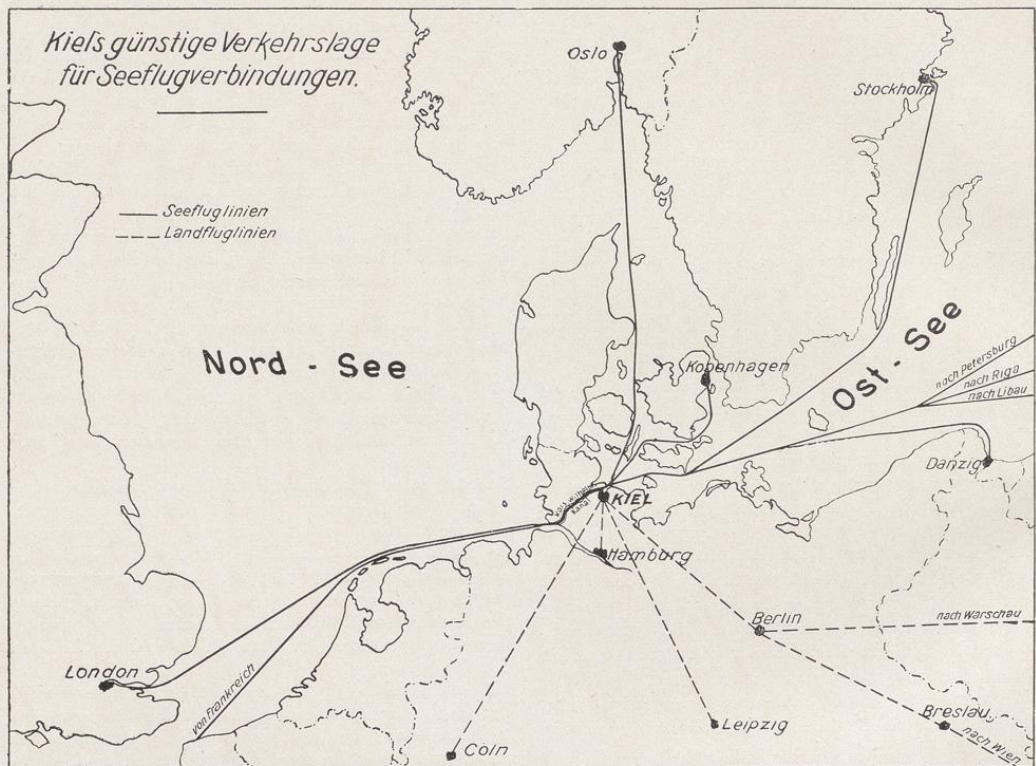
Neben der günstigen Lage des Kieler Hafens, welche durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zur Nordsee noch verbessert worden ist, kommt der Kieler Reederei die bedeutende Werftindustrie zu gute, und haben sich auch hier die früher mehr oder weniger auf den Kriegsschiffbau eingerichteten Werften, Deutsche Werke (Kaiserliche Werft) und Germaniawerft (Norddeutsche Werft) ganz auf die Bedürfnisse der Handelsschiffe umgestellt, ferner die aus der früheren Maschinenfabrik von Schwefel & Howaldt hervorgegangenen „Howaldtswerke“ und die „Kolbwerft“.

Seit Kriegsende ist die Stadt Kiel und ihre Kaufmannschaft ganz besonders darauf bedacht, ihre ganzen Hafenverhältnisse zu erweitern und zu modernisieren. So entstanden der Getreidesilo der Schleswig-Holsteinischen Meiereiverbände von ca. 12 000 t Fassungsvermögen und das große Lagerhaus der „Kieler Lagerhaus Gesellschaft m. b. H.“ am Nordhafen, einige weitere Getreide-Lagerhäuser im Binnenhafen und die Anlagen des Freihafens.

Mögen Handel und Industrie bald die schwierigen Zeiten der Gegenwart überwunden haben und gesteigerte Ein- und Ausfuhr dem Schiffsverkehr Kiels neuen Impuls geben und seiner Reederei die Gelegenheit zu fördernder Mitarbeit wie zum Ausbau des Umschlagverkehrs zum Vorteil des Kieler Wirtschaftslebens!



Hellinge der Howaldtswerke an der Schwentinemündung



KIELER VERKEHRSFRAGEN

c) Kiels Lage für den Luftverkehr

Von Verwaltungsobersinspektor Langrehr

Dichter und dichter legt sich das Luftverkehrsnetz über alle Länder. Noch stehen allerdings selbst in Deutschland, dem Lande der meisten Luftverkehrslinien, die Luftverbindungen weit hinter der Zahl und Dichtigkeit der Eisenbahnlinien zurück, aber die größten deutschen Städte sind doch schon fast sämtlich dem Luftverkehrsnetz angeschlossen, weil sie die Bedeutung der Luftverbindungen für Handel und Verkehr erkannt haben. Kein auch nur etwas fortschrittlicher Verkehrsminister wird sich der Tatsache verschließen können,

daß der Luftverkehr mit seiner alle Verkehrsmittel weit überragenden Geschwindigkeit immer größere Wichtigkeit für das gesamte öffentliche Leben erhalten wird. Alle Kulturländer der Erde streben danach, Fluglinien einzurichten, ihr Luftverkehrsnetz zu erweitern, um sowohl ihre innerstaatlichen Verbindungen zu verbessern, als auch im Verkehr mit den Nachbarländern Zeit zu sparen und ihnen dadurch zeitlich näherzurücken. Die Welt steht schlechthin im Zeichen einer neuen Verkehrs-epoche, der des Luftverkehrs.

Deutsche Gründlichkeit und deutsches Organisations-talent haben das Flugzeug innerhalb der Grenzpfähle

Deutschlands zu einem wirklichen Verkehrsmittel gemacht. Unbelastet mit den Kompromissen, die das Nebeneinanderbestehen der Militär- und Verkehrsflugzeuge in anderen Ländern hervorbrachten, konnte Deutschland, dem der Bau und die Verwendung von Militärluftfahrzeugen verboten war, sein Augenmerk auf die Züchtung eines reinen Verkehrstyps richten. Deutschland konnte seine Bodenorganisation aus ganz denselben Gründen, den Erfordernissen eines reinen Luftverkehrs gerecht werdend, einrichten. Und es tat gut daran. Heute sind deutsche Verkehrsflugzeugtypen nicht nur die einwandfrei besten der Welt, Deutschland besitzt auch eine erstklassige Bodenorganisation, und die natürliche Folge dieser Fortschritte ist die von keinem anderen Land erreichte Dichte seines Luftverkehrsnetzes. Von Osten nach Westen, von Süden nach Norden durchziehen zahlreiche Linien ganz Deutschland. Deutschland hat durch seine Maßnahmen den Grund dazu gelegt, um seiner Bestimmung, infolge seiner Lage im Herzen Europas Durchgangsland für den gesamten Verkehr von West- nach Osteuropa zu sein, gerecht zu werden. Dieser zentralen Lage verdankt es wohl auch in erster Linie die jetzt endlich erreichte Aufhebung der jeder Entwicklung entgegenstehenden „Begriffsbestimmungen für die Luftfahrt“, weil Deutschland sonst der Überfliegung deutschen Hoheitsgebietes durch Luftfahrzeuge ehemaliger Feindbundmächte Hindernisse in den Weg legen konnte, die den Betrieb guter Fernverbindungen von Westeuropa nach den östlich gelegenen Ländern über Deutschland hinweg zur Unmöglichkeit gemacht hätten.

Wenn man sich das deutsche Luftverkehrsnetz betrachtet, so fallen zunächst einige wichtige Zentren des Luftverkehrs, wie Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M., München und Leipzig auf, außerdem das gänzliche Fehlen der Konzentration von Linien auf die sonst eigentlich verkehrsreichsten Küstenstädte. Die Ursache darin dürfte in folgendem zu suchen sein. Der Aufbau des Verkehrsnetzes begann im Binnenlande und mit Landflugzeugen, auch die wenigen internationalen Linien wurden und werden ohne Ausnahme mit diesem Typ befliegen, da größere Gewässer nicht berührt werden. Wenn das mehrmotorige Flugzeug auch durchaus ein ebenso sicheres Verkehrsmittel über See als über Land ist, hat man bis heute die ausgesprochenen Seeverbindungen noch nicht organisiert, einmal, um noch erst Erfahrungen im Seeluftverkehr zu sammeln und dann auch, um die Frage wirklich seetüchtiger Maschinen zu lösen. Unbestreitbar ist für den Überseeverkehr ein Wasserflugzeug oder ein Flugboot zweckmäßiger als ein Landflugzeug, und der Seeluftverkehr mit seinen großen Strecken, die die eigentliche Domäne des Flugzeuges sind, hat große Vorteile für sich. Die Möglichkeit, überall landen zu können, keiner kostspieligen Flugplatzanlagen zu bedürfen, die vorhandene See- und Küstenbefahrung bei Nachtflügen, die glatte Flugbahn, das alles sind Gründe, die einem See- und einem transozeanischen Verkehr ungemein die Wege ebnen.

Die steigende Verwendung des Seeflugzeuges wird dann günstig gelegenen Küstenstädten eine wichtige Stellung im Luftverkehr sichern. Solche Küstenstädte werden die Anflug- und Abflughäfen für diese transozeanischen Linien werden, und ein nebenher bestehender Landflugplatz hat für den Verkehr nach und aus dem Binnenlande zu sorgen. Es wird dasselbe Umschlagsverfahren eintreten, wenn auch zunächst im kleineren Umfange, wie jetzt bei der Weiterleitung des Personenverkehrs der Überseedampfer von den Hafenstädten ins Binnenland. Es wäre nun naheliegend, anzunehmen, daß dort, wo bereits die großen Einfallstore der Schifffahrt nach dem Binnenlande liegen, daß durch diese Hauptadern, durch die die Wirtschaft ihren Antrieb empfängt und der Personenverkehr vermittelt wird, nun auch das neue modernste Verkehrsmittel von und nach Übersee seinen Anfang und sein Ende haben müßte. Doch das trifft nur bedingt zu, vielleicht nur dann, wenn es sich um Anfangs- oder Endpunkte von Seefluglinien, nicht aber um Haltepunkte weiter führender Linien handelt. Abgesehen davon, daß ein Zusammenballen jeglichen Verkehrs auf einen Platz verkehrstechnisch nicht immer zu befürworten ist, spielt hier der Umstand, daß dem transozeanischen Flugboot oder Flugschiff geeignete Start- und Landemöglichkeiten geboten werden müssen, eine Hauptrolle. Unsere großen See- und Handelsstädte an der Nordsee, welche scheinbar zunächst als die gegebenen Anfangs- und Endpunkte von Überseelinien in Betracht kommen, liegen weit im Binnenlande. Die Gezeiten der Nordsee erlauben die Schaffung einer geeigneten Wasserflughafenanlage nur unter Aufwendung außerordentlich hoher Kosten, die Flüsse, an denen die Städte belegen sind, sei es die Ems, Weser oder Elbe, sind außerdem in der Nähe der Städte infolge des regen Schiffsverkehrs, ihrer beschränkten Ausdehnung und der Strömungsverhältnisse nur bedingt als Start- und Landegelegenheiten zu gebrauchen. Diese Tatsachen sind bekannt und nicht zuletzt der Anstoß gewesen, daß jetzt bereits nach einem zweckmäßig gelegenen Ostseehafen Umschau gehalten wird, der bequem genug liegt, den Luftverkehr von Übersee für Deutschland aufzunehmen oder nach Übersee zu leiten. Hier setzt die Bestimmung und Bedeutung Kiels ein, das durch eine Landfluglinie über Hamburg und über Lübeck mit dem übrigen Deutschland verbunden ist. Kiel verfügt bereits über eine Seeflugstation, die erweiterungsfähig ist, und über moderne Einrichtungen dazu. Die Kieler Bucht hat eine selten geschützte Lage, so daß Seegang niemals Start und Landung behindert, ihre Größe reicht auch für die großen Zukunftsflugzeuge, auch in Bezug auf Rollänge, aus. Die Kieler Bucht hat ferner den Vorzug, nebel- und eisfreier zu sein als jeder Flußlauf oder jedes Binnengewässer. Sie bietet infolge ihrer großen gleichmäßigen Tiefe, die bis nahe an die Ufer herangeht, für die Schifffahrt und den Flugverkehr wesentlich mehr Bewegungsfreiheit als z. B. Elbe oder Weser. Bei Nebel lassen sich durch Funkpeilungen Möglichkeiten schaffen, daß die dann schon aus Sicherheitsgründen auf der

Außenförde niedergehenden Flugzeuge ohne Gefahr zum Landepunkt gelangen. Das Aufsuchen der Landeplätze in den Flußmündungen stößt in solchen Fällen auf wesentlich größere Schwierigkeiten. Hinzu kommt, daß Bremen etwa 90 km und Hamburg, von Brunsbüttel gerechnet, etwa 75 km landeinwärts liegen. Es entsteht also bei dem Anflug dieser Plätze durch weiterführende Linien ein erheblicher Zeitverlust, weil das Flugzeug, um bei seinem Weiterflug die offene See zu gewinnen, wieder denselben Weg zurücklegen muß. Diese Zeitverluste und die Gefahren des Landens auf den Flußläufen fallen fort, wenn die von Westen nach Osten verkehrenden Linien der deutschen Küste bis zur Elbmündung und dann dem Laufe des Kaiser-Wilhelm-Kanals folgen, die Kieler Seeflugstation an der Mündung des Kanals in die Ostsee anfliegen und hier Güter und Personen für die Weiterbeförderung nach dem Binnenlande absetzen oder von dort aufnehmen. Der Kieler Landflugplatz wird in unmittelbarer Nähe des Seeflugplatzes errichtet, so daß das Umsteigen von einer zur anderen Linie denkbar einfach ist. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal bietet mit seiner teilweisen 200 m großen Breite und bei Dunkelheit mit seinen tausenden elektrischen Lampen die beste Notlandelegenheit und den besten Wegweiser. Von Kiel aus können die Weiterflüge über See nach allen Richtungen fortgesetzt werden. Die Erwartungen Kiels, als Landeplatz für internationale Durchgangs-Seefluglinien in Betracht zu kommen, dürften daher berechtigt sein, denn eine gleich günstige Lage hat keine größere deutsche Stadt. Daß internationale Seefluglinien ein großes Interesse daran haben, bei ihren Flügen über deutsches Gebiet hinweg Deutschland anzulaufen, und sei der Hauptzweck auch nur die Ergänzung der Betriebsstoffe, darf als gegeben anzusehen sein. Für einen solchen Anflug ist Kiel aber die einzige Stadt, die ohne Umweg für Seeflugzeuge, die von Westen

nach Osten gehen, erreichbar ist. Aber auch für Verbindungen zwischen Norwegen und Schweden einerseits und England andererseits und ebenso nach Stettin, Riga, Helsingfors ist Kiel der einzige in Betracht kommende Punkt, so daß Zwischenlandungen hier umso wahrscheinlicher sind, als der Umweg über Kiel für alle Linien dieser Art nur sehr gering ist. Die beigelegte Karte gibt ein deutliches Bild von der günstigen Lage Kiels für derartige Verbindungen.

Diese Ansicht von der Bedeutung Kiels für den durchgehenden Seeflugverkehr von Westen nach Osten und umgekehrt findet ihre Stütze in verschiedenen Plänen, die Fluglinien von England nach den nordischen Ländern mit Zwischenlandungen in Kiel vorsahen, deren Ausführung vorläufig aber noch eine Frage der Finanzierung ist. Es darf aber voraussichtlich damit gerechnet werden, daß diese und ähnliche Linien eingerichtet werden und daß Kiel dabei als deutscher Anflughafen gewählt wird. Die zwangsläufige Folgerung des Anfliegens Kiels durch solche Linien wird die automatische Einstellung der deutschen Landflugverbindungen auf Kiel als Seeflugknotenpunkt sein. Jetzt verfügt Schleswig-Holstein nur über die Linien Hamburg—Kiel—Flensburg—Westerland und (Berlin)—Lübeck—Kiel—Flensburg—Westerland eine Weiterführung nach Norden über die deutsch-dänische Grenze hinaus ist wegen der in Jütland fehlenden großen Städte nicht lohnend.

Da alle Vorbedingungen für eine verkehrstechnische und wirtschaftlich günstige Lage Kiels für die Entwicklung des Seeluftverkehrs in naher und ferner Zeit gegeben sind, werden Kiels Erwartungen, ein bedeutungsvoller Knotenpunkt im Luftverkehr zu werden, erfüllt werden, da die Rücksicht auf verkehrstechnische Mindestbedingungen den Flugverkehr veranlassen muß, die Kieler Bestrebungen fast zwangsläufig zu unterstützen.





Handelshafen an der Hörn — Phot. Andresen

KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

a) Die Hafen- und Eisenbahnanlagen der Stadt Kiel

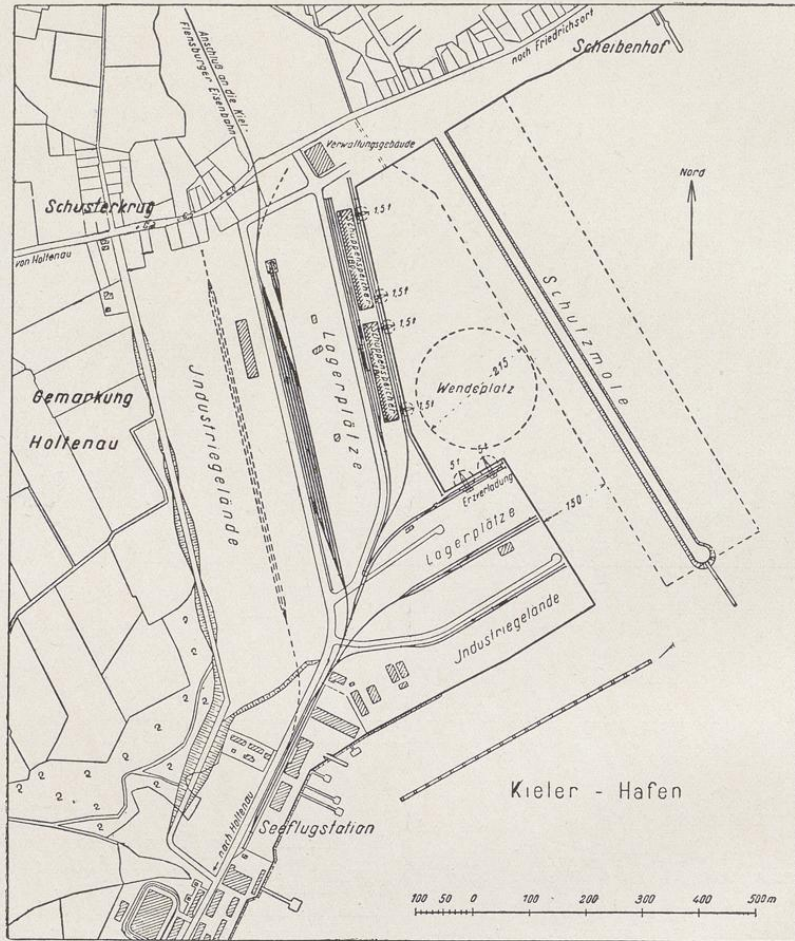
Von Stadtoberbaurat Kruse

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.

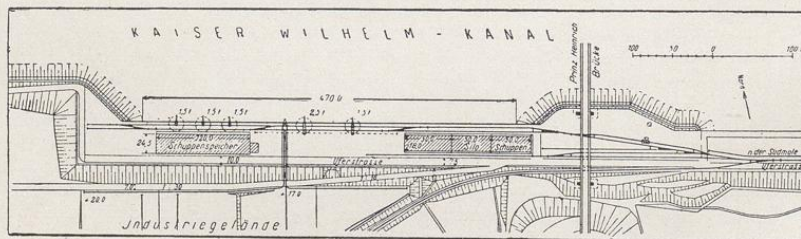
Einer großzügigen Ausnutzung als Handelshafen standen bis zum Ausgange des Krieges die gewichtigen Interessen der Marine entgegen. Auf Grund des Reichskriegshafengesetzes war die ganze 1530 ha große Bucht

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-

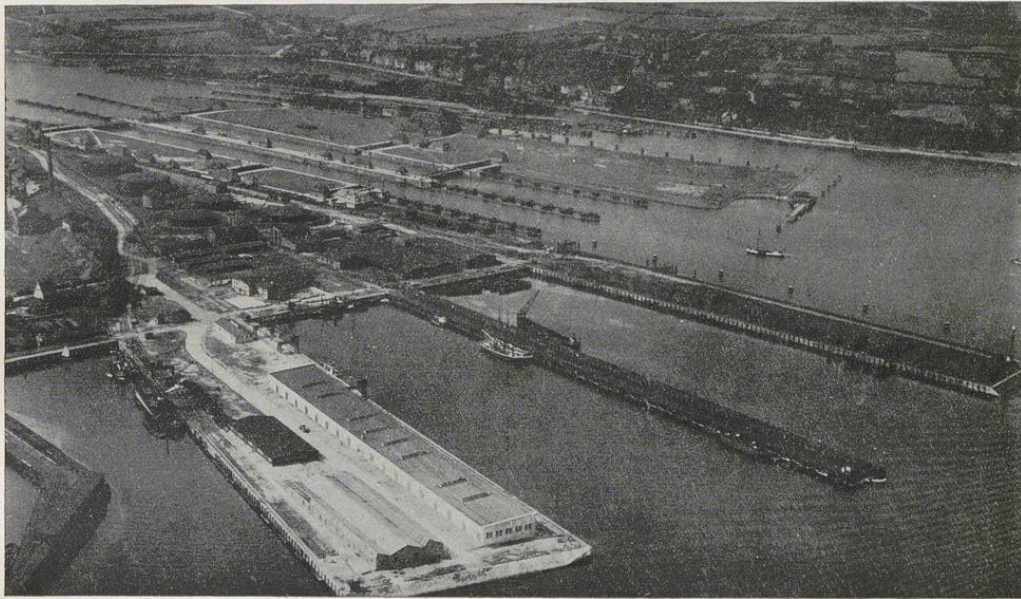
Die neuen Häfen der Stadt Kiel im Norden



Neue Hafenanlage in Voßbrook, zur Zeit im Ausbau begriffen



Nordhafen der Stadt Kiel, wird zur Zeit nach Westen verlängert

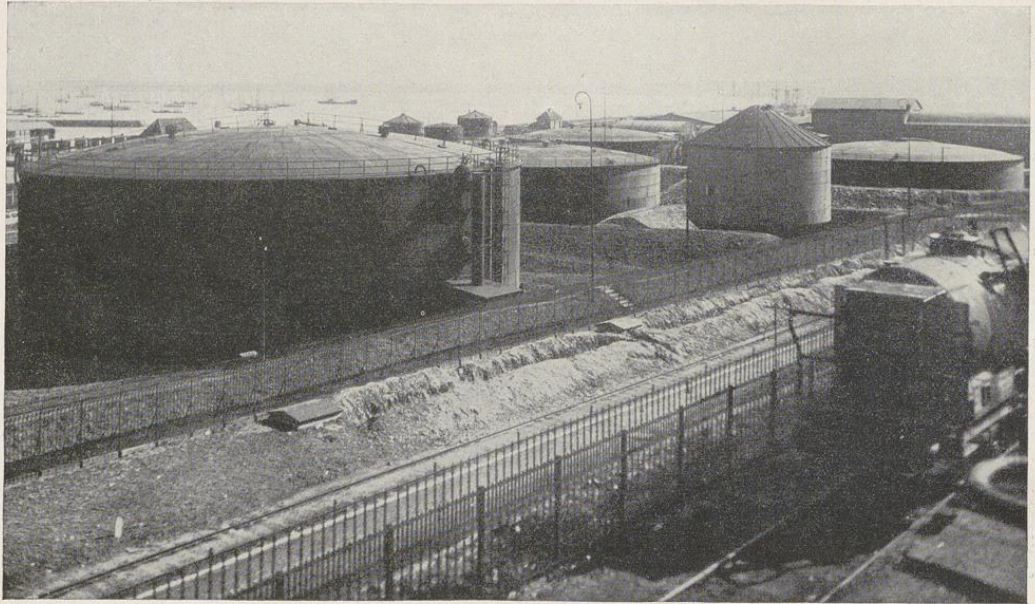


Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Kiel-Holtenau – Freihafen und Schleusen

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.

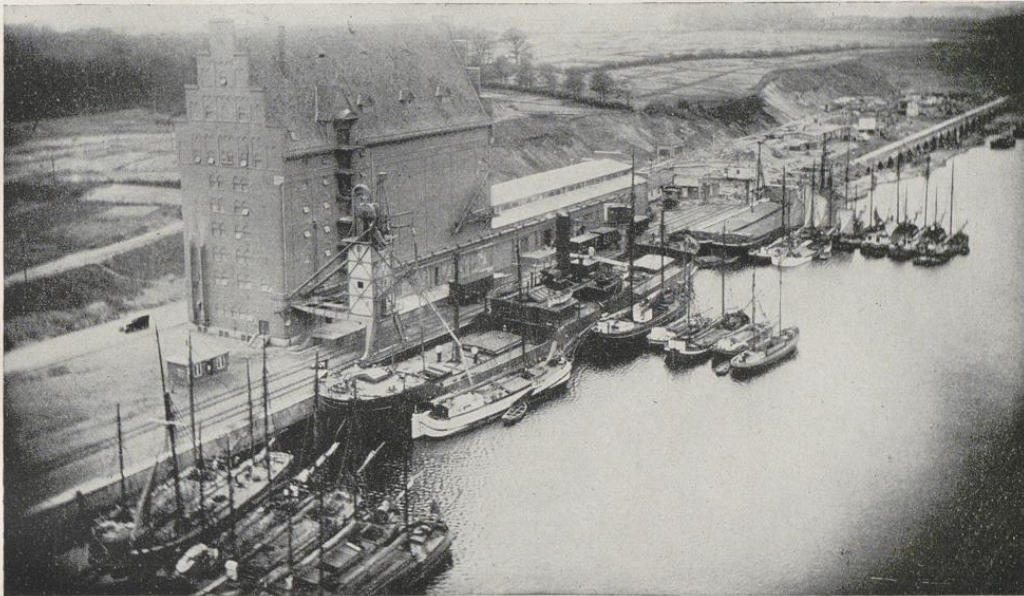
Die Kais sind mit Ladegleisen versehen, fahrbare, elektrisch betriebene Portalkräne mit einer Tragfähigkeit von 1,5 bis 2,5 t sind aufgestellt. Die neuen Güterschuppen haben einen Flächenraum von insgesamt 6000 qm. Das unbebaute Gelände in der Nähe des städtischen Elektrizitätswerkes und der städtischen 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



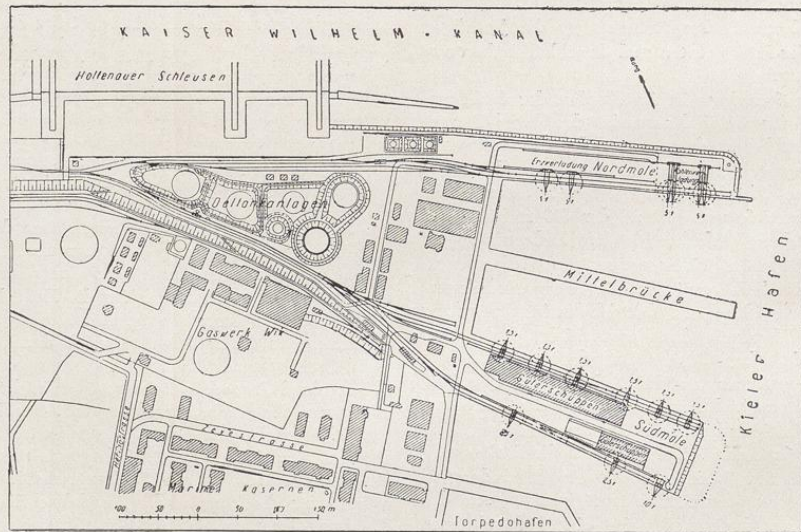
Nordhafen der Stadt Kiel — Silo der Meierei-Verbände — Phot. Andresen

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

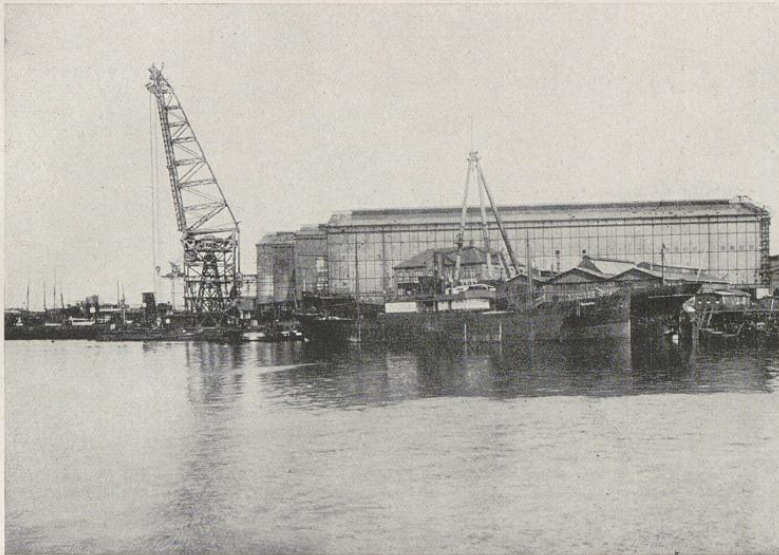
Eine zweite Hafenanlage ist im Norden der Stadt unmittelbar an der Schiffsstraße des Nord-Ostsee-Kanals im Anschluß an den Binnenhafen der Holtenauer Schleusen ausgebaut worden, der sog. Nordhafen. Das durch eine Uferbucht gebildete Hafenbecken hat eine Wassertiefe von 8,30 m, der 470 m lange Kai läuft 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 Ansiedlungen 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.

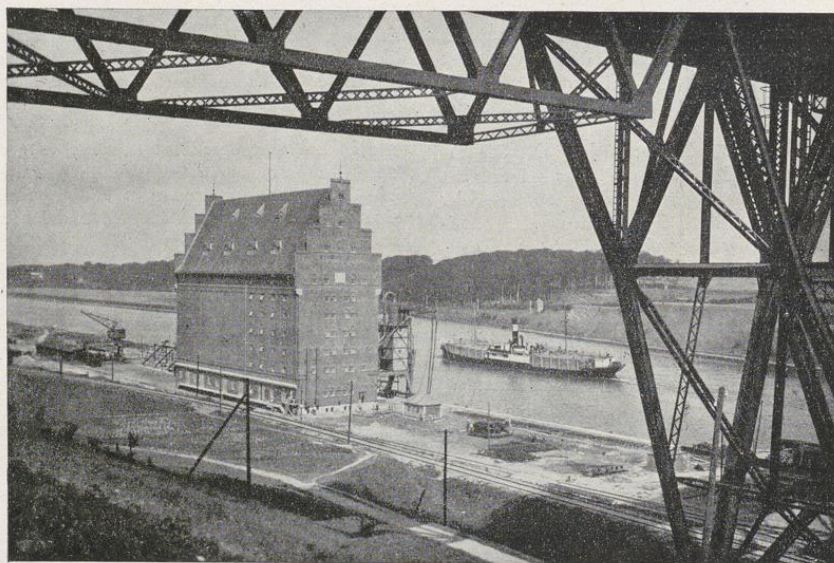
Die denkbar günstigsten Voraussetzungen bestehen in Kiel nicht nur für die Entwicklung des Seeverkehrs, auch die Eisenbahnen als Zubringer und für den Abtransport der auf dem Seewege eingeführten Güter bieten die besten Verkehrsmöglichkeiten. Nach allen Richtungen, nach Hamburg, Lübeck, Flensburg und 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.

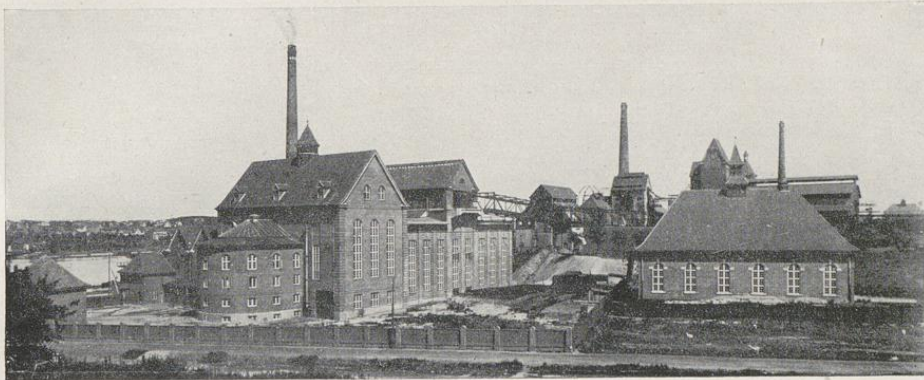
Die vorhandenen und in weiterem Ausbau befindlichen Hafen- und Eisenbahnanlagen bilden eine wesentliche Grundlage für die nach dem Abbau der Marine notwendige Umstellung des Wirtschaftslebens, für die Entwicklung von Seehandel und Industrie. Die bisherigen Erfolge in dieser Beziehung geben einen Beweis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

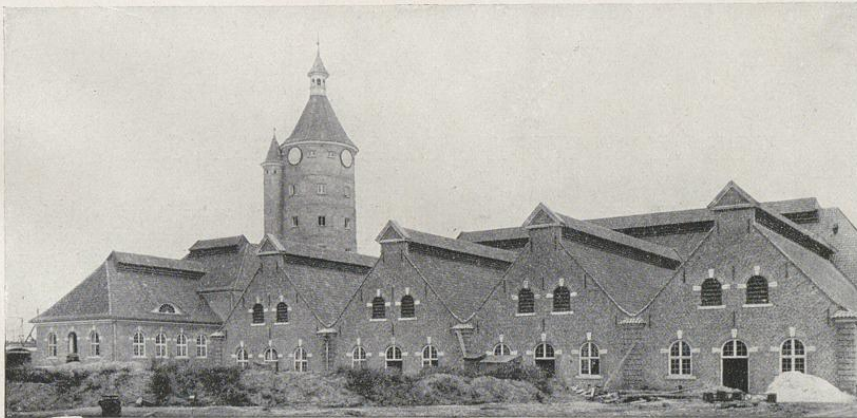
KIELER WIRTSCHAFTSFRAGEN

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

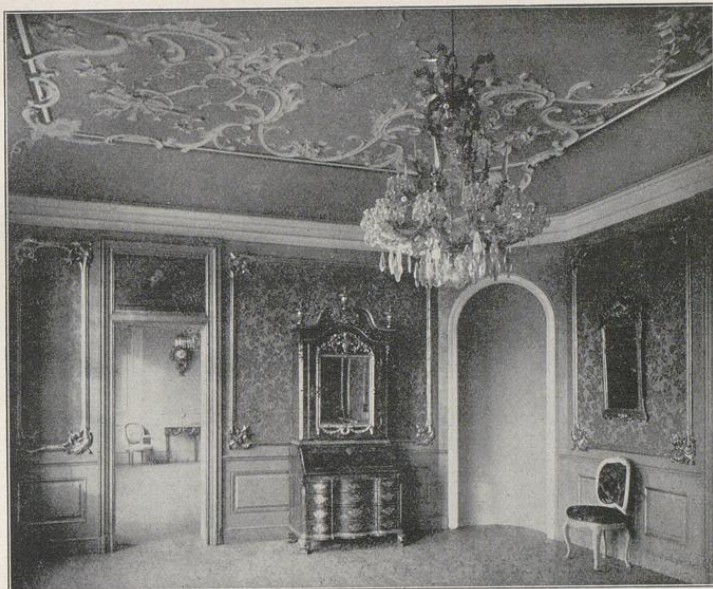
Landesbank und der Landesgenossenschaftsbank. Hier ist die Geschäftsstelle des Verbandes der schleswig-holsteinischen landwirtschaftlichen Genossenschaften und der landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft, die beide durch die angeschlossenen vielen hundert Einzelgenossenschaften mit der Bevölkerung draußen 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.



Thaulowmuseum

KIELER KULTURELLE FRAGEN

a) Kieler Forschungs- und Bildungsinstitute

Vom Geh. Reg.-Rat Dr. h. c. Wende, Kurator der Universität Kiel.

Der erste Eindruck, den der Fremde von Kiel empfängt, ist bestimmt durch den Anblick der Hallen und Krane der Germaniawerft, Werkzeuge der Arbeit an der Ausgestaltung modernen Seeverkehrs. Im Stadtbild findet er nur geringe Reste älterer Kultur. 50 Jahre Neuzeit haben im Antlitz der Stadt die Zeichen vielhundertjähriger Geschichte fast völlig ausgelöscht. Wo sind in dieser Stadt zweckbewußter Technik und Wirtschaft, die in ihrem Äußeren so nichts gemein hat etwa mit dem benachbarten, wenig älteren und doch so sichtbar von alter Kultur erfüllten Lübeck, wo sind die Merkmale tieferer Verbundenheit dieser Stadt mit kultureller Tradition, kulturellen Bedürfnissen, kulturellem Wachstum? Einen modernen Theaterbau besitzt die Stadt erst seit 1907. Einige Jahre später wurde die als Gemäldegalerie bestimmte Kunsthalle eröffnet. Das der Fürsorge für das heimliche Kunstgewerbe dienende Thaulowmuseum wurde erst 1875 gegründet. Und doch ist die Pflege von Kunst und Wissenschaft in der Hauptstadt des vom Strom älterer deutscher Kultur anscheinend wenig berührten Landes viel tiefer begründet, als

die durch wirtschaftliche Ungunst und politische Abgrenzung lange gehemmte äußere Entwicklung der kulturellen Einrichtungen zunächst vermuten läßt. Die schon 1665 erfolgte Gründung der Landesuniversität ist doch nur ein Ausdruck für das im Land schon damals trotz politischer und wirtschaftlicher Schwierigkeiten lebendige Bedürfnis nach der besten erreichbaren Bildung. Und wiederum an der Entwicklung und Geltung dieser höchsten Bildungsanstalt von Stadt und Land läßt sich erkennen, wie eng dieses, an größeren Kulturstätten verhältnismäßig arme Land sich in allen seinen Ständen diesen Bildungseinrichtungen zugehörig fühlt. In Dithmarschen wie in Südholstein erwartet man von der Landesuniversität gleichermaßen höchste Leistungen, Dienste auch in Form systematischer wissenschaftlicher Darbietungen im Land; aber man unterstützt auch mit einem ganz seltenen Verständnis und mit vorbildlicher Opferwilligkeit den Ausbau der Universität auch auf Gebieten, deren Förderung sich nicht ohne weiteres in nachweisbaren Nutzen umsetzen kann. So steht die von Organisationen aller Art und Personen aller Berufe gestützte Schleswig-Holsteinische Universitätsgesellschaft als ein rühmliches Zeugnis von Gemeinsinn und Bildungsbedürfnis an der Spitze aller ähnlichen Gesell-

schaften Deutschlands, trotzdem das Land an wirtschaftlicher Kraft manchem deutschen Gau gewiß unterlegen ist. So trägt sie auch unmittelbar dazu bei, die Verbindung der Nordmark des Reiches mit glücklicher gelegenen und von der Geschichte kulturell mehr begünstigten Gebieten Deutschlands wirksam zu erhalten. Wissenschaftliche Kongresse und künstlerische Veranstaltungen von allgemein anerkannter Geltung finden in immer größerer Zahl ihren Weg nach Kiel und die jährliche Herbstwoche für Kunst und Wissenschaft sichert, obwohl sie als Einrichtung der jüngsten Zeit ihren vollen Wirkungsbereich noch nicht erlangt haben kann, den kulturellen Zusammenhang des Landes auch gegenüber der Anziehungskraft so lebendiger Kulturzentren wie Hamburg oder Kopenhagen.

Ein so sicherer Fortschritt wäre nicht möglich, wenn Kiel nicht trotz der Jugend fast aller seiner kulturellen Einrichtungen doch auf einem festen Besitz zum Teil einzigartiger wissenschaftlicher und künstlerischer Institutionen fußen würde. Blieben im äußeren Bild der Stadt leider auch nur wenige Zeugen der vergangenen Kultur erhalten, so finden sich deren in den Museen der Stadt doch genug, um den inneren Zusammenhang mit ihr zu sichern und der Weiterentwicklung die Wege zu bereiten.

Für die älteste Zeit kommt dem der Universität angegliederten Museum Vaterländischer Altertümer hervorragende Bedeutung zu. Sein Kattenstraße 3 belegener altertümlicher Bau beherbergt zahlreiche, sehr interessante und wissenschaftlich wichtige Funde aus den Ausgrabungen in der an vorgeschichtlichen und frühgeschichtlichen Grabstätten so reichen Provinz, die für die Erforschung der frühen Kultur unseres Volkes ganz wesentlich sind. Ein kulturgeschichtlich einzigartiges Stück besitzt das Museum in dem aus der Zeit um 400 n. Chr. stammenden berühmten Boot aus dem Nydamer Moor. Ein Anzahl anderer Moorboote, Moorleichen, Runensteine und viele andere wertvolle Schaustücke gestalten den Besuch des in seinen Beständen fortgesetzt wachsenden Museums zu einem besonderen Genuß.

Erinnerungen aus jüngerer, aber für die politische Geschichte und die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung des Landes besonders wichtiger Zeit birgt die auf der oberen Fleethörn gelegene historische Landeshalle. In mannigfachen Sammlungen ist hier das Gedächtnis an führende Männer des Landes und bedeutungsvolle Geschehnisse auf den Gebieten von Kunst und Wissenschaft, Kirche, Handel, Landwirtschaft und Industrie, namentlich auch der Kriegsgeschichte des Landes verwahrt worden. Die Zusammenfassung dieser Sammlung mit der Landesbibliothek, einer für die geschichtliche Erforschung des Landes grundlegenden, vorzüglich ausgestatteten Bücherei, steht im Rahmen des großzügigen Kulturprogramms bevor, zu dessen Verwirklichung der Provinz das Kieler Schloß zur Verfügung gestellt worden ist.

In dem Thaulowmuseum hat die Provinz den

Mittelpunkt ihrer Bestrebungen zur Förderung des Kunstgewerbes und des Kunstsinnes geschaffen. Aufbauend auf dem reichen Schatz, den Professor Thaulow als einer der Ersten aus den im Land noch vorhandenen Erzeugnissen der früheren blühenden und bedeutenden heimatlichen Werkkunst, namentlich der Holzbildkunst gesammelt hatte, hat die Provinz hier ein kulturgeschichtliches Museum hohen Ranges entwickelt, das in inhaltvollen Sammlungen kirchliche Kunst des Mittelalters bis zur Reformation und nach der Reformation, häusliche Kultur vom Ausgang des Mittelalters durch alle Stilarten bis zum Biedermeier und schließlich die bäuerliche Kultur des Landes vorführt. Entsprechend der früheren Bedeutung im heimatlichen Kunstgewerbe überwiegen die Zeugnisse der in zahlreichen prächtigen Stücken vertretenen Holzbildkunst mit Werken kirchlicher wie profaner Zweckbestimmung: Altären, Schränken, Truhen und anderem Hausrat, die überzeugend für den hohen Stand der früheren Kultur auch der Stadt Kiel sprechen. Daneben veranschaulichen viele wertvolle Stücke die frühere Werkkunst auf den Gebieten der Weberei und Stickerie, des Metall-, Ton- und Glasgewerbes. So bieten diese nach den Grundsätzen moderner Museumspflege in zeitlich und stilistisch zusammengehörigen Gruppen aufgestellten Sammlungen ein lehrreiches und künstlerisch befriedigendes Bild des kulturellen Lebens der Vergangenheit. Aber auch das moderne Kunstgewerbe wird in wechselnden Ausstellungen berücksichtigt.

In ein ganz eigenartiges Kulturgebiet führen die Sammlungen des zur Universität Kiel gehörigen, aber mit Recht weit über den Kreis akademischer Interessen beachteten Instituts und Museums für Literatur- und Theaterwissenschaft, das Dänischestraße 19 ein eigenes Haus inne hat. Eine aus privater Hand erworbene sehr reiche, unter lebhafter Anteilnahme theatergeschichtlich interessierter Kreise glücklich entwickelte Sammlung urkundlichen Materials bietet in z. T. ganz seltenen Bildern und Drucken eine Fülle von Stoff für die wissenschaftliche Behandlung der Bühnenkunst auf allen ihren kulturhistorisch interessanten und praktisch wichtigen Teilgebieten (Stil-, Regie-, Kostümkunde und dergl.). Regelmäßige sachkundige Führungen ermöglichen auch dem breiten Publikum leicht die Bekanntschaft mit den wechselnd ausgestellten Beständen des Instituts. Einen einzigartigen Besitz stellt eine neu begonnene Sammlung von gramophonischen Proben der Sprechkunst von Künstlern dar, die als Meister des Bühnenvortrags anerkannt sind; diese Sprechaufnahmen werden mit den Mitteln modernster Technik ausschließlich für das Kieler Institut angefertigt.

Eine wesentliche Bereicherung erfuhren die Sammlungen dieses Instituts durch die Angliederung des von der Stadt Kiel aus dem Besitz der Nachkommen des Dichters erworbenen weitaus größten Teils des Nachlasses Hebbels an Handschriften und Erinnerungsstücken. Dieses neue Hebbelmuseum umfaßt an Briefen des Dichters

und seiner Frau, Briefen hervorragender Persönlichkeiten ihrer Zeit an sie, an handschriftlichem Material auch über das äußere Leben Hebbels viele hundert meist ungedruckter Stücke. Mit ihrem Erwerb hat die Hauptstadt des Heimatlandes des Dichters der wissenschaftlichen Forschungsarbeit eine neue Grundlage und entscheidende neue Möglichkeiten gegeben.

Aus dem weitesten Umkreis der Erde sind dem von der Universität verwalteten Museum für Völkerkunde seine Sammlungen zugetragen worden. Sie sind verhältnismäßig nicht groß, aber gut systematisiert, enthalten manches wertvolle Stück und bieten alles in allem ein namentlich auch für Schulen lehrreiches Anschauungsmaterial. Dieses Museum ist in der am Düsternbrookerweg belegenen Kunsthalle, einem modernen Bauwerk, untergebracht, das außer der in schönen Räumen aufgestellten Gipsammlung des Archäologischen Instituts die Bestände des mit dem Kunsthistorischen Universitätsinstitut in Personalunion stehenden Kunstvereins aufgenommen hat. Diese auf großen privaten Stiftungen aufgebaute Gemäldegalerie darf manches meisterliche Werk anerkannter deutscher, insbesondere auch schleswig-holsteinischer Künstler der neueren und neuesten Zeit zu seinem Besitz zählen. In schneller Reihenfolge führen Wechselausstellungen lebender Künstler das Publikum in das Schaffen auch der modernsten Kunst ein. Kunsthistorisch wertvoll sind auch die reichen Bestände des Kupferstichkabinetts.

Außer diesen der Kulturgeschichte und der Kunst gewidmeten Instituten, neben denen von eigentlichen Lehranstalten die moderne städtische Kunstgewerbeschule hier nur erwähnt sein möge, seien einige der Wissenschaft dienende Veranstaltungen genannt, die dem geistigen Leben Kiels eine Sonderstellung vor mancher größeren Stadt Deutschlands sichern.

Im Bereich der Universität ist zuerst das Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr zu nennen. Keine andere Universität Deutschlands besitzt ein Institut, das neben der Volkswirtschaft die Weltwirtschaft, also außer den Tatsachen und Problemen der nationalen Wirtschaft auch die international-wirtschaftlichen Beziehungen wissenschaftlich in so großem Stil behandelt und in praktisch verwertbare Erkenntnisse umsetzt. Aber auch außerhalb Deutschlands erfreut sich kein mit weltwirtschaftlichen Fragen befaßtes Institut der glücklichen Verbindung von organisatorischer Freiheit, die ihrerseits wieder engste Fühlung mit der wirtschaftlichen Praxis ermöglicht, mit der vor dem Vorwurf wirtschaftlicher Interessenpolitik schützenden Anlehnung an die wissenschaftlich neutrale staatliche Universität. Das Institut dient der Forschung und dem Unterricht wie alle deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Universitätsinstitute, aber es übertrifft sie auch insoweit nach seinen äußeren und inneren Arbeitsmöglichkeiten. Zwei eigene große, landschaftlich unvergleichlich schön gelegene, wohnlich und praktisch eingerichtete Gebäude am Düsternbrookerweg 112–122 sind sein Heim. Die auch in den Jahren der größten Not unausgesetzt ausgebaute,

das gesamte Gebiet der Sozialwissenschaft umfassende Bibliothek von mehr als 80 000 Bänden übertrifft alle anderen deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Fachbibliotheken; in Verbindung mit der besonders gut ausgestatteten Bibliothek des Juristischen Universitätsseminars (Bergstraße 2, zurzeit mehr als 42 000 Bände) bietet die Institutsbibliothek schwerlich so bald erreichbare Arbeits- und Bildungsmöglichkeiten. Neben ihr ist das wichtigste Arbeitsmittel ein umfangreiches, sorgfältig systematisiertes Archiv, in dem aus Zeitungen und Zeitschriften aller Länder wirtschaftliche Nachrichten, Aufsätze, Statistiken usw. laufend gesammelt werden und das hinsichtlich der Firmen, Kartelle, Verbände, Kongresse u. dergl. durch besondere Archive ergänzt wird. Ein 1922 gegründetes Wirtschaftsmuseum dient der Veranschaulichung des Ursprungs und Werdegangs der wichtigsten Welthandelsgüter. Der Verbindung mit der wirtschaftlichen Praxis widmet das Institut besondere Aufmerksamkeit. Mittel hierzu ist auch die bekannte, vom Institut mitherausgegebene wöchentliche Zeitschrift „Wirtschaftsdienst“. Von der wissenschaftlichen Tätigkeit des Instituts legen noch eine Reihe anderer laufender Publikationen Zeugnis ab, unter ihnen namentlich das „Weltwirtschaftliche Archiv“. Die Zahl der studierenden Mitglieder beträgt regelmäßig 200–300 und mehr. In einem über eigene große Räume verfügenden wissenschaftlichen Klub finden die Studenten Gelegenheit zum Gedankenaustausch und menschlichen Kennenlernen; Selbstverwaltung bildet die Grundlage des Lebens im Klub und sichert ihm die Entwicklung zu einem anderwärts oft vermißten Muster moderner studentischer Selbstbildung und Selbsterziehung.

An geistiger Reichweite gleicht diesem Institut das Institut für Internationales Recht (Dänische Straße 15). Es bearbeitet dieses schwierige, für die wirtschaftliche und politische Neuorientierung der Nachkriegszeit besonders wichtig gewordene Gebiet unter Benutzung zahlreicher bedeutungsvoller Beziehungen zum wissenschaftlichen Ausland, gestützt auf eine große und wertvolle Bibliothek und eine während des ganzen Krieges sorgfältig durchgeführte, ungewöhnlich reichhaltige und vorzüglich systematisierte Sammlung von zeitschriftlichem Material der Kriegszeit. Der Besitz dieses Instituts ist für Kiel um so wesentlicher, als es an führender Stelle unter den gleichartigen wissenschaftlichen Einrichtungen in Deutschland steht und deshalb regelmäßig auch von ausländischen Interessenten besucht wird.

Im Bereich der Naturwissenschaften ist es vor allem die Preußische (Staatliche) Versuchs- und Forschungsanstalt für Milchwirtschaft, deren Besitz Kiel als einen besonderen Gewinn betrachten darf. Ihr Wirkungskreis umfaßt ganz Deutschland nördlich des Main. Die 1922 aus dem Milchwirtschaftlichen Institut der Landwirtschaftskammer entwickelte Anstalt hat zur Aufgabe die Erforschung der Milchwirtschaft auf allen ihren wissenschaftlichen Teilgebieten (Erzeugung, Verwertung, Bakteriologie, Maschinenwesen

usw.); in einer mit ihr verbundenen Molkereifachschule und in besonderen Lehrgängen für alle an der Milch-wirtschaft beteiligten Berufsgruppen, schließlich durch unmittelbare Beratung der landwirtschaftlichen und Mol-kereibetriebe übermittelt sie die Ergebnisse ihrer Arbeit der Praxis, mit der sie auch durch den Betrieb einer großen Versuchs- und Lehrmolkerei und eines eigenen Versuchsguts in dauernder Fühlung bleibt. Die Anstalt besitzt auf der Prüne 48 einen eigenen großen Bau, dessen Räume bei der ungeahnt raschen Entwicklung der Anstalt sehr schnell einer Erweiterung bedurften. Sie steht in Arbeitsgemeinschaft mit dem Landwirt-schaftlichen Institut der Universität Kiel und berührt sich hier auch mit der im Jahre 1925 von Naumburg nach Kiel verlegten Zweiganstalt der Biolo-gischen Reichsanstalt in Berlin-Dahlem, deren Arbeiten auf dem Gebiet des Pflanzenschutzes und der Pflanzenkrankheiten ein ebenso wichtiges wie entwickelungsfähiges Wirkungsfeld gefunden haben. Auch dieses Institut hat außerhalb Kiels nicht seinesgleichen.

Von naturwissenschaftlichen Universitätsinstituten ist für weitere Kreise von Interesse das im Gebäude des Zoologischen Instituts befindliche, mit diesem verbundene Zoologische Museum (Hegewischstraße 3). Wenn auch seine Bestände aus einer Zeit älterer Mu-seumstechnik stammen, so sind sie doch so zahlreich und wertvoll, daß neuerdings eine umfassende Reorgani-sation in Angriff genommen werden konnte, um die für Fachmänner, Laien und Schulen gleich lehrreichen Sammlungen besser zur Geltung zu bringen. Von be-sonderem Interesse sind eine Sonderausstellung der eigentümlichen Fauna der Kieler Bucht, eine große, zahlreiche Typenexemplare umfassende Insekten-sammlung, zu der in neuester Zeit eine kostbare und umfang-reiche Schmetterlingsammlung trat, eine schöne Samm- lung von Paradiesvögeln u. dergl. Einzelne andere

Stücke des Museums sind von nicht abzuschätzendem Wert, da sie außerhalb Kiels überhaupt nur noch in einem oder zwei Stücken vorhanden sind, so ein Skelett des Solitär u. a. m.

Aus den Beständen der Schausammlung des mit dem Mineralogischen Institut vereinigten Mineralogi-schen Museums (Schwanenweg 20a) seien als all-gemein interessierend nur genannt eine sehenswerte Ausstellung von Gesteinstufen der deutschen Salzlager und eine in diesem Umfang seltene Sammlung der Mi-neralien des sächsischen Erzgebirges. Heimatliche Pro-bleme zum Gegenstand hat die Sammlung des Geologischen Instituts in ihren Abteilungen für die in Schleswig-Holstein auftretenden Geschiebe und für die eiszeitliche und nacheiszeitliche Tierwelt der Nord- und Ostsee und ihrer Küstenländer.

Von den Kieler medizinischen Instituten greift das Anthropologische Institut (Hegewischstraße) über den Rahmen der bei medizinischen Fakultäten sonst gewohnten Veranstaltungen hinaus. Es enthält eine rasch wachsende Sammlung wissenschaftlich bedeuten-der Objekte, die es neuerdings besonders aus Funden in der Provinz gewinnt und die seine Arbeit bis in die Vorgeschichte dieses als Völkerstraße so wichtigen Lan-des führen. Aber auch den Aufgaben der modernen Rassenhygiene und Familienforschung widmet es seine Arbeit und so dient es in Verbindung mit der gleich-gerichteten Arbeit von Vereinen und getragen von dem steigenden Interesse des Publikums auch unmittelbar Problemen erheblicher bevölkerungspolitischer Tragweite.

Beispiele sollten diese kurzen Bemerkungen bringen und nur mit dieser Beschränkung möchten sie gewertet sein. Aber schon sie dürften genügen, die Sage von der Kulturlosigkeit unseres Heimatlandes zu zerstören. Auf sicherem kulturellem Boden stehend wächst Kiel in an-gespannter geistiger Arbeit neuen Zielen zu.

b) Kiels geistiges Leben

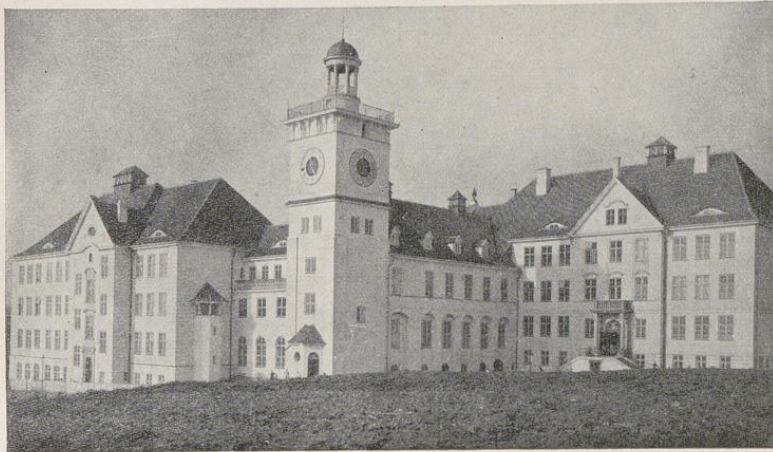
Von Dr. William Freiherr von Schröder

I.

Der Schicksalsschlag des unglücklichen Kriegs-aus-ganges hatte Kiels rapide, im Tempo fast amerika-nische Entwicklung jäh unterbunden. Das gesamte Er-werbs- und Wirtschaftsleben, welches bis dahin ganz auf die Bedürfnisse der Marine eingestellt war, schien brachgelegt und jäh vernichtet. Gründungen auf lange Sicht hatten ihren Zweck verloren, Werkstätten wurden geschlossen und Werften ruhten. Schon prophezeiten manche voreiligen Klüglinge, daß Kiels Bedeutung der Vergangenheit angehöre, daß die Situation ausweglos sei, um so mehr, als dieser plötzliche Zusammenbruch sich auch im Geistesleben der Stadt empfindlich be-merkbar machte. Der Weiterbestand mancher For-schungswerkstätten, die Existenz zahlreicher Kulturinsti-tute schien bedroht, denn Staat und Ministerien waren außerstande, ausreichende Hilfe zu gewähren. Je mehr

man auf die Inflation zusteuerte, desto kritischer und bedrohlicher schien die Situation.

Wo aber die Notlage am dringlichsten ist, da werden auch die rettenden Energien entfaltet, da wachsen die schöpferischen Potenzen. Stadtverwaltung und Kaufmannschaft erkannten mit zielbewußtem Weitblick, daß in einer Umstellung der Wirtschaft auf die Bedürfnisse von Handel, Schifffahrt und Verkehr die Möglichkeit zu neuem Aufschwung gegeben sei. Der Forderung des Tages und des Gebots der Stunde be-wußt, beseelt von dem verantwortungsvoll starken Wil-len der Selbsterhaltung, haben diese maßgebenden Kör-perschaften die Richtung erkannt, in der die Gewähr zu neuer Entfaltung liegt, haben durch die Tat erwiesen, daß Kiel keine tote Stadt sei. Die Schaffung des Frei-hafens, die Einrichtung neuer Schiffslinien nach dem Ausland, die Anbahnung des Handelsverkehrs und auch die „Nordische Messe“ waren Zeugnisse und Zeichen rührigen „Hanseatengeistes“, bauender und gestaltender



Illis-Schule — Städt. Hochbauamt

Kräfte, durch welche neue Erwerbsquellen erschlossen wurden.

Zur gleichen Zeit, als die Führer des Wirtschaftslebens am Werke waren, um die materielle Hebung Kiels zu bewerkstelligen, erwachte in Universitätskreisen ein verantwortungsvolles Bewußtsein, daß durch die veränderte Situation auch die Christian-Albrechts-Universität vor einen neuen Aufgabenkreis gestellt sei, daß sie als Bildungszentrum der Nordmark die Sendung habe: als geistige Führerin im kulturpolitischen Kampf das Gefühl für Stammeseigenart wachzuhalten und zu mehren. Als in früheren Zeiten die Marine die einzige maß- und tonangebende Schicht gewesen war, unbedingte Trägerin des gesellschaftlichen Primates, hatte sich die Kieler Universität mit einer bescheidenen Stellung begnügen müssen. Sie war eine Stätte interner Forschung und des Lehrbetriebes, ohne das Bestreben zu haben, ihren Aktionsradius auf die Öffentlichkeit auszudehnen, ohne mit ihrem bestimmenden Einfluß außerakademische Kreise erfassen zu wollen. Heute aber, wo von der Provinz Schleswig-Holstein Gebiete abgesprengt sind, in deren Bewohnern das Zugehörigkeitsgefühl zu deutscher Art, trotz aller Unterdrückung, lebendig ist, heute, wo es gilt, die durch die geschichtliche Entwicklung gezeitigten Kulturwerte rein zu bewahren und vor Minderung zu schützen, ist die Kieler Universität aus ihrer stillen Isolierung herausgetreten, um als Quelle geistiger Kräfte die Provinz zu durchdringen und maßgebend beizutragen bei der Erhaltung bodenständigen Volkstums und zur Schaffung einer kraftvoll gegründeten Staatsgesinnung auf vaterländischer Grundlage. Sie dient dadurch ebenso sehr der engeren Heimat der Nordmark, wie auch der deutschen

Gesamtkultur. Wie ein weitblickender Kenner den wirtschaftlichen Wiederaufbau Kiels als eine „Angelegenheit des Reiches“ bezeichnet hat, so dient auf kulturellem Gebiet die Bewahrung landschaftlich volkhafter Sonderart zugleich auch der Erhaltung jener Idee einer deutschen Gesamtbildung, welche aus aller Partikularität und Zersplitterung hinweist auf einen kostbaren Allgemeinbesitz, der zu erhalten und zu vermehren ist.

Diese wechselseitige organische Verknüpfung der schleswig-holsteinischen mit der gesamtdeutschen Frage, der Heimat mit dem Vaterlande, wurde mit voller Deutlichkeit erfaßt von den Führern der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft, welche ihre Hauptaufgabe darin erblickt, die Verbindung zwischen Landesuniversität und Provinz herzustellen, mit den Wünschen und Bedürfnissen aller Kreise Fühlung zu suchen zum Zwecke gemeinsamer Arbeit für den kulturellen Wiederaufbau. Gegründet in den dunkelsten Tagen des Jahres 1918, war ihr nächstliegendes Ziel: die Förderung des Ausbaues der aller Mittel beraubten Universitätsinstitute, welche durch ihre Zuwendungen lebensfähig erhalten wurden. Der Universitätsgesellschaft und ihrer Initiative verdanken auch die landwirtschaftlichen Institute die Zuführung erheblicher Lehrmittel und ihren Ausbau durch Neubesetzung der verwaisten Professur für Pflanzenbau und durch Schaffung eines neuen Lehrstuhls für landwirtschaftliche Betriebslehre. Im Verein mit der Landwirtschaftskammer ist sie bestrebt, die Wissenschaft mit der Praxis in Verbindung zu bringen, will sie die Ergebnisse der Forschung auch dem Mittel- und Kleinbesitz zugänglich machen.



Schule am Winterbecker Weg — Städt. Hochbauamt

Ein Haupttätigkeitsfeld der Universitätsgesellschaft ist die soziale Fürsorgearbeit für die Studentenschaft. Unter der großzügigen Leitung von Geheimrat Prof. Dr. Anschütz hat sie sich mit der Studentenhilfe zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um durch Schaffung von Speisungs- und Wohnstätten, sowie durch Errichtung von Darlehnskassen der Not abzuwehren.

Die vielfachen Bestrebungen der Universitätsgesellschaft wurden tatkräftig unterstützt durch die Provinzialverwaltung, durch Behörden und Städte, sowie durch die Verbände von Industrie und Landwirtschaft, welche durch ansehnliche Stiftungen ein Wirken auf breiterer Basis mit verstärkter Intensität möglich machten.

Die Fühlungnahme mit der Provinz wurde bewerkstelligt durch Gründung von Ortsgruppen in Altona, Husum, Plön, Rendsburg, Heide, Neumünster u. a. O., sowie durch Abhaltung von Universitätswochen, welche dazu dienen sollen, die Bildungsbestrebungen auf dem Lande zu fördern. Seit dem Herbst 1924 wurden auf sieben solcher Universitätswochen 56 Vorträge von Lehrern der Universität gehalten und außerdem 98 Einzelvorträge; insgesamt ergibt sich die stattliche Zahl von 154 Vorträgen, als beredtes Zeugnis für die Energie, mit der die Universitätsgesellschaft ihre Bildungs- und Kulturziele praktisch zu verwirklichen strebt. Daß diese Veranstaltungen verständnisvolle Aufnahme gefunden haben, zeigt am besten die Mitgliederzahl, die innerhalb eines Jahres von 3000 auf 8000 emporgeschwungen ist.

Auch in Kiel veranstaltete die Universitätsgesellschaft im letzten Wintersemester eine Reihe von sechs Vorträgen mit Rednern aus der Schweiz und Österreich, um die Beziehungen zu dokumentieren, welche die

deutsche Wissenschaft mit den germanischen Kulturgebieten außerhalb des Reiches pflegt.

Von eminent kulturpolitischer Tragweite und Fruchtbarkeit ist es, daß sich die Universitätsgesellschaft in letzter Zeit in besonderem Maße der Pflege der Heimatwissenschaft zugewandt hat. Eine lange verabsäumte und dringliche Aufgabe, welche für die kulturelle Selbstbehauptung von äußerster Wichtigkeit ist, wird damit in Angriff genommen. In jährlichen Preisaufgaben und in einer besonderen Schriftenreihe sollen Raum und Geschichte der Heimat erforscht werden. Dabei besteht die Absicht, die spezifisch schleswig-holsteinischen Probleme mit den gesamtdeutschen Problemkreisen in Verbindung zu bringen. Also eine wirkliche Heimatwissenschaft, frei von tendenziöser und subalterner Heimattümelei kleinmeisterlicher Art, mit weiten Perspektiven! Eine erste und vorbildliche Probe solcher Heimatwissenschaft — eine Erfüllung und Verwirklichung — ist Professor Otto Scheels Arbeit über den „jungen Dahmann“, den Schöpfer des deutschen schleswig-holsteinischen Gedankens; sie bietet ein vorzügliches Abwehrrüstzeug für den von Dänemark her geführten Kulturkampf.

In Verbindung mit diesen heimatwissenschaftlichen Bestrebungen steht die neubegründete Kommission zur Erforschung der baltischen Länder, wobei außer der Geschichte und Sprache auch die Wirtschaft und Kulturgeographie dieser Länder wissenschaftlich ergründet werden sollen.

Durch die Universitätsgesellschaft wird die Kieler Universität zu einem Bildungszentrum, dessen maßgebende Auswirkungen alle Gegenden, Schichten und Kreise der Provinz Schleswig-Holstein durchdringen, eine über alle Parteirichtungen erhabene Organisation, deren Tatkraft

ihr großes Teil beiträgt zur Herbeiführung einer in lebendiger Volksgemeinschaft wurzelnden Kultur, die als ein hoher und fester Wall sich allen Angriffen gegenüber unverrückbar behauptet.

II.

Das literarische Leben Schleswig-Holsteins hat besondere Pflege und nachdrückliche Berücksichtigung gefunden in dem durch Professor Dr. Eugen Wolffs Bemühungen gegründeten Hebbelmuseum, welches aus dem Besitz von Hebbels Wiener Enkelinnen den gesamten Nachlaß des Dichters vereinigt. Neben allerlei persönlichen Reliquien und biographisch interessanten Erinnerungsstücken aus den verschiedenen Lebensabschnitten Hebbels enthalten die Sammlungen zahlreiche ungedruckte Originalbriefe des Dichters und Urhandschriften seiner Dichtungen. Außerdem Skizzen und Entwürfe, welche die Entstehungsgeschichte mancher Dramen besser aufhellen, als es bisher möglich gewesen war. Von besonderem Wert ist die umfangreiche Korrespondenz von Hebbels Frau Christine, welche ein prominentes Mitglied des Wiener Burgtheaters gewesen war. Diese Briefe von Klaus Groth, Theodor Storm, Otilie von Goethe, Laube, Liszt, Dingelstedt, Willibald Alexis u. a. m. ermöglichen die Feststellung der Auswirkungsweise von Hebbels Persönlichkeit und Werk auf die Mitwelt. Die Sammlungen enthalten auch viele Büsten und verschiedene Bilder von Hebbel, von dessen äußerer Erscheinung man hierdurch eine deutlichere Vorstellung gewinnen kann, als es bisher möglich gewesen war. Eine besondere Abteilung des Museums dient dem Weiterwirken Hebbels auf der Bühne. Es sollen grammophonische Aufnahmen von Rollenproben aus Hebbels Dramen hergestellt werden, wobei nur erste Darsteller mitwirken sollen. Außerdem enthalten die Sammlungen eine Reihe von Szenenbildern und Dekorationsentwürfen, ebenso Regiebücher, welche von verschiedenen Theatern im Reich gestiftet wurden.

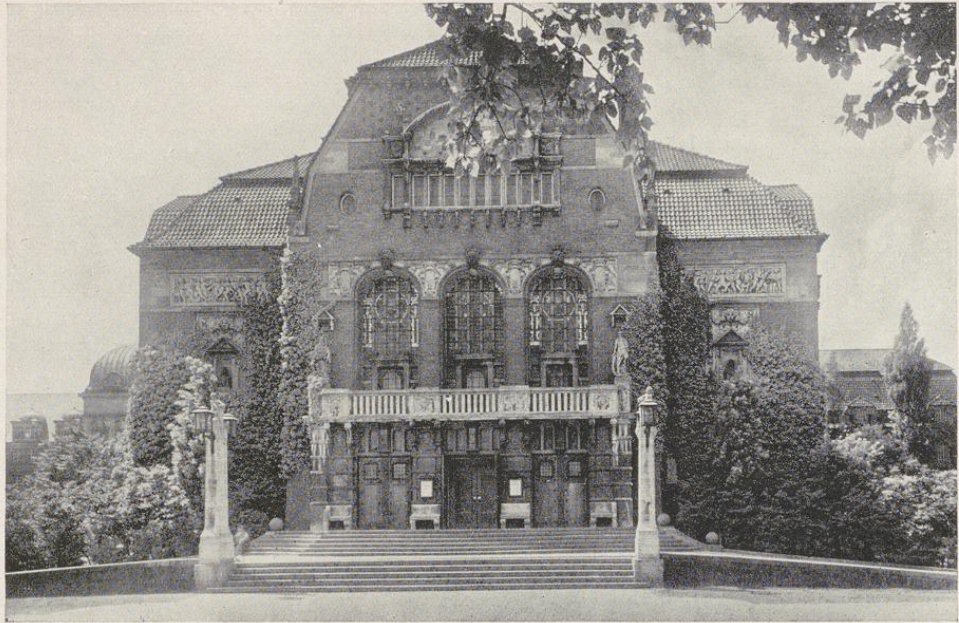
Dieses Museum, bei dessen Zustandekommen die fördernde Initiative des Oberbürgermeisters Dr. Lueken und des Kieler Magistrats dankbar empfunden wurde, ist ein würdiges Denkmal, welches die Hauptstadt von Hebbels Heimatprovinz ihrem großen Dichter errichtet hat, eine sinnvoll-produktive Ehrung, welche das kulturelle Ansehen Kiels im Reiche weiterhin zu erhöhen geeignet ist. Durch ihre Reichhaltigkeit und durch die hohe Qualität ihrer Einzelstücke übertrifft diese Kieler Sammlung schon jetzt das kleine Museum in Hebbels abgelegenen Heimatort Wesselburen, wo es auch an dem notwendigen wissenschaftlichen Rüstzeug mangelt, um die Dokumente für die Forschung fruchtbar zu machen. Denn die letzte Bestimmung des Kieler Hebbelmuseums ist: den Nachlaß Hebbels nicht als bloßes Schaustück zu behandeln, sondern als Mittel, um der Hebbelforschung neue Anregungen und dem weiteren Kreis von Hebbelfreunden neue Kunde von dem Dichter zu geben. Einen ersten und starken Eindruck von der hohen Qualität der Dokumente des Museums gewann man durch die „Festschrift“, welche Prof. Wolff anläß-

lich der Einweihungsfeier (8. Mai) herausgegeben hat. Zahlreiche Dokumente zur Geschichte der geistigen Strömungen Schleswig-Holsteins enthält auch die heimatwissenschaftliche Abteilung, welche Prof. Wolff seinem literarhistorischen Institut angegliedert hat. Diese enthält Originalbriefe und Urhandschriften von Theodor Storm, Joh. Heinr. Voß, Klaus Groth, Fehrs u. a.; außerdem eine besonders beachtenswerte Sammlung von seltenen Zeitungen, Zeitschriften und Flugblättern, als Dokumente, in welchen sich die dramatischen Spannungen und Verwicklungen reiche Landes- und Geistesgeschichte Schleswig-Holsteins spiegelt. Auch dieses sind Zeugnisse jener niederdeutschen Stammeseigenart, deren Wesenszüge sich in Hebbels Persönlichkeit deutlich und in voller Reinkultur ausgeprägt haben.

In dem gleichen Altkieler Patrizierhaus, wo die erwähnten Sammlungen untergebracht sind, befindet sich das Theater-Museum. Auch dieses verdankt Professor Dr. Wolffs Energie seine Begründung und seine ansehnliche Erweiterung. Es ist in Deutschland nicht nur das erste, sondern auch das reichhaltigste Museum seiner Art. An der Hand der Bühnenmodelle, der Rollen- und Kostümbilder, der Theaterzettel, der Szenen- und Dekorationsentwürfe lassen sich alle Entwicklungsphasen des Theaters von seinen primitiven Anfängen bis zu seinen modernsten Richtungen verfolgen. Einen wertvollen Zuwachs erhielt dies Museum durch die Hinzufügung einer Abteilung für exotisches Theater. Diese enthält 32 aus Kamelleder geschnittene Originalfiguren des türkischen Schattentheaters; außerdem Abbildungen von Figuren des chinesischen und javanischen Schattentheaters. Besonders reichhaltig und in sich geschlossen ist die Richard-Wagner-Sammlung des Museums; als kostbaren Besitz hat sie eigenhändige Partituren Wagners, sowie die Akten für die Errichtung des Bayreuther Festspielhauses und für den Plan König Ludwigs II. zum Bau eines Nibelungen-Theaters in München. Das Theatermuseum ist nicht nur eine Stätte des exklusiven Lehr- und Lernbetriebes, sondern wird in regelmäßigen Führungen dem Publikum und der ansehnlichen Zahl auswärtiger Besucher zugänglich gemacht. Hierbei wird der Direktor wirksam und wesentlich unterstützt durch seinen ersten Assistenten Dr. Reinhold Stolze, der sich auch durch seine Publikationen und öffentlichen Vorträge als bemerkenswert umfassender und eingehend gediegener Kenner aller auf das Theater bezugnehmenden Fragen erwiesen hat.

III.

Eine bedeutende Vorrangstellung unter den Kulturfaktoren, welche dem Geistesleben Kiels ein besonderes Gepräge verliehen haben, nimmt das Stadttheater ein, welchem ein neuer Aufschwung beschieden wurde, seitdem Generalintendant Georg Hartmann mit energischer Zielsicherheit und klug vermittelnder Diplomatie die Leitung übernommen hat. Hartmann gehört



Stadttheater — Phot. Petersen

zu den wenigen Persönlichkeiten, welche noch nicht spezialistisch vereinseitigt sind, sondern alle Teilgebiete des Theaters von Grund aus kennen und beherrschen. Seinem überlegenen Organisationstalent ist es gelungen, alle solche Gegenströmungen abzustellen, welche früher eine stetige und gedeihliche künstlerische Entwicklung vereitelten. Unter seiner Leitung hat die Kieler Bühne die Würde und repräsentative Bedeutung eines Landestheaters erhalten, so daß es überall im Reiche mit großem Respekt genannt wird. Dies geschah vornehmlich anlässlich des 55. Deutschen Tonkünstlerfestes, welches im vorigen Sommer in Kiel abgehalten wurde, und dann, als während der Kieler Herbstwoche die Uraufführungen von Strawinskys: „Mavra“ und Roland-Manuels: „Isabella und Pantalon“ das lebhafteste Interesse auswärtiger Musikfreunde in Anspruch nahmen. Hartmanns Begabung als Regisseur, welcher handwerksgerechte Tüchtigkeit mit reifem künstlerischen Geschmack verbindet, ist der Kieler Oper ebenso sehr zugute gekommen, wie seine Tätigkeit als feinsinnig kundiger Bearbeiter älterer Werke. Seine bedeutendste Leistung auf diesem Gebiete ist seine Bearbeitung von Webers: „Oberon“, welcher in textlicher und musikalischer Hinsicht neu belebt und dessen Bühnenwirkung erhöht wurde durch die taktvoll feinsinnigen Zusätze und Neudichtungen Hartmanns. Im Hinblick auf den 100. Todestag (5. Juni) Carl Maria v. Webers, der in Eutin

das Licht der Welt erblickte, ist diese Erneuerung des „Oberon“ die sinnvollste und schönste Ehrung, welche die Hauptstadt Schleswig-Holsteins dem Andenken des Meisters darbringen konnte.

In Oper und Schauspiel besitzt das Kieler Stadttheater ein leistungsfähiges Ensemble, welches auch starken Anforderungen gerecht zu werden vermag. Das Orchester verdankt seine ausgezeichnete Disposition zum großen Teil dem fördernden Wirken des ersten Kapellmeisters Richard Richter. Durch ihn erreichten die Opernaufführungen ihr hohes Niveau und großes Format. Durch den Fortgang dieses ebenso souveränen wie feinnervigen Künstlers erleidet das Kieler Musikleben einen erheblichen Verlust, denn es wird schwer halten, eine Persönlichkeit von gleichwertiger Begabung als Ersatz zu finden.

Eine Zweiganstalt des großen Stadttheaters ist das Schauspielhaus, welches mit seiner behaglich intimen Raumwirkung besonders geeignet ist für Aufführung von Kammerspielen, sowie von Erzeugnissen der leichteren Muse: Operetten, Singspielen und zugkräftigen Schwänken. Dort gibt auch die „Niederdeutsche Bühne“, deren vorzüglich eingespieltes Personal sich aus Berufsschauspielern und aus Laien zusammensetzt, ihre Gastspiele unter der kundigen Leitung von Professor Dr. Mensing, einem der besten Kenner der niederdeutschen Sprache und ihres Schrifttums, welcher

auch als Schauspieler von wuchtiger Gestaltungskraft Ansehnliches leistet. Von seiner vielseitigen Begabung und seiner temperamentvollen Initiative gehen die beseehlenden und treibenden Kräfte aus. Die „Niederdeutsche Bühne“ erfüllt neben ihrer künstlerischen Mission auch eine kulturpolitische, indem sie ihr beträchtliches Teil dazu beiträgt, das Volksgefühl im Heimatbereich der Nordmark und den Sinn für die Sonderart des niederdeutschen Wesens wachzuhalten.

Eine eigene und rühmende Erwähnung verdient schließlich noch das Ballett, dessen Leiterin Käthe Effelberger so Erhebliches leistete, daß alle Darbietungen ihrer Tanzgruppe ein Zeugnis großen Könnens waren. Ohne sich dogmatisch auf eine besondere Richtung festzulegen, versteht Fräulein Effelberger es, sich aus allen modernen Bestrebungen das Beste anzueignen und es ihren Ideen entsprechend umzugestalten. Denn alle Darbietungen ihrer Gruppe verraten eine Fülle eigener und bedeutsamer Einfälle. So steht auch das Ballett, als ein Teilgebiet des Theaters, im Zeichen progressiver vervollkommnung und Aufwärtsentwicklung.

Das vertrauensvolle Einvernehmen, welches in Kiel zwischen der Theaterleitung und allen Schichten des Publikums besteht, ist im wesentlichen zurückzuführen auf das bewährte Wirken der „Theatergemeinde“. In überparteilich selbstloser Weise, ohne auf einen besonderen Standpunkt eingeschworen zu sein, auch ohne parteipolitische Hintergründung, ist die Theatergemeinde eine Vermittlungsinstanz, welche der Leitung des Theaters die Wünsche des Publikums vorträgt und Anregungen gibt zur Aufführung von selten gespielten oder zu Unrecht vergessenen älteren Werken, sowie zur Aufführung von Stücken aus der neuesten Literatur. Kürzlich hat sich die Theatergemeinde mit den Ortsgruppen der „Volksbühne“ und des „Bühnenvolksbundes“ zu einer Gesamtorganisation, zur „Arbeitsgemeinschaft der Theaterbesucher“ zusammengeschlossen und wird durch solche Verstärkung in erhöhtem Maße ihre ersprießliche Arbeit zum Nutzen von Theater und Publikum fortsetzen können.

IV.

Das Kieler Konzertleben verdankt sein Ansehen und Gepräge dem Wirken von Generalmusikdirektor Professor Dr. Fritz Stein. Als nach dem Umsturz auch dieses Gebiet völlig brach gelegt wurde, als frühere Entwicklungen zerstört waren, hat Stein mit unermüdlich tatkräftiger Entschlossenheit neue Grundlagen geschaffen. Wenn Kiel als Musikstadt im Reiche rühmend genannt wird, so verdankt es diese Vorzugsstellung im wesentlichen den Leistungen Steins. Bei der Auswahl der Stücke und bei der Anordnung der Programme verrät er nicht nur Geschmack, sondern auch Horizontweite und Unvoreingenommenheit. Frei von aller akademischen Enge oder Befangenheit läßt er, neben den Klassikern und legitimierte Meistern, auch moderne, teilweise noch umstrittene Begabungen zu Gehör kommen. Durch seine eindrucksvollen Auffüh-

rungen der Werke von Kaminski und Kurt Thomas förderte er die jüngsten Bestrebungen auf dem Gebiete der geistlichen Musik. Steins Gründung ist auch der „Oratorienverein“, von dem man vorzügliche Wiedergaben großer und schwieriger Chorwerke zu hören gewohnt ist. Dem Oratorienverein angegliedert ist ein A-cappella-Chor von bedeutender Leistungsfähigkeit. Unter den Energien und schöpferischen Potenzen, welche am kulturellen Aufschwung Kiels mitwirksam beteiligt sind, ist Fritz Stein eine der produktivsten. Sein Ruf als Wissenschaftler und Künstler, als Bachkenner und Interpret Regers reicht weit über die Grenzen unserer Provinz.

V.

Ein hervorragendes Bildungsinstitut und ein nicht unerheblicher Faktor im Geistesleben Kiels ist auch die Volkshochschule, welche ihren Ausbau und ihre einflußreiche Bedeutung erhalten hat durch ihren Leiter, Magistratssyndikus Dr. Kantorowicz. Mit Umsicht, Energie und reinem Idealismus hat er es verstanden, prominente Universitätsprofessoren als Dozenten zu verpflichten und die Möglichkeiten zu einer alle Gebiete berücksichtigenden Volksbildung zu schaffen. Seinem rastlosen Wirken ist es nun auch gelungen, der Volkshochschule ein eigenes geräumiges Heim zu verschaffen. Die Volkshochschule mit ihren alle Einzel-fächer der Natur- und Geisteswissenschaft umfassenden Lehrgängen ist geradezu ein Bedürfnis geworden. Als überparteiliche Organisation hat sie in allen Kreisen der Bevölkerung ihre Anhänger. Im Volkshochschulheim sollen wechselnde Kunstausstellungen stattfinden und auch Konzertabende von ersten Künstlern. Der ausgezeichnete, feinsinnige und eminent befähigte Kieler Pianist und Musikpädagoge Richard Glas, der anlässlich seiner Konzerte in Wien und Hannover auch außerhalb Kiels das Augenmerk der Kenner auf sich lenkte, hat häufig seine große Kunst in den Dienst der Volkshochschule gestellt.

VI.

Gegenüber der dominierenden Bedeutung von Theater und Musik war die Pflege der bildenden Kunst zeitweilig mehr in den Hintergrund gerückt. Wenn jedoch gerade auf diesem Gebiete ein merklicher und ansehlicher Aufschwung zu verzeichnen ist, wenn sich hier verheißungsvolle Kräfte regen, so ist dies das Verdienst des „Schleswig-Holsteinischen Kunstvereins“ und seines Leiters Professor Dr. Arthur Haseloff, welcher die Bestände der von ihm verwalteten Kunsthalle erheblich vermehrt hat. Seinem Eifer verdankt Kiel die Veranstaltung hochwertiger Vortragsreihen. Haseloff selbst hat im letzten Wintersemester einen Vortragszyklus über Rom abgehalten. Besonders bemerkenswert und anregend war ferner ein Zyklus von vier Vorträgen zur Geschichte der rheinischen Kunst. Außerdem ist Professor Dr. Haseloff bestrebt, die Kieler Kunsthalle zu einem Bollwerk deutscher Kunst in der Nordmark auszugestalten. Im besonderen Maße sollen Bilder von schleswig-holsteinischen

Malern erworben werden, namentlich von solchen, die wie Nolde, Barlach, Olde, Rohlf's, Feddersen und Dettmann in der gesamtdeutschen Kunstentwicklung eine hervorragende Stellung innehaben. Die Sammlungen sollen eine Vorstellung geben von der Bedeutung der schleswig-holsteinischen Künstler und von ihrem Einfluß auf das zeitgenössische Schaffen. Wenn der Staat und die Provinz diese Absichten tatkräftig unterstützen, dann erstet in Kiel auch für die bildende Kunst eine Pflegestätte von Einfluß und substanzieller Gewichtigkeit.

Auf keinen Fall zu vergessen ist bei dem Besuch der Kieler Museen das viel zu wenig beachtete kleine Museum des Stadt-Archivs im Neuen Rathaus. Es enthält im besonderen Urkunden aus der Kieler Stadtgeschichte und eine Auswahl von Archiven vom Beginn des 13. Jahrhunderts an. Ein großes Gemälde gibt die älteste Gesamtansicht von Kiel. In der Mitte des Raums steht der massive Tisch des Kieler Niedergerichts, an dem die Hexenprozesse stattgefunden haben. An den Wänden hängen die Wappentafeln der Bürgermeister und Ratsmitglieder. Es ist das erhebliche Verdienst des Archivrats Dr. Gundlach, diese Schätze gesammelt, zum Teil auch gerettet zu haben. Die Anordnung der hübschen Sammlung ist übersichtlich und von geschmackvoller Sinngemäßigkeit.

VII.

In einem Überblick über das geistige Gesamtleben Kiels darf auch eine Erwähnung der Tagespresse als eines die kulturellen Bestrebungen fördernden Faktors nicht fehlen. Stets war die Presse bereit, durch Wohlwollen und verständnisvolles Eingehen kulturell bedeutsamen Unternehmungen Resonanz beim Publikum zu verschaffen. In besonderem Maße hat dies die „Kieler Zeitung“ getan, welche ein hohes geistiges Niveau anstrebt und sich auf jedem Gebiet durch sorglich ausgewählte fachkundige Mitarbeiter informieren läßt. Im besonderen Maße behandelt sie regelmäßig und ausführlich alle auf die Entwicklung und den Ausbau der Reichsmarine bezüglichen Fragen; sie bringt die neuesten Meldungen über den Bau von Schiffen und über technische Verbesserungen, sowie Nachrichten über die Ausgestaltung des Marinewesens anderer Länder. In der Nordmarkpolitik hat sich die „Kieler Zeitung“ eine maßgebende Führerrolle erworben, einen autoritativen Vorrang, der selbst von der gegnerischen Dänenpresse anerkannt wird. Wie die Universitätsgesellschaft bestrebt ist, die heimatliche Sonderart zu pflegen und auszuprägen, dabei aber zugleich die geistigen Beziehungen zu den stamm- und sprachverwandten nordischen Ländern zu befestigen und zu erweitern, so verbindet auch die „Kieler Zeitung“ in ihrer Politik die Betonung des heimatlich Besonderen mit dem Bestreben, die Gegensätze auszugleichen und abzumildern, das Verwandte hervorzuheben und dazu beizutragen, daß Schleswig-Holstein die Mission erfülle, die ihm durch seine geographische Lage auferlegt ist: eine Völkerbrücke zum Norden zu sein, ein Binde-

glied zu den verwandten Nationen, von denen uns Schweden am nächsten steht. Diese Freundschaft zwischen Deutschland und Schweden wurde im Sommer des letzten Jahres dokumentiert durch den Besuch der schwedischen Flotte zur Kieler Segelwoche; sie bekundete sich in diesem Jahre durch das vom 16.—18. Juni in Kiel abgehaltene Schwedische Musikfest.

VIII.

Das geistige Gesamtleben Kiels hat vielleicht deshalb einen so merklichen Aufschwung genommen, weil die wirtschaftlichen Bestrebungen mit den kulturellen in harmonischer Wechselwirkung und gegenseitiger Ergänzung zusammengingen. Die „Nordische Messe“ und die „Kieler Herbstwoche“, so verschieden diese Gebiete auch waren, dienten dem gleichen Zweck: den Beweis anzutreten, daß sich überall neue Kräfte regten, daß Rührigkeit und aufstrebende Bewegung in allen Schichten herrsche. Sie erfüllten ihren Zweck: das Augenmerk des Reiches und des Auslandes auf Kiel als Handelsstadt und als geistige Zentrale der Nordmark zu lenken. Mag man auch behaupten, daß mit der Stabilisierung der Währung das Messewesen keine einschlägige Bedeutung mehr habe, in der Entwicklung Kiels zur Handelsstadt hat sie ihre Bestimmung erfüllt, als ein aus dem Entwicklungsprozeß nicht wegzudenkender produktiver Faktor. Ebenso übten die „Herbstwochen“ mit ihren künstlerischen Darbietungen und wissenschaftlichen Vorträgen eine Anziehungskraft aus, welche sich als eine wirksame Energie beim geistigen Wiederaufbau erwies. Es ist ein unleugbares Verdienst des „Handels- und Industrieamtes“ und seiner Leiter, ihre Arbeit derart weit horizontiert zu haben, daß sie den Zusammenschluß der geistigen und wirtschaftlichen Bestrebungen zu einem Kräfteganzen begünstigt haben. Auf allen Gebieten und bei allen Organisationen Kiels spürt man den Sinn für das Allgemeine, das Streben, der Volksgemeinschaft und dem Vaterland zu dienen. Alle Veranstaltungen und Maßnahmen erwecken den Eindruck, daß sie der jeweiligen Lage angepaßt und durch ein notwendiges Bedürfnis motiviert sind. Wenn neuerdings — namentlich durch den Einfluß und durch die eminente taktische Begabung des Stadtrats Glück — Kiel als Kongreßstadt eine Bedeutung erhält, so ist auch diese neue Wendung geeignet, das Ansehen der Fördestadt weiterhin zu erhöhen. Die „Bühnentagung“ (7.—9. Mai), die Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Chemiker“ (25.—29. Mai), das Schwedische Musikfest (16.—19. Juni) zogen erhebliche Mengen fremder Gäste nach Kiel und fanden überall im Reiche überraschend intensiven Widerhall, wobei sich den Auswärtigen stets der Eindruck aufdrängte, daß sich Kiel im Stadium progressiver Aufwärtsentwicklung befindet.

„Schaffende Werdelust“: dieses ist die Grundformel und das Zeichen, unter welchem das gesamte Leben der Fördestadt steht, ein Merkzeichen, welches zugleich auf eine Erfüllung und auf eine Verheißung hindeutet, welches über das Vollendete und Erreichte hinausweist auf künftige Bildungen und Verwirklichungen.



Städt. Ausstellungshalle an der Gutenbergstr. — Arch. Prinz — Phot. Esenwein

DIE STADT KIEL ALS FÖRDERIN DES FREMDENVERKEHRS

VON STADTRAT GLUCK

Bleibe nicht am Boden heften,
frisch gewagt und frisch hinaus,
Kopf und Arm mit heit'ren Kräften,
überall sind sie zu Haus.
Wo wir uns der Sonne freuen,
sind wir jede Sorge los,
daß wir uns in ihr zerstreuen,
darum ist die Welt so groß.

Nach diesem Goetheschen Wort verfährt auch die Stadt Kiel, indem sie systematisch die Förderung des Fremdenverkehrs im Interesse der auswärtigen wie der Kieler Bevölkerung selbst in die Hand genommen hat. Seitdem wir in Deutschland wieder eine feste Währung haben, hat die Stadtgemeinde Kiel alles daran gesetzt, möglichst viele Fremde nach Kiel zu ziehen, um ihnen die Schönheiten der Stadt wie der Umgebung zu zeigen. Dank ihrer ausgezeichneten Lage in der Nähe der Ostsee und unmittelbar am Kaiser-Wilhelm-Kanal ist die Stadt wie keine andere geeignet, insbesondere Kongreßteilnehmern reiche Abwechslung zu bieten. Die Naturschönheiten der näheren Umgebung Kiels, namentlich der Holsteinischen Schweiz, sind hinlänglich bekannt, um namentlich die süddeutschen Teile unserer Bevölkerung anzulocken, Kiel zu besuchen.

Im Jahre 1924 ist in Kiel die Reise- und Verkehrsbüro G. m. b. H. unter städtischer Leitung ins Leben gerufen worden, welche planmäßig die Unterbringung der Fremden in Kiel vorzunehmen hat. Neben der Stadt hat sich der Kieler Verkehrsverein an dem Unternehmen tatkräftig beteiligt. Seit neuester Zeit sind auch die Geschäftsräume des Kieler Verkehrsvereins mit den Geschäftsräumen der Reise- und Verkehrsbüro G. m. b. H. auf dem Hauptbahnhof vereinigt, so daß der ankommende Fremde sofort mit Rat und Tat unterstützt werden kann. Der Kieler Verkehrsverein besteht aus einer großen Anzahl von Mitgliedern aus der Bürgerschaft Kiels. Namhafte Persönlichkeiten haben sich an die Spitze des Verkehrsvereins gestellt, um ihren Bürgersinn zu beweisen.

Die Kieler Reise- und Verkehrsbüro-Gesellschaft veranstaltet sowohl zahlreiche Reisen von Süddeutschen nach Kiel wie von Kielern und Schleswig-Holsteinern nach Süddeutschland. Besonders bemerkenswert ist die Reise der Bodenseegesellschaft „Schwaben“ nach Kiel im Juli 1924 gewesen, an der ungefähr 800 Württemberger teilgenommen haben. Der Schleswig-Holsteiner Bund und der Bund der Nordschleswiger haben mit einer fast gleichen Zahl von Teilnehmern unter Führung des Reisebüros im Juni 1925 die Reise erwidert. Die Fahrt ging von Kiel nach Rothenburg, von Rothenburg nach Konstanz, von Konstanz über den Bodensee, später nach Schaffhausen, von Schaffhausen nach Stuttgart, von Stuttgart nach Wildbad und von Wildbad nach Heidelberg. Für dieses Jahr wird eine große Ostpreußenfahrt vom Schleswig-Holsteiner Bund, Bund der Nordschleswiger und der Bodenseegesellschaft „Schwaben“ geplant.

Im verflossenen Jahre hat die Stadtgemeinde Kiel sehr nennenswerte Erfolge auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs erzielt. In Kiel haben namentlich im Juni das 55. Deutsche Tonkünstlerfest, sowie der deutsche Dentistentag und der deutsche Fischereitag stattgefunden. Im Juli wurde die alle Jahre stattfindende Kieler Woche durch den Besuch der schwedischen Flotte ausgezeichnet. Zahlreiche auswärtige Vereine haben mit vielen Hunderten von Teilnehmern Kiel besucht. Im Herbst hat das Regiment 85 eine Tagung veranstaltet, an der viele Tausende von Besuchern teilgenommen haben. Anfang November war die 5. Kieler Herbstwoche für Kunst und Wissenschaft. Nach genauen statistischen Unterlagen sind gelegentlich der Kongresse in Kiel mindestens $\frac{1}{2}$ Million Mark im Jahre 1925 für Verpflegung und Nachtquartier umgesetzt worden.

Im Jahre 1926 wird die Reihe der Veranstaltungen durch die Generalversammlung des Deutschen Bühnenvereins,

des Verbandes gemeinnütziger Theater und der Vereinigung der künstlerischen Bühnenvorstände Deutschlands in der Zeit vom 7.—9. Mai 1926 eingeleitet. Gleichzeitig weiht die Stadt Kiel das Hebbel-Museum im theaterwissenschaftlichen Institut der Universität ein. Die Stadtgemeinde hat mit diesem Hebbel-Museum eine Erinnerungsstätte für den größten deutschen Dramatiker geschaffen, welche zweifelsohne allen Literaturfreunden einen starken Anreiz bieten wird, Kiel zu besuchen. Im Mai findet ferner der 23. plattdeutsche Landesverbandstag statt, zu dem auch viele hundert Teilnehmer kommen werden. Für Ende Mai ist es der Stadtgemeinde gelungen, die Hauptversammlung des Vereins Deutscher Chemiker nach Kiel zu ziehen. Hierbei ist mit einem Besuche von 1500 Personen zu rechnen.

Nach dem großen Erfolge des deutschen Tonkünstlerfestes im Jahre 1925 hat sich die schwedische Tonkünstlervereinigung dafür entschieden, im Juni 1926 ein schwedisches Musikfest in Kiel zu veranstalten. Die Stadtgemeinde Kiel stellt das Orchester; aus der Bürgerschaft werden die hiesigen Chorvereinigungen sich zur Verfügung stellen. Die schwedische Regierung hat einen namhaften Betrag zur Durchführung dieses Tonkünstlerfestes gezeichnet. Im Juni tagen in Kiel außerdem der Deutsche Arbeitgeberverband und der Verband der Deutschen Zivilingenieure. Im Juli findet wie alljährlich die Kieler Woche statt. Für den August ist die Tagung des Gesamtvereins der Deutschen Geschichts- und Altertumsforscher nebst der Archivtagung in Aussicht genommen. Im Oktober veranstaltet die Stadt Kiel eine deutsche Gewerbeschulausstellung, an der sich die ausgezeichneten Fach- und Fortbildungsschulen mit nennenswerten Beiträgen beteiligen werden. Gleichzeitig findet der Deutsche Gewerbeschullehrer- und Gewerbeschulfortbildungstag in Kiel statt. Das Flandernkorps, welches über 200 000 Mitkämpfer im Kriege hatte, veranstaltet im September ebenfalls ihre erste Tagung, zu der viele Tausend von Flandernkämpfern Kiel besuchen

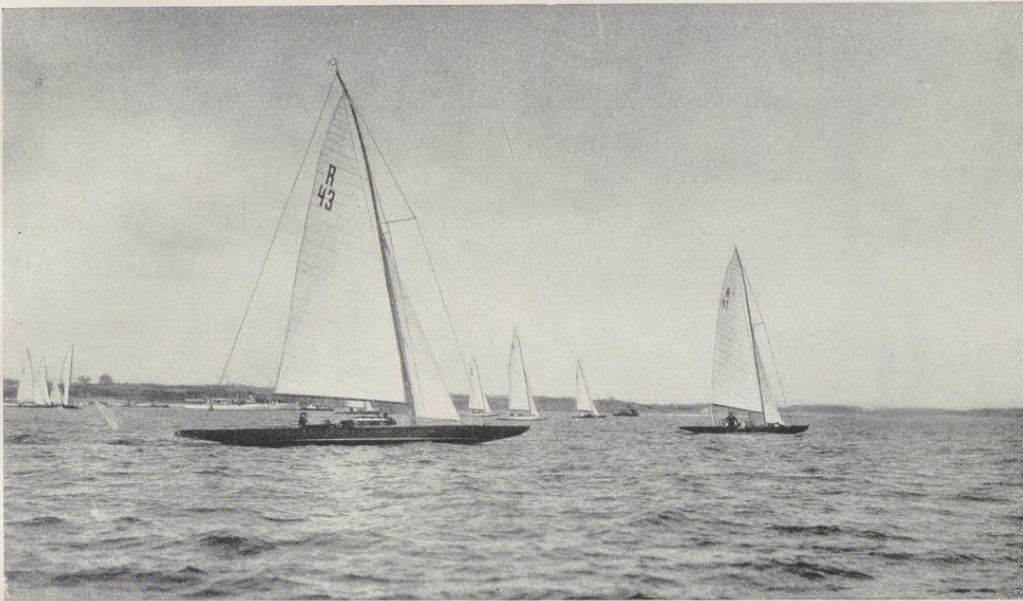
werden. Ende Oktober findet dieses Jahr die 6. Kieler Herbstwoche für Kunst und Wissenschaft statt, welche diesmal wieder im größeren Rahmen aufgezogen werden soll. Daneben liegen zahlreiche Anmeldungen von kleineren Kongressen und Veranstaltungen, u. a. vom deutschen Zoologenkongreß, von der Vereinigung der Stadtbauverwaltungen Nordwestdeutschlands und der Vereinigung Deutscher Gas- und Wasserfachmänner vor. Es wird auch in Zukunft eine der vornehmsten Aufgaben der Stadtverwaltung sein, in Kiel zahlreiche Kongresse zu veranstalten. Kiel wird als Hauptstadt Schleswig-Holsteins und als Universitätsstadt nie darin erlahmen, den Fremden möglichst viel zu bieten. Zahlreich sind die Sehenswürdigkeiten in Kiel. Neben dem neu eröffneten Hebbel-Museum besitzt Kiel das größte Theatermuseum Deutschlands, das Thaulow-Museum, das Museum vaterländischer Altertümer, die Kunsthalle und andere Museen, wie das zoologische Museum. Die Errichtung eines Aquariums in Kiel ist universitätsseitig beabsichtigt. Außerdem hat Kiel ausgezeichnete Theater, u. a. die einzige Oper Schleswig-Holsteins. Die Stadtgemeinde versucht mit allen Kräften, die Theater auf hohem künstlerischen Niveau zu halten und der gesamten Provinz Schleswig-Holstein durch zahlreiche Fremdenvorstellungen innerhalb wie außerhalb Kiels Gelegenheit zu geben, Oper und Schauspielvorstellungen zu besuchen.

Täglich fahren auf der Kieler Förde zahlreiche Dampfer nach allen Badeorten, insbesondere nach Laboe und Schilksee. Viele Züge führen die Fremden nach den schönen Orten der Holsteinischen Schweiz, nach dem idyllischen Schleswig, nach Eckernförde und nach Flensburg.

Die bewußte Förderung der Stadtverwaltung, welche bei allen Kongressen und Tagungen die Führung übernimmt, hat es zuwege gebracht, daß Kiel als Fremdenstadt wie kaum eine andere Stadt Deutschlands im Aufblühen begriffen ist.



Städt. Ausstellungshalle an der Gutenbergstr. (Innenansicht)
Arch. Prinz — Phot. Eisenwein



Kieler Woche 1926, die 40 qm Schärenkreuzer im Rennen – Phot. Andresen

DAS KIELER SPORTLEBEN

a) Kieler Wassersport

Von Käthe Bruns*)

Kiel als Kriegshafen — Kiel als Schauplatz der Kieler Woche! — So lebt unsere Stadt im Bewußtsein des In- und Auslandes. Was sonst hier geleistet und gearbeitet worden ist, wissen die wenigsten, aber von den großen internationalen Segelsportkämpfen sprach alle Welt. Es ist kein Zufall, daß gerade hier der deutsche Segelsport aufblühte, daß sich alljährlich die besten See- und Binnen-Segler zum Wettkampf versammelten. Wo gibt es eine solche Vereinigung von stromlosem und dabei weiträumigem Binnengewässer mit offener See? Je nach der Windrichtung bietet die Regattabahn landgeschütztes Wasser oder lange Dünung, zuweilen auch krappen Seegang, so daß jedes Fahrzeug sicher sein kann, im Verlauf der Wettfahrten seine guten Eigenschaften zur Geltung zu bringen. Durchblättert man die Akten früherer Kieler Wochen, so findet man stets einen

*) Für den rudersportlichen Teil unter freundlicher Mitwirkung des Herrn Studienrat Mordhorst.

Wechsel von Flaute, Sturm und Mittelbrise, selten muß eine Wettfahrt ausfallen oder verschoben werden, weil die Windverhältnisse zu ungünstig sind. Große und kleine Werften sind jederzeit instande, Schäden in kürzester Zeit zu beseitigen, und vor allem! die stets hilferische Marine hat von Anfang an bis heute die seglerischen Veranstaltungen tatkräftig unterstützt.

Seit wann haben wir überhaupt eine Kieler Woche? Der deutsche Segelsport ist verhältnismäßig jung. 1875 sah die Kieler Förde die erste Segelyacht „Argo“. Im September 1881 wurde zum erstenmal eine Segelregatta veranstaltet, an der sich u. a. der kürzlich verstorbene bekannte Reeder Ivers mit seinem Kutter „Adler“ beteiligte. Zwei Hamburger Herren, Wenzel und Dröge, die häufig Gäste in Schrevenborn waren, gaben die Anregung und trafen im Verein mit Herrn Kapitanleutnant Arenhold und Marineingenieur Seefkow die Vorbereitungen für eine Wettfahrt größeren Stils. Es galt, die wenigen bisher vorhandenen deutschen Fahrzeuge zu einer Reise nach Kiel zu bewegen, ein für jene Zeit mühseliges und gefährvolles Unternehmen. Aber es

glückte und 20 Meldungen bedeuteten einen Erfolg weit über Erwarten. Ein Extrazug aus Hamburg brachte 600 Zuschauer her, außerdem waren alle fahrplanmäßigen Züge überfüllt, und das Gewirr der Begleitfahrzeuge war derartig groß, daß die wettsegelnden Yachten sich kaum zum Start durchkämpfen konnten.

Unter den Startern dieser ersten Kieler Woche 1882 finden wir einen jungen Korvetten-Kapitän Tirpitz, den Träger eines heute historisch gewordenen Namens.

Der Erfolg dieses wassersportlichen Ereignisses ermunterte die Veranstalter, von jetzt ab alljährlich eine Kieler Regatta-Woche abzuhalten und die Gäste kamen bald von nah und fern. 1884 setzte bereits eine starke Beteiligung skandinavischer Yachten ein, 1885 erprobten zum erstenmal Berliner ihr Können auf Salzwasser.

Im Sommer 1888 war der „junge Kaiser“ zur Regierung gekommen und bekundete alsbald sein Interesse an dem neuen Sport durch Stiftung eines Wanderpreises. Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich übernahm das Protektorat über den Marine-Regatta-Verein, der 1891 zum Kaiserlichen Yachtclub umgestaltet wurde und im Verein mit dem Norddeutschen Regatta-Verein bis heute die Veranstaltung als Gastgeber leitet. Jahr für Jahr vervollständigte sich die Kieler Woche, wurde sie Treffpunkt der seglerischen „Spitzen“ und Prüfstein für das Können aller segelsporttreibenden Nationen.

1893 erschien der erste „Meteor“, beteiligte sich zum erstenmal Seine Majestät der Kaiser aktiv an den Wettfahrten, trat zu den sportlichen Veranstaltungen der Glanz des Kaiserhofes, der in den Junitagen Unzählige nach Kiel lockte.

1895 — Kanaljahr! Unvergeßliche Tage für jeden, der sie miterleben durfte, unvergeßlich besonders für die Bürger unserer Stadt. Hunderte von fremden Kriegsschiffen bedecken den Hafen bis hinaus nach Holtenau, 232 Segel- und Dampfyachten tragen dazu bei, das glitzernde Bild zu beleben und zu verschönern.

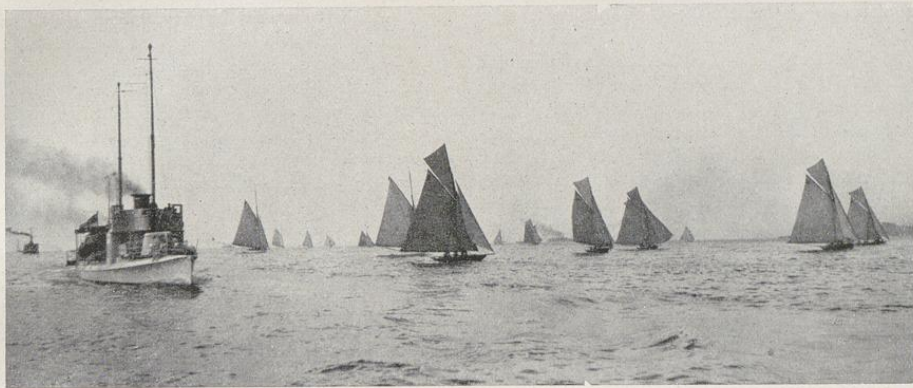
Einige Zahlen aus dem Jahr 1900 sind bezeichnend für das weitere Wachsen und Werden der Wettfahrten: 468 Meldungen, davon 55 von ausländischen Yachten. 1900 ist das Geburtsjahr der Sonderklasse, die mit 15 Neubauten ihre glanzvolle Laufbahn beginnt, stets mit den kostbarsten Preisen ausgezeichnet wird und durch viele Jahre als Gipfel internationaler Yachtbaukunst und seglerischen Könnens angesehen wird. Prinz Heinrich und die Kaisersöhne kämpfen erfolgreich mit französischen, belgischen, skandinavischen und spanischen Sportkameraden. Die Engländer, obgleich diese Klasse ursprünglich einer englischen Herausforderung ihre Entstehung verdankt, hielten sich fern und traten lieber mit größeren Fahrzeugen auf. Daß ihnen die Entwicklung des deutschen Segelsports und die steigende Bedeutung der Kieler Woche nicht gleichgültig war, bewies der Besuch König Eduards im Jahre 1904. Ihm zu Ehren versammelte sich die gesamte deutsche Heimat-

flotte und forderte zu Vergleichen mit den anwesenden englischen Kriegsschiffen heraus.

1907 konnte die Kieler Woche ihr 25jähriges Jubiläum feiern. An den 220 Segelwettfahrten dieser 25 Jahre hatten sich insgesamt 5969 Yachten beteiligt, von denen 963 fremde Flagge führten. Dazu kamen die internen Wettfahrten für die Boote der Kriegsmarine, die 1720 Meldungen aufwiesen. Die stattliche Zahl von 3378 Ehrenpreisen war zur Verteilung gekommen. Hinter diesen Ziffern aber stehen die nicht zu ermittelnden Verdienstsommen, die Werften, Handwerker, Goldschmiede, Gasthäuser und unzählige andere Gewerbe durch diese Sportwoche und den Fremdenzufluß hatten. Der Goldstrom kreiste und diente besonders dazu, unseren jungen Yachtbau weiter zu entwickeln. Schon hatte eine deutsche Yacht „Felca“ die Franzosen in ihrem eigenen Lande besiegt und den „Pokal von Frankreich“ heimgebracht. Noch ehe die Siegesmeldung hier eingegangen war, hatten die Franzosen bereits die Aufforderung zur Revanche ergehen lassen. Sie scheuten weder Mühe noch Geldmittel und holten sich ihre Revanche in der Kieler Woche 1907 mit einem französischen Neubau, dem die ältere deutsche „Felca“ nicht gewachsen war. Das Boot wurde später verkauft und aus dem Erlös der „Felca“-Preis gestiftet, der wertvollste deutsche Segelpreis und heute unsere am heißesten umstrittene Trophäe.

Immer weiter wuchs sich die Kieler Woche aus, immer mehr Wettfahrten mußten sich in den Zeitraum von knapp acht Tagen hineinpressen lassen, 1911 kamen auch noch Motorboots-Wettfahrten hinzu. Das Programm scholl zum Umfang einer kleinen Hausbibel an, weil manchmal vier Regatten am gleichen Tage abgehalten werden mußten. Von der Organisation, der Arbeit hinter den Kulissen, die hier in Kiel geleistet werden mußte, damit alles bis aufs Letzte klappte, — davon macht sich ein Uneingeweihter überhaupt keine Vorstellung. Eine große englische Sportzeitschrift schrieb damals: „Das Anstaunenswerteste in dem ganzen hier vorhandenen Rennwesen ist vielleicht die Art, wie die Tagesprogramme ausgegeben werden. Sie erscheint uns als das bewundernswertesten System, das wir bisher vor Augen bekommen haben. Es ist ein Beweis für die Sorgfalt und Gründlichkeit, mit der die Deutschen alles anfassan.“

Galt dies schon für normale Jahre, so mußten alle beteiligten Persönlichkeiten ihre Kräfte verdoppeln für 1912, das wieder als ein „Großes Jahr“ anzusprechen ist. Bereits vor der eigentlichen Kieler Woche fanden die Kämpfe um den französischen Eintonner-Pokal auf der Förde statt. Dann aber rüstete die Stadt zum 25jährigen Jubiläum des Kaiserlichen Yacht-Klubs, dem zu Ehren die zweite Europa-Wettfahrt in Kiel abgehalten werden sollte. Nach Urteil der Auslandspresse sind alle hierdurch entstehenden Aufgaben geradezu glänzend gelöst. Die Blätter sind voll des Lobes, wie der ganze



Kieler Woche 1912 — Phot. Andresen

vielgestaltige Apparat der Wettfahrtleitung funktionierte, wie kein einziger Irrtum vorkam, kein Versehen, wie für die fremden Yachten und die zahllosen fremden Gäste gesorgt wurde. Nicht nur die Segler, sondern auch alle Schaulustigen fanden aufopferungsvolle Gastfreundschaft. Die Zahl der anwesenden Dampfer und Yachten war auf 400 angewachsen und zu 148 ausgeschriebenen Rennen waren 1046 Meldungen abgegeben, eine Zahl, die die kühnsten Erwartungen übertraf. Soweit man zurückgehen mag in der Geschichte der Kieler Woche, hatten diese Zahlen bisher kaum die Hälfte erreicht und die Europa-Woche des Vorjahres, die in England abgehalten war, hatte nicht annähernd ähnliche Ziffern aufzuweisen. Über 77 Yachten wehte die deutsche Flagge, 51 dagegen waren die Vertreter von 11 fremden Nationen, fast die Hälfte aller Wettsegler waren Neubauten. Für die Stadt Kiel war die „Woche“ längst der Höhepunkt des Jahres geworden, der Zeitpunkt, nach dem man rechnete, bis zu welchem alle Erneuerungsarbeiten, alle geplanten Verschönerungen am Gewand der Stadt, wie an den einzelnen Häusern fertiggestellt werden mußten. Zehntausende von Gästen strömten allsommerlich herbei. Es war kein Grund zu glauben, daß es nicht immer so weiter gehen würde, — bis zum Juni 1914. Mitten in der Kieler Woche machte das Attentat von Serajewo der Fröhlichkeit ein Ende, die Flaggen sanken auf Halbmast. Wir haben in den nächsten Jahren noch manches Mal unsere Flaggen auf Halbmast gesetzt, ja, wir haben sie, bildlich gesprochen, auch heute noch nicht vorgeheißt, denn die Folgen des verlorenen Weltkrieges lasten auf wenigen Städten so schwer, wie auf der unsrigen.

In den vier Jahren des Krieges gab es keine Kieler Woche. Bescheiden vegetierte die Segelerei innerhalb des von Minen und Sicherungen aller Art gesperrten Hafens.

Trotzdem wurden Regatten gesegelt, bei denen sich aber die Zuschauermenge auf der Yacht-Klub-Brücke, wie der Chronist humorvoll bemerkt, „aus 3 Yachtschülern und 1 Hund zusammensetzte“.

Als nach Friedensschluß die Inflation unser Leben auf ganz unmögliche Weise zu komplizieren begann, stellten sich die leitenden Männer unserer Segelvereine — zu denen als junger kräftiger Sproß die Kieler Segelvereinigung gekommen war — die Frage: Sollen wir nach sechsjähriger Pause und unter den heutigen Verhältnissen wieder eine Kieler Woche veranstalten? Das Losungswort unserer Zeit: „Durchhalten“ entschied auch diese, für die Stadt so wichtige Angelegenheit. Im bescheidenen Rahmen, ohne viel Festefeiern, ohne höfischen Pomp, wird die alljährliche Wettfahrtreihe abgehalten im Geiste des neuen Deutschland: Anspruchslosigkeit, Kameradschaft, reiner Sport, der nicht mehr eine Angelegenheit des großen Geldbeutels, sondern persönlicher Tüchtigkeit ist. Das Herrenseglerturn hat die bezahlte Rennmannschaft endgültig verdrängt und wenn wir auch nicht mehr Dutzende von kostspieligen Neubauten alljährlich aufs Wasser setzen, so leisten unsere handfesten Seekreuzer und erprobten Ausgleichsyachten Vorzügliches. Daß der Gedanke des Wiederaufbaus richtig war, beweist die Zahl der wettsegelnden Yachten, die 1921 schon wieder auf 94 angewachsen war und damit fast die höchste Zahl der Vorkriegszeit erreichte. Noch fehlten die Ausländer völlig, aber im Jahre 1925 hatten wir die Freude, eine Anzahl Yachten unter der blaugelben schwedischen Flagge zu begrüßen und ein Geschwader von schwedischen Kriegsfahrzeugen aller Art hatte sie herbegleitet, so daß das Bild des Hafens äußerlich fast dem früherer Zeit glich. An den Ufern freilich hat sich manches verändert: das prunkvolle Heim des Kaiserlichen Yacht-Klubs, seinerzeit von

Krupp dem Verein zur Verfügung gestellt, ist anderen Zwecken dienstbar gemacht. Die Seebadeanstalt, einst der Treffpunkt der eleganten Welt, beherbergt das Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr und auch das historische Seglerhotel „Bellevue“ dient der Wissenschaft. Dafür hat sich die Kieler Segel-Vereinigung an der Reventlow-Brücke ein stattliches, wahrhaft künstlerisches Heim geschaffen und für den Kaiserlichen Yacht-Klub erstet unweit seines Yacht-Hafens ein neuer stattlicher Bau, der bestimmt ist, diesem im In- und Ausland hoch angesehenen Klub den würdigen Hintergrund zu geben. Überall an der Förde liegen Segelyachten: am Schloßgarten um die Brücke des neugegründeten Kieler Segel-Klubs, die Flotte des Akademischen Segel-Vereins und an der Seeburg die grünen Fahrzeuge der „Freien Turnerschaft an der Kieler Förde“. Die Bewohner der östlichen Vororte haben einen Segelklub „Schwentinemünde“ gegründet.

Dem immer beliebter werdenden Kanu-Sport dient zur Unterkunft ein Blockhaus am Düsternbrooker Weg, ein zweiter Kanu-Klub, der „Kieler Wassersport-Verein“, hat sich am Strandweg aufgetan und belebt zu allen Tageszeiten mit seinen flinken Bootchen die blaue Fläche. Schlanke Achter und Vierer gleiten blitzschnell dahin. Was unser Revier für die Segelregatten so geeignet macht, gilt erst recht für den Rudersport, ganz besonders angenehm empfinden auswärtige Ruderer das Fehlen von Gezeiten und Strömungen, die z. B. das Rudern auf der Elbe so erschweren.

Merkwürdigerweise ist das Jahr 1882, das die erste Kieler Woche sah, auch für den Rudersport der gute Anfang gewesen. Zum erstenmal kamen Hamburger Vereine zu einer offiziellen Regatta nach hier. Damals ruderte man noch über 4000 m, eine Strecke, die später durchgehend auf 2000 m herabgesetzt wurde. Auch beim Rudern zeigte sich die Marine voll Interesse und unter den Herren, die sich um das Zustandekommen der Wettfahrten als Starter und Richter verdient machten, finden wir die Namen: Köster, Brommy, Wallmann, Scheer.

1900 wurden die Kieler Rennen bereits von 13 auswärtigen Vereinen beschickt. Die Bahn, die zuerst außerhalb

von Bellevue ausgelegt war, wurde später, um vor See-gang geschützt zu sein, in den inneren Hafen verlegt. Weil aber 1902 ein furchtbarer Nordost-Sturm auch hier die leichten Boote behinderte, so daß kaum eins von ihnen durchs Ziel kam, wanderte man nach dem Flemhuder See, und, nach dessen Zuschüttung, nach dem Einfelder See.

Die Kieler Mannschaften haben stets vorzüglich gearbeitet und stellten 1894—1896 den besten deutschen Vierer. Sie waren es, die im Verein mit Hamburger Ruderern 1895 die Engländer schlugen, so daß sie seitdem nicht wiedergekommen sind.

Folgende Ruderverbände sind hier beheimatet:

Der I. Kieler Ruder-Klub von 1862,
Ruder-Gesellschaft „Germania“,
Akademischer Ruderverein,

ferner die Schüler-Ruderklubs „Aegir“, „Wiking“, „Nep-tun“ und „Teifun“.

Außer Rennfahrten bietet unser Revier auch Gelegenheiten zu herrlichen Tourenfahrten, sei es, daß man bei gutem Wetter eine Küstenfahrt nach der Schlei oder Howachter Bucht unternimmt, oder landeinwärts nach dem Westensee, die Schwentine aufwärts, oder der holsteinischen Seenkette fährt. Die Regatta-Vereine lassen es sich angelegen sein, Verbesserungen zu treffen, so daß man jetzt von Gremsmühlen über den Eutiner See bis nach Neustadt bezw. Lübeck gelangen kann.

Der große Norddeutsche Schüler- und Jugend-Ruder-Verband, insgesamt 40 Vereine, aus Groß-Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Bremen wird seine erste Regatta um die Meisterschaft im Vierer dies Jahr auf unserer Förde abhalten. Das ist in flüchtigen Zügen ein Bild von der Entwicklung des Kieler Wassersports und seiner heutigen Gestalt. Wir können den Anblick des sonntäglichen Förde nicht vergleichen mit dem der Vorkriegszeit, aber was der Wassersport hier an äußerlichem Glanz verloren hat, hat er dafür an innerer Kraft gewonnen: er ist volkstümlich geworden und trägt in hohem Maße bei zur Gesundheit und Wiedererstarkung unseres Volkes.

DAS KIELER SPORTLEBEN

b) Kieler Rasensport

Von Stadtrat Georg P. Blaschke

Kiel ist Sportstadt und dafür bekannt in der ganzen Welt; die Kieler Woche, die Kieler Fußballspieler, die Turner, Ruderer, Schwimmer haben den Namen Kiels zur Bedeutung gebracht und eine weitblickende Stadtverwaltung hat dazu beigetragen, Mittel und Wege zu bieten, daß diese sportliche Regsamkeit erhalten

bleibe. Diese Regsamkeit ist bodenständig, herausgewachsen aus der Lage Kiels, die Gelegenheit zur Ausübung aber auch fast aller Sportzweige bietet. Stufenweise läßt sich diese sportliche Entwicklung im Laufe der Jahrzehnte verfolgen; wie Jahresringe liegen die einzelnen Zeitabschnitte umeinander: Schwimmen, Segeln, Rudern bildeten den Kernpunkt. Es war selbstverständlich, daß diese drei Sportarten das öffentliche Leben



Großer Sport- und Spielplatz — Phot. Andresen

einer Seestadt am längsten beherrschten. Bildeten sie doch nicht nur den Ausgangspunkt der gesamten Entwicklungsgeschichte der Stadt, sondern auch die Grundlage eines ihrer hauptsächlichsten Existenzmittel. Waren auch die üblichen Spiele jener weit zurückliegenden Zeit in Kiel bekannt, vor allem auch das heute noch hier und da geübte Bosseln, das leider anscheinend immer mehr der Vergangenheit anfallen will, so kam doch erst richtiges Leben auf die grünen Anger der Stadt, als Jahn mit seinem deutschen Turnen den Leibesübungen neue Wege erschloß. So ist mit der neuen Geschichte der Stadt und nicht nur mit ihr, sondern auch mit der Provinz, das Kieler Turnwesen eng verbunden. Schon in den Kämpfen um die Befreiung Schleswig-Holsteins von dänischer Herrschaft haben sich die Kieler Turner bei Bau hervorgetan. Und noch heute trägt der älteste Kieler Turnverein, der Männer-Turnverein von 1844, mit Stolz die zerschlossene Fahne von Bau. Verein auf Verein schoß zu einer machtvollen Gemeinsamkeit empor. Kieler Turner siegten stets auf den Kreis- und deutschen Turnfesten und trugen zuerst den Namen Kiels in das neue Deutschland.

Emsig rührten sich der Turner Hände und schufen eigene Heime, die ihresgleichen suchen; die Turnhallenbauten des Kieler Männer-Turnvereins von 1844, des Kieler Turnvereins und des Turn- und Sportverbandes Kiel-Gaarden legen beredtes Zeugnis ab von dem Opfersinn, dem Gemeinschaftsgeist und der Heimmattreue Kieler Turner.

Im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts faßte der Kieler Jugendspielverein alles zusammen, was auf dem grünen Rasen sich stählen wollte. Die alljährlich stattfindenden Spielfeste legten Zeugnis ab von dem fortschreitenden Können der Kieler Jugend. Wieder ein geschichtlicher Abschnitt war diese stille unermüdliche Arbeit des Kieler Jugendspielvereins. Sie bereitete einer anderen Bewegung den Weg: dem Kieler Rasensport. Aus den Spielabteilungen der Kieler Turnvereine und aus den Schulen bildeten sich Fußballvereine, die zuerst die reine

sportliche Pflege dieses kampffrohen Spieles übernahmen. Als diese Bewegung sich selbständig machte und nach der Höhe strebte, da hat damals niemand daran gedacht, welche gewaltige Entwicklung sie allein in einem Vierteljahrhundert auch hier in Kiel erleben würde. Schwer waren die Kämpfe um Anerkennung, schwerer noch die Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten, die Herstellung von Spielplätzen. Wohl waren kleine Plätze hier und da erstanden, sie fielen aber bald der baulichen Entwicklung der Stadt zum Opfer. Da schuf im Jahre 1907 die Stadt Kiel den großen Städtischen Sport- und Spielplatz an der Eckernförder Chaussee. Es war eine Tat, die in Deutschland Aufsehen erregte, bot der Platz doch zahllosen Spielmannschaften genügend Raum zur weiteren Entwicklung. Auch diese Zeit ist überholt. Aus den Reihen der Kieler Sportvereine erhob sich führend die Kieler Sportvereinigung Holstein von 1900, die sich mit dem ersten Kieler Fußballverein vereinigt hatte. Sie riß in den Jahren 1910 bis 1912 die norddeutsche Meisterschaft im Fußball an sich, wurde 1912 als erster norddeutscher Verein deutscher Meister und konnte im Jahre 1926 wiederum die norddeutsche Meisterschaft erringen. Holstein trug den Namen Kiels in alle Welt. Sportleute aus England, Frankreich, Dänemark, Holland, Schweden, Finnland, Italien, der Schweiz, Österreich und Ungarn wurden Gäste Kiels und mußten die Gleichwertigkeit des Kieler Sportes anerkennen. Auch die anderen Kieler Vereine Kilia, Union-Teutonia, Hohenzollern-Hertha usw. sorgten dafür, daß der sportliche Ruf Kiels weiter getragen wurde. Auf dem Gebiete der Leichtathletik war es zuerst der in der Kieler Sportvereinigung Holstein aufgegangene I. Kieler Fußballverein, der Erfolg auf Erfolg errang. Die Sportabteilungen der Kieler Turnvereine, besonders des Männer-Turnvereins von 1844 und des Kieler Turnvereins, schlossen sich an. Zu eng wurde der große Spielplatz an der Eckernförder Chaussee bereits in der Vorkriegszeit. Holstein war der erste Verein, der den Mut fand, sich einen eigenen Platz zu schaffen, der heute sogar im

Besitz des Vereins ist und den größten Fassungsraum der Kieler Sportplätze besitzt. Kilia folgte mit einem Platz auf städtischem Gelände. Der Kieler Männer-Turnverein übernahm den Platz des früheren I. Kieler Fußballvereins von Holstein, Eintracht schaffte sich in Südgarden eine Heimstätte. Die Stadtverwaltung sorgte für die Herstellung neuer Plätze in den einzelnen Stadtteilen. Sie sah rechtzeitig ein, daß sie weitere Entwicklungsmöglichkeiten bieten mußte, sollte nicht die für die Volksgesundheit so wertvolle Spielbewegung verebben. Die Regsamkeit der Vereine und privater Gesellschaften ging mit der Stadt Hand in Hand. So wurde der freien Turnerschaft an der Kieler Förde neben dem Städtischen Sport- und Spielplatz ein eigener Platz geschaffen, den sie weiter auszubauen gedenkt. Nicht weit davon harret das Stadion der Universität seiner Vollendung. Im Süden der Stadt schuf die Waldwiesengesellschaft einen der schönst gelegenen Sportplätze, auf dem Hohenzollern-Hertha spielerisch tätig ist. Die Marine hat ihren wunderbaren Flandernplatz an der Wiker Bucht. Der Ausbau weiterer Sportplätze ist von der Stadt in Aussicht genommen. Ganz selbstverständlich ist, das auch die Universität ihr Amt für Leibesübungen besitzt, das alle Bestrebungen auf diesem umfassenden Gebiet ent-

schlossen fördert. Marine und Universität, Turn- und Sportvereine haben sich zu gemeinsamer Arbeit zusammengefunden und auf den hauptsächlichsten Gebieten des Rasensportes, Fußball und Leichtathletik, große Erfolge erzielt, um damit den Ruf Kiels als Sportstadt weiter zu befestigen.

Auch das Hockeyspiel hat sich langsam eine beachtenswerte Stellung in Kiel und mit guten Erfolgen auch in Norddeutschland verschafft. Auf dem Gebiete des Lawn-Tennisspiels ist die Lawn-Tennis-Gesellschaft-Düsternbrook führend, die in dem prächtigen Düsternbrook über gepflegte Spielplätze verfügt und deren Mitglieder auf den verschiedensten Turnieren stets erfolgreich abgeschnitten haben.

Das Golfspiel besitzt in dem Golfklub Kitzberg seinen einzigen aber bedeutungsvollen Vertreter, der an der Kieler Förde einen prächtig angelegten Golfplatz besitzt und besonders in der Kieler Woche auch gute ausländische Klasse sah.

So bietet die Stadt am Meer ein weitumfassendes Bild sportlicher und turnerischer Regsamkeit, die unterstützt und gefördert von dem Wohlwollen der Behörden und getragen von der Gunst und dem Verständnis der Bevölkerung sich immer weiter entfalten wird.



Großer Sport- und Spielplatz im Nordwesten — Phot. Andresen

KIEL ALS AUSGANGSPUNKT DES TOURISTENVERKEHRS

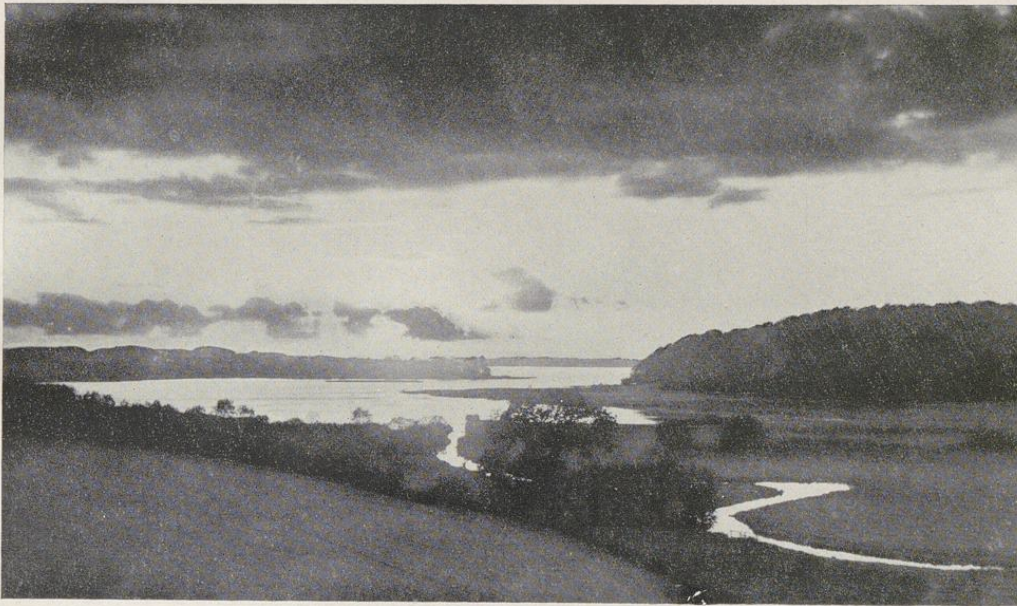
VON STUDIENRAT RUDOLF BURMESTER

Immer wieder begegnet man bei Süd- und Mitteldeutschen der Ansicht, daß Schleswig-Holstein ein flaches, ödes Land sei, ohne jegliche Abwechslung. Um so mehr sind sie natürlich überrascht, wenn sie sehen, daß dem durchaus nicht so ist. Ich wage sogar zu behaupten, daß es wenig Landschaften im Deutschen Reich gibt, die so viel Verschiedenes und auch Schönes bieten, wie das Land zwischen Nord- und Ostsee mit seiner fördenreichen Ostküste, mit seinen Hügeln,

Buchenwäldern und vielen Seen, mit der Geest und den Mooren auf dem Mittelrücken und den Marschen im Westen, an die sich die Welt der Halligen und Nordseeinseln anschließt.

Der gegebene Ausgangspunkt für Wanderungen und Fahrten durch Schleswig-Holstein ist Kiel.

Landschaftlich reizvoll und auch sehr interessant ist schon die nächste Umgebung der Stadt, die man zu Fuß, mit dem Rade oder dem Hafendampfer schnell



Westensee — Phot. Griese

erreichen kann. Da ist in erster Linie der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der bei Holtenau in die Kieler Förde mündet. Die Schleusen sind die größten Anlagen dieser Art, die es überhaupt gibt. Wenn man die Schleusen gesehen hat, geht man am besten am linken Kanalufer entlang bis zur Holtenauer Hochbrücke, von der man einen herrlichen Blick über den ganzen Hafen, die Stadt und das umliegende Land hat. In einer halben Stunde gelangt man wandernd zu der älteren Hochbrücke bei Levensau, die womöglich noch schöneren Rundblick gestattet als die Holtenauer. Der Weg dorthin ist auf beiden Seiten des Kanals gleich lohnend, auf der linken gehts durch gemischten Wald und auf der rechten über den schönen Herrnsitz Knoop. Von den Brücken und auch von den Kanalufeln aus hat man fast unaufhörlich Gelegenheit, Schiffe aus aller Herren Länder zu beobachten.

Ebenso leicht wie den Kanal erreicht man den Schulensee und das anmutige Tal der Eider, die man bis Voorde hinaufrudern kann. Wanderungen durch den Dänischen Wohld, wo es noch viele gut erhaltene und leicht zugängliche Hünengräber gibt, nach Dänisch Nienhof mit seinem über 30 m hohen, buchenwaldgekrönten Steilufer können an einem Tage gemacht werden. Es liegt abseits von allem lauten Verkehr und wird dadurch besonders anziehend für den Großstädter, der in der Wald- und Meeresansamkeit Entspannung sucht. Verschiedene

Wege führen dorthin über Knoop und Friedrichsort oder am Strande entlang über Bülk. Eine Uferwanderung von Kitzberg über Heikendorf, Möltenort, Laboe und Stein bis nach dem Schönberger Strand dürfte für den Binnenländer einen ganz eigenartigen Reiz haben. Auch quer durch die fette Probstei über Hagen und Schönberg kann man dies Ostseebad erreichen.

Um das liebliche Schwentinetal bis zu dem idyllischen Städtchen Preetz hinaufzuwandern, genügt schon ein Nachmittag. In einer halben Stunde bringt uns ein Hafendampfer bis zur großen Baltischen Mühle an der Mündung des Flusses, wo wir unsere Wanderung antreten. Unter Buchen führt der Weg am Fluß entlang, über weite Felder, die nur hin und wieder von gewaltigen Eichen überragt werden, und wieder zum Fluß zurück, dessen Bett tief einschneidet. Herrlicher Buchenwald bedeckt die Talabhänge. Der schöngelegene Gasthof „Villa Fernsicht“ gewährt eine Aussicht, wie sie sonst nur das Mittelgebirge hat. Ein wenig weiter flußaufwärts staut eine große Talsperre das Wasser für ein städtisches Elektrizitätswerk. Sehr interessant ist hier eine sogenannte Aaltreppe, die von den jungen Aalen auf ihrer Wanderung vom Meer den Fluß hinauf und wieder hinab benutzt wird. Die technischen Anlagen haben der Naturschönheit keinen Abbruch getan. Am malerischsten wird dieser schöne Weg bei dem Gute Rastorf.



Steilufer bei Bülk an der Eckernförder Bucht — Phot. Griese

Die größte Sehenswürdigkeit der Stadt Preetz ist die sehr alte, gut erhaltene Klosterkirche, die unter anderem einen berühmten, von Hans Gudewert geschnitzten Altar birgt. Durch die ausgedehnten Klosterwäldungen, das Rönner Gehege, kann man bis zur letzten Bahnstation vor Kiel zurückwandern, muß aber dann natürlich einen ganzen Tag für die Fahrt ansetzen.

Lenken wir unsere Schritte landeinwärts und nach Westen, so gelangen wir nach zweieinhalbstündigem, sehr abwechslungsreichem Marsch in die waldreiche Gegend des Westensees und der Schierenseen. Hier erinnern die stillen Schlösser Schlierensee und Emken-

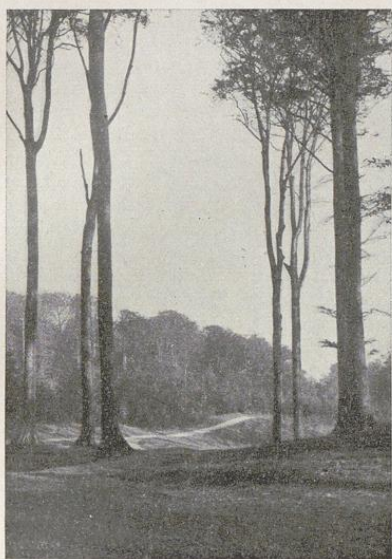
dorf, das Weimar des Nordens, an eine geistige und künstlerische Blütezeit unserer Heimat. Schierensee hatte seine Glanzzeit, als Caspar von Saldern, der berühmte russische Staatsminister (1752—1786) dort wohnte. Er legte am Heeschenberge einen großartigen Park mit Grotten, Teichen und Lusthäusern an und erbaute das Schloß. 1793 war die Gräfin von Provence, die Gemahlin Ludwig XVIII. von Frankreich, dort zu Gast und gab Anlaß zu glänzenden Festen. Das Nachbargut Emkendorf gehört jetzt dem Grafen von Reventlow-Criminil. Zur Zeit des Grafen Friedrich von Reventlow und seiner schwärmerischen Gemahlin Julia, der Tochter des Grafen



Hünengrab im dänischen Wohld — Phot. Griese



Gut Rasdorf — Phot. Griese



Aus dem Düsternbrooker Gehölz — Phot. Andresen

Schimmelmann (1787—1829) war Emkendorf ein Treffpunkt für Dichter und Gelehrte. Die Brüder Stolberg, Mathias Claudius, Schönborn, Jacobi und viele andere weilten hier oft als Gäste. Kunstschatze und Gemälde, unter welchen sich solche von Raphael Mengs, Rubens, Claude Lorrain, Denis, Franzeschini u. a. befinden, hat man damals gesammelt. Sie können besichtigt werden. Von Emkendorf ist es nicht mehr sehr weit bis nach Bordesholm, das einstmals Sitz eines sehr reichen Klosters war. Noch steht die sehr schöne Klosterkirche. Mit der Kleinbahn kann man in kurzer Zeit das Solbad Segeberg erreichen. Hier ragt der früher burggekrönte Kalkberg wie die Kreidefelsen auf Rügen als Urgestein aus unserer Moränenlandschaft schroff empor. Unter dem Berg dehnen sich kilometerlang phantastische Höhlen aus, die allein schon eine Reise nach Segeberg lohnen.

Die Fahrt nach Segeberg kann man bei Groß-Barkau unterbrechen, um den alten Herrnsitz Bothkamp einen kurzen Besuch abzustatten. In der sehenswerten Bothkamper Sternwarte machte Prof. Vogel die grundlegenden Beobachtungen für seine Arbeiten, die eine völlige Neugestaltung der Astronomie herbeigeführt haben. Sehenswert ist auch der große Schloßpark mit vielen seltenen Bäumen.

Eine andere Tagesfahrt führt uns von Neumühlen über Schönkirchen am Dobersdorfer See vorbei an den großen Selenter See, der bis an den Hessenstein heranreicht. Dies ist die zweithöchste Erhebung unserer Provinz. Am Fuße des Berges liegt das malerische

Städtchen Lütjenburg. Damit sind wir aber auch schon in der Holsteinischen Schweiz.

Schneller noch erreichen wir diesen schönsten Teil unserer Heimat über Preetz und Plön. Eigentlich kann man das wald- und seenreiche Land zwischen diesen Städten schon zur Holsteinischen Schweiz rechnen.

Plön, mit dem hochaufragenden Schloß zwischen dem kleinen und dem großen Plöner See gelegen, ist eine sehr schöne Stadt und der Ausgangspunkt für viele Wanderungen. Der See ist so groß, daß auf ihm Regatten gesegelt werden können, und da er mit den übrigen Seen der Holsteinischen Schweiz verbunden ist, kann man von Plön aus auch zu Wasser bis nach Eutin fahren. In unmittelbarer Nähe der Stadt erhebt sich der Parnaß, ein besonders guter Aussichtspunkt, und ein kurzer Spaziergang führt uns nach der ausgezeichneten Sommerfrische Fegetasche. Von hier geht ein Weg zwischen dem Behler und dem Suhrer See hindurch über Niederkleveez an der Diek-See, der im Süden ganz von Buchenwald umrahmt wird. Es ist der Holm, der schönste Laubwald ganz Norddeutschlands. Auf der Landenge zwischen Diek- und Keller-See liegt Malente — Grehmsmühlen, der Mittelpunkt der Holsteinischen Schweiz. Hier bietet sich nun eine Fülle der herrlichsten Wanderungen. Ich erwähne nur die wichtigsten: Nördlich über „Holsteinische Schweiz“ und Brunschkoppel oder südlich durch das Prinzenholz um den Keller-See und an den sagenumwobenen Uglei-See. Vom Uglei-See ist es nicht mehr sehr weit zum Bungsberg. Er ist mit seinen 164 Metern die höchste Erhebung unserer Provinz und bei klarem Wetter kann man von seinem Gipfel die Türme von Lübeck, die Insel Fehmarn und die dänischen Inseln sehen. Von Grehmsmühlen über Dodau gelangt man durch schattigen Hochwald bequem nach Eutin, der verträumten Sommerresidenz der Oldenburger Großherzöge. Es ist besonders schön, wenn im Frühling in allen Gärten vor den Häusern Flieder und Goldregen in üppiger Fülle blühen. Wo vor den Häusern keine Gärten sind, da hat man wenigstens schöne Rosenstöcke gepflanzt. Diese Sitte hat Eutin mit Plön und Preetz gemein. Die Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt Eutin sind das Schloß, das in seiner jetzigen Form 1689 erbaut worden ist und der wundervolle Park. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts machte der musenfreundliche Großherzog Peter Eutin zur Dichterstadt. An den Homerübersetzer erinnert uns das ausgezeichnete, am See gelegene Gasthaus, das nach ihm „Voß-Haus“ genannt ist. Gedenktafeln und Standbilder verkünden uns, daß u. a. Karl Maria v. Weber, der Maler Tischbein und die Brüder Stolberg hier wohnten. Selbst das altertümliche Lübeck mit seinen Türmen und Domen aus den Tagen der Hanse kann man an einem Tag von Kiel aus kennen lernen, und wenn mehrere Tage zur Verfügung stehen, kann man auch noch die bekannten Ostseebäder Travemünde, Timmendorf und Scharbeutz besuchen.

Wenden wir uns nun noch mit wenigen Worten dem Norden unserer Provinz zu. Am nächsten liegt das Ostseebad Eckernförde. Von hier aus fährt man mit der Kleinbahn in die Hüttener Berge zwischen Rendsburg und Schleswig, die mit Recht ihren Namen führen, denn sie stellen mit ihren Kuppen, steilen Abfällen und tiefen Schluchten wirklich ein Gebirge im kleinen dar und gestatten einen weiten Blick über das Flachland im Westen und das Hügelland bis zum Meer im Osten; im Norden und Süden kann man die Städte Schleswig und Rendsburg sehen.

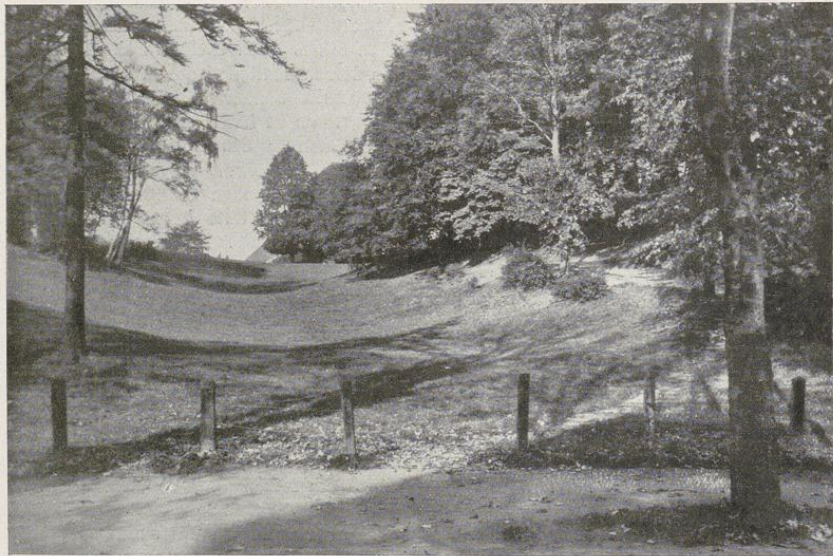
Mit einer Wanderung durch die Hüttener Berge läßt sich sehr gut ein Besuch von Schleswig, der alten Hauptstadt des Landes, verbinden. Südwestlich vor der Stadt erhebt sich das „Danneverk“, jener große Schutzwall, den in alter Zeit Dänenkönige gegen die nordwärts vordringenden Deutschen errichteten. An diese Zeiten erinnern auch die Runensteine bei Bustorf und die durch Ausgrabungen wieder freigelegten Grundwälle der Burg und Stadt Oldenburg (Haithabu) am Haddebyer Noor und der Königshügel. Die bedeutendste Sehenswürdigkeit der Stadt Schleswig selbst ist der schon im 12. Jahrhundert erbaute Dom mit dem 1521 von Brüggemann geschnitzten Altar, einem der größten Meisterwerke deutscher Holzschneidekunst überhaupt. Neben dem Dom sei noch das Schloß Gottorp erwähnt.

Direkte Bahnverbindung führt den Wanderer von Kiel über die große neue Rendsburger Hochbrücke nach

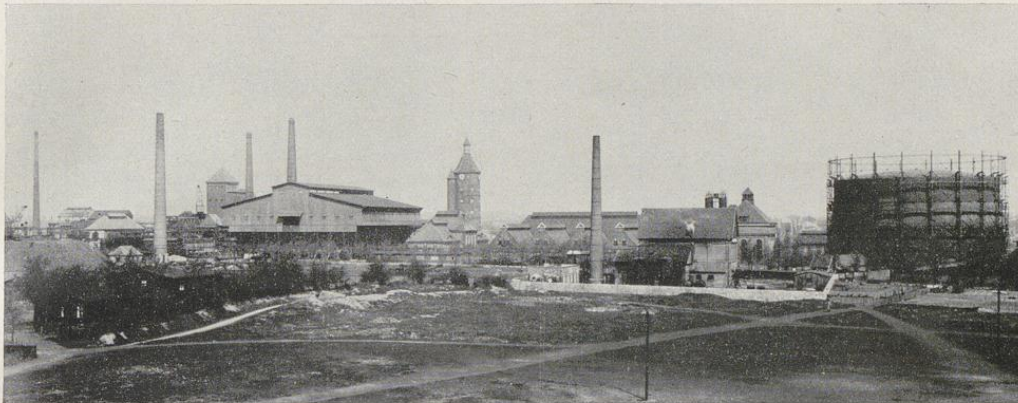
Husum, der Heimat Theodor Storms. Von Husum aus kann man die nordfriesischen Marschen mit ihren Gräben und Deichen und dem davor sich erstreckenden Wattenmeer kennen lernen. Auch die Halligen und die Nordseeinseln sind von hier schnell zu erreichen, und wenn erst die Eisenbahn über den festen Damun fährt, der Sylt mit dem Festland verbindet, was in sehr naher Zukunft geschehen wird, dann dauert die Fahrt von Kiel nach Westerland, unserm größten Nordseebad, nur wenige Stunden. Aber nicht nur die Eisenbahn führt uns von Kiel in die Ferne, auch zu Schiff gibt es noch manch lohnende Fahrt. Nach Fehmarn, nach Kappeln und die Schlei hinauf bis Schleswig fahren regelmäßig Dampfer. Auch zu größeren Fahrten bietet sich Gelegenheit. Zwischen Kiel und Oslo besteht fester Schiffsverkehr, und in absehbarer Zeit wird auch die Linie Kiel—Korsör wieder schnelle Verbindung nach Kopenhagen herstellen.

Im Sommer bietet sich dann noch oft Gelegenheit zu Sonderfahrten nach Glücksburg und Flensburg, nach Alsen und Düppel, nach Apenrade und dem Knivsberg, nach Rügen, nach Svendborg auf Fünen und nach Naks-kov auf Laaland in Dänemark.

Der kurze Raum gestattet nur die Aufzählung der wichtigsten Wanderziele, die von Kiel gut erreichbar sind. Auf Einzelheiten konnte nicht eingegangen werden. Das Gesagte dürfte aber genügen, um zu zeigen, daß es sich wohl lohnt, von Kiel aus den Norden kennen zu lernen.



Krusenkoppel am Düsternbrooker Gehölz — Phot. Andresen



Gaswerk „Wik“

Städtische Licht- und Wasserwerke Kiel.

Gaswerke.

Die Stadt Kiel ist durch den Bau ihrer ersten Gasanstalt in der Fleethörn im Jahre 1856 zur Gasbeleuchtung gelangt.

Das Gaswerk Wik II, welches heute Kiel und seine Vororte mit Gas versorgt, ist seit Ende 1913 in Betrieb. Es wurde zunächst für eine Tagesleistung von 50 000 cbm erbaut; im Jahre 1917/18 wurde die tägliche Leistung der Gaserzeugungsanlage durch die Erbauung weiterer Öfen auf 100 000 cbm erhöht. Die Gaserzeugungsanlagen bestehen heute aus 55 Horizontal-Kammeröfen von je etwa 8,5 t Ladefähigkeit, davon sind 26 Stück Gleichzugöfen und 29 Abhitzeöfen. Die Abhitzeofenanlage ist mit einer Kokskühlanlage, die aus 10 Kühlkammern besteht, verbunden. Der Koks wird direkt aus den Öfen in die einzelnen Kühlkammern gedrückt, die unmittelbar vor den Öfen angeordnet sind. Die Kühlung des Kokses erfolgt durch Generatorgas, welches nach dem Verlassen der Kühlkammern den Abhitzeöfen zugeführt wird. Ein Generatorgasüberschuß aus der Kokskühlung wird dem nachstehend noch erwähnten Abhitzekessel mit zugeführt. Die die Abhitzeöfen mit etwa 1150° C verlassenden Abgase werden nach einem in unmittelbarer Nähe der Öfen gelegenen Abhitzekessel von 640 qm Heizfläche geleitet. Der Kessel besitzt eine Zusatzfeuerung für Generatorgas; das zugeführte Generatormischgas, welches sich aus kaltem Generatorgas und dem in der Kokskühlung vorgewärmten Überschuß an Generatorgas zusammensetzt, hat eine Temperatur von etwa 300° C. Die in dem Abhitzekessel erzeugte Dampfmenge wird an das städtische Kraftwerk, welches neben dem Gaswerk liegt,

abgegeben. Um bei schwierigem Koksabsatz den Koks selbst verwerten zu können, sind 4 weitere Drehrostgeneratoren zur Aufstellung gekommen. Das in diesen Generatoren aus Koks erzeugte Gas wird dem Kraftwerk zur Beheizung eines seiner Dampfkessel direkt zugeleitet. Das Gaswerk besitzt außer einer Ammoniakfabrik eine Benzolfabrik und eine Teerdestillation. In der Benzolfabrik ist eine Anlage zur Reinigung der gewonnenen Rohprodukte vorhanden.

In der Teerdestillation erfolgt die Zerlegung des gewonnenen Teers in Leichtöl, Mittelöl, Anthrazenöl, Rohnaphthalin, Rohanthrazen und Pech.

Die Versorgung des Gaswerks mit Kohlen kann sowohl mit der Bahn wie durch Schiffe mittels der Kohlenförderanlage am Kaiser-Wilhelm-Kanal erfolgen.

Die jährliche Gasabgabe beträgt zurzeit etwa 30 Mill. Kubikmeter, die durch Vermittlung von 52 000 Gasmessern den Einwohnern zugeführt werden.

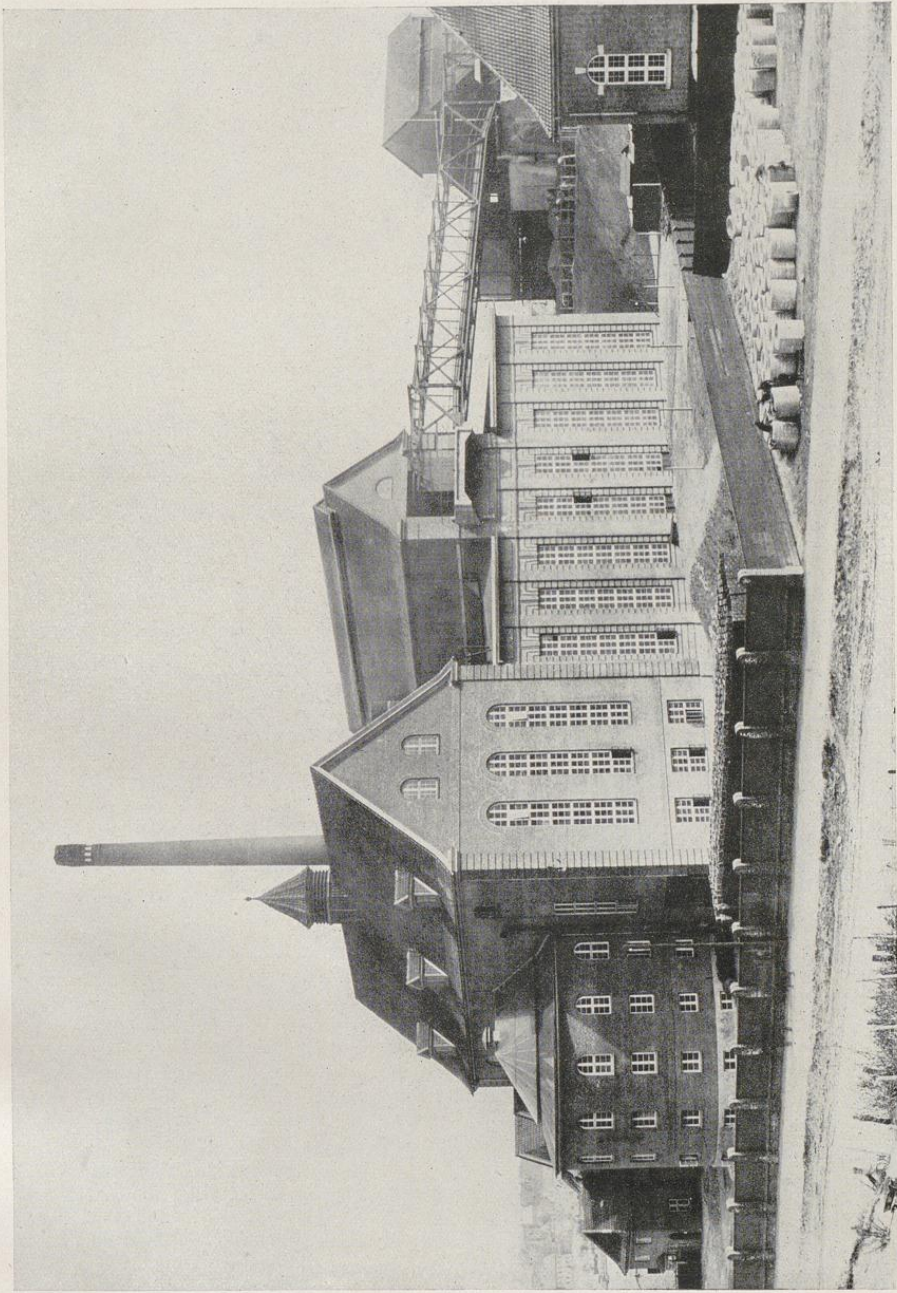
Das Gas wird fast restlos zu Koch-, Heiz- und industriellen Zwecken verwendet.

Um die Verbraucher über die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwendung des Gases zu Koch- und Heizzwecken aufzuklären, ist ein besonderer Ausstellungsraum mit Lehrküche, in dem die neuesten und besten Gasapparate vorgeführt werden, eingerichtet worden. Hier werden auch laufend Vorträge gehalten.

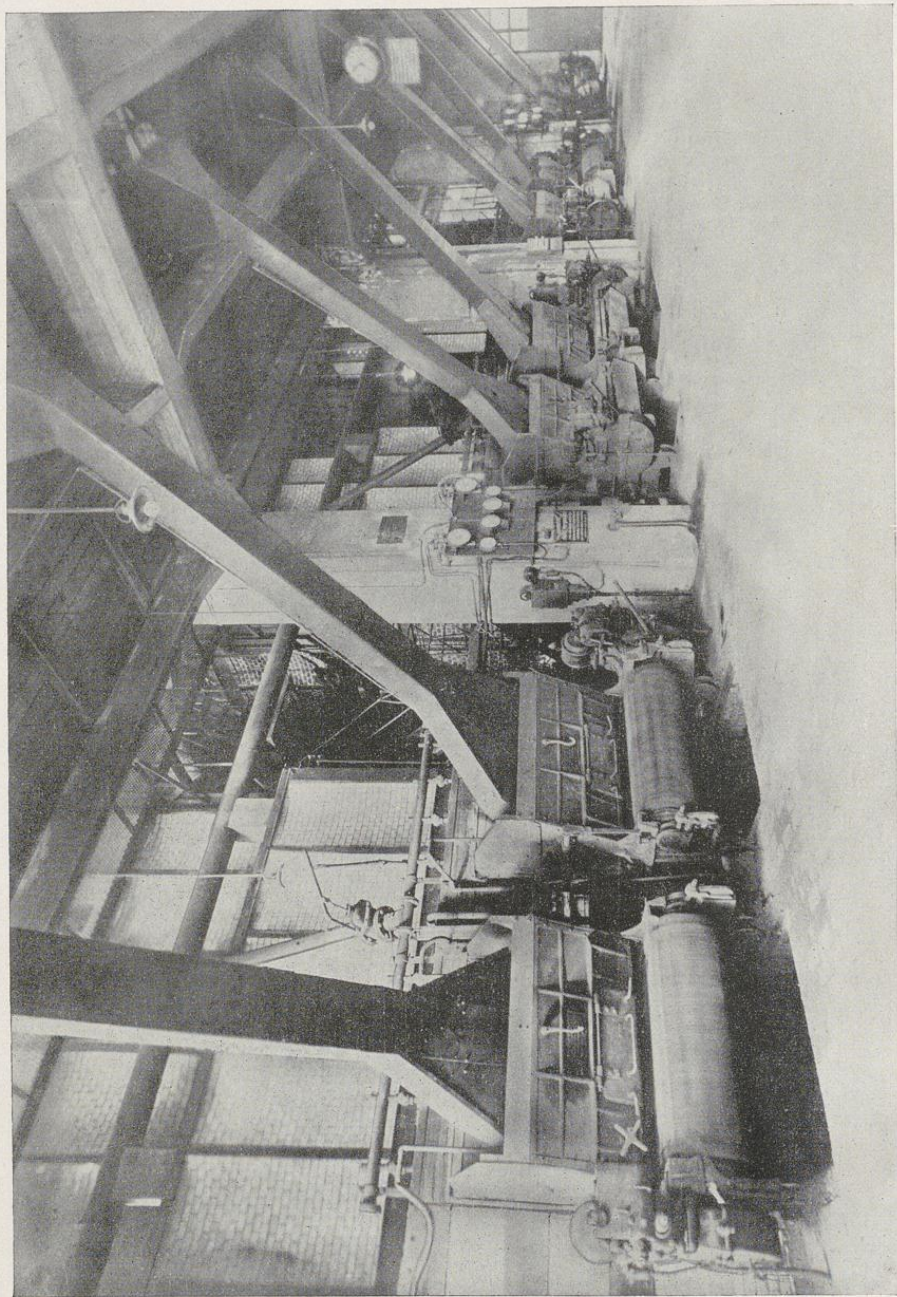
Eine starke Zunahme erfuhr die Gasabgabe durch die Einführung des Grundgebührentarifs mit der Verbrauchsgebühr von 10 Pf./cbm im April 1924. Hierdurch wurde insbesondere die Möglichkeit zur Einführung von Heizgas gegeben.



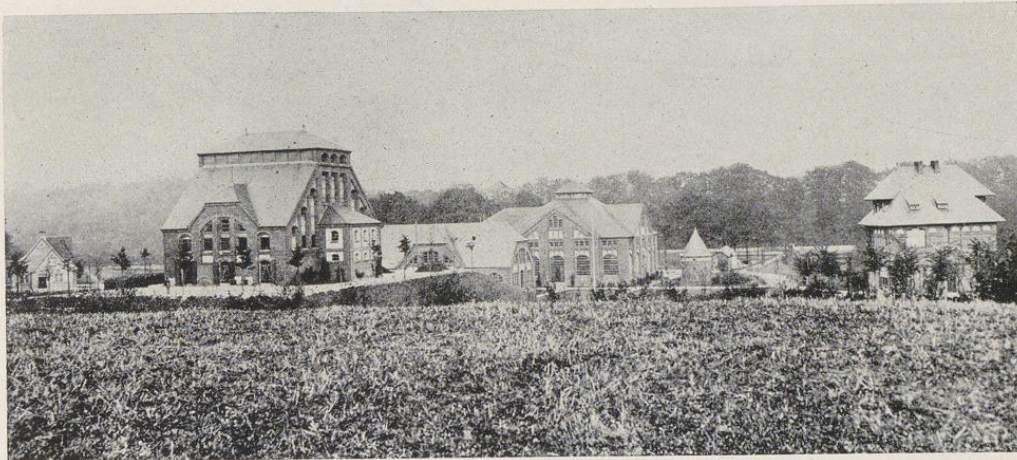
Gaswerk „Witk“ am Kaiser-Wilhelm-Kanal (Kohlenlöschanlage)



Kraftwerk „Wik“



Kesselhaus, Kraftwerk „Wik“



Wasserwerk „Schwentinetal“

Elektrizitätswerke.

Im Jahre 1901 wurde das erste städtische Elektrizitätswerk in der Mitte der Stadt am Hohenzollernpark in einem für heutige Verhältnisse bescheidenen Umfange errichtet.

Die Entwicklung der Stromabnahme ging wie in den übrigen Städten Deutschlands in den ersten 15 Jahren langsam, aber stetig vorwärts. Im Jahre 1916 wurden die Wasserkraftwerke an der Schwentine und das kleine Dampfkraftwerk am Kaiser-Wilhelm-Kanal von der Firma Bernh. Howaldt, A.-G., käuflich erworben.

Von 1916 an trat eine außerordentliche Erhöhung im Stromverbrauch ein und die Stadt sah sich gezwungen, nachdem in dem alten Werk Humboldtstraße noch eine 3000-kW-Turbine mit einem größeren Kessel aufgestellt wurde, 1918—1919 trotz der schweren und unsicheren Verhältnisse an die Errichtung eines neuen Werkes am Kaiser-Wilhelm-Kanal, in unmittelbarer Nähe der Gasanstalt, zu gehen. Anfang 1920 konnte das Werk in Betrieb genommen werden. Es sind zur Aufstellung gekommen:

1	Turbine	10 000	kW
1	„	6 000	„
1	„	2 000	„

so daß mit den erforderlichen Kesseln und Zubehör die gesamte Leistungsfähigkeit heute 18 000 kW beträgt. Die Ausbaumöglichkeit beträgt etwa 60 000 kW.

Durch eine weitere in Auftrag gegebene 6000-kW-Turbine wird etwa 24 000 kW Leistung vorhanden sein. Hierzu kommen noch die in den übrigen Werken installierte Leistung von 5000 kW, die Wasserkraftwerke mit 1200 kW und der Fremdbezug mit 4000 kW. Die gesamte Leistungsfähigkeit der Elektrizitätswerke Kiel wird am 1. Oktober 1926 somit rund 34 000 kW betragen.

Im laufenden Jahre wird mit einer Stromerzeugung von rund 60 Millionen kWh gerechnet.

Seit einem Jahre haben sich die Elektrizitätswerke Kiel, Neumünster und Flensburg zusammengeschlossen und schon in diesem Sommer wird der Parallelbetrieb mit Neumünster über eine 60 000-Volt-Freileitung eröffnet, während der elektrische Zusammenschluß mit dem Werk Flensburg wahrscheinlich Mitte 1927 durchgeführt sein wird. Die drei Werke verfügen nach ihrem Zusammenschluß über eine Leistung von rd. 65 000 kW, so daß auch die größten Ansprüche an Strom jetzt befriedigt werden können.

Außer der Fernleitung von 60 000 Volt, durch die neben dem Zusammenschluß der Werke Kiel, Neumünster und Flensburg die Versorgung der ganzen Provinz durch Vermittlung der Schleswig-Holsteinischen Elektrizitätsversorgung, Sitz Rendsburg, mit Strom durchgeführt wird, sind noch zwei Hochspannungsanlagen, eine für 15 000 Volt und eine für 6000 Volt, für die nähere Umgebung vorhanden.

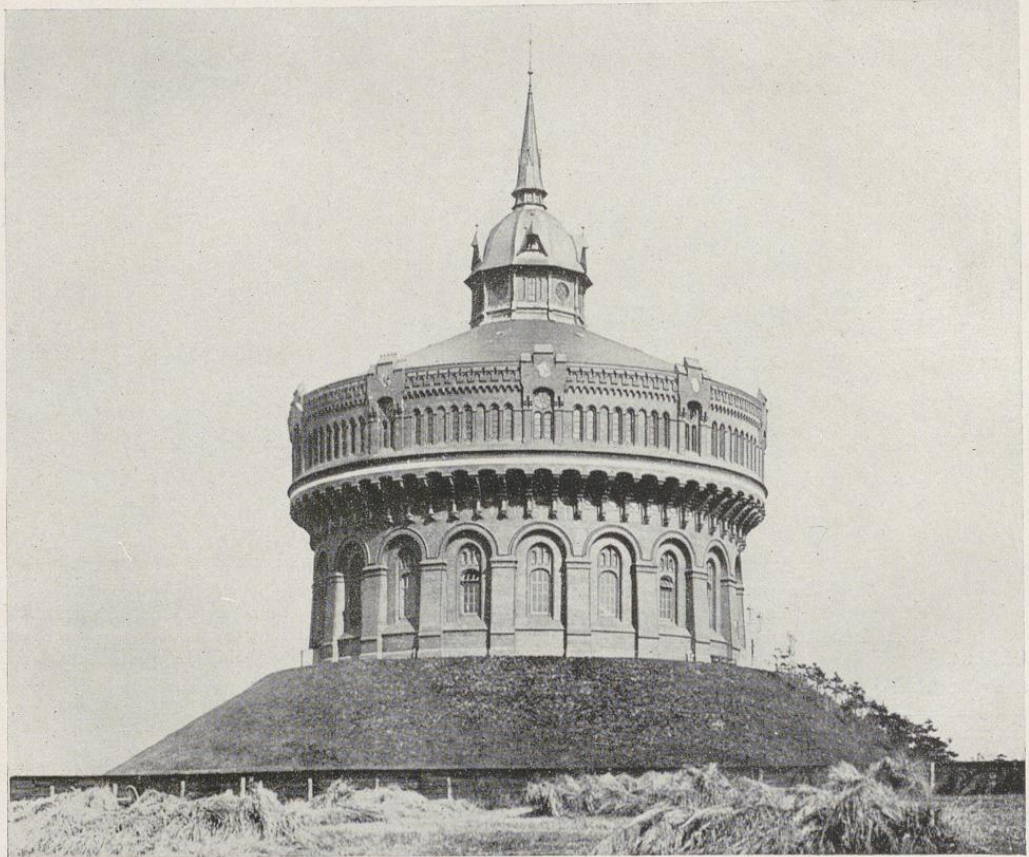
Die normale Drehstromverteilungsspannung beträgt 380/220 Volt, die in allen Gebieten der Stadt und in der Umgegend zur Verfügung steht.

Im alten Werke Humboldtstraße ist eine Umformerstation eingerichtet für eine maximale Leistung von etwa 7000 kW Umformerleistung. Von hier aus erfolgt auch die Versorgung der Straßenbahn mit Strom.

Gleichstrom kann, da zurzeit der Umbau des Netzes von Gleich- auf Drehstrom durchgeführt wird, nur unter bestimmten Bedingungen in der Spannung von 2×220 Volt abgegeben werden.

Es sind rd. 62 000 Stromzähler vorhanden

Auch die Stromabnahme erfuhr durch den neuen Grundgebührentarif eine bedeutende Zunahme.



Wasserturm „Ravensberg“

Wasserwerke.

Die Stadt Kiel wird ausschließlich mit Grundwasser versorgt, das durch Rohrbrunnen dem Erdboden entnommen wird.

Außer den Hauptwasserwerken Schulensee und Schwentinetal mit einer Stundenleistung von rund je 600 cbm sind noch 3 kleinere Werke mit 50 bzw. 60 bzw. 80 cbm Stundenleistung vorhanden.

In den Wasserwerken Schulensee und Schwentinetal wird das Wasser enteisenet, und zwar durch Lüftung über Koksriesler mit nachfolgender Sandfiltration. Im Wasserwerk Neumühlen-Dietrichsdorf erfolgt die Enteisenung durch Lüftung mit Brausen und nachfolgender Sandfiltration.

Alt-Kiel wird in der Hauptsache vom Wasserwerk Schulensee und zum Teil auch von Schwentinetal versorgt. Wegen der großen Höhenunterschiede sind hier

zwei Zonen vorhanden. Die Versorgung der Hochzone erfolgt vom Hochbehälter Ravensberg, bei dem zwei Behälter von 2400 bzw. 1500 cbm Inhalt übereinander angeordnet sind.

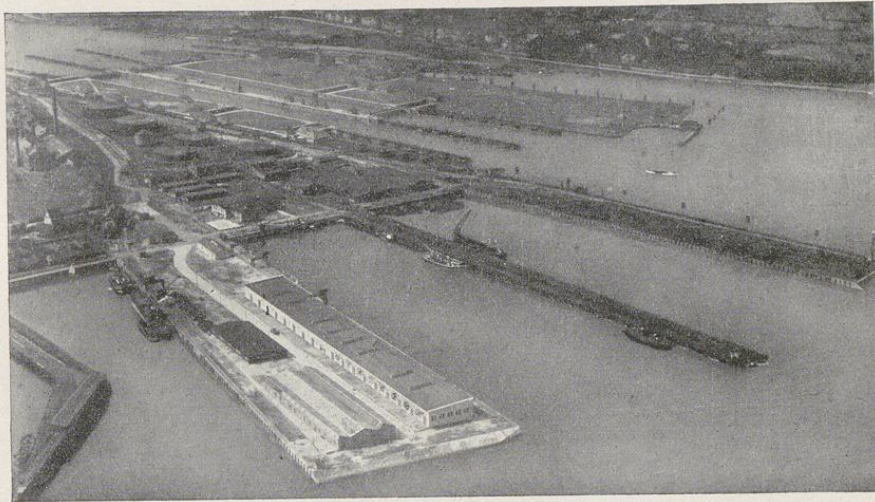
An Hochbehältern sind vorhanden:

Finkelberg mit 2500 cbm, Studentenberg mit 2400 cbm, Ravensberg, untere Zone mit 2400 cbm, obere Zone mit 1500 cbm, Haidberg mit 4000 cbm, Neumühlen-Dietrichsdorf mit 300 cbm Inhalt.

Weiter ist in Alt-Kiel eine Überdruckanlage im Schützenpark vorhanden, die unmittelbar Wasser aus dem Hauptrohr der Niederzone in die Hochzone fördert.

Die jährliche Wasserförderung beträgt rd. 7 000 000 cbm. Die Anzahl der Wassermesser beträgt etwa 11 600.

Außer dem Stadtgebiet werden noch die Gemeinden Kronshagen, Elmschenhagen und ein Teil der Gemeinde Klausdorf mit Wasser versorgt.



Der Freihafen in Kiel

Der Stadt Kiel erwuchs nach dem Kriegsende die schwierige Aufgabe der wirtschaftlichen Umstellung, nachdem ihr durch den Abbau der Marine die Grundlage des Erwerbslebens entzogen war. Industrie, Gewerbe und Handel waren im wesentlichen auf die Bedürfnisse der Marinegarnison und der Werften eingestellt gewesen. Durch Umsicht, Tatkraft und Wagemut der an der Wiedergesundung des Wirtschaftskörpers beteiligten Kreise ist es gelungen, die durch die Vergangenheit festgelegten Entwicklungsbahnen umzulenken. Einen wesentlichen Anteil an dem kraftvoll begonnenen Wiederaufbau des Wirtschaftslebens hat die unter Führung der Stadtverwaltung geförderte **Handelshafenentwicklung**.

Die Auswertung der Vorteile der wirtschaftsgeographischen Lage der Stadt und der Vorzüge der ein natürliches Hafenbecken bildenden Kieler Bucht war durch die berechtigten Notwendigkeiten der Marine, sowie durch die Interessen des Reichskriegshafens oft gehemmt worden. Der gesamte Seehandelsverkehr entfaltete sich in dem räumlich beschränkten innersten Teile der Kieler Bucht. Für den Aufbau eines großen transatlantischen Verkehrs konnte dieser Hafen trotz seiner im Laufe der Jahre vorgenommenen Verbesserungen keine geeignete Grundlage geben. Für einen von außen heranzuziehenden größeren Umschlagsverkehr und für den Standort neuer industrieller Betriebe mußte ein Anschluß an den Nord-Ostsee-Kanal gesucht werden, dessen Bedeutung als Weltverkehrsstraße nach seiner Erweiterung und nach der Befreiung von marinestrategischen Sonderzwecken stetig weiter sich geltend macht.

Bei der Durchführung der Ideen der Hafententwicklung wurde ein Plan wieder aufgenommen, welcher bereits in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts eifrig verfolgt worden ist. Schon damals glaubte man, gleichzeitig mit der Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals, dem Träger neuer Verkehrsaufgaben, einen Stützpunkt für den Seehandelsverkehr in der Wiker Bucht schaffen zu müssen. Der Plan kam nicht zur Ausführung. Er wurde nach dem Ende des Weltkrieges von der Stadtverwaltung wieder aufgenommen. Hierbei wurde mit der Möglichkeit gerechnet, Teile der für den Betrieb der verkleinerten Marine entbehrlichen Anlagen auszunutzen. Die Bestrebungen der Stadtverwaltung gingen dahin, den südlich der Holtenauer Schleusen gelegenen, in Verbindung mit der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals geschaffenen Marinekohlenhof für die Umwandlung zu einem Handelshafen zu erwerben. Diese bis dahin der Versorgung der Marinefahrzeuge mit Kohlen und Öl dienende Anlage besteht im wesentlichen aus 2 je 300 m langen und mit massiven Kaimauern eingefassten Molen und aus einer in Holzkonstruktion hergestellten 20 m breiten Verladebrücke von gleicher Länge. Auf dem angrenzenden Hintergelände befinden sich 7 große Öltanks und die zugehörigen Gebäude mit den maschinellen Einrichtungen für den Pumpenbetrieb.

Die Reichsbehörden glaubten, mit Rücksicht auf die bestehenden Bedürfnisse der Marine und eine etwaige spätere Entwicklungsmöglichkeit die Anlagen nicht ganz aus der Hand geben zu können. Es kam infolgedessen zu einem Pachtvertrag über einen Teil des ehemaligen Marinekohlenhofs einschließlich einiger Tanks zustande. Die südliche Mole, die Hälfte der Mittelbrücke, mehrere

Schuppen und Betriebsgebäude sind bis zum 1. Oktober 1940 der Stadt pachtweise überlassen. Ihr steht auch das ausschließliche Verfügungsrecht über die zwischen der Südmole und der Mittelbrücke einerseits, der Torpedobootsmole andererseits gelegene Wasserfläche zu. Mit der Herrichtung des Marinekohlenhofes für die Zwecke der Handelsschifffahrt wurde sogleich nach dem am 1. Oktober 1920 erfolgten Übernahme auf die Stadt begonnen. Bei den baulichen Veranstaltungen waren die besonderen Zwecke des neuen Hafens als Lagerhafen für Transitware und als Industriehafen zu berücksichtigen und dementsprechend Einrichtungen zu treffen für eine ausgedehnte Güterlagerung, für bequemen Abtransport der Güter auf der Eisenbahn und auf dem Wasserwege und für einen schnellen Güterumschlag, um den Wettbewerb mit andern Seehäfen behaupten zu können und die erhoffte Verkehrsentwicklung zugunsten von Kiel zu erreichen.

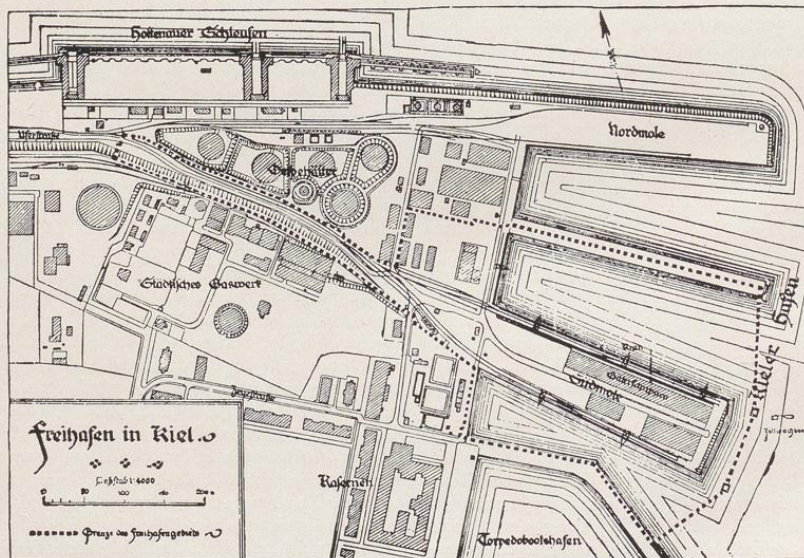
Den Zuweg zu dem Freihafen bildet die von der Meteorstraße abzweigende und am Wiker Kasernement vorbeiführende Zeyestraße. Ein weiterer Zuweg besteht in der am Südufer des Nord-Ostsee-Kanals entlang führenden Uferstraße, deren Verlängerung die in der Mitte der Südmole angeordnete Ladestraße trifft. Zwischen dieser und den Kais liegen die Güterschuppen, welche eine Gesamtlagerfläche von 6500 qm bieten. An jeder Langseite der Mole befinden sich zwei Eisenbahngleise; diese sowie die Aufstellungs- und Verschiebgleise haben Anschluß an die städtische Kleinbahn Suchsdorf-Wik. Dem Güterumschlag dienen fünf elektrisch betriebene Portalkräne mit 1,5 und 2,5 t Tragkraft. Ein Rollkran mit einer Tragkraft von 1,0 t läuft am Querkai entlang. Ein Lokomotivschuppen nebst Werkstatt, ein Bürogebäude mit Fuhrwerkwege und ein Gebäude mit Aufenthaltsraum für Hafenarbeiter ergänzen die Betriebsanlagen.

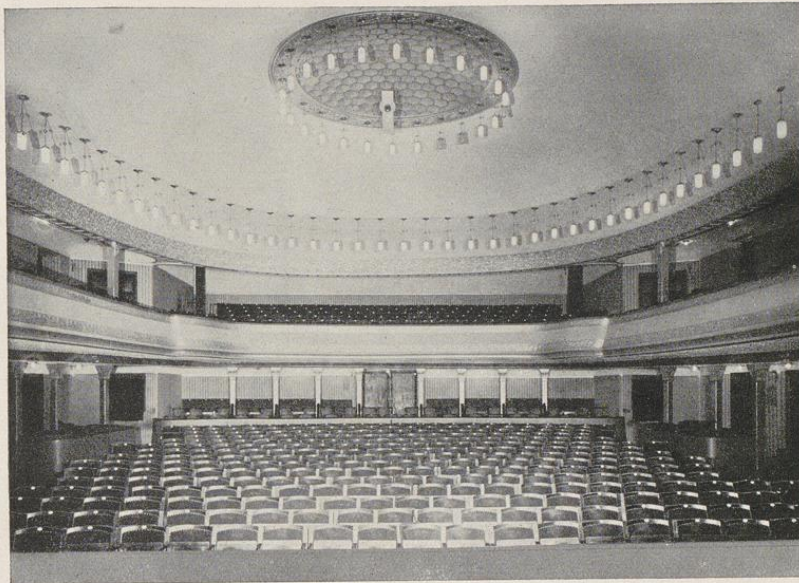
Der Wiker Hafen ähnelt nach seinem Ausbau im ganzen anderen größeren Seehandelshäfen. Seine nahe Lage zum Nord-Ostsee-Kanal macht ihn zum Anlaufhafen besonders geeignet, zur Ergänzung der Schiffsloadungen und zur Abgabe von Teilladungen. Ein wesentlicher Vorzug besteht in seiner Einrichtung als Freihafen. Die eingeführten und wieder zur Ausfuhr bestimmten Güter sind von jeder Zollbelastung frei. Diese Vergünstigung erstreckt sich ebenfalls auf diejenigen eingeführten Stoffe, welche in den im Freihafengebiet angesiedelten Industrien verarbeitet werden, dabei eine Veredelung erfahren und wieder nach Übersee verfrachtet werden. Der Güterumschlag und die Güterlagerung sind dadurch auch von umständlichen und zeitraubenden Formalitäten befreit.

Das ein Zollausland darstellende Hafengebiet ist landseitig durch ein 3 m hohes eisernes Gitter umgrenzt. Die Einfahrt in die Hafenbecken wird von einem Zollwachtboot aus überwacht, welches seine Liegestelle am Kopfe der Südmole hat. Die Öltanks mit einem Gesamtfassungsraum von 18 000 cbm sind an eine Privatfirma weiter verpachtet. Auf dem Gelände zwischen diesen und dem Kai haben sich mehrere Industrien angesiedelt, weitere sind im Entstehen begriffen.

Der Freihafen umfaßt einschließlich der Hafenbecken ein Gebiet von 13 ha. Die Länge der nutzbaren Kais beträgt 1120 m; hierzu kommt die Mittelbrücke, welche in ganzer Ausdehnung ebenfalls Liegeplätze für Seeschiffe bietet.

Der Freihafen wird eine belebende Wirkung auf Handel, Schifffahrt und Industrie, sowie auf alle mit den Erwerbszweigen in unmittelbarer Beziehung stehenden Kreise der Bevölkerung ausüben und Kiels Zukunftsentwicklung auch in schwierigen Zeiten eine Stütze geben.





Zuschauerraum des Schauspielhauses.

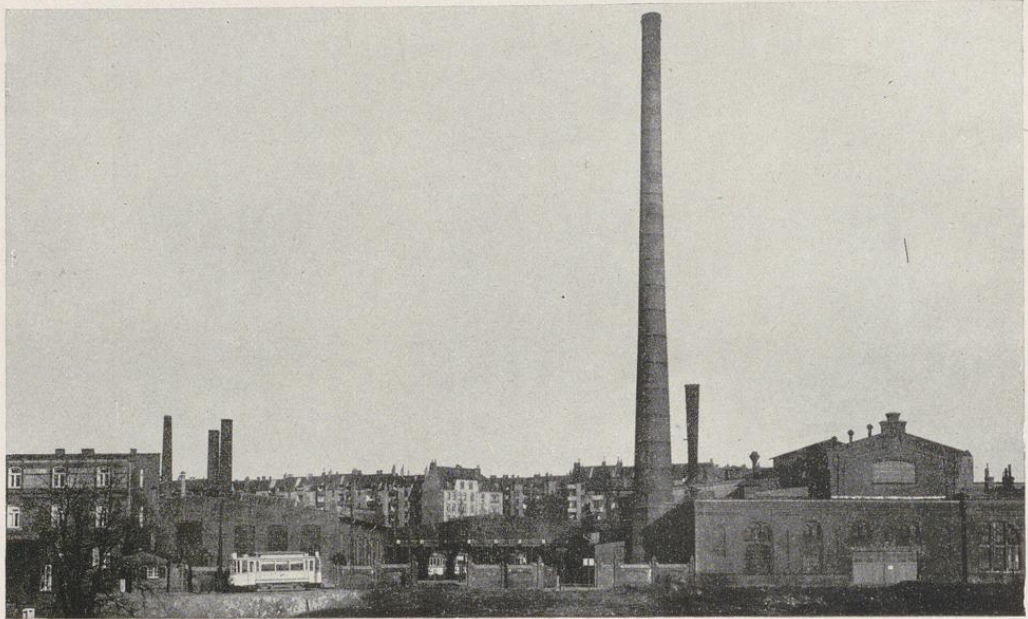
Vereinigte städtische Theater in Kiel.

Stadttheater * Schauspielhaus

Das Stadttheater wurde in den Jahren 1905 bis 1907 von dem Berliner Architekten Baurat Seeling mit einem Kostenaufwand von 1 500 000 Mark erbaut. Es ist, zwischen Rathaus und dem Wasser des Kleinen Kiels am Neumarkt gelegen, ein Monumentalbau aus roten Backsteinen mit Sandsteingliederung und weist eine glückliche Verbindung niederdeutscher Bauart mit nordischer Architektur auf. Der vorspringende Mittelbau, von dem aus eine breite Freitreppe zu der Rampe am Kleinen Kiel hinabführt, umschließt im Erdgeschoß das große Kassenvestibül und im Obergeschoß das sehr geräumige Foyer des I. Ranges. Die Mitte des Wandelganges im Parkett schmückt eine Herme Hebbels, gebettet in eine Nische aus Muscheln. Der Zuschauerraum, in Grau, Gold und Rot gehalten, bietet 1050 Personen Platz. Leider ist die Großzügigkeit der Raumzuwendung, die den Wandelgängen des Parketts und der Ränge zu teil geworden ist, nicht auch auf den Bühnenraum ausgedehnt worden. Die hier obwaltenden Mängel sind im Betriebe stark spürbar. Seitenbühnen fehlen ganz, die Hinterbühne ist unzureichend. Erst in den letzten Jahren sind die technischen Einrichtungen durch Einbau eines Rundhorizonts, eines modernen Beleuchtungssystems, eines Wolkenapparates u. a. m. verbessert worden.

Die ersten Jahre wurde das Stadttheater in städtischer Regie geführt, späterhin haben dann etwa ein Jahrzehnt lang Regie- und Pachtsystem gewechselt, bis das Haus im Jahre 1919 wieder städtischerseits in eigene Regie übernommen wurde, ein System, das bis heute beibehalten worden ist. Im Stadttheater wird die große Oper, die Spieloper und das große klassische Schauspiel gepflegt. In der Spielzeit 1925/26 ist auch die klassische Operette in dieses Haus eingezogen.

Das Schauspielhaus, bisher im Privatbesitz befindlich, ist im Juni 1926 von der Stadt käuflich erworben. Betriebsmäßig ist es mit dem Stadttheater verschmolzen. Im nördlichen Teil Kiels, an der großen Verbindungsstraße zwischen dem Stadttinnen und dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, der Holtener Straße, gelegen, ist es von außen unscheinbar, im Innern aber zu einem stimmungsvollen Kammerspielraum hergerichtet worden. Es bietet 650 Personen Raum. Hier ist die Stätte des modernen Schau- und Lustspiels, des Schwanks und der jüngeren Operettenproduktion. In diesem Hause hat auch die Kieler Niederdeutsche Bühne, deren Betrieb den Vereinigten städtischen Theatern freundschaftlich angegliedert ist, ihre Pforten aufgetan.



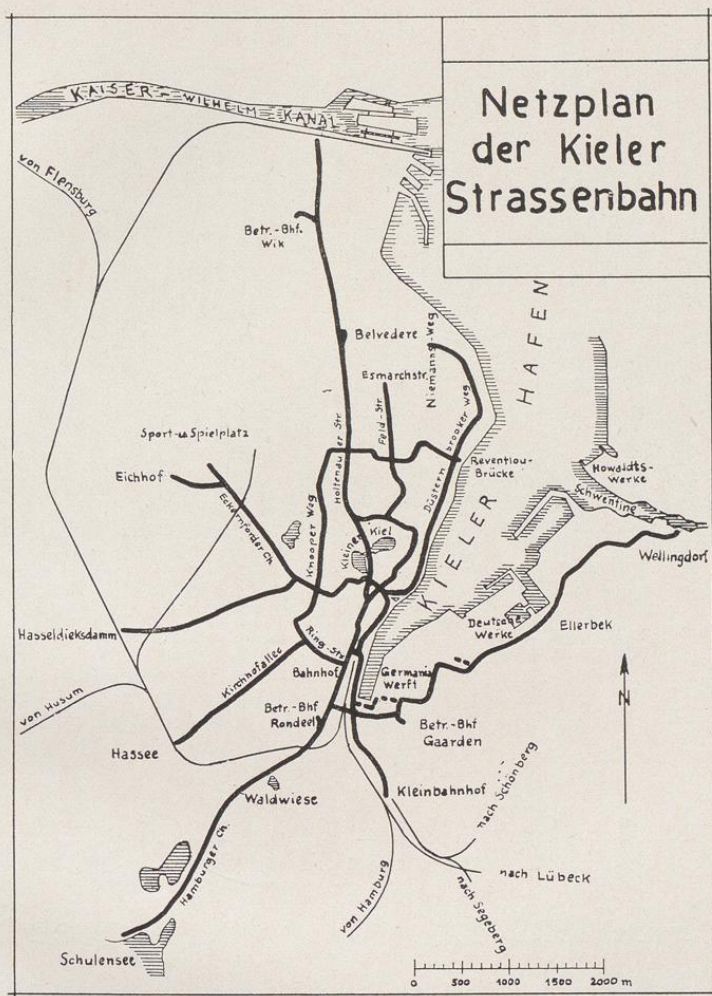
Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-Aktiengesellschaft

Betriebs-Verwaltung Kiel

Im Sommer des Jahres 1881 wurde in Kiel die erste Straßenbahn von der Kieler Straßenbahn-Gesellschaft (A.-G.) eröffnet. Die von Pferden gezogenen Wagen beförderten im Anfang täglich rd. 2000 Personen. Das mit einer auch späterhin beibehaltenen Spurweite von 1,10 m verlegte Gleisnetz wies damals eine Streckenlänge von rd. 6,7 km auf. Der Verkehr nahm allmählich zu; die Tageszahl der Fahrgäste stieg 1894 auf rd. 4000. In diesem Jahre trat man an die Umwandlung des Betriebes in eine elektrische Straßenbahn heran. Nachdem ein Abkommen mit der A. E. G. zur Übernahme der Anlage und des Betriebes und darauf ein Vertrag zwischen der Stadt und der A. E. G. zustande gekommen war, wurde die Bahn umgebaut und im Mai 1896 der elektrische Betrieb mit eigenem Kraftwerk in der Fleckenstraße eröffnet. Im gleichen Jahre ging das Unternehmen an die Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft, Berlin, über, die heute die Firmenbezeichnung „Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-A.-G., Berlin“ führt.

Während des weiteren Ausbaus kamen zu dem ersten Betriebsbahnhof Rondeel die Bahnhöfe Gaarden und Wik hinzu. Das Kraftwerk in der Fleckenstraße wurde durch ein neues, größeres in Gaarden ersetzt, das, inzwischen erweitert und Anfang 1923 nach Übernahme der gesamten Stromlieferung durch die Stadt stillgelegt, mit dem Hauptbetriebsbahnhof zusammen oben abgebildet ist.

Der sich mehr und mehr entwickelnde Verkehr erreichte in den letzten Kriegsjahren seinen Höhepunkt. Die Nachkriegs- und Inflationszeit brachte einen starken Rückgang mit sich, der zu erheblichen Betriebseinschränkungen führte. Nachdem sich die Wirtschaftslage gefestigt hatte, trat wieder eine allmähliche Besserung ein. Neben einer Verdichtung und Erweiterung des Fahrplans konnte nach Abbruch der stillgelegten Fährstrecke eine Verlängerung der Hauptlinie bis zum Kaiser-Wilhelm-Kanal erfolgen. Den gegenwärtigen Umfang des Bahnnetzes zeigt das zweite Bild, während die nachfolgende Zahlentafel einen Überblick über die Entwicklung des Unternehmens gibt, das heute rd. 560 Personen beschäftigt.



Jahr	Bahnlänge km	Zahl der vorhandenen		Tägliche Durchschnitts-Zahl der Fahrgäste rund
		Triebwagen	Beiwagen	
1896	15,8	39	18	12000
1918	36,5	124	48	122000
1923	36,5	120	45	28000
1925	36,7	111	45	65000



Kleinbahnhof Kiel-Gaarden, Hauptansicht — Arch. J. Theede, B. D. A., Kiel

Kleinbahn - Aktiengesellschaft

Kiel-Schönberg Kiel-Segeberg

In weitsichtiger Weise ist die Stadt Kiel bestrebt gewesen, günstige Verkehrsverbindungen mit dem Hinterlande zu schaffen. Zu den Staatsbahnlagen sind die beiden normalspurigen Kleinbahnlagen Kiel-Schönberg und Kiel-Segeberg getreten. Träger der Kleinbahnen sind Aktiengesellschaften. Der Bau ist von der Firma Lenz & Co. in Berlin ausgeführt, der auch die Betriebsleitung übertragen ist.

Die Kleinbahn Kiel-Schönberg ist im Jahre 1897 dem Verkehr übergeben worden. Endpunkt war zunächst Schönberg in Holstein. Im Jahre 1914 ist die

Bahn bis zum Schönberger Strand weiter ausgebaut worden. Die Gesamtlänge beträgt 24,6 km.

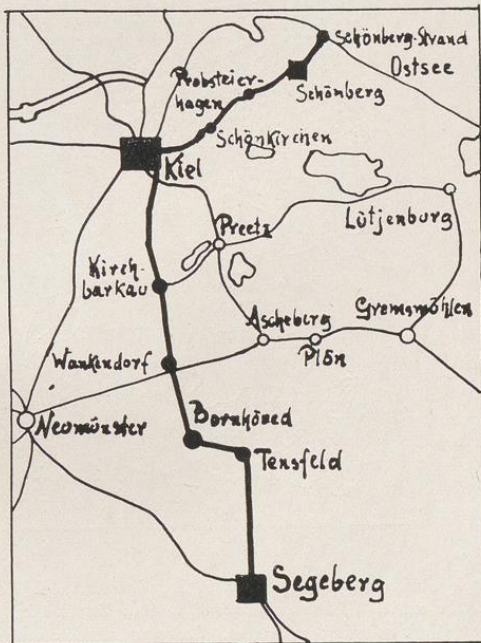
Die Bahn, zunächst durch Kieler Vororte, dann durch landschaftlich reizvolle Gegend führend, vermittelt den Verkehr mit der fruchtbaren Probstei, bekannt durch landwirtschaftliche Höchstleistungen, insbesondere auf dem Gebiet der Saatzucht. Sie ist aber auch für die Einwohner Kiels die kürzeste Verbindung zur offenen See, nach dem beliebten und vielbesuchten Ostseebade Schönberger-Strand. Dank ihrer Lage hat die Bahn eine ungewöhnlich günstige Entwicklung gehabt, und sie

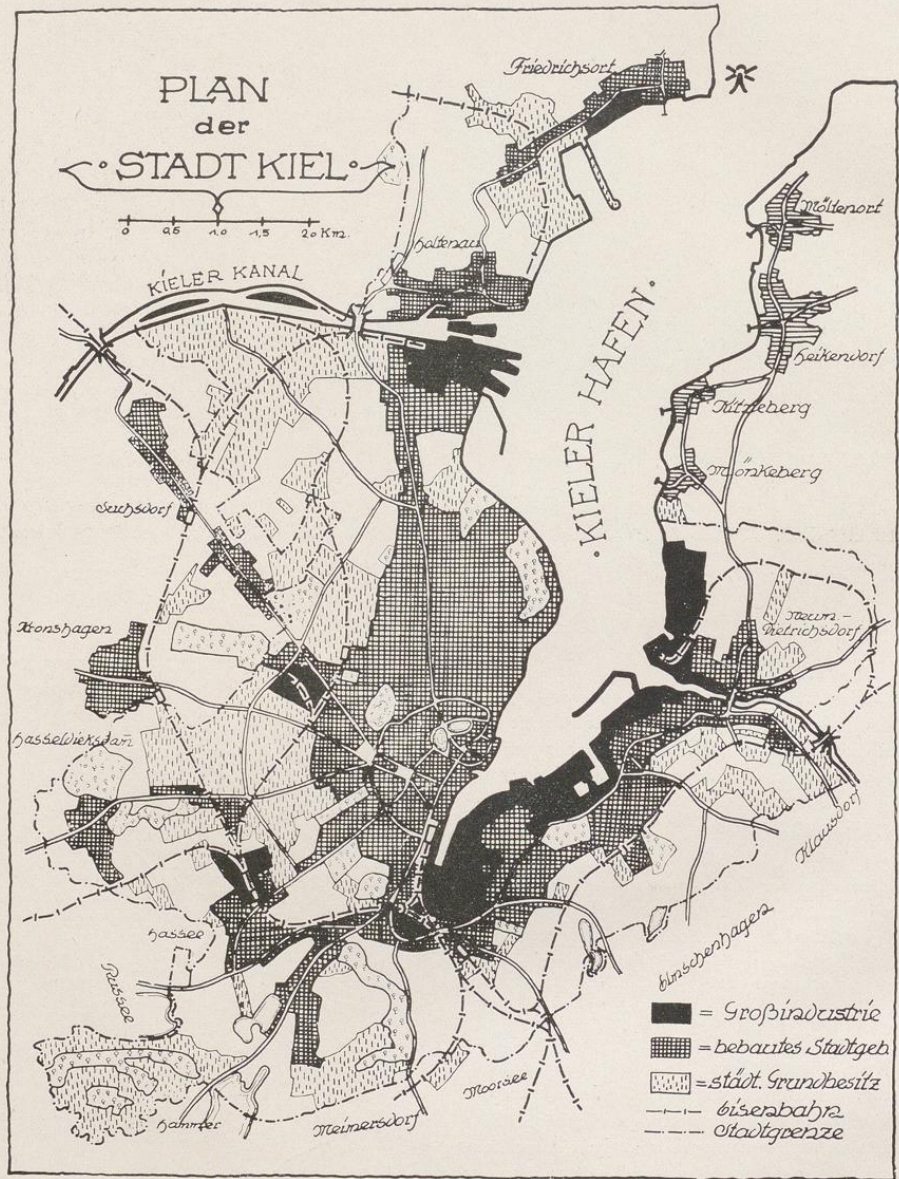


Kleinbahnhof Schönberger Strand

hat sich als eine für die Aufschließung ihres Hinterlandes hochbedeutsame und für die Versorgung der Stadt Kiel mit den Erzeugnissen der Landwirtschaft sehr wertvolle Verkehrsanlage erwiesen. Auch der Verkehr der Städter und Touristen, die im Sommer Erholung am Meer und in den durch ihre Seen und Wälder ausgezeichneten nördlichen Teilen Ost-Holsteins suchen, ist ein sehr reger.

In ähnlicher Weise dient die im Jahre 1911 in einer Länge von 48,9 km eröffnete Kleinbahn Kiel-Segeberg den städtischen und ländlichen Interessen. Sie führt durch fruchtbare und landschaftlich abwechslungsreiche Gegend in südlicher Richtung bis zu dem bekannten Sol- und Moorbad Segeberg. Auch auf dieser Bahn ist neben dem lebhaften Güterverkehr ein starker Personenverkehr zu verzeichnen. Namentlich in den Sommermonaten herrscht ein reger Ausflüglerverkehr, der durch die in ihrer Eigenart reizvollen und schöne Bilder alter holsteinischer Dorfanlagen und heimischer Bauweise bietende Gegend angezogen wird. Bemerkenswert ist namentlich das Kirchdorf Bornhöved, an dessen freundliche Umgebung sich manche für die Geschichte Schleswig-Holsteins bedeutende Erinnerungen aus alter und neuer Zeit knüpfen.





Die Stadt Kiel hat reichlichen Grundbesitz in Größe von etwa 2000 ha. — Sie ist in der Lage, Gelände für Industrie, Wohnungsbau und andere Zwecke in jedem Ausmaße zu besonders günstigen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Anfragen werden erbeten an das Grundstücksamt, Rathaus, Zimmer 359.



Kieler Zeitung

und Handelsblatt

Landeszeitung für Schleswig-Holstein

Amtliches Organ der Industrie- und
Handelskammer zu Kiel

Wöchentlich zwölf Ausgaben
Ist in ganz Schleswig-Holstein
die am schnellsten und ausführ-
lichsten berichtende Zeitung für
Politik, Handel und Grenzfragen
Das Blatt der anspruchsvollen Leser

erscheint seit

1864

Täglich

2 Ausgaben

morgens und nachmittags

Führendes Handelsblatt der Nordmark
Vermittelt Angebot u. Nachfrage durch
Anzeigen in den Kreisen von Handel,
Industrie, Gewerbe und Schifffahrt,
überhaupt in den bemittelten Ständen
Das Anzeigenblatt der Geschäftswelt

WIR DRUCKEN

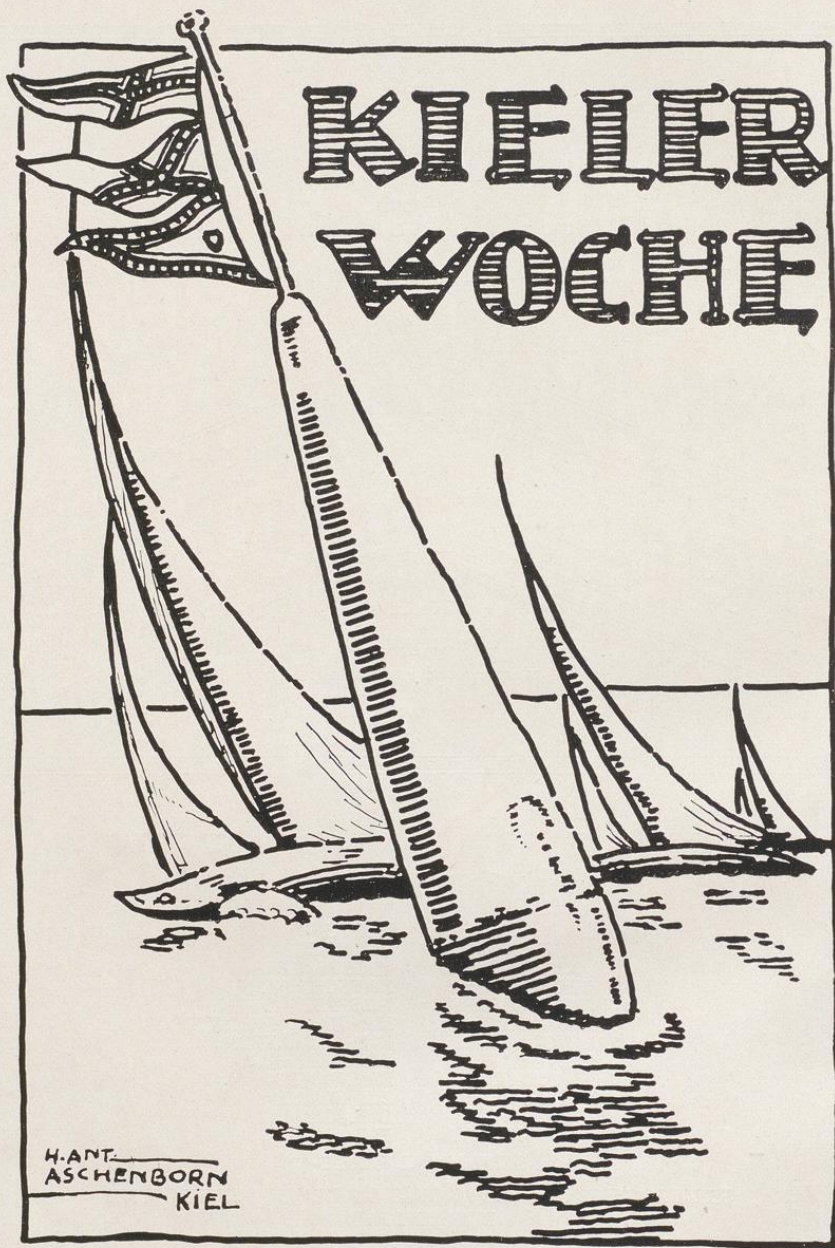
BÜCHER	↑	KARTEN
KATALOGE	↑	PLAKATE
KALENDER	↑	PROSPEKTE
BROSCHÜREN	↑	ZEITSCHRIFTEN
FLUGSCHRIFTEN	↑	DISSERTATIONEN
VISITENKARTEN	↑	LIEBHABERWERKE
DANKKARTEN	↑	KUNSTBLÄTTER
PROGRAMME	↑	WERTPAPIERE
FORMULARE	↑	BRIEFBOGEN
FESTLIEDER	↑	ZIRKULARE
KUVERTS	↑	DIPLOME
NOTAS	↑	BLOCKS

SCHWARZ U. FARBIG

SETZMASCHINENBETRIEB / ROTATIONSDRUCK / STEREOTYPIE
BUCHBINDEREI

VERLANGEN SIE VERTRETERBESUCH

DRUCKEREI DER KIELER ZEITUNG



Die Kieler Woche umfaßt alljährlich Anfang Juli wiederkehrende Regatten für Klassen- und Ausgleichsyachten auf der Binnen- und auf der Außenförde. Interessenten erhalten Auskunft durch das Kieler Reise- und Verkehrsbüro auf dem Hauptbahnhof.



VEREINSBANK IN KIEL

Filiale der Vereinsbank in Hamburg

KIEL

Fleethörn 26a | Neumarkt 5
Fernsprecher 977—79, 2781

★★

Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte.



Neufeldt & Kuhnke

Betriebsgesellschaft m. b. H., Kiel

Unter den Firmen Kiels, die aus kleinsten Anfängen sich zu einem bedeutenden Unternehmen dieser Stadt entwickelt haben, nimmt die Firma Neufeldt & Kuhnke, Betriebsgesellschaft m. b. H., eine besondere Stellung ein. Sie wurde im Jahre 1899 unter der Firma Neufeldt & Kuhnke als offene Handelsgesellschaft gegründet und hatte ihre Geschäftsräume und Werkstätten in der Jungmannstraße 43. Die Firma beschäftigte sich zunächst mit Hausinstallationen und errichtete auch Elektrizitätswerke in Kiel wie in der Provinz Schleswig-Holstein. Neben diesen Arbeiten wurden Beleuchtungskörper, Signallampen und Sicherungskasten in großen Mengen für die ehemalige Kaiserliche Marine und Handelsmarine hergestellt. Den Charakter einer Spezialfabrik erhielt die Firma durch die Aufnahme der Fabrikation elektrischer Zeiger-Telegraphen, die zunächst vorzugsweise für Kriegsfahrzeuge bestimmt waren. Die erste Telegraphen-Anlage dieser Art war die Maschinen-Telegraphen-Anlage für das Unterseeboot „U 1“, das im Deutschen Museum in München im Original gezeigt wird. Fast zwangsläufig folgte nun die Entwicklung der Fernzeiger- und Artillerie-Telegraphen, welche vielseitigen

Bedingungen militärischer und technischer Natur entsprechen mußten. Das Problem der Magnet-Kompaß-Übertragung und der Geschoß-Aufschlagmelder wurde ebenfalls zum Abschluß gebracht, ebenso die Lösung für die Konstruktion der Unterwasser-Schallapparate angestrebt. Der Tiefseetauch-Apparat wurde nach den Patenten von Gall in Angriff genommen. Mit diesem Apparat wird zurzeit eine Tauchtiefe von etwa 160 m erreicht. Die Zweckmäßigkeit gebot eine Abtrennung einiger Arbeitsgebiete, die nur durch die Idee oder auch nur zufällig mit der Hauptfabrikation in Verbindung standen. Durch die Tochtergesellschaften wurden die Spezialgebiete einer intensiven Entwicklungsarbeit unterzogen und hervorragende Erfolge auf den ihnen zugewiesenen Gebieten erzielt.

Entsprechend dieser Entwicklung waren die zur Verfügung stehenden Räume nicht mehr ausreichend, weshalb ein Neubau geschaffen wurde, der im Jahre 1913 bezogen werden konnte.

Während des Krieges hat die Stammfirma wie auch die von ihr abgezweigten Tochterfirmen, acht an der Zahl, durch ihre Arbeiten wesentlich zur Landesverteidigung



beigetragen. Die Stammfirma und die zu ihr gehörenden Tochterfirmen waren somit ausschließlich Lieferfirmen für Heer und Marine geworden. Die Nachkriegszeit stellte die Firma vor die sehr schwierige Aufgabe restloser Umstellung, da das bisherige Absatzgebiet ganz plötzlich gegenstandslos geworden war.

Es lag in der Natur der Dinge, daß sich dem Suchen nach Absatzgebieten recht große Schwierigkeiten insofern entgegenstellten, als die Firma nach außen hin nur wenig bekannt war und es einer sehr großen Propagandaarbeit bedurfte, um nun für die, nach eigenen Konstruktionen, neu herausgebrachten Apparate und Maschinen Interessenten zu finden.

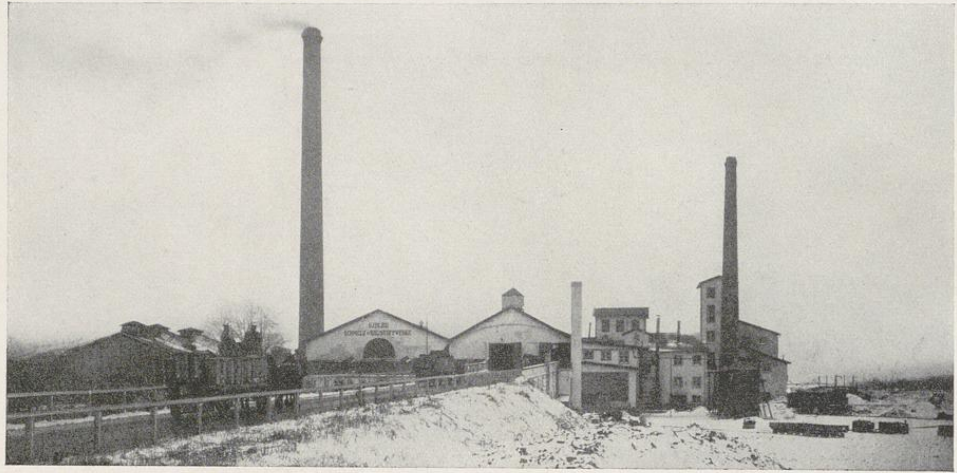
Die Firma Neufeldt & Kuhnke, Betriebsgesellschaft m. b. H. beschäftigt sich heute vorzugsweise mit der Herstellung von Fernzeiger- und Signal-Anlagen, akustisch - optischen Schachtsignal - Anlagen, Schlag-

wetteranzeigern, Schnellreglern, System Prof. Dr.-Ing. Thoma, Drehstrommotoren und Rohölmotoren.

Die wenige Jahre nach Kriegsende aufgenommene Fabrikation von Postfernsprech-Apparaten der verschiedensten Modelle, wodurch die Firma Lieferantin der Reichspostbehörde geworden ist, gaben die Anregung, auch Kopfhörer für Radiozwecke herzustellen. Die Leistung, die hierin erreicht worden ist, beläuft sich auf etwa 1¼ Millionen Hörer, die seit 1922 fertiggestellt worden sind. Die hieraus zwangsläufig sich ergebende Entwicklung von Lautsprechern hatte ebenfalls einen recht beachtlichen Erfolg, denn etwa 120 000 Lautsprecher und Einsätze sind in der verhältnismäßig kurzen Zeit von zwei Jahren angefertigt worden.

Die Bedeutung der Firma Neufeldt & Kuhnke, Betriebsgesellschaft m. b. H. für das Wirtschaftsleben Kiels ergibt sich aus der Tatsache, daß das Werk einer Belegschaft von etwa 1500 Personen Beschäftigung gegeben hat.





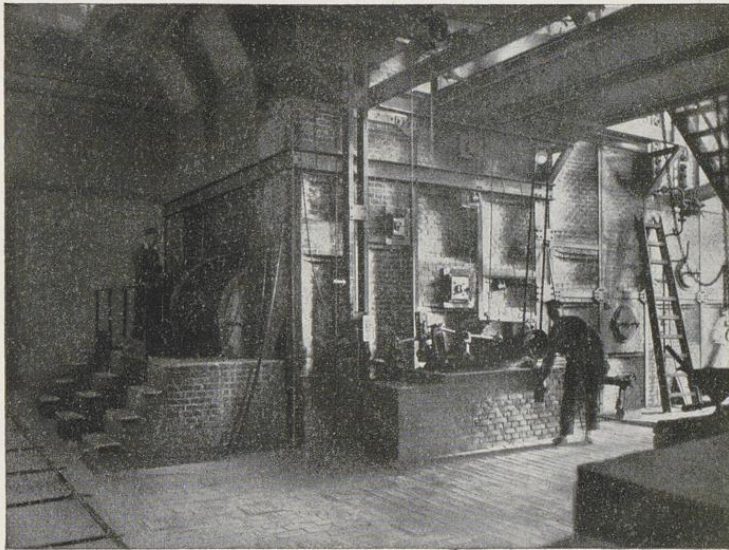
Gesamtansicht der Müllverwertungsanlage in Kiel mit Müllanfuhr

MÜLLVERWERTUNGSANLAGE KIEL MUSAG,

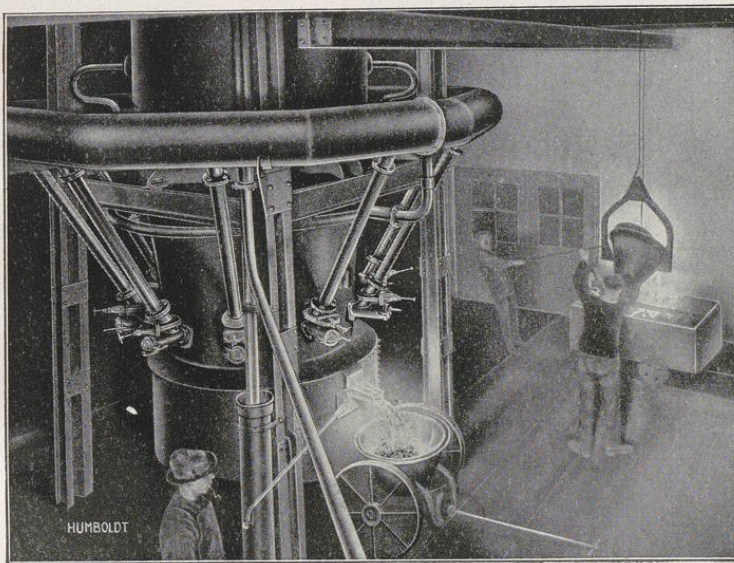
GESELLSCHAFT FÜR DEN BAU VON MÜLL- UND SCHLACKEN-
VERWERTUNGSANLAGEN, AKTIENGESELLSCHAFT
KÖLN-KALK

Bereits 1906 baute man in Kiel eine Müllverbrennungsanlage, die bis 1922 in Betrieb war. In den letzten Betriebsjahren ergab sich immer stärker die Notwendigkeit einer Änderung der alten Ofenanlage, wobei man gleichzeitig Wert darauf legte, möglichst produktiv das Müll zu verarbeiten. Man entschloß sich daher, die alte Müllverbrennungsanlage in eine Müllverwertungsanlage nach dem Musag-System umbauen zu lassen, welche Arbeiten in den Jahren 1922/23 durchgeführt wurden. Auf Grund eines Pachtvertrages wurde die Durchführung des Betriebes auf die Dauer von 5 Jahren ebenfalls der Musag übertragen und es fand die Inbetriebsetzung im Frühjahr 1924 statt.

Das Müll wird in der Anlage mechanisch getrennt in Sperrmüll (größere Eisen- und Blechteile, Knochen, Lumpen), Grobmüll (Schlacken, Holzteile, Papier, kleine Lumpen, Gemüse- und Speisereste usw.) und Feinmüll (Brikettasche, Zimmerkehricht usw.). Das Sperrmüll wird in seine Einzelteile zerlegt und an die entsprechenden Altwarenhändler verkauft. Das Grobmüll wird unter Dampfkesseln auf mechanisch arbeitenden Rosten verbrannt und hierdurch Dampf zum Betrieb der Anlage erzeugt, während die verbleibenden Schlacken nach entsprechender Aufbereitung zu Hochbausteinen verarbeitet werden. Das Feinmüll wird einem Schmelzprozeß ähnlich dem Eisenhüttenprozeß unterworfen und dadurch basaltebenbürtige Produkte gewonnen, die als Straßen-, Bürgersteig- und Hallenbelag usw. Verwendung finden. Verarbeitet werden jährlich 25000 t Müll. Hieraus werden gewonnen ca. 450 t Altmetall, ca. 13500 t Dampf, ca. 300000 Hochbausteine und ca. 60000 qm Schmelzbasaltplatten.



Mechanischer Müllverbrennungsofen der Anlage Kiel



Feinmüllschmelzofen, Abstich und Vergießen des flüssigen Feinmülls

Konditorei und Café Georg Uhlmann

Fernruf 340 Kiel Markt Nr. 13

Gegründet 1858

Im Jahre 1858 begründete Herr Aug. Flamme diese Konditorei. Sie wechselte in den Jahren bis 1884 dreimal das Domizil. Herr Georg Uhlmann, der lange Jahre im Ausland als Konditor tätig gewesen war, übernahm in diesem Jahr das gut renommierte Geschäft; er verstand nicht nur den alten Ruf des Hauses zu wahren, sondern dasselbe zu einer der bedeutendsten Konditoreien Deutschlands emporzubringen. Die Erzeugnisse der Konditorei Uhlmann wurden auch dadurch besonders ausgezeichnet, dass der Inhaber, Herr Georg Uhlmann, im Jahre 1895 von S. M. dem Deutschen Kaiser zum Hofkonditor ernannt wurde.

Die Räume der Konditorei am Klosterhof waren nach und nach unzulänglich geworden und vermochten die stetig zunehmende Besucherzahl nicht mehr zu fassen und so entschloss sich Herr Uhlmann, am Markt einen Neubau zu errichten. Im Jahre 1903 erfolgte die Übersiedlung in die neuen Räume, Markt 13.

Betritt man durch die Tür die Erdgeschossräume, so wird man sofort durch die vornehme Eleganz der ganzen Einrichtung gefangen genommen. Im Vorderraum, dem Hauptsalon, die eigentliche Expedition für die Bedürfnisse der Besucher der Konditorei und des Cafés. Im Hintergrunde befindet sich das Büfett mit den verlockendsten Erzeugnissen der eigenen Konditorei, während vorn an den grossen, hellen Fenstern reizende Nischen zu einem gemütlichen Kaffeepplauderstündchen einladen.

Eine breite Treppe führt von der Konditorei hinauf in das Café bzw. den Rauchsalon. Hier unterhält die Gäste eine ausgezeichnete Kammermusik und eine grosse Menge guter Tageszeitungen und Zeitschriften.

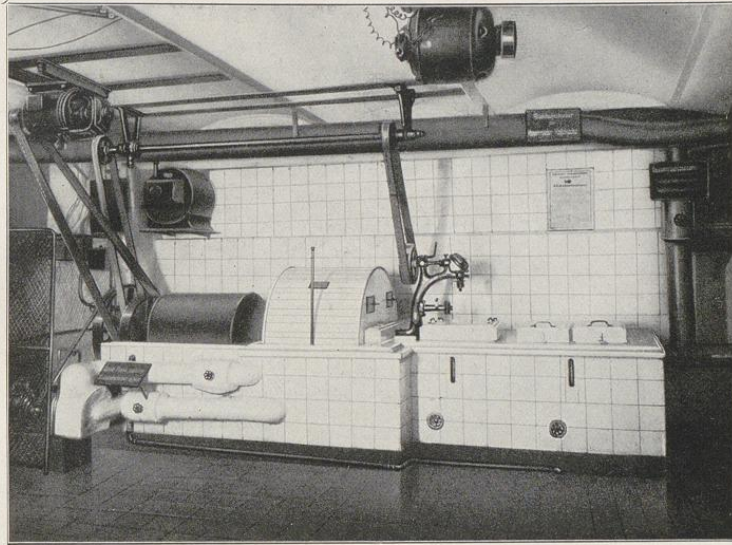
Interessant für jeden Fachmann wie Laien sind die Arbeitsräume der Konditorei in den Kellerräumen, die so luftig, hell und sauber anderwärts wohl kaum ein zweites Mal angetroffen werden. Der Eisfabrikation ist ein besonderer Raum eingeräumt,



während ein anderer den Backofen mit seiner zweckmässigen Einrichtung enthält; in einem dritten werden all die Herrlichkeiten vorbereitet, die später das Büfett zieren.

Die Hofkonditorei Georg Uhlmann ist eine wirkliche Zierde Kiels und Heimischen wie Fremden kann nur wärmstens empfohlen werden, der weit über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinaus bekannt und berühmt gewordenen Hofkonditorei einen Besuch abzustatten. Mag ihr trotz schwerer wirtschaftspolitischer Verhältnisse der Nachkriegsjahre eine immer steigende Frequenz beschieden sein.

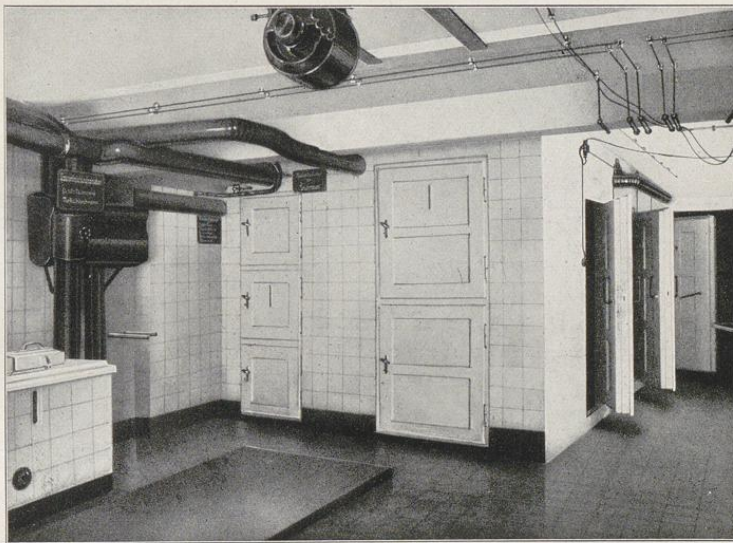




Diese Bilder zeigen Teilansichten der modernen

Eis- und Kälte-Maschine sowie der Kühlanlagen.

Diese Anlagen ermöglichen die Herstellung der Waren auf modernstem, hygienischem Wege. Einer 40 jährigen Praxis treu bleibend, werden nur allerbeste Rohstoffe, welche feinste Qualitätsware garantieren, verwandt.



Konditorei und Café Georg Uhlmann



Gleisumbau Strecke Kiel-Altona

KARL WESCHE KIEL

Holtenuer Strasse 51 / Fernsprecher 2178 und 5958

LÜBECK

Hansastraße 19 / Fernsprecher 1199

Abt. I Eisenbahnbau:

Ausführung von Gleisneubauten und Umbauten, sowie Herstellung von Anschlussgleisen

Abt. II Strassen- und Kanalisationsbau:

Projektierung und Ausführung aller vorkommenden Erd-, Chausseierungs-, Pflasterungs- und Kanalisationsbauten

Abt. III Eisenbeton:

Spezialität: Herstellung von Fernheizkanälen in Beton und Eisenbeton



Vergrößerung der Elektrischen Zentrale auf der Kaiserlichen Werft Kiel-Gaarden.

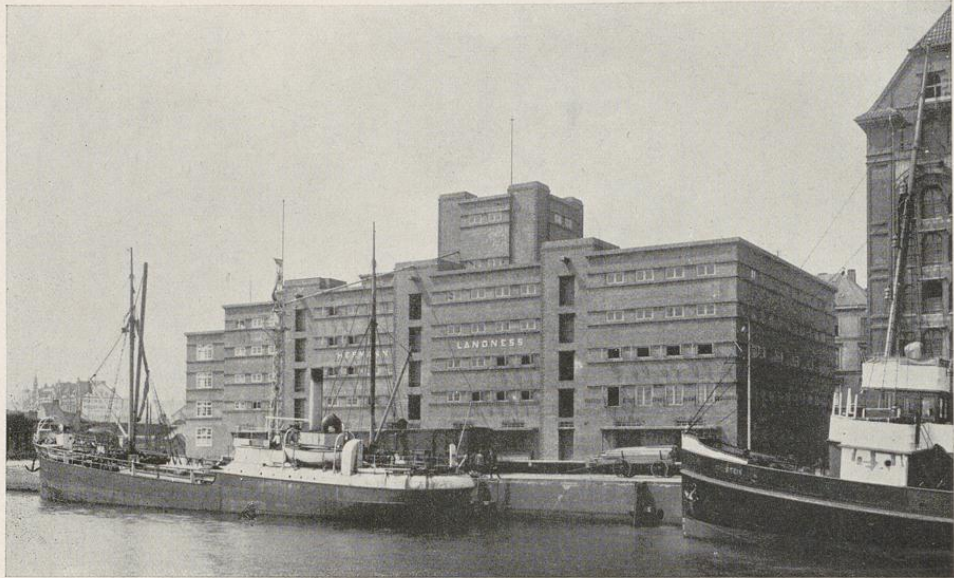
H. MÜLLER, G.M.B.H., KIEL

★★

HOCH- UND TIEFBAU,
SPEZIALGESCHÄFT IN SCHORNSTEINBAU, KESSELEINMAUERUNGEN
UND FEUERUNGSANLAGEN

★★

G E G R Ü N D E T 1 8 9 2



Lagerhaus am Schumachertor



Kaufhaus Rud. Karstadt



Warenhaus W. Jacobsen, Preußerstraße



Direktionsgebäude der Schloßbrauerei

Architekt

B. D. A.

Ernst Stoffers

Holstenstraße 104 Kiel Fernsprecher 1192



Johann Sell

Fleisch- und Wurstwaren-Fabrik

Gegründet 1885 / Fernruf 6272/73
Bankkonten: Reichsbank-Giro-Konto, Commerz- und Privatbank, Giro-Zentrale Kiel / Postscheck-Konto: Hamburg Nr. 61108
Hauptgeschäft: Holtenauer Straße 17 / Fabrik: Mittelstraße 1-3 / Zweig-Geschäfte: Holtenauer Straße 122 und Küterstraße 15

liefert

Holsteiner Landrauchschinken
Rollschinken / Lachsschinken, alle Rohwurstarten wie
Cervelatwurst / Schinkenwurst / Salami in Kappen / Plockwurst usw.
gekochten Schinken / Würstchen

Nur bestes Rohmaterial wird verarbeitet / Die Fabrikate bürgen für Qualität





Das Brot ist von jeher von überragender Bedeutung für die menschliche Ernährung gewesen. Ja, es ist sogar nachgewiesen, daß der Bedarf an Brot von allen Nahrungsmitteln am größten ist. Daher ist auch die Brotbereitung dasjenige Handwerk, auf dessen Erzeugnisse jeder Mensch tagtäglich seit bereits Jahrhunderten angewiesen ist. Wohl besteht ein qualitativer Unterschied in dem Brote unserer Vorfahren und den heutigen Erzeugnissen unserer hochentwickelten Großbäckereien, aber die Bestandteile der Brote sind dieselben geblieben. Im Gegensatz dazu hat sich jedoch der Fabrikationsprozeß im Laufe der Jahrhunderte, besonders aber in den letzten 25 Jahren ganz erheblich geändert. In den Anfang dieser technischen Umwälzung auf dem Gebiete der Brotindustrie fällt die Gründung der Brotfabrik „KILIA“. Schon damals nach den neuesten bautechnischen Grundsätzen errichtet und maschinell mit allen Fortschritten der Technik ausgerüstet, ist es immer das Bestreben des Inhabers gewesen, mit allen Neuerungen Schritt zu halten. Daher steht die Brotfabrik „KILIA“ heute durch seine auf das modernste eingerichtete Grobbäckerei, Weißbäckerei und Konditorei, verbunden mit allen hygienischen und volkswirtschaftlichen Fabrikanlagen, mit an der Spitze der hiesigen Großbetriebe. Mit Hilfe von Gespannen und Autos werden tagtäglich 35 eigene Verkaufsstellen und viele Niederlagen in allen Teilen unserer Stadt mit frischen Backwaren beliefert. Die Versorgung der Kieler Bevölkerung mit guten und preiswerten Fabrikaten ist stets das Prinzip des Unternehmens gewesen. Der beste Beweis für die auch von der Kieler Bevölkerung anerkannte Qualität und Preiswürdigkeit ist der ständig wachsende Kundenkreis. Die Brotfabrik „KILIA“ ist eine Zweigfirma der Dampfbäckerei „Hansa“ J. C. D. Junge & Co. in Lübeck. Im Zusammenhang mit dem Lübecker Unternehmen werden zurzeit 165 Arbeiter, Arbeiterinnen und Angestellte beschäftigt. Das Unternehmen zählt mit zu den größten seiner Branche in Deutschland.

Möller

Kieler Haus- und Lohnwäscherei, Friedrich Möller

Prüne 45

Kiel

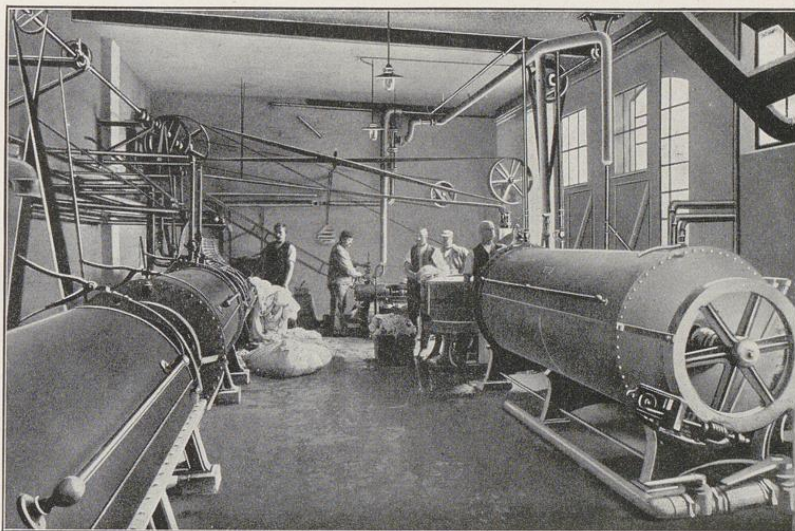
Fernruf 5725

3 wichtige ● ● ● **Schonendste Behandlung! Sauberste Ausführung! Schnellste Lieferung!**

Wer kennt nicht den Leitspruch der Hauswäscherei

Möller?

Das größte Wäscherei-Unternehmen Kiels



Teilansicht vom Waschsaal

Die Wäscherei der Hausfrau,

Fr. Möller

welche vor 18 Jahren gegründet wurde und innerhalb weniger Jahre zur führenden Firma in der Wäscherei-Industrie geworden ist, ersetzt jeder Hausfrau den Waschtage im Hause.

Ein Waschtage im Hause bringt jeder Hausfrau viele Unbequemlichkeiten, Anstrengungen und Ärger. Dieser Waschtage sollte heute in jedem Haushalt durch die ungeahnten Fortschritte in der Wäschereitechnik der Vergangenheit angehören.

Durch die Aufstellung der modernen Wäscherei-, Mangel- und Plättmaschinen ist die weitaus größte Schonung bei der Behandlung der Wäsche gewährleistet.

Ein Rundgang durch die großen, neuen und modernen Arbeitsräume der Fabrik gibt einen interessanten Einblick in das Verfahren, wie die Wäsche durch die Maschinen gereinigt, durch die Zentrifugen ausgewrungen,

und wenn dieselbe fast schrankfertig geliefert werden soll, durch die Mangel- und Plättmaschinen bearbeitet wird.

Die Abteilung II, schrankfertige Herren- und Damenwäsche, ist auch mit den neuesten Plättmaschinen, wie Oberhemd- und Manschettenpressen, Kragenplättmaschinen-, Rumpf- und Wäschepressen ausgerüstet. Ein gut eingearbeitetes Stammpersonal sorgt auch in dieser Abteilung für erstklassige Bearbeitung der Wäsche.

Die Abteilung III des Unternehmens, Leihwäsche, als Bettwäsche, Handtücher, Tischtücher und Servietten, erfreut sich trotz der erst kurzen Einrichtung großer Beliebtheit bei Hotels, Restaurants und Kontoren.

Gespänne, Auto und Boten verkehren täglich in allen Stadtteilen und sorgen für schnellste Abholung und Rücklieferung der Wäsche.

LANDESBANK DER
PROVINZ SCHLESWIG-HOLSTEIN
KIEL

SOPHIENBLATT 23

Fernsprecher Nr. 6130—6133

Postscheckkonto Nr. 13328 in Hamburg

Reichsbankgiro-Konto

Öffentliche Bankanstalt der Provinz □ Amtliche Hinterlegungsstelle

**

Stamm-Kapital: 5 000 000 R.M.

Reserven: 1 000 000 R.M.

**

Scheck- und Depositenverkehr
Ausführung sonstiger Bankgeschäfte

**

Ausgabestelle der Schleswig-Holsteinischen Provinzialanleihen

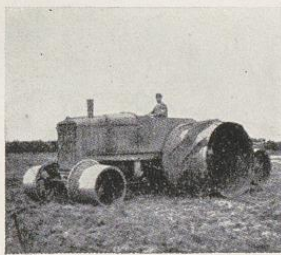


ETABLISSEMENT „WALDWIESE“ IN KIEL

Inh. Paul Langfeldt — Fernrut 3132

Schönstes und größtes Etablissement Norddeutschlands mit herrlichem Buchenwald, großem fischreichen Teich, großem schattigen Konzertgarten und daran stoßendem 8000 qm großem Sportplatz mit Zuschauerplätzen, 15 000 Personen fassend. — Das Hauptgebäude enthält 3 Säle; den großen Saal, 3000 Personen fassend, den Terrassensaal, von schönen geräumigen Veranden umgeben, und in der I. Etage den durch wertvolle Gemälde dekorierten

Feensaal. — Das ganze Etablissement umfaßt 54 000 qm und bietet größten und kleinen Vereinen angenehmen Aufenthalt; es ist Haltestelle der elektrischen Straßenbahn, vom Bahnhof in 8 Minuten, von den Dampfschiffen in 12 Minuten zu erreichen. — Gutes bürgerliches Restaurant. — Feinste Hamburger Küche zu soliden Preisen. — Münchener und hiesige Biere. — Gutgepflegte Weine nur erster Häuser. — Aufmerksame Bedienung.



Landbaumotor bei der Arbeit



Neue ländliche Siedlerstelle auf dem Gelände des ehemaligen Remontedepots Hardebek



Städt. Erwerbslose b. Anlegen v. Entwässerungsgräben im Moor

DIE SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE HÖFEBANK G. M. B. H. IN KIEL

Schloßgarten 1 — Fernsprecher 657 und 658 — Gegründet 1913 — Gesellschafter: der Preußische Staat, die Provinz, die Städte, Landkreise, Landwirtschaftliche Körperschaften.

Die Schleswig-Holsteinische Höfebank ist die gemeinnützige provinzielle Siedlungsgesellschaft im Sinne des § 1 des Reichssiedlungsgesetzes vom 11. August 1919.

Die Schleswig-Holsteinische Höfebank fördert die ländliche Siedlung durch Seßhaftmachung und wirtschaftliche Kräftigung des Bauernstandes behufs Entlastung der Großstädte und Steigerung der Erzeugung von Nährstoffen für die städtische Bevölkerung. Die Schleswig-Holsteinische Höfebank betreibt die Kultivierung von Moor- und Ödland, insbesondere in dem seines Hinterlandes beraubten Kreise Flensburg und schafft damit Arbeitsgelegenheit für die Erwerbslosen in den Großstädten.

Die Schleswig-Holsteinische Höfebank unterstützt bei ihrer gesamten Tätigkeit Kriegsbeschädigte, Rückwanderer und Flüchtlinge.

Die Schleswig-Holsteinische Höfebank stellt in einer Bau- und einer Vermessungsabteilung Bau- und Siedlungspläne auf und führt die Bauausführungen und Vermessungsarbeiten unter Heranziehung der städtischen und ländlichen Bauhandwerker durch. Es werden sowohl landwirtschaftliche Einzel- und Gruppensiedlungen wie auch geschlossene ländliche Kleinwohnungs-siedlungen errichtet.

Die Schleswig-Holsteinische Höfebank hat seit ihrer Gründung rund 21 500 ha Siedlungsland käuflich erworben, rund 1100 neue selbständige Landstellen errichtet und 290 ländlichen Kleinbetrieben durch Landzulagen zu größerer wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit verholfen und durch Errichtung einer Anzahl ländlicher Kleinsiedlungen in der Nähe der Großstädte Hamburg und Kiel die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit frischem Gemüse und Obst gefördert.

J. Tischendorf, Kiel

†
Hauptgeschäft: Karlstr. 26/28
Fernsprecher 152 | Lagerhäuser: Feldstr. 22
Mitglied des Internationalen Möbeltransport-Verbandes,
alleiniger Vertreter für Kiel u. Umgegend
†

Abt. 1:

Möbeltransport

Lagerung, Überseetransport und
Wohnungstausch

Abt. 2:

Beerdigungswesen

Reichhaltiges Sarglager in allen Preislagen
eigener Anfertigung

Einäscherungen

Überführung Verstorbener per Eisenbahn,
Automobil und Leichenwagen

Abt. 3:

Bau- und Möbeltischlerei

Reelle und prompte Bedienung

J. Tischendorf, Kiel

†
Hauptgeschäft: Karlstr. 26/28
Fernsprecher 152 | Lagerhäuser: Feldstr. 22
Mitglied des Internationalen Möbeltransport-Verbandes,
alleiniger Vertreter für Kiel u. Umgegend
†

Abt. 1:

Möbeltransport

Lagerung, Überseetransport und
Wohnungstausch

Abt. 2:

Beerdigungswesen

Reichhaltiges Sarglager in allen Preislagen
eigener Anfertigung

Einäscherungen

Überführung Verstorbener per Eisenbahn,
Automobil und Leichenwagen

Abt. 3:

Bau- und Möbeltischlerei

Reelle und prompte Bedienung

Karl Scharnberg

BAUUNTERNEHMUNG

*

K I E L

HOLTENAUER STRASSE NR. 77
FERNSPRECHER 1214

*

HARTSTEINWERK:

KIEL-HASSEE - FERNSPRECHER NR. 2378
TELEGRAMM-ADRESSE:
BAUSTEIN-KIEL

*

ZIEGELEI:

WESTERHOLZ
FERNSPRECHER LANGBALLIG NR. 55

LANDSCHAFTLICHER KREDITVERBAND

für die Provinz Schleswig-Holstein
in Kiel, Königsweg 8

Unter dem Namen Landschaftlicher Kreditverband für die Provinz Schleswig-Holstein hat sich im Jahre 1882 ein Verein von Grundbesitzern in Schleswig-Holstein gebildet, um den Realkredit für ihre Besitzungen zu vermitteln. Der Verband ist eine mit Korporationsrechten ausgestattete öffentliche gemeinnützige Kreditanstalt, der das Recht zusteht, zur Beschaffung der zur Beleihung des Grundbesitzes ihrer Mitglieder erforderlichen Barmittel, auf jeden Inhaber lautende Schuldverschreibungen unter der Benennung

„Pfandbriefe des Landschaftlichen Kreditverbandes für die Provinz Schleswig-Holstein“
auszufertigen (z. Zt. 8% Goldpfandbriefe).

Mitglied des Verbandes kann jeder Besitzer eines in der Provinz Schleswig-Holstein belegenen landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstückes werden, das einen Grundsteuer-Reinertrag von mindestens Mk. 5.- gewährt. Der Verband steht unter der Oberaufsicht des Herrn Preußischen Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und unter der örtlichen Aufsicht des Herrn Oberpräsidenten als Staatskommissar.

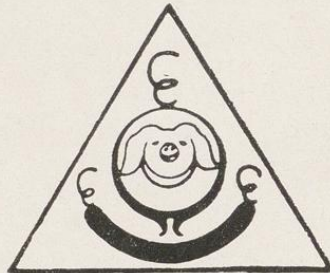
Die größte, modernste und führende
Fleischwarenfabrik in Kiel ist die Firma

Ehlers & Ko., Akt.-Ges.

Fernruf 829 u. 830

Preetzer Chaussee 26-28

Telegr.-Adr.: „Eko“



Die Schutzmarke der Fabrik.

Neben sämtlichen Sorten **Frischwurst**
und **Dauerwurst** erfreuen sich **Ehlers**
Dosenwürstchen u. **Saftschinken**
der größten Beliebtheit. ■

Die Firma versendet nach allen Plätzen Deutschlands und exportiert auch nach dem Auslande.



Verlangen Sie
bei Ihrem Buchhändler die neuen

„Dari“-Städtebücher

Bremerhaven-Geestemünde-
Lehe ord. R. M. 2.50
Danzig ord. R. M. 3.50

Lübeck ord. R. M. 3.50
Stettin ord. R. M. 4.00
Königsberg ord. . . . R. M. 4.00
Rostock ord. R. M. 3.00

DARI-VERLAG, BERLIN-HALENSEE

FR. FLOHR, KIEL

DAS ARBEITSGEBIET DER FIRMA REICHT ÜBER GANZ DEUTSCHLAND

Ihre Sondergebiete sind:

1. Abbrüche von Ingenieurbauten
2. Gesteinsbohrungen mit elektr. und Druckluft betriebenen Bohrgerät
3. Autogene Unterwasserschneidarbeiten
4. Sprengungen an der Luft

5. Sprengungen unter Wasser
 6. Sprengungen, hydraulische
 7. Taucherarbeiten jeder Art
- Daneben wird betrieben:*
8. Eine Fabrik für Taucherapparate

Aus der Reihe dieser vielseitigen Arbeiten geben die nachfolgenden Abbildungen zwei markante Beispiele und zwar:
a) Bergung der „Skandia“ im Kaiser-Wilhelm-Kanal, b) Durchtrennen des Doppelbodens des Panzers „Kaiser-Friedrich III“ auf autogenem Wege in 8 m Wassertiefe

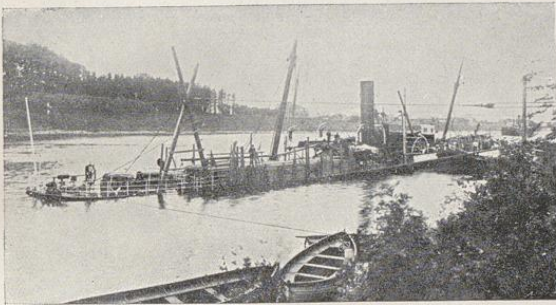


Abb. 1. Die im Kaiser-Wilhelm-Kanal gesunkene „Skandia“



Abb. 2. Autogen unter Wasser ausgeschnittenes Schiffswandstück



Abb. 3. Autogen unter Wasser ausgeschnittenes Leck der „Skandia“ nach Abnehmen der Leckdichtung im Dock

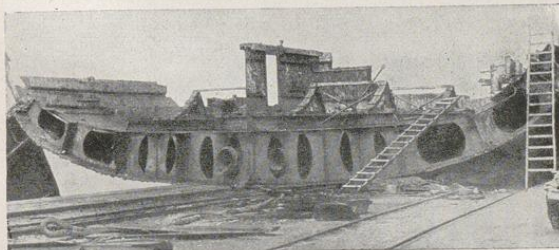


Abb. 5. Doppelboden des „Kaiser-Friedrich III“, quer autogen in 8,0 m Wassertiefe durchgeschnitten

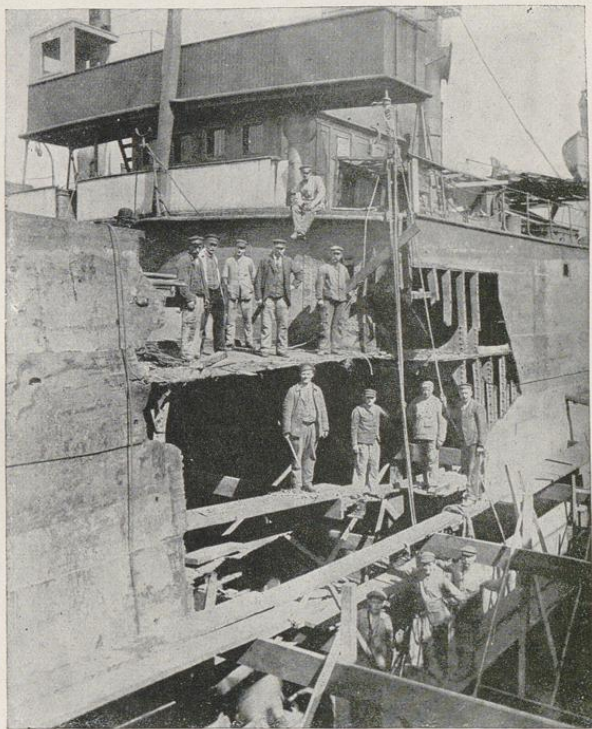


Abb. 4. Autogen unter Wasser aus geschnittenes Leck nach Abnehmen der Leckdichtung im Dock



F. Feldmann, Weingroßhandlung
Spezialhaus für Mosel-, Rhein- und Bordeauxweine

Fernruf 4805

Kiel

Sophienblatt 60

Offene Handelsgesellschaft

Größtes Weinlager hier am Platze. Reichhaltiges Lager von Süd- und Schaumweinen sowie Edel-Likören nur erster Firmen.

Rum, Weinbrand, Aquavitverschnitte eigener Fabrikation zu den billigsten Preisen.

Direkter Import und Export — Eigene Zollteilungs-läger.

★
Kieler
Sanitäts-Meierei

Willy Metscher

K I E L

Boninstraße 50

★

FRIEDRICH EHLEN

**K
I
E
L**

SPEZIALWERK
FÜR BAUARTIKEL
IN KUNSTSTEIN UND
STAMPFBETON

BAUAUSFÜHRUNGEN JEDLICHER ART.

PAUL-CHR. SCHARSTEIN
Holzhandlung und Sägewerk

Yacht- und Bootswinterlager.
Reparaturen und Neubauten
von Fahrzeugen aller Art.
Anfertigung von Yachtkon-
struktionen und Segelrissen
nach langjährigen Erfah-
rungen. Gegründet 1865.

KIEL-NEUMÜHLEN-DIETRICHSDORF

PAUL-CHR. SCHARSTEIN JR.
Fischräucherei und Seefischhandlung

Einzige Räucherei am Platze
mit eigener Kaianlage für
direkte Seezufuhr. Außerdem
Delikatessen und Feinmari-
naden. Fernsprecher 847.

KIEL-NEUMÜHLEN-DIETRICHSDORF



E. Mordhorst, Kiel

Sophienblatt Nr. 58

Fernsprech-Anschlüsse Nr. 246 und 247

Abteilung 1:

Bahnamtliches Rollfuhrunternehmen

Spedition, Sammelladung, Lagerung

Möbel-Transporte ohne Umladung
nach allen Plätzen der Welt

Kessel- und Maschinen-Transporte

Abteilung 2:

Straßen- und Tiefbaugeschäft

Abteilung 3:

Kunst- und Natur-Eiswerke

H. Diederichsen, Kiel

Kiel — Hamburg — Berlin

Gegründet 1837

1. Kohlen

Groß- und Kleinhandel in deutschen und englischen Kohlen, Koks und Brennmaterialien, Bunkerkohlen.

2. Sägereibetrieb und Abwrackwerft Voßbrook

Verarbeitung von Pitchpine, Oregonpine, Parkett, Fußbodendielen, Türen, Fenstern, Kanteln usw., Lohnschnitt auf modernsten Maschinen, Abbruch von Schiffen, Handel mit Schiffen aller Art.

3. Technische Abteilung

Vertretung nachstehender industrieller Werke: A. Borsig, G. m. b. H., Berlin-Tegel — Borsigwerk, Aktiengesellschaft, Borsigwerk O/S, Zweigniederlassung Berlin, Berlin N 4, Chausseestr. 13 — Delmenhorster Linoleumfabrik Ankermarke, Delmenhorst bei Bremen — Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg — C. Heckmann, Aktiengesellschaft, Duisburg — Hydraulik G. m. b. H., Duisburg — Mannesmannröhren-Werke, Düsseldorf — Mannesmannröhren-Lager, G. m. b. H., Hamburg — Röhrenverband G. m. b. H., Düsseldorf — Schieß-Defries, Aktiengesellschaft, Düsseldorf — C. Aug. Schmidt Söhne, Hamburg-Uhlenhorst — Scharrenbroich & Hindrichs, Köln-Sülz

4. Chemikalien-Abteilung

Alleinverkauf der Gesamtprodukte bedeutender chemischer Fabriken

Spezialität: Schwefelnatrium conc. und cryst., Glaubersalz calc. Wasserglas filtriert und in Stücken, Antichlor, Natriumbisulfid, Salmiak feincryst., Salz- und Schwefelsäure, Natronlauge

5. Havariekommissar

für den Verein Hamburger Assecuradeure sowie für andere in- u. ausländische Versicherungsgesellschaften

Fernsprecher 1857-1860 — **Bank-Konto:** Commerz- und Privatbank Aktiengesellschaft, Filiale Kiel — **Telegramm:** Hadide Kiel — **Postscheck-Konto:** Hamburg Nr. 763
Codes: A. B. C.-Code, 5. Ausgabe — A. I.-Code — Scotts-Code, 6. Ausgabe — Watkins-Code
Carlowitz-Code — Engineering-Code — Privat-Code
Hamburger Büro: Alter Wall 10, Fernsprecher Roland 9481-82, Telegramm: Hadide-Hamburg
Berliner-Büro: Am Karlsbad 5, Fernsprecher Lützwow 7971, Telegramme: Baggergut-Berlin

* * *

Farbenfabrik Hansa G. m. b. H., Kiel

Patent-, Oel-, Lackfarben

Spezialität: Patent-Schiffsbodenfarben (Hansa-Komposition) zum Anstrich eiserner und hölzerner Schiffsböden sowie Raum- und Bunkerfarben
Lieferanten der Reichsmarine sowie erster deutscher und ausländischer Reedereien
Schwarzlacke für Industrie — Rostschutzfarben

Fernsprecher: 1857-61 — **Telegramm:** Farbhansa — **Bank-Konto:** Commerz- und Privat-Bank A.-G., Filiale Kiel

Heinrich Weinnoldt & Cie.

Kiel-Neumühlen-Dietrichsdorf

Gegründet 1889



Geschäftsräume: Luisenstraße 19
Lager:
Luisenstraße 19 und 20 und Dietrichsdorfer Bahnhof
mit Bahnanschluß
Drahtanschrift: „Weinnoldt“
Fernruf: Kiel 752



Bau- und Brennstoffe

Sand und Kies

Straßenbaustoffe

Drains, glasierte Tonröhren

GEWERKSCHAFTSHAUS

K I E L

Legienstraße Nr. 18-24 / Telephon Nr. 976



Größtes und schönstes Restaurant in der Stadt Kiel

Schönster Konzertsaal in der Provinz, ausgezeichnete Akustik, 1200 Sitzplätze

Kleinere Säle für Konferenzen und Sitzungen in verschiedener Größe und Auswahl

Verpflegung von Reisenden, größeren Gesellschaften und Vereinen
bei mäßigen Preisen. Sehr zu empfehlen für Ausflügler, die die Kieler Förhde besuchen

Zwanzig neuzeitlich eingerichtete Fremdenzimmer mit fließendem Wasser, Zentralheizung, Fahrstuhl

Herbergsbetrieb

Desinfektions- und Badeanstalt, 114 Betten, sehr geeignet für Reisende,
Handwerker und Touristen

Bürohaus aller freien Gewerkschaften in Kiel



v o r m . S c h w e n s e n & F e h r s i n K i e l

Das Unternehmen wurde im Jahre 1871
von Herrn D. Ebers gegründet, ging 1879
in den Besitz der Herren Schwensen &
Fehrs über und wurde 1888 in eine Aktien-
gesellschaft umgewandelt. Der Betrieb
ist mit allen technischen neuzeitigen Ein-
richtungen ausgestattet u. hat das Unter-
nehmen die Einwirkungen des Krieges
und der Nachkriegszeit gut überstanden.
Die Erzeugnisse der Brauerei „Zur Eiche“
sind überall rühmlichst bekannt, da die
Leitung nach wie vor den Grundsatz
befolgt: „Vom Besten das Beste“



Saul Bartels, Kiel

G E G R Ü N D E T I M J A H R E 1 9 0 5

Kolonialwaren-Import u. Großhandlung

Kaffeegroßrösterei

Verkaufsniederlassungen: Heide, Rendsburg

Spezialität:

**Import und Export von rumänischen und
galizischen Bohnen**

**Eigene Aufkäufer in der Bukowina,
Bessarabien und Ostgalizien**

FRIEDRICH VEHRS

**K
I
E
L**

MALERMEISTER

WAISENHOFSTR. 46

FERNRUF 3383





CARL LAGONI

MALEREIBETRIEB

KIEL-GAARDEN

ELISABETHSTR. 61 FERNRUF 3053

**AUSFÜHRUNG SÄMTLICHER
MALERARBEITEN
DEKORATIVE MALEREIEN
NACH EIGENEN UND GEGE-
BENEN ENTWÜRFEN**

* * *

**SPEZIAL-WERKSTÄTTEN FÜR
FEINSTE SCHLEIFLACKIERUNGEN**

* * *

**KOSTENANSCHLÄGE UND SKIZZEN
UNVERBINDLICH**



Werkstätte für dekorative Malerei



Vornehme
Raumstimmung
Moderne farbige Fassadenmalerei

KARL BREITLING

Malermeister / Kiel

Franckenstraße Nr. 7
Telephon Nr. 1774


Ausführung von Anstrichen jeder Art



BRACKER & AIIWARDT

BAUGESCHÄFT | **Kiel-Gaarden**
Illisstraße 25 / Fernsprecher 6493

Bauausführung jeder Art und
jeden Umfangs in Teil- u. Gesamt-
ausführung / Prima Referenzen



H. WOLTER, KIEL

BLÜCHERPLATZ NR. 8 * FERNSPRECHER 1144
BANKVERBINDUNG: BANKHAUS W. AHLMANN

Baugeschäft

Mauerei, Zimmerei und Tischlerei mit Maschinenbetrieb
Ausführung aller im Baufach vorkommenden Arbeiten



Kronshagener Schule bei Kiel

PETER THOMS, KIEL

Küterstr. 26 / Fernsprecher 4344

BAUGESCHÄFT

Küterstr. 26 / Fernsprecher 4344

Bau-Ausführungen im Hochbau



F. J. BALLERSTEIN, KIEL

LACKFABRIK UND FIRNIS-SIEDEREI

Fabrik: Kiel-Steenbek, Lager und Kontor: Holtenauer Str. 91a-95, Fernsprecher 492 u. 493

liefert sämtliche Oel- und Sprit-Lacke
in hervorragender Güte.



PARKSANATORIUM KIEL

FERNSPRECHER 844

GOETHESTRASSE 11

FERNSPRECHER 844

Wissenschaftlich geleitete physikalische Heilanstalt und Privatklinik

Neuzeitlich eingerichtete, behagliche Zimmer, gute Verpflegung, ruhige, schöne Lage, gut ausgebildetes Personal. Ambulante und stationäre Behandlung aller Krankheiten unter fachärztlicher Leitung — Ausgeschlossen von der Aufnahme: Ansteckende Krankheiten und Geisteskrankheiten. — Näheres durch die Verwaltung.

F. LUPP

DACHDECKERMEISTER

K I E L

CALVINSTRASSE 21

FRANZ MAEDICKE, KIEL

BAUGESCHÄFT

*
*Eckernförder Chaussee 57/59
Eichhofstraße 3
Fernruf:
Nr. 1212 und 2121*



*
*Bankkonten:
Commerz- u. Privatbank A.-G.
Kiel
Landschaftliche Bank der
Provinz Schleswig-Holstein*

Eingetr. Warenzeichen.

Ausführung von Mauer-, Zimmer-, Tischler- u. Eisenbetonarbeiten

ÜBERNAHME GANZER BAUTEN

INGENIEUR
HEINRICH STEGMANN

KIEL-PRIES

FERNSPRECHER: HOLTENAU NR. 179
BANKKONTO:
SPAR- UND DARLEHNSKASSE
PRIES

*

MASCHINENSCHLOSSEREI, HEIZUNGSANLAGEN, STEGMANN-HEIZER

Wilhelm Poppe, Kiel

Aktiengesellschaft

Maschinen- und Motorenfabrik, Metallgießerei

- Abteilung I: Maschinen- und Apparatebau
- Abteilung II: Kleinbootsmotorenbau
- Abteilung III: Schiffsschraubenanlagen
- Abteilung IV: Metallgießerei
- Abteilung V: Maschinen- u. Motoren-Reparaturen

Gründungsjahr der Firma 1884

GEORG FEDDERN JUN.

FERNSPRECHER 4532

KIEL-HASSEE

FERNSPRECHER 4532

BAUGESCHÄFT

Hochbauten

Öffentliche Bauwerke, Geschäfts-,
Wohn- und Landhäuser,
Industriebauten

Tiefbauten

Erdbewegungen u. Bauwerke für
Eisenbahnen u. Schiffahrtskanäle

BAUBERATUNG

Übernahme von Bauausführungen jeder Art und jeden Umfangs

ERNST A. F. SELL, KIEL

FERNSPRECHER 6139

SOPHIENBLATT NR. 60

FERNSPRECHER 6139

STRASSEN- UND TIEFBAU

Ausführung von Straßen-, Beton- u. Eisenbahnbauten
Kanalisationsanlagen, Wasserleitungen
Kabelverlegungen u. allen sonstigen Tiefbauarbeiten

* * *

Lieferung von deutschen und schwedischen Pflastermaterialien, Betonkies und Muersand



Carl Jaspersen

KIEL

Muhliusstraße 40-44
Fernruf 14 und 1614

*

BAUSTOFF- UND EISEN-GROSSHANDLUNG

VERTRETER

der Mosaik- und Wandplattenfabriken
von Villeroy & Boch, Keramische Werke, A.-G.,
Lübeck, Dresden, Deutsch-Lissa, Bonn,
Metlach, Merzig, Wallerfangen,
Wadgassen, Septfontaines

VERTRETER

der Tonwaren- u. Kunstziegelfabrik
Ullersdorfer Werke A.-G., Nieder-Ullersdorf,
Fabriken moderner Baukeramiken,
Badeanstaltsteine, Terrakotten
und Verblendsteine

HEINRICH FREY · KIEL

SCHAUENBURGER STRASSE 35 / FERNSPRECHER 5354 / LAGER: EICHHOFKASERNE
BANKKONTO: HANDELS- UND GEWERBEBANK

SPEZIALBAUGESCHÄFT

AUSFÜHRUNG FREITRAGENDER WÄNDE
EIGENE HERSTELLUNG VON SCHLACKENZEMENTDIELEN
BIMSZEMENTDIELEN / ZEMENTFLIESEN
UND SCHWEMMSTEINEN

Stets großes Lager vorrätig

Carl Naue

BAUGESCHÄFT

KIEL

Königsweg Nr. 34



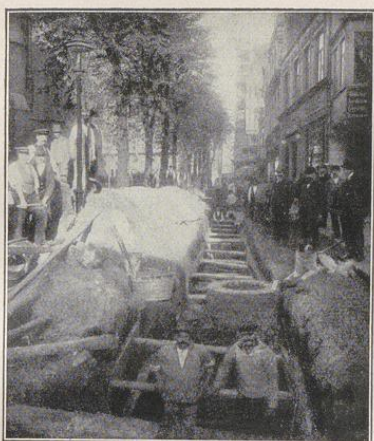
Gebr. Schmüser
Baugeschäft

KIEL-WIK

Prinz-Heinrichstraße Nr. 43
Fernsprecher Nr. 2116



Übernahme von Bauausführungen jeder Art und jeden Umfanges.



Kanalisation der Flämischen Straße

Johannes
Matzen,
Kiel



Ausbau des Bahnhofes Kiel-West

JOHANNES MATZEN · KIEL

KIRCHHOFALLEE NR. 102 / FERNRUF NR. 6145 / BANKKONTO: WILH. AHLMANN, KIEL

TIEFBAU- UND FUHRGESCHÄFT / LASTAUTO-BETRIEB

Kanalisations-, Pflasterungs-, Kabelverlegungs-, Erd- und Oberbauarbeiten. / Lieferung von Beton-, Pflasterkies und Mauersand.

ERNST ALBRECHT · KIEL

LEGIENSTR. 26
GESCHÄFTSGRÜNDUNG 1890
FERNSPRECHER 3085
BANKKONTO:
AHLMANN, KIEL

DACHDECKERMEISTER

Abteilg. I: SCHIEFER-, ZIEGEL- UND PAPPDACHARBEITEN

Abteilg. II: ASPHALTIERUNGS- UND ISOLIERUNGSARBEITEN

Abteilg. III: BLITZABLEITERBAU

Spezialabteilung:
**NEUEINDECKUNGEN UND AUSBESSERUNGEN
VON KIRCHTÜRME**

Gerichtlich zugelassener Sachverständiger der Industrie- u. Handelskammer Kiel

KRAFTVERKEHR NORDMARK

AKTIENGESELLSCHAFT

Verwaltung:
Altona-Stellingen
Kirchenstraße Nr. 48
Fernsprecher D7 Dammtor Nr. 2441-2444
★



Betriebsstellen:
Altona, Bremen, Flensburg, Güstrow,
Hamburg, Itzehoe, Lübeck,
Kiel
Ziegelteich 7 - Fernsprecher Kiel Nr. 5708
★

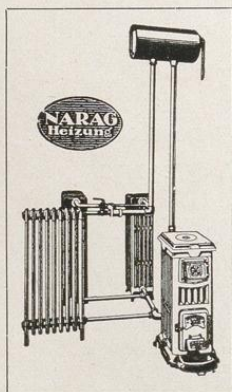
Vermietung von Lastkraftwagen für Tage, Monate und auf längere Zeit
Gütertransporte jeder Art im Stadt- und Überlandverkehr
Einrichtung und Betrieb von Kraftomnibuslinien
Ausarbeitung von Transportprojekten jeglicher Art
Reparaturwerkstatt für Personen- und Lastkraftwagen
Einbau elektrischer Licht- und Anlassenanlagen | Reparaturen an elektrischen Anlagen
Vermietung von Garagen für Personen- und Lastkraftwagen
Auto-Pension

Besonderer Güterverkehr zwischen: Kiel-Hamburg / Kiel-Neumünster

A. HÜBENER / KIEL

Karlstraße Nr. 8 / Fernsprech-Anschluß Nr. 428
gegründet 1882

Fabrik für Zentralheizungs- und Lüftungsanlagen



N A R A G H E I Z U N G E N

für

Kontore, Wohnräume, Läden und
Siedlungshäuser

Beheizung von
Banken, Schulen und anderen öffentlichen Gebäuden

★

Trockenanlagen
Hochdruckrohrleitungen / Schiffsheizungen

DUWALD CASTENS

BAUGESCHÄFT

K
I
E
L

WÖRTHSTRASSE NR. 4 a
FERNSPRECHER NR. 2604

J. GUCKES

K I E L

FERNSPRECHER NR. 2385

BAUUNTERNEHMUNG

EISENBETONBAU
INGENIEURBAU
TIEFBAU

ROBERT STROTHENK, KIEL

★

*Kunst- u. Bauschlosserei
Werkstatt für Metalltreibarbeiten
Autogene Schweißerei*

★

F e r n r u f 1 3 6 8 / H o l t e n a u e r S t r a ß e 2 7

D. & A. PRIES

Kiel-Neumühlen-Dietrichsdorf

Postscheck-Konto: Hamburg 14067 / Fernsprecher 1578
Bankkonten: Schwentine-Bank, Kiel-N.-D. / Kieler
Spar- und Leihkasse, Nebenstelle 8, Kiel-Wellingdorf

Ausführung v. Chaussee- u. Straßenbauten
Terrainregulierung, Kabelverlegungs-
arbeiten / Kanalisations- und Pflasterungs-
arbeiten / Lieferung v. Wegebaumaterialien
Eigene Kiesgruben
Spezialität: Zementwarenfabrikation

TIEFBAUGESCHÄFT / GEGRÜNDET 1855

WALTER STRÖH, G. M. B. H.

HOLZBEARBEITUNGSFABRIK U. BAUGESCHÄFT

KIEL

MARTHASTRASSE 3/10

RUF 95 U. 96

PIPPOW & GREWE / KIEL Holtenuauer Straße Nr. 72

**Baustoffhandlung
Versicherungen**

Fernsprecher 31
Postscheck 1141 Hamburg
Bankkonto . Vereinsbank Kiel



Dachdeckermeister

W. Liebhard, Kiel

Schleswiger Str. 22

Schleswiger Str. 22

Gustav Schulze

**K
I
E
L**

Knooper-
weg 135

Dachdeckermeister

Herm. Schulte / Kiel

Fernruf 581 — Inhaber: Emil Schulte — Lange Reihe 25
Gegründet 1874

Provincial-Ausstellung Kiel 1896: Goldene Medaille
Handwerks- und Gewerbeschau Altona 1925: Lobende Anerkennung für hervorragende Leistungen



Abteilung I:

Kunstschmiede / Schlosserei / Maschinen-Reparaturwerkstatt / Eisenkonstruktionen
Autogene Schweißarbeiten

Abteilung II:

Gas-, Wasser-, Heizungsanlagen / Sanitäre Anlagen und Einrichtungen
Reparaturen schnell und fachgemäß

J. D. RATHJEN

KIEL

*Walkerdamm 12 | Fernsprecher 544.
Bankkonto: Wilh. Ahlmann, Kiel*

DACHDECKER- UND ASPHALTIERUNGS-GESCHÄFT

empfiehlt sich zur

**ANFERTIGUNG VON ZIEGEL-,
SCHIEFER-, PAPP- U. HOLZZEMENT-
DÄCHERN**

sowie zu

**ANLAGEN VON BLITZABLEITERN
U. JEDLICHER ART ASPHALTIERUNG**

*Lager von Ziegeln, Schiefeln,
Schieferplatten, Dachpappen, Teer, Holzzement,
Asphalt und Asphaltplatten usw.*



W. EGGERT INH.: E. REIMER, KIEL

*Gegründet im Jahre 1892
Hamburger Chaussee 53
Fernruf 3459*

DACHDECKERGESCHÄFT UND AUSFÜHRUNG VON ASPHALTARBEITEN

*Lager
von sämtlichen
Dachdecker-
Artikeln*

PAUL HÖFER

†
KIEL

Knooperweg Nr. 140c

†

DACHDECKERMEISTER

ANDREAS DÖLLE DACHDECKERMEISTER

†
KIEL

*Kirchhofallee 35
Bankkonto:
Handels- u. Gewerbebank, A.-G., Kiel
Fernsprecher 5066*

†

*Lager von Dachpappen,
Schiefer, Teer, Dachfenstern und
Nägeln*

HEISE & HOFFMANN

KIEL

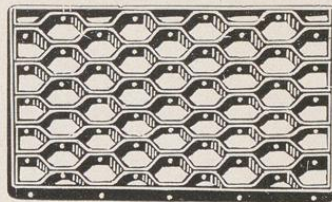
Deliusstraße 31/33 | Fernruf 535
Bankkonto:
Bankverein für Schleswig-Holstein, A.-G.,
Abteilung Kieler Kreditbank



Silberne
Medaille



*Dachdecker-, Asphaltierungs-
und Blitzableitergeschäft
Dachpappen- und
Teerproduktenhandlung*



FUSSREINIGER UND ABDECKUNGEN

*in jeder Form und Größe
feuerverzinkt
liefert als Spezialität*

HORN & GUTZEIT

Hopfenstr. 10-12 KIEL Fernruf 3180

Siegfried Albrecht

KIEL

Waizstraße Nr. 81
Fernsprecher Nr. 1378

FABRIK FÜR EISENKONSTRUKTIONEN UND SPEZIALARTIKEL

*Schmiedeeiserne Fenster
Feuersichere Türen | Stahlblechrolladen
Scherengitter | Rollgitter
Vorsatzgitter | Markisenanlagen
Schmiedeeiserne Treppen und Geländer
Vieh-Entkuppelungs-Anlagen
Massenartikel aller Art
Ausführung von autogenen Schweiß- und
Schneidarbeiten | Maschinenreparaturen
Dreh- und Hobelarbeiten*

Theodor Bockeloh

KIEL

Eckernförder Allee 28
Herdérstraße 6
Fernruf 4686

BAUSTOFFE TEERERZEUGNISSE

MALEREI-GENOSSENSCHAFT

E. G. M. B. H.

HARMSSTR. 32 KIEL FERNRUF 2726

M A L E R A R B E I T E N
IN PREISWERTER UND GUTER AUSFÜHRUNG

ANTON MOHR

K I E L
HOLSTENSTRASSE 52



Gegründet: 1879
Bankkonto:
Kieler Bank
Postscheckkonto:
Hamburg 41504

BAUSTOFFHANDLUNG

KÄHLER & HORN

BAUUNTERNEHMER
KIEL, WEISSENBURGSTRASSE 16
BANKKONTO: WILH. AHLMANN
FERNSPRECHER 1052



Ausführung von

Erdarbeiten und
Terrainregulierungen
Strassenbauten
Chausseebauten
Kanalisationen
Pflasterarbeiten
Gleisverlegungen
Kabelverlegungen

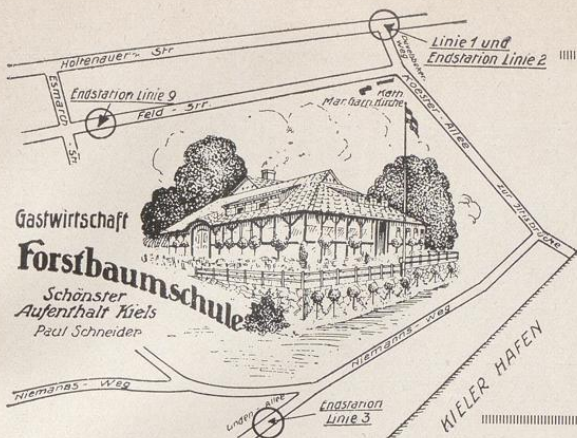
Lieferung von deutschen und schwedischen
Plastersteinen, sowie Mauersand und Kies

KOBARG & FÖRST, KIEL

Fernsprech-Anschluss: 992 und 974 FRANCKESTRASSE 18 Bankkonto: Bankhaus Wilh. Ahlmann

HOCH- UND TIEFBAU-UNTERNEHMUNG

Ausführung von Maurer-Arbeiten und Zimmer-Arbeiten, sowie Übernahme ganzer Bauten
Ausführung von Uferbefestigungen, Brückenbauten, Rammarbeiten und Fundierungen bei schlechtem Baugrund
Ausführung von Erd- und Kanalisations-, Pflasterungs- und Chaussierungs-Arbeiten
Haus-Entwässerungen für die Vollkanalisation



FORSTBAUMSCHULE
 TELEPHON NR. 996

*
 Gastwirtschaft
 ersten Ranges im Düstern-
 brocker Gehölz

*
 SCHÖNSTER FLECKEN KIELS!

SEEGARTEN, KIEL

*Größtes Café-Restaurant
 an den Seebrücken*

*
*Täglich nachmittags und abends
 KÜNSTLER-KONZERT*

*
*Großer schattiger Garten
 ab morgens 7 Uhr geöffnet*

C H R. S C H A D E

A. C. HANSEN

KIEL-WELLINGDORF
 FERNSPRECHER 125-126

*
 ELMSCHENHAGENER ZIEGELWERKE

*Herstellung von
 roten Handstrich-Vormauersteinen
 roten Maschinen-Vormauersteinen
 gelben Hintermauersteinen
 Drainröhren in allen Weiten*

*
 BAUSTOFF-HANDLUNG

J. KIRCHNER

DACHDECKERMEISTER UND SPEZIALGESCHÄFT
 FÜR BLITZABLEITERANLAGEN

*
*U. a. sind von mir die Dacharbeiten ausgeführt am Stadttheater, Verwaltungsgebäude des E.-Werks, Bergmanns-
 haus, versch. Schulen, Kieler Bank, Landschaftliche Bank, Vereinsbank usw. | Verfertiger von Blitzableiteranlagen
 für die Landesbrandkasse u. amtlich beauftragt mit d. Prüfung an behördl. Bauten. | Mehrere 1000 Anlagen hergestellt.*

YACHTWERFT C. WAAP

KIEL-HEIKENDORF

liefert preiswert

SEGEL- UND MOTORYACHTEN
SOWIE BOOTE ALLER ART
AUCH GEBRAUCHSFAHRZEUGE

bis zu den größten Dimensionen in bekannt erstklassiger Ausführung u. Konstruktion
Reparaturen und Instandsetzungen, auch von Motoren aller Art

FERNSPRECHER: AMT KIEL 6063 — TELEGR.: WAAPWERFT, HEIKENDORF

FRIEDR. LOECK, KIEL

HOLZHANDLUNG / SÄGE- UND HOBELWERK / SCHWEDISCHE, FINNISCHE,
AMERIKANISCHE, MEMELER UND INLÄNDISCHE BAU- UND NUTZHÖLZER
T R A N S I T L A G E R

K I E L

Kontor: Gaardener Straße Nr. 4
Telegr.-Anschrift: Friedr. Loeck, Kiel,
Fernspr.-Anschl.: Nr. 10 u. 1200, Bankkto:
Kieler Bank, Reichsbankhauptst., Kiel

H A M B U R G

Kontor: Rathausstraße Nr. 13
Telegramm-Anschrift: Loeck, Hamburg,
Fernsprechanschluß: Amt Merkur 2537
Bankkto: Deutsche Bank, Fil. Hamburg



Die führende Großmühle an der Ostsee

Holsatia-Mühle G. m. b. H. **Kiel-Neumühlen**

★

*Ausführung
von Hoch- u. Tiefbauten*

Feddern & Schmidt, Kiel

*Holtener Straße 96-98
Fernruf 298*

★

Otto Arp

B A U G E S C H A F T

Eichhofstraße 23 **Kiel** Eichhofstraße 23

Bauhütte Kiel

Baugesellschaft mit beschränkter Haftung

Eichkamp 7-9

Ausführung von Maurerarbeiten, Zimmerarbeiten, Tiefbauarbeiten.
Herstellung von Hausanschlüssen an die Vollkanalisation sowie Ausführung von sämtlichen
ins Fach schlagenden Reparaturarbeiten.

Gesamtübernahme von Bauten bis zur schlüsselfertigen Herstellung.

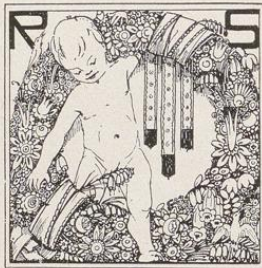


WILH. WITTE, KIEL

SCHLOSSGARTEN 4 / FERNSPRECHER 876

Das Geschäft besteht seit 1878; bis 1894 unter der Firma Gustav Hansen; von da ab unter der heutigen Firma; sie beschäftigt 36—40 Angestellte u. Arbeiter und fertigt in eigenen Werkstätten Herren-Bekleidung nach Maß, Herren-Wäsche, Tropen-Ausrüstungen, Lieferungen für Behörden usw. Es wird besonderer Wert auf Qualitätsware gelegt.

WERKSTÄTTEN FÜR FEINE HERREN-MASSSCHNEIDEREREI U. HERRENWÄSCHE / HERREN-MODEN



RÜSCHMANN & SCHEEL, KIEL

DEKORATIONSMALER

MUHLIUSSTRASSE NR. 16 / FERNSPRECHER NR. 6227



ELEKTRISCHE LICHTPAUS-ANSTALT

„ORALID“

TROCKEN-LICHTPAUSPAPIER (PAT. KALLE)

*
TRANSPARENT-,
OELPAUS- U. ZEICHEN-PAPIERE
PAUSLEINEN
MILLIMETERPAPIERE
LICHTPAUSPAPIERE

ADOLF JOHN, KIEL

JÄGERSBERG NR. 9 / FERNSPRECHER NR. 1409

Wintergarten-Kabarett

Falckstraße 12 / Fernruf 1282
Besitzer: A. Malskies

Die führende
Kleinkunstabühne
Schleswig-Holsteins

Konzert „Tusculum-Bar“ und Likörstube Tanz
(im Erdgeschoß des Hauses)

„Flora“ Gesellschaftshaus Kiel

Fernsprech-Anschluß Nr. 839
Gehrenfelder Allee 11-15

Vornehmstes Ballhaus am Platze

Fassungsvermögen: 1200 Personen / Den Vereinen bestens empfohlen

Jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag:

Tanz-Abende

Grün-Weiß für die vornehme Welt

Fr. Ohle & Lovisa

Fr. Ohle & Lovisa / Kiel
Kunststeinfabrik / Terrazzo-Industrie

Eisenbetonbau
Eigener Gleisanschluß
Telephon-Anschlüsse Nr. 635 u. 636



Gesellschaftshaus Harmonie, Kiel

Faulstraße Nr. 7

Inhaber: W. Westphal

Faulstraße Nr. 7

Radiohaus Nordmark, Kiel

Fernsprecher Nr. 2514 Küsterstr. 20-24 (Ecke Faulstr.) Fernsprecher Nr. 2514

Größtes Spezialgeschäft am Platze

*Fabrikate von: Telefunken, Huth, Tefag, DTW, N. & K., Saba,
Loewe, Seibt usw.*

Fertige Anlagen mit 1 bis 9 Röhren, Geräten und Detektor-Apparaten

*Lautsprecher, Akkumulatoren, Anodenbatterien, Röhren, sowie alle sonstigen
Zubehörteile und Gegenstände für den Bastler*

NORD EXPRESS Co.

KIEL

WALL 12 / TELEPHON 4600/01

★★

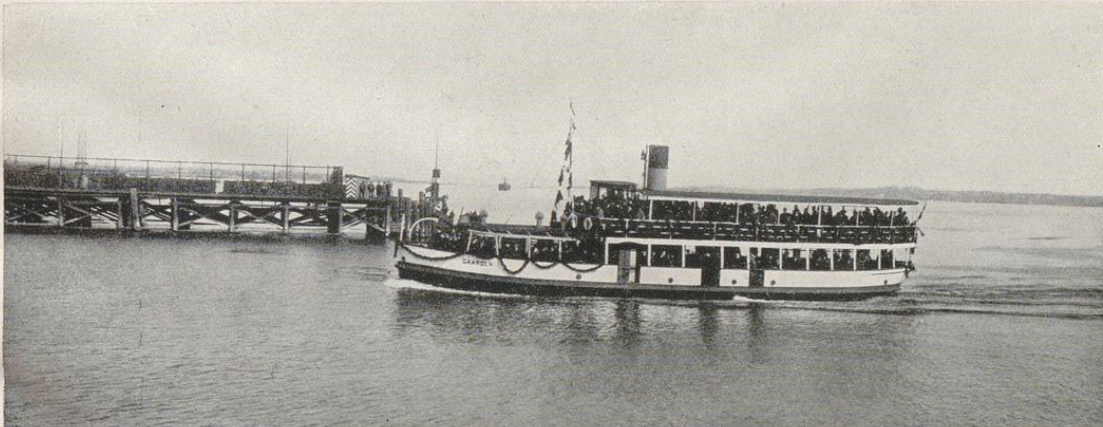
Regelmäßige
Frachtdampfer-Expedition
nach Hamburg, Rostock, Stralsund, Stettin,
Königsberg, Svendborg, Korsör / Personen- und Güterdienst
nach Kappeln u. Schleswig / Durchfrachten
nach sämtlichen Hafen-
plätzen.

★★

REEDEREI / SCHIFFSMAKLER / SPEDITION

HAFENRUNDFAHRT A.-G.

WEI ß E D A M P F E R L I N I E



Doppeldeckdampfer „GAARDEN“ fährt am Eröffnungstage des Kieler Freihafens mit den Festgästen in den Hafen ein.

Die Gesellschaft wurde im Herbst 1905 gegründet und hat ihren Betrieb am 3. Juni 1906 mit 5 Dampfern eröffnet. Sie besitzt zur Zeit 7 Dampfer mit rund 588 Brutto-Register-Tonnen und 1200 l. P. S., mit denen Sie einen lebhaften Personenverkehr auf dem Kieler Hafen, eine regelmäßige Verbindung mit dänischen Häfen zur Einfuhr von lebendem Vieh, sowie die Schleppschiffahrt in der Ostsee, im Kaiser-Wilhelm-Kanal und auf der Elbe betreibt.

Paul Heitmann, Kiel

FELDSTR. 60 / FERNRUF 982 BAUGESCHÄFT GEGRÜNDET IM JAHRE 1888



Entwurf: Architekt B. D. A. Ernst Stoffers-Kiel

Phot. A. Rohwer-Kiel

Ausführungen im Hoch- und Tiefbau

Bautischlerei und Holzbearbeitungen mit Kraftbetrieb

Projektierung und Ausführungen

in Beton- und Eisenbetonkonstruktionen für Industriebauten, Speicheranlagen, Kaufhäuser, Fundierungen

Einige von der Firma ausgeführte Bauten

a) Eisenbetonbauten

Gründung und Eisenbetondecken der Hauptpumpstation
Eisenbetondecken, Landratsamt Oldenburg
Rahmenkonstruktionen und Decken, Werkstätten Neufeldt & Kuhnke
Eisenbetondecken und Stützen, Speicher Ernst Nehve
Fundierungen u. Aufbau in Eisenbetonkonstruktionen, Speicher Aug. Eckmann
Fundierungen u. Aufbau in Eisenbetonkonstruktionen, Speicher der Stadt Kiel
Eisenbetondecken und Dachbinder, Roggenmühle Herm. Langness
Fundierungen u. Aufbau in Eisenbetonkonstruktionen, Kaufhaus Hettlage & Lampe
Eisenbetonkonstruktionen, Kaufhaus Rud. Karstadt
Eisenbetondecken und Stützen, Gewerkschaftshaus
Eisenbetondecken und Stützen, Schleswig-Holst. Volkszeitung
Eisenbetondecken, Jugendheim Germaniawerft
Eisenbetonkonstruktionen, Elektr. Zentrale u. Kesselhaus, Deutsche Werke A.-G.

b) Hochbauten

Bankhaus der Kieler Spar- und Leihkasse
Jugendheim der Germaniawerft
Erweiterungsbau des Kaufhauses W. Jakobsen A.-G.
Erweiterungsbau des Kaufhauses Rud. Karstadt A.-G.
Werkstätten und Abwrackwerft H. Diederichsen
Mechanikerwerkstatt Deutsche Werke A.-G.
Erweiterungs- und Umbau der Med. Klinik
Speicher Hermann Langness
Werkstätten Marine-Arsenal
Brotfabrik Wilh. Nehlsen
Staatliche Realschule in Niebüll
Umbau Schloß Gottorf in Schleswig
Funkstation in Neumünster

u. a. Geschäfts- und Wohnhäuser, Villen und Siedlungen



03MQ18777

Graphische Kunst
C. L. Krüger, G. m. b. H., Dor

P
03

MQ
18777