



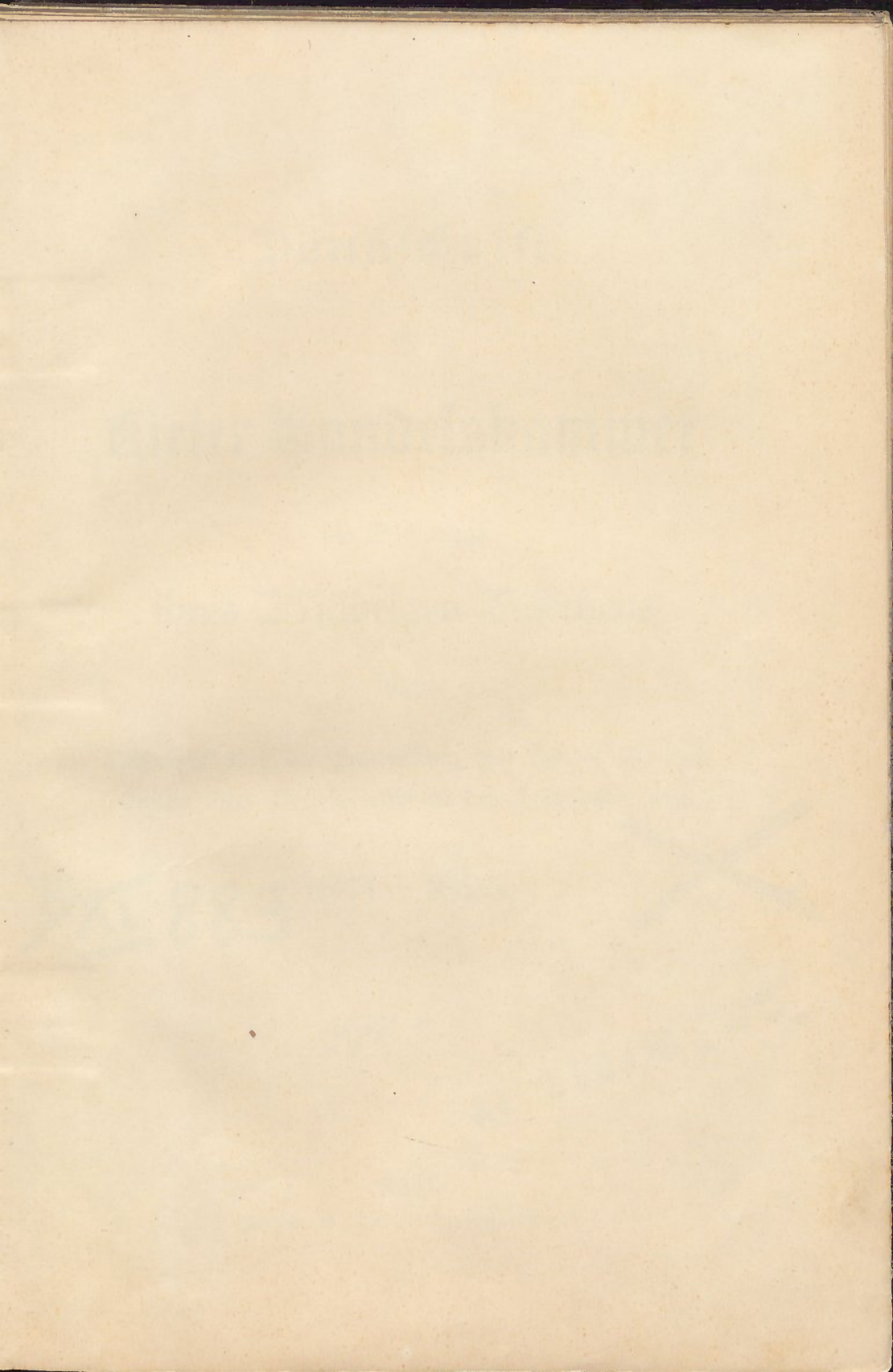
B

234611



EIGENTUM  
DES  
INSTITUTS  
FÜR  
WELTWIRTSCHAFT  
KIEL  
BIBLIOTHEK  
B 234611











# Denkschrift

der

## Kieler Handelskammer

zur Erinnerung

ihres 25 jährigen Bestehens

nebst

Uebersicht über die Entwicklung von Handel und Industrie ihres Bezirks während des Zeitraumes von

1871—1895.

**BXI 883**

**EI 144**



**1880 3**

**Ag 260/89**

**Weltwirtschaft  
Kiel**

Kiel.

Druck der „Nord-Deutsche Zeitung“.





500189



# Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung . . . . .	Seite VII
----------------------	--------------

## A. Wirksamkeit der Handelskammer.

### I. Innere Angelegenheiten.

Handels- und Industrieverein . . . . .	1
Gründung der Handelskammer . . . . .	2
Wahlen . . . . .	2
Mitgliederbestand . . . . .	2
Vorstand . . . . .	4
Geschäftsordnung . . . . .	5
Kommissionen . . . . .	5
Geschäftsführung . . . . .	5
Sitzungszimmer . . . . .	5
Öffentlichkeit der Verhandlungen . . . . .	6
Voranschlag . . . . .	6
Zahl der wahlberechtigten Firmen . . . . .	7
Jahresberichte . . . . .	7
Bibliothek . . . . .	8
Patentschriften . . . . .	8
Börsenversammlungen . . . . .	8
Reorganisation der Handelskammer . . . . .	9

### II. Äußere Wirksamkeit.

#### a. Eisenbahn-Angelegenheiten.

Allgemeines . . . . .	11
Bahnen der Altona-Kieler-Eisenbahn-Gesellschaft . . . . .	11
Entin-Lübecker Bahn . . . . .	12
Sonstige ostholsteinische Bahnen . . . . .	12
Kiel-Externförde-Flensburger Bahn . . . . .	13
Bahn Kiel-Segeberg-Berlin . . . . .	13
Bahn Oldesloe-Schwarzenbek . . . . .	13
Bahn Oldesloe-Hagenow . . . . .	14
Bahn Kiel-Segeberg . . . . .	14
Bahn Neumünster-Heide-Tönning . . . . .	14
Bahn Kiel-Neudorf . . . . .	14
Bahn Externförde-Schleswig . . . . .	15
Bahn Kieler Bahnhof-Ostmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals . . . . .	15
Kleinbahn Kiel-Neumünster . . . . .	16



# IV

	Seite
Bahnhofsangelegenheiten . . . . .	16
Eisenbahn-Konferenzen und Eisenbahnräthe . . . . .	17
Eisenbahn-Tarifangelegenheiten. . . . .	18
Staffeltarife . . . . .	19
Fahrplanangelegenheiten . . . . .	19
Sonstige Eisenbahnangelegenheiten . . . . .	19
<b>b. Post- und Telegraphenwesen.</b>	
Allgemeines. . . . .	21
Vom Weltpostverein . . . . .	21
Subventionirte Dampferlinien . . . . .	22
Postalische Verschiedenheiten im Deutschen Reich . . . . .	22
Vorschläge zu Aenderungen und Verbesserungen im postalischen Verkehr . . . . .	22
Beschränkung des Sonntagsdienstes im Postverkehr . . . . .	22
Telegraphenstationen in und bei Kiel. . . . .	23
Nachtverbindung mit den Endstationen des Kanals . . . . .	23
Gebührentarife für den telegraphischen Verkehr . . . . .	23
Fernsprechanlagen und Fernsprechnetz . . . . .	23
<b>c. Schifffahrt.</b>	
Allgemeines . . . . .	25
Straßenrecht auf See . . . . .	25
Britische Merchant Shipping Act. . . . .	25
Staatliche Ueberwachung des Schiffbaus . . . . .	25
Soziale Versicherungs-gesetzgebung für die Seelente . . . . .	26
Befähigungszeugnisse für Seeschiffer, Seefenerleute und Maschinisten . . . . .	27
Herabsetzung der Schiffs-mel-degebühren bei den deutschen Konsulaten . . . . .	27
Schiffsvermessungs-Ordnung . . . . .	28
Seeamt für die Ostküste Schleswig-Holsteins . . . . .	28
Quarantäne-Angelegenheiten . . . . .	28
Küstenfrachtschifffahrt. . . . .	29
Hauptagentur der Deutschen Seewarte in Kiel . . . . .	29
Verschiedene Angelegenheiten . . . . .	29
Seezeichen an der schleswig-holsteinischen Ostküste . . . . .	30
Nord-Ostsee bezw. Kaiser Wilhelm-Kanal . . . . .	30
Postdampfschifffahrt Kiel-Korsör . . . . .	31
Angelegenheiten des Kieler Handelshafens . . . . .	32
Vereinigung des Hafens . . . . .	33
<b>d. Handel und Verkehr im Allgemeinen.</b>	
Allgemeines . . . . .	33
Gesetz über die Aktien-Gesellschaften . . . . .	33
Gesellschaften mit beschränkter Haftung . . . . .	34
Abänderung der Konkursordnung . . . . .	34
Bürgerliches Gesetzbuch . . . . .	34



	Seite
Führung der Handelsregister . . . . .	34
Handelsgericht . . . . .	35
Reichsstempelabgaben . . . . .	35
Preussisches Stempelsteuergesetz . . . . .	35
Direkte Staats- und Kommunalsteuern . . . . .	36
Erhöhung der Brausteuern . . . . .	36
Brauntwein-Monopol und Brauntweinsteuer . . . . .	36
Zollgesetzgebung . . . . .	37
Handelsverträge . . . . .	38
Transitlager für Getreide . . . . .	39
Aufhebung des Identitäts-Nachweises bei der Ausfuhr von Getreide . . . . .	39
Verstaatlichung der Getreideeinfuhr . . . . .	39
Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Ersatzmitteln für Butter . . . . .	39
Währungsfrage . . . . .	40
Sonntagsruhe . . . . .	40
Deutsche Handelskammern im Auslande und Berichterstattung der Konsulate . . . . .	41
Ausstellungen . . . . .	41
Verbot der Vieheinfuhr aus Dänemark und Skandinavien . . . . .	42
Viehhof . . . . .	42
Viehmärkte . . . . .	42
Schlachthof . . . . .	42
Bankkommandite und Reichsbankstelle . . . . .	43
Handelsgebräuche . . . . .	43
Gebühren für Sachverständige . . . . .	43

## B. Entwicklung von Handel, Verkehr und Industrie im Bezirk der Handelskammer.

Allgemeines . . . . .	44
-----------------------	----

### I. Schifffahrt.

1. Schiffsverkehr . . . . .	46
2. Rhederei und Befrachtung . . . . .	50
3. Schiffbau . . . . .	52

### II. Handel und Gewerbethätigkeit.

1. Getreidegeschäft . . . . .	53
2. Holzgeschäft . . . . .	55
3. Steinkohlengeschäft . . . . .	57
4. Buttergeschäft . . . . .	58
5. Verschiedene Handelszweige.	
Kolonialwaaren . . . . .	60
Delikateswaaren . . . . .	60
Drogen und Chemikalien . . . . .	61



## VI

	Seite
Weinhandel . . . . .	61
Schiffsausrüstungsgeſchäft . . . . .	61
Eiſen- und Kurzwaaren . . . . .	61
Manufakturwaaren . . . . .	61
Andere Handelsgeſchäfte . . . . .	62
Viehhandel . . . . .	62
6. Expeditionen, Traſſit-, Eiſenbahn, Poſt- und Telegraphenverkehr.	
Expedition . . . . .	65
Bahnverkehr . . . . .	66
Kieler Straſſeneiſenbahn . . . . .	67
Poſt- und Telegraphenverkehr . . . . .	68
7. Fabriken und andere gewerbliche Anlagen.	
Allgemeines . . . . .	70
Wehlfabrikation . . . . .	72
Deſfabrikation . . . . .	73
Brauindustrie . . . . .	74
Spirituſſfabrikation . . . . .	74
Holzbearbeitungsindustrie . . . . .	75
Goldleiſtenindustrie . . . . .	75
Möbelfabrikation . . . . .	75
Eiſenindustrie . . . . .	75
Elektriſche und Rettungsapparate . . . . .	75
Sonſtige Fabrikationszweige . . . . .	76
Städtiſche Gaſanſtalt in Kiel . . . . .	76
Gaſanſtalt in Gaarden . . . . .	77
Bauhätigkeit . . . . .	78
Kleingewerbliche Verhältniſſe . . . . .	79
Arbeitsmarkt . . . . .	79
8. Fiſcherei und Fiſchhandel . . . . .	81
9. Geld- und Kreditweſen . . . . .	82
Schlußbemerkungen . . . . .	
	85

## Anhang.

Ergebniſſe der Berufs- und Gewerbebeſtimmungen . . . . .	87
--	----





## Einleitung.

Um 24. Februar 1870 wurde das Gesetz über die Handelskammern in der preussischen Monarchie erlassen. Noch in dem Kriegsjahre fand die Einrichtung einer Anzahl dieser Körperschaften statt, u. A. auch die der Handelskammer in Kiel. Wenn es schon seit langer Zeit üblich geworden ist, bei besonderen für Behörden, Körperschaften, Vereinen zc. wichtigen Gelegenheiten oder bei dem Ablauf längerer Zeitabschnitte für dieselben einen Rückblick auf ihre Thätigkeit zu werfen, so erscheint dieses um so mehr angebracht, wenn ein Zeitraum verflossen, der so reich an bedeutenden Ereignissen ist, wie derjenige seit Begründung der hiesigen Handelskammer.

Ein Zufall war es, daß die erste Sitzung der Handelskammer an demselben Tage abgehalten werden konnte, an welchem zu Versailles das Deutsche Reich proklamirt wurde. Wenn diese Gründung und der Tag derselben für alle Deutsche im Inland und im Ausland von größter Bedeutung gewesen sind, insofern als das Gefühl der Einheit für alle Deutsche nicht nur geweckt, sondern erhalten wird und wächst, so kann auch namentlich die Stadt Kiel, deren Föhre schon damals der Haupthafen der noch wenig bedeutenden deutschen Kriegsflotte war, mit Dankbarkeit auf jene Zeit und die Entwicklung der nachfolgenden



## VIII

Periode blicken. Wie diese sich im Einzelnen stellt, wie die Thätigkeit der Handelskammer sich derselben anpaßte, das mögen die nachfolgenden Blätter melden; es seien hier nur kurz jene Hauptvorgänge auf wirthschaftlichem Gebiet erwähnt, welche den letzten fünfundzwanzig Jahren in dieser Beziehung das Gepräge ausdrücken und für einen Theil der Wirksamkeit der Körperschaften von Handel und Industrie maßgebend gewesen sind.

Der Krieg mit Frankreich beeinträchtigte Handel und Verkehr in nicht unerheblichem Maße. Nach dem Friedensschluß und dem Zufluß der Milliarden machte sich zunächst ein starker Unternehmungsgeist geltend, welcher in jene Gründerperiode ausartete, deren nachtheilige Folgen sich hier nur mehr indirekt bemerkbar machten. Diese Folgen zu mildern, waren die Handelsvertretungen die berufenen Berather.

Mit dem 1. Januar 1875 wurde die Reichsmark-Münzrechnung eingeführt, durch welche Reform das politisch-einheitliche Reich auch eine Einheitlichkeit in der Währung erhielt; zur schnellen Durchführung derselben war es gegeben die Hülfe der Handelskammern in Anspruch zu nehmen.

In der ersten Hälfte der 80er Jahre trat in Preußen durch die Verstaatlichung einer Reihe der größeren Eisenbahnen eine weitere Vereinfachung im Verkehrsleben ein. Mit dem Uebergang der schleswig-holsteinischen Hauptbahnen an den Staat im Jahre 1884 fand diese gesetzgeberische Thätigkeit ihren Abschluß. An anderer Stelle wird ausführlicher auf diese Vorgänge im Verkehrswesen, durch welche auch den beratenden Körperschaften erweiterte Aufgaben zufielen, eingegangen.

Der Beginn der Kolonialpolitik des Deutschen Reichs im Jahre 1884 durch Erwerbung von Gebieten in anderen



Welttheilen, welche unserem Handel, unserer Industrie und Schifffahrt von Nutzen werden konnten, trug einer stets mächtiger werdenden Strömung in deutschen Volke Rechnung. Es ist hierdurch deutscher Arbeit und deutschem Unternehmungsgeist Gelegenheit geboten auch sich im Auslande unter deutscher Flagge zu bethätigen und dem deutschen Heimathlande zu nützen. Wenn auch die Zunahme des Verkehrs der Kolonien mit dem Mutterlande Manchem zu langsam fortschreitet, so ist doch im Allgemeinen ein stetiger Fortschritt bemerkbar und die Hoffnung berechtigt, daß sich die Kolonien für uns von dauerndem Nutzen erweisen werden.

Als ein ganz besonderes Ereigniß der verflossenen Periode ist die Ein- und Durchführung der sozialpolitischen Gesetzgebung in Deutschland anzusehen, welche durch die Kaiserliche Botschaft vom 17. November 1881 in feierlicher Form angekündigt wurde, und nicht unwesentlich zur Erhaltung des inneren Friedens beigetragen hat. Die staatliche Fürsorge für die Arbeiter im Falle der Erkrankung, bei Unfällen, bei Invalidität und Alter durch die sozialpolitische Versicherungsgesetzgebung, hat der Industrie, dem Handel und der Landwirthschaft recht erhebliche Lasten, die Bestimmungen über die Frauen- und Kinderarbeit, über die Arbeit jugendlicher Personen, über die Sonntagsruhe zc. haben der Industrie und dem Handel Beschränkungen auferlegt, auf welche ihre gesetzlichen Vertreterschaften hinzuweisen verpflichtet waren. Im Allgemeinen werden diese Lasten und Beschwerden des guten Zweckes wegen willig getragen und die wirthschaftlichen Körperschaften haben im Ganzen eine zustimmende Stellung zu dieser ganzen Gesetzgebung beobachtet. Die durch dieselbe hervorgerufene engere Fühlung unter den Berufsgenossen ist auf die Konkurrenzverhältnisse nicht ohne Einfluß geblieben, ein feiner Zeit nicht erwarteter



Werth. Eine Abänderung dieser Geseze entsprechend berechtigten geäußerten Wünschen darf erwartet werden.

Durch die sowohl in Preußen als in einigen andern deutschen Bundesstaaten, in den letzten Jahren befolgte Steuergesetzgebung ist eine Entlastung der mittleren und unteren Klassen erfolgt. Die preußischen Handelsvertretungen haben bei Gelegenheit der Verathung dieser Geseze in verschiedener Weise Gelegenheit genommen, die Interessen von Handel und Industrie zur Geltung zu bringen.

Mit dem Jahre 1879 wurde seitens der deutschen Reichsregierung das bis dahin befolgte System einer gemäßigten Freihandelspolitik verlassen und zu Schutzzöllen übergegangen, welche später zum Theil erhöht wurden. Von kaufmännischen Korporationen sowohl als von Städten wurde diese Aenderung energisch bekämpft, namentlich die mit derselben verbundene Einführung von recht hohen Getreidezöllen. Eine Herabsetzung der hohen Schutzzölle fand statt, als nach Ablauf einer Anzahl älterer Handelsverträge im Anfang 1892 neue Verträge mit einer Reihe von Staaten abgeschlossen wurden. Während die Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn, Italien, der Schweiz, Belgien, Rumänien und einigen kleineren Ländern schnell erledigt und die neuen Verträge gebilligt wurden, konnte ein Abschluß mit Rußland erst nach einer längeren Zeit anhaltenden für beide Theile verderblichen Zollkrieg getroffen werden. Zwischen dem Deutschen Reiche und Spanien ist ein Uebereinkommen überhaupt nicht getroffen und gelten infolgedessen noch jetzt zwischen beiden Ländern erhöhte Zollsätze. Die vor dem Abschluß der neuen Handelsverträge bestehenden Meistbegünstigungsverträge blieben in Kraft. Diese in den letzten Jahren von der Reichsregierung befolgte Handelspolitik wird in den Vertretungen für Handel



und Industrie als eine Nothwendigkeit bezeichnet, und daher deren Fortsetzung mit Freuden begrüßt.

Noch eine ganze Anzahl gesetzgeberischer Akte von minder Wichtigkeit fallen in die Zeit von 1871 ab, und wenn auch häufig über ein Zuviel derselben geklagt wird, so ist doch anzuerkennen, daß sie nach den veränderten politischen Verhältnissen nothwendig geworden sind und in ihrer Gesamtheit zur Befestigung des neu geschaffenen Deutschen Reiches beizutragen vermögen. Für die nächsten Perioden, wird es einer so vielseitigen und reichen Thätigkeit in dieser Hinsicht nicht mehr bedürfen, doch ist noch in mancher Weise zur Herbeiführung einer weiteren Einheitlichkeit gesetzgeberisch vorzugehen; insbesondere darf u. A. noch die Fertigstellung des seit längeren Jahren in Bearbeitung befindlichen Bürgerlichen Gesetzbuches, die damit zusammenhängende Revision des Deutschen Handelsgesetzbuchs und die fernere Ausgestaltung der Vertretungen für Handel und Industrie sowie Handwerk erwartet werden.

---







## A. Wirksamkeit der Kammer.

### I. Innere Angelegenheiten.

Am 1. Januar 1871 begann die Handelskammer zu Kiel <sup>Handels- und Industrie-Verein.</sup> ihre Thätigkeit und hielt am 18. Januar desselben Jahres ihre erste Sitzung ab. Durch die Gründung der Kammer wurde eine auf gesetzlicher Grundlage ruhende Körperschaft an die Stelle einer freien Vereinigung gesetzt, welche bis dahin die Interessen von Handel und Industrie der Stadt Kiel vertreten hatte. Der „Handels- und Industrie-Verein“, ein Verein von Kaufleuten und Industriellen der Stadt Kiel, war im Jahre 1847 gegründet worden. Der Vorstand des Vereins bestand aus fünf Mitgliedern, und zwar im ersten Jahre aus den jetzt sämtlich verstorbenen Herren J. Schweffel sen., Konsul J. H. Hoge, J. L. Kauffel, Konsul A. Schmidt, L. Volkmar. In den späteren Jahren waren zu verschiedenen Zeiten Mitglieder des Vorstandes die Herren Dr. Wilh. Ahlmann, A. F. Amtrup, H. Diederichsen, Faber, A. F. Howaldt, C. Jaspersen, Emil Klotz, Chr. Kruse, H. Magius, H. D. Lange, F. Massmann, F. W. Seibel, H. W. Schack, Konsul L. Schröder, Joh. Schweffel jun., F. C. Voß. Der Vorstand kooptirte andere Mitglieder des Vereins zu den Berathungen, unter diesen sind zu nennen die Herren Chr. Ahrens, A. Leopold, Konsul Mohr, H. G. Radbruch, Ramlan, R. Reuter, Konsul Sartori. Als Vorsitzende fungirten die Herren J. Schweffel sen., Emil Klotz, Dr. W. Ahlmann. Als Sekretäre waren nacheinander die folgenden Herren thätig: Dr. W. Ahlmann, Kontrolleur Reiff, die Advokaten Hartmeyer, Th. Lehmann, R. Spethmann und Graf Reventlow, später Ed. Schlichting und A. Niepa.



Gründung  
der Handels-  
kammer.

Für die hervorragende Thätigkeit des Vereins liegen noch jetzt die Beweise in den mit größter Sorgfalt ausgearbeiteten Jahresberichten der 50er Jahre vor, von denen der eine werthvolle Uebersichten über den Verlauf des hiesigen Geschäfts während der Zeit von 1801 bis 1857 liefert. Die Zahl der abgehaltenen Generalversammlungen betrug 84. Auf eine an ihn ergangene Aufforderung der Regierung beantragte der Verein, nachdem er 23 Jahre bestanden, die Errichtung einer Handelskammer auf Grund des Gesetzes vom 24. Februar 1870, ferner, daß diese Kammer aus 15 Mitgliedern bestehen, und sich auf die Stadt Kiel sowie die zunächst um die Kieler Förde belegenen Ortschaften und Distrikte erstrecken solle. Nachdem diese Vorschläge unter Befürwortung der königlichen Regierung von dem Herrn Handelsminister genehmigt waren, erfolgte gegen Ende des Jahres 1870 die erste Wahl unter Vorsitz des zum Wahlkommissar ernannten Herrn Bürgermeister Mölling. Der Handels- und Industrie-Verein löste sich hiernach auf und überwies sein Archiv der Handelskammer.

Wahlen.

Gewählt wurden durch jene Wahl die folgenden Herren:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1. Konsul A. F. Mitrup                  | } sämtlich<br>in<br>Kiel. |
| 2. Kaufmann J. Bömelburg                |                           |
| 3. Kaufmann H. Diederichsen             |                           |
| 4. Fabrikant H. Friederichsen           |                           |
| 5. Kaufmann Johs. Ripp                  |                           |
| 6. Konsul F. Mohr                       |                           |
| 7. Schiffsbaumeister R. Renter          |                           |
| 8. Konsul A. Sartori                    |                           |
| 9. Konsul C. Scheibel                   |                           |
| 10. Weinhändler A. Schneefloth          |                           |
| 11. Fabrikant J. Schwefel               |                           |
| 12. Kaufmann J. W. Seibel               |                           |
| 13. Kaufmann H. Volckmar                |                           |
| 14. Kommerzienrath A. Wegener           |                           |
| 15. Fabrikant Johs. Lange in Neumühlen. |                           |

Mitglieder-  
bestand.

Im Ganzen haben der Kammer seit ihrem Bestehen 42 Mitglieder angehört; nach der Zeit ihres Eintritts in die Kammer sind es die folgenden:



1. Konsul A. F. Amtrup . . von 1871—1873 starb 1892.
2. Kaufmann J. Bömelburg . " 1871—1876 starb 1885.
3. Kaufmann H. Diederichsen " 1871—1873
4. Fabrikant H. Friederichsen " 1871 bis jetzt.
5. Kaufmann Johs. Ripp . . " 1871—1891.
6. Konsul F. Mohr . . . . " 1871—1876 und  
" 1881 bis jetzt.
7. Schiffsbaumeister H. Reuter " 1871 starb 1871.
8. Geh. Kommerzienrath A. Sartori " 1871 bis jetzt.
9. Konsul C. Scheibel . . . " 1871—1873 starb 1880.
10. Kaufmann A. Schneekloth " 1871—1873 starb 1873.
11. Fabrikant J. Schweffel . " 1871—1880.
12. Kaufmann J. W. Seibel . " 1871 bis jetzt.
13. Kommerzienrath H. Volckmar " 1871—1877 starb 1885.
14. Kommerzienrath H. Wegener " 1871—1875 starb 1882.
15. Fabrikant Johs. Lange . . " 1871—1873 starb 1893.
16. Kaufmann Carl Jaspersen " 1872—1887.
17. Kaufmann W. Haack . . . " 1874—1876 starb 1876.
18. Kaufmann H. W. Schack . " 1874—1878 starb 1878.
19. Kaufmann Chr. Ahrens . . " 1874—1887.
20. Kaufmann Th. Peters . . . " 1874—1879 und  
" 1888—1893.
21. Kaufmann J. F. Knees . . " 1875—1880 starb 1884.
22. Fabrikant Fr. Lehment . . " 1876—1878.
23. Kaufmann J. Andersen . . " 1877 bis jetzt.
24. Fabrikant H. Arp . . . . " 1877—1885.
25. Kaufmann W. Schulz . . . " 1877—1882 starb 1884.
26. Kaufmann Fr. Loeck . . . " 1878—1893 starb 1893.
27. Kaufmann W. Frahm . . . " 1879—1887 starb 1887.
28. Kaufmann A. Leopold . . . " 1879—1884 starb 1894.
29. Kaufmann H. Dargel . . . " 1881 bis jetzt.
30. Fabrikant B. Howaldt . . . " 1881—1889.
31. Fabrikant C. Holle . . . . " 1883 bis jetzt.
32. Direktor G. Drews . . . . " 1885 bis jetzt.
33. Kaufmann J. Nebendahl . . " 1886—1894 starb 1894.
34. Rheder C. Ivers . . . . . " 1888 bis jetzt.
35. Direktor A. Detjeng . . . " 1888 bis jetzt.
36. Kommerzienrath G. Howaldt " 1890—1892.
37. Kaufmann J. Muuß . . . . " 1892 bis jetzt.



38. Fabrikant C. Petersen . . . 1893—1894 starb 1894  
 39. Kaufmann W. Esselsgroth . . . 1894 bis jezt.  
 40. Kaufmann J. C. Frahm . . . 1894 bis jezt.  
 41. Kaufmann B. Niese . . . 1895 bis jezt.  
 42. Kaufmann Jacob Hansen . . . 1895 bis jezt.

Die Kammer besteht demnach am Schluß des Jahres 1895 aus folgenden Mitgliedern:

1. Kaufmann J. Andersen-Kiel,
2. Kaufmann H. Dargel-Kiel,
3. Branereidirektor G. Drews-Gaarden,
4. Kaufmann W. Esselsgroth-Kiel,
5. Kaufmann J. C. Frahm-Kiel,
6. Fabrikant H. Friederichsen-Kiel,
7. Kaufmann Jacob Hansen-Kiel,
8. Fabrikant C. Holle-Kiel,
9. Rheder C. Ivers-Kiel,
10. Bankdirektor Konsul F. Mohr-Kiel,
11. Kaufmann J. Muuß-Kiel,
12. Kaufmann Bernh. Niese-Kiel,
13. Direktor A. Detjeng-Neumühlen,
14. Geh. Kommerzienrath Konsul A. Sartori-Kiel,
15. Kaufmann J. W. Seibel-Kiel.

Vorstand.

Der erste Vorsitzende der Kammer war Herr Konsul A. F. Amtrup; derselbe bekleidete dieses Amt in 30 Sitzungen bis zu seinem Ausscheiden aus der Körperschaft am Ende des Jahres 1873. — Der zweite Vorsitzende war Herr Kaufmann J. W. Seibel, welcher von Anfang 1874 bis zum 16. Februar 1880 in 67 Sitzungen präsidirte. Von 1880 bis jezt hat Herr Geheimer Kommerzienrath Sartori die Funktionen des Vorsitzenden wahrgenommen, in dieser Zeit sind unter seiner Leitung 203 Sitzungen abgehalten worden. Stellvertretende Vorsitzende sind gewesen die Herren: Kaufmann J. W. Seibel vom 1. Januar 1871 bis 20. Januar 1874, Konsul F. Mohr vom 20. Januar 1874 bis Ausgang 1876, Geheimer Kommerzienrath Sartori vom 9. Januar 1877 bis 16. Februar 1880, Fabrikant H. Friederichsen vom 16. Februar 1880 bis jezt.

Als Kassirer waren thätig die Herren Kaufmann J. Bömelburg vom 1. Januar 1871 bis Ende 1876, von dieser Zeit bis jezt Kaufmann J. Andersen.



Die nach Errichtung der Kammer vorläufig von ihr aufgestellte Geschäftsordnung wurde als solche im September 1873 endgültig festgesetzt.

Geschäfts-  
ordnung.

Um den einzelnen Mitgliedern der Kammer Gelegenheit zu geben, sich an den Arbeiten derselben direkt zu betheiligen und so die gestellten Aufgaben besser lösen zu können, theilten sich die Mitglieder vorerst in drei Kommissionen und zwar:

Kom-  
missionen.

1. die Kommission für Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen mit 5 Mitgliedern,
2. die Kommission für Schifffahrt und Hafenwesen mit 4 Mitgliedern,
3. die Kommission für Handel und Verkehr im Allgemeinen mit 5 Mitgliedern.

Zu diesen Kommissionen, welche noch jetzt bestehen und in der Hauptsache die Vorlagen für die Kammer vorbereiten, kamen später noch die folgenden:

4. die Etatkommission mit 3 Mitgliedern,
  5. die Börsenkommission mit 4 Mitgliedern,
  6. die Kanalkommission mit 4 Mitgliedern,
  7. die Patentschriften-Kommission mit 3 Mitgliedern,
  8. die Kommission für die Holzvrake mit 3 Mitgliedern.
- Außerdem wurden
9. in die städtische Marktkommission ein Mitglied,
  10. in den Vorstand des Vereins zur Förderung von Handelsbeziehungen mit dem Auslande 3 Mitglieder und
  11. in den kürzlich von der Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde errichteten „Arbeitsnachweis für Kiel und Umgegend“ 1 Mitglied gewählt.

Nachdem die Geschäfte der Kammer im ersten Jahre von einem Mitgliede derselben geführt waren, wurde hierfür ein eigener Syndikus bzw. Sekretär gewählt. Die Geschäftsführung lag ob den Herren

Geschäfts-  
führung.

- 1) Konsul Mohr in 9 Sitzungen vom 1. Jan. bis 20. Sept. 1871,
- 2) Prof. Dr. Schüke in 53 Sitzungen bis zum 1. Juli 1876,
- 3) Landrath a. D. Matthiesen in 70 Sitzungen bis zum 1. Juli 1882, 4) P. Chr. Hansen, jetzigem Landesversicherungs-  
rath in 95 Sitzungen bis zum 7. Oktober 1890, 5) Dr. L. Boyse in 73 Sitzungen bis jetzt.

Die Sitzungen der Handelskammer wurden zunächst im Stadtverordnetenzimmer abgehalten, darauf im Hause der Gesellschaft frei-

Sitzungs-  
zimmer.



williger Armenfreunde. Vom Jahre 1886 an war in dem neu eingerichteten Stadthaus ein geräumiges Zimmer als Sitzungslokal gemiethet, dasselbe wurde ebenfalls als Bureauraum benutzt. Seit dem 1. April 1891 befinden sich das Sitzungszimmer und die Bureauräume in dem Hause Wall 42<sup>I</sup> gut eingerichtet, wenn sich auch wegen der Zunahme der Bibliothek und des Archivs der Platz als eng erweist.

Öffentlichkeit  
der Verhand-  
lungen.

Die Verhandlungen der Kammer waren zunächst nicht öffentlich; in der Sitzung vom 17. Januar 1882 wurde indessen die Öffentlichkeit eingeführt, nachdem diese Angelegenheit bereits früher angeregt und vom Handelsminister durch Erlaß vom 30. November 1881 empfohlen war.

Voranschlag.

Der Voranschlag der Handelskammer hat sich, entsprechend den wachsenden Aufgaben und der erweiterten Thätigkeit der Kammer sowie der zunehmenden Bedeutung von Handel und Industrie stets mit den Jahren erhöht. Die folgende Tabelle giebt die einzelnen Summen und die hierfür nöthigen Zuschläge zur Gewerbesteuer an. Es ist hierbei zu bemerken, daß diese Zuschläge bis zum Jahre 1892/93 von allen zur Gewerbesteuer veranlagten und in das Handelsregister eingetragenen Firmen erhoben wurden. Nach einer Bestimmung des Herrn Minister für Handel und Gewerbe vom 18. November 1893 werden von dieser Zeit an nur diejenigen Firmen zu Beiträgen herangezogen, welche ins Handels- und Firmenregister eingetragen sind und mindestens 32 M. Gewerbesteuer bezahlen.

	Voranschlag Mk.	Zuschlag zur Gewerbesteuer Proz.
1871 . . . . .	1800.—	10
1872 . . . . .	1920.—	5
1873 . . . . .	2010.—	8 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
1874 . . . . .	2100.—	8 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
1875 . . . . .	2115.—	10
1876 . . . . .	2208.—	10
1877/78 . . . . .	2800.—	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1878/79 . . . . .	3200.—	10
1879/80 . . . . .	3200.—	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1880/81 . . . . .	3000.—	10
1881/82 . . . . .	3200.—	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1882/83 . . . . .	3200.—	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1883/84 . . . . .	3200.—	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>



	Voranschlag Mk.	Zuschlag zur Gewerbesteuer Proz.
1884/85. . . . .	3150.—	12 $\frac{1}{2}$
1885/86. . . . .	4500.—	16 $\frac{2}{3}$
1886/87. . . . .	4500.—	16 $\frac{2}{3}$
1887/88. . . . .	4500.—	16 $\frac{2}{3}$
1888/89. . . . .	4500.—	16 $\frac{2}{3}$
1889/90. . . . .	4500.—	16 $\frac{2}{3}$
1890/91. . . . .	4650.—	16 $\frac{2}{3}$
1891/92. . . . .	5150.—	16 $\frac{2}{3}$
1892/93. . . . .	6150.—	16 $\frac{2}{3}$
1893/94. . . . .	9000.—	15
1894/95. . . . .	8800.—	12 $\frac{1}{2}$
1895/96. . . . .	8300.—	12 $\frac{1}{2}$

Die Zahl der wahlberechtigten Firmen zur Handelskammer stieg bis zum Jahre 1892 ziemlich gleichmäßig und deckte sich bis dahin mit der Zahl der in's Handelsregister eingetragenen Firmen. Im Jahre 1893 wurde das Wahlrecht an die Bedingung geknüpft, daß der Wahlberechtigte in's Firmenregister eingetragen sei und mindestens 32 M. Gewerbesteuer bezahle.

Zahl der  
wahlberech-  
tigten  
Firmen.

1871 . . . . .	382	1883 . . . . .	451
1872 . . . . .	389	1884 . . . . .	462
1873 . . . . .	409	1885 . . . . .	467
1874 . . . . .	406	1886 . . . . .	526
1875 . . . . .	416	1887 . . . . .	526
1876 . . . . .	468	1888 . . . . .	523
1877 . . . . .	452	1889 . . . . .	529
1878 . . . . .	475	1890 . . . . .	512
1879 . . . . .	486	1891 . . . . .	528
1880 . . . . .	471	1892 . . . . .	620
1881 . . . . .	470	1893 . . . . .	438
1882 . . . . .	461	1894 . . . . .	423

In den Jahren 1893 und 1894 betrug die Zahl der in's Handelsregister eingetragenen Firmen 691 bzw. 719.

Den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend hat die Handelskammer alljährlich im Sommer einen Bericht über ihre Thätigkeit und den Verlauf von Handel und Industrie während des vorhergehenden Jahres erstattet; nur für das Jahr 1878 ist ein Bericht zusammen mit dem für das Jahr 1879 herausgegeben. Seit 1884

Jahres-  
berichte.



wird am Schluß eines jeden Jahres ein „vorläufiger Bericht über die Thätigkeit der Kammer sowie über Lage und Gang des Verkehrs während des verflossenen Jahres“ veröffentlicht.

Nach § 32 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 haben die Handelskammern über Lage und Gang des Handels in dem vorhergehenden Jahre an den Handelsminister zu berichten. Während mit dieser Berichterstattung bis zum Jahre 1887 zugleich die Veröffentlichung der Jahresberichte erfolgte, wurde durch Erlaß vom 30. November des genannten Jahres verfügt, daß die Berichte vor ihrer Veröffentlichung der Genehmigung des Herrn Ministers bedurften. Durch Erlaß vom 3. Februar 1891 wurde diese Bestimmung wieder aufgehoben.

Der ausführliche Bericht der Handelskammer enthält regelmäßig, außer den beregten Angaben mit einer ausführlichen Statistik, eingehende Mittheilungen über Erscheinungen des wirthschaftlichen Lebens, über kaufmännische Vereine, Fachschulen und Fortbildungsanstalten, kommunale und private Einrichtungen, — Schlachthof, Wasserwerke, Straßenbahn, chemisches Untersuchungsamt etc. — sowie, seit Inkrafttreten der sozialpolitischen Versicherungsgegebung, Nachrichten über die Thätigkeit der einzelnen in dieser Richtung vorhandenen Behörden, der Ortskrankenkasse, der Sektion IV der Seevernftsgenossenschaft, der Sektion III der Hamburgischen Baugewerksverftsgenossenschaft, der Landwirthschaftlichen Verftsgenossenschaft, der Sektion V der Nordwestlichen Gruppe der Eisen- und Stahl-Verftsgenossenschaft, der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt, der Schiedsgerichte für die Unfallversicherung, des Gewerbegerichts u. s. w.

Bibliothek.

Die Bibliothek der Handelskammer, welche ihren Grundstock in dem von dem Handels- und Industrieverein der Kammer überwiesenen Archiv und der zugehörigen Bibliothek fand, ist fortlaufend durch Neuanschaffungen, Austausch mit anderen Körperschaften und Zuwendungen einzelner Personen erweitert. — Vor einigen Jahren ist ein Katalog angefertigt, der den Gebrauch der Bibliothek erleichtert.

Patentschriften.

Seit dem Jahre 1889 gehen der Handelskammer vom Kaiserlichen Patentamt die Patentschriften zu. Dieselben sowie ein zugehöriges Verzeichniß liegen im Geschäftszimmer der Kammer aus und werden von Jahr zu Jahr mehr benutzt.

Börsenversammlungen.

Nachdem die Handelskammer im Anfang der 70er Jahre die Aufsicht über die hier abgehaltenen Börsenzusammenkünfte über-



nommen hatte, wurde im Jahre 1880 mit dem Besitzer des Hotels „Germania“ ein Vertrag für die Benutzung des dortigen Saals zum Zwecke von Börsenversammlungen abgeschlossen. In Folge des gesteigerten Verkehrs dieser Versammlungen, namentlich an Markttagen, wurden die Versammlungen im Jahre 1890 in die „Deutschen Reichshallen“ verlegt, wo für diesen Zweck der große Saal und die anstoßenden Räume im Erdgeschoß zur Verfügung stehen. Die Börsenversammlungen finden hier an jedem Sonnabend, an den Hauptzahltagen des Umschlags und an jedem Mittwoch der Jahrmärkte statt. Die Hauptbörsenzeit ist von 1 bis 2 Uhr Nachmittags, die Räumlichkeiten sind von 11 $\frac{1}{2}$  Uhr Vormittags bis 2 $\frac{1}{2}$  Uhr Nachmittags geöffnet.

Von den vier Mitgliedern der Börsenkommission der Handelskammer führt immer eines die Aufsicht. Von der Erhebung eines Eintrittsgeldes wurde zunächst abgesehen.

Von dem bleibenden Ausschuß des Deutschen Handelstages ist bereits im Jahre 1878 der Entwurf zu einem abgeänderten „Gesetz über die Handelskammern“ ausgearbeitet und den einzelnen Körperschaften des Handelstages zur Begutachtung vorgelegt worden.

Reorganisa-  
tion der  
Handels-  
kammern.

Grundlegend war der Gedanke jeder Handelskammer Deutschlands einen abgegrenzten größeren Bezirk zuzuweisen, eine in Sachsen und Bayern bereits seit langer Zeit bestehende Einrichtung. Wenn auch anerkannt wurde, daß der bestehende Zustand mangelhaft sei, so sah man wegen hervortretender Schwierigkeiten von einem weiteren Vorgehen in dieser Sache ab. Erst in neuerer Zeit wird eine Umgestaltung der preussischen Handelskammern wieder angestrebt und eingehend behandelt. Von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe sind in einem Erlaß vom 1. Januar 1895 diejenigen Gesichtspunkte zusammengestellt, welche bei einer Neuordnung der Handelskammern in Betracht kommen können. Es handelt sich hierbei um die Einrichtung obligatorischer Handelskammern für das ganze Staatsgebiet, den Umfang der Vertretung von Handel und Gewerbe in diesen Körperschaften, das Wahlrecht, die Einrichtung von örtlichen oder Betriebsabteilungen, den Geschäftsfreis der Handelskammern, den Fortbestand und die Stellung der kaufmännischen Korporationen, und um die Schaffung eines Zentralorgans für den Staat. — Wie von den meisten preussischen Handelskammern sind auch von der Kieler Kammer die Vorzüge der Einrichtung obligatorischer Handelskammern für das ganze Staatsgebiet



sowie die Erweiterung des Geschäftskreises und der Befugnisse der Handelskammern gebührend anerkannt. Die Entscheidung der Fragen über den Umfang der Vertretung von Handel und Gewerbe in den Handelskammern sowie über die Gestaltung des Wahlrechts hat die hiesige Handelskammer sich bis zur erfolgten Abgrenzung des Handelskammerbezirks vorbehalten. Für die hiesige Provinz werden die drei jetzt vorhandenen gesetzlichen Körperschaften als Handelskammern fortbestehen und denselben die einzelnen Theile der Provinz anzugliedern sein. Die hiesige Kammer schlägt vor, den Umfang der Vertretung so zu wählen, daß das Wahlrecht an die Eintragung in das Firmenregister und an einen bestimmten Satz der Gewerbesteuer, in zweiter Linie an die Bedingung der Steuerleistung überhaupt geknüpft und der Steuerleistung entsprechend gestaltet wird. Die Einrichtung örtlicher Abtheilungen bezw. einzelner Betriebszweige wird nicht empfohlen. Die kaufmännischen Korporationen sind nicht beizubehalten, auch ist neben dem Deutschen Handelstag und dessen bleibenden Ausschuß ein Zentralorgan für die preussischen Kammern nicht zu befürworten.

In einem weiteren Erlaß forderte der Herr Minister Aufschluß darüber, wie viel Prozent Zuschlag zur Gewerbesteuer erhoben worden und wie hoch die Einnahmen seien, ferner Auskunft über die Erledigung der Geschäfte durch Beamte, über besondere Einrichtungen und Vermögen der Kammern.

Auf einen nochmaligen Erlaß des Herrn Ministers vom 24. September 1895 über verschiedene Fragen ist empfohlen worden den Prokuristen das aktive Wahlrecht zu verleihen, dagegen nicht den vom Geschäft zurückgetretenen Personen, letzteren ebenfalls das passive Wahlrecht nicht zu geben, die Wählbarkeit an die Bedingung des Wohnsitzes innerhalb des Kammerbezirks zu knüpfen und daß mehrere Gesellschafter oder Vorstandsmitglieder derselben Handelsgesellschaft nicht zugleich Mitglieder einer Kammer sein können. Es ist ferner vorgeschlagen, das jetzige Wahlverfahren beizubehalten, eine vierjährige Wahlperiode und alle zwei Jahre Ergänzungswahlen einzuführen, den auswärtigen Mitgliedern die Kosten der Hin- und Rückreise zu erstatten und Bestimmungen über die Vorbildung und Pensionsansprüche der Handelskammersekretäre zu treffen, dagegen eine Verlegung der Berichtsperiode auf die Zeit vom 1. April bis 31. März nicht vorzunehmen.



## II. Außere Wirksamkeit.

### a. Eisenbahn-Angelegenheiten.

Die Förderung der Verkehrsinteressen ist als eine der Hauptaufgaben der Handelskammer zu betrachten. Nach dem Grundsatz, daß durch die Schaffung und Erweiterung von Verbindungen und durch Erleichterungen im Verkehr dieser selbst herangezogen und vergrößert wird, hat die Handelskammer seit ihrem Bestehen immer danach gestrebt, daß die Verkehrsverhältnisse des Bezirks den Bedürfnissen der fortschreitenden Entwicklung angepaßt werden. Die Ausbildung des Eisenbahnnetzes der Provinz und die Abstellung von Erschwerungen in Tarifen und Fahrplänen, die Verbesserung der postalischen Einrichtungen, die Erweiterung des Fernsprechnetzes, die Herstellung von Erleichterungen für den Schiffsverkehr, haben der Handelskammer unausgesetzt zu eingehender Thätigkeit Veranlassung geboten.

Durch die erste Bahnanlage in der Provinz wurde Kiel zu einer End- und Kopfstation, die Handelskammer ist bemüht, die Stadt zu einem wichtigen Knotenpunkt verschiedener Linien zu machen. An Bahnverbindungen bestanden bei Errichtung der Kammer die bereits im September 1844 dem Verkehr übergebene Altona-Kieler Bahn und die Hauptstrecken der ostholsteinischen Bahnen, von denen die Strecken Kiel—Alteberg—Plön—Neustadt und Neumünster—Alteberg im Jahre 1865 ausgeführt wurden.

Bahnen der  
Altona—  
Kieler Eisen-  
bahn-Gesell-  
schaft.

Die Bahn Altona—Kiel, auf der alten Haupttransitrouten Schleswig-Holsteins dem Nord-Ostsee-Verkehr dienend, ist seit Entwicklung des Eisenbahnnetzes in unserer Provinz die Hauptstrecke gewesen; sie hat von den Routen der Altona—Kieler Eisenbahn-Gesellschaft immer die größten Einnahmen geliefert und zur Rentabilität des ganzen Unternehmens am meisten beigetragen. Durch Gesetz vom 24. Januar 1884 wurden die Bahnen der Gesellschaft vom Staat übernommen; durch diesen Uebergang und die weitere Verstaatlichung von Bahnen wurde eine bemerkenswerthe Vermehrung und Verbesserung der Züge herbeigeführt und eine einheitliche Gestaltung der Verwaltung, Tarife, Fahrpläne u. sowie ein leichter Verkehr der Provinz mit Orten außerhalb derselben



ermöglicht. Die Strecke Altona—Kiel, seit Juni 1895 auch auf der bis dahin eingeleisigen Strecke Bordesbrook—Neumünster doppelgeleisig, ist für die hiesige Stadt, was die Landverbindungen betrifft, die Hauptverkehrsader geblieben und wird diese Stellung voraussichtlich auch in Zukunft behalten.

Eutin—  
Lübecker  
Bahn.

Die ostholsteinische Bahn erhielt eine erhöhte Bedeutung durch den Bau der Eutin—Lübecker Eisenbahn, welche im April 1873 eröffnet wurde und einen direkten Verkehr zwischen Kiel und Lübeck möglich machte; hierdurch wurde eine zweite Verbindung unserer Provinz mit dem Innern Deutschlands geschaffen.

Sonstige ost-  
holsteinische  
Bahnen.

Die Kreis Oldenburger Bahn von Neustadt nach Oldenburg, durch Konzessionsurkunde vom Mai 1880 bewilligt, schloß ein weiteres Gebiet der fruchtbaren ostholsteinischen Landschaften dem bestehenden Eisenbahnsystem an. Um auch den Theil der Provinz, welcher zwischen Oldenburg und der Kieler Förde liegt, durch Eisenbahnen weiter zu erschließen, machten sich schon im Anfang der achtziger Jahre Bestrebungen zur Herstellung einer Küstenbahn von Kiel über Schönberg-Lütjenburg nach Oldenburg, sowie einer Verbindung Lütjenburgs mit einem Punkte der Kiel-Neustädter Bahn geltend. Ein am 27. März 1884 aus den Herren Sartori, Friederichsen und Seibel von der Handelskammer eingesetzter Aktionsausschuß bereifte die erstgenannte Strecke zur Anknüpfung von Verbindungen und Sammlung von Material. Im Juni 1890 wurden Nivellements vorgenommen und Bestrebungen zur Durchführung des Projekts geltend gemacht. Da sich in der Propstei indessen zunächst eine genügende Betheiligung nicht fand, konnte erst nach fünf Jahren ein weiteres Vorgehen erfolgen. Es bildete sich nunmehr ein aus Vertretern der beteiligten Kreise zusammengesetztes Komitee, welchem auch der Vorsitzende unserer Kammer angehört. Dieses hat zunächst den staatsseitigen Ausbau der Strecke und nachdem dieses vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten abgelehnt ist, die Erbauung einer normalspurigen Kleinbahn erstrebt. In der letzten Zeit ist die Angelegenheit soweit gediehen, daß die Herstellung der Bahn von den beteiligten Kreisen beschlossen wurde. So wird hoffentlich bald auf die Beendigung eines Werkes zu blicken sein, welches von der Handelskammer angeregt und gefördert ist. — Was die zweite oben genannte Strecke betrifft, so wurde durch Gesetz vom 11. Mai 1888 die Linie



Grenzmühlen-Lütjenburg bewilligt und bereits im Juni 1891 im ganzen Umfange dem Betrieb übergeben.

Als eine natürliche Fortsetzung der ostholsteinischen Bahn in der Längsrichtung der Provinz ist die Strecke Kiel-Eckernförde-Flensburg anzusehen. Bereits Ende der 60er Jahre trat der Gedanke des Ausbaus dieser Linie hervor, und wurde die Genehmigung zur Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten erlangt; dem später, im Jahre 1874 gebildeten Komitee traten zwei Mitglieder der Handelskammer bei. Nach Unterbringung der Aktien, von welchen in Kiel 1200 blieben, wurde der Bau begonnen und Ende 1881 die Bahn formell eröffnet, nachdem schon seit mehreren Monaten vorher ein theilweiser Betrieb stattgefunden hatte; sie erleichterte den direkten Verkehr der Stadt Kiel mit Eckernförde und Flensburg sowie mit den von der Bahn durchschnittenen reichen Landschaften bedeutend. Nach der Erbauung des Kaiser Wilhelm-Kanals wurde die Bahn, welche bisher durch eine Drehbrücke über den Eider-Kanal geführt war, etwas verlegt und durch die Hochbrücke bei Levensau über die neue Schifffahrtsstraße geführt.

Kiel-Eckern-  
förde-Flens-  
burger Bahn.

Von ganz besonderem Werth nicht nur für die hiesige Stadt, sondern auch für die ganze Provinz ist die Herstellung einer möglichst guten und direkten Verbindung von Kiel nach Berlin. Wenn auch der Süden schon lange auf zwei Wegen, über Hamburg und Lübeck zu erreichen ist, so war doch die Herstellung einer Bahn, welche den Verkehr mit der Reichshauptstadt bedeutend kürzt und erleichtert, schon lange von weiten Kreisen der Bevölkerung gewünscht und von der Handelskammer durch Berichte und Eingaben herbeizuführen gesucht worden. Zur Erbauung einer Linie Kiel-Lübeck-Schwerin-Berlin war Anfang der 70er Jahre ein Gründungskomitee zusammengetreten. In Berichten von Korporationen, auch in einem solchen der hiesigen Kammer, wurde der Bau dieser Strecke lebhaft empfohlen, eine energische Förderung dieses Projekts unterblieb indessen. Erst später kam die Idee einer kürzeren Verbindung mit Berlin zur Ausführung, und zwar zunächst durch den Ausbau der Strecke Oldesloe-Schwarzenbek, welche am 1. August 1887 in Betrieb gesetzt wurde. Wenn auf dieser, gegenüber der Route über Hamburg, bedeutend kürzeren Strecke auch seit einigen Jahren bei den mangelhaften Anschlüssen und der geringen Fahrge-  
schwindigkeit leider ein Personenverkehr in größerem Umfange nicht heran-  
gezogen werden konnte, so bietet dieser Weg doch für den Güter-

Bahn Kiel-  
Segeberg-  
Berlin.

Bahn  
Oldesloe-  
Schwarzenbek





verkehr nach dem Innern Deutschlands die erfreuliche Verkürzung von rund 40 Kilometer.

Bahn  
Oldesloe-  
Hagenow

Noch vortheilhafter für den hiesigen Verkehr wird sich in dieser Beziehung die Fertigstellung der Linie Oldesloe-Hagenow erweisen, welche durch Gesetz vom 10. Mai 1890 bewilligt und von welcher ein Theil fertig gestellt ist. Gegenüber der rund 400 km betragenden Linie Berlin-Hamburg-Altona-Kiel und der rund 360 km langen Strecke Berlin-Schwarzenbek-Oldesloe-Neumünster-Kiel wird die Bahnstrecke Berlin-Hagenow-Oldesloe-Neumünster-Kiel nur rund 340 km lang sein. Wenn somit nach und nach eine nicht unerhebliche Kürzung des Weges nach dem Innern Deutschlands erlangt ist bzw. erfolgen wird, so ist zur befriedigenden Lösung der ganzen Frage doch der Bau einer direkten Linie Kiel-Segeberg erforderlich; durch eine solche würde der Weg von Kiel nach Berlin weiter um rund 20 km gekürzt werden. Wie die Handelskammer bisher im Einverständniß mit ihren Wählern und der ganzen Bevölkerung für die Herstellung der kürzeren Route zwischen Kiel und Berlin eingetreten ist, wird sie auch weiter danach streben die verkürzende Strecke Kiel-Segeberg hergestellt zu sehen, deren Bau von ihr bereits im Jahre 1871 als nothwendig bezeichnet wurde.

Bahn Neu-  
münster-  
Heide-  
Tönning.

Wenn die Handelskammer in dieser Weise für die Erleichterung des Verkehrs mit dem Norden und dem Süden thätig gewesen, so hat sie es sich gleichfalls angelegen sein lassen bessere Verkehrsbedingungen mit dem Westen der Provinz durch Querbahnen zu erlangen und zwar nicht nur Linien, welche von Kiel direkt ausgehen, sondern auch solche, welche benachbarte Stationen zum Ausgangspunkt haben. Die Bestrebungen zur Herstellung einer Bahn von Neumünster über Heide nach Tönning wurden von der Kammer lebhaft unterstützt, weil hierdurch ein Gebiet für den Kieler Handel mit Getreide, Holz, Kohlen etc. neu erschlossen wurde. Durch Gesetz vom 23. Juni 1875 betheiligte sich der Staat mit einem Betrage von nahe einer halben Million Mark an dem Zustandekommen der Bahn. Diese Linie hat die Erwartungen der Kieler Kaufmannschaft bestätigt, da sich seit ihrer Herstellung der Verkehr mit Westholstein wesentlich gehoben hat.

Bahn Kiel-  
Rendsburg.

Auch die Herstellung einer Querbahn über Rendsburg nach den Marschen Westfrieslands (Husum oder Friedrichstadt) ist seit langer Zeit von der Bevölkerung der betheiligten Kreise als sehr



wünschenswerth bezeichnet; die Handelskammer hat dementsprechend die dahin gehenden Bestrebungen unterstützt. Das bereits erwähnte für die Herstellung der ostholsteinischen Bahn thätig gewesene Aktionskomitee bereifte auch die Strecke nach Rendsburg. In Eingaben vom 21. Dezember 1885, vom 8. August 1890 und vom 12. April 1894 an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Kammer die Nothwendigkeit der Erbauung einer Bahn Kiel—Rendsburg, welche die jetzt 64,9 km lange Verbindung auf 31 km kürzen würde, nachgewiesen und ist in gleicher Weise für die Verlängerung der Bahn über Rendsburg hinaus nach Husum oder Friedrichstadt eingetreten. Zwischen Husum und Kiel würde der Schienenweg von 128 auf 74, zwischen Friedrichstadt und Kiel von 116 auf 75 km verringert. Die Vertretungen der an einer Bahn Kiel—Rendsburg beteiligten Kreise sind nunmehr gefragt, ob sie geneigt sein würden, die nach dem Gesetz vom 23. April 1894 erforderlichen Voraussetzungen, d. h. die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des nöthigen Grund und Bodens an dem Staat bezw. Erstattung der Kosten, welche durch die staatsseitige Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung erwachsen, zu übernehmen. Der Kreis Rendsburg hat seine Zustimmung gegeben, der Landkreis Kiel dagegen bis jetzt nicht.

Vor einigen Jahren tauchte das Projekt einer andern Querbahn auf. Von der Direktion der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn wurde beabsichtigt eine Linie Eckernförde-Schleswig zum Anschluß an die Strecke Kiel-Eckernförde zu erbauen. Für den Bau ist indeß die Bewilligung des Herrn Ministers nicht erfolgt.

Bahn  
Eckernförde-  
Schleswig.

Nachdem der Bau des Nord-Ostsee-Kanals, jetzigen Kaiser-Wilhelm-Kanals in Angriff genommen war, wurde die Königliche Eisenbahn-Direktion von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt, die generellen Vorarbeiten für eine Sekundärbahn vom Kieler Bahnhof nach der Ostmündung des Kanals auszuführen. Sowohl in ihren Jahresberichten als in einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vom 26. April 1895 hat die Kammer darauf hingewiesen, daß die Herstellung dieser Strecke ebenso nothwendig sei als die bereits erfolgte Verbindung der Westmündung mit dem Bahnhof durch die Linie Brunsbüttel-St. Margarethen. In gleicher Weise wie die Handelskammer trat auch der Vorstand der „Ausstellung der Provinz Schleswig-Holstein verbunden mit Sonderausstellungen und einer internationalen

Bahn Kieler  
Bahnhof Ost-  
mündung  
des Kaiser-  
Wilhelm-  
Kanals.



Schiffahrts-Ausstellung" für das Projekt ein. Wenn die Richtungslinie dieser eigentlichen Stadtbahn nahe dem jetzt bebauten Theile Kiels gezogen wird, würde eine besonders geeignete Verbindung der inneren Stadt mit dem sich stetig nach Norden und Westen ausdehnenden neuen Theil herbeigeführt, die für Handel und Industrie und die Wohnungsfrage der Arbeiterbevölkerung sich mehr und mehr nothwendig erweist.

Kleinbahn  
Kiel-  
Neumünster.

Endlich ist eines Projekts zu erwähnen, über welches eine Entscheidung ebenfalls noch nicht vorliegt; es betrifft die Erbauung einer Kleinbahn Kiel-Kirchbarkau-Bissée-Neumünster. Da die Handelskammer grundsätzlich jede Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten für das Allgemeinwohl nützlich hält, hat sie sich bereits 1893 auch für diese Bahn ausgesprochen. Die Stadtvertretung hat darauf zwei Vertreter in das Komitee entsendet und beschlossen sich an den Kosten für die Vorarbeiten zu betheiligen.

Bahnhofs-  
angelegen-  
heiten.

Bei der Errichtung der Handelskammer bestand wie noch heute der im Jahre 1845 erbaute Bahnhof in unveränderter Gestalt. Im Jahre 1875 beabsichtigte die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft die Trennung des Güterbahnhofs vom Personenbahnhof und Verlegung des ersteren nach dem aufgefällten Terrain südlich von der Hörn. In dieser Verschiebung, welche vielfach als nothwendig nicht anerkannt wurde, sah auch die Handelskammer eine unnöthige Erschwerung des Güterverkehrs und trat gegen diesen Plan auf, u. a. in einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten. Durch Erlass des Herrn Ministers vom 3. Januar 1877 wurde der Plan vorläufig beseitigt. Das Zustandekommen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn machte jedoch bald neue Verhandlungen nöthig. Es stand zur Frage, ob für diese Bahn ein eigener kleiner Bahnhof gebaut oder ob dieselbe in den Bahnhof der Altona-Kieler Bahn eingeführt werden solle; im letzteren Falle mußte wegen des ohnehin beschränkten Raumes eine Verlegung des Güterbahnhofs nothwendig erfolgen. Man entschied sich für das letztere, weil für den Personenverkehr ein gemeinsamer Bahnhof erforderlich erachtet wurde.

Nach Verstaatlichung der Altona-Kieler Bahn verfehlte die Handelskammer nicht, wieder auf die Mangelhaftigkeit und Unzulänglichkeit der Bahnhofseinrichtungen hinzuweisen, auf einen Neubau des Bahnhofs zu dringen und hierbei zu betonen, daß bei den seit 1845 so völlig veränderten Verhältnissen eine baldige Verbesserung



nothwendig sei. Durch Gesetz vom 6. Juni 1892 wurde der Neubau des Bahnhofes für die Summe von 5 640 000 M. bestimmt. Nach dem vorliegenden Plan soll der Bahnhof weiter nach Süden bis an die Lerchenstraße, die Hauptfront nach Norden gerichtet, verlegt werden. Jedes Hauptgeleise wird einen Bahnsteig erhalten. Der Güterbahnhof wird erweitert; die Zuführungsgeleise zu demselben werden unter der Breeker Chaussee durchgeführt, ein drittes Hafengeleise wird die Bewegungsfähigkeit am Hafen erhöhen und die Zuführung zu den Hafengeleisen verbessern. Damit der umfangreiche Personenverkehr zwischen Gaarden und dem Sophienblatt nicht unnöthig erschwert werde, hat die Handelskammer, wie sie in früheren Jahren eine Erleichterung durch den Bau einer Fußgängerbrücke über die Zuführungs- und Rangirgeleise empfahl, es als durchaus nothwendig bezeichnet, die jetzige Ringstraße in genügender Breite für den Fußgängerverkehr zu erhalten und unter dem Bahnsteigkörper durchzuführen; eine solche Unterführung ist vorgesehen.

Schon die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn veranstaltete Eisenbahnkonferenzen mit den Vertretern der Handelskörperschaften und des landwirthschaftlichen Generalvereins der Provinz. Solche Verathungen, in denen namentlich über Tarifangelegenheiten verhandelt wurde, fanden zuerst Anfang des Jahres 1879 statt. In Ausführung des Gesetzes vom 1. Juni 1882 wurde zu Hannover ein Bezirkseisenbahnrathe errichtet, in welchen die Handelskammern zu Kiel und Flensburg gemeinsam einen Vertreter zu wählen hatten. Da letztere Korporation auf eine Vertretung verzichtete, wurden von der Kieler Handelskammer ein Mitglied und ein Stellvertreter gewählt. Die erste Sitzung fand am 20. März 1883 zu Hannover statt. Nachdem die Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft auf den Staat übergegangen waren, wurde durch Allerhöchste Verordnung vom 24. Januar 1884 zu Altona eine Königliche Eisenbahndirektion und, mittels Erlasses der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft vom 19. September 1884 zu Altona ein Bezirkseisenbahnrathe errichtet. In diesen aus 6 Vertretern von Handelskörperschaften, 6 Vertretern von gewerblichen Körperschaften und Vereinen und 8 Vertretern land- und forstwirthschaftlicher Vereine gebildeten Eisenbahnrathe hatte die Kieler Handelskammer ein Mitglied sowie einen Stell-

Eisenbahn-  
Konferenzen  
und  
Eisenbahn-  
rätthe.



vertreter zu wählen. Hierzu wurden die Herren Geheimrath Sartori und Fabrikant Friedrichsen ernannt, welche als solche noch jetzt thätig sind. Die erste Sitzung des Bezirks-eisenbahnraths zu Altona fand am 22. Januar 1885 statt. Von dem Bezirks-eisenbahnrath wurde der Vorsitzende unserer Kammer in der Sitzung vom 16. März 1895 in den Landeseisenbahnrath gewählt, nachdem er für diese Körperschaft vorher als stellvertretendes Mitglied fungirt hatte.

Eisenbahn-  
Tarif-  
angelegen-  
heiten.

Die Gestaltung der Eisenbahntarife ist einer der wichtigsten Gesichtspunkte für die Entwicklung des Güterverkehrs, die Handelskammer hat daher von vornherein und nicht nur in den Eisenbahn-Konferenzen und Sitzungen des Eisenbahnraths, versucht ihren Einfluß für eine günstige Festsetzung derselben geltend zu machen. Die Bedeutung der Transitroute Kiel-Altona, welcher durch den Wasserweg Konkurrenz geboten werden konnte, ließ die Einführung zahlreicher Ausnahmetarife in beiden Richtungen als angezeigt erscheinen, umso mehr, als durch die Einführung regelmäßiger Dampfschiffslinien zwischen Kiel und verschiedenen Ostseep lägen eine wesentliche Förderung des Transitverkehrs stattfand. Diese von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ausgeübte Tarifpolitik wurde auch nach Uebernahme der Bahnen im Großen und Ganzen durch den Staat fortgesetzt. Die Mannigfaltigkeit im Tarifwesen machte sich bei der Ausdehnung des Verkehrs immer mehr fühlbar, die Folge waren Bestrebungen auf eine Vereinfachung desselben. Unter Leitung der Altona-Kieler Direktion fanden im Januar 1877 Beratungen über die Einführung eines einheitlichen Frachttariffschemas statt; an diesen theilnahmen als Vertreter der Handelskammer der Vorsitzende und der Syndikus. Die für sämtliche deutsche Bahnen vereinbarte Tarifeintheilung, nach welcher im Allgemeinen Eilgut, Stückgut und Wagenladungen (Allgemeine Wagenladungsklassen und Spezialtarife I, II, III) unterschieden sind, wurde am 1. Januar 1878 auf den schleswig-holsteinischen Bahnen eingeführt. Die in dieser Angelegenheit abgehaltenen Konferenzen hatten die Aufgabe, die einzelnen Artikel in die verschiedenen Klassen der Spezialtarife einzureihen. Nach der Uebernahme der Bahnen durch den Staat fand im Jahre 1885, nach vorgängiger eingehender Berathung im Bezirks-eisenbahnrath, die Einführung der Staatsbahntarife auf den schleswig-holsteinischen Bahnen statt. Unter Zustimmung des Bezirks-eisenbahnraths und



der in diesem vertretenen Körperschaften wurden eine Reihe von Ausnahmetarifen aufgehoben, während die meisten und wichtigeren derselben ihre Bestätigung fanden.

Außer der Mitwirkung bei diesen allgemeinen Tariffsachen hat die Handelskammer Gelegenheit gehabt, sich in einer Reihe von Fragen betreffend die Einführung von Ausnahmetarifen für bestimmte hierfür vorgeschlagene Frachtgüter zu äußern.

Zu den Staffeltarifen für Getreide, welche in den letzten Staffeltarife. Jahren vielfach zur Anwendung gekommen sind, hat die Handelskammer eine neutrale Stellung eingenommen, weil für den hiesigen Bezirk die aus denselben hervorgehenden Vortheile durch Nachtheile aufgehoben wurden. Dagegen hat die Kammer sich in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten für die Ausdehnung der auf den östlichen Bahnen gültigen Staffeltarife für Vieh auch auf die westlichen Bahnen im Sinne der ausgleichenden Gerechtigkeit ausgesprochen. Eine Entscheidung ist in diesem Sinne getroffen.

Wie für den Güterverkehr die Tarife maßgebend sind, so gelten für den Personenverkehr die Zahl und die Schnelligkeit der verkehrenden Züge. Um daher dem durch den wachsenden Personenverkehr steigenden Bedürfnis Rechnung zu tragen, hat die Kammer es nicht unterlassen, die Eisenbahnverwaltungen auf Mängel der Fahrpläne, welche vor ihrer endgültigen Festsetzung in dankenswerther Weise zur Begutachtung übersendet wurden, hinzuweisen und auf deren Abstellung zu dringen. Auch hat die Kammer es sich angelegen sein lassen, eine Verbesserung der Verbindungen zu beantragen, wenn bei Erweiterung der Geschäftsbeziehungen diesbezügliche Wünsche an sie herantraten. Besonders haben die Verbindungen in der Provinz und die Hauptanschlüsse an dieselben wiederholt zu Äußerungen der Kammer Veranlassung gegeben, und es darf hier hervorgehoben werden, daß dieselben im Allgemeinen ein freundliches Entgegenkommen gefunden haben.

Ohne in diesem Bericht auf alle einzelnen Punkte der Thätigkeit in allen sonstigen Fragen des Eisenbahnwesens hinzuweisen, heben wir die folgenden hervor:

Für eine bequeme Gestaltung des Personenverkehrs sind durchgehende Fahrkarten, sowohl einfache als Rückfahrkarten besonders nützlich, namentlich im Verkehr mit den größeren deutschen Städten. In dieser Richtung ist die Handelskammer verschiedent-

Fahrplan-  
angelegen-  
heiten.

Sonstige  
Eisenbahn-  
angelegen-  
heiten.



lich mit Anträgen an die zuständigen Behörden herangetreten, und hat mit Unterstützung anderer wirtschaftlicher Körperschaften der Provinz erreicht, daß vom Juni 1885 ab Retourbillets zwischen Berlin und den größeren Städten der Provinz ausgegeben wurden. Vom April 1887 an gelangten Rückfahrkarten nach Braunschweig, Bremen, Dresden, Halle, Hannover, Köln, Leipzig und Magdeburg zur Ausgabe. Auch innerhalb der Provinz sind in dieser Richtung Verbesserungen getroffen. Weitere Erleichterung wird nach und nach erfolgen müssen, namentlich wird auch eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten, für welche wir uns in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen haben, von vielen Seiten mit Freuden begrüßt werden.

Nachdem im Jahre 1892 die Bahnsteigsperrre auf dem hiesigen Bahnhof eingeführt worden war, haben wir im Interesse einer guten Erledigung des Verkehrs wiederholt Verbesserungen der mangelhaften Einrichtungen des jetzigen Bahnhofs vorgeschlagen.

In dem Güterverkehr, namentlich auch im Verkehr von Schiff zu Bahn, machte sich schon Anfang der achtziger Jahre ein Mangel an Güterwagen bemerkbar. Auf Anregung mehrerer Firmen beantragten wir im April 1886 bei der königlichen Eisenbahn-Direktion in Altona die Errichtung einer Wagendepotstelle bei Kiel, um hierdurch die rechtzeitige bei dem Schiffsverkehr oft schwierige vorherige Anmeldung zu erleichtern. Dieser Antrag ist, nachdem erneut Klagen über den Mangel an Güterwagen hervortraten, bis jetzt leider ohne Erfolg wiederholt, jedoch ist man bahnsseitig bemüht gewesen dem Bedürfnis nach Kräften zu genügen.

Nachdem das Abrollen der Güter vorher im engeren Stadtgebiet bahnsseitig erfolgt war, machte die Erweiterung der Stadt eine Neuordnung des Rollwesens nothwendig. Von 1885 an wurden die ankommenden Stückgüter bahnsseitig auch nach Gaarden und in der Stadt bis Bellevue befördert. Da indessen das Abrollen zu häufigen Beschwerden, namentlich über die Höhe der Rollgeldsätze Veranlassung gab, so unterbreitete die Handelskammer der königlichen Eisenbahndirektion im Jahre 1887 Vorschläge zu eingehenden Bestimmungen, welche mit dem 1. März 1889 eingeführt wurden.



### b. Post- und Telegraphenwesen.

Die Entwicklung, welche Handel und Industrie Deutschlands und auch unseres Kieler Plazes während des verflossenen Zeitraums von 25 Jahren durchgemacht haben, ist durch die Ausgestaltung des Post- und Telegraphenwesens mit begünstigt worden. Die Verbesserungen und Verkehrserleichterungen, welche in dieser Hinsicht nicht nur in Deutschland selbst, sondern auch im Verkehr Deutschlands mit dem Auslande eingetreten sind, knüpfen sich an den Namen des Herrn Staatsministers und Staatssekretärs des Reichspostamts Dr. v. Stephan. In dankbarer Anerkennung seiner Verdienste um das Verkehrswesen wurde Herrn Dr. v. Stephan am 26. April 1895, dem 25jährigen Gedenktage seiner Ernennung zum Generalpostmeister und Chef des deutschen Postwesens, von der Kammer eine Adresse überreicht.

Zu den Reformen im Postwesen, welche für den Verkehr von größtem Vortheil sich erwiesen, ist namentlich die Einführung des Einheitsportos zu rechnen, welches im Jahre 1868 für den Norddeutschen Bund Gültigkeit erlangte, nachdem diese Einrichtung in einigen andern Ländern getroffen war. Auch die Einführung der Postkarte durch Herrn Dr. v. Stephan hat allen Anforderungen an eine leichte Uebermittlung von Nachrichten entsprochen. Vergleichsweise wird hierbei an die umständlichen und theuren, dabei nicht immer sicheren Verhältnisse des Nachrichtendienstes früherer Zeiten erinnert, wo schon die Beförderung von Briefen in den nächsten Bundesstaat, ja in die nächste Stadt Schwierigkeiten und verhältnißmäßig hohe Kosten verursachte. Die Statistik zeigt uns das gewaltige Anwachsen des postalischen Verkehrs in dem letzten Zeitraum.

Als ein großes Verdienst des Leiters der deutschen Reichspost ist die Gründung des Weltpostvereins, des vorzüglichsten Mittels zur Hebung des gesammten Postverkehrs der Erde, zu bezeichnen. Der Verein, durch den Berner Vertrag 1874 gegründet, besteht seit 1878 unter dem jetzigen Namen und hat nach und nach die ganze Kulturwelt zu einem einheitlich geregelten Postverkehr vereinigt, so den Austausch von Briefen, Paketen, Geldsendungen u. zwischen den verschiedenen Ländern und Welttheilen ganz wesentlich erleichtert, zum Theil erst ermöglicht.

Der Weltpostverein.



Subventionirte  
Dampfer-  
linien.

Der Ansicht der Handelskammer, daß der Verkehr zwischen Deutschland und Ländern anderer Welttheile sowohl als auch mit den deutschen Kolonien, zu erleichtern sei, entsprang ihre Stellungnahme zu der Vorlage der Regierung, betreffend die Errichtung subventionirter Dampferlinien. In einer eingehenden Denkschrift sprach die Handelskammer sich dafür aus, daß seitens des Reichs die geplante Unterstützung regelmäßiger Dampferlinien nach Ostasien und Australien im Interesse des deutschen Handels und der deutschen Industrie bewilligt werde. Durch Gesetz vom 6. April 1885 wurde den gleichen von einer Reihe deutscher Handelskammern geäußerten Wünschen entsprochen. Die neuen Linien haben sowohl dem Personen-, Fracht-, als auch dem postalischen Verkehr hervorragende Dienste geleistet.

Postalische  
Verschieden-  
heiten im  
Deutschen  
Reiche.

Für die Kammer lag es nahe, auch solche Bestrebungen zu unterstützen, welche innerhalb des Deutschen Reichs das Verschwinden postalischer Verschiedenheiten zum Ziele hatten; sie unterstützte daher das Vorgehen anderer Handelskammern im Jahre 1882, daß die Sonderstellung von Bayern und Württemberg im postalischen Verkehr beseitigt werde. Eine hierauf eingeführte Erleichterung entsprach indessen nicht den geäußerten Wünschen.

Vorschläge  
zu Ver-  
besserungen  
im postalischen  
Verkehr.

Verschiedentlich sind allgemeine Verbesserungen im Postverkehr angeregt worden, welchen die Handelskammer eine aufmerksame Prüfung zu Theil werden ließ. So sprach sie sich u. a. (im Jahre 1883) für die Ermäßigung des Portos, Festsetzung der Maximaldimensionen und Zulassung der Rollenform bei Waarenproben sendungen aus. Durch eingeführte Bestimmungen sind die derzeit auch von einer Reihe anderer Handelskörperschaften gemachten Vorschläge zum Theil verwirklicht. Im Jahre 1888 beantragte die Handelskammer das auch in andern Städten zugelassene Verfahren der Auszahlung von Postanweisungen auf Reichsbank-Girokonto hier zur Anwendung gelangen zu lassen; dasselbe wurde hier bereitwilligst eingeführt; auch die Einzahlung auf Postanweisungen vom Girokonto der Reichsbank ist verschiedentlich von der Handelskammer angeregt.

Beschränkung  
des Sonntags-  
dienstes im  
Postverkehr.

Nachdem im Jahre 1883 im Reichstag eine Resolution auf Beschränkung des Sonntagsdienstes im Postverkehr angenommen war, hat die Kammer in einer Eingabe an den Bundesrath die Nachtheile klargelegt, welche hierdurch gerade für die Städte mit Schiffsverkehr sowie für Handel und Industrie entstehen. Im



Jahre 1884 traten indessen gewisse Beschränkungen ein, so fiel u. A. für den Schalterdienst die eine Nachmittagsstunde von 7 bis 8 Uhr aus. Die Beschränkungen wurden in den folgenden Jahren weiter verfolgt und führten, in Kiel wie in verschiedenen andern Städten, zur Aufhebung der zweiten Briefbestellung am Sonntag. Auf eine Vorfrage der Oberpostdirektion, ob für diese die Stunden von 7 bis 9 Uhr Vormittags oder diejenigen von 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 1 Uhr zu wählen seien, entschied die Kammer sich mit Stimmenmehrheit zu Gunsten der ersteren.

Mit der zunehmenden Bevölkerung und dem steigenden allgemeinen Verkehr wuchs auch die Zahl der ein- und ausgehenden Telegramme, und zwar dergestalt, daß Kiel nunmehr von sämtlichen Städten der Provinz den größten Telegraphenverkehr aufweist. Bei dieser Entwicklung war die bequeme Lage der Telegraphenstation von besonderer Wichtigkeit. Als daher im Jahre 1874 verlautete, daß eine Verlegung derselben von der bisherigen Stelle am Bahnhof nach dem Innern der Stadt geplant sei, wurde die Handelskammer hiergegen vorstellig, schlug indessen zugleich vor nach dem inneren Theile der Stadt eine Zweigstation zu legen. Diesem Antrage wurde entsprochen und später noch eine dritte Station in Kiel, sowie, bei der Vergrößerung der Ortschaften an unserer Fährde, Stationen in Gaarden, Ellerbek und Neumühlen eingerichtet. Im Jahre 1877 wurde unserem Wunsche entsprechend auch eine Telegraphenstation zu Holtzenau errichtet.

Nach der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals erwies es sich nothwendig, zu jeder Zeit mit den Endstationen in telegraphische Verbindung treten zu können. Auf unsern Antrag ist daher bei den Telegraphenstationen Holtzenau und Brunsbüttel Nachtbetrieb eingeführt worden.

Durch die Einführung der Worttagen Anfang 1877 wurde der telegraphische Verkehr der hiesigen Provinz gegenüber dem bis dahin geltenden Zonensystem nicht unerheblich vertheuert, namentlich für längere Telegramme. Die 1890 eingetretene Herabsetzung der Worttage hat indessen zur Erleichterung des Verkehrs beigetragen.

Im Jahre 1881 gab die neue Verkehrseinrichtung des Fernsprechens der Handelskammer Gelegenheit sich mit derselben zu beschäftigen. Die Gewinnung der erforderlichen Anzahl von Theilnehmern für eine Stadtfernsprechanlage machte wegen der Neuheit der Einrichtung und zum Theil auch wegen der anfänglich höheren

Telegraphen-  
stationen in  
und bei Kiel

Nacht-  
verbindung  
mit den End-  
stationen  
des Kanals.

Gebührentage  
für tele-  
graphischen  
Verkehr.

Fernsprech-  
anlagen und  
Fernsprech-  
netz.



Gebühren, nicht unerhebliche Schwierigkeiten, doch gelang es die von der Kaiserlichen Oberpostdirektion aufgegebenen Minimalzahl von 40 Theilnehmern in den ersten Monaten des Jahres 1882 zu sammeln. Unterm 15. Juli f. Js. wurde die Kammer in Remittiß gesetzt, daß die Errichtung einer Stadt-Fernsprechanlage vom Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts genehmigt sei. Am 1. Juli 1883 fand die Eröffnung der Stadtfernspereinrichtung zugleich für Gaarden, Dietrichsdorf und Neumühlen mit 62 Abonnenten und 66 Sprechstellen statt. Im September 1884 wurde die von vornherein von der Kammer befürwortete öffentliche Sprechstelle angelegt. — In demselben Jahre trat eine Herabsetzung des Abonnementspreises auf 150 M. per Jahr ein. Die Benutzung dieses Verkehrsmittels hat fortwährend zugenommen und die Zahl der Sprechstellen sich nahezu um das Zehnfache vermehrt. Nicht unwesentlich hat hierzu beigetragen die Ausdehnung des Fernsprecknetzes innerhalb der Provinz, sowie die Möglichkeit auch mit den größeren Städten außerhalb derselben in mündlichem Verkehr zu treten. Die Handelskammer ist ununterbrochen bemüht gewesen, die Ausdehnung des Fernsprecknetzes herbeizuführen. Schon 1884 verhandelte sie wegen Herstellung einer Verbindung mit Hamburg-Altona, stellte jedoch erst 1886 einen dahingehenden Antrag unter gleichzeitiger Garantieleistung einer Summe von 6000 M. Im Oktober 1887 wurde die Verbindung eröffnet und damit zugleich der erste Schritt gethan, um ein Gespräch von Kiel aus mit Städten außerhalb der Provinz zu ermöglichen. Im November 1887 wurde ebenfalls gegen einen Garantiebetrag durch Vermittlung der Handelskammer der Fernspreckverkehr mit Flensburg eröffnet. Der Fernspreckverkehr ist von Kiel aus jetzt möglich mit Eckernförde (seit 1892), Elmshorn (f. 1892), Flensburg (f. 1887), Glücksburg (f. 1888), Holtenau (f. 1887), Ikehoe (f. 1894), Neumünster (f. 1888), Rendsburg (f. 1892), Schleswig (f. 1892), Uetersen (f. 1894), Altona und Hamburg (f. 1887) nebst Borvorten (f. 1892), Lübeck und Travemünde (f. 1892), Berlin (f. 1893), Bremen (f. 1893), Stettin (f. 1894). Odense auf Fühnen und Kopenhagen (seit dem 10. Dezember 1895). Eine Garantieleistung ist nicht mehr erforderlich.



### c. Schifffahrt.

Bei der Wichtigkeit des hiesigen Schiffsverkehrs, welcher sich in den letzten 25 Jahren bedeutend vermehrt hat, ist es das Bestreben der Handelskammer gewesen, die Interessen der Schifffahrt kräftig zu fördern; sie ist daher den das gleiche Ziel verfolgenden Vereinigungen, dem Deutschen Nautischen Verein und dem Zentralverein zur Hebung der Deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt als Mitglied beigetreten und hat bei Fragen, welche sich auf die Schifffahrt bezogen, stets Fühlung mit dem Kieler Nautischen Verein genommen. Die Kammer ist ferner Mitglied des Deutschen Seefischerei-Vereins, welcher sich die Hebung der deutschen Hochsee- und Küstenseefischerei zur Aufgabe stellt.

Die Wirksamkeit der Handelskammer in Schifffahrts-Angelegenheiten erstreckt sich sowohl auf die Prüfung allgemeiner gesetzgeberischer Maßregeln als von Maßnahmen zur Herstellung von Anlagen für die Sicherheit und Erleichterung des Schiffsverkehrs, und ferner zur Verbesserung der lokalen Schifffahrtseinrichtungen.

Ueber die eventuelle Abänderung der für das Straßenrecht auf See geltenden Vorschriften hat die Kammer sich den Staatsbehörden gegenüber verschiedentlich geäußert. Die ursprünglich bereits 1894 in Aussicht genommene Veröffentlichung einer neuen Verordnung ist inzwischen nicht erfolgt, weil aus Interessentkreisen auswärtiger Seestaaten verschiedene Bedenken gegen den Entwurf vorgebracht sind, die anscheinend zu weiteren Verhandlungen zwischen den beteiligten Staaten geführt haben.

Straßenrecht  
auf See.

Die britische Merchant Shipping Act vom Jahre 1876 und die später zu derselben erlassenen Ergänzungsbestimmungen, finden in einzelnen Theilen auch Anwendung auf die in britischen Häfen verkehrenden deutschen Schiffe; wir haben deshalb Veranlassung genommen auf diese Bestimmungen, soweit fremde Schiffe von denselben betroffen werden, namentlich auf die Vorschriften über Beförderung von Deckladungen nach England, sowie über die Beschlagnahme überladener oder ordnungswidrig beladener Schiffe hinzuweisen.

Britische  
Merchant-  
Shipping  
Act.

Mit der von einzelnen Seiten befürworteten Einführung von gesetzlichen Vorschriften über die staatliche Beaufsichtigung der deutschen Seeschiffe und des deutschen Schiffbaus hat die Kammer sich nicht einverstanden erklären können.

Untersuchung  
der deutschen  
Seeschiffe so-  
wie staatliche  
Ueber-  
wachung des  
Schiffbaues.



In gleichem Sinne haben sich andere Vertretungen des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt ausgesprochen; hiernach hat die Reichsregierung zunächst von einem Vorgehen in dieser Richtung Abstand genommen.

Von der See-Berufsgenossenschaft ist durch den Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften und Ueberwachung der Ausführung derselben für die seefähige Unterhaltung der zu ihr gehörenden Schiffe Sorge getragen. Nach einer Vereinbarung zwischen der Berufsgenossenschaft und der Klassifikationsgesellschaft „Germanischer Lloyd“ sind aus den Experten dieser Gesellschaft Beauftragte der See-Berufsgenossenschaft ernannt worden, welche die Schiffe erforderlichen Falls auf die bauliche Unterhaltung und vorschriftsmäßige Ausrüstung zu untersuchen und die Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften zu überwachen haben.

Soziale Versicherungs-  
gesetzgebung  
für die  
Seeleute.

Nach der Einführung des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 und den Ergänzungen desselben wurde auch die Unfallversicherung der Seeleute, für welche bei der Eigenart des Schiffsbetriebes der Erlaß eines besonderen Gesetzes nothwendig war, in Erwägung gezogen. Es schien der Kammer durchaus berechtigt auch den Besatzungen der deutschen Seeschiffe dieselbe Fürsorge angedeihen zu lassen, wie sie bereits für die Arbeiter in der Industrie und in verschiedenen Gewerben geschaffen war. Bei den Verhandlungen der Deligirten-Konferenz der Handelsplätze norddeutscher Seegegenden und des Deutschen Nautischen Vereins über diesen Gegenstand hat die Kammer ihren Standpunkt vertreten und den von der Reichsregierung vorgelegten Gesetzentwurf, trotz verschiedener unverkennbarer Mängel desselben, als eine brauchbare Grundlage für die Lösung der schwierigen Aufgabe bezeichnet. Die nach diesem Gesetz errichtete See-Berufsgenossenschaft, hat ihren Hauptsitz in Hamburg. Mit dem 1. Juli 1895 ist die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Besatzung der deutschen Hochseefischdampfer erfolgt.

Dem Vorgehen der Reichsregierung auf Einführung eines Gesetzes über die Invaliditäts- und Altersversicherung der Arbeiter hat die Kammer von Anfang an eine hervorragende Aufmerksamkeit gewidmet. Durch eine innerhalb derselben gebildete Kommission wurde der dem Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf einer Berathung unterzogen. Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes



vom 22. Juni 1889 zeigte es sich, daß, bezüglich der Anwendung desselben auf die in der Seeschiffahrt beschäftigten Personen, noch verschiedene Ausführungsbestimmungen zu treffen waren. Nach Aufforderung der zuständigen Behörden hat die Kammer sich über verschiedene im Interesse der Seelente zu treffende Bestimmungen geäußert. Später ist von verschiedenen Seiten der Vorschlag gemacht worden, die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seelente von der allgemeinen Versicherung abzutrennen und selbige der See-Berufsgenossenschaft zu überweisen, um aus den Ueberschüssen der Beiträge für die Invaliditäts- und Altersversicherung, die so sehr wünschenswerthe Wittwen- und Waisenversorgung für die Angehörigen der an Krankheiten verstorbenen Seelente zu bestreiten.

Ueber die Abänderung der Vorschriften, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seestenerleute, hat die Kammer im Jahre 1882 ein Gutachten abgegeben, bei welchem sie namentlich Erleichterungen für die Küstenschiffahrt und die kleine Fahrt empfohlen hat. Durch die unterm 7. August 1887 erlassene Bekanntmachung des Reichskanzlers ist diesen Vorschlägen im Wesentlichen Rechnung getragen worden.

Befähigungs-  
nachweise für  
Seeschiffer,  
Seestener-  
leute und  
Maschinisten.

Auch die Bestimmungen über den Befähigungs-Nachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen sind hier wiederholt behandelt. Die vom Bundesrath im Jahre 1890 sowie unterm 26. Juli 1891 erlassenen neuen Vorschriften entsprechen im Allgemeinen den aus Interessentenkreisen geäußerten Wünschen.

Für eine Herabsetzung und anderweitige Regelung der an die deutschen Konsulate zu entrichtenden Schiffsmeldegebühren ist die Kammer, im Verein mit mehreren Handelsvertretungen deutscher Seestädte sowie dem Deutschen Nautischen Verein an zuständiger Stelle vorstellig geworden, nachdem bereits im Jahre 1877 die Delegirtenkonferenz von Handelsplätzen norddeutscher Seegegenden, welcher die Kieler Handelskammer auch angehört, in gleichem Sinne vorgegangen war. Diese im Jahre 1872 festgesetzten Gebühren entsprechen in ihrer Berechnung nicht mehr den jetzigen Verhältnissen, dieselben belasten durch ihre Höhe die deutsche Rhederei, gegenüber der ausländischen, nicht unwesentlich.

Herabsetzung  
der Schiffsmel-  
degebühren bei  
den deutschen  
Konsulaten.



Schiffsver-  
messungs-  
ordnung.

Die deutsche Schiffsvermessungs-Ordnung beziehungsweise die Abänderung und Verbesserung derselben ist in der Kammer zu verschiedenen Zeiten berathen worden. Die Bestimmungen derselben führten durch die Art des Vermessungsverfahrens zu einer ungleich höheren Belastung der deutschen Schiffe mit Schifffahrtsabgaben, gegenüber dem englischen Verfahren, so daß dadurch die deutschen Schiffe gegen die ausländischen stark benachtheiligt waren. Erst durch die mit dem 1. Juli 1895 in Kraft getretene neue Vermessungsordnung ist den berechtigten Wünschen der deutschen Rhederei im Allgemeinen Rechnung getragen worden.

Errichtung  
eines zweiten  
Seeamts für  
die schleswig-  
holsteinische  
Ostküste.

Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Untersuchung von Seemfällen ist von hier aus wiederholt die Errichtung eines zweiten Seeamts für die schleswig-holsteinische Ostseeküste mit dem Sitze in Kiel beantragt worden. Da von den Staatsbehörden verschiedentlich die starke Belastung des Seeamts in Flensburg betont ist, so glaubten wir zu unserm Antrage um so mehr berechtigt zu sein, als der Schiffsverkehr und die Rhederei überwiegend im südlichen Theile der schleswig-holsteinischen Ostküste liegt.

Quarantäne-  
Angelegen-  
heiten.

Die im Jahre 1892 in Hamburg zum Ausbruch gekommene Cholera-Epidemie, welche auch durch Einschleppung einige Erkrankungen in hiesiger Stadt herbeiführte, gab Veranlassung zu einem Ersuchen des Herrn Reichskanzlers vom 2. September f. J. an die Bundesseestaaten, alle aus Kiel kommenden Seeschiffe als choleraverdächtig einer gesundheitspolizeilichen Ueberwachung zu unterwerfen. Durch diese Maßregel wurden Schifffahrt und Handel unserer Stadt ganz bedeutend benachtheiligt; auch in verschiedenen ausländischen Häfen wurden gleiche Anordnungen für die aus Kiel kommenden Schiffe getroffen. Da die hiesigen Gesundheitsverhältnisse hierzu keine Veranlassung boten, so wandte die Kammer sich nach dem Bekanntwerden des betreffenden Erlasses des Herrn Reichskanzlers an die zuständigen Behörden mit dem Antrage, die sofortige Aufhebung der Bezeichnung Kiels als „choleraverdächtig“ veranlassen zu wollen. Mit dem 13. September f. J. erfolgte hierauf die Aufhebung jener Verfügung. Nachtheilige Folgen derselben waren jedoch noch lange Zeit bemerkbar. Die im Jahre 1883 erlassenen Quarantäne-Vorschriften fanden in einzelnen deutschen Seehäfen ganz verschiedene Anwendung, wodurch eine Neuregelung dieser Bestimmungen sich als dringend nothwendig erwies. Die Kammer hat wiederholt, u. A. auch zu dem Entwurf



eines Reichsseuchengesetzes, ihren Standpunkt dahin präzisirt, daß, da Handel und Verkehr unter den zur Abwehr einer Seuche getroffenen Maßregeln in erster Linie zu leiden haben, alle unnöthigen und unzweckdienlichen Absperrungsmaßregeln vermieden werden müssen.

Für den Schiffsverkehr nach Kiel war die 1892 angeordnete gesundheitspolizeiliche Untersuchung der aus russischen und finnischen Häfen der Ostsee kommenden Schiffe bei Friedrichsort, des für dieselben entstehenden nicht unbedeutenden Zeitverlustes wegen, sehr hinderlich. Erst nach wiederholten Bemühungen ist es gelungen, die Aufhebung dieser Maßregel im Sommer 1895 herbeizuführen. Durch eine Polizeiverordnung des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe, betreffend die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der einen preussischen Hafen anlaufenden Seeschiffe, vom 13. Juli 1895 sind neue für den Verkehr zweckmäßigere Bestimmungen in Kraft getreten.

Der Schutz der Küstenfrachtfahrt deutscher Schiffe zwischen den deutschen Häfen ist wiederholt von der Reichsregierung erwogen. Die dahin gehenden Bestrebungen führten im Jahre 1881 zum Erlass des Gesetzes über die Küstenfrachtfahrt. In einem von der Kammer neuerdings geforderten Gutachten ist, auf Grund statistischer Nachweise, hervorgehoben, daß im deutschen Küstenfrachtverkehr die Konkurrenz der ausländischen und besonders der dänischen Flagge eine nicht geringe sei und bei zunehmender Konkurrenz zu überlegen sein dürfte, welche Bestimmungen für eine Begünstigung der deutschen Flagge getroffen werden können.

Die Errichtung einer Hauptagentur der deutschen Seewarte in Kiel, von welcher die Verichtigung der Kompassse auf Handelsschiffen, die Aufbewahrung von Chronometern, die Prüfung von nautischen Instrumenten und Positionslaternen, sowie die Fürsorge für Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffahrt überhaupt übernommen wird, wurde von der Kammer bei dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts befürwortet. Diese Hauptagentur ist hier mit dem 21. Oktober 1895 eröffnet.

Ueber die Steinfischerei an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, den Erlass von Vorschriften über die Führung der Schiffs- und Maschinen-Journale auf deutschen Seeschiffen, die Ausrüstung der Seeschiffe mit Booten und Rettungsgeräthen, Beförderung von

Küstenfracht-  
schiffahrt.

Haupt-  
agentur der  
deutschen  
Seewarte in  
Kiel.

Verschiedene  
Angelegen-  
heiten.



Sprengstoffen und feuergefährlichen Gegenständen auf dem Wasserwege, den Entwurf eines preussischen Wassergesetzes, die Regelung der Schifffahrtsabgaben, Aufstellung von Petroleum-Tanks auf Dampfschiffen, Abfassung der Konnossemente und Ladescheine, den Verkauf von Spirituosen an die Besatzung der Fischerfahrzeuge, die Bezeichnung und Registrierung der deutschen Kauffahrteischiffe und verschiedene andere Angelegenheiten, welche die Interessen der Schifffahrt berühren, hat die Kammer auf Anfordern der zuständigen Behörden sich gutachtlich geäußert.

Seezeichen  
an der schles-  
wig-holsteini-  
schen Ostküste.

Zur Verbesserung der Seezeichen an der Schleswig-Holsteinschen Ostsee-Küste, ist wiederholt auf hervorgetretene Mängel hingewiesen. Es handelte sich hierbei um Verstärkung der Leuchtfener zu Friedrichsort, Schleimünde und Rakenis, Errichtung eines Leuchtfeners im Hafen von Eckernförde und Vermehrung der Seezeichen im Fehmarnbelt; ferner nach Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals um die Errichtung von Semaphorstationen auf Wülkerhuf und Marienleuchte, sowie um eine Neuordnung des Lootsenwesens an der Kieler Förde und Verbesserung des Fahrwassers im Fehmarnsund.

Einzelne dieser Anträge haben bereits Berücksichtigung gefunden.

Nord-Ostsee,  
bezw. Kaiser-  
Wilhelm-  
Kanal.

Jederzeit hat die Kammer es als eine wichtige Aufgabe betrachtet, für den Bau eines größeren Kanals zwischen Nordsee und Ostsee energisch einzutreten und das Interesse für einen solchen in allen Kreisen zu fördern. Schon im Jahre 1872 machte sie die derzeitigen Ausführungen ihres jetzigen Vorsitzenden zu den ihren, daß man gegenüber allen anderen Vorschlägen nur die Linie Brunsbüttel-Kiel wählen dürfe, weil deren Totallänge die kürzeste von allen ernstlich in Betracht kommenden sei, die Mündungen bei Kiel und Brunsbüttel mit dem besten Fahrwasser ausgestattet wären, auch eine allen Anforderungen genügende Rheide in Kiel vorhanden und in Brunsbüttel unschwer zu schaffen sei. Mehr als ein Jahrzehnt verstrich, bis die so vielfach geäußerten Wünsche ihre Erfüllung finden sollten. Durch das Gesetz vom 16. März 1886 wurde der Bau des Kanals gesichert, und am 3. Juni 1887 durch Se. Majestät Kaiser Wilhelm I der Grundstein gelegt. Die Arbeiten wurden so gefördert, daß dieselben nach acht Jahren beendet waren. Am 21. Juni 1895 hat Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. den Kanal in Anwesenheit von Vertretern der sämtlichen europäischen



Kriegsmarinen eröffnet. Die neue Schifffahrtsstraße erhielt den Namen „Kaiser Wilhelm Kanal.“ — Während der Bauzeit hat man eine Störung des vorhandenen Verkehrs thunlichst zu vermeiden gesucht. Am 1. Juli 1895 wurde die neue Schifffahrtsstraße dem Verkehr übergeben. Derselbe hat in den Herbsttagen zwar etwas zugenommen, entspricht aber keineswegs den vorher gehegten Erwartungen. Zum Theil mag der Grund darin liegen, daß die Kanalverhältnisse den Schiffsführern noch nicht genügend bekannt sind und daß anderseitig für die Beibehaltung des Seewegs um Stagen gewirkt wird, dürfte hauptsächlich aber darin zu suchen sein, daß der für das erste Jahr festgesetzte Tarif von den Schifffahrtsinteressenten als zu hoch erachtet wird. In einer von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe am 25. November 1893 nach Berlin berufenen Konferenz, auf welcher die 4 preussischen Ostseeprovinzen durch ihre Oberpräsidenten, die größeren preussischen Ostseehandelsplätze durch ihre Oberbürgermeister bezw. Stadträthe und durch Kaufleute vertreten waren, und an welchen von der Stadt Kiel die Herren Oberbürgermeister Fuß, Scheinrath Sartori und Konsul Mohr Theil nahmen, wurde als Abgabe für die Kanalfahrt ein Satz von 30 Pf. für die Registertonne als angemessen bezeichnet. Der mit dem 1. Juli 1895 in Kraft getretene Tarif schreibt 60 Pf. für beladene Schiffe bei einer Größe über 600 Reg.-Ton., für den überschüssigen Raum 40 Pf. pro Reg.-Ton. und für die Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März eine Erhöhung dieser Sätze von 25 Prozent vor. Wegen Aufhebung der letzteren ist die Handelskammer beim Reichsamt des Innern vorstellig geworden, leider bisher ohne Erfolg, da die bis jetzt gesammelten Erfahrungen zu einer Menderung eine genügende Unterlage nicht bieten sollen. Es kann nur empfohlen werden, zur Festsetzung eines Tarifs für einen längeren Zeitraum erst nach weiteren gesammelten Erfahrungen zu schreiten.

Werthvoll für den Personen- und Postverkehr zwischen Deutschland und dem Norden, hat sich die seit dem 1. April 1880 bestehende Deutsche Postdampferverbindung Kiel-Korsör erwiesen, durch welche auch für die Stadt Kiel nicht unwesentliche Vortheile geschaffen sind. Allein durch die zweimal täglich unterhaltene Verbindung mit Korsör, Kopenhagen und ganz Skandinavien ist Kiel in die Lage gebracht den bequemsten und schnellsten Verbindungsweg mit dem Norden herzustellen. In die deutsche

Postdampf-  
schifffahrt  
Kiel-Korsör.



Linie sind in den letzten Jahren besonders starke und schnelle Schiffe eingestellt, welche alle Bequemlichkeiten bieten.

Angelegen-  
heiten des  
Kieler  
Handels-  
hafens.

Während die vorstehenden Ausführungen sich wesentlich mit den Angelegenheiten der allgemeinen deutschen Schifffahrt befassen, sei nun auch über die Thätigkeit der Kammer im Interesse des Schiffsverkehrs im engeren Hafengebiet der Stadt Kiel berichtet. Ueber den bedeutenden Aufschwung, welchen der Schiffsverkehr in den letzten 25 Jahren hier genommen hat, sind im zweiten Theil dieses Berichts nähere Nachweisungen enthalten. Diese Zunahme des Verkehrs machte eine fortschreitende Vermehrung und Vervollständigung der Hafenanlagen erforderlich. Bei einem Gesamt-raumgehalt der ein- und ausgehenden Schiffe von 201 700 Reg.-Ton im Jahre 1858 betrug die Länge der Kais 720 Meter, auf 1 Meter kamen demnach 281 Reg.-Ton; im Jahre 1879 betrug der Schiffsverkehr 582 830 Reg.-Ton, die Länge der Kais wurde auf 1200 Meter erweitert, das macht auf etwa 1 Meter 486 Reg.-Ton; 1882 wurde die Länge der Kais auf 1700 Meter erhöht, der Verkehr betrug 817 628 Reg.-Ton, oder 481 pro Meter Kaislänge; seit jenem Jahr ist die Länge der Kaianlagen dieselbe geblieben, der Verkehr betrug im Jahre 1894 1 289 119 Reg.-Ton, das macht 758 pro Meter Kaislänge. In keinem anderen der größeren nordischen Häfen findet eine solche Belastung der Kais statt. Besonders fühlbar machte sich der Mangel an Kaiplatz im Jahre 1888, als ein besonders reger Schiffsverkehr stattfand, oft mußten Schiffe längere Zeit warten, bis sie laden oder löschen konnten. Dieser Umstand veranlaßte im Jahre 1888 eine Anzahl hiesiger Geschäftstreibender sich mit einer Eingabe an den Magistrat um Verbesserung der Schifffahrtseinrichtungen zu wenden und dabei gleichzeitig die Handelskammer um eine Unterstützung dieser Bestrebungen zu ersuchen. Im Allgemeinen konnte diese sich mit den gestellten Anträgen auf Schaffung verbesserter Kaianlagen im inneren Hafen einverstanden erklären, und dieselben der Stadtvertretung zur Berücksichtigung empfehlen, dabei voraussetzend, daß namentlich auch mit Rücksicht auf den nach Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals aus demselben zum allgemeinen Nutzen Kiels zu schaffenden Verkehr weitere Anlagen im Außenhafen erforderlich werden dürften.

Auf Veranlassung einer von der Stadtvertretung ernannten Spezial-Hafenkommission sind hierauf Projekte aufgestellt worden, welche sowohl eine zeitgemäße Einrichtung der Kaisflächen im inneren



Hafen als auch Neuanlagen in der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals betreffen. Ueber die Ausführung der Projekte ist jedoch nach mehrmaliger Verhandlung ein zustimmender Beschluß der Stadtvertretung nicht zu Stande gekommen; bei der Entscheidung darüber stimmten von 9 Magistratsmitgliedern 6 und von 24 Stadtverordneten 12 dafür; es entstand dadurch ein Dissens, der bisher nicht gehoben ist.

Eine Vertiefung des innern Hafens ist vorgenommen, so daß derselbe, jetzt 6 Meter tief, großen Schiffen die Möglichkeit bietet, hier zu löschen und zu laden.

Wenn auch im Allgemeinen die Gefahr der Schifffahrts-  
behinderung durch Eis in der Kieler Förde gering ist (in den Jahren 1871 bis Ende 1895 12 bis 13 Tage durchschnittlich pro Jahr), so sind doch durch besonders ungünstige Verhältnisse in einzelnen strengen Wintern Hindernisse hervorgetreten, deren Beseitigung sich im Interesse des Handels und Verkehrs der Stadt als wünschenswerth erwies. Eine Aufeisung des Kieler Hafens wurde in einzelnen Jahren auf Antrag von Schiffen der Kaiserlichen Marine vorgenommen, während die Beseitigung der Eisperre zu Anfang des Jahres 1891 auf Kosten der hiesigen Rheder durch Unterstützung des Kommandos der Marine-Artillerie erfolgte.

Bereingung  
des Hafens.

#### d. Handel und Verkehr im Allgemeinen.

Auch in den allgemeinen Angelegenheiten für Handel und Verkehr hat die Handelskammer rege Thätigkeit entwickelt. Die Gesetzgebung, soweit sie den Handel betrifft, die Bestimmungen über die verschiedenen Handelsgesellschaften, die Konkursordnung, die Steuer- und Zollgesetzgebung, die Handelsverträge, die Gewerbeordnung u. a. gaben fortgesetzt Gelegenheit zu Aeußerungen. Dem Deutschen Handelstag, welcher sich bei seinen Vereinigungen hauptsächlich mit diesen Angelegenheiten beschäftigte, gehört die Kammer als Mitglied an. Daneben gaben die mehr lokalen Angelegenheiten ebenso häufig Veranlassung zu eingehender Berathung. Im Folgenden sei auf die wichtigeren Gegenstände dieser Art und die Stellung der Handelskammer zu denselben hingewiesen.

Die Abänderung des Gesetzes vom 11. Juni 1870, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften

Gesetz über  
die Aktien-  
Gesellschaften



hat die Kammer wiederholt beschäftigt. Bereits im Jahre 1873 wurden die Handelskammern von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe zu einer gutachtlichen Äußerung über die Reform des Gesetzes aufgefordert. Von den groben Ausschreitungen des f. g. Gründungswesens, welche sich im allgemeinen Wirthschaftsleben geltend machten, wurde unser Bezirk direkt nicht berührt, so daß die Zustände hier keinen Anlaß für eine durchgreifende Aenderung des noch kaum drei Jahre bestehenden Gesetzes boten. Nachdem im Jahre 1883 der Entwurf eines neuen Gesetzes veröffentlicht worden war, ist nochmals ein ausführliches Gutachten über denselben abgegeben. Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 18. Juli 1884 war es die Aufgabe der Kammer nach Art. 209 h, bei der Errichtung von Aktien-Gesellschaften im hiesigen Bezirk den Hergang der Gründung einer Prüfung zu unterziehen.

Gesellschaften  
mit  
beschränkter  
Haftung.

Ueber die Frage, ob die reichsgesetzlich bestehenden Gesellschaftsformen, welche auf dem Gebiete des Handels und der Industrie zum Betriebe gemeinschaftlicher Unternehmungen dienen, den Anforderungen des Verkehrs genügen oder eine Erweiterung derselben anzustreben sei, waren die Handelskammern im Jahre 1888 von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe zu einer gutachtlichen Äußerung aufgefordert. Die hiesige Handelskammer hat sich damals für den Erlass gesetzlicher Bestimmungen ausgesprochen, welche die Bildung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung regeln würden. Durch das Reichsgesetz vom 20. April 1892 ist diesem Antrage im Wesentlichen entsprochen.

Abänderung  
der Konkurs-  
ordnung.

Die Abänderung verschiedener Bestimmungen der Konkursordnung vom 10. Februar 1877 sind in den Jahren 1888 und 1894 eingehend begutachtet.

Bürgerliches  
Gesetzbuch.

Ueber den im Jahre 1889 veröffentlichten ersten Entwurf eines einheitlichen bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich hat die Kammer, auf Ersuchen des Präsidiums des Deutschen Handelstages, ein ausführliches Gutachten abgegeben, wobei davon ausgegangen ist, daß der Handelsstand bei Prüfung des Entwurfs im Allgemeinen seine Aufgabe nur darin sehen könne, die für den Verkehr wichtigen Bestimmungen desselben an dem Maßstab des praktischen Bedürfnisses zu untersuchen.

Führung der  
Handels-  
register.

Die Bestimmungen über die Führung der Handelsregister hat die Kammer mehrfach beschäftigt. Im Jahre 1885 sprach sie



sich für den Erlass gesetzlicher Bestimmungen zur Erleichterung der Löschungen thatsächlich nicht mehr bestehender Firmen aus. Hierin wurde durch Gesetz vom 30. März 1888 Abhilfe geschaffen. Ferner ist auf die Nothwendigkeit der Führung von Duplikaten der Handelsregister hingewiesen und die kostenlose periodische Uebersendung der Ergänzungen u. dergleichen an die Handelskammern durch die Amtsgerichte verlangt.

Bei der Verathung des Entwurfs eines Gerichtsverfassungs-Gesetzes für das Deutsche Reich hat die Kammer sich in einer Eingabe an den Reichstag dahin ausgesprochen, es möge eine Mitwirkung kaufmännischer Richter bei der Entscheidung von Handels-sachen in möglichst ausgedehntem Umfange und soweit thunlich in sämtlichen Instanzen durchgeführt werden. Nach dem Inkrafttreten des Gerichtsverfassungs-Gesetzes vom 27. Januar 1877 wurde wiederholt erwogen, ob für den Bezirk des Landgerichts Kiel die Errichtung einer Kammer für Handels-sachen zu beantragen sei, jedoch damals der Umfang der Geschäfte für eine solche Kammer nicht als ausreichend angesehen. Im Jahre 1893 schienen uns bei dem stetigen Wachsen der Bevölkerung, mit der Zunahme des Handels und Verkehrs diese Bedenken hinfällig. Auf unsere wiederholten Vorstellungen, zuletzt bei dem Herrn Justizminister unterm 5. Dezember 1893, wurde dann auch die Errichtung einer Kammer für Handels-sachen bei dem hiesigen Landgericht zum 1. Juli 1895 angeordnet.

Handels-  
gericht.

Als im Jahre 1880 beim Reichstage ein Gesetzentwurf über die Erhebung von Reichsstempelabgaben eingebracht worden war, ist die Kammer namentlich gegen die projektirte Quittungssteuer eingetreten. Das Gesetz vom 1. Juli 1881 wurde als drückende Fessel empfunden, durch die unterm 29. Mai 1885 und 12. Mai 1894 erlassenen Gesetze wurden klarere Bestimmungen geschaffen.

Reichs-  
stempel-  
abgaben.

Zu einem dem Preussischen Landtag vorgelegten Entwurf eines Stempelsteuer-Gesetzes waren verschiedene Abänderungen beantragt, welche u. A. die Stempelfreiheit des kaufmännischen Briefwechsels, die Herausziehung von Sachverständigen durch die Behörden bei Meinungsverschiedenheiten, die Vorschriften über die Stempel-pflichtigkeit von Gesellschaftsverträgen, des Waaren-Lokoverkehrs und die Stempel-pflicht von Kauf- und Lieferungsverträgen betrafen. Das unterm 31. Juli 1895 erlassene Gesetz hat, was die Stempel-pflichtigkeit des Briefwechsels betrifft, eine mildere Fassung als der

Preussisches  
Stempel-  
steuer-gesetz.



Entwurf, während die Vorstellung über die Hinzuziehung Sachverständiger unberücksichtigt geblieben ist. Den geäußerten Bedenken gegen einzelne Tarifnummern, betreffend die Stempelpflichtigkeit von Gesellschaftsverträgen (auch für Gesellschaften mit beschränkter Haftung), der Kauf- und Lieferungsverträge, des Lombardgeschäfts, der Vollmachten ist zum Theil entsprochen, indem die betreffenden Bestimmungen des Entwurfs entweder weggefallen oder die Tarifsätze ermäßigt sind.

Direkte  
Staats- und  
kommunal-  
steuern.

Die Regelung der direkten Staatssteuern in Preußen ist durch die Gesetze über die Einkommensteuer vom 24. Juni 1891, über die Gewerbesteuer von demselben Tage, sowie durch das Ergänzungssteuergesetz vom 14. Juli 1893 erfolgt. Zu dem Entwurf des letzteren hat die Kammer in einer Eingabe an das Abgeordnetenhaus beantragt, daß im Interesse von Handel und Gewerbe alle diejenigen Bestimmungen abgelehnt werden möchten, durch welche den Steuerpflichtigen Werthbestimmungen und Vermögensanzeigen auferlegt werden, daß dagegen die nach dem Einkommensteuergesetz gebildeten Veranlagungskommissionen die Abschätzung des Vermögens vorzunehmen hätten; diesem Antrage ist entsprochen worden.

Erhöhung  
der  
Brausteuer.

In einem dem Reichstage Ende des Jahres 1892 vorgelegten Gesetzentwurf war eine wesentliche Erhöhung der Brausteuer vorgesehen. Bei der nicht geringen Bedeutung, welche das Branerei-Gewerbe im hiesigen Bezirk besitzt, hat die Kammer dem aus dem Kreise desselben gestellten Ersuchen um Unterstützung der Bestrebungen zur Abwendung dieser Steuererhöhung Folge gegeben. Die von allen Seiten gemachten ähnlichen Vorstellungen hatten damals das Fallenlassen des Projekts zur Folge gehabt.

Brauntwein-  
Monopol und  
Brauntwein-  
steuer.

Bei den Verhandlungen über die Einführung eines Brauntwein-Monopols (1885) beziehungsweise einer Erhöhung der Brauntweinsteuer (im Jahre 1887) hat die Kammer dem ersteren widersprochen, jedoch einer weiteren Ausnutzung des Brauntweins als Steuerobjekt, im Einverständniß mit den hiesigen Interessenten, zugestimmt. Nachdem das Gesetz vom 24. Juni 1887 über die Erhöhung der Brauntweinsteuer veröffentlicht war, ist sie bestrebt gewesen, bei Festsetzung der Ausführungsbestimmungen, die an sie herangetretenen Wünsche, betreffend die zu erhebende Nachsteuer, die Verarbeitung des Spiritus zu Trinkbrauntwein, Denaturierung



desselben für gewerbliche Zwecke, Rückvergütung der Verbrauchsabgabe bei der Ausfuhr von Likören, nach Kräften zu vertreten, theilweise mit gutem Erfolg.

In den ersten Jahren nach der Errichtung des Deutschen Reichs bewegte sich die Zollgesetzgebung desselben im Allgemeinen mehr in dem Sinne eines mäßigen Freihandels. Bald jedoch traten Bestrebungen hervor, welche auf Einführung von Schutzzöllen hinarbeiten suchten. Die zuerst von der Eisen- und Textil-Industrie hierauf gerichtete Thätigkeit fand später Unterstützung in den landwirtschaftlichen Interessentkreisen und veranlaßte die Reichsregierung im Jahre 1879 bei dem Reichstage einen neuen Zolltarif-Entwurf einzubringen, welcher eine vollständige Umwälzung der bisherigen Handelspolitik Deutschlands ins Auge faßte, indem nicht nur eine wesentliche Erhöhung der bestehenden, sondern auch die Einführung neuer Zölle, u. A. auf Getreide und Holz, in Aussicht genommen wurde.

Zollgesetz-  
gebung.

In Verbindung mit verschiedenen Handelsvertretungen, besonders auch denjenigen der deutschen Seestädte, sowie durch direkte Eingaben an den Bundesrath und Reichstag hat die Kammer versucht, für die Aufrechterhaltung des damaligen Systems der Zollgesetzgebung zu wirken und besonders die Einführung von Zöllen auf die unentbehrlichsten Lebensmittel sowie auf die für die inländische Industrie nothwendigen Rohstoffe zu verhindern. Alle diese Anstrengungen hatten keinen Erfolg, das Zolltarif-Gesetz wurde vom Reichstage angenommen und unterm 15. Juli 1879 veröffentlicht. Nach Einführung desselben war mit den gegebenen Thatfachen zu rechnen, doch ist die Kammer gegen die namentlich seit dem Jahr 1884 erneut aufgetauchten Bestrebungen auf Erhöhung der bestehenden und Einführung von neuen Zöllen eingetreten. Bereits im Jahre 1885 wurde dem Deutschen Reichstage eine Novelle zum Zolltarif vom 15. Juli 1879 vorgelegt, die für überaus zahlreiche Positionen eine mehr oder minder namhafte Erhöhung der vor kaum sechs Jahren festgestellten Eingangszölle aufwies. Die Kammer war besonders bemüht, eine Erhöhung der Zölle auf Getreide, Holz, Dachschiefer und Vieh, sowie die Einführung eines Zolls auf frische Fische abzuwehren; bei den Hauptartikeln Getreide und Holz ohne nennenswerthen Erfolg, indem einzelne Positionen des Tarifs noch durch den Reichstag über die Vorlage der Regierung hinaus, erhöht wurden. Ebenso wenig gelang es in Verbindung mit den interessirten



Kreisen im Jahre 1887 eine nochmalige Erhöhung der Getreidezölle abzuwenden. Der Agitation zu Gunsten eines Zolls auf Steinkohlen ist die Kammer mit Erfolg entgegengetreten, dadurch wäre die deutsche Schifffahrt auf das Schwerste benachtheiligt worden, auch die Ergreifung von Gegenmaßregeln durch die großbritannische Regierung zu erwarten gewesen. Ebenso wurde wiederholt um Aufhebung des für den Handel außerordentlich lästigen Zolls auf Petroleumfässer gebeten; dieselbe erfolgte mit dem 1. Juli 1893.

Handels-  
verträge.

Eine gewisse Beschränkung der Schutzollpolitik fand durch die seit dem Jahre 1891 von der Reichsregierung abgeschlossenen Handelsverträge statt.

Die in den letzten Jahren mit Oesterreich-Ungarn, Italien, der Schweiz, Belgien und mehreren kleineren Staaten geschlossenen Handelsverträge gestatteten dem Handel und Gewerbe Deutschlands bei mäßigen Einfuhrzöllen gestörte Verbindungen wieder aufzurichten und neue Absatzwege anzubahnen.

Nach dem Inkrafttreten des Handelsvertrages mit Oesterreich-Ungarn wirkten namentlich die gegen Rußland bestehenden Differentialzölle, besonders auf Getreide und Holz, lähmend auf den Handel der Ostseestädte. Der am 1. August 1893 zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland ausgebrochene Zollkrieg hatte für den Handel und die Schifffahrt der deutschen Seestädte außerordentliche Nachtheile zur Folge. Einstimmig wurde von den im Deutschen Handelstage vertretenen Körperschaften der Reichsregierung und dem Deutschen Reichstage gegenüber das dringende Bedürfnis nach Abschluß eines deutsch-russischen Handelsvertrages hervorgehoben. Auch hier in Kiel traten auf Veranlassung der Kammer am 17. Februar 1894 Vertreter des Handels und der Industrie der hiesigen Stadt sowie der benachbarten Plätze zusammen, um ebenfalls den schleunigen Abschluß eines Handelsvertrages mit Rußland dringend zu befürworten, der dann mit dem 20. März 1894 in Wirksamkeit getreten ist. Der Abschluß weiterer Verträge bleibt zu wünschen. Für den Handel der Stadt Kiel kommen hierbei besonders Dänemark und Schweden-Norwegen in Betracht, für den deutschen Handel und die deutsche Industrie ferner die Beseitigung des z. B. noch bestehenden Ausnahmezustandes im Verkehr mit Spanien. Bei den Verhandlungen über den deutsch-russischen Handelsvertrag hat sich die Mitwirkung eines aus den Kreisen des



Handels, der Industrie und der Landwirtschaft gebildeten Zollbeiraths als zweckentsprechend erwiesen.

In einer gutachtlichen Aeußerung über die reglementarischen Bestimmungen, betreffend die durch das Zolltarif-Gesetz vom 15. Juli 1879 zugelassenen Transittlager für Getreide ohne amtlichen Mitverschluß, sind verschiedene Vorschläge gemacht und vor Allem beantragt, daß es wünschenswerth sei, die reglementarischen Anordnungen auf das Unerläßlichste zu beschränken, da die Getreidehändler auf die freie Behandlung der gelagerten Waare den größten Werth legen.

Transittlager  
für Getreide.

Durch die Aufhebung des Identitäts-Nachweises bei der Ausfuhr von Getreide und Mehl hat die Kammer eine Belebung des Getreidegeschäfts, des Handels und der Schifffahrt, sowie auch eine Begünstigung der Landwirtschaft erwartet. Thatsächlich sind diese Hoffnungen nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 14. April 1894 eingetreten, indem inländisches Getreide zu höheren Preisen nach dem Auslande ausgeführt werden konnte. In der Mühlen-Industrie wird allerdings darüber geklagt, daß ihr das inländische Rohmaterial dadurch vertheuert werde.

Aufhebung  
des  
Identitäts-  
Nachweises  
bei der Aus-  
fuhr von  
Getreide.

Die in den letzten Jahren in zunehmendem Maße fortgesetzten Anstrengungen eines Theils landwirthschaftlicher Vereinigungen Deutschlands auf Herbeiführung einer Monopolisirung des Getreidehandels, haben sowohl in den Kreisen des Handels und der Industrie als in denen der Konsumenten überhaupt eine Beunruhigung hervorgerufen. Die Kammer hat sich sowohl durch ihre Vertreter bei den Berathungen des Deutschen Handelstages als auch in Eingaben an den Bundesrath und Reichstag gegen diese Bestrebungen und die durch sie hervorgerufene Agitation ausgesprochen, da über die Undurchführbarkeit derselben Zweifel nicht bestehen können.

Verstaat-  
lichung der  
Getreide-  
Einfuhr.

Nachdem verschiedentlich Vorschläge hervorgetreten, durch Abänderung des Gesetzes vom 12. Juli 1887 über die Margarinefabrikation, den Verkehr mit Margarine zu erschweren, um dadurch höhere Butterpreise zu erzielen, hat die Kammer in einer Eingabe an den Deutschen Reichstag vom 4. Dezember 1894 gebeten, derartige Vorschläge abzulehnen. Eine Erschwerung des Gebrauchs von Margarine sowie eine Vertheuerung des Produkts würde besonders die minder gut situirten Klassen schädigen.

Abänderung  
des Gesetzes  
über den Ver-  
kehr mit  
Erfahrmitteln  
für Butter.



und durch Zurückdrängen des Konsums eine blühende Industrie sehr beeinträchtigen.

Währungs-  
frage.

Gegen die lebhaften Bestrebungen, welche auf eine Abänderung unserer gefunden und wohlfundirten Goldwährung hinausgehen, ist verschiedentlich Stellung genommen, da die Goldwährung als eine der wichtigsten Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft anzusehen ist. Ein Verlassen derselben würde das gesammte deutsche Wirthschaftsleben in unübersehbare Wirren stürzen.

Sonntags-  
ruhe.

Bei den Erörterungen über die Schaffung von gesetzlichen Bestimmungen für Einführung einer Sonntagsruhe in Handel und Industrie hatte die Kammer sich bereits im Jahre 1885 in einem längeren Gutachten dahin ausgesprochen, daß eine allgemeine Regelung der Sonntagsarbeit durch eine den ganzen Staat oder das Reich umfassende einheitliche Gesetzgebung, für das gesammte Erwerbsleben offenbar viele Nachtheile herbeiführen würde. Auch war der Erlaß polizeilicher Vorschriften befürwortet, soweit es sich als nothwendig erweisen sollte, eine Beschränkung der Sonntagsruhe zu bestimmen. Im Allgemeinen wurde dieser Standpunkt festgehalten, als der dem Reichstage im Jahre 1890 vorgelegte Gesetzentwurf zur Abänderung der Gewerbeordnung, namentlich die Regelung der Sonntagsarbeit betreffend, sowie später der Entwurf von Ausführungsbestimmungen zum Gesetze vom 1. Juni 1891, soweit die Festsetzung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe in Betracht kam, der Kammer zur gutachtlichen Aeußerung zugegangen war. Es ist darauf hingewiesen, daß die Beschränkung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe an Sonn- und Festtagen dem Bedürfnisse der einzelnen Städte und Ortschaften angepaßt werden solle und für die Stadt Kiel, als Hauptstation der Kaiserlichen Marine, mit bedeutendem Schiffsahrts- und Fremdenverkehr, ganz besondere Verhältnisse in Betracht zu ziehen seien.

Durch die am 1. Juli 1892 in Kraft getretenen Vorschriften über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe war den berechtigten Wünschen, sowohl der Gewerbetreibenden, als auch denen des konsumirenden Publikums, keinesfalls Rechnung getragen. Es sind wiederholt Beschwerden aus verschiedenen Kreisen des Publikums hervorgetreten, welche zu vielfachen Erörterungen über die Abänderung jener Vorschriften Anlaß gaben, und seit dem Jahre 1892 verschiedentlich Gutachten über die in Betracht kommenden Fragen erstattet. Es handelte sich hierbei besonders um die Freigebung



späterer Nachmittagsstunden für den Manufakturwaaren- und den Zigarrenhandel, sowie um Verlängerung der Geschäftszeit an allen Sonn- und Festtagen, an welchen örtliche Verhältnisse einen erweiterten Geschäftsverkehr erforderlich machen. Für die gesetzlich freigegebenen vier Sonntage vor dem Weihnachtsfeste ist besonders der Schluß der Geschäfte um 7 Uhr Abends als nachtheilig hervorgehoben. In Anbetracht des Umstandes, daß das Offenhalten der Läden um die Mittagszeit fast ganz werthlos, ist befürwortet, die Verkaufszeit an diesen Tagen Mittags zu beschränken und dafür die Abendstunden von 7 bis 9 Uhr freizugeben. Die Berücksichtigung dieser Verhältnisse wird im Wesentlichen nicht durch das Gesetz vom 1. Juni 1891 verhindert, da hierfür polizeiliche Ausführungsbestimmungen zulässig sind.

Die Anordnungen des Gesetzes vom 1. Juni 1891, soweit sie sich auf die Sonntagsruhe in der Industrie und im Handwerk beziehen, sind mit dem 1. April 1895 in Kraft getreten.

Im Anschluß an die Verhandlungen des Deutschen Handelstages hat die Kammer sich im Jahre 1888 in einer Eingabe an das Reichsamt des Innern geäußert, daß die Errichtung deutscher Handelskammern im Auslande, an den dafür geeigneten Plätzen thunlichst zu fördern sei. Eine solche Einrichtung würde durch einen engeren Zusammenschluß der deutschen Geschäftstreibenden an den größeren Handelsplätzen des Auslandes, in der Mittheranziehung derselben zur Berichterstattung über wichtige deutsche Interessen, sowie in der Unterstützung der Konsulatsbehörden, bei ausreichender und zweckmäßiger Organisation wesentlichen Nutzen für Handel und Industrie in Deutschland schaffen können.

Deutsche Handelskammern im Auslande u. Bericht. erstattung der Konsulate.

Die vielen in den letzten Jahrzehnten abgehaltenen Ausstellungen haben verschiedentlich Gelegenheit gegeben, die Aufmerksamkeit der Bezirkseingesessenen auf solche als Mittel zur Förderung von Industrie, Gewerbe und Handel hinzulenken. Nachdem die letzte Industrie- und Gewerbe-Ausstellung der Provinz Schleswig-Holstein im Jahre 1878 in Flensburg abgehalten wurde, hat die Kammer auf Ersuchen des Provinzialverbandes der Innungsausschüsse und der Innungen die Veranstaltung einer Ausstellung in Kiel im Jahre 1896 in die Wege geleitet und die Vorarbeiten für dieselbe übernommen. Die im Jahre 1896 stattfindende Ausstellung der Provinz Schleswig-Holstein, mit welcher eine internationale Schifffahrts-Ausstellung und Sonder-Ausstellungen verbunden werden



sollen, bietet der ganzen Provinz die nützliche Handhabe hier den zahlreichen Besuchern der Ausstellung die jetzige große Leistungsfähigkeit und Erwerbsthätigkeit ihrer Bewohner vorzuführen.

Verbot der  
Vieheinfuhr  
aus Dänemark  
und Skandi-  
navien.

Die Vieheinfuhr aus Dänemark und den nordischen Ländern, welche wesentlich auch für den hiesigen Platz Bedeutung hat, ist in dem letzten Jahrzehnt durch Einfuhrverbote beziehungsweise strenge Quarantäne-Vorschriften, schwer benachtheiligt worden. Die Kammer ist immer bestrebt gewesen, für die Schaffung von Erleichterungen bei der Einfuhr von Vieh zu wirken, auch besonders dafür eingetreten, daß die preussischen Hafenplätze, speziell Kiel, nicht ungünstiger gestellt werden, als Häfen anderer Bundesstaaten. Nachdem mit dem 1. Oktober 1895 einheitliche Vorschriften für das ganze Deutsche Reich über die Einfuhr von Vieh aus dem Auslande in Kraft getreten, sind auch in Kiel für die Errichtung einer Quarantäne-Anstalt bedeutende Aufwendungen gemacht; dieselbe wurde jedoch bereits am 18. Dezember v. J. gegen die Einfuhr von Schweinen aus Dänemark geschlossen.

Viehhof.

Die umfangreiche Einfuhr von lebendem Vieh seewärts in Kiel führte zur Herstellung von Einrichtungen zur vorläufigen Aufstellung und demnächstigen Verladung desselben mit der Eisenbahn. Von der Eisenbahn-Verwaltung wurde im Jahre 1881 an passender Stelle ein Viehhof errichtet und mit dem 1. Januar 1882 in Betrieb gesetzt. Im Jahre 1884 wurde es erforderlich, bauliche Anlagen für die Trennung des ausländischen, zur Durchfuhr bestimmten Viehs von den inländischen Thieren zu treffen und zur Sicherung, des Zollinteresses, für die Verwaltung des Viehhofes ein Regulativ zu erlassen. Bei dem seit einer Reihe von Jahren oft erlassenen Verbot der Einfuhr von Vieh aus dem Auslande beziehungsweise durch die der Einfuhr auferlegten Beschränkungen, ist die Benutzung der Viehhofsanlagen wesentlich verringert worden.

Viehmärkte.

Verschiedentlich ist aus Interessentenkreisen die Anregung auf Abhaltung regelmäßiger wöchentlicher Viehmärkte in Kiel gegeben. Soweit diese Anregungen an die Kammer herangetreten sind, hat sie denselben gegenüber eine wohlwollende Stellung eingenommen, jedoch mit Rücksicht auf die sehr oft geänderten Vorschriften über die Einfuhr von Vieh aus dem Auslande eine Verfolgung dieser Angelegenheit bisher nicht empfehlen können.

Schlachthof.

Die Errichtung eines städtischen Schlachthauses erwies sich, bei dem Anwachsen der städtischen Bevölkerung als ein dringendes



Bedürfniß. Nachdem von der Stadtverwaltung dieser Angelegenheit in den Jahren 1882 und 1883 näher getreten und die betreffenden Vorarbeiten beendet waren, wurde 1884 mit dem Bau begonnen, und die ganze Anlage am 1. Oktober 1887 dem Betriebe übergeben. Die Zweckmäßigkeit der Einrichtung hat sich durch die stets zunehmende Benutzung erwiesen, welche eine wiederholte Erweiterung nothwendig machte.

Zu der ersten Thätigkeit der Handelskammer in den Jahren 1871 und 1872 sind die erfolgreichen Bemühungen zu rechnen, im Interesse von Handel und Verkehr die in Kiel vorhandene Agentur der Preussischen Bank in eine Bank-Kommandite umgewandelt zu sehen.

Bank-  
Kommandite-  
und Reichs-  
bankstelle.

Nach dem Erlaß des Gesetzes vom 14. März 1875 betreffend die Errichtung einer Reichsbank wurde anstatt der Bank-Kommandite eine Reichsbankstelle in Kiel eingerichtet.

Im Jahre 1884 wurde dem Antrag auf Eröffnung eines direkten Kinnessen-Wechselverkehrs der Reichsbank mit Skandinavien entsprochen. Nachdem die Einwohnerzahl der Stadt Kiel seit November 1893 80 000 überstieg, ist auf Antrag der Kammer die hiesige Reichsbankstelle zur Annahme von Privatbanknoten ermächtigt worden.

Soweit im Laufe der Jahre das Bedürfniß hervorgetreten ist, hier in Kiel geltende Handelsgebräuche festzustellen, sind solche von der Kammer festgesetzt worden. Die den Jahresberichten angefügte Zusammenstellung der Handelsgebräuche wird fortlaufend ergänzt.

Handels-  
gebräuche.

Wiederholt ist die Handelskammer aus den betheiligten Kreisen ersucht worden, eine Festsetzung von Gebühren vorzunehmen, wenn Sachverständige von der Kammer zur Beurtheilung von Waaren ernannt oder auf Antrag der Behörden hierfür in Vorschlag gebracht werden. Diesen Anträgen ist im Jahre 1895 durch Aufstellung eines Tarifs entsprochen.

Gebühren  
für Sach-  
verständige.



## B. Entwicklung von Handel, Verkehr und Industrie im Bezirk der Handelskammer

während der Zeit von 1871—1895.

Keine andere Stadt des Deutschen Reiches hat während der letzten fünf und zwanzig Jahre eine derartige Entwicklung gezeigt wie Kiel. Die Einwohnerzahl hat sich ungefähr verdreifacht. Für die hiesige Stadt ist die Zugehörigkeit zu Preußen und zum Deutschen Reich von ganz besonderem Werth geworden. Vor dieser Zeit waren die wirthschaftlichen Kräfte unterbunden und die günstige Lage ist nicht ausgenutzt worden. Der Eintritt in das große Gebiet des deutschen Zollvereins, die Gründung der deutschen Flottenstation und das beständige Anwachsen der deutschen Kriegsslotte, die Erbauung und Erweiterung der Kaiserlichen Werft, sowie die Zunahme der privaten Thätigkeit, ferner die Bauausführung des Kaiser Wilhelm-Kanals, Alles sind Ursachen, welche zur Ausdehnung der Stadt und Förderung von Handel, Verkehr und Industrie in derselben im Wesentlichen beigetragen haben. Ein neuer Unternehmungsgeist zog nach der veränderten politischen Gestaltung hier ein und machte sich in der folgenden Entwicklungszeit in günstiger Weise bemerkbar. Der Handel suchte weitere Bahnen, die sich entwickelnde Industrie, namentlich die Eisenverarbeitung und der Schiffbau wußten sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und das Absatzgebiet zu erweitern.

Allerdings hatte auch vor der veränderten politischen Lage eine, wenn auch langsam doch stetig fortschreitende Entwicklung stattgefunden, wie sich aus den nachfolgenden Angaben über die Bevölkerungszahl (nach den in den betreffenden Jahren abgehaltenen Volkszählungen), über den Rauminhalt der einklarirten Schiffe, über die Zahl der von hier per Eisenbahn abgereisten Personen und das Gewicht der von und nach hier per Bahn beförderten



Güter ergibt. Ferner ist zu ersehen, wie das Anwachsen in den verschiedenen Perioden vor sich gegangen. Es betrug:

Einwohner- zahl	Rauminhalt der einflarirten Schiffe nach cbm		Gewicht der von und nach hier pr. Bahn beförderten Güter nach Tonnen zu 1000 kg.		Zahl der von Stiel pr. Bahn ab- gereisten Personen	
1803: 7 075	1813: 59 522					
1825: 10 035	1825: 91 814					
1835: 11 620	1835: 78 136					
1845: 13 572	1845: 185 842	1845: 33 680	1845: 49 090			
1855: 16 218	1855: 234 188	1855: 95 534	1855: 55 638			
1864: 18 770	1866: 434 745	1865: 109 645	1865: 78 381			
1875: 37 246	1875: 713 309	1875: 190 769	1875: 191 447			
1885: 51 706	1885: 1 377 046	1885: 244 457	1885: 266 751			
1894: 83 888	1894: 1 832 898	1894: 484 299	1894: 330 574			

Die Zunahme der Einwohnerzahl ergibt sich folgendermaßen:

		Jährliche Vergrößerung in Prozenten.
<b>1871</b>	31 764	
<b>1875</b>	37 246	3,50
<b>1876</b>	38 516	3,41
<b>1877</b>	39 786	3,30
<b>1878</b>	41 056	3,19
<b>1879</b>	42 325	3,09
<b>1880</b>	43 594	3,00
<b>1881</b>	45 226	3,72
<b>1882</b>	46 838	3,59
<b>1883</b>	48 461	3,47
<b>1884</b>	50 084	3,35
<b>1885</b>	51 706	3,24
<b>1888</b>	60 815	5,87
<b>1889</b>	66 152	8,77
<b>1890</b>	69 264	4,56
<b>1891</b>	72 511	4,83
<b>1892</b>	75 725	4,43
<b>1893</b>	80 586	6,42 (ohne Wit 4,52)
<b>1894</b>	83 888	4,10
<b>1895</b>	85 668	2,12

Aus den im Anhang wiedergegebenen Resultaten der Gewerbe- und Berufszählung vom 14. Juni 1895 ergibt sich die Einwohnerzahl der einzelnen Orte des Bezirks.

Wenn auch aus der Zunahme der Bevölkerung nicht ohne Weiteres auf die Ausdehnung des Handels und der gewerblichen



Thätigkeit geschlossen werden darf, so zeigen doch die im Nachfolgenden aufgeführten Ausweise über den Verkehr von Schiffen und Gütern, im Post- und Telegraphenwesen, in der gewerblichen Produktion, ferner auch der Umfang des Personenverkehrs, daß Handel und gewerbliche Thätigkeit im Allgemeinen mit dem Anwachsen der Bevölkerung gleichen Schritt gehalten haben, trotzdem ein Anpassen des Verkehrslebens an die veränderten politischen Verhältnisse nothwendig wurde. Während sich nach dem Kriegsjahre 1870/71 eine rege Thätigkeit anbahnte, machten sich auch hier indirekt die nachtheiligen Wirkungen jener Gründerperiode bemerkbar, welche bald nach dem Friedensschluß und der Einzahlung der Milliarden beginnend bis um die Mitte der 70er Jahre andauerte. Von dieser Zeit indessen bis zum Anfang der 80er Jahre herrschte eine ruhige Entwicklung vor. Ein ungünstiger Zeitabschnitt setzte mit dem neuen Jahrzehnt ein und währte, wenn auch das Jahr 1882 sich etwas günstiger gestaltete, bis zum Jahre 1886. Erst 1887 trat wieder eine Wendung zum Besseren ein und in den drei folgenden Jahren konnte über einen günstigen Verlauf des Geschäfts berichtet werden. Seit dem Jahre 1890 und noch bis jetzt ist die Lage, namentlich durch die immer stärker auftretende Ueberproduktion, durch das Sinken der Preise in den letzten Jahren, durch ausländische Krisen und Zollverhältnisse fortdauernd wenig befriedigend, und wenn sich auch ab und zu Anzeichen für eine Besserung bemerkbar machten, so ist eine solche doch nur in vereinzeltten Erwerbszweigen eingetreten.

Wir geben im Folgenden eine Darstellung des Verlaufs der wichtigeren Zweige von Handel und Industrie des hiesigen Bezirks und zeigen, soweit möglich, den genauen Gang der Entwicklung in statistischen Nachweisungen.

### Schiffahrt.

Reederei und Schiffahrt sowie alle Gewerbe, welche hiermit zusammenhängen, nehmen naturgemäß in einer Hafenstadt wie Kiel eine hervorragende Bedeutung in Anspruch. Gerade auf diesem Gebiete hat sich eine gewaltige Aenderung während der letzten 25 Jahre vollzogen: der Uebergang von Segelschiff- zur Dampfschiffahrt.

#### 1. Schiffsverkehr.

Im Schiffsverkehr trat durch die größere Leistungsfähigkeit der Dampfer ein Wandel zu deren Gunsten ein. Während noch



im Jahre 1871 die in Kiel angekommenen Segelschiffe nach Rauminhalt die Dampfer ganz bedeutend übertrafen, nach Schiffszahl sogar um das vier- bis fünffache, so war im Jahre 1894 die Zahl der eingetroffenen Dampfer derjenigen der Segler gleich, während der Raum der ersteren den Segelschiffsraum um mehr als das siebenfache überstieg. Zum Theil ist dieses Ergebnis mit hervorgerufen durch die Einrichtung einer Reihe regelmäßiger Linien, von hier nach größeren deutschen Ostseehäfen, Königsberg, Danzig, Stettin, Lübeck, Flensburg und den Nordseehäfen Hamburg und Bremen, sowie nach den ausländischen Häfen der Ostsee, Korsör, Gothenburg, und während vieler Jahre auch nach Kopenhagen. Außerdem werden jetzt die umfangreichen Kohlentransporte aus England, für welche noch Ende der 70er Jahre zur Hälfte Segler dienten, fast gänzlich durch Dampfer besorgt. In den einzelnen Jahren trafen in Kiel Schiffe ein:

	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl	Netto- Raumgehalt cbm.	Ver- tattung cbm.	Zahl	Netto- Raumgehalt cbm.	Ver- tattung cbm.	Zahl	Netto- Raumgehalt cbm.	Ver- tattung cbm.
1871	3180	362 631	349 890	694	276 044	74 559	3874	638 675	424 449
1872	3206	365 704	345 988	794	296 995	94 484	4000	662 699	440 472
1873	2931	323 999	306 645	823	315 168	113 645	3754	639 167	420 290
1874	3048	316 550	297 805	867	350 436	141 997	3915	666 986	439 802
1875	3168	380 248	362 538	807	333 061	132 525	3975	713 309	495 063
1876	4197	494 198	469 831	1078	403 638	149 459	5275	897 836	619 290
1877	3815	429 988	411 672	1261	489 375	204 170	5076	919 363	615 842
1878	2424	264 346	240 820	1285	496 460	209 526	3709	760 806	450 346
1879	2285	247 549	218 204	1305	576 550	247 078	3590	824 099	465 282
1880	2100	258 378	228 386	1652	748 215	282 501	3752	1 006 593	510 887
1881	1727	215 782	188 958	1642	753 855	292 132	3369	969 637	481 090
1882	1502	180 386	152 644	2089	963 405	333 887	3591	1 143 791	486 531
1883	1538	182 367	147 954	2157	1 079 605	408 547	3695	1 261 972	556 501
1884	1719	224 740	194 371	2231	1 157 480	446 844	3950	1 382 270	641 215
1885	1768	205 863	173 547	2176	1 171 183	462 144	3944	1 377 046	635 691
1886	1957	228 886	206 507	1978	1 061 412	424 893	3935	1 290 298	631 400
1887	2255	253 521	227 977	2164	1 179 547	471 589	4419	1 433 068	699 566
1888	3883	364 384	331 328	1778	1 122 047	529 717	5661	1 486 431	861 045
1889	3336	389 285	357 500	2092	1 283 381	621 153	5428	1 672 666	978 653
1890	3038	325 523	293 190	2294	1 372 146	619 487	5332	1 697 669	912 677
1891	2473	281 133	248 046	2482	1 457 837	723 996	4955	1 738 970	972 042
1892	1899	245 622	199 147	2477	1 516 121	691 395	4376	1 761 743	890 542
1893	1950	225 764	185 435	1932	1 351 302	592 566	3882	1 577 066	778 001
1894	2071	226 599	196 209	2174	1 606 299	678 892	4245	1 832 898	875 101



Der Schiffsverkehr hier wird unterhalten mit den deutschen Häfen, mit Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Rußland, England, Niederlande, Belgien, dann und wann mit den süd-europäischen Ländern und mit Nord- und Südamerika. — Wie in verschiedenen deutschen Ostseehäfen, überwiegt auch in Kiel der eingehende bestaute Raum den ausgehenden, so daß oft Schiffe leer oder in Ballast von hier versegeln müssen.

Von den einklarirten Schiffen waren in Prozenten ausgedrückt:

	nach Schiffszahl	nach Rauminhalt
1) deutsche		
1870	55 %	48 %
1880	61 "	43 "
1890	58 "	42 "
1894	61 "	53 "
2) dänische		
1870	38 %	35 %
1880	31 "	40 "
1890	34 "	32 "
1894	28 "	29 "
3) schwedische		
1870	4 %	8 %
1880	4 "	4 "
1890	7 "	9 "
1894	8 "	8 "

Im Uebrigen zeigt sich hier die norwegische, russische, englische und holländische Flagge, selten die französische, belgische, spanische etc. Aus den oben angeführten Prozentsätzen ist ersichtlich, daß neben der deutschen Flagge die dänische am meisten auftritt, und demnächst die schwedische.

Zu dem vorstehenden Handelsverkehr in der hiesigen Föhrde kommt, ganz abgesehen von der Kriegsmarine, noch die lebhaft durch kleine Hafendampfer unterhaltene Fahrt zwischen den einzelnen an der Föhrde gelegenen Ortschaften sowie seit Juni 1895 der Verkehr von und nach dem Kanal. Der alte schleswig-holsteinische Kanal hatte eine nicht unerhebliche Frequenz aufzuweisen, welche sich noch besonders während der Bauperiode des Kaiser Wilhelm-Kanals steigerte. Der Gesamtverkehr (See- und Binnenverkehr) durch die Holtener Schleuse betrug: 1871: 4744; 1872: 5222, 1873: 4556; 1874: 4500; 1875: 4487; 1876: 4398;



1877: 4489; 1878: 4038; 1879: 4163; 1880: 4706;  
 1881: 3999; 1882: 4204; 1883: 4260; 1884: 4321;  
 1885: 4461; 1886: 3761; 1887: 4123; 1888: 4427;  
 1889: 5560; 1890: 6846; 1891: 9876; 1892: 12388;  
 1893: 19281; 1894: 21677;

In Holfenan gingen den Kanal passierend seewärts ein:  
 1872: 1511 Schiffe; 1873: 1250; 1874: 1482; 1875: 1292;  
 1876: 1520; 1877: 1345; 1878: 1259; 1879: 1274;  
 1880: 1361; 1881: 886; 1882: 1038; 1883: 1011;  
 1884: 954; 1885: 964; 1886: 815; 1887: 912; 1888: 776;  
 1889: 824; 1890: 917; 1891: 930; 1892: 1003; 1893: 900;  
 1894: 1168.

Im Schiffsverkehr zu Neumühlen hat sich ein solcher Umschwung in der Verwendung von Seglern und Dampfschiffen nicht vollzogen, hier ist der Verkehr abhängig von der Zufuhr und Produktion der Baltischen Mühle, welche namentlich in den 80er Jahren eine bedeutende Steigerung erhalten hat. In Neumühlen gingen Schiffe ein:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		zusammen	
	Zahl	Netto Raumgehalt cbm.	Zahl	Netto Raumgehalt cbm.	Zahl	Netto Raumgehalt cbm.
<b>1876</b>	284	27 629	112	56 322	396	83 951
<b>1877</b>	302	25 452	129	93 439	431	118 891
<b>1878</b>	342	26 178	126	87 963	468	114 141
<b>1879</b>	308	22 673	152	121 479	460	144 152
<b>1880</b>	423	37 583	129	88 037	552	125 621
<b>1881</b>	216	21 248	104	95 167	320	116 415
<b>1882</b>	408	39 831	130	134 104	538	173 935
<b>1883</b>	433	38 717	122	120 568	555	159 285
<b>1884</b>	459	38 272	119	141 270	578	179 542
<b>1885</b>	493	39 007	133	151 702	626	190 709
<b>1886</b>	468	38 105	91	99 427	559	137 532
<b>1887</b>	436	34 430	82	93 552	518	127 982
<b>1888</b>	259	19 621	91	118 257	350	137 878
<b>1889</b>	488	33 571	78	94 390	566	127 961
<b>1890</b>	404	32 020	98	117 744	502	149 764
<b>1891</b>	328	24 530	82	108 485	410	133 015
<b>1892</b>	339	31 526	67	84 376	406	115 902
<b>1893</b>	296	27 404	65	69 554	361	96 958
<b>1894</b>	238	16 522	74	84 681	312	101 203
<b>1895</b>	243	68 412	84	125 545	327	193 957



## 2. Rhederei und Befrachtung.

Rhederei.

Im Schiffsbestand hat sich wohl kaum an einem anderen Orte der deutschen Küste der Uebergang vom Segelfahrzeug zum Dampfer so rasch vollzogen wie in Kiel. Während noch 1870 die Zahl der in Kiel und Neumühlen beheimatheten Segelschiffe diejenige der Dampfer um das fünffache, der Rauminhalt der Segler den der Dampfer um das 13fache übertraf, war am 1. Januar 1895 die Dampferflotte nach der Zahl der Schiffe sieben mal, nach dem absoluten Rauminhalt derselben ungefähr 15 mal so stark als die Segelflotte. In dem Zeitraum von 25 Jahren stellte sich der Bestand der Rhederei zu Kiel und Neumühlen zusammen wie folgt:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		zusammen	
	Zahl	Netto Raumgehalt ebm.	Zahl	Netto Raumgehalt ebm.	Zahl	Netto Raumgehalt ebm.
<b>1870</b>	67	16629	14	1253	81	17882
<b>1871</b>	74	16757	13	1250	87	18007
<b>1872</b>	62	21461	15	1744	77	23205
<b>1873</b>	80	21418	12	1323	92	22741
<b>1874</b>	75	21651	11	1302	86	22953
<b>1875</b>	68	21384	13	8961	81	30345
<b>1876</b>	63	20628	13	11708	76	32336
<b>1877</b>	51	21102	19	12232	70	33334
<b>1878</b>	49	20405	20	14055	69	34460
<b>1879</b>	43	18972	23	14174	66	33146
<b>1880</b>	37	15759	27	16963	64	32722
<b>1881</b>	29	13192	27	17497	56	30689
<b>1882</b>	17	7467	30	20516	47	27983
<b>1883</b>	7	2740	50	50639	57	53379
<b>1884</b>	9	2973	57	61196	66	64169
<b>1885</b>	9	2973	61	61299	70	64472
<b>1886</b>	10	6108	67	65628	77	71736
<b>1887</b>	8	5308	68	69323	76	73631
<b>1888</b>	9	5766	75	68050	84	73816
<b>1889</b>	10	5825	84	78117	94	83942
<b>1890</b>	8	1504	90	98337	98	99841
<b>1891</b>	7	1425	92	101483	99	102908
<b>1892</b>	9	1751	91	102376	100	104027
<b>1893</b>	15	2891	97	90638	98	93529
<b>1894</b>	13	1784	83	77311	96	79095
<b>1895</b>	12	1072	84	79646	96	80718

Frachten-  
markt.

Die Frachtsätze sind in dem verflossenen Zeitraum allmählig gefallen, bis sie jetzt einen Stand erreicht haben, welcher nur halb so hoch ist als der vor 25 Jahren.



Es betragen die Kohlenfrachten nach Kiel				Die Einfuhr von Kohlen nach Kiel geschah durch	
	£ pro Keel ab			Segelschiffe in Prozenten der Gesamteinfuhr	Dampfschiffe
	Newcastle	Hartlepool	Firth of Forth		
1871	8,10—11,10	8,10—11	8,10—11	—	—
1872	8—12,10	—	7,10—14,10	—	—
1873	8—12,10	—	9—13	—	—
1874	8,10—11,10	7,15—10	9—13	—	—
1875	8,5—10,10	8,15—9,15	10,10—12	—	—
1876	8,10—10	8—9,5	9—11	—	—
1877	7,10—9,10	8—9	7—9,5	—	—
1878	6—7	6,10—7	7—7,15	44,5	55,5
1879	6,5—8	6—6,15	6,15—7,10	—	—
1880	6,6—7,15	5,15—6,5	5,15—7	26,0	74,0
1881	7—9,10	6,10—10	6—6,10	27,3	72,7
1882	6,10—7,10	6,10—6,15	6,10—7,10	10,3	89,7
1883	6—7	5,6—6,6	4,16—5,6	8,3	91,7
1884	5—6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —6	11,2	88,8
1885	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,7	98,3
1886	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6	4—4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,0	97,0
1887	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4—4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4—6	4,0	96,0
1888	8—8,10	—	5—9	5,5	94,5
1889	5—6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —7 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	3,0	97,0
1890	6 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> —6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	0,4	99,6
1891	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	0,20	99,80
1892	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—	4—6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,30	98,70
1893	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —8	0,12	99,88
1894	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6	0,24	99,76

## Die Holzfrachten nach Kiel stellten sich von

	Nordbotten für Sparren pro 31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cbf. engl. Kronen	Südbotten für Bretter pro 165 cbf. engl. M.	Meåborg pro 165 cbf. engl. Kronen	Memel pro Last von 80 cbf. M.	Elbing pro cbf. M.	Danzig, Königsberg pro rheinl. cbf.
1872	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —8	—	—	14—18	—	—
1873	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	16—18	25—30	—
1874	7—8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	16—18	30	—
1875	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	15—18	28—30	28—30
1876	7—9	—	—	15—16	20—30	20—30
1877	7—7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	16	20—30	20—30
1878	5—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	12—15	15—25	15—25
1879	5—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	11	15—20	15—20
1880	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26—28	31	10—12	15—17	16—20
1881	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	27—28	30—31	11—12	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —15	15—20
1882	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25—30	33	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —13	15—17	17—20
1883	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26—30	32—35	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18—22	18—20
1884	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	22—27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26—29	11—12	13—15	13—15
1885	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	20—21	26	9—10	11—13	11—12
1886	4—4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19—21	24—24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	9—10	11—12	10—15
1887	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —6	19—25	21—23	9—10	—	12—16
1888	4—7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	20—34	27—32	9—14	—	13—19
1889	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —6	25—26	29—30	12	—	15—17
1890	4—4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	20—26	24—28	9—12	—	—
1891	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5	21—25	24—28	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —12	—	—
1892	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5	21—24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24—27	9—11	—	—
1893	4—4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19—22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23—26	9—10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—
1894	4—4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —22	24—25	—	—	—



### 3. Schiffbau.

Wie in der Schifffahrt das Segel dem Dampf immer mehr weichen mußte, so vollzog sich auch im Schiffbau der Uebergang vom Holz zum Eisen vielleicht noch schneller und unaufhaltsamer. Noch im Jahre 1870 bestanden auf der Westseite des Hafens zwei kleinere Werften, auf denen hölzerne Segelfahrzeuge erbaut wurden, während auf der Ostseite schon im Jahre 1865 Herr Georg Howaldt mit dem Bau eiserner Schiffe in Ellerbeck begonnen hatte, und die 1867 gegründete „Norddeutsche Werft“ ebenfalls den Bau eiserner Schiffe betrieb. Letztere ging nach eingetretener Liquidation im Jahre 1882 unter dem Namen „Germania-Werft“ in den Besitz der Schiffs- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft „Germania“ über. Im Jahre 1877 wurde in Dietrichsdorf die Kieler Schiffs- werft von Herrn G. Howaldt gegründet und 1889 unter dem Namen „Howaldtswerke“ in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt. Während die Thätigkeit der kleineren Werften auf der Westseite inmitten der Stadt immer mehr eingeschränkt wurde, sie selbst anderen Anlagen weichen und verlegt werden mußten, auch augenblicklich in der Hauptsache mehr mit Reparaturen als mit Neubauten beschäftigt werden, entstanden in den beiden auf der Ostseite gelegenen Werften ausgedehnte Etablissements. Die Zahl der auf diesen Schiffbauhöfen beschäftigten Arbeiter beträgt in der Regel auf beiden Werften je etwa Tausend; auf den Howaldtswerken war sie in den letzten Jahren höher. — Eine große Zahl von Fahrzeugen ist aus den beiden Werken hervorgegangen. Unter den privaten Schiffbauanstalten sind noch in Dietrichsdorf zwei kleinere Anlagen sowie eine Bootsbauerei zu erwähnen. — Zu besonderem Umfange hat sich von ihrer Gründung im Jahre 1867 die Marinewerft als Kaiserliche Werft entwickelt, welche nun 5000 Arbeiter und darüber beschäftigt. Die allmähliche Erweiterung dieses Etablissements sowie jener großen privaten Anstalten ist, wie wir bereits hervorgehoben haben, auch ein nicht geringer Faktor für die günstige Entwicklung der Stadt Kiel gewesen.

Außer diesen Schiffbauanstalten bestehen im hiesigen Bezirk noch zwei Schwimmdocks, das „Kieler Dock“ im Jahre 1877 für die Kommandit-Gesellschaft „Kieler Dockgesellschaft J. W. Seibel“



erbaut, im inneren Theile des Hafens, und das im Jahre 1884 für die „Swentine-Dockgesellschaft“ hergerichtete und vor den Howaldtswerken bei Dietrichsdorf liegende Dock. Beide sind seit ihrer Fertigstellung fortlaufend beschäftigt gewesen.

## II. Handel und Gewerbethätigkeit.

### 1. Getreidegeschäft.

Der Getreidehandel früherer Jahre ist nach und nach in ganz andere Bahnen gedrängt worden. Während früher in Kiel der Export den Getreide-Import erheblich überwog, ist nach dem Anschluß an das Deutsche Reich, der Errichtung größerer Mühlen und der Erhöhung des Inland-Bedarfs eine Aenderung eingetreten und Kiel ist zu einem nicht unbedeutenden Importplatz geworden. Nun übersteigt die Gesamt-Einfuhr zur See die Ausfuhr um ein Erhebliches. Die Bezugsquellen des Getreides für die hiesige Ein- und Ausfuhr waren schleswig-holsteinische und preussische Plätze, die russischen Gebiete an der Ostsee und in den letzten Jahren auch die Provinzen am Schwarzen Meer, Nordamerika und zuweilen Südamerika (Laplata). In den letzten Jahren ist nordamerikanisches Getreide nicht selten über Hamburg nach hier verladen worden. Seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals wird diese Schifffahrtsstraße auch für Getreidetransporte nach hier benutzt. Die Ausfuhr von Getreide, welche während des Bestehens des Identitätsnachweises, soweit das Ausland in Frage kommt, mehr und mehr zurückgegangen war, hat sich nach Aufhebung desselben erheblich vermehrt, in der Hauptsache nach Dänemark, Schweden und England. Die Ein- und Ausfuhr von Getreide in Kiel während der vergangenen Jahre wird durch die folgende Tabelle ersichtlich.



	Einfuhr in Tonnen à 1000 kg			Ausfuhr in Tonnen à 1000 kg		
	zur See	mit der Bahn	Zusammen	zur See	mit der Bahn	Zusammen
1871	23 513	—	—	3 222	—	—
1872	22 343	8 573	30 916	3 955	14 474	18 429
1873	26 754	12 060	38 814	2 722	14 487	17 209
1874	27 403	—	—	2 938	—	—
1875	24 610	—	—	3 758	—	—
1876	27 784	—	—	5 105	—	—
1877	31 234	—	—	7 222	—	—
1878	27 371	—	—	4 515	—	—
1879	33 453	—	—	5 183	—	—
1880	29 765	10 679	40 444	10 374	31 398	41 772
1881	31 303	24 088	55 391	11 118	31 704	42 822
1882	25 122	12 590	37 712	9 861	32 504	42 365
1883	26 397	17 795	44 192	11 996	26 620	38 616
1884	25 290	26 091	51 381	18 259	19 734	37 993
1885	35 334	19 859	55 193	17 548	24 373	41 921
1886	21 098	12 531	33 629	11 588	9 482	21 070
1887	22 056	17 486	39 542	11 036	9 857	20 893
1888	64 110	9 866	73 976	23 645	18 689	42 334
1889	59 827	13 291	73 118	24 545	13 855	38 400
1890	45 903	15 350	61 253	22 979	8 147	31 126
1891	46 017	14 074	60 091	21 268	8 763	30 031
1892	47 538	—	—	33 146	—	—
1893	40 376	—	—	29 251	—	—
1894	60 983	—	—	15 541	—	—

Der Getreideverkehr zu Newmühlen, abhängig von der Produktion der Baltischen Mühle, betrug seewärts in den unten angeführten Jahren:

	Einfuhr an Getreide in Tonnen à 1000 kg	Ausfuhr an Wehl, Kleie in Tonnen à 1000 kg		Einfuhr an Getreide in Tonnen à 1000 kg	Ausfuhr an Wehl, Kleie in Tonnen à 1000 kg
1871	18 700	13 726	1879	56 763	28 575
1872	25 010	18 360	1881	47 071	38 984
1873	16 155	12 811	1889	38 025	32 468
1874	8 485	5 372	1890	31 651	33 261
1875	1 070	66	1891	35 832	19 307
1876	39 700	15 937	1892	54 271	26 156
1877	51 465	16 635	1893	37 185	20 148
1878	29 780	18 596	1894	46 020	28 761

Die am hiesigen Platz notierten höchsten und niedrigsten Preise (erstere meistens für Saatgut gültig) betrugen für:



	Weizen M.	Roggen M.	Hafer M.	Gerste M.
1871	225—252	162—180	138—162	153—168
1872	222—264	144—180	122—144	136—186
1873	231—300	150—207	135—198	156—207
1874	174—234	162—198	156—210	162—210
1875	170—215	155—165	160—185	156—186
1876	192—245	158—182	162—198	164—180
1877	170—300	145—200	160—190	140—190
1878	170—215	130—160	120—155	120—150
1879	172—240	120—175	120—152	120—165
1880	192—225	165—210	127—171	145—165
1881	200—260	185—212	155—176	145—155
1882	180—215	130—185	120—164	120—160
1883	175—215	130—175	120—160	120—155
1884	145—180	140—155	128—154	120—157
1885	145—173	123—152	128—156	120—158
1886	144—166	123—138	119—146	110—138
1887	150—200	110—150	100—120	100—160
1888	150—270	110—220	120—170	110—170
1889	155—210	150—210	150—200	115—220
1890	180—240	160—210	130—200	140—220
1891	185—280	180—290	145—190	145—220
1892	145—240	125—210	135—180	115—180
1893	130—175	130—160	140—180	115—165
1894	115—160	115—130	100—165	95—150
1895	125—160	110—145	105—145	116—130

## 2. Das Holzgeschäft.

Das Holzgeschäft hat für Kiel seit langer Zeit eine wichtige Bedeutung und namentlich seit den 60er Jahren einen ganz wesentlichen Aufschwung gehabt. Nach hier und Lübeck wurden die Holzladungen des Nordens und Ostens verschifft, um meistens mit der Eisenbahn, weniger zu Schiff in die Provinz, nach Hamburg und weit darüber hinaus nach Deutschland versandt zu werden. Die Einfuhr der Hölzer erfolgt hauptsächlich zur See von den alt-preussischen Provinzen, von Rußland (Finnland), Schweden und Norwegen, nur in geringen Mengen kommen amerikanische und indische Hölzer, letztere auch über England und Holland bezogen, vor. Brennholz und Eisenbahnschwellen kommen mit der Eisenbahn. Namentlich in den Jahren, in welchen eine rege Banthätigkeit herrschte, war



die Einfuhr besonders stark. Nach Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals erwartet man eine Beeinträchtigung des bisherigen Kieler Verkehrs an Holzwaaren.

Die Holzeinfuhr in Kiel zur See betrug von

	Nordpreussischen Provinzen	Rußland	Schweden	Norwegen	anderen Ländern und Häfen	Zusammen	Eisenbahn- schwellen	Brennholz
	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	t	cbm
1871	34 658	10 104	54 565	1 776	1 581	102 684	—	—
1872	19 343	19 856	45 050	4 816	106	89 171	—	—
1873	21 289	30 854	41 855	4 312	4 055	102 355	—	—
1874	27 602	16 761	34 687	2 858	979	82 887	—	—
1875	34 813	17 774	32 330	3 218	3 635	91 770	—	—
1876	47 420	31 995	47 009	4 630	3 930	134 984	—	—
1877	22 226	24 202	44 681	4 893	4 690	100 692	—	—
1878	34 738	16 316	22 595	2 430	2 772	78 851	—	—
1879	25 330	14 788	35 161	2 251	174	77 704	—	—
1880	30 723	18 808	35 968	1 994	714	88 207	—	—
1881	22 559	10 017	35 985	1 851	1 141	71 553	—	—
1882	32 356	15 005	35 280	2 832	1 477	86 950	—	—
1883	34 755	10 518	44 729	1 868	1 753	93 623	—	—
1884	32 649	19 390	54 296	2 429	4 054	112 818	—	—
1885	35 802	12 225	59 125	3 091	3 497	113 740	—	—
1886	32 157	13 020	49 760	1 790	6 870	103 597	—	—
1887	51 327	15 842	49 142	722	1 622	118 655	—	—
1888	47 840	21 478	62 566	221	3 958	136 063	274	6 405
1889	57 761	28 324	70 291	1 811	4 344	162 531	3 897	8 764
1890	45 787	24 288	56 443	797	3 895	131 210	94	6 835
1891	48 883	29 127	49 236	1 029	2 848	131 123	444	6 510
1892	36 913	25 413	53 534	226	1 894	117 980	436	8 337
1893	36 505	16 195	49 047	955	2 685	105 387	81	7 629
1894	32 804	28 015	39 324	2 509	3 106	105 758	133	5 296

Für den Holzhandel, wie für den Verkehr der Massengüter überhaupt, ist es besonders wünschenswerth, möglichst gute und direkte Verbindungen sowohl nach dem Innern Deutschlands als nach den einzelnen Ortschaften der Provinz zu erhalten. Daher sind auch aus wenig anderen Geschäftszweigen so lebhaft Wünsche auf Verbesserung der Schienenverbindungen für Kiel laut geworden. — Im Jahre 1884 wurde auf Veranlassung der Handelskammer eine Holzprobe zur Qualitätsbestimmung hier eingehender Bauhölzer eingerichtet. Der Gebrauch derselben, anfänglich recht lebhaft, ist in den letzten Jahren nur ein geringer gewesen.



Zur Verarbeitung der hier eingehenden Hölzer sind im Laufe der Jahre verschiedene Holzbearbeitungsfabriken am hiesigen Plage entstanden, welche zumeist eine lebhafte Thätigkeit entfalten, obgleich sowohl vom Norden als in den letzten Jahren auch von den holzreichen altpreussischen Provinzen bearbeitete Hölzer eingeführt werden.

### 3. Steinkohlengeschäft.

Das Kohlengeschäft hat sich ebenfalls seit den 60er Jahren weiter entwickelt und von Jahr zu Jahr an Umfang gewonnen, so daß dasselbe jetzt den Hauptzweig des hiesigen Geschäfts ausmacht. Die Einfuhr der Kohlen erfolgt größtentheils seewärts von England. Nur in Zeiten, in denen der Hafen etwa durch Eis geschlossen ist oder Umstände, wie in England wiederholte Strikes der Kohlenarbeiter die Einfuhr zur See verhindern, erfolgt die Anfuhr per Bahn, meistens aus den rheinisch-westfälischen Kohlen-distrikten, während die Kaiserliche Marine hauptsächlich diese deutschen Kohlen verwendet. Wenn hier in Kiel auch der größte Theil des eingeführten Materials für die Schifffahrt, die Industrie und Haushaltungen verbraucht wird, so findet doch eine beträchtliche Ausfuhr sowohl auf dem Wasserwege als auch pr. Bahn statt. In der folgenden Tabelle sind die Ein- und Ausfuhrziffern angegeben; es ist dabei zu bemerken, daß die Ausfuhr pr. Bahn nur die Angaben der Staatsbahn enthält, während die nicht unerheblichen Versendungen mit der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn nicht anzugeben sind.



Die Ein- und Ausfuhr an Kohlen in Kiel betrug:

	Einfuhr in Tonnen à 1000 kg			Ausfuhr in Tonnen à 1000 kg	
	zur See	per Bahn	Zu- sammen	zur See	per Bahn (ausschließlich der Kiel-Güterförde- rungs- Eisenbahn.)
1871	55 918	—	—	—	—
1872	54 800	—	—	4 895	—
1873	43 761	—	—	3 205	—
1874	72 250	—	—	2 405	—
1875	93 500	—	—	3 090	—
1876	76 799	—	—	4 709	—
1877	88 128	—	—	4 202	—
1878	72 320	—	—	4 344	—
1879	77 812	—	—	9 894	—
1880	100 172	20 629	120 801	6 995	17 094
1881	83 438	27 342	110 780	5 143	11 374
1882	95 601	19 480	115 081	5 451	14 133
1883	111 290	18 511	119 801	10 389	17 093
1884	113 027	20 212	133 239	12 525	16 897
1885	135 893	24 191	160 084	13 446	25 777
1886	135 836	30 427	166 263	12 784	28 188
1887	139 872	24 578	142 344	13 693	29 840
1888	173 108	34 224	207 332	23 216	35 427
1889	201 978	42 754	244 732	25 591	44 317
1890	211 834	64 688	276 522	36 036	52 761
1891	245 974	61 830	307 804	37 713	62 627
		1891/92			
1892	227 982	73 750	301 732	31 005	63 333
		1892/92			
1893	232 011	79 743	311 754	29 301	55 194
		1893/94			
1894	246 695	67 399	314 034	40 240	51 815

#### 4. Buttergeschäft.

Der Butterhandel hat von jeher in unserer bisher hauptsächlich der landwirthschaftlichen Produktion obliegenden Provinz eine größere Bedeutung gehabt. Unter dem Namen „Holsteiniſche Hofbutter“ iſt das heimische Produkt zu einem bekannten Ausfuhrartikel geworden und namentlich in England und Schottland ſiets ein guter Markt dafür geweſen. In den letzten Jahren nun iſt der Butterhandel mehr und mehr darauf gerichtet den zunehmenden Bedarf in Deutſchland ſelbſt zu decken. Die ſeewärts hier eingehende Butter, 1894 z. B. 1253 Tonnen zu 1000 kg., kommt in der Hauptsache von Pläzen der ſchleſwig-



holsteinischen Ostküste, nur eine verhältnißmäßig geringe Menge aus den preussischen Ostseeprovinzen und von Dänemark. In früheren Jahren wurde von hier noch Butter nach Dänemark verschickt. Neben der Erweiterung des deutschen und der Erhaltung des englischen Marktes hat sich noch ein anderes Absatzgebiet gefunden. Durch eine gewisse Behandlung wird die Butter haltbarer und fähig gemacht, einen Versand auch in wärmere Gegenden zu vertragen. Je nach den Marktpreisen und namentlich der von Frankreich und Dänemark bereiteten Konkurrenz auf dem Weltmarkt hat sich das Geschäft in präservirter Butter gestaltet. Wegen der Verschiedenartigkeit des Transports der Butter als Schiffsfrachtgut, Eisenbahnfrachtgut, im Wagenverkehr und als Postkolli läßt sich nur sehr schwer eine eigensmaßen sichere Aufstellung über die gesammte An- und Abfuhr des hiesigen Platzes machen. Das Geschäft wurde schwierig durch die zunehmende Konkurrenz, durch die Verbesserung der Produktion in anderen Ländern und durch Errichtung von Genossenschaftsmeiereien, auch wurden, namentlich am englischen Markte häufig schwer zu erfüllende Anforderungen an die Qualität gestellt. Die Preise für beste Butter waren zeitweilig hoch und erschwerten namentlich das Exportgeschäft. Seit einigen Jahren wird durch die sogenannten Faktorei- oder Packbutter das Geschäft mit reiner Butter schwierig. Wegen die theilweise hohen Preise während der 70er Jahre ist seit Anfang der 80er Jahre eine nicht unerhebliche Ermäßigung eingetreten. Die Durchschnittspreise für beste Kieler Butter betrugen pro 50 kg.:

	M.		M.
<b>1880</b>	132	<b>1888</b>	97
<b>1881</b>	132	<b>1889</b>	108
<b>1882</b>	127	<b>1890</b>	104
<b>1883</b>	121	<b>1891</b>	112
<b>1884</b>	119	<b>1892</b>	113
<b>1885</b>	109	<b>1893</b>	109
<b>1886</b>	102	<b>1894</b>	100
<b>1887</b>	100	<b>1895</b>	94

Im März 1894 fand hier auf Veranlassung des schleswig-holsteinischen milchwirtschaftlichen Vereins eine Provinzial-Molkerei-Ausstellung statt, welche Zeugniß ablegte von dem hohen Stand, welchen die Provinz innerhalb der Butter produzierenden Länder einnimmt.



### 5. Verschiedene Handelszweige.

Kolonial-  
waaren.

Der Kolonialwaarenhandel hat im Laufe der letzten 25 Jahre eine ganz erhebliche Ausdehnung erfahren; schon allein die Versorgung der zunehmenden Bevölkerung bedingt eine erhebliche Erweiterung dieses Geschäftszweiges, in erster Linie des Detailhandels. Mit der Ausdehnung des Kleinhandels hat aber auch das Engrosgeschäft, welches zu Anfang der Berichtsperiode nur eine untergeordnete Bedeutung hatte, gewonnen. Für den Großhandel macht sich die Konkurrenz der benachbarten Städte, namentlich die des großen hamburger Marktes sehr geltend. Die hauptsächlichsten Artikel des Kolonialwaarengeschäfts sind Zucker, Kaffee, Schmalz und Petroleum. Der Handel mit Zucker hat, nach dem die deutsche Produktion den Bedarf des eigenen Landes decken und noch erhebliche Mengen ausführen kann, auch die Preise nach und nach bedeutend niedriger geworden sind, einen immer größeren Umfang angenommen. Außerst wichtige Artikel des Kolonialwaarenhandels sind Kaffee und Kaffeesurrogate. Die Nähe des großen hamburger Marktes mit den häufig wechselnden Konjunkturen übte auch hier einen erheblichen Einfluß aus. Der Umfang dieses Geschäfts hat sich wesentlich erweitert. Auch mit dem Fett- und Schmalzhandel beschäftigen sich die Kolonialwaarengeschäfte in ausgiebigem Maße, ebenso wie mit dem Margarineverkauf. Bei hohen Butterpreisen werden Fette und Ersatzmittel für Butter viel verwendet. Als billigstes Speisefett bietet amerikanisches einen nicht unbedeutenden Handelsartikel.

Der Petroleumhandel hat trotz der zunehmenden Gasbeleuchtung und der inzwischen erfolgten Einführung des elektrischen Lichts in einer der Zunahme der Bevölkerung völlig entsprechenden Weise an Ausdehnung gewonnen. Hierfür liefert in den vorhergehenden Jahren die Benützung des Petroleumhofes einen Beweis. 1891 wurde derselbe von der Hörn in die Gegend der neuen Gasanstalt gelegt. Da die Hauptpetroleumgeschäfte jetzt eigene Lager haben, wird der Petroleumhof weniger benützt.

Delikatesse-  
waaren-  
handel.

Einen bedeutenden Umfang hat der Delikatessewaarenhandel in dem verflossenen Zeitraum erfahren. Sowohl die zunehmende Bevölkerung der Stadt selbst als auch der wachsende Konsum der Marine, für welche hier vielfach Lieferungen gemacht werden, haben dazu beigetragen. Auch in diesem Handels-



zweig machte sich die Konkurrenz, namentlich in den letzten Jahren, sehr bemerkbar.

Das Drogen- und Chemikaliengeschäft hat sich, Drogen und Chemikalien. in dieser Berichtsperiode zu einem recht umfangreichen Handel entwickelt. Während der Hauptabsatz am Platze stattfindet, werden auch nicht unerhebliche Mengen der Provinz zugeführt, außerdem aber seewärts sowohl nach Dänemark und Schweden als auch nach altpreussischen und andern deutschen Plätzen noch solche Waaren verschifft.

Der Weinhandel hatte für Kiel in früheren Jahren eine Weinhandel. verhältnismäßig größere Bedeutung. Von hier fand eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr nach Dänemark statt; dieselbe ging jedoch seit der Lostrennung der Herzogthümer wegen der schwierigeren Zollverhältnisse zurück und hat heute nur noch geringe Bedeutung. Der Konsum in der Stadt ist natürlich erheblich gestiegen, die Befriedigung desselben blieb jedoch nicht den Weinhändlern allein überlassen, sondern wurde auch von den Kolonial- und Delikatessewaarenhändlern mit besorgt. Auch wird von hiesigen Lägern nach altpreussischen und schleswig-holsteinischen Plätzen geliefert. Während früher in der Hauptsache rothe Weine eingeführt wurden, hat neben diesen der Konsum der weißen Rhein- und Moselweine einen erheblich größeren Umfang angenommen.

Die Schiffsausrüstungsgeschäfte hatten früher eine Schiffsausrüstungsgeschäfte. größere Bedeutung als gegenwärtig. Der Rückgang der Segelschiffahrt und das Entstehen der vielen Spezialhandlungen haben eine Ausdehnung dieses Geschäftszweigs verhindert.

Die Eisen- und Kurzwaarengeschäfte haben haupt- Eisen- und Kurzwaren. sächlich ihr Absatzgebiet in Kiel selbst und in den benachbarten Theilen der Provinz, der Verlauf derselben ist daher auch von lokalen Ursachen abhängig. Die Lage des Baugeschäfts, der Umfang des Schiffsverkehrs, für den Absatz auf dem Lande der Ausfall der Ernte, sind für das Ergebnis dieses Handels namentlich maßgebend gewesen.

Der Manufakturwaarenhandel wird fast nur als Manufakturwaaren-geschäft. Detailgeschäft betrieben. Die Klagen über die häufigen Ausverkäufe, über die Wanderläger und in letzter Zeit über die großen Bazare werden in jedem Jahre laut. Auch wird in den letzten Jahren gerade aus den Kreisen des Manufakturwaarenhandels erneut auf



die Schädigung des Geschäfts durch die Bestimmungen der Sonntagsruhe hingewiesen.

Andere  
Handels-  
geschäfte.

Unter den ferner hier betriebenen Handelsgeschäften, welche nach und nach eine größere Ausdehnung erlangt haben, verdienen die Porzellan- und Glaswaarenhandlungen Erwähnung. — Auch die Blumengeschäfte, welche hohen Ansprüchen genügen können, sind in den letzten zwei Jahrzehnten entstanden. — Der Buchhandel hat nicht nur an Zahl der für denselben thätigen Geschäfte, sondern auch durch die Erweiterung seiner Beziehungen nach auswärts an Bedeutung erheblich gewonnen.

Viehhandel.

In dem hiesigen Verkehr nimmt das Viehgeschäft eine nicht unbedeutende Stelle ein. Von Dänemark, namentlich von den dänischen Inseln, in geringen Mengen von den altpreußischen Provinzen und zeitweilig auch von Schweden wurde das Vieh seewärts eingeführt, während dasselbe von den Plätzen der Provinz auch per Bahn hier eintrifft; der Versand von hier erfolgt meistens per Bahn. In der Hauptsache wird dieser Verkehr von Kommissionären und Spediteuren betrieben. Ein Versand des Viehs fand und findet von hier namentlich nach Hamburg, nach den Industriedistrikten in Rheinland, Westfalen und Sachsen und auch nach Berlin statt. Der englische Markt, welcher früher ein gutes Absatzgebiet war, ist leider seit einer Reihe von Jahren verschlossen. Wenn in früheren Jahren namentlich Kleinvieh — Schweine — eingeführt wurden, so hat nach und nach auch eine erhebliche Einfuhr von Hornvieh Platz gegriffen. In dem letzten Jahrzehnt hat dieser für viel wichtige Viehverband verschiedene Wandlungen erfahren. Der Ausbruch von Seuchen in Dänemark und Schweden veranlaßte die Staatsbehörden, wiederholt auf längere Zeit die Zufuhr von Vieh aus jenen Ländern recht zu erschweren bezw. ganz zu verhindern. Ein am 1. Dezember 1887 gegen Dänemark erlassenes Einfuhrverbot wurde erst nach wiederholtem Vorgehen seitens der Handelskammer am 22. April 1890 wieder aufgehoben. Am 10. November 1892 wurde ein erneutes Verbot gegen die Einfuhr jütländischen Viehs erlassen und dieses am 27. Februar 1893 auch auf die dänischen Inseln ausgedehnt. Die Durchfuhr wurde hier nun untersagt, obgleich sie in plombirten Wagen von Jütland nach Hamburg über Woyens erlaubt blieb, die Einfuhr jedoch unter der Bedingung der sofortigen Schlachtung auf dem hiesigen Schlachthof, gestattet. Am 15. Februar 1894 wurde sowohl Einfuhr



als Durchfuhr schwedischen Viehs verboten. Mit dem 1. Oktober 1895 sind für das ganze Reich einheitliche Vorschriften für die Vieheinfuhr erlassen. Dieselbe sollte aus Ländern, in welchen eine Seuche herrschte, nur stattfinden, wenn das Vieh eine Quarantäne von vier Wochen durchmacht und darauf einer fünfmonatlichen Beobachtungszeit unterworfen wird. Wenn das Land, von welchem die Ausfuhr nach hier stattfindet, seuchenfrei ist, kann die Quarantänezeit auf zehn Tage beschränkt werden. Nach Erlass dieser Bestimmungen vom Bundesrath wurden in verschiedenen Seestädten der Provinz Quarantäneställe erbaut und in Gebrauch genommen. Für den hiesigen Platz hat diese Neuregelung den Vortheil, daß derselbe jetzt nicht mehr gegen die Nachbarhäfen zurücksteht. — Durch die von der Stadt Kiel erbaute neue Anstalt ist der alte Viehhof, welcher Jahre lang für die Aufstallung des durchgehenden Viehs, während der letzten Jahre nur noch in geringerem Maße, benutzt wurde, ganz außer Gebrauch gesetzt. Vom 21. Dezember 1895 ab ist in Folge eines in der Rostocker Quarantäneanstalt vorgekommenen Seuchenfalles auf Veranlassung des Herrn Ministers für Landwirthschaft die Schweineinfuhr von Dänemark überall verboten und damit die getroffene neue Einrichtung vorläufig größtentheils nutzlos.

Am 11. Oktober 1887 wurde der für den Fleischverbrauch in hiesiger Stadt wichtige Schlachthof eröffnet. Derselbe hat in den letzten Jahren, als für die aus Dänemark eingeführten Thiere der Schlachtzwang bestand, noch größere Bedeutung gehabt. Statt der lebenden Thiere ging vom hiesigen Schlachthof geschlachtetes Vieh in großen Mengen nach den verschiedensten Orten der Provinz. Wie in diesen Jahren die Zahl der Schlachtungen zugenommen hat, zeigen die folgenden Ziffern. Es wurden geschlachtet 1888/89: 45 920 Stück Vieh (Groß- und Kleinvieh), 1889/90: 47 667, 1890/91: 46 884, 1891/92: 47 972, 1892/93: 51 120, 1893/94: 62 312, 1894/95: 73 137.

In den nächsten Jahren dürfte sich wieder ein Rückgang in der Zahl der Schlachtungen bemerkbar machen. — Der Umfang des Viehverkehrs am hiesigen Plage ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:



## Ein- und Ausfuhr von Vieh in Kiel

	Einfuhr				Ausfuhr			
	zur See		per Bahn		zur See		per Bahn	
	Groß- vieh Stück	Klein- vieh Stück	Groß- vieh Stück	Klein- vieh Stück	Groß- vieh Stück	Klein- vieh Stück	Groß- vieh Stück	Klein- vieh Stück
1872	3 734	57 505	2 061	713	106	12	2 583	67 760
1873	4 734	51 080	1 468	908	78	13	1 926	57 509
1874	4 950	60 710	1 777	689	266	25	3 704	67 040
1875	4 753	43 821	1 933	895	364	10	2 094	69 217
1876	4 655	49 212	1 754	2 540	465	13	1 973	54 593
1877	2 081	80 940	1 397	878	185	—	1 370	82 316
1878	1 989	80 467	1 078	1 460	225	—	1 500	83 848
1879	2 776	71 984	1 071	993	264	—	2 144	74 073
1880	2 501	86 716	1 047	852	389	—	1 897	91 982
1881	2 630	96 525	641	1 180	412	—	1 951	98 776
1882	1 787	83 897	2 885	841	756	—	1 895	89 612
1883	1 252	115 112	2 510	3 602	998	171	1 196	117 325
1884	1 577	140 453	3 143	9 251	658	63	1 640	144 297
1885	3 087	91 479	3 352	15 875	608	172	2 160	84 207
1886	3 872	93 631	3 912	13 141	221	38	3 939	88 907
1887	9 014	88 615	3 686	13 419	337	43	7 400	82 167
1888	6 489	14 938	4 091	15 410	130	111	3 032	12 434
1888/89 <sup>*)</sup>	9 955	19 392	4 070	17 458	48	59	1 932	13 581
1889/90	19 158	59 059	4 392	19 885	52	125	10 728	11 244
1890/91	22 775	99 804	4 952	24 612	60	78	12 533	52 308
1891/92	23 159	108 832	4 948	31 012	242	53	21 295	106 473
1892/93	9 906	31 313	6 916	29 905	147	75	16 020	66 424
1893/94	12 830	42 628	5 572	31 363	52	38	3 337	18 022

Das Groß- und Kleinvieh der hiesigen Provinz wird, nachdem schon seit Jahren der von den Marschen der schleswig-holsteinischen Westküste früher beschickte englische Markt verschlossen ist, hauptsächlich nach den konsumfähigen oben genannten deutschen Bezirken gesandt, während der Kieler Markt nur von einem Theil des Ostens der Provinz gesucht wird. Die im Juni 1886 in Kiel vom schleswig-holsteinischen landwirthschaftlichen Generalverein veranstaltete Provinzialthierschau bot ein glänzendes Bild der Leistungsfähigkeit der Viehzucht unserer Provinz.

<sup>\*)</sup> Von hierab ist die Ein- und Ausfuhr zur See nach dem Kalenderjahr, die Beförderung mit der Bahn nach dem Rechnungsjahr vom 1. April bis 31. März angegeben.



## 6. Speditions-, Transit-, Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr.

Das Speditionsgeſchäft hat in Kiel ſtets einen nicht unerheblichen Umfang gehabt. Hunderte von Segelſchiffen vermittelten den Verkehr mit dem Norden, namentlich den dänischen Inſeln; daneben wurden einige regelmäßige Dampſſchiffslinien unterhalten. Die zunehmende Dampſſchiffahrt verdrängte jedoch die Segler mehr und mehr. Die politiſche Trennung der Herzogthümer ſowohl als der weitere Ausbaue der ſchleſwig-holſteinisch-jütändiſchen Eiſenbahnen wirkten nachtheilig auf dieſen Geſchäftszweig. Dazu wurden viele Waaren im Verkehr zwiſchen den nordiſchen Ländern einerſeits und England, Belgien, ſowie den deutſchen Staaten andererseits, immer mehr direkt verladen. Inſolgedeffen ging eine mit Schweden unterhaltene Linie 1868 ein, eine andere nach Norwegen 1870. Die Tendenz einer direkten Verladung nahm in der Folgezeit zu. Im Jahre 1893 mußte in Folge immer weiteren Rückgangs des betreffenden Verkehrs die ſeit langen Jahren zweimal wöchentlich unterhaltene Linie „Kiel-Kopenhagen“ wegen Bevorzugung der direkten Dampferverbindung Hamburg-Kopenhagen eingehen. Für dieſen Verluſt wurde ein Erſatz geſucht in einer vermehrten Aufnahme regelmäßiger direkter Linien nach altpreußiſchen Häfen, Königsberg, Danzig, Stettin, nach Lübeck, Bremen, ſowie nach den dänischen Inſeln und ſchleſwig-holſteinischen Küſtenplätzen. Durch eine günſtige Geſtaltung der Eiſenbahnfrachttariſe für die beſonders in dieſem Verkehr verſandten Waaren war es möglich, ſolchen Linien geeignete Ladung zuzuführen. Ebenfalls wurde der Viehtransport von den dänischen Inſeln über Kiel bedeutend lebhafter. Seit dem Jahre 1880 wird eine doppelte tägliche Verbindung zwiſchen hier und Korsör durch deutſche und dänische Poſtdampfer unterhalten, während vorher nur eine Fahrt täglich durch dänische Poſtſchiffe beſtand. Dieſe, in neuerer Zeit durch Einſtellung ſchneller deutſcher Dampfer ſehr verbesserte, Linie befördert außer Paſſagieren auch viele Güter. Im Jahre 1889 iſt wieder eine regelmäßige Verbindung mit Schweden durch die Dampfer-Linie Kiel-Göthenburg hergeſtellt, welche im Sommer zweimal, im Winter zunächſt einmal wöchentlich befahren wird.



Der allgemeinen Vermehrung des Güteraustausches und der Zunahme des Verkehrs in Kiel entsprechend hat auch der Expeditionsverkehr im Laufe der letzten 25 Jahre im Ganzen zugenommen, jedoch ist jetzt nach der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals bei dem Wachsen der direkten Schifffahrt zwischen Ostsee- und Nordseehäfen ein Rückgang unverkennbar. Namentlich zeigt sich dies in der Expedition von Holzladungen, da dieselben mit Umgehung der bisherigen Umladplätze vielfach direkt von preussischen, finnischen, schwedischen Plätzen nach den Nordseehäfen übergeführt werden. Ueber die Wirkung dieser Umwandlung lassen sich abschließende Ziffern und Urtheile noch nicht angeben.

Bahnverkehr.

Für den Expeditionsverkehr ist es ein dringendes Bedürfnis, daß Schiffsverkehr und Bahnverkehr in richtiger Weise ineinander greifen und der Nachrichtendienst in jeder Weise gut bedient werde. Wenn an anderer Stelle eine Uebersicht der Entwicklung des Schiffsverkehrs gegeben ist und an der Hand derselben festgestellt werden konnte, daß derselbe der allgemeinen Zunahme entsprochen habe, so tritt dieses noch deutlicher bei dem Bahnverkehr in die Erscheinung. Seit dem Jahre 1870 steigerte sich der Personenverkehr um ungefähr das zweieinhalbfache, der Verkehr der von hier gehenden Güter um das dreifache und derjenige der hier ankommenden Güter um das fünffache. Von den Massengütern, welche zum Transport gelangen, sind namentlich Holz, Steinkohlen, Getreide und Steine zu nennen. Außerdem kommt, wie erwähnt, ein umfangreicher Viehtransport hinzu. In folgender Tabelle wird eine Uebersicht des Bahnverkehrs seit 1870 gegeben, wobei sich auch einige Angaben der 25 vorhergehenden Jahre, während welcher die Bahn bestanden hat, befinden. Es betrug:



	die Zahl der abgereisten Personen:	der Umfang der beförderten Güter in Tonnen à 1000 kg.		
		Verfand	Empfang	zusammen.
1845	49 090	21 891	11 789	33 680
1855	55 638	68 526	27 008	95 534
1860	62 841	62 507	28 796	91 304
1865	78 381	68 927	40 718	109 645
1870	146 644	67 630	50 475	118 105
1871	153 206	67 692	50 235	117 927
1872	169 544	87 608	55 945	143 552
1873	171 839	101 510	53 332	154 842
1874	194 586	99 818	72 445	172 264
1875	191 447	93 442	97 326	190 768
1876	197 790	118 996	100 334	219 330
1877	194 323	123 167	94 871	218 038
1878	185 000	121 744	86 833	208 577
1879	175 938	125 803	87 756	213 559
1880	176 790	118 090	96 908	214 998
1881	195 172	89 380	115 764	205 144
1882 *)	251 593	108 059	106 030	214 089
1883	257 604	109 942	112 618	222 560
1884	297 004	110 091	121 628	231 719
1885	266 751	118 709	125 748	244 457
1886	277 790	130 242	133 895	264 137
1887	286 872	126 149	137 604	263 753
1888	310 749	166 540	165 936	332 476
1889	368 426	191 316	181 494	372 810
1890/91 **)	306 121	186 144	210 817	396 961
1891/92	313 156	211 859	234 872	446 731
1892/93	309 530	200 695	262 457	463 152
1893/94	334 494	198 690	251 538	450 228
1894/95	330 572	184 036	300 263	484 299

Gleichfalls ist hier die 1881 gegründete Kieler Straßeneisenbahn zu erwähnen, welche sich für den Stadtverkehr sehr nützlich erwies. Die Bahnlänge betrug bei der Gründung 7,5 km. Inzwischen ist sowohl im Norden als im Süden die Weiterführung erforderlich geworden, so daß das Geleise jetzt eine Länge von ca. 10 km hat. Im Jahre 1894 ist dies Unternehmen an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin übergegangen, welche den elektrischen Betrieb einführt. Die Länge des Geleises wird nunmehr zunächst ca. 18 km betragen, von denen 3 km auf die Doppelgeleise und Weichen entfallen, so daß für die Strecke ca 15 km verbleiben.

Kieler  
Straßen-  
eisenbahn.

Die Frequenz und die Einnahmen der Bahn stellten sich folgendermaßen:

\*) Einschließlich Kiel-Eckernförde-Holtenauer Bahn.

\*\*) Für die Staatsbahn ist eine veränderte Statistik zur Anwendung gekommen.



	Personen	Einnahme
<b>1883</b>	610 286	58 115 M.
<b>1885</b>	621 754	57 897 "
<b>1887</b>	691 358	65 470 "
<b>1889</b>	725 809	72 339 "
<b>1891</b>	941 713	96 872 "
<b>1892</b>	1 107 584	125 696 "
<b>1893</b>	1 347 457	149 066 "
<b>1894</b>	1 452 664	157 874 "

Post- und  
Tele-  
graphen-Ver-  
kehr.

Eine ähnliche, vielfach noch bedeutend stärkere Entwicklung als im Bahnverkehr zeigt sich im Post- und Telegraphenverkehr der Stadt Kiel selbst, während die Postämter zu Gaarden, Ellerbek und Neumühlen ein derartig schnelles Anwachsen nicht aufweisen. In Kiel ist die Zahl der aufgegebenen und ab-  
gegangenen Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben um etwa das 6 fache gestiegen; ein gleiches Anwachsen zeigten die ein- und ausgezahlten Postanweisungsbeträge, während die Zahl der aufgegebenen und eingelaufenen Depeschen sich verdreifachte. Eine starke Ausdehnung zeigte auch die im Jahre 1884 eingerichtete Fernsprechanlage. Die Einnahmen aus den Post- und Telegraphen-  
gebühren verdreifachten sich in den letzten 20 Jahren. In den folgenden Tabellen sind die wichtigeren Zahlen des Post- und Telegraphenverkehrs für Gaarden, Kiel, Ellerbek und Neumühlen angegeben, soweit dieselben zur Verfügung standen.

#### Post- und Telegraphenverkehr Gaarden.

	Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben		Postanweisungsbeträge		Telegraphen- verkehr		Post und Tele- graphengebühren
	auf- gegebene	ange- kommene	ein- gezahlt	aus- gezahlt	aufge- gebene	ange- kommene	
	Stück	Stück	M.	M.	Stück	Stück	M.
<b>1884</b>	95 616	124 740	565 647	242 729	622	1 095	16 639
<b>1885</b>	83 142	123 810	503 274	249 134	606	1 090	14 134
<b>1886</b>	86 292	125 856	497 507	287 515	597	1 105	15 768
<b>1887</b>	82 238	126 646	556 085	320 795	623	1 191	17 459
<b>1888</b>	84 214	146 770	603 127	315 941	660	1 375	17 385
<b>1889</b>	111 462	166 816	728 394	394 117	774	1 501	19 077
<b>1890</b>	151 476	220 532	809 499	381 260	836	1 543	—
<b>1891</b>	137 176	181 220	936 678	411 989	992	1 911	—
<b>1892</b>	150 072	191 048	931 773	407 343	1 140	1 974	—
<b>1893</b>	143 832	195 728	1 021 992	425 786	1 375	2 201	23 049
<b>1894</b>	138 502	214 526	986 609	451 776	1 344	2 311	22 605



## Post- und Telegraphenverkehr in Kiel.

	Briefe, Postkarten, Druck- sachen, Waarenproben		Postanweisungs-Beträge		Telegraphenverkehr		Stadt- fernsprech-einrichtung		Post- und Telegraphen- gebühren M.
	aufgegeben Stück	eingekommen Stück	eingezahlt M.	ausgezahlt M.	aufgegebene Stück	angekommene Stück	Zahl der Sprech- stellen	hergestellte Ver- bindungen	
1872	—	1 088 514	2 863 446	2 787 998	35 029	—	—	—	—
1873	—	1 178 100	3 602 895	2 441 379	34 538	—	—	—	—
1874	—	1 392 110	3 932 211	3 474 543	36 077	—	—	—	—
1875	1 443 249	1 376 955	4 599 782	3 473 996	36 523	35 651	—	—	297 577
1876	1 620 900	1 804 700	5 955 451	4 983 082	40 349	37 441	—	—	341 164
1877	—	1 682 200	6 225 408	4 741 967	42 128	41 102	—	—	361 907
1878	—	2 045 200	6 235 578	5 197 798	44 285	42 547	—	—	430 806
1879	2 795 202	1 937 628	6 886 774	5 734 535	47 139	43 951	—	—	423 365
1880	—	1 955 500	7 806 799	6 252 046	51 264	48 242	—	—	441 564
1881	2 972 592	1 937 322	8 544 738	6 340 097	54 449	51 780	—	—	435 018
1882	2 315 682	2 012 472	9 243 172	6 777 995	53 820	52 500	—	—	443 737
1883	2 516 922	2 212 956	9 819 297	7 393 630	53 396	56 200	—	—	458 550
1884	2 881 548	2 345 418	10 439 441	7 765 464	59 593	61 694	63	28 085	516 094
1885	3 510 918	2 790 306	10 872 936	8 403 242	60 829	64 024	72	46 891	520 780
1886	3 672 972	2 957 634	11 199 951	8 664 827	61 147	69 349	93	85 583	556 718
1887	4 715 230	3 151 174	12 093 957	9 240 886	65 928	78 834	133	815 436	564 310
1888	4 967 352	3 524 950	13 827 174	9 940 634	78 636	85 334	221	641 941	669 343
1889	6 391 944	4 792 034	15 788 427	11 132 485	86 304	92 728	284	1 244 976	703 076
1890	7 123 792	5 099 692	17 072 695	12 423 543	93 385	101 756	344	1 857 267	695 316
1891	8 006 128	5 191 316	17 165 343	13 018 271	101 304	105 920	405	2 240 644	726 196
1892	8 583 302	5 347 290	17 736 470	13 405 818	105 813	105 175	456	2 731 427	830 531
1893	9 024 136	5 663 372	18 414 618	14 211 078	109 842	110 302	525	2 839 180	868 126
1894	9 280 622	6 016 010	19 096 800	14 673 454	116 111	—	—	—	—



## Post- und Telegraphenverkehr Ellerbek.

	Briefe, Postkarten, Druckfachen, Waarenproben		Postanweisungs- Beträge		Telegraphen- verkehr		Post- und Tele- graphengebühren
	auf-	ange-	ein-	aus-	aufge-	ange-	
	gegebene	kommene	gezahlt	gezahlt	gebene	kommene	
	Stück	Stück	M.	M.	Depeschen		
	Stück	Stück			Stück	Stück	M.
1884	101 736	55 962	172 663	353 619	1 434	1 541	49 084
1885	194 958	69 372	165 186	442 536	2 010	2 058	68 382
1886	153 468	82 404	148 389	419 940	1 853	1 808	70 208
1887	251 654	91 078	156 391	551 779	2 691	2 490	102 207
1888	157 092	84 110	206 032	510 086	2 361	2 197	80 649
1889	356 408	92 326	208 618	623 057	2 292	2 552	105 109
1890	110 864	106 652	233 928	684 807	2 486	2 944	—
1891	213 564	109 824	261 065	697 817	2 645	3 060	—
1892	224 120	111 566	276 533	597 102	2 202	2 709	—
1893	242 424	95 030	275 005	699 628	2 153	2 942	109 980
1894	320 424	119 704	313 716	750 749	2 211	3 119	116 480

## Post- und Telegraphenverkehr Neumühlen.

	Briefe, Postkarten, Druckfachen, Waarenproben		Postanweisungs- Beträge		Telegraphen- verkehr		Post- und Tele- graphengebühren
	auf- gegebene	ange- kommene	ein- gezahlt	aus- gezahlt	aufge- gebene	ange- kommene	
	Depeschen						
	Stück	Stück	M.	M.	Stück	Stück	
1884	32 328	68 526	218 806	90 558	1 582	598	12 140
1885	40 968	68 022	220 441	75 057	1 706	695	12 575
1886	37 620	69 318	185 182	86 474	1 637	610	12 021
1887	36 972	76 492	176 189	92 755	1 473	1 382	14 134
1888	42 302	73 216	191 869	101 926	1 236	1 344	12 069
1889	46 892	80 366	240 235	117 030	952	702	11 082
1890	59 911	92 591	277 316	123 210	989	702	—
1891	74 662	97 924	309 101	138 452	966	717	—
1892	71 266	104 126	323 149	119 382	976	697	—
1893	84 058	109 954	343 968	137 131	1 138	850	12 127
1894	102 570	123 578	439 401	184 143	1 137	840	11 750

## 7. Fabriken und andere gewerbliche Anlagen.

Durch die Trennung Schleswig-Holsteins von Dänemark und den etwa 4 Jahre später erfolgenden Eintritt in den deutschen Zollverein erfuhren auch die Zollverhältnisse eine Aenderung, welche zunächst eine ungünstige Wirkung ausübten. Die Absatzwege wurden aufgehoben und eine Anzahl von Fabriken, welche ihre Abnehmer



fast nur in Dänemark gefunden hatten, mußten ihre Thätigkeit einstellen, andere waren gezwungen den Betrieb einzuschränken. Verschiedene Spiritusbrennereien, eine Salzfiederei, eine Amidamfabrik stellten die Arbeit ein, allerdings auch mit aus anderen Gründen. Eine Baumwollwaarenfabrik, eine Schokoladenfabrik, eine Leimfabrik, eine größere Tabakfabrik, zwei Zuckerfabriken, zwei Seifen- und Lichtfabriken, drei Pianofortefabriken waren genöthigt ihre Produktion wesentlich zu vermindern. Nach dem Anschluß an den Zollverein konnte sich ein Theil der bestehenden Fabriken erheblich erweitern, andere Betriebe entstanden neu, so daß seit jener Zeit überhaupt ein Aufschwung der Industrie festgestellt werden kann. Im Jahre 1870 bestanden hier 2 Maschinenfabriken, 3 Werften, 1 große Getreidemühle, 2 Oelmühlen, 6 Branereien, 6 Holzbearbeitungsfabriken, 1 Knochenmühle, 2 größere und diverse kleinere Destillationen und Mineralwasserfabriken, 6 Kalkbrennereien, 2 Roakschwelereien, 2 Tapetenfabriken, 1 Dampfkassenebrennerei, 1 Senffabrik. Im Laufe der Jahre sind verschiedene Fabriken eingegangen, eine größere Zahl neuer Betriebe ist hinzugekommen, von denen inzwischen einige wieder aufgegeben sind. Im Jahre 1894 wurden hier gezählt 3 Betriebe in der Metallverarbeitung (Werften s. v. S. 52), 8 zur Herstellung von Maschinen, Werkzeugen und Instrumenten, 3 in der chemischen Industrie, 4 in der Industrie der Heiz- und Leuchtstoffe, 1 in der Papier- und Lederindustrie (Papiermühle Rastorf), 2 in der Textilindustrie, 13 für Holzbearbeitung (hierunter 2 Goldleistenfabriken), 49 in der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel (hierunter 2 Getreidemühlen, 7 Branereien, 35 größere und kleinere Ränchereien), 4 der Bekleidungsindustrie, 18 im polygraphischen Gewerbe. Dazu kommt in der näheren Umgebung der Stadt eine ausgedehnte Ziegelfabrikation, welche durch 16 zum Theil umfangreiche Werke betrieben wird. Verschiedene Anlagen sind vergrößert und zu bedeutenden Etablissements erweitert. Die Zunahme der gewerblichen Thätigkeit geht auch aus einer Uebersicht der letzten Gewerbe- und Berufszählungen hervor, welche diesem Bericht als Anhang angefügt ist. Durch die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals ist der hiesige Platz noch mehr als bisher geeignet für die Anlage industrieller Etablissements. Mit fast allen größeren Plätzen der Ostsee und vielen großen Nordseehäfen, zum Theil durch regel-



mäßige Linien, bietet sich die beste Verkehrs-Gelegenheit für den Bezug von Rohmaterialien und den Versand der Fabrikate.

Im Folgenden werden einige Mittheilungen über die wichtigsten Fabrikationszweige des hiesigen Bezirks mit einer generellen Uebersicht der in denselben arbeitenden Werke und soweit thunlich Angabe der Produktion gegeben, wobei noch auf die Ausführungen über die hiesigen Schiffbauanstalten (Seite 52) verwiesen wird.

Mehl-  
fabrikation.

Einen wichtigen Fabrikationszweig des hiesigen Bezirks bildet die Mühlenindustrie, weniger durch die Zahl der Betriebe, als durch den Umfang ihrer Produktion. Die Erzeugung von Mehl wird in der Baltischen Mühle in Neumühlen und von der Kieler Mühle betrieben. Die erstere wurde im Jahre 1866 von den Herren Lange Gebrüder, als die größte Getreidemühle Deutschlands angelegt. Im Jahre 1874 ein Raub der Flammen, wurde sie noch größer wieder aufgebaut und die Zahl der Mahlgänge von 60 auf 80 vermehrt. Das Werk ist 1881 in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt. Die Produktion der Baltischen Mühle, beeinflusst durch Konjunkturen, erreichte Mitte der 80er Jahre den höchsten Stand, sie betrug in den einzelnen Jahren der Berichtsperiode:

	Es sind vermahlen			Es sind vermahlen	
	Weizen	Roggen		Weizen	Roggen
	Tonnen à 1000 kg			Tonnen à 1000 kg	
<b>1872</b>	35 269	—	<b>1883/84</b>	72 536	—
<b>1873</b>	23 600	—	<b>1884/85</b>	87 469	322
<b>1874</b>	—	—	<b>1885/86</b>	70 772	1 436
<b>1875</b>	—	—	<b>1886/87</b>	62 278	3 401
			<b>1887/88</b>	54 846	9 217
<b>1876</b>	38 000		<b>1888/89</b>	55 273	11 193
<b>1877</b>	52 700		<b>1889/90</b>	52 239	4 903
<b>1878</b>	22 342	27 937	<b>1890/91</b>	47 428	1 905
<b>1879</b>	30 400	28 400	<b>1891/92</b>	42 913	450
<b>1880</b>	44 300	10 700	<b>1892/93</b>	57 211	—
<b>1881/82</b>	66 254	1 876	<b>1893/94</b>	41 098	753
<b>1882/83</b>	76 023	387	<b>1894/95</b>	45 743	7 779

Die Kieler Mühle, welche erheblich kleiner ist als die Baltische Mühle, entwickelte ebenfalls eine lebhafte Thätigkeit. Der Betrieb ist 1884 gegründet und 1888 in den Besitz einer Aktien-Gesellschaft übergegangen.

Das hier vermahlene Getreide wird zum Theil aus der hiesigen Provinz zugeführt, größtentheils aber aus dem Auslande, Rußland, Nord-Amerika, Argentinien importirt. In früheren Jahren war England ein gutes Absatzgebiet, doch ist die Ausfuhr dorthin b



der Konkurrenz Amerikas und auch Australiens mehr und mehr zurückgegangen und der Absatz verstärkt auf die inländischen Märkte gerichtet.

Die Seifabrikation, und zwar in erster Linie die Herstellung von Rüboel, ist ein am hiesigen Platz seit langen Jahren, ehemals von vier kleineren Seelmühlen, betriebener Industriezweig, welcher in der verhältnißmäßig günstigen Gelegenheit zur Beschaffung des erforderlichen Bedarfs an Rohmaterial aus unmittelbarer Nähe, dem im Güterdistrikt der Ostküste Schleswig-Holsteins in erheblichen Mengen gewonnenen Rübsen und Rappsaat, eine natürliche Basis besitzt.

Die großen Veränderungen sowohl auf dem allgemeinen kommerziellen Gebiet, als auch der enorme Fortschritt der Technik haben im Laufe der Zeit eine Einstellung der Thätigkeit von drei der genannten Mühlen zur Folge gehabt, dagegen hat die aktiv verbliebene Fabrik ihren Betrieb, vermittelt Erweiterung ihrer Anlagen, im Umfang um den entstandenen Ausfall reichlich erhöht. Die folgende Tabelle giebt eine Uebersicht über die Mengen der verarbeiteten Rohprodukte und der hergestellten Fabrikate in der Zeit von 1871 ab.

#### Betrieb der Seelmühlen in Kiel.

	Verarbeitete Rohprodukte.			Herstellte Fabrikate.					
	Rappsaat und Rübsen	Leinsaat	Dotter-saat	Rüboel	Leinoel	Dotter-oel	Rapp-tuchen	Lein-tuchen	Dotter-tuchen
	in Tonnen á 1000 kg.			in Tonnen á 1000 kg.					
1871	2182,5	175,0	223,0	818,5	43,5	68,8	1250,0	114,5	147,0
1872	2500,0	465,0	100,0	1015,0	12,5	30,0	1375,0	275,0	65,0
1873	3178,0	406,0	—	1212,5	103,6	—	1800,0	295,5	—
1874	3974,7	679,1	—	1297,8	152,3	—	2111,3	492,1	—
1875	3037,7	396,1	—	1138,0	100,3	—	1780,6	283,9	—
1876	3121,5	204,1	43,5	1171,7	51,4	13,0	1850,0	141,8	28,2
1877	2580,5	973,0	—	952,5	234,5	—	1527,7	711,5	—
1878	2914,4	571,8	—	1098,5	142,6	—	1739,6	410,9	—
1879	2027,2	376,3	—	750,1	77,8	—	1216,3	296,1	—
1880	2144,4	51,5	—	793,3	12,0	—	1265,1	38,0	—
1881	2065,0	155,0	—	753,7	38,0	—	1208,1	115,0	—
1882	2025,0	180,0	90,0	780,0	43,0	25,0	1150,0	135,0	60,0
1883	2155,0	110,0	50,0	820,0	27,0	14,0	1240,0	80,0	35,0
1884	1925,0	45,0	—	720,0	12,5	—	1115,0	32,5	—
1885	3035,0	16,0	—	1168,5	4,5	—	1730,5	11,0	—
1886	2770,0	22,5	—	1100,5	6,5	—	1535,0	15,5	—
1887	3125,0	130,0	—	1217,0	35,0	—	1730,0	90,0	—
1888	2945,0	13,5	—	1108,0	3,5	—	1600,0	9,0	—
1889	2830,0	21,0	—	1050,0	6,0	—	1550,0	13,5	—
1890	3600,0	—	—	1350,0	—	—	2000,0	—	—
1891	3370,0	—	—	1200,0	—	—	1850,0	—	—
1892	2640,0	—	—	965,0	—	—	1450,0	—	—
1893	3260,0	—	—	1200,0	—	—	1810,0	—	—
1894	3700,0	—	—	1390,0	—	—	2075,0	—	—
1895	3790,0	—	—	1420,0	—	—	2120,0	—	—



Brau-  
industrie.

Die Brauerei gehört ebenfalls zu den im hiesigen Bezirke schon seit Jahren vorhandenen umfangreichen Industrieanlagen und Kiel war die erste Stadt der Provinz, in welcher eine Brauerei zur Herstellung von untergährigem bayrischem Bier angelegt wurde. Der Ruf des Kieler Bieres ging über die Provinz hinaus. Zum größten Theil tragen die hiesigen Brauereien zur Versorgung der Provinz bei; ein Export, namentlich nach überseeischen Ländern, welcher früher ziemlich umfangreich war, hat wegen der auch dort stark angewachsenen Konkurrenz nachgelassen. Bei dem stetig gestiegenen Bierverbrauch sind vielfach größere Brauereien in hiesiger Provinz entstanden. Hier am Orte ist die Zahl der Brauereien von 6 auf 8 gestiegen, auch ist die Leistungsfähigkeit der einzelnen Etablissements bedeutend erhöht. Der Umfang der Bierproduktion und der Verbrauch von Malz am hiesigen Orte ist seit 1871 auf das 4 bis 5fache gestiegen. In den einzelnen Jahren stellten sich die Zahlen folgendermaßen:

	Versteuertes Malz, Tonnen à 1000 kg.	Gebrautes Bier, Hektoliter		Versteuertes Malz, Tonnen à 1000 kg.	Gebrautes Bier, Hektoliter
<b>1871</b>	1300,0	47 000	<b>1883</b>	2594,8	109 000
<b>1872</b>	—	68 000	<b>1884</b>	2653,2	120 734
<b>1873</b>	2100,0	75 000	<b>1885</b>	—	—
<b>1874</b>	1850,0	66 000	<b>1886</b>	—	133 500
<b>1875</b>	2325,4	81 000	<b>1887</b>	—	136 120
<b>1876</b>	2578,4	92 000	<b>1888</b>	3504,1	140 000
<b>1877</b>	2808,3	112 000	<b>1889</b>	4501,9	190 000
<b>1878</b>	2922,8	121 000	<b>1890</b>	4284,4	185 500
<b>1879</b>	2544,5	106 000	<b>1891</b>	4756,6	199 500
<b>1880</b>	2600,0	110 000	<b>1892</b>	5136,0	205 000
<b>1881</b>	2700,0	114 000	<b>1893</b>	5295,6	212 000
<b>1882</b>	2669,0	112 000	<b>1894</b>	5234,6	210 800

Spiritus-  
fabrikation.

Brennereibetriebe waren hier in früheren Jahren in größerer Zahl vorhanden als zu Anfang dieser Berichtsperiode, und auch seitdem hat sich wenig in diesem Fabrikationszweig geändert. Die Konkurrenz der Kartoffelbrennerei verursachte in hiesiger Provinz, welche für den Absatz günstige Verhältnisse aufwies, ein Zurückgehen dieser Industrie. Gegenwärtig ist hier am Orte nur noch eine Kornbrennerei vorhanden, die sich zugleich mit der Herstellung von Preßhese beschäftigt. Für diese bieten die Stadt Kiel, Hamburg und auch England Absatzgebiete. Einige größere und



verschiedene kleinere Anlagen betreiben Destillation von Spiritus. Die Einfuhr von Rohspirit erfolgt hauptsächlich seewärts von alt-preussischen und schleswig-holsteinischen Ostseehäfen, zum kleinen Theil mit der Eisenbahn und übersteigt am hiesigen Plage die Ausfuhr nicht unerheblich.

Die Bearbeitung des Holzes hat in dem in Betracht kommenden Zeitabschnitt, mit veranlaßt durch stärkere Bauthätigkeit, hier stetige Ausdehnung erfahren. Die Zahl der jetzt in Betrieb befindlichen Dampfsägereien und Hobelwerke zc. beträgt 6, dazu kommen noch zwei Goldleistenfabriken, von denen besonders die eine, 1861 gegründet, eine größere Leistungsfähigkeit aufweist und weit über die Grenzen unseres Vaterlandes bekannt geworden ist. Die vielfach wenig günstigen Zollverhältnisse seit Anfang 1892 sind einer weiteren Entwicklung in den letzten Jahren hinderlich gewesen.

Holz-  
bearbeitungs-  
industrie.

Goldleisten-  
industrie.

Hier sei auch der zu erheblichem Umfange entwickelten Möbelfabrikation gedacht, welche in einer Reihe von Fabriken bezw. größeren Werkstätten stattfindet.

Möbel-  
fabrikation.

Mit dem Uebergang vom Bau hölzerner Segelschiffe zur Lieferung eiserner Dampfer verband sich mit dem Schiffbau auch Maschinenfabrikation. Die hier früher vorhandene Maschinenfabrik und Eisengießerei von Schwebel & Howaldt hatte sich schon seit einigen Jahren vor der Berichtsperiode hauptsächlich mit der Aufertigung von Schiffsmaschinen befaßt und beschäftigte ca. 300 Arbeiter. Die Fabrik ging 1880 in den Besitz der Gebrüder Howaldt über, wurde 1882 nach Dietrichsdorf verlegt und 1889 mit der Kieler Schiffswerft von G. Howaldt zu einem großen Etablissement „Howaldtswerke“ vereinigt. (Siehe Schiffbau.) Eine andere, seit dem Jahre 1880 hier bestehende Maschinenfabrik beschäftigt sich besonders mit der Herstellung von Motoren verschiedener Art. Außerdem sind eine Reihe kleinerer Maschinenwerkstätten vorhanden.

Eisen-  
industrie.

Verhältnismäßig neu ist die Herstellung elektrischer Apparate. Je mehr die Elektrizität zur Kraft- und Lichterzeugung Verwendung findet, hat diese Industrie an Bedeutung gewonnen. Im hiesigen Bezirk sind verschiedene Betriebe mit der Fabrikation elektrischer Apparate aller Art beschäftigt. Die größere Fabrik dieser Art betreibt zugleich, und zwar als ursprüngliches Gewerbe, die Herstellung von Taucher- und Rettungsapparaten und hat einen Ruf in allen Welttheilen erworben.

Elektrische  
Apparate,  
Rettungs-  
apparate.



sonstige  
Fabrikations-  
zweige.

Unter den Fabrikationszweigen, welche hier sonst noch betrieben werden und zum Theil während der Berichtsperiode entstanden sind, seien noch die folgenden hervorgehoben:

Im Jahre 1887 wurde hier eine Margarinefabrik gegründet, deren Absatzgebiet hauptsächlich die Provinz ist.

Die Seifenfabrikation, welche vor der Lostrennung von Dänemark daselbst einen guten Absatz fand, ging nach Errichtung der Zollgrenze jahrelang sehr zurück; jetzt wird dieselbe recht umfangreich durch zwei Fabriken betrieben, von denen die eine 1859, die andere 1878 angelegt ist. Die Lage dieser Industrie ist zuweilen durch Zölle und Konkurrenz schwierig gewesen. Ihren Absatz findet dieselbe zum größten Theil ebenfalls in der Provinz.

Die im Jahre 1884 gegründete, wiederholt erweiterte „Baltische Korkfabrik“ beschäftigte sich mit der Verarbeitung katalonischen Korkholzes zu Korken aller Art, Korksohlen und der Anfertigung von Korkapparaten für Rettungszwecke (Rettungswesten und Rettungsringe). Der Versand erfolgt sowohl nach deutschen als nach ausländischen Plätzen.

Die Papierfabrikation ist durch die Rastorfer Papiermühle vertreten. Dieselbe bezieht ihre Rohprodukte meistens aus dem Auslande und hat daselbst auch namentlich ihr Absatzgebiet.

Die Tauwerffabrikation, früher durch eine Anzahl Hand-Seilereien betrieben, ist in einigen Gewerken zum Dampfbetrieb übergegangen und dadurch bedeutend leistungsfähiger geworden. Wenn auch der Bedarf hier wegen Rückgang der Segelschiffahrt geringer geworden ist, so hat sich auswärts ein Ersatz dafür gefunden.

Eine größere mit Dampf arbeitende Tischlerei beschäftigt sich seit einer Reihe von Jahren fast ausschließlich mit der Herstellung von Billards und findet für diese erweiterten Absatz.

In der Schirmfabrikation hat namentlich ein größeres Geschäft für seine Fabrikate sowohl hier als in Skandinavien und Dänemark ein Absatzgebiet gefunden.

Für die Herstellung von Fußbodenlacken ist hier seit einigen Jahren eine Anstalt vorhanden.

Städtische  
Gasanstalt  
in Kiel.

Bei Erwähnung der großen gewerblichen Etablissements sind auch die Gasanstalten zu nennen, deren im hiesigen Bezirk zwei errichtet sind, und zwar die städtische zu Kiel, 1856 gegründet, und die Gaardener Gasanstalt, Aktien-Gesellschaft, seit 1879



bestehend. Die Verbrauchs- und Produktionsziffern beider Anstalten geben ein Bild von der Entwicklung Kiels und Umgebung, mit welcher die Ausdehnung der Gasleitungen Schritt gehalten hat. Der Kohlenverbrauch in Kiel stieg seit 1871 um das vierfache, die Menge des produzierten Gases um das vier- bis fünffache. Die Hauptzahlen für den Betrieb der städtischen Gasanstalt in Kiel stellen sich in den einzelnen Jahren folgendermaßen:

Betrieb der städtischen Gasanstalt in Kiel.

	Kohlen- Verbrauch, Tonnen à 1000 kg.	Produziertes Gas, cbm.	Von dem produzierten Gas sind verwendet	
			für die öffent- liche Beleuch- tung, cbm.	für den Privat- gebrauch im ganzen, cbm.
1872	3 159 6	793 076	182 270	552 380
1873	3 845,7	881 452	192 896	627 725
1874	4 202,8	952 721	199 025	645 679
1875	4 082,4	1 001 702	223 254	675 265
1876	4 459,9	1 067 045	232 438	734 490
1877/78	4 739,1	1 190 847	250 761	824 680
1878/79	5 049,8	1 237 116	269 899	822 814
1879/80	5 078,9	1 272 843	277 763	852 441
1880/81	5 279,8	1 320 716	291 637	867 045
1881/82	5 475,6	1 416 742	383 873	922 807
1882/83	5 441,8	1 412 392	401 605	923 952
1883/84	5 867,4	1 530 847	433 847	991 924
1884/85	6 577,3	1 628 276	449 947	1 047 164
1885/86	6 773,4	1 719 378	491 729	1 078 464
1886/87	7 728,7	1 811 716	517 021	1 122 411
1887/88	8 418,6	2 073 374	577 619	1 256 450
1888/89	10 785,6	2 699 298	634 172	1 679 565
1889/90	11 851,0	3 190 938	708 948	1 985 938
1890/91	13 358,3	3 492 262	856 664	2 163 438
1891/92	13 492,8	3 636 180	1 020 867	2 242 593
1892/93	12 439,1	3 451 030	1 079 328	2 148 064
1893/94	12 271 0	3 385 020	1 118 468	2 106 421
1894/95	12 230,9	3 564 630	1 134 227	2 219 800

Die Zahl der privaten Flammen stieg von 7471 im Jahre 1872 auf 21 269 in 1894/95, die Zahl der Gasmotoren in der selben Zeit von 1 auf 78.

Für den Betrieb der Gasanstalt in Gaarden sind seit dem Bestehen der Anstalt die folgenden Zahlen zu nennen:

Gasanstalt in  
Gaarden.



	Kohlen- verbrauch Tonnen à 1000 kg.	Prodn- zirtes Gas cbm.	An Gas ist abgegeben an		
			die Kaiserl. Werft und die Kasernen cbm.	die Straßen- beleuchtung cbm.	Private cbm.
1880/81	749	197 249	147 871	16 033	8 584
1881/82	824	224 521	153 187	19 720	30 436
1882/83	804	232 288	141 279	19 284	55 045
1883/84	1123	304 436	205 878	21 152	58 414
1884/85	1073	288 560	181 471	22 289	60 361
1885/86	1063	292 542	174 212	22 361	72 921
1886/87	1280	339 404	197 920	21 116	72 470
1887/88	1343	326 583	204 256	20 418	71 933
1888/89	1535	378 650	245 569	18 744	76 484
1889/90	1252	313 662	180 214	22 905	82 491
1890/91	1262	334 833	191 605	23 489	81 588
1891/92	1550	365 543	207 582	24 239	88 350
1892/93	1313	398 760	221 285	23 616	97 018
1893/94	1583	465 972	273 711	26 805	100 577

## Bauhätigkeit

Auch die Bauhätigkeit hat sich in dieser Periode ganz außerordentlich entfaltet. Wie die Einwohnerzahl ungefähr auf das Dreifache gestiegen ist, so zeigt auch die Erweiterung des bebauten Theils der Stadt ein ähnliches Bild; man darf wohl annehmen, daß die Bebauung um mehr als das Dreifache zugenommen hat. Wenn die bewohnten Gebäude im Allgemeinen auch eine größere Höhe haben, ist doch auch der Anspruch an die Fläche des Wohnungsraumes in Folge neuerer Bestimmungen der Bauordnung gestiegen, die Bebauung ist weitläufiger und die Straßen sind breiter geworden.

Eine Reihe schöner Bauten, öffentlicher wie privater, fanden ihr Entstehen in diesem Zeitraum; ihre Ausführung gab zu Beschäftigung reichlich Gelegenheit. Die Straßen wurden verbessert und das Straßennetz selbst ist ganz erheblich erweitert. Viel verwendetes Material, Holz und Eisen für die Bauten, Pflastersteine für die Straßen, mußte eingeführt werden; die Mauersteine nur zum Theil, da 16 hier in der Nähe betriebene Ziegeleien ein erhebliches Quantum lieferten.

Außer den eigentlichen im Bauwesen thätigen Berufsarten wurde Industrie, Handel und Transportgewerbe vielfach beschäftigt. Zu Zeiten besonders regen Baufleißes, in den Jahren 1888 bis



1890, zeugte der Hafen und der Verkehr in der Stadt ein außerordentlich lebhaftes Gepräge. Der zunehmenden Bauhätigkeit entsprechend stieg der Werth der bei der Landesbrandkasse versicherten Gebäude; derselbe betrug 1875 rund 38 Millionen Mark, 1880: 45 Millionen, 1890: 83 Millionen, 1894 ca. 103 Millionen. — Den Umfang der Bauhätigkeit in den letzten 13 Jahren, für welche nur Zahlen zu Gebote stehen, weist die folgende Tabelle nach:

	Mengebaute Haupt- gebäude	Hinter- und Neben- gebäude	Ausgeführte Ver- größerungen u. Umbauten	Gestellte Wohnungen	Werth der bei der Landesbrandkasse versicherten Gebäude
1881/82	53	103	123		
1882/83	66	86	142		
1883/84	79	103	141		
1885/86	90	149	143		
1886/87	116	139	192	663	
1887/88	134	184	173	677	57 871 800
1888/89	147	180	275	949	66 633 080
1889/90	225	270	296	1560	74 748 750
1890/91	151	246	311	1187	83 265 690
1891/92	132	130	206	731	88 749 990
1892/93	134	104	192	886	93 758 990
1893/94	136	87	224	1002	96 829 770
1894/95	137	120	179	886	102 584 190

Von Kalksteinen, Zement, Schiefer und Pflastersteinen hat sowohl zur See als per Bahn eine nicht unbeträchtliche Zufuhr stattgefunden. Ziegelsteine sind hauptsächlich zur See eingeführt; dieselbe betrug 1880: 6815 Mille, 1894: 18 549 Mille. Dazu kommt die bedeutende Produktion der hiesigen Ziegeleien, welche sich 1880 auf 18 000, 1894 auf 28 000 Mille belief.

Mit der zunehmenden Bauhätigkeit, dem Anwachsen der Bevölkerung und der Ausdehnung von Verkehr und Industrie änderten sich auch die kleingewerblichen Verhältnisse. Im Allgemeinen hat das tüchtige Handwerk hier reichliche Beschäftigung gefunden und darf mit Befriedigung auf den verflossenen Zeitraum zurückblicken, wenn auch zum Theil Klagen über die Konkurrenz des Großbetriebes, unlauteren Wettbewerb und Gefängnisarbeit, namentlich während der letzten ungünstigeren Jahre, laut geworden sind.

Die Lage des Arbeitsmarktes richtete sich nach der allgemeinen Lage bzw. nach derjenigen der einzelnen Erwerbszweige. Als nach dem Friedensschluß zunächst ein großer Aufschwung in Industrie, Handel und Gewerbe eintrat, überstieg die Nachfrage



nach Arbeitern bald das Angebot und veranlaßte zum Theil eine Ueberschätzung der Handarbeit. Zur Erreichung höherer Löhne traten an vielen Stellen Arbeitseinstellungen ein, von denen der hiesige Bezirk derzeit verschont blieb. Im Jahre 1875 führte der inzwischen eingetretene Stillstand in einzelnen größeren Werken zu Arbeiterentlassungen. Die Erweiterung der Marine 1877 bot neue Arbeitsgelegenheit und hatte einen Zufluß auswärtiger Arbeiter zur Folge. In den nächsten Jahren hielten sich die Löhne für feste Arbeiter auf der alten Höhe, während sie für Gelegenheitsarbeiter etwas herabgingen. Größere Entlassungen auf der Kaiserlichen Werft 1884 machten die Lage der arbeitenden Klasse ungünstiger. Bis zum Jahre 1886 zeigte sich ein reichliches Angebot von Arbeitskräften, doch wurde schon damals über den Mangel technisch geschulter Arbeiter geklagt. Erst mit dem Jahre 1887 trat eine Wendung ein. Eine lebhaftere Nachfrage machte sich zunächst im Baugewerbe, bald auch in der Industrie geltend. Im Jahre 1888 brachen hier sowohl unter den Arbeitern der Eisenindustrie als bei den Maurern Streiks aus. Im ersten Falle verlief der Ausstand resultatlos, in dem zweiten wurden nach 3monatlicher Arbeitseinstellung von den Arbeitern kleine Erfolge erzielt. Die günstige Lage währte bis in das Jahr 1890; in diesem fanden noch einmal ergebnislos verlaufene Streiks auf der Germaniawerft und im Malergewerbe statt. Die seit 1890 andauernde allgemeine ungünstige Lage übte auch auf den Arbeitsmarkt seine Rückwirkung aus; verschiedentlich haben Einschränkung der Arbeitszeit und Arbeiterentlassungen stattfinden müssen, meistens jedoch in geringem Maße. Die umfangreichen Arbeiten am Kaiser-Wilhelm-Kanal haben in mancher Weise eine Ausbülfe geboten; doch hat für diese auch ein reichlicher Zuzug von auswärts stattgefunden. Nachdem diese Bauten beendet sind, ist zunächst eine größere Zahl von Arbeitskräften frei geworden. Selbst bei sonst reichlichem Angebot scheint das Fehlen tüchtiger, geschulter Arbeiter, namentlich für den Großbetrieb, fortzubestehen.

Auch im Kaufmannsgewerbe treten dieselben Erscheinungen mehrfach zu Tage.

Mit dem 1. November 1895 ist hier durch die Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde und Unterstützung der Stadt und der Handelskammer eine Arbeitsnachweisstelle eingerichtet.



### 8. Fischerei und Fischhandel.

Die Fischerei an der Kieler Förde wird von Fischern in Ellerbek, Möltenort, Laboe und Strander Bucht betrieben. Nach einer im Jahre 1890 aufgenommenen Statistik waren hier beschäftigt 136 Berufsfischer und 60 Gelegenheitsfischer. Dieselben benutzten zu ihrem Fang 53 Quasen, 129 Boote, Jollen und Rähne, 23 Heringswaden und Schleppen, 31 Altwaden und Triezen, 4 Buttswaden, 140 Heringsneze, 67 Dorschneze, 5163 Buttnetze, 55 Makrellenneze, 372 Makreusen, 894 Dorschkreusen. Während der Bauzeit des Kaiser Wilhelm-Kanals ist allerdings insofern eine Aenderung eingetreten, als verschiedene Fischer sich mehr dem einträglicheren, wenn auch schwerem, Steinfischen zugewendet haben. Nach Beendigung dieses Baues ist die Steinfischerei ganz erheblich zurückgegangen, so daß ein Theil der angeschafften Boote, Geräthe u. unbenutzt liegt. Die Fangausbeute frischer Fische in der hiesigen Förde genügt bei Weitem nicht, um den örtlichen steigenden Bedarf zu decken, namentlich, soweit der Betrieb der Räuchereien in Betracht kommt. Der Ruf der Kieler Sprotten und Bücklinge ist weit über die Grenzen des engeren Heimathlandes gedrungen und der Versand der hier geräucherten Waare findet nicht nur nach den verschiedensten Gegenden Deutschlands, sondern auch nach dem Ausland in nicht unerheblichen Massen statt. Um den großen Bedarf, besonders an frischen Heringen zu decken, werden beträchtliche Mengen vom Norden, namentlich von Norwegen und Dänemark eingeführt. Die Zahl der Räuchereien in Ellerbek, Kiel, Gaarden und Möltenort betrug nach derselben Statistik im Jahre 1890 35. Der Versand der frischen Fische erfolgte meistens als Bahneilgut, während die geräucherte Waare, — Sprotten, Heringe, Butt, Al — hauptsächlich in Postpaketen verschickt wird. Der Umfang der Fischeinfuhr und des Versands hat sich in den letzten 25 Jahren sehr gehoben. Wenn auch die vorliegende Statistik schwierig und streng gültige Vergleiche nicht zuläßt, so ist aus den folgenden Zahlen doch ersichtlich, wie der Verkehr in dieser Waare während der Berichtsperiode zugenommen hat. In Kiel selbst wurden vor 1874 von 5 Fischgeschäften ca. 4000 Pakete abgesandt, die Zahl der Pakete stieg 1874 auf rund 70000 und im Jahre 1886 wurden von etwa 40 Fischhandlungen ca. 250000 Pakete zum Postversand geliefert. Seitdem ist der Umfang des Verkehrs



mit Fischen am hiesigen Plage noch erheblich gestiegen; für die Einfuhr ist fast ausschließlich der Seeverkehr maßgebend, während, wie erwähnt, für den Versand hauptsächlich Eisenbahn und Post in Betracht kommen. Im Jahre 1888 betrug die Gesamteinfuhr 3414 Tonnen zu 1000 kg., davon 2432 seewärts — allein 2044 vom Ausland — und 982 per Bahn; im Jahre 1891 war die Gesamteinfuhr auf 5918 Tonnen, wovon 5632 seewärts — 5063 vom Ausland — und 281 per Bahn gestiegen; 1894 betrug die Einfuhr zur See 7557 Tonnen — wovon 7074 vom Ausland, die Ausfuhr per Bahn betrug ca. 3 bis 4 Prozent derjenigen zur See. In ähnlicher Weise ist die Ausfuhr angewachsen. 1888 wurden per Bahn 804, zu Schiff 102 Tonnen ausgeführt, 1891 per Bahn 2377, seewärts 135 Tonnen, 1892/93 zu Schiff 63 Tonnen, außer den Einzelversendungen in ganzen Eisenbahnladungen 2272 Tonnen. Dazu kommt ein vielleicht ebenso umfangreicher Versand als Bahneilgut und per Postpaket. Es ist nicht zu bezweifeln, daß das Fischgeschäft bei dem zunehmenden Konsum des Inlandes und der Verbesserung der Verkehrsmittel einer weiteren Steigerung fähig ist.

#### 9. Geld- und Kreditwesen.

Der allgemein eingetretene Aufschwung im Verkehrsleben der letzten Jahrzehnte wurde unterstützt durch die Ausbildung des Geld- und Kreditwesens, den erleichterten Austausch und die mit Aufwand von weit geringeren Mitteln und Kosten ermöglichte Uebertragung der Zahlungsmittel. Die Entwicklung des Chekverkehrs und besonders der seit Gründung der Reichsbank so wesentlich erleichterte Giroverkehr haben für das Verkehrs- und Geschäftsleben eine hervorragende Bedeutung gehabt.

Wie in den meisten Handelsstädten hat auch in Kiel die Zahl der Banken zugenommen, und sind die Umsätze bedeutend gestiegen. Bei Errichtung der Handelskammer waren außer einem privaten Bankhaus als öffentliche Geldinstitute vorhanden die 1865 gegründete Vereinsbank, Aktien-Gesellschaft, die 1869 durch eine Genossenschaft mit unbefränkter Haftpflicht ins Leben gerufene und 1889 in den Besitz einer Aktien-Gesellschaft übergegangene Kieler Kreditbank, die 1867 eingerichtete Königliche Bankagentur und die seit 1796 bestehende Spar- und Leihkasse der Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde. Im Jahre 1872 wurde von einer Aktien-Gesellschaft die Kieler Bank errichtet, 1880 der Gaardener Kredit-



verein von einer eingetragenen Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht. Im Jahre 1878 entstand eine Spar- und Leihkasse in Gaarden, 1884 eine in Ellerbek. Zu erwähnen ist auch der landschaftliche Kreditverband für die Provinz Schleswig-Holstein von 1882. Im Jahre 1895 wurde ferner der Plan für eine neu zu bildende schleswig-holsteinischen Landschaft gefaßt. Die Königliche Bankagentur wurde im Jahre 1872 in eine Bankkommandite umgewandelt und nach Erfaß des Reichsbankgesetzes vom 14. März 1875 im Jahre 1876 zu einer Reichsbankstelle erhoben. Die Gesamtumsätze der Banken (außer der privaten) und Geldinstitute des Kieler Bezirks, von denen sich auf den Umfang des Geschäfts schließen läßt, stieg bei den obengenannten Anstalten von rund 170 Millionen M. im Jahre 1873 auf rund 290 in 1876, 420 in 1883, 510 in 1887, 720 in 1889, 825 in 1890, 870 in 1891, 885 in 1892, 890 in 1893 und 930 Millionen im Jahre 1894.

Unter Anderem ist der Umsatz der Reichsbank auf das 6- bis 7fache, der Vereinsbank auf das 3fache, der Kreditbank auf das 4- bis 5fache, der Kieler Bank auf das 8fache gestiegen. Im Einzelnen stellten sich die Gesamtumsätze folgendermaßen:

	Königl. Bank- kom- mandite bezw. Reichs- bank- stelle	Vereins- bank	Kieler Kredit- bank	Kieler Bank	Kieler Spar- und Leihkasse	Gaarde- ner Kredit- verein	Spar- und Leihkasse Gaarden	Spar- und Leihkasse Ellerbek
in Millionen Mark								
1872	60	51	18	34	9	—	—	—
1876	72	73	27	103	12	—	—	—
1883	148	111	28	117	16	—	—	—
1887	198	117	37	124	29	4	—	—
1889	272	157	50	216	19	7	0,2	1
1890	323	147	81	243	20	9	0,5	0,9
1891	359	143	79	258	18	10	0,5	0,7
1892	387	135	67	267	19	9	0,7	0,9
1893	399	131	84	243	19	13	0,9	1,0
1894	398	143	82	275	20	10	0,9	1,5



Bei den Angaben über die Reichsbank ist zu bemerken, daß nicht die ganzen Umsätze dem Handelsverkehr zuzurechnen sind, sondern in denselben auch der Verkehr mit den Reichs- und Staatskassen enthalten ist; letzterer wird in den Verwaltungsberichten der Reichsbank u. A. im Jahre 1891 mit rund 24 Millionen, 1892: 34, 1893: 35, 1894: 38 angegeben. Der Hauptumsatz fällt bei der Reichsbank auf den Giroverkehr, der nächst größte Posten auf den Wechselverkehr.

Eine Einrichtung, welche gegenüber dem Geldverkehr früherer Zeit sehr an Bedeutung verloren hat, ist der „Kieler Umschlag.“ Seit Jahrhunderten ist es für einen großen Theil der Bewohner hiesiger Provinz üblich geworden, größere Geldabschlüsse in den „Octavis Trium Regum“ (den acht Tagen nach „Heil. drei Könige“), gegenwärtig besonders vom 12. bis 14. Januar, hier zu regeln. Der Wechsel im Hypothekenverkehr und die Zinszahlungen geschehen namentlich zu dieser Zeit. Mit der zunehmenden Verbesserung des Verkehrs und den erleichterten Geschäftsbeziehungen ist der früher bedeutende Fremdenverkehr hier in diesen Tagen sehr viel geringer geworden.

Der Verlauf des Geldgeschäfts hat in dem verflossenen Zeitraum befriedigende Ergebnisse geliefert. Die Höhe des Zinsfußes hat sich bis Mitte der 80er Jahre auf dem Stand von 1871 gehalten; von jenem Zeitpunkt ab machte sich allgemein eine allmähliche Zinsermäßigung geltend, welche jetzt den niedrigsten Stand in dieser Periode erreicht hat. In der folgenden Tabelle ist der Diskontsatz und der Lombardzinsfuß der preussischen Bank bezw. Reichsbank sowie der Zinssatz für verschiedene Hypotheken während der Berichtsperiode angegeben. Es betrug



	Der Zinsfuß der Preussischen Bank bezw. Reichsbank		Die Hypotheken-Zinsen für		
	Diskont.	Lombard.	erfüllbare		Nach- hypotheken
			ländliche	städtische	
	%	%	%	%	%
	durchschnittlich				
1871	4,16	5,16	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5
1872	4,29	5,29	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5	5 - 6
1873	4,95	5,95	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 - 6
1874	4,38	5,38	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1875	4,71	5,71	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1876	4,16	5,16	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1877	4,42	5,42	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1878	4,34	5,34	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1879	—	—	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1880	4,24	5,27	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1881	4,42	5,42	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1882	4,54	5,54	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1883	4,047	5,047	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1884	4,000	5,000	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - 4	4	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - 5
1885	4,118	4,618 - 5,118	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1886	3,279	3,779 - 4,279	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1887	3,408	3,908 - 4,408	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1888	3,324	3,824 - 4,324	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1889	3,676	4,176 - 4,676	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1890	4,517	5,017 - 5,517	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 - 5
1891	3,776	4,276 - 4,776	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1892	3,203	3,703 - 4,203	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 5
1893	4,069	4,569 - 5,069	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 - 5
1894	3,117	3,617 - 4,117	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 - 5

Die letzten 25 Jahre zeigen eine fortschreitende Entwicklung von Handel und Industrie des Bezirks und eine Zeit reicher Arbeit für die Handelskammer. Wenn auch verschiedentlich Momente eingetreten sind, welche für einen Theil des Verkehrs und Gewerbes zunächst nachtheilig waren, hat sich das Geschäft doch nach nicht langer Zeit den veränderten Bedingungen anzupassen gesucht und stetig erweitert; es sei hier u. A. nur an die politischen Veränderungen und deren Folgen, sowie an die Fertigstellung der schleswig-holsteinisch-jütischen Bahnen erinnert. So dürfte auch die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, das jüngste für unsere Verkehrsverhältnisse wichtige Ereigniß, wenn auch in verschiedener Richtung nicht sofort vortheilhafte Aenderungen eingetreten sind, in der Folge unzweifelhaft eine wohlthätige Wirkung auf die weitere Entwicklung des Geschäfts- und Erwerbslebens

Schluss-  
bemerkungen

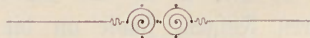


im hiesigen Bezirk ausüben. Die günstige Stellung, in welche unsere Stadt durch ihre Lage an der Ostmündung des Kanals versetzt ist, wird in dem hiesigen Geschäftsleben in kurzer Zeit vortheilhafte Veränderungen und Ergänzungen herbeizuführen im Stande sein. Wenn Kiel bisher als Vorhafen der mächtigen Handelsstadt Hamburg im nordischen Verkehr gelten mochte, so wird es bei der Erleichterung und Vermehrung des direkten Verkehrs zwischen den Nordseehäfen und dem Norden darauf angewiesen sein, sowohl seine Beziehungen nach allen Richtungen auszudehnen als auch hauptsächlich in einer vermehrten Errichtung von großen Industrieanlagen am hiesigen Plage einen Ersatz zu schaffen. Für diese sind die Verkehrswege von und nach Kiel in jeder Beziehung die denkbar günstigsten. Das für die gesteigerten Ansprüche erforderliche Kapital kann daher hier eine zweckentsprechende und vortheilhafte Verwendung finden.

Die Handelskammer wird mit allen Kräften die ihr gestellte Aufgabe zu erfüllen suchen, um zu erstreben, daß Einrichtungen getroffen und weitere Verbindungen geschaffen werden, welche dem Handel und der Industrie dazu dienen sollen, die neuen jetzt vorhandenen Verhältnisse zum Vortheil der Unternehmungen sowohl als auch des Kaiser Wilhelm-Kanals und dadurch im Interesse der Allgemeinheit zu benutzen.

Am Schluß dieses Berichts sei daher der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß nach weiteren 25 Jahren des Bestehens der Handelskammer über ähnliche und weitergehende Fortschritte in Handel und Industrie an der Kieler Förde berichtet werden könne, als es im Vorstehenden geschehen ist.

## Die Handelskammer.





Anlage.

Ergebnisse  
der  
Berufs- und Gewerbezahlungen  
in den Jahren 1895, 1882 und 1875.

---



# Die Bevölkerung der Stadt Kiel im Hauptberuf und in der Gesamtzahl.

(Nach den Berufszählungen am 14. Juni 1895 und 5. Juni 1882, sowie nach der Gewerbebeurteilung am 1. Dezember 1875.)

Berufsgruppen	Erwerbstätige Personen im Hauptberuf			Personen überhaupt (einschließlich der Angehörigen und Dienstboten der im Hauptberuf Erwerbstätigen)	
	1895	1882	1875	1895	1882
I. Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht . . . . .	577	435	—	1297	1127
II. Forstwirtschaft und Fischerei . . . . .	17	3	—	39	15
III. Bergbau, Hütten- u. Salinenwesen, Torfgräberei . . . . .	1	1	—	8	7
IV. Industrie der Steine u. Erden . . . . .	134	111	90	365	386
V. Metallverarbeitung . . . . .	1954	951	245	5173	2185
VI. Maschinen, Werkzeuge, Instrumente, Apparate . . . . .	2580	1696	572	7860	5194
VII. Chemische Industrie . . . . .	188	59	62	514	169
VIII. Forstwirtschaftliche Nebenprodukte u. . . . .	139	80	—	467	319
IX. Textilindustrie . . . . .	242	158	175	615	400
X. Papier } . . . . .	316	234	168	705	537
XI. Leder } . . . . .					
XII. Holz- und Schnitzstoffe . . . . .	1258	770	652	3529	2176
XIII. Nahrungs- und Genussmittel . . . . .	1584	888	689	3953	2139
XIV. Bekleidung und Reinigung . . . . .	3031	1708	1127	5896	3546
XV. Baugewerbe . . . . .	3569	1223	825	9697	3720
XVI. Polygraphische Gewerbe . . . . .	320	150	109	795	344
XVII. Künstler und künstlerische Betriebe für gewerbliche Zwecke . . . . .	68	45	20	144	85
XVIII. Fabrikanten, Fabrikarbeiter, Gesellen u. s. w. ohne nähere Bezeichnung . . . . .	6	38	—	26	79
XIX. Handelsgewerbe . . . . .	4111	1888	1420	10415	5234
XX. Versicherungsgewerbe . . . . .	76	42	—	280	111
XXI. Verkehrsgewerbe . . . . .	1781	1033	416	5177	3388
XXII. Beherbergung und Erquickung . . . . .	1491	574	443	2446	1420
XXIII. Häusliche Dienste (einschl. persönliche Bedienung u. s. w.) . . . . .	2331	754	—	5291	1806
XXIV. Militär, Hof-, bürgerlicher und kirchlicher Dienst, auch sog. freie Berufe . . . . .	14334	5973	—	20738	9457
XXV. Ohne Beruf u. Berufsangabe . . . . .	4727	1697	—	7355	2938
Zusammen	44835	20511	7013	92785*	46782

\*) Hierin sind ca. 7000 Mann Militär gezählt, welche zur Zeit der Kanalfest auf den Schiffen des deutschen Geschwaders anwesend waren.



Bei der Gewerbebeziehung am 1. Dezember 1875 sind außer den vorstehenden Berufsgruppen gezählt Erwerbsthätige im Hauptberuf:

Kunstgärtner . . . . .	22 Personen
Industrie der Heizung und Beleuchtung . . . . .	131 "

Nicht mitgezählt sind am 1. Dezember 1875 aus vorstehender Tabelle die Gruppe I, II, VIII, XVIII, XX, XXIII, XXIV und XXV, werden diese von den Berufszählungen am 5. Juni 1882 und am 14. Juni 1895 abgezogen, (welche 1882 9022 und 1895 22 207 erwerbsthätige Personen umfassen), so ergibt sich eine Zahl der erwerbsthätigen Personen im Hauptberuf von:

1875 . . . . .	7 166 Personen
1882 . . . . .	11 489 "
1895 . . . . .	22 628 "

welche Zahlen einen Vergleich mit einander zulassen.



# Die Bevölkerung der Ortschaften an der Kieler (Nach der Berufszählung)

	Kreis Eiderförde.				Kreis Plön.					
	Gemeinden:				Gemeinden:					
	Holtzenau		Friedrichs- ort		Laboe		Ellerbek		Gaarden	
	1.*	2.*	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.
I. Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht	59	120	13	18	70	167	15	32	46	118
II. Forstwirtschaft und Fischerei	—	—	—	—	9	29	68	225	8	21
III. Bergbau, Hütten- und Salinenwesen, Torf- gräberei	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
IV. Industrie der Steine und Erden	5	16	—	—	7	54	—	6	6	19
V. Metallverarbeitung	27	60	129	413	11	29	170	447	610	1716
VI. Maschinen, Werk- zeuge, Instrumente, Apparate	10	17	33	85	20	66	502	1592	1594	5034
VII. Chemische Industrie	46	161	34	83	—	—	4	4	6	12
VIII. Forstwirtschaftliche Nebenprodukte	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17
IX. Textilindustrie	—	—	—	—	3	6	12	59	20	55
X. Papier	—	—	—	—	—	—	1	4	3	7
XI. Leder	—	—	—	—	1	6	3	8	3	11
XII. Holz- und Schnitzstoffe	3	7	5	23	5	9	33	82	134	421
XIII. Nahrungs- und Ge- nussmittel	13	25	8	19	15	43	109	321	119	310
XIV. Bekleidung und Rei- nigung	17	33	5	8	40	69	71	146	229	401
XV. Baugewerbe	174	350	9	29	34	101	76	230	238	653
XVI. Polygraph. Gewerbe	—	—	—	—	—	—	—	1	11	22
XVII. Künstler und künst- lerische Betriebe für gewerbliche Zwecke	—	—	—	—	2	5	1	1	1	1
XVIII. Fabrikanten, Fabrik- Arbeiter, Gesellen u. s. w. ohne nähere Bezeichnung	—	—	—	—	1	4	—	—	2	3
XIX. Handelsgewerbe	17	63	17	38	16	44	82	206	177	451
XX. Versicherungsgewerbe	—	—	—	—	—	—	3	10	3	3
XXI. Verkehrsgewerbe	33	101	26	68	55	226	34	120	58	185
XXII. Beherbergung und Ernährung	19	28	19	54	22	40	27	62	123	239
XXIII. Häusl. Dienste u. s. w.	6	13	7	14	9	24	12	34	116	224
XXIV. Militär, Hof-, bürgerl. und kirchl. Dienst, auch s. g. freie Berufe	21	54	828	1151	18	76	35	105	1053	1513
XXV. Ohne Beruf und Berufsangabe	18	30	5	15	29	57	666	78	263	379
Zusammen	468	1079	1138	2018	367	1055	1314	3773	4829	11815

1.\* Erwerbstätige Personen im Hauptberuf.

2.\* Personen überhaupt (einschließlich der Angehörigen und Dienstboten der im Hauptberuf Erwerbstätigen).



Föhrde, im Hauptberuf und in der Gesamtzahl.  
vom 14. Juni 1895).

## Landkreis Kiel.

## Gemeinden:

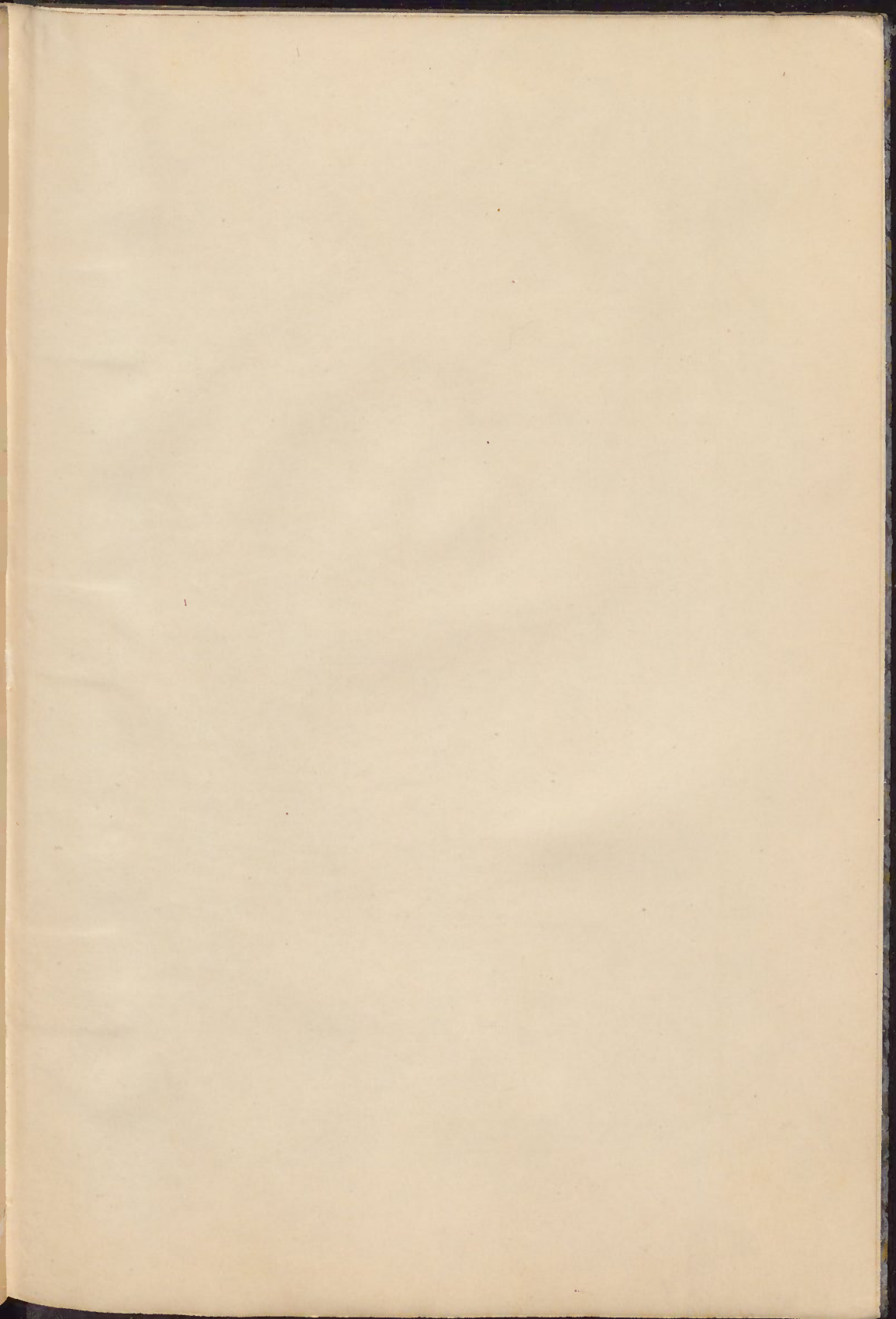
Möstenort		Alt-Seiten- dorf		Neu- Seitendorf		Dietrichs- dorf		Neu- mühlen		Welling- dorf		Gaarden		Haffsee	
1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2	1.	2.	1.	2.	1.	2..
3	13	86	188	88	189	39	112	9	22	51	133	91	237	101	255
24	75	7	10	1	2	1	1	—	—	19	57	1	3	—	—
—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	3	11	—	—	—	—	3	10	117	162	153	264
8	24	17	47	4	8	180	556	32	83	53	157	23	56	20	51
7	19	27	93	15	55	320	1013	72	227	193	699	37	156	29	84
—	—	—	—	1	1	3	7	2	4	—	—	1	1	10	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	10	45
—	—	1	1	—	—	1	1	3	7	2	6	—	—	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	—	—	—	—	—	—
1	2	3	4	—	—	3	4	1	1	6	7	4	20	1	1
—	—	4	9	—	—	42	114	7	21	23	64	24	48	20	88
1	7	16	44	3	20	120	491	50	153	48	186	48	156	43	132
3	9	22	44	9	12	39	76	36	80	32	61	23	50	28	59
5	14	44	149	11	50	42	110	11	30	49	138	68	173	86	266
—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	—	—	4	6
—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	1	1	1	1
—	—	—	—	—	—	4	11	2	7	1	4	—	—	4	11
5	19	18	57	2	3	19	50	22	63	27	89	24	79	46	141
—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
11	51	8	37	—	—	9	22	29	46	19	94	20	64	19	75
8	12	13	50	1	4	17	41	9	27	23	39	22	56	25	45
—	—	20	61	6	27	39	119	6	11	21	70	21	75	79	271
6	15	14	42	3	9	35	106	13	42	12	25	43	76	28	62
15	21	45	73	19	29	68	85	17	39	35	69	77	106	44	83
97	281	345	916	166	420	984	2922	326	872	619	1914	645	1521	752	1987







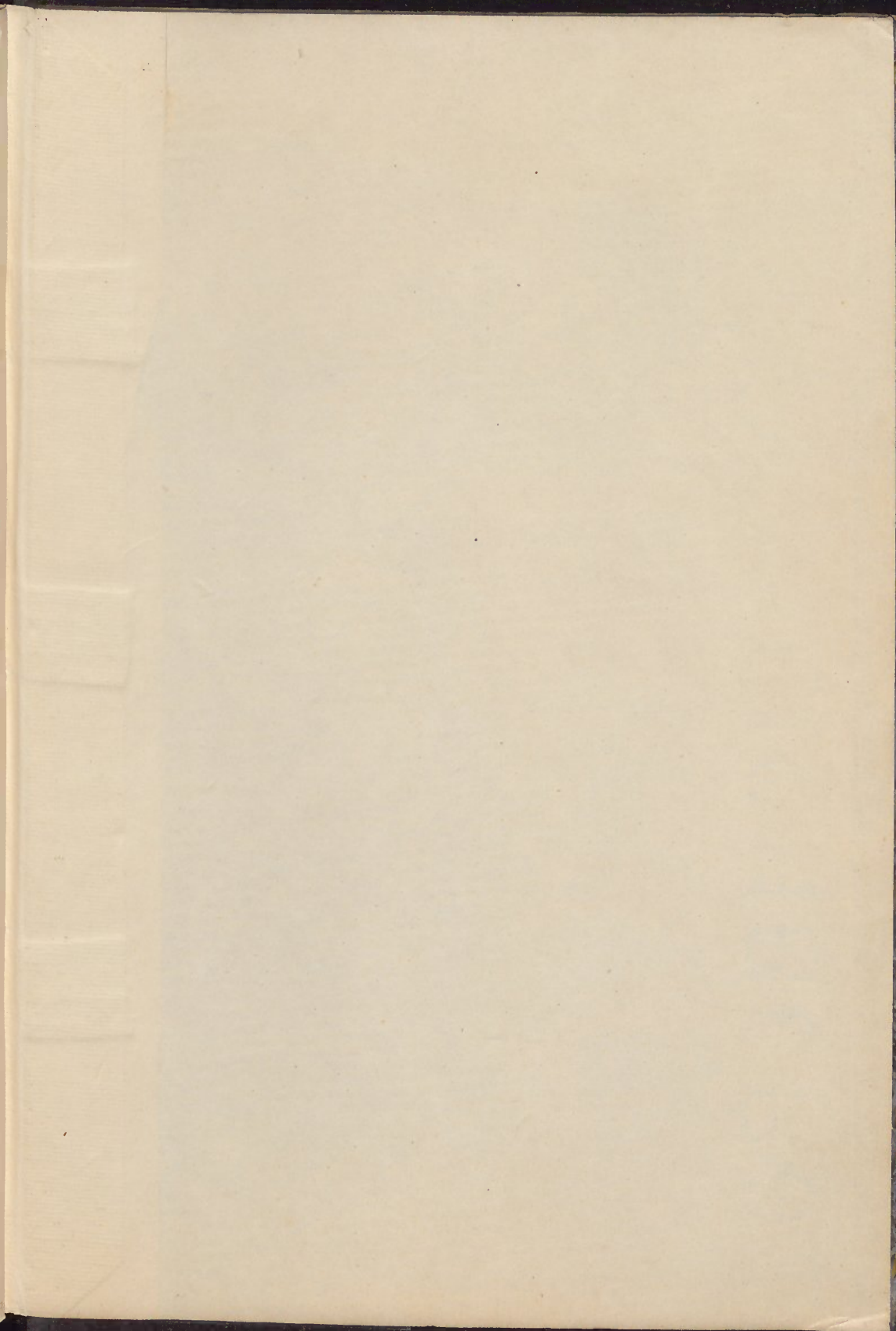
















206\$01438530