

015 510 / 1879  
III

30 19

# Jahres-Bericht

der

# Handelskammer

zu

# BROMBERG

pro

1879.

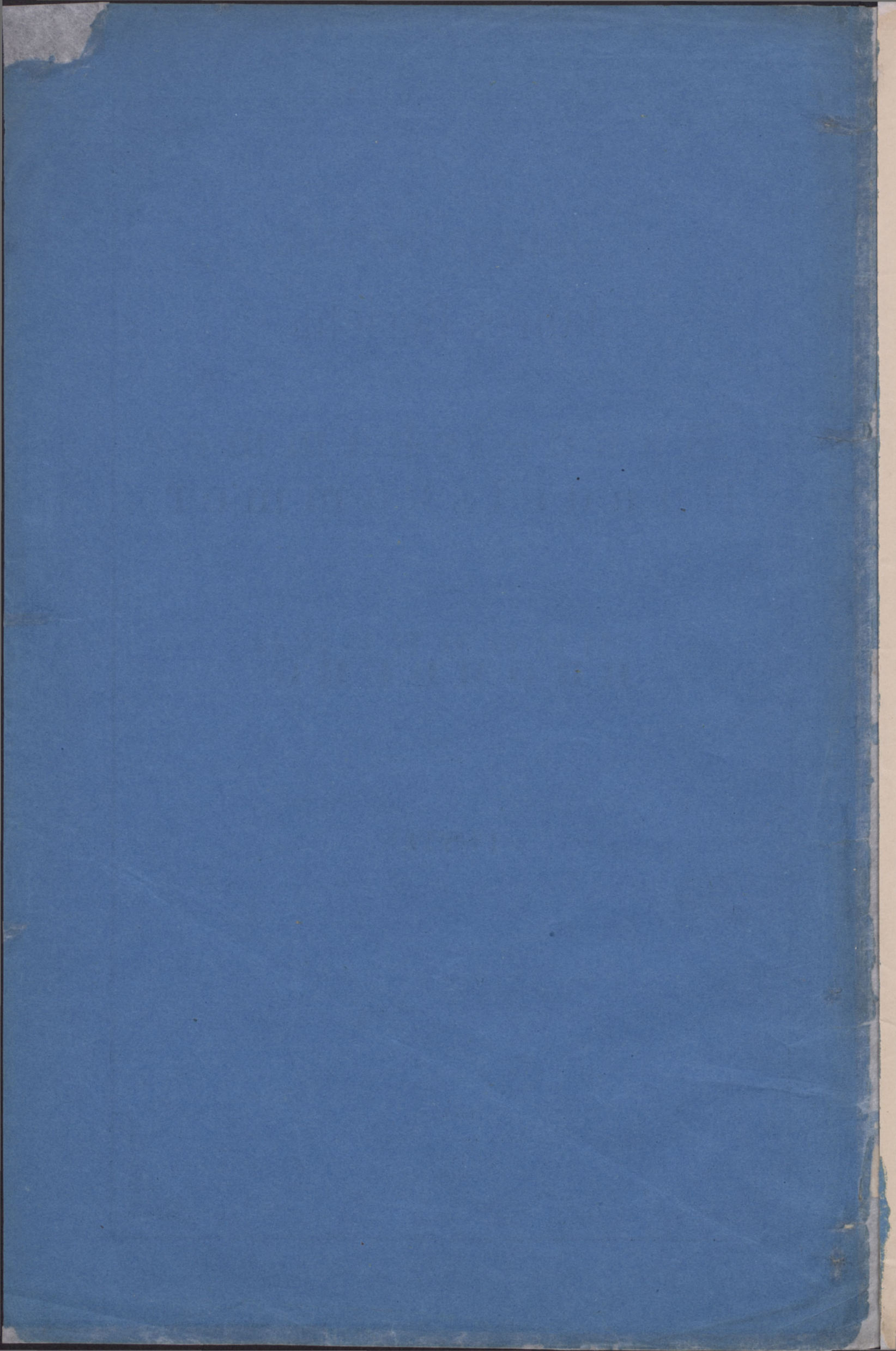


Bromberg.

Druck von F. Fischer.

1880.

IIa  
95



3679

~~II Da 95~~

# Jahres-Bericht

der

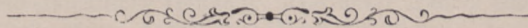
# Handelskammer

zu

# **B R O M B E R G**

pro

1879.



Bromberg.

Druck von F. Fischer.

1880.

Jahres-Bericht

H a n d e l s k a m m e r

R E I C H S A R C H I V

015510



III



28-26 157/44

H. w. Excellenz  
dem Königlichem Staatsminister und Minister für Handel und Gewerbe  
Herrn Hofmann

Berlin

beehrt sich die unterzeichnete Handelskammer gemäss § 32 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 nachstehenden Jahresbericht pro 1879 zu überreichen.

## Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs.

Wie aus langjährigen Erfahrungen und der Entwicklungsgeschichte jedes Wirtschaftslebens bereits vor Jahresfrist der naturgemässe Umschwung und die Anfänge einer natürlichen Besserung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse leicht erkennbar waren, so musste es auch nicht überraschen, wenn dieser nothwendig gewordene Wandlungsprocess im Grossen und Ganzen während des Berichtjahres 1879 seinen Fortgang nahm. Seine durch mannigfache Massnahmen geförderte Wirkungen auf mehrere Zweige der Grossindustrie und viele mehr oder minder mit derselben zusammenhängenden kleineren Gewerbebetriebe sind unverkennbar, namentlich da, wo diese Industrien wie im Süden und Westen Deutschlands die fast ausschliessliche oder weit überwiegende Erwerbsthätigkeit der Bevölkerung bilden. Der in seinem Erwerbsleben anders gestaltete Norden und Osten Deutschlands, speciell die Provinz Posen, hatte sich dagegen der Segnungen der natürlichen Besserung nur wenig zu erfreuen, weil hier die ausserordentlichen Förderungsmittel, wie sie durch die unaufhörliche Umgestaltung der Handels-, Zoll- und Steuerpolitik, der Gewerbegesetzgebung, der Eisenbahntarife etc. angestrebt wurden, eine meist entgegengesetzte Wirkung, ganz besonders auf den Handel, übten; ja diesen schon dadurch schädigten, dass sie ihm die für seine Transactionen nothwendige Sicherheit nahmen. Dies hatte bei der Wechselwirkung unserer landwirthschaftlichen, gewerblichen und commerziellen Verhältnisse zur Folge, dass auch diejenigen Erwerbszweige stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, auf deren Förderung hauptsächlich die wirtschaftspolitischen Reformen berechnet zu sein schienen.

Viele unserer Landwirthe, der unerwiesenen Behauptung vertrauend, dass Deutschland unter dem Schutze des neu eingeführten Getreidezolles den Bedarf seiner nothwendigsten Lebensmittel selbst decken könne, sehen sich in ihren Erwartungen getäuscht, trotzdem sie für ihre Bodenproducte höhere Preise erzielten, als zuvor. Unsere Mühlenindustrie, mitveranlasst durch die umständliche Getreideverzollung, wendet sich immer mehr der Verarbeitung des einheimischen Getreides zu; für die höheren Preise desselben kann sie aber nicht immer vollen Ersatz von ihren Abnehmern erwirken, wengleich der Preiszuschlag in mehrfacher Weise schliesslich von den Consumenten gezahlt werden muss. Werden sich die Gesamtwirkungen der Zollreform erst später durch längere Erfahrungen positiv feststellen lassen können, so leiden der Holzhandel, die Holzindustrie und die Holzspedition unserer Stadt unter den Schwierigkeiten der zeitraubenden und kostspieligen Holzverzollung, welche für die Interessenten unseres Bezirkes, so dankbar auch das Entgegenkommen der Steuerbehörde in letzter Zeit anzuerkennen ist, nothgedrungen mit der Zeit nach dem Sicherheitshafen Brahemünde verlegt werden müssen.

Wenn der ansehnlichen Preissteigerung fast aller Bedarfsartikel gegenüber die Consumfähigkeit unserer Bevölkerung verhältnissmässig weit zurückgeblieben ist, so hat letztere, deren Arbeitsamkeit und Intelligenz sich des Oeffteren schon erwiesen hat, auch ihre Sparsamkeit aufs neue documentirt. Bieten diese unserer Bevölkerung innewohnenden Eigenschaften mächtigen Schutz gegen die Einwirkungen der neueren Wirtschaftsreformen, so geben sie wiederum die zuversichtliche Hoffnung, dass unser Handel und Gewerbe eine grossartige und vermöge der an unserem Platze so günstigen natürlichen Vorbedingungen, berechnete Entwicklung werden nehmen können, sobald die ihnen zweckdienlichen sogar nothwendigen Einrichtungen gewährt werden, welche bisher nur sehr spärlich getroffen und in noch grosser Anzahl zu wünschen sind. Unsere Grossindustrie und das Kleingewerbe haben ihre gute Leistungen auf der am 15. Mai 1880 eröffneten Bromberger Provinzial-Gewerbe-Ausstellung, worüber eine eingehende Berichterstattung für unsern nächsten Jahresbericht vorbehalten ist, nachgewiesen. Dieses für unsere Verhältnisse überraschend grossartige Unternehmen, dessen idealer und materieller Gewinn für die ostdeutsche Industrie ausser allem Zweifel ist, hat — was bisher leider gar vielfach verkannt wurde — auf die für die Existenz und Entwicklung so vieler grossen Industriezweige ausserordentlich günstige Lage unserer Stadt und Gegend aufmerksam gemacht, und die Tüchtigkeit der hier bestehenden Industrien auf's Glänzendste bestätigt.

Um so bedauerlicher ist die nicht genügende Beachtung unserer Transportverhältnisse, auf welche in so hervorragender Weise der Handel unserer Stadt sowie die Industrie derselben für den Bezug ihrer Materialien einer- für den Absatz ihrer Producte andererseits angewiesen sind. Wenn hinsichtlich der Wasserstrassen für die Canalisirung der Brahe und für die in Kürze beendete Schiffbarmachung der Netze wiederholt den Behörden Dank gebührt, so fehlt doch diesen Transportwegen noch immer die unerlässliche Ergänzung durch jene Schienenverbindungen, deren Nothwendigkeit im letzten Jahresberichte eingehend besprochen ist und mit jedem Jahre dringlicher wird.

Die mit vielen Kosten gemachten Anstrengungen, die Ausführung wenigstens einzelner dieser notwendigen Bahnverbindungen zu erwirken, stiessen wider Erwarten auf Schwierigkeiten, welche nach den interessanten Verhandlungen im Landtage über die Regierungsvorlage betreffend die Erweiterung des preussischen Schienennetzes durch Secundärbahnen schwer erklärlich sind. Vergeblich waren auch die Bemühungen, die unseren Handel und unsere Industrie schädigende Wirkungen einiger tarifpolitischen Massregeln der Bahnen abzuwenden, insbesondere jener Ausnahmetarife für oberschlesische Steinkohlen, welche infolge dessen unsere sehr consumfähige Industrie zu bedeutend höheren Frachten als die entfernter liegende und sonst mehr begünstigte westpreussische Concurrenz beziehen muss, falls sie nicht, wie dies oft geschieht und aus der Verkehrsstatistik ersichtlich ist, das englische Product dieserhalb vorzieht.

Wenn trotz dieses vereinten Zusammenwirkens so mancherlei Missstände unser Handel und Industrie, Dank ihren soliden festen Grundlagen, mit eigener Kraft und eigenem Fleisse sich das Arbeitsgebiet wenigstens zu sichern, in einzelnen Zweigen allerdings sich auch zu vergrössern wussten, so steht wohl das Prognosticum für unsere Stadt ausser allem Zweifel.

Vermöge ihrer günstigen Lage am Knotenpunkte sehr bedeutender Bahn- und Wasserverbindungen nach allen Richtungen hin, jener für einen Handels- und Industrieplatz unschätzbaren Vorbedingung, bietet grade unsere Stadt, wie wenige, einen kräftigen Stützpunkt dem Handel und der Industrie im Osten Deutschlands und giebt bei baldiger Abhilfe der erwähnten Missstände die feste Ueberzeugung, dass die wirtschaftliche Lage aller Erwerbsklassen unserer Gegend sich dann recht gedeihlich gestalten und auch auf die Besserung des gesammten Wirtschaftslebens nicht ganz ohne Einfluss sein wird.

## A. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

### Gesetzgebung.

Gesetzgebung.

Auch in dem gegenwärtigen Berichtsjahre war die schöpferische Thätigkeit der legislatorischen Körperschaften eine so umfassende, dass selbst diejenigen Gesetze, welche nicht in das commerzielle und gewerbliche Gebiet eingreifen, doch mittelbar nicht ohne Einwirkung auf das Wirtschaftsleben unserer Gegend blieben, abgesehen davon, dass der neue Zolltarif vom 15. Juli 1879 ganz besonders in den Vordergrund tritt.

Kammern für  
Handelssachen.

Der Wunsch der Handelskammer, mit der am 1. October 1879 erfolgten Einführung der Reichsjustizgesetze auch für Bromberg die Errichtung einer Kammer für Handelssachen zu erhalten, wie sie für andere Plätze von gleich grossem geschäftlichem Verkehr in Aussicht genommen war, wurde bedauerlicherweise abgelehnt. Neben den nicht zu verkennenden Vortheilen der neuen Justizgesetze sind jedoch während der verhältnissmässig erst kurzen Praxis einzelne Mängel zu Tage getreten, welche zweifelsohne mit der Zeit wenn nicht ganz beseitigt, so doch wesentlich gemildert werden müssen.

Änderung des  
Concurs-  
verfahrens.

So kann nach der neuen Civilprocessordnung das Prioritätsverfahren in der Executionsinstanz entgegen den wegfallenden Bestimmungen der preussischen Concursordnung vom Jahre 1855, zur Folge haben, dass mit dem Gemeinschuldner in näheren Beziehungen stehende Gläubiger subjective Begünstigungen zu erzielen wissen, welche allerdings nach § 23 Alinea II. und nach § 28 der Concursordnung anfechtbar sind. Diese rechtliche Anfechtbarkeit muss aber oft unterbleiben, wenn nach Vorschrift des § 99, für welche hauptsächlich das Interesse des Justizfiscus bezüglich Deckung der Concurskosten bestimmend war, und der meist beobachteten Praxis der Gerichte der Antrag auf Concurseröffnung und somit auch die Gestellung eines Verwalters, welcher nach § 29 das Anfechtungsrecht auszuüben hat, abgewiesen wird. Demgemäss petitionirte die Handelskammer beim Justizminister, den Amtsgerichten aufzugeben, einem Eröffnungsantrage auch beim augenblicklichen Mangel einer genügenden Masse Folge zu geben, sofern Aussicht vorhanden ist, dass die Herbeischaffung einer Concursmasse durch Anfechtung (§§ 23 und 28 der R.-O.) gelingen wird. Eventuell wurde der Justizminister um Aufindung geeigneter Mittel gebeten, wie die praktische Ausführung der im 3. Titel der Reichs-Concurs-Ordnung vorgesehenen Anfechtung von Rechtshandlungen zu sichern ist.

Hierauf erhielt die Handelskammer folgenden abschlägigen Bescheid dat. 24. Febr. cr.:

„Die Vorschrift des § 99 der Reichsconcursordnung entspricht den Bestimmungen der §§ 306 Abs. 1 und 339 Abs. 1 der preussischen Concursordnung von 1855. Sie ist aus der letzteren in die erstere keinesweges aus dem in dem gefälligen Schreiben vorausgesetzten Grunde übernommen worden,

weil der Gesetzgeber bei der Festsetzung der Bestimmung offenbar hauptsächlich das Interesse des Justizfiscus im Auge gehabt hat,

sondern vorzugsweise im Hinblick auf das Interesse der Gläubiger des Gemeinschuldners, und zwar, wie die Motive zu dem, dem Reichstage vorgelegten Entwurf sich ausdrücken,

weil die Zulassung des Concurses über eine Vermögensmasse, welche voraussichtlich durch die Kosten des Verfahrens aufgezehrt werde, Niemanden zum Vortheil gereichen könne und als eine ungerechte Härte gegen die Concursgläubiger erscheine, welchen die Concurseröffnung nach § 11 jede Execution gegen den Gemeinschuldner abschneide.

In der That ist, soweit meine Erfahrung reicht, die Bestimmung sowohl im Geltungsbereich der Concursordnung von 1855 wie gegenwärtig in den Landestheilen, in welchen sie bisher nicht bestand, geradezu als eine Wohlthat für alle Betheiligte angesehen worden. Da sie, wie auch das gefällige Schreiben nicht verkennt, die Berücksichtigung der Anfechtungsrechte nicht ausschliesst, glaube ich nach Beseitigung des Missverständnisses, dass sie hauptsächlich ein fiskalisches Interesse verfolge, des Einverständnisses der Handelskammer mich versichert halten zu dürfen, wenn ich davon Abstand nehme, diese Berücksichtigung den Amtsgerichten noch besonders zu empfehlen. In Anknüpfung an eine Andeutung des gefälligen Schreibens füge ich jedoch noch die Bemerkung hinzu, dass zu einer solchen Empfehlung auch unter der nahezu fünfundsingzigjährigen Herrschaft der Concursordnung von 1855 nicht übergegangen ist, obwohl gemäss der, dem § 23 der Reichsconcursordnung entsprechenden, ebenfalls nur im Falle der Eröffnung des Concurses anwendbaren §§ 100 und 101 derselben, die nicht absonderungsberechtigten Gläubiger an der Berücksichtigung der Anfechtungsrechte bei der in Rede stehenden Entscheidung damals das gleiche Interesse hatten.“

Gerichtskosten.

Ein zweiter Nachtheil der neuen Justizgesetzgebung ist die Höhe der Gerichtskosten, worüber fast in allen Landestheilen unausgesetzt Klage geführt wird. Die Processkosten haben sich in dem neuen Verfahren

beinahe verdoppelt und namentlich für den kleinen Gewerbetreibenden bilden sie gradezu ein Abschreckungsmittel, sein gutes Recht geltend zu machen. Eine Regelung und Modification dieser Angelegenheit ist ein so allgemeines Bedürfniss, dass eine schleunige Abhülfe desselben sich als durchaus nothwendig erwiesen hat.

Den unausgesetzten Bestrebungen des deutschen Handelstages, „die Handelskammern durch Reichsgesetzgebung einheitlich dahin zu reorganisiren, dass an Stelle des nur noch halb erhaltenen deutschen Handelstages ein deutscher Handels- und Industrie-Rath“ gebildet wird, muss die Handelskammer ganz entschieden entgegengetreten. Sie verkennt keineswegs die Nothwendigkeit, die bestehenden Gesetze zu reformiren; sie hält aber die Unabhängigkeit der einzelnen Handelskammern bei ihrer Reorganisation in erster Linie für durchaus geboten. Auch werden positivere Bestimmungen über den Einschätzungsmodus der zu den Handelskammerbeiträgen Steuerpflichtigen geschaffen und diejenigen Grundsätze bestimmt werden müssen, nach denen die Bildung resp. die Ausdehnung der Handelskammerbezirke zu erfolgen hat. Erst wenn die jetzt bestehenden Unebenheiten beseitigt sind, wird sich leichter ein geeigneter Weg zur festeren Organisation der Handelskammern finden lassen.

Um den Missständen, welche durch die Wanderlager und Waarenauctionen verursacht werden, entgegenzutreten, hat der Bundesrath beschlossen, dass die Wanderlager als ein Gewerbebetrieb im Umherziehen zu behandeln seien, dass, soweit thunlich, Polizei-Verordnungen herbeizuführen seien, nach welchen Inhaber von Wanderlagern öffentliche Ankündigungen ihrer Waaren nur unter den in ihrem Legitimationsschein aufgeführten Namen mit Hinzufügung des Wohnortes erlassen dürfen und verpflichtet wären, einen ihren Namen und Wohnort in deutlicher Schrift enthaltenden Aushang vor ihrem Geschäftslocale an einer für jedermann sichtbaren Stelle anzubringen, und dass der § 8 des Gesetzes über die Freizügigkeit vom 1. November 1877 die Gemeindebehörden nicht hindere, die Unternehmer von Wanderlagern vom Beginn ihres Betriebes an zu solchen Abgaben heranzuziehen, welche auf die in der Gemeinde vorhandenen gewerblichen Betriebe gelegt sind, insoweit dieselben nach dem Umfange der Dauer des Betriebes oder nach anderen aus der Natur des letzteren und nicht aus der Person des Unternehmers abgeleiteten sachlichen Momenten veranlagt werden.

Die Passunbequemlichkeiten beim Verkehr an der deutsch-russischen Grenze dauern fort und geben wiederholt Veranlassung zu Beschwerden. In Ottlotschin müssen immer Reisende zurückgewiesen werden, welche mit der Bahn aus Russland ankommen, ohne dass ihre Pässe nach der bekannten, seit Februar d. J. bestehenden Vorschrift von einem deutschen Consul oder der Botschaft in St. Petersburg visirt sind. Welche Versäumnisse, Kosten und Weiterungen dadurch den nicht immer bemittelten Passagieren entstehen, liegt auf der Hand da die Frage, ob Reisende, welche die russisch-preussische Grenze überschreiten, jedesmal ihre Pässe visiren lassen müssen, oder ob das einmalige Visum so lange Geltung hat wie der Pass selbst, dahin entschieden ist, dass der Reisende seinen Pass in jedem einzelnen Falle vor dem Ueberschreiten der Grenze entweder von der Gesandtschaft oder dem Consul, resp. Viceconsul visiren lassen muss. Die von der Handelskammer nachgesuchte Errichtung eines deutschen Consulats in Nieszawa erwies sich für den hiesigen Holz- und Getreidehandel sehr förderlich.

Der deutsche Generalconsul in Warschau, Baron v. Rechenberg, hat sich nach jahrelanger Bemühung um die Weichsel-Schiffahrt in mercantiler Beziehung ein grosses Verdienst erworben. Das Holz, welches man aus Russisch-Polen und von weiter her zum Markt bringt, wird auf der Narew, einem Nebenfluss der Weichsel, und auf der Weichsel an die preussische Grenze gebracht. Auf diesen Wasserstrassen passiren die Traften vier Brücken, von denen eine bei Plock, die andere bei Wloclawek über den Weichselstrom gebaut sind und die anderen zwei über der Narewfluss führen. Die russische Regierung hat den Zoll an diesen vier Brücken verpachtet und es ist derselbe für jede Tafel, deren eine Traft durchschnittlich sechs hat, zu zahlen. Da das Abzählen dieser Tafeln viele Zeit beansprucht, so mussten die Traften oft ein und zwei Tage am Brückenufer, zum Schaden der Eigenthümer, liegen. Um nun diesen langdauernden Verhandlungen mit den russischen Brückenpächtern auszuweichen, bezahlen die Besitzer der Traften bei der Ankunft sogleich eine Summe, welche weit höher ist als der Brückenzoll. Sie beziffert sich durchschnittlich für eine Traft auf 80 Rubel an einer Brücke, so dass der Eigenthümer gegen 320 Rubel Zoll an den vier polnischen Brücken zu entrichten hat. Die Handelskammer hat, wie im letzten Jahresbericht schon erwähnt, auf eine ihr zugegangene Petition von 34 Interessenten dieser Beeinträchtigung des Schiffverkehrs ihre Aufmerksamkeit zugewendet und sich für eine Reform des Brückenzolls bemüht. Sie hat sowohl in Berlin als Warschau dagegen remonstrirt und wurde dabei von dem deutschen Generalconsul in Warschau sehr wirksam unterstützt. Vom 1. Januar 1880 an ist ein neuer Tarif ins Leben getreten, nach dem für jede Traft, ohne Rücksicht auf die Zahl ihrer Tafeln, bis zur Länge von 300 Fuss ein Brückenzoll von circa 10 Rubeln zu zahlen ist. Wenn der Pächter meint, dass eine Traft länger als 300 Fuss ist, so steht es dem Eigenthümer frei, einen Commissar zur Controle zu rufen. Und wenn dieser den Irrthum des Pächters constatirt, so ist derselbe verpflichtet, den Eigenthümer der Traft für den Zeitverlust etc. zu entschädigen. Durch diese Reform des Zolltarifs ist dem Holzverkehr auf der Narew-Weichsel ein unschätzbare Vorschub geleistet worden.

Gegen die Einführung des im Bundesrathe genehmigten Stempelsteuer-Gesetzentwurfes hat sich auch die Bromberger Handelskammer übereinstimmend mit fast allen Handelskammern ausgesprochen und darauf hingewiesen, dass durch die Niedrigkeit der Sätze der Quittungs- und Schlussnotensteuer ein grosser Theil des Gewerbestandes, sowie die Detaillisten in die Nachtheile der Steuer hineingezogen werden. Es ergiebt sich darnach, dass es in erster Linie wünschenswerth bleibt, dass die neue Vorlage abgelehnt werde; wenn dies aber unerreichbar ist, so ist ausser verschiedenen anderen Modificationen die Hinaufsetzung der steuerfreien Summe von 10 Mark auf 50 Mark zu wünschen, damit die gute Sitte des Quittunggebens nicht durch die Steuer geschädigt werde. Nicht minder wünschenswerth ist die Festsetzung eines einheitlichen Steuersatzes von 10 Pf. für alle Summen im Interesse der Leichtigkeit der Behandlung der Steuervorschriften und der Beseitigung des Anreizes zur Defraude. Der im Gesetze vorgeschlagene Satz von zwei pro Mille für Lombarddarlehen ist so hoch, dass Geschäfte dieser Art für ganz kurze Zeit nicht mehr gemacht werden können; es empfiehlt sich daher auch hier die Anwendung des einheitlichen Stempels von 10 Pf. für Darlehnscheine aller Art.

Betreffs der Börsen- und Quittungssteuer hat ferner die Handelskammer sich der Denkschrift der Mannheimer Handelskammer angeschlossen, dahingehend, dass a) in materieller Beziehung in erster Linie die Ablehnung des ganzen Gesetzes, eventuell Ablehnung der Abschnitte über Giro- und Checks- und Quittungssteuer und die Belastung des Waarenhandels durch Besteuerung der Schlussnoten, mindestens aber die Berücksichtigung der im einzelnen zum Mass und zum Modus der Besteuerung gemachten Bemerkungen beantragt wurde, b) in formeller Beziehung bei der ganzen oder theilweisen Annahme des Gesetzes eine so rechtzeitige Bekanntgabe der bundesrätlichen Verordnungen zur Ausführung des Gesetzes verlangt wird, dass der Handels- und Gewerbestand seinen Bedenken und Wünschen noch geeigneten Ausdruck geben, bezw. eine desfallsige Resolution des hohen Reichstages als Anhang zu dem Gesetz erbitten kann.

Reorganisation  
der Handels-  
kammern.

Wanderlager  
und Auctionen.

Passvisa.

Deutsches  
Consulat in  
Nieszawa.

Russische  
Brückenzölle.

Stempelsteuer-  
gesetz.

Börsen- und  
Quittungssteuer.

## Handelspolitik.

Handelspolitik.

Der Umschwung der Handelspolitik, welcher durch den neuen Zolltarif in tiefeingreifender Weise alle gewerblichen Verhältnisse beeinflusste, konnte auf die Handelsbeziehungen mit dem Auslande nicht ohne Einwirkung bleiben. So dankbar die Bemühungen der Regierung sind, die deutschen Interessen wirksam geltend zu machen, so ist doch nicht immer das gewünschte Resultat erfolgt. Wir constatiren dies weniger wegen unserer nur geringen directen Handelsbeziehungen mit dem Auslande (Russland ausgenommen), als wegen der Rückwirkung des deutschen Exports auf unsere commerciellen und industriellen Verhältnisse.

Statistik des  
Waarenverkehrs.

Zur Ausführung des Gesetzes vom 20. Juli 1879 über die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande musste ein Waarenverzeichniss beschafft werden, nach welchem die Verkehrsstatistik in Bezug auf Gattung, Menge, Herkunft und Bestimmungsland gleichzeitig zusammenzustellen war, beziehungsweise nach welchem die ex- und importirenden Industriellen und Kaufleute ihre Anmeldungen zu machen haben. Ein solcher Entwurf, vom kaiserl. statistischen Amte ausgearbeitet, war auch der Bromberger Handelskammer zur Begutachtung zugeschiedt worden. Die Nomenclatur lehnt sich im allgemeinen möglichst an den Text des neuen deutschen Zolltarifs an, doch sind auch bei einzelnen Waarengattungen in der Classification ganz wesentliche Abweichungen vorgenommen; indess waren seitens der Interessenten der Handelskammer weder Wünsche noch Einwendungen gegen diese Nomenclatur zugegangen.

Anerkennenswerth ist, dass von der Anmeldepflicht wenigstens folgende Gegenstände befreit sind:

1. Speisegeräth, Kleidungsstücke, Wäsche und dergleichen, welche Reisende mit sich führen oder sich vor- oder nachsenden lassen, so wie auch Verzehrungsgegenstände zum Reisegebrauche.
2. Fuhrwerke und Fahrzeuge, welche zum Personen- oder Waarentransporte dienen.
3. Fässer, Säcke u. s. w., leere, welche zum Behufe des Einkaufs von Oel, Getreide und dergleichen vorbehaltlich des Wiederausgangs, resp. des Wiedereingangs über die deutsche Zollgrenze ein- oder ausgeführt werden oder welche entleert dorthin zurückgesandt werden, von wo sie mit Waaren gefüllt abgehen.
4. Musterkarten und Muster in Abschnitten oder Proben, welche nur zum Gebrauche als solche geeignet sind.
5. Sendungen zollfreier Waaren im Gewichte von 250 g und weniger.
6. An Stelle der Anmeldescheine tritt für die Waaren, welche nach Massgabe der Zoll- oder Steuergesetze bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr den Zoll- oder Steuerbehörden schriftlich, desgleichen für die zollpflichtigen Waaren, welche ihnen mündlich declarirt werden, die Zoll- oder Steuerdeclaration. Nur ist in dieser Declaration auch noch die Herkunft und die Bestimmung der Waaren anzugeben.
7. Bei der Einfuhr und der Durchfuhr mit der Post bedarf es neben der Zolldeclaration einer besonderen Anmeldung nicht. Dagegen hat bezüglich der Postsendungen nach dem Auslande das kaiserliche Generalpostamt folgende Bekanntmachung erlassen: „Aus Anlass des zum 1. Januar 1880 bevorstehenden Inkrafttretens des Reichsgesetzes vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande, ist den Postpäckereisendungen nach dem Zollausschlusse vom obigen Zeitpunkte ab eine Inhaltserklärung mehr als bisher beizugeben. Beispielsweise bedarf es künftig bei Postpäckereisendungen nach Niederland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz etc., für welche bisher eine Inhaltserklärung genügte, deren zwei. Für Sendungen nach den Zollausschlüssen des deutschen Reichs (Hamburg, Bremen u. s. w.), sowie nach dem Grossherzogthum Luxemburg sind Inhaltserklärungen auch fernerhin nicht erforderlich.“

Expertise in  
Frankreich.

Betreffend das Expertiseverfahren in Frankreich ist seitens des Handelsministeriums der Handelskammer ein Rescript zugegangen, laut welchem von deutschen Exporteuren nach Frankreich in letzter Zeit mehrfach diplomatische Unterstützung nachgesucht wurde, um Reclamationen gegen die Entscheidung der französischen Experten in Streitfällen über den Ursprung der nach Frankreich eingeführten Waaren bei den französischen Zollbehörden zur Geltung zu bringen. Um solchen Reclamationen vorzubeugen, weist das Handelsministerium auf die diesbezüglichen Bestimmungen hin. Nach diesen, im Art. 4 der französisch-britischen Convention vom 24. Januar 1874 enthalten und auch für den deutsch-französischen Handelsverkehr gültig, steht es dem Importeur frei, sich in dem Expertiseverfahren durch einen Sachverständigen eigener Wahl, welchem alle zur Vertheidigung geeignet erscheinenden Beweismittel mitgetheilt werden können, vertreten zu lassen und somit eine contradictorische Behandlung der Sache herbeizuführen. Dadurch dürfte voraussichtlich der dem Importeur ungünstige Ausfall der Expertise in vielen Fällen vermieden werden. Für die Meinungsverschiedenheiten zwischen dem deutschen Waarenimporteur und der französischen Zollbehörde über die Benennung, den Ursprung oder die Klasse, nach welcher die Waaren zu verzollen sind, gelten ebenfalls die in erwähntem Artikel enthaltenen Bestimmungen, während bezüglich des der Verzollung zu Grunde zu legenden Werthes die Ziffern des Protocolls vom 22. Januar 1874 zwischen Frankreich und Grossbritannien massgebend sind.

Zollrestitution  
beim Mehlexport.

Nachdem mit dem Zolltarif vom 15. Juli 1879 auch die Einfuhr von Getreide und Mehl verzollt werden musste, hat das Handelsministerium von der Bromberger Handelskammer ein Gutachten über die Zollrestitutions beim Mehlexport eingefordert. Dasselbe lautete:

„Von allen Interessenten wurde die Rückvergütung des Eingangszolles für ausländische Getreidearten laut § 7 des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli cr. bei der Ausfuhr von Mehl, welches ganz oder theilweise aus ausländischem Getreide bereitet ist, für unumgänglich nothwendig erachtet. Es hat sich aber als zweckmässig und den praktischen Verhältnissen am entsprechendsten erwiesen, dass für jede Getreidegattung nur ein Vergütungssatz festgestellt wird, ohne Rücksicht auf die besonderen Fabrikationsverhältnisse der einzelnen Mühlenanlagen und die verschiedenen Feinheitsgrade der Fabrikate. Ebenso hat sich besonders für die Verkehrsverhältnisse und den Mühlenbetrieb unserer Stadt und Gegend das Erforderniss gezeigt, neben Weizen und Roggen die Eingangszölle auch auf ausländische Gerste, bei der Wiederausfuhr die daraus gewonnenen Graupen und Grützen zu vergüten, selbstverständlich bei allen Getreidegattungen in einer dem Ausbeuteverhältniss entsprechenden Gewichtsmenge. Nach unseren Erhebungen ist der Vergütungssatz zu normiren: bei Weizenmehl auf 75 kg für 100 kg Weizen, bei Roggenmehl auf 67 kg für 100 kg Roggen, und bei Gerstegraupen und -Grützen auf 25 kg für 100 kg Gerste, ein Verhältniss, welches dem geringsten Durchschnittsergebniss der hiesigen Mühlenfabrication entspricht. Wir legen aber noch ein ganz besonderes Gewicht darauf, dass die Art der Rückvergütung derartig geschieht, dass dadurch der freie Gewerbebetrieb der hiesigen Mühlen nicht beeinträchtigt wird, dass nicht durch allzu sehr beschränkte Controlvorschriften die freie Verkehrsbewegung, auf welche ganz besonders unsere Mühlenindustrie angewiesen ist, gehemmt wird.“

Schutz Zoll auf  
Kleie.

Von den Mühlenbesitzern Brombergs war der Handelskammer folgende Abschrift ihrer an den Reichstag gesandten Petition zugegangen:

„Die deutsche Mühlenindustrie hat leider vergeblich in zahlreichen und wohlbegründeten Petitionen auf die Schädigung ihrer Interessen durch den Getreidezoll hingewiesen und diejenige unserer Stadt und



Gegend wird durch denselben insbesondere in Mitleidenschaft gezogen, da er eine bedeutende Erschwerung und Vertheuerung unseres Körnerbezuges, mit welchem wir zum grossen Theil auf das benachbarte Polen angewiesen sind, zur Folge haben wird. Nach den in zweiter Lesung des Zolltarifs vom hohen Reichstage am 24. Mai cr. gefassten Beschlüssen wird der Eingangszoll auf Weizen mit 1 Mark und auf Roggen mit 0,50 pro 100 kg normirt. Das Verbrauchsquantum unserer Mühlen hier beläuft sich jährlich auf circa 13000000 kg Weizen und 15000000 kg Roggen, so dass die hiesigen Mühleninteressenten a priori eine Mehrbelastung ihres Rohmaterials mit mehr als 200000 Mark zu erleiden haben. Diese schon an und für sich die Förderung und Aufbesserung unserer bedeutenden Mühlenindustrie hier hemmende Eventualität dürfte aber noch weit nachtheiliger werden, wenn, wie von gewisser Seite beabsichtigt wird, die Erhöhung des Roggenzollens auch auf 1 Mark pro 100 kg in dritter Lesung des Zolltarifs seitens des hohen Reichstages genehmigt würde. Wir unterzeichneten Mühlenbesitzer hiesiger Stadt und Gegend bitten demnach einen hohen Reichstag ganz ergebenst, einen derartigen Antrag ablehnen zu wollen, indem wir der Ueberzeugung sind, dass die Wirkung des als Aequivalent für unsere Mehrbelastung angenommenen Mehlszollens von 2 Mark pro 100 kg in minimo fraglich ist, aller Wahrscheinlichkeit nach sich in einer wesentlichen Schmälerung unseres ausländischen Absatzgebietes zeigen wird. Ein hinreichender Ersatz für die Schädigung unseres Erwerbszweiges findet sich durch den Eingangszoll auf Mehl allein auch insofern nicht, als nach der Tarifvorlage und den bisherigen Beschlüssen des hohen Reichstages Kleie, Futtermehl (Position Abfälle b), welches 37 pCt. des zu vermahlenden Getreidequantums ausmacht, wie bisher „zollfrei“ und voraussichtlich auch in grossen Quantitäten vom Auslande eingeführt werden wird. Dieser Umstand kann unseren mühsamen Erwerb geradezu gefährden, da erfahrungsmässig der ohnehin nur geringe Nutzen der Müllerei in den letzten Jahren dadurch zum Theil absorbiert wurde, dass das Futtermehl nicht gleich preiswürdig abzusetzen und eine Aufspeicherung dieses Artikels gewöhnlich verlustbringend war. Wenn schon der Landwirtschaft einerseits ein mehr als ausgiebiger Schutz durch die hohen Getreidezölle gewährt wird, so kann doch billigerweise ihr nicht noch andererseits eine so weitgehende Concession, wie sie in der zollfreien Einfuhr der Futtermehlstoffe liegt, gemacht werden, wenn dadurch gleichzeitig eine so wohlberechtigte und ausgebreitete Industrie, wie die Müllerei unserer Stadt und Gegend, auf's tiefste geschädigt wird. Von der Ueberzeugung durchdrungen, dass der hohe Reichstag die unserem Erwerbszweige drohende Gefahr nicht verkennen wird, bitten wir ganz gehorsamt, im Falle die Getreidezölle auch in dritter Lesung des Zolltarifs angenommen werden,

der hohe Reichstag wolle den Artikel „Kleie“ in der Tarifposition 1 streichen und ihn, in die Tarifnummer 2592 einreihend, mit einem Eingangszoll von 0,50 pro 100 kg belegen.“

Im Verein mit dem hiesigen Comité der Holzinteressenten hat die Handelskammer unter dem 22. November 1879 folgende Eingabe an Se. Excellenz den preussischen Staats- und Finanzminister gerichtet:

Zur  
Holzverzollung.

„Der Holzhandel, die Holzindustrie und die Holzspedition Brombergs gehören zu den umfangreichsten und wichtigsten Erwerbszweigen unserer Bevölkerung; und sie alle sind auf den Bezug der Waare aus Polen — fast ausschliesslich auf dem Wasserwege — angewiesen. Der Holzverkehr hat aber durch den mit dem 1. October d. J. in Kraft getretenen Eingangszoll auf Holz so vielerlei Beschränkungen erfahren, dass die Existenz und Fortentwicklung jener wichtigen Erwerbszweige für unsere Stadt und Gegend ernstlich gefährdet sind, wenn nicht die Erleichterungen geschaffen werden, für welche in dem Einführungsgesetz des Zolltarifs vom 15. Juli cr. bei Fällen und Verhältnissen, wie die unsrigen sind, Vorsorge getroffen ist. Der Absatz 2 des § 7 in erwähntem Tarife bestimmt:

„Für Bau- und Nutzholz, welches auf Flüssen eingeht, und auf Begleitschein I weiter gesendet wird, kann der Bundesrath eine Erleichterung in den allgemein vorgeschriebenen Abfertigungsformen anordnen“

und schliesst sich eng dem Vorsatze an, welcher solche Erleichterungen im Allgemeinen für Transitlager für Holz angiebt. Der hohe Bundesrath hat dieses Ausführungsrecht den Einzelregierungen übertragen, demzufolge seitens Sr. Excellenz behufs Errichtung solcher Transitlager in Preussen das Regulativ vom 14. Mai 1871 angeordnet ist. Die Bedingungen desselben für die Bewilligung des Lagers in Brahe- münde sind zweifellos vorhanden, zumal eine Zollabfertigung daselbst durch das hiesige Königliche Hauptsteuer-Amt durch die Einführung des Eingangszollens auf Holz eine nicht zu umgehende Nothwendigkeit geworden, denn die Zollabfertigung in Thorn — der uns zunächst liegenden Zollstelle — entspricht nicht allein nur in geringstem Masse den Voraussetzungen und Anschauungen, von denen die Einführung des Zolltarifs begleitet war, sondern sie schädigt auch derart den Holzverkehr nach Bromberg, dass sie neben den Nachtheilen für die Privatinteressen durch die unausbleibliche Einschränkung des Waarenbezuges aus Polen das finanzielle Interesse des Staates zu beeinträchtigen droht.

Im Frühjahr und Anfangs Sommer trifft gewöhnlich ein sehr grosses Quantum Flossholz täglich in Thorn ein und es sind eine colossale Verkehrsbeschränkung, beträchtliche Mehrkosten und schwerwiegende Zeitversäumniss um so mehr zu erwarten, als die Zollabfertigung in Thorn eine sehr schwierige ist, da bei einermassen hohem Wasserstande dort sehr wenig Schreckgrund vorhanden ist.

Ausserdem gestattet die Stadt Thorn das Aufschrecken der Traften zwischen den beiden Brücken (die alte Brücke ist inzwischen durch eine Dampfähre ersetzt) in keinem Falle, und kommt es deshalb vor, dass das Holz bis nach Zlotterie, ja selbst bis nach dem Dorfe Groch, welches circa 11 Kilometer von Thorn entfernt ist, steht. Da auch die Communicationswege sehr schlecht sind und der Wasserweg immer der vorthellhafteste ist, so können bei widrigem Winde die Beamten kaum eine Parthie an einem Tage expediren.

Dadurch entstehen den Eigenthümern des Holzes resp. den Spediteuren unvorhergesehene Kosten, welche oft höher sind als der ganze Zoll, denn die Löhnung der Flösser und Traftenbemannung kann sich mitunter auf 100 Mark und darüber pro Tag belaufen. Neben diesen Unzuträglichkeiten, welche auf die Dauer das ganze Holzgeschäft beeinträchtigen müssen, ist der Eigenthümer des Holzes der Gefahr ausgesetzt, dieses bei Sturm, Hochwasser etc. gänzlich zu verlieren, denn hierbei ist es ganz unmöglich das Holz zu halten, welches dann wild zwischen den Kämpfen umhertreibt. Ja es ist vorgekommen, dass das Holz herrenlos die Weichsel entlang schwamm, und so dem Fiscus der Zollertrag verloren ging. Nicht unerwähnt mag ferner bleiben, dass viele ganz bedeutende Schneidemühlen, welche Rohwaaren aus Polen beziehen, sowie sämmtliche Spediteure, an welche grösstentheils die Sendungen zur Weiterexpedition adressirt sind, in Bromberg ihr Domicil haben. Bei dem steten Verkehr mit der Steuerbehörde in Thorn, welche den Correspondenzweg ausgeschlagen und erklärt hat, „dass sie weder Zeit, noch Fonds, aus welchem die Portos bezahlt werden, habe“ sind die

Interessenten bei der jetzigen Sachlage zu vielfachen Reisen, grossen Kosten und Zeitversäumniss, somit zu einer beträchtlichen Mehrbelastung der Zollabfertigungskosten veranlasst, welche schwerlich mit der Einführung des Zolles intendirt ist.

Alle diese schwerwiegenden Einzelheiten begründen den neben dem unleugbaren Verkehrsbedürfniss zur Genüge die Einrichtung einer Zollabfertigungsstelle und eines Transitlagers in Brahemünde. Die Hafenterrassen daselbst im Besitz und unter der Verwaltung der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft sind nicht nur geräumig genug, um neben dem abgegrenzten Transitlager auch genügendes Fahrwasser für die durchschleusenden Traften zu bieten, sondern sie geben auch den Waaren zu jeder Zeit den sicheren Schutz gegen die im Weichselwasser drohende Gefahr des Sturmes, Hochwassers etc. Wenn der Reichsbankstelle in Bromberg die Aufsicht der Actien-Gesellschaft genügt, das im Hafen derselben liegende Holz zu lombardiren, so dürfte zweifellos auch der Reichssteuerbehörde diese Aufsicht für die Erfüllung der zollamtlichen Vorschriften genügen. Es würden somit die in Brahemünde beschäftigten Zollbeamten in den Beamten der Hafen-Actien-Gesellschaft selbst, welche ausserdem jede mögliche Erleichterung zugesichert hat und zu jedem ihr statutenmässig gestatteten Entgegenkommen bereit ist, eine Mithilfe finden und es würden sich in Verbindung mit den durch die Hafenanlagen gebotenen Erleichterungen, nicht nur die Zollerhebungskosten bedeutend verringern, sondern auch ein wesentliches Zeitersparniss entstehen, da hier, wo das Holz gedrängt zusammensteht, 2 Beamte im Stande sein würden mehr zu expediren, als 6—8 Beamte in der reissenden Weichselströmung bei Thorn. Demnach bietet auch dem finanziellen Interesse der Reichssteuerbehörde selbst die Zollabfertigung im Hafen Brahemünde nicht minder grössere Vortheile als dem unleugbaren Verkehrsbedürfnisse. Für dieses sprechen die statistischen Erhebungen, nach denen in den letzten sieben Jahren durchschnittlich pro Jahr

36647 Tafeln mit 569790 laufenden Meter den Bromberger Canal passirten und ausserdem 2410 Tafel mit 36344 laufenden Meter in die Unter- und Oberbrahe gingen.

Den Hafen in Brahemünde, welcher erst am 12. Mai d. J. dem Verkehr übergeben ist, passirten im letzten Sommer bis 11. November:

401405 laufende Meter Flossholz mit canalmässiger Breite.

Auch diese Verkehrsstatistik begründet in vollem Umfange die unsererseits gewünschte Einrichtung, für welche die seitens der Behörde verlangten Garantien gegeben werden. Neben der grösseren Sicherheit in den localen Verhältnissen werden die Eigenthümer der Holztransporte bei dem hiesigen Hauptsteueramt, diejenigen Cautionen bestellen, welche für die Deckung der etwaigen Zollgefälle bei Erhebung des in Schillno zu lösenden auf Abfertigung in Bromberg lautenden Begleitscheines tarifmässig verlangt werden.

Wir geben somit der zuversichtlichen Erwartung Raum, dass Ew. Excellenz unsere ganz gehorsame Bitte, die schleunigste Einrichtung einer vom hiesigen Königlichen Hauptsteueramt ressortirenden Zollabfertigung und eines Holztransitlagers im Sicherheitshafen Brahemünde anordnen zu wollen, erfüllen werden.“

Vor Beginn der Schifffahrt entsendete ausserdem in dieser Angelegenheit die Handelskammer und das Comité der Holzinteressenten eine Deputation an den Finanzminister, welcher unterm 12. April d. J. folgenden Bescheid gab:

„Auf die Vorstellung vom 22. November v. J. erwidere ich der Handelskammer und dem Comité, dass es nach dem Ergebniss der angestellten commissarischen Erörterungen weder mit dem Interesse der Zollsicherheit, noch mit den bestehenden zollgesetzlichen Vorschriften vereinbar sein würde, für die auf der Weichsel über den Ansageposten in Schillno eingehenden Flösse als Grenzeingangsamt statt des Hauptzollamts zu Thorn eine in Brahemünde zu errichtende Zollabfertigungsstelle fungiren zu lassen..

Bei der erheblichen Entfernung von Thorn bis Brahemünde erscheint die Anordnung einer amtlichen Begleitung der Flösse ausgeschlossen. Zur Festhaltung der Identität für den Fall der Begleitschein-Ertheilung würde es daher immer einer wenigstens probeweisen Revision der Hölzer beim Grenzeingangsamt bedürfen. Diese Revision wird wesentlich erleichtert werden, wenn die Bethelligten dafür Sorge tragen, dass die Flösse von einer speciellen, auf die Dimensionen der einzelnen Hölzer sich erstreckenden Declaration begleitet sind. Es lässt sich alsdann erwarten, dass die Zollabfertigung in Thorn, sei es behufs der Begleitschein-Ertheilung oder zur Eingangsverzollung, mit keinem erheblichen Zeitverluste verbunden sein wird.

Was den Antrag auf Bewilligung von Holztransit-Lagern in Brahemünde betrifft, so wird darüber erst Entscheidung getroffen werden können, wenn durch den Bundesrath das bezügliche Regulativ erlassen worden ist.

Der Finanz-Minister.

gez. Bitter.

An die Handelskammer und an das Comité der Holzinteressenten zu Bromberg.“

Wenn, wie auch der Deputation zugesichert wurde, alle Vorbereitungen getroffen werden, um die Zollabfertigung in Thorn zu beschleunigen, so ist doch der Kernpunkt dieser Angelegenheit auch nach obigem Ministerialbescheide unberücksichtigt geblieben. Bei nur geringem Hochwasser und heftigem Winde ist jeder Aufenthalt der Holztraften in Thorn (deren Verschwimmung und Beschädigung zu erwarten ist) gefährlich und für die Holzinteressenten mit vielen Kosten und Kapitalsverlust verbunden, eine Eventualität, für welche ja die Interessenten durch die Errichtung eines Sicherheitshafens mit vielen Opfern vorgesorgt haben. Letztere scheinen demnach überwiegend nutzlos zu werden, wenn man auf alle Fälle bei der Zollabfertigung in Thorn verharret, zumal auch die Bedenken der Regierung betreffs der Zollsicherheit nicht stichhaltig sind. Nach dem übereinstimmenden Urtheile aller Fachleute soll die ganze Uferstrecke von Thorn bis Brahemünde vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit keine Defraudation gestatten, resp. eine einigermaßen nennenswerthe Holzabladung nur mit grossen Vorrichtungen und ganz beträchtlichen, das Zollgefälle weit übersteigenden Kosten dort ermöglicht sein. Ausgenommen ist nur der Ladungsplatz Schulitz, und die Interessenten haben sich erboten, ausser jeder Cautionstellung für etwaige Defraudationen auch noch die Kosten für die Aufsichtsbeamten in Schulitz zu tragen, falls der Staat sich mit dieser nach jeder Richtung hin genügenden Vorsichtsmassregel für die Zollsicherheit einverstanden erklärt hätte. Dass der Herr Finanzminister diesen so weitgehenden Anerbietungen der Interessenten gegenüber ein so geringes Entgegenkommen beweist, ist schwerlich mit den Versprechungen, welche gelegentlich der Zolldebatte vom Bundesrathe angedeutet wurden, in Einklang zu bringen. Die Erleichterungen, welche gerade bei der schwierigen Erhebung des ohnehin das deutsche Holzgeschäft schwer belastenden Holzcolles im Gesetze selbst in Aussicht genommen sind, werden illusorisch gemacht, wenn nicht einmal den Interessenten ein aus-

reichender Schutz gegen Kapitalsverlust geboten wird und neben den Kosten der Verzollung noch beträchtliche Unkosten erwachsen, welche die Sicherheit jeder kaufmännischen Transaction zu gefährden drohen.

Allerdings muss man nicht verkennen, dass die Steuerbehörde sich in letzter Zeit die Beschleunigung der Holzverzollung sehr angelegen sein lässt, insbesondere seitdem der Bundesrath die Abfertigung des in Flüssen eingehenden Bau- und Nutzholzes neu geregelt hat.

Die bezüglichlichen Bestimmungen sind als die Ausführung des § 7, Ziffer 2, Absatz 2 des Zolltarifgesetzes anzusehen, woselbst solche Erleichterungen in Aussicht gestellt sind. Danach haben die Zollstellen die Befugnis, bei der Abfertigung von Bau- und Nutzholz, welches in Flüssen eingeht und auf Begleitschein I weiter versendet werden soll, von der Vornahme einer vollständigen speciellen Revision ohne Anordnung einer amtlichen Begleitung oder Anlage eines Zollverschlusses abzusehen, wenn die Eingangsdeclaration die Zahl der zu einem Flosse (Trafft) verbundenen Theile (Gelenke, Tafeln) ergibt oder die Zahl der zu jedem Flosstheile gehörigen Hölzer oder aber für jeden Flosstheil die Gattung der Hölzer nach der Unterscheidung des Tarifs, sowie für jede Gattung der einzelnen Maasse oder den Gesamtfestmeterinhalt dieser Hölzer. In diesen Fällen kann die Abfertigung beschränkt werden entweder auf die Feststellung der Zahl der Flosstheile, sowie der Gattung des Holzes, oder auf probeweise Zählung der Hölzer einzelner Flosstheile, oder endlich auf probeweise Vermessung einzelner Hölzer beziehentlich Feststellung des Festmeterinhalts der gesammten Hölzer eines oder mehrerer Flosstheile, sofern sich bei der Revision Abweichungen von mehr als ein Procent gegen die Declaration nicht herausgestellt haben. Befindet sich eine Ladung (Auffracht, Oblast) auf dem Floss, so ist dieselbe auch bei der Abfertigung auf Begleitschein I im Allgemeinen nach den Bestimmungen des Vereinszollgesetzes und den dazu erlassenen Regulativen zu behandeln. Besteht sie in Holz, so kann von der Vornahme einer amtlichen Begleitung oder Anlegung eines Verschlusses abgesehen werden, wenn für jeden Flosstheil die Gattungen des aufgeladenen Holzes nach der Unterscheidung des Tarifs, sowie für jede Gattung die Zahl der Hölzer und deren einzelne Maasse oder der Gesamtfestmeterinhalt bezw. das Gesamtgewicht declarirt sind. Die Begleitscheine I sind in den vorerwähnten Fällen nach einem besonderen Muster anzufertigen. Der Führer des Flosses bezw. der Extrahent des Begleitscheines ist von der Verpflichtung, dass Floss in unveränderter Gestalt dem Begleitschein-Empfangsamt vorzuführen, entbunden. Er darf dasselbe ohne vorgängige Anmeldung und ohne Zuziehung von Beamten umbinden, so oft als die Rücksicht auf das Fahrwasser oder die strompolizeilichen Vorschriften dies erfordern. Bei dem Empfangsamt ist jedoch, wenn eine solche Verbindung stattgefunden hat, eine neue Declaration in einfacher Ausfertigung nach Art der früheren abzugeben. Die neue Declaration darf von der früheren nur hinsichtlich der Zahl der Flosstheile und deren Zusammensetzung abweichen, muss aber im Gesamtfestmeterinhalt übereinstimmen. Auch von der Befugnis, zu bestimmen, an welchen Orten sich ein Bedürfniss zur Bewilligung von Privat-Transitlagern für Bau- und Nutzholz ohne amtlichen Missverschluss herausstellt, hat der Bundesrath neuerlich Gebrauch gemacht, indem derselbe vorläufig folgende Orte dazu ausersehen hat: Memel, Russ, Königsberg, Pillau, Danzig, Thorn, Stettin, Altona, Kiel und Lübeck.

Was noch immer von den Interessenten als ein Missstand bei der Holzverzollung bezeichnet wird, ist das Messverfahren. Von der Steuerbehörde sei angeordnet, den cubischen Inhalt nach den Kohlmann'schen Kubiktabellen auszurechnen; diese, für die königlichen Forsten und demzufolge fast ausschliesslich für Rundhölzer aufgemacht, erweise bei der Berechnung der Kanthölzer beachtenswerthe Differenzen zum Nachtheile der Interessenten, welche die Maassermittelung nach der Tabelle des Berliner Holzcomtoirs empfehlen.

Im Anschluss an die Petition der Handelskammer zu Minden hat die Handelskammer zu Bromberg unterm 12. September 1879 folgende Petition an das Reichskanzleramt gerichtet:

„Unterm 11. August d. J. ist seitens der Handelskammer zu Minden dem hohen Reichskanzleramt eine Petition eingereicht, welche die Wiedergewährung der Zollrabatte für den inländischen Weingrosshandel betrifft. Die Gründe, welche in erwähnter Eingabe für die Nothwendigkeit der Zollerleichterungen für den vereinsinländischen Weinimporteure geltend gemacht werden, treffen vollkommen auch für den Geschäftsbetrieb der hiesigen Weingrosshändler zu und ersuchen wir daher das hohe Reichskanzleramt ganz ehrerbietigst

der obenerwähnten Eingabe hochgeneigtest Folge geben und die früher den Weingrosshändlern eingeräumten Zollrabatte von  $6\frac{2}{3}$  resp. 20% wieder einführen zu wollen.“

Dieses wie ein anderes unsererseits eingereichtes Gesuch um Verlängerung der Zollcredite sind vom Bundesrathe abschlägig beschieden worden.

Rabatt auf  
Weinzölle.

Verlängerungs-  
frist für Zoll-  
credite.

### Eisenbahnwesen.

Die Handelskammer zu Bromberg nimmt Theil an den periodischen Conferenzen, welche zwischen den Vertretern wirthschaftlicher Corporationen einer- und der Königlichen Direction der Oberschlesischen Bahn zu Breslau sowie der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg andererseits zwei Mal jährlich abgehalten werden. Derartige Conferenzen fanden mit erstgenannter Transportanstalt in Breslau am 25. März, am 25. October 1879, am 8. Mai und am 19. Juni 1880 mit letztgenannter Direction am 16. Juli 1879, am 22. Januar 1880 und am 24. Juni 1880 (zehnte Conferenz) zu Bromberg statt. Vergeblich hat unser Delegirter für die Zuziehung des Verbandes deutscher Müller plaidirt. Dieser Antrag wurde in der Bromberger Conferenz vom 16. Juli 1879 mit 16 gegen 2 Stimmen abgelehnt. Auf derselben Conferenz wird auf Antrag der Bromberger Handelskammer, die Avise über angekommene Güter den Empfängern auf Wunsch per Boten zustellen zu lassen, weil eine Uebersendung der Avise per Post eine beträchtliche Zeitversäumniss und dadurch auch Mehrkosten neben anderen Nachtheilen zur Folge habe, seitens der Direction erwiedert, dass die Verwaltung zwar im Allgemeinen die Zustellung der Avise durch die Post für die zweckmässige halte, jedoch anerkenne, dass in Specialfällen dieselbe zu Uebelständen führen könne.

Wo dies der Fall, wolle man auf besonderen Wunsch die Zustellung durch Boten bewirken lassen, jedoch gegen Erstattung der der Verwaltung dadurch entstehenden Selbstkosten. Die Frage, ob die Avisirung durch die Post nicht ausreiche, sei übrigens stets lokaler Natur und unterliege zunächst der Beurtheilung der Eisenbahn-Commissionen, die Interessenten würden daher gut thun, sich in den einzelnen Fällen mit diesen Behörden in Verbindung zu setzen.

Die Antragsteller erklärten hierauf ihre Bereitwilligkeit, die Kosten für die Avisirung durch Boten eventuell zu tragen, und ist auch dieserhalb durch Vermittelung der Handelskammer eine Verständigung der Interessenten mit dem Königlichen Betriebs-Amt zu Bromberg erfolgt. Ferner beantragte damals die Handelskammer zu Bromberg durch Schreiben vom 5. Juni, während des ganzen Jahres, eventuell während der

Eisenbahn-  
conferenzen.

Avisirung der  
angekommenen  
Güter.

Einführung von  
Retourbillets.

Sommermonate, Retour-Billets II. und III. Klasse, gültig für den 6 Uhr 11 Minuten Vormittags von Bromberg abgehenden und Waggon III. Klasse führenden Schnellzug No. 31, nach den Stationen Brahnau, Schultitz und Thorn einzuführen. Es wird gleichzeitig in Vorschlag gebracht, Monats- resp. Saison-Abonnements für die erwähnte Strecke einzuführen.

Motivirt wird dieser Antrag damit, dass

der Personenverkehr zwischen Bromberg und Brahnau bisher schon in den Sommermonaten Mai bis incl. October ein sehr reger war und nach der nunmehrigen Eröffnung des Holzhafens bei Brahmünde sich noch beträchtlich steigern wird. Im Interesse der vielen hiesigen Interessenten, Holzhändler, Spediteure und deren Beamten, empfiehlt es sich nun, auch für eine zweckmässige und geeignete Verbindung zwischen beiden genannten Stationen Sorge zu tragen.

Seitens der Direction wird erwidert, dass durch die erweiterte Anwendung der Retourbillets auf die Courier- und Schnellzüge das Princip der Retourbillets, die nur für den localen Verkehr bestimmt seien, durchbrochen werden würde und überdies eine Ueberfüllung dieser für den Durchgangs-Verkehr bestimmten Züge zwischen einzelnen Stationen zu befürchten sei. Deshalb könne dem Antrage nicht zugestimmt werden. Saison- und Abonnementbillets existirten schon jetzt, aber auch nur für Personenzüge. Eine Ausdehnung derselben auf die Courier- und Schnellzüge müsse abgelehnt werden.

Eisenbahn-  
tarifgesetz.

Ferner stellte der Delegirte der Handelskammer zu Bromberg unter Zustimmung der Vertreter der sämtlichen übrigen Corporationen noch das Ersuchen:

das Reichs-Eisenbahnamt bez. den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu ersuchen, den neuen Entwurf zum Eisenbahntarifgesetz den wirthschaftlichen Corporationen vorzulegen.

Von den Vertretern der Direction wurde hierauf bemerkt, dass ihrer Behörde über den fraglichen Gesetzentwurf officiell noch nichts bekannt sei, und dass sie daher über den Antrag eine bestimmte Erklärung nicht abgeben könne. Derselbe werde durch Ueberreichung des Protokolls zur Kenntniss des Herrn Ministers gebracht werden.

Weiter-  
beförderung der  
Wagenladungen.

Ferner beantragten wir in der Conferenz vom 22. Januar cr., mit den Anschlussbahnen einen dahingehenden Vertrag abzuschliessen, dass es den Empfängern in Bromberg gestattet werde, die mit Wagenladungen auf Bromberg destinirten Waggon fremder Bahnen, namentlich der daselbst mündenden Oberschlesischen, ohne Umladung weiterbefördern zu können. Die Königliche Direction verspricht beantragte Weiterbeförderung der hier einmündenden Wagenladungen der Oberschlesischen Bahn — ohne Umladung — unter gewöhnlichen Verhältnissen, macht jedoch darauf aufmerksam, dass sie ausser Stande sei, diesem Uebelstande für das Bromberger Commissionsgeschäft abzuhelfen, sobald bei der Oberschlesischen Bahn ein Wagenmangel eintritt und von derselben die Weiterbeförderung der nach Bromberg destinirten Waggonladungen untersagt wird.

Organisation der  
Staatsbahnen.

In der Conferenz vom 24. Juli 1880 wird über die Organisation der Staatsbahnverwaltung berichtet, derzufolge in Bromberg als Sitz der Behörde mit dem Titel „Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg“ verbleibt. An die Spitze der in vier Abtheilungen getheilten Direction tritt ein Eisenbahn-Directionspräsident. An Stelle der Commissionen sind jetzt Eisenbahnbetriebsämter errichtet, welche der Direction subordinirt sind.

Den Betriebsämtern ist übertragen, insbesondere die Entscheidung über Reclamationen aus dem internen Verkehr bezüglich der Stand- und Lagergelder, Conventionalstrafen, Wagenstrafmiethen, Entschädigungen aus dem Gepäck-, Vieh- und Güter-Verkehr wegen Manko, Beschädigung und Verlust, Lieferfristüberschreitungen, Erstattung von Fahrgeld für nicht benutzte Personenbillets u. dergl.; solche Reclamationen sind deshalb zur Vermeidung von Verzögerungen direct an die Betriebsämter zu richten.

Der Direction sind vorbehalten die Reclamationen aus dem internationalen Verkehr, sowie die Beschwerden, welche sich auf unrichtige Anwendung und Auslegung der Tarife, Instradierungsvorschriften etc. beziehen.

Der Verwaltungsbezirk der Direction und der Betriebsämter ist unverändert geblieben.

Die Betheiligung der wirthschaftlichen Corporationen an den Conferenzen in dem bisherigen Umfange bleibt bestehen und wird der vorgelegte Entwurf der revidirten Geschäftsordnung angenommen; dagegen der Antrag auf Bildung eines ständigen engeren Ausschusses vertagt, da die Angelegenheit nicht eilig sei und zu dem noch eine anderweitige Organisation durch Bildung der Bezirksräthe in Aussicht stehe.

Einführung von  
Retourbillets.

In Gemässheit des Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 11. März cr. — II. T. 524 — wird zur Erörterung gestellt: ob und für welche Verkehrs-Relationen ein hervorragendes, öffentliches Bedürfniss anzuerkennen ist, Retourbillets mit einer nach Massgabe der wachsenden Entfernung verlängerten Giltigkeitsdauer einzuführen.

Die Königliche Direction hat sich dem Herrn Minister gegenüber bereits dahin ausgesprochen, dass mit Rücksicht auf die grosse Ausdehnung des Ostbahn-Netzes, die theilweise sehr bedeutenden Entfernungen der Provinzial-Hauptstädte und Verkehrs-Mittelpunkte von Berlin und unter sich, die Vermittelung des Anschlussverkehrs der überwiegend auf Secundärbetrieb zurückgeführten Seitenlinien durch langsam fahrende gemischte Züge, die zur Berathung gestellten Verkehrs-Erleichterungen dann, aber auch nur dann als erspriesslich und empfehlenswerth zu bezeichnen seien, wenn gleichzeitig dem voraussichtlich sehr gesteigerten Anreize zu Fahrgeld-Defraudationen gegenüber geschärfte Controlmassregeln zur Einführung gelangten. Solche lägen ja aber nicht nur im Interesse der Eisenbahn-Verwaltung, sondern auch gleichmässig im Interesse des gesammten reisenden Publikums, da weitgehende Erleichterungen, die nicht gleichzeitig mit genügendem Schutze gegen Missbräuche ausgestattet seien, erfahrungsmässig sehr bald wieder eingeschränkt oder ganz beseitigt werden müssten.

Nach einer Darlegung der mit der Einrichtung der Retourbillets vorzugsweise verknüpften Gefahren und Missbräuche, als welche namentlich in Betracht kommen:

1. Billetfälschungen aller Art;
  2. wiederholte Verwendung von bereits zur Rückreise benutzten Retourbillets, insbesondere durch strafbare Vermittlung seitens des Eisenbahn-Fahrpersonals;
  3. speculativer Ankauf von Retourbillets bei nur beabsichtigter eigener Hintourfahrt zu dem Zwecke, durch Wiederverkauf für die einfache Fahrt einen billigeren als den tarifmässigen Fahrpreis zu erzielen,
- spricht sich die Versammlung einstimmig dahin aus, dass
- a. zur Beseitigung der ad 1 und 2 geschilderten Uebelstände die Wiederabstempelung aller Retourbillets (excl. Tagesbillets) bei Antritt der Rückreise,
  - b. zur Beseitigung des illegitimen gewerbmässigen Billethandels ad 3 nach dem Vorgange der meisten ausländischen (englischen, französischen, belgischen, italienischen etc.) Betriebs-Reglements die Retourbillets für persönlich und unübertragbar zu erklären, und mit einem bezüglichen Vermerk zu versehen seien.

Man ist insbesondere allseitig der Ansicht, dass das reisende Publikum gegenüber den alsdann zu hoffenden Erleichterungen sich gern der unverhältniss geringen Mühe der nochmaligen Präsentation der Billets am Schalter zu unterziehen gewillt sein werde.

Man giebt aber weiter der einmüthigen Hoffnung Ausdruck, dass bei Annahme der vorbezeichneten Kautelen es, wenigstens für den Bereich des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, in keiner Weise bedenklich sein werde, die Giltigkeitsdauer der gewöhnlichen Retourbillets, abgesehen von den eine längere Giltigkeitsdauer bedingenden besondern Relationen, allgemein auf 3 Tage zu normiren, womit gleichzeitig die besonderen Bestimmungen betreffs der vor Sonn- und Festtagen gelösten Retourbillets entbehrlich würden.

Nur für den Fall, dass dieser Vorschlag nicht zur Annahme gelangen sollte, werden die qu. Relationen aufgegeben, darunter:

Bromberg—Danzig, Bromberg—Königsberg und Bromberg—Stettin mit 3 Tagen, Bromberg—Berlin und Bromberg—Breslau via Kreuz mit 4 Tagen ebenso zur Badesaison Bromberg—Zoppot mit 4 Tagen Giltigkeitsdauer.

In Fahrplanangelegenheiten hat die Direction dem Antrage der Bromberger Handelskammer bereitwilligst entsprochen und einen Abendzug zwischen Schneidemühl und Bromberg eingelegt. Ferner beantragte der Delegirte der Handelskammer zu Bromberg, den Zug 37, der ohnehin in Thorn über 2 Stunden liegen bleibe, von Bromberg aus im Interesse des Geschäftsverkehrs ca. eine Stunde später abzulassen. Der Delegirte der Handelskammer zu Thorn erklärt sich dagegen, weil alsdann die Reisenden von Berlin etc. bis Thorn eine Stunde länger unterwegs bleiben müssten.

Nachdem die Direction erklärt, dass Bedenken gegen eine spätere Ablassung des Zuges 37 von Bromberg um ca. 30 Minuten nicht vorlägen, stimmt die Conferenz für diese Verlegung, weil die Bequemlichkeit der Reisenden dem Interesse des Geschäftsverkehrs gegenüber zurückstehen müsste.

### Tarifwesen.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg hat sich zweifellos ein wesentliches Verdienst um die Förderung der commerziellen und gewerblichen Interessen durch den Abschluss des deutsch-russischen Verbandtarifes und die Einführung eines rationellen Viehtarifes erworben.

Das System der neuconstruirten deutsch-russischen Verbandtarife entspricht im Wesentlichen den Grundlagen des deutschen Reformsystems.

Für Stückgut sind drei Klassen angenommen, eine Combination der deutschen Stückgutklasse mit den internen Tarifen der russischen Bahnen. Die zwei allgemeinen Wagenladungsklassen entsprechen den deutschen Klassen A. (5000 kg) und B. (10000 kg pro Wagen). Für wichtige Verkehrsartikel zwischen Russland und Deutschland sind Ausnahmetarife (sog. Artikeltarife) eingeführt, bei denen es nothwendig war, da die deutschen Specialtarife pure nicht zu acceptiren waren, sich auf die Herstellung directer Tarifsätze für die gangbarsten Artikel zu beschränken. Das Verzeichniss dieser Artikel führt folgende Classificationen an: 1. Getreide- und Mühlenfabrikate, 2. Baumwollgarn, Felle, Häute, Spiritus in Fässern, Tabak, Talg, Firnisse, 3. Alaun, Wolle, Baumwolle, Eisen, Hanf, Petroleum, Reis etc., 4. Holz, 5. Cement, Düngemittel, Roheisen, Salz, leere Säcke, 6. façonnirtes Eisen und Stahl, Lumpen, Oelkuchen etc., 7. Häringe und 8. Knochenkohle, Thierhaare etc.

Die Frachtberechnung, entsprechend dem deutschen Reformsystem, geschieht nach der Zahl der auf den Aufgabestationen verwendeten Wagen ohne Rücksicht auf eine Umladung, wie solche in Eydtkuhnen resp. Warschau stattfinden muss. Nur für den Versand nach Russland können mehrere zusammengehörige Wagenladungen auf einen Frachtbrief aufgeliefert werden. Für Flachs, Heede, Werg und Spinnabfälle ist die bisherige Tarifierungsweise beibehalten worden und zwar der Einheitssatz von 2 alten Pfennigen pro Centner und Meile nebst 3 Pfennigen Expeditionsgebühr bei einer Minimalaufgabe von 20000 kg resp. der Frachtberechnung hierfür. Dieser Frachtsatz stellt sich günstiger als der billigere interne deutsche Tarifsatz, da letzterem die Berechnung von 10000 kg für jeden Wagen zu Grunde liegt und die Tragfähigkeit des letzteren oft kaum bis zur Hälfte ausgenutzt werden kann. Ausserdem ist, um der inländischen Flachsproduction des Ostens keine Veranlassung zur Klage zu geben, in den entsprechenden Verkehrsrelationen die Wahl der Frachtberechnung freigestellt.

Für Flachs ist ausserdem noch der Einheitssatz von 2, 5 Silberpf. pro Centner und Meile bei Aufgabe von 5000 kg beibehalten. Die Tarifsätze sind durchgängig in der gemischten Währung erstellt und für die deutschen Strecken die Taxen der internen Tarife bis zu den Grenzübergangspunkten (mit Ausnahme der concurrenrenden Linien via Eydtkuhnen und via Alexandrowo) eingerechnet worden. Die Getreidetarife vom 17/27. September und 3/15. October 1879 zwischen Stationen der Petersburg-Warschauer Bahn einer- und den Ostbahnstationen andererseits werden in den neuen Verbandstarif aufgenommen werden und sind daher auch nach dem 1. Januar 1880 giltig.

Bis zum Schnittpunkt Wirballen ist die Fracht für 10000 kg von Berlin 252 Mark, Bromberg 166 Mark, Danzig 148 Mark und Königsberg 70 Mark. Für Eingangs-Declarationen werden von der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn 2 Rubel 90 Kopeken berechnet. Die Ausgangs-Declaration (Artellgebühren) kostet 1 Rubel 90 Kopeken laut der vom russischen Finanzminister bestätigten Taxe.

Was die zukünftige Leitung des Verkehrs anlangt, so sollen nach einer Vereinbarung der russischen Bahnen im Verkehr von Moskau nach den deutschen Stationen und umgekehrt die bisherigen kürzesten Transport-Routen via Wilna-Minsk und via Dünaburg-Witebsk vollständig ausscheiden und sollen die Tarife auch nicht mehr über diese Routen, sondern über die demnächst im Verkehr bleibende, aber immerhin längere Route via Brest-Alexandrowo berechnet werden. Diese Sätze sollen auch über Eydtkuhnen-Petersburg eingeführt und die Transporte ausschliesslich über diese beiden Routen geleitet werden. Es würde im Interesse des Handels sehr zu beklagen sein, wenn, was zur Zeit noch nicht feststeht, durch das Ausscheiden der kürzeren Route und die Berechnung der Tarife über eine längere Strecke eine Vertheuerung der Tarifsätze eintreten würde. Indess ist hierbei zu bemerken, dass zur Zeit im internen russischen Verkehr von Moskau via Alexandrowo thatsächlich die billigsten Tarife bestehen, welche die jetzigen directen Sätze des deutsch-russischen Eisenbahn-Verbandes zum Theil erheblich unterbieten. Für die Königliche Ostbahn erwächst aus diesem Arrangement die Nothwendigkeit, mit ihrer längeren Strecke via Eydtkuhnen in die Concurrenzaufnahme einzutreten und ab Eydtkuhnen zum Theil niedrigere Tarifsätze als im internen Verkehre einzurechnen, wenn sie nicht auf den Verkehr über diese Route ganz verzichten will, oder wenn nicht die Tarifsätze via Alexandrowo entsprechend erhöht werden sollen,

Fahrplan-  
angelegenheiten.

Deutsch-  
russischer  
Verbandtarif.

von welchen Alternativen die erstere der Ostbahn, die letztere dem Handelsverkehr und wegen der zu befürchtenden Ablenkung der Transporte auf den Seeweg auch den Eisenbahnen empfindlichen Schaden bereiten würde.

Viehtarif.

Der von der preussischen Ostbahn eingeführte Viehtarif mit fallender Scala erwies sich gleich vortheilhaft den Viehzucht treibenden östlichen Provinzen, wie den dieselben durchschneidenden Verkehrs-Anstalten, und es ist erfreulich, dass der Minister für öffentliche Arbeiten, nicht nur alle Reformversuche abgelehnt, sondern angeordnet hat, dass auf allen preussischen Staatsbahnen ein Viehtarif nach den Grundsätzen, wie sie der bei der Königlichen Ostbahn zur Zeit bestehende enthält, eingeführt wird.

Der gegenwärtig geltende Tarif der östlichen Staatsbahnen incl. Tilsit-Insterburger, Marienburg-Mlawa, Ospreussische Südbahn und Märkisch-Posener Bahn beruht in seinen Grundzügen auf der Theilung in Wagenladungen und Einzelsendungen, auf einem abfallenden Scalatarif und auf der feststehenden Expeditionsgebühr von 6 Mark pro Wagen.

Es wird jetzt berechnet:

#### A. Wagenladungen:

1. Pferde, fester Satz pro qm und km Mark 0,025 mit 6 Mark Expeditionsgebühr pro Wagen. Die höhere Fracht für Pferde-Transporte rechtfertigte der höhere Werth des Transportobjectes und die kostspieligeren Vorkehrungen (Rampenanlagen, geeignete Specialwagen, vorsichtige Behandlung beim Rangiren etc.)
2. Sonstiges Vieh, fallende Scala:
 

von	1—100 km	Mark	0,02	}	pro □ m und km und 6 Mark Expeditions-Gebühr pro Wagen.
dazu	= 101—200	=	0,0175		
=	= 201—300	=	0,015		
=	= 301 und weiter	=	0,01		
3. Bei Verladung in Etagenwagen 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. Frachtzuschlag.

#### B. Einzelsendungen:

Besondere mässige Tarifsätze.

Der neue Reformvorschlag dagegen beruht auf vollständig anderen Grundsätzen, aus denen sich folgende Nachteile ergeben:

1. Der gänzliche Wegfall der Einzelsätze, da selbst für Einzelsendungen in minimo halbe Wagenladungen tarifiert werden.
2. Die vielfache Classification von a. Pferden, b. Grossvieh und c. Kleinvieh.
3. Der überall feststehende Einheitssatz pro qm und km, statt des abfallenden Scalatarifs, und
4. die Beseitigung der für alle Wagen gleichlautenden festen Expeditionsgebühr von 6 Mark pro Wagen und die Erhebung der Expeditionsgebühren pro qm, so dass diese für Wagen mit grösserer Ladefläche als das festzusetzende Durchschnittsmaass entsprechend höher wird.

Nachstehende Beispiele zeigen, wie beträchtlich selbst bei Annahme des niedrigsten festen Einheitssatzes die Fracht gegen den jetzigen abgestuften Staffeltarif vertheuert würde.

Entfernung. km	Nach Berlin von	Transportkosten für einen Wagen mit der durchschnittlichen Ladefläche von 15,5 qm excl. Expeditions-Gebühren		
		nach dem bisherigen abgestuften Satze	nach dem Reformtarif fester Satz von Mk. 0,02 pro qm und km	Nach dem Reformtarif theurer um
200	Filehne . . . . .	Mark 58,20	Mark 62,00	+ Mark 3,50
250	Schneidemühl . . . . .	= 69,80	= 77,50	+ = 7,70
300	Linde, Nakel . . . . .	= 81,40	= 93,00	+ = 11,60
350	Czersk, Klahrheim . . . . .	= 89,20	= 108,50	+ = 19,30
400	Pr. Stargard, Warlubien, Alexandrowo, Tauer . . . . .	= 96,90	= 124,00	+ = 27,10
450	Danzig, Altfelde, Jablonowo . . . . .	= 104,10	= 139,50	+ = 34,50
500	Mühlhausen, Osterode . . . . .	= 112,40	= 155,00	+ = 42,60
550	Wolitz, Allenstein . . . . .	= 120,20	= 170,50	+ = 50,30
600	Königsberg . . . . .	= 127,90	= 186,00	+ = 53,10
650	Wehlau, Kl. Gnie . . . . .	= 135,70	= 201,50	+ = 65,50
700	Gumbinnen, Darkehmen . . . . .	= 143,40	= 217,00	+ = 73,60
750	Eydtkuhnen . . . . .	= 151,20	= 232,50	+ = 81,30
800	Lyck (via Insterburg) . . . . .	= 158,90	= 248,00	+ = 89,10

Durch diese 10—60procentige Frachtvertheuerung geht aber grösstentheils das Hauptabsatzgebiet der ostpreussischen Production an die dem Consumplatze Berlin näher gelegenen Viehzucht treibenden Gegenden Schlesiens, Mecklenburgs, Holsteins etc. verloren, und ein Haupterwerbszweig, der von der Natur wie regierungsseitig gleich stiefmütterlich behandelten östlichen Provinzen, welche ohnehin schon durch die neue Zollpolitik viel zu leiden haben werden, würde durch die neueste Reform der Eisenbahntarife geradezu in Frage gestellt sein.

Aber selbst in staatswirthschaftlicher Beziehung auch würde der neue Reformtarif sehr schädlich wirken, denn durch ihn würde eine Haupteinnahme der Königlichen Ostbahn beträchtlich geschmälert werden. Gegenüber der stetigen Abnahme des Güterverkehrs dieser Staatsbahn und dem dadurch jährlich auf ca. 2 Millionen Mark steigenden Ausfall der Frachteneinnahme hat sich namentlich infolge des fallenden Scalatarifs der Viehverkehr in den letzten Jahren wesentlich gehoben und nach dem Ausweise pro 1877/78 der Bahn eine Einnahme von nicht weniger als 3091777 Mark gebracht.

Bei aller Anerkennung der Vortheile, welche die seit länger als einem Jahre giltigen Ausnahmetarife für schlesische Kohlen der oberschlesischen Kohlenindustrie wie der Oberschlesischen Eisenbahn gebracht haben, müssen doch auch die Nachteile nicht übersehen werden, welche, wie schon in unserem vorjährigen Jahresberichte nachgewiesen, insbesondere unsere Stadt und Gegend davon gehabt haben. Der intellectuelle Urheber

dieser zweischneidigen Ausnahmetarife ist der westpreussische Abg. v. Lyskowski, welcher einen darauf bezüglichen Antrag am 10. März 1878 im preussischen Landtage einbrachte und ihn hauptsächlich mit dem grossen Consum begründete, auf den in erster Linie die Landwirthschaft Westpreussens zu ihrer Fortentwicklung angewiesen sei. In der interessanten Debatte über diesen später amendirten und vom Abgeordnetenhaus angenommenen Antrag erklärt Geheimer Regierungsrath Fleck:

„Bezüglich der Selbstkosten darf ich wohl sagen, dass bei den jetzigen Tarifen schon zum Theil die Kosten nicht gedeckt werden. Wenn Abg. Serlo gemeint hat, dass die schlesische Kohle über Thorn und Bromberg hinaus (Abg. S. wies vorher auf den grossen Consum englischer Kohle in diesen beiden Städten hin) keinen Absatz gefunden, so trifft das so allgemein nicht zu. Nach den Berichten der Ostbahn hat die schlesische Kohle auf der Strecke Bromberg-Dirschau der englischen den Rang abgelaufen . . . Ich fürchte, es wird nicht möglich sein, die Tarife herabzusetzen, ohne der Rentabilität der Staatsbahnen zu nahe zu treten.“

Dies waren die Worte des Regierungs-Commissars am 18. März 1878, also zwei Monate vor dem Inkrafttreten der Ausnahme-Tarife. Man konnte aber nicht vermuthen, dass die wirthschaftliche Zusammengehörigkeit, in welcher sich Bromberg in fast historischer Entwicklung mit Westpreussen befindet, unbeachtet bleiben würde, zumal dadurch die Productionsbedingungen unserer Industrien gegen die Concurrenz Westpreussens geschädigt sind. Die Handelskammern von Bromberg und Thorn hatten dieserhalb eine Special-Conferenz mit der Direction der Oberschlesischen Bahn am 24. März 1879, welche Thorn die Ausnahme-Tarife zusicherte für den Fall, dass eine Schienenverbindung mit dem Weichselufer (behufs directer Weiterverladung zu Wasser), beschafft würde, für Bromberg aber die Bedingungen bestritt, auf denen der Ausnahme-Tarif beruhe. Man machte geltend, dass der Consum der schlesischen Kohlen hier nicht so bedeutend sei, um ihm so weitgehende Concessionen machen zu können; man bestritt, durch letztere eine Ausdehnung des Verbrauches zu erzielen, weil man behauptete, dass gleichwohl diejenigen, welche englische Kohlen verwenden, diese nach wie vor beziehen würden; man verlangte ferner einen statistischen Nachweis für das Bedürfniss der Ausnahme-Tarife u. s. w., und stützte sich schliesslich darauf, dass der Ausnahme-Tarif auf Anordnung des Eisenbahnministers zu stande gekommen sei und daher dieser auch bei Aenderung jedenfalls seine Einwilligung zu geben habe; von der allgemein wirthschaftlichen Benachtheiligung unserer Production nahm man aber keine Notiz.

Demzufolge wandte sich die Bromberger Handelskammer, wie im vorigen Jahresberichte ausgeführt, am 24. Mai v. J. direct an den Handelsminister und unterbreitete ihm ziffermässig die Nachtheile, welche durch jene Ausnahme-Tarife den hiesigen Industriellen entständen. Einzelne Fabriken unserer Stadt haben jährlich eine Mehrfracht von 7—10000 Mark für Kohlen zu zahlen als ihre entfernter liegenden Concurrenten, welche schon im Vortheile eines günstigeren Bezuges von Getreide und anderen Rohmaterialien sind.

Die ministerielle Antwort vom 10. Juli v. J. weist erstens auf die erschwerenden Bedingungen jener Ausnahme-Tarife hin, obgleich die Interessenten Brombergs dieselben a priori anzunehmen bereit waren. Dann aber wird als Hauptzweck der qu. Tarife die Verdrängung der englischen Kohle durch einheimische, angeführt:

„Die Bahn-Verwaltungen“, heisst es da, „entschlossen sich zu den niedrigen Sätzen in der Erwägung, dass es sich im wesentlichen um neue Transporte und um die Erschliessung eines neuen Verkehrsgebietes handelt“ u. s. w.

Dem aber widerspricht geradezu die erwähnte Behauptung des Regierungs-Commissars in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. März 1878, nämlich, dass auf der Strecke Bromberg-Dirschau (schon damals) die schlesische Kohle der englischen den Rang abgelaufen habe.

Schliesslich verweist der Minister auf Grund des Ueberlassungs-Vertrages vom 25. August 1856 die Handelskammer an den Verwaltungsrath der Oberschlesischen Bahn. Erneut wurde die Bromberger Handelskammer in der Eisenbahn-Conferenz am 25. October v. J. bei der Oberschlesischen Bahn vorstellig, welche nun den statistischen Nachweis für das Bedürfniss der Ausnahme-Tarife verlangt, ein Nachweis, welcher bei den verschiedenartigen und eigenthümlichen Zufuhr-Verhältnissen Brombergs sehr kostspielig, schwierig und zeitraubend ist, aber durch die Verkehrstatistik (cfr. daselbst) der Bahn selbst erbracht ist.

Die inzwischen eingetretene Besserung der Kohlenpreise und die günstigere Lage der Kohlen-Industrie haben einzelne Combinationen jener Kohlen-Tarife schon über den Haufen geworfen.

Seit März 1880 ist ein neuer Ausnahme-Tarif mit einzelnen Frachterhöhungen in Kraft getreten. „Die angegebene Weigerung der Oberschlesischen Bahn“, heisst es in einer Zuschrift aus Interessenten-Kreisen, „ferner in den billigen Frachtsatz des Theil 1 der bisherigen Ausnahme-Tarife zu willigen, ist auf die augenblicklich bessere Verwerthung der Kohle nach anderen Gegenden zurückzuführen, dann auf den bei solcher Sachlage theilweise eingetretenen Wagenmangel, nimmermehr aber auf einen Verlust an den effectiven Transportkosten. Denn dieser Bahn ist für das längere Ausbleiben der Waggons ein Aequivalent durch die jetzt höheren Frachtsätze gegeben, obschon ihr Frachthantheil auch bisher nicht unter den Selbstkosten normirt war. Dieses war bei Gestellung der Ausnahme-Tarife ausschliesslich auf Seiten der Ostbahn der Fall, und wir greifen hier wiederum auf die obige Erklärung des Regierungs-Commissars vom 18. März 1878 zurück, dass bei den damaligen Tarifen schon die Selbstkosten nicht gedeckt wurden und es nicht möglich sei, die Tarife herabzusetzen, ohne der Rentabilität der Staatsbahnen zu nahe zu treten. Wenn gleichwohl die wesentliche Herabsetzung der Frachten erfolgte, werden die dadurch der Ostbahn entstehenden Mehrausgaben weit aufgewogen durch die Frachtverbilligung ihrer grossen Quantitäten Regiekohlen für die oberhalb Bromberg und Thorn gelegenen Stationen, bei denen ein so grosses Frachtersparniss erzielt wurde, dass die Ostbahn noch immer einen finanziellen Reingewinn von ca. 180000 Mark hatte.“ Lässt man dieses gern als Milderungsgrund für die Aufrechterhaltung der Kohlen-Tarife gelten, so darf man doch andererseits sich auch nicht ihren vielseitigen Nachtheilen, und insbesondere den beträchtlichen für unsere Stadt und Gegend, verschliessen. Wird so das System der Frachtdisparitäten trotz des Kampfes gegen Differential-Tarife in der heutigen Tarifpolitik geübt und, wie erwiesen, zum mittelbaren Vortheil der Staatsbahnen, so dürfte unserer Meinung nach der Staat auch auf die Beseitigung der dadurch entstehenden indirecten Schäden einzuwirken, nicht ausser Acht lassen.

Gemäss den Wünschen, wie sie sich bald nach Einführung des jetzigen Tarifsystems schon im November 1878 geltend gemacht hatten, beantragte die Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen:

1. Einführung der zweiten Stückgutklasse,
  2. Aufhebung der allgemeinen Wagenladungsklassen und Ersatz derselben durch eine neue Ladungsklasse für speciell benannte Artikel in Ladungen à 5000 kg,
  3. verschiedene Erleichterungen für die Aufgabe von Ladungen à 5000 kg,
- so dass das Tarifschema wie folgt sein würde:

„Eilgut.

Stückgutklasse I.

Stückgutklasse II (für die Güter der Wagenladungsklassen).

Wagenladungsklasse I (für noch zu nennende Güter)

Wagenladungsklasse II (für die Güter des jetzigen Specialtarifs I) } bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen.

Wagenladungsklasse III (für die Güter des jetzigen Specialtarifs II) } bei Aufgabe von 10000 kg pro Wagen.

Wagenladungsklasse IV (für die Güter des jetzigen Specialtarifs III) }

Bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen bzw. Frachtzahlung für dieses Gewicht werden befördert die Güter der Wagenladungsklasse IV zu den Sätzen der Wagenladungsklasse III und die Güter der Wagenladungsklasse III zu den Sätzen der Wagenladungsklasse II.“

In den Conferenzen, welche zur Berathung dieser Vorlage am 19. Juni 1880 in Breslau und am 24. Juni 1880 in Bromberg stattfanden (wir hatten zur Vorberathung dieses Gegenstandes eine Vorconferenz der beteiligten Corporationen am 23. dess. Mts. veranstaltet), hat unser Delegirter unter Berufung auf das schriftliche Gutachten vom vorigen Jahre (cfr. S. 15 des vor. Berichtes) gegen obige Vorlage gestimmt. Gegenüber den Vortheilen derselben sei es nach den bei den Vorberathungen der Tarifcommission und der Verkehrsinteressenten abgegebenen Erklärungen zweifellos, dass die Eisenbahnen die Ausfälle, welche denselben durch Einführung der II. Stückgutklasse erwachsen würden, dadurch auszugleichen suchen werden, dass sie die Sätze für die speciell benannten Artikel der Wagenladungsklasse I, welche letztere zur Zeit in der Klasse A I. resp. B. tarifiren, erhöhen werden, und zwar um so viel, dass der Einheitssatz der Klasse I etwa die Mitte halten werde zwischen den jetzigen Sätzen der Klasse A I. und B. Voraussichtlich werde als fernerer Compensationsobject die Erhöhung der Klasse II — des jetzigen Specialtarifs I — gefordert werden.

Die Aufhebung der allgemeinen Wagenladungsklasse A I. und B. werde daher von dem Handelsstande im Allgemeinen nicht gebilligt, wenn auch zugestanden werden müsse, dass diese Klassen dem kleinen Handelsstande wesentliche Vortheile nicht gewähren. Insbesondere werden bestimmte Erzeugnisse der landwirthschaftlichen Industrie, — Zucker, Rüböl, Spiritus, — welche zur Zeit in Klasse A I. bzw. B. gefahren werden, demnächst aber in die Klasse I. eingereiht werden sollen, ihr Ausfuhrgebiet im Westen vollständig einbüßen, weil die auf weite Strecken erheblich in's Gewicht fallende Frachtvertheuerung denselben die Concurrenzfähigkeit gegenüber anderen günstiger gelegenen Productionsgebieten nehmen würde.

Die östlichen Provinzen, welche diese landwirthschaftlichen Producte vorzugsweise exportiren, würden demnach unter der beabsichtigten Tariferhöhung besonders zu leiden haben.

Zu Bedenken gebe auch Anlass, dass das Verzeichniß der in die neue Wagenladungsklasse I einzureihenden Güter unmöglich ein vollständiges sein könne; hieraus folge aber eine erhebliche Benachtheiligung aller derjenigen nicht aufgenommenen Producte, die zur Zeit in der allgemeinen Wagenladungsklasse gefahren werden und nunmehr auf die Stückgutklasse I verwiesen werden sollen.

Endlich sei auch zu erwägen, dass die durch das bestehende Tarifschema zwischen dem Süden und Norden hergestellte Einheitlichkeit durch die Vorschläge der Tarifcommission wieder aufgehoben werden würde, da die Vertreter von Bayern und Elsass-Lothringen sich bereits gegen die Abänderung des Reform-Tarifschemas, welches auf einem Compromiss zwischen dem Norden und Süden beruhe, ausgesprochen haben.

Aus diesen Gründen stimmte unser Delegirter in Breslau für folgenden mit 16 gegen 1 Stimme angenommenen Antrag:

„Bei der Ungewissheit über die Höhe der neuen Frachtsätze ist auf die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse und auf die Herabsetzung der in den billigsten Wagenladungsklassen zu verfrachtenden Minimal-Quantitäten, so nothwendig beides auch ist, zur Zeit zu verzichten, wenn solches nicht ohne anderweitige Frachterhöhungen eisenbahnseitig gewährt werden kann“  
und in Bromberg für folgenden einstimmig angenommenen Antrag:

„Die Conferenz stimmt für die Einführung der II. Stückgutklasse unter der Bedingung, dass mit derselben keine Aenderung des Tarif-Schemas und keine Erhöhung der Frachtsätze verbunden ist.“

Mehl- und Malz-  
tarife.

Der Württembergische Ausschuss beantragte bei der Tarifcommission Mühlenfabrikate und Malz aus Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse einzureihen. Die Annahme des Antrages würde eine Erhöhung der Eisenbahnfracht um 40 bis 50 pCt. zur Folge haben und ohne Zweifel geeignet sein, die seitherigen Verkehrsbeziehungen und zwar nicht am wenigsten grade die Absatzverhältnisse der inländischen Mühlenindustrie in empfindlicher Weise zu stören, wenn nicht vollständig zu vernichten. Die Handelskammer zu Bromberg ist daher bei der Direction der Königlichen Ostbahn dahin vorstellig geworden, dem württembergischen Antrag entgegenzutreten, event. einen Beschluss verhindern zu wollen, bis auch die beteiligten Kreise in den östlichen Provinzen sich darüber geäußert hätten. In den Motiven wurde angeführt, dass es sich bei diesem württembergischen Antrage nicht mehr um einen Schutz inländischer Industrie gegen die Concurrenz der ausländischen, sondern innerhalb des deutschen Wirtschaftsgebietes selbst um die Absperrung einzelner localer Absatzgebiete gegen die Zufuhr aus anderen deutschen Provinzen, mit anderen Worten, um eine Unterbindung des Verkehrs im Lande selbst handle. Die württembergischen Mühlen, welche kaum mehr als den localen Bedarf decken können, wollen für diesen durch Frachtvertheuerung die inländisch-deutsche Concurrenz gänzlich absperrern, und es würde eine sehr erhebliche Schädigung für die gesammte Mühlenindustrie Deutschlands, vornehmlich für die Mühlen in unseren östlichen Provinzen unausbleiblich sein. Wenn zur Begründung des württembergischen Antrages angeführt wird, Mehl und Getreide gehörten rationeller Weise nicht in die gleiche Tarifklasse, so wird eben ausser Acht gelassen, dass die Grundlage des deutschen Tarifsystems nicht die Werthclassification, sondern die Transportleistung der Eisenbahnen ist. Gegen eine Tarifänderung des Artikels „Malz“ hatte sich bereits der Verein sächsischer Malzfabrikanten energisch ausgesprochen. Es wird ferner noch auf die Schädigung der Bahnen selbst aufmerksam gemacht. Jede Frachterhöhung würde die Mehltransporte per Bahn unmöglich machen und sie dem Wasserverkehre zuführen. Insbesondere gilt dies von den Mühlen der Bromberger Gegend, welche ihr Absatzgebiet nur durch billige Frachten behaupten können. Da somit durch Annahme des württembergischen Antrages auch die Einnahmen der Königlichen Ostbahn geschmälert würden, so steht zu erwarten, dass diese mit den anderen Bahnen der östlichen Provinzen ganz energisch gegen die inländische Schutzzöllnerei der Württemberger Front machen wird.

Ueberladung der  
Güterwagen.

Das Reichs-Eisenbahnamt hatte die wissentliche Ueberladung von Güterwagen über die markirte Tragfähigkeitsziffer hinaus nach den Vorschriften in § 18 des Bahnpolizei-Reglements vom 12. Juni 1875 und nach § 52, 5 des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 ohne Rücksicht auf das Maass der Ueberladung für unzulässig erachtet. Da somit die Bahnen nicht mehr berechtigt wären, die bisher zugelassene Ueberlastung der Wagen



bis 5 pCt. der Tragfähigkeit auch ferner noch zuzugestehen, so dürfte die Aenderung des bisherigen Verfahrens auch eine Aenderung der Handelsusancen bei Waggonlieferungen, nämlich die stricte Durchführung der Bruttoverkäufe zur Folge haben. Die dieserhalb laut gewordenen Beschwerden der wirthschaftlichen Corporationen, denen sich auch die Bromberger Handelskammer angeschlossen hat, haben seitens der Behörde eine theilweise günstige Erledigung gefunden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmte im Einverständniss mit dem Reichs-Eisenbahnamte, dass an den Güterwagen, insoweit sich dieselben nach sorgfältiger und genauer Revision hierzu eignen, ausser dem Vermerke der „Tragfähigkeit“ (im Sinne des § 52 7 der Betriebsordnung) der Vermerk eines dieselbe um höchstens fünf Procent übersteigenden grössten Ladegewichts (nach § 18 d der Bahnpolizei-Ordnung) angebracht und die so bezeichneten Wagen ausnahmsweise über die Tragfähigkeitsziffer hinaus bis zur Höhe des vermerkten höchsten Ladegewichts beladen werden dürfen. Die Ueberschreitung der vermerkten Tragfähigkeitsziffer darf nur zugelassen werden, wenn dieselbe herbeigeführt wird: 1. durch das Gewicht der Säcke oder der sonstigen Emballage bei Gütern, welche wie Getreide, Oelsaamen, Salz u. s. w. netto gehandelt werden; 2. durch den zufälligen Umstand, dass Frachtgüter, welche in schweren Stücken oder Colli zur Versendung gelangen, wie insbesondere Bauhölzer, Mühlsteine, schwere Fass- oder Ballengüter etc. nicht in Mengen aufgegeben werden können, deren Gesamtgewicht genau 10000 oder 5000 kg beträgt, in beiden Fällen auch nur so weit, als es sich bei Verladung in offenem Wagen und bei unzureichender Bedeckung nicht um Güter handelt, deren Gewicht erfahrungsmässig durch Witterungseinflüsse eine Zunahme erfährt.

Ferner kann nach einem Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. September 1879, entgegen der seitens verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen gestatteten zinslosen Creditfrist bis zu 6 Monaten bei Zahlung von Frachtbeträgen die Gewährung von Frachtcredit über eine den Rücksichten der Geschäftserleichterung ausreichend genügende Frist von einem Monat hinaus nur unter den für die Gewährung ermässigter Ausnahmetarife massgebenden Voraussetzungen und unter Beobachtung der hierfür vorgesehenen Bestimmungen, insbesondere bezüglich der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, der gleichmässigen Behandlung der Frachtinteressenten und der gehörigen Veröffentlichung der Bedingungen für zulässig erachtet werden.

Frachtcredite.

Die in unserem vorigen Berichte enthaltene eingehende Besprechung derjenigen Bahnprojecte, welche für die wirthschaftliche Entwicklung unserer Stadt und Gegend nothwendig geworden, sind trotz der eifrigen Unterstützung, die ihnen von allen Seiten wurde, nur wenig ihrer Verwirklichung näher gerückt. Es ist bedauerlich, dass das mehr oder minder persönliche Interesse der einzelnen Besitzer für die Beschlüsse derjenigen Kreise massgebend ist, deren Mitwirkung resp. Beihilfe für die Realisirung der Bahnprojecte erforderlich geworden. Bei den vielen meist concurrirenden Plänen hat auf die Beihilfe der Kreise nur jener zu rechnen, bei welchem die meisten Kreistagsmitglieder Adjacenten an der projectirten Bahn werden. Dadurch liegt die Gefahr nahe, dass rationelle Projecte von allgemein wirthschaftlicher Bedeutung anderen mehr Sonderinteressen dienenden hintenangesetzt werden. Dem Comité für die Linie Rogasen-Bromberg, dessen wirthschaftliche Bedeutung im letzten Jahresberichte eingehend besprochen wurde, ist unter dem 25. November 1879 die Concession zu den Vorarbeiten ertheilt worden. Es wurde aber in der Sitzung des Schubiner Kreistages vom 19. December 1879 die Uebernahme eines Kostentheils zu den Vorarbeiten einer Secundärbahn Bromberg-Schubin-Exin-Wongrowitz-Rogasen abgelehnt, weil viele Kreistagsmitglieder ausgeblieben waren und die anwesende Majorität des Kreistages für den Ausbau der Nakel-Gnesener Bahn, mehr Interesse zeigte. Ferner fasste der Kreistag in Wongrowitz am 28. Februar 1880 den Beschluss, einem Bahnprojecte, gleichviel ob Rogasen-Bromberg oder Gnesen-Nakel, mit einer bedeutenden Summe zu Hilfe zu kommen. Die etwaige Beihilfe würde wohl 5000 Mark baar pro Kilometer und der Werth des Landes pro Kilometer ebenfalls 5000 Mark, zusammen also 10000 Mark pro Kilometer betragen. Bei einer Länge von 18 Kilometer, welche diese Bahn innerhalb des Schubiner Kreises zurückzulegen hätte, würde der Kreis sonach eine Beihilfe von 180000 Mark zu zahlen haben. Der Zweck der Bahn, dafür jährlich für die Exiner und Nakeler Gegend höchstens 500 Wagenladungen Kalk, Kohlen und Eisen zu befördern, entspricht dem Kostenaufwande wenig. Wenn man nun dagegen annimmt, dass wöchentlich zwei Wagenladungen Mehl oder Getreide von Exin resp. Nakel nach den Kohlendistrikten zurückzubefördern wären, dann würden  $\frac{1}{5}$  der Wagen leer den Weg zurück antreten müssen und an ein Rentieren der Bahn würde wohl niemals zu denken sein. Die Kalk- und Kohlenlager unserer Provinz lässt man dabei ganz unberücksichtigt und würde dieselben noch dazu unter Darbringung von grossen Opfern zum Vortheil anderer Provinzen vernichten. Es scheint doch sehr fraglich, ob Oberschlesien Mehl, Getreide, Kartoffeln etc. von uns beziehen wird. Ausserdem muss man noch bedenken, dass die Gnesen-Nakeler Bahn die Städte Schubin und Wongrowitz, welche schon durch die Gerichtsorganisation gelitten haben, auf das empfindlichste schädigen würde, weshalb unmöglich diesen Orten hierzu noch Opfer zugemuthet werden können. Eine Bahnverbindung dagegen zwischen Bromberg-Rogasen, welche die fruchtbarsten Striche der Kreise Schubin und Wongrowitz durchschneidet und die Städte Schubin und Wongrowitz mit in die Verbindung hineinzieht, hat den Vortheil, dass sie den bedeutenden Verkehr genannter Städte mit der Hauptstadt des Regierungsbezirks vermittelt, und da Bromberg mit jedem Jahre an Einwohnerzahl zunimmt, ein nicht zu unterschätzender Absatzort für die von dieser Bahn berührte Gegend sein würde. Die Einwohnerzahl der Städte Bromberg, Schubin, Exin, Wongrowitz und Rogasen übersteigt die der Städte Nakel, Exin, Janowitz, Klecko und Gnesen um ein Bedeutendes, welches doch unbedingt Berücksichtigung verdient und der Bromberg-Rogasener Strecke den Vorzug geben muss.

Bahnprojecte.

Inzwischen ist ein neues Project, Posen, Owinsk, Mur. Goslin, Schokken, Mietschisko/Janowitz, Znin, Schubin, Bromberg, aufgetaucht, das bereits vor vielen Jahren ventilirt wurde und vor dem Bahnbau Posen-Schneidemühl eine nach allen Richtungen hin begründete Berechtigung hatte. Heute gründet sich dieselbe vorwiegend auf strategische Interessen, und aus diesem Grunde könnte sie nur eine vom Staat zu bauende Vollbahn werden, für welche auch die Vorarbeiten auf Staatskosten gemacht werden müssen. In wirthschaftlicher Beziehung steht aber diese directe Verbindung der Trace über Rogasen mit der aus ökonomischen Rücksichten gebotenen Benutzung der fertigen Strecke Posen-Rogasen weit nach. Nicht nur ist die neu zu bauende Trace Rogasen-Bromberg um ca. 20 km kürzer als die direkte Verbindung mit Posen, sondern sie durchschneidet auch gut bevölkerte, fruchtbare und sehr mineralreiche Gegenden der Provinz und wird zwei Kreistädte, Wongrowitz und Schubin, berühren. Das Interesse Brombergs, für welches ja in erster Linie die wirthschaftlichen Gründe massgebend sein müssen, gravitirt jedenfalls bei dem Bahnprojecte Rogasen-Bromberg, ist aber auch unzweifelhaft stark bei der directen Bahnverbindung mit Posen betheilig.

Betreffend den Ausbau der Linie Bromberg-Konitz hat das hier bestehende Eisenbahncomité unterm 1. December 1879 folgendes beachtenswerthe Promemoria veröffentlicht:

„Der Schwerpunkt der Motive für die Schaffung einer Bahn minderer Ordnung wird immer weit mehr in ihrer indirecten Nützlichkeit als im directen Erwerbsmaass der aufgewendeten Capitalien liegen.

Diese unbestreitbare Behauptung einer auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hervorragenden Autorität trifft allerdings auch für die Begründung der unsererseits geforderten Ausführung einer Secundärbahn von Bromberg nach Konitz in vollem Umfange zu. Nebenbei bietet aber letztere als Bindeglied ganz bedeutender Hauptbahnen auch die Wahrscheinlichkeit einer verhältnissmässig guten Rentabilität und vereinigt somit in sich all' jene Vorbedingungen, welche von selbst heute ein Bahnproject zur raschen Ausführung in den Vordergrund drängen.

Zum überwiegenden Theile hat der Mangel rationeller Bahnverbindungen mitverschuldet, dass Bromberg und seine Umgegend nicht in jenem Maasse wirthschaftlich emporgingen, in welchem der allgemeine Nationalwohlstand sich hob, und empfindlicher als andere Gegenden geschädigt wurden, als die Krisis und ihre Nachwirkung auf unserem Vaterlande lasteten. Wenn diese bis in die letzte Zeit alle Versuche zur Besserung darniederhielten, so ist es erfreulich und dankbar anzuerkennen, dass staatlicherseits nunmehr energisch auf dem Gebiete des Verkehrswesens gerade der rationelle Ausbau unseres Schienennetzes in die Hand genommen wird. Gleichwohl haben wir mit tiefem Bedauern in der dem Abgeordnetenhanse zugegangenen Eisenbahn-Vorlage das Project einer Bahnverbindung von Bromberg nach Konitz vermisst, einer Bahnverbindung, welche seit Jahrzehnt als ein Bedürfniss für Staat und Gegend anerkannt wurde. Seit acht Jahren schon sind mit hoher Genehmigung die Vorarbeiten für diese Bahnlinie fertig gestellt, und wenn ihre Ausführung bisher unterblieb, so scheint, wie in der Begründung des Gesetzentwurfes betreffend die Erweiterung des Eisenbahnnetzes ja anerkannt wird, nunmehr doch sicherlich der richtige Zeitpunkt hierfür gekommen zu sein. Alle Anstrengungen, welche unsere intelligente und arbeitsame Bevölkerung — wenngleich ihre finanziellen Kräfte denjenigen in den übrigen deutschen Gauen weit hintenanstehen — oft mit grossen Kosten auf den verschiedenen Wirthschaftsgebieten macht, können nur wenig erfolgreich sein, so lange ihnen die nothwendige und ihre Thätigkeit ergänzende Unterstützung im Verkehrswesen fehlt. Hierin genügen nicht die einzelnen Nothbehelfe, wie sie sporadisch für engbegrenzte locale Bedürfnisse geschaffen werden, nur wenn die ganze Gegend durch rationelle Bahnverbindungen dem modernen Verkehre einverleibt wird, kann erst für sie die wechselseitige Wirkung aller wirthschaftlichen Factoren wohlthuend und fördernd sein.

Neben der Ungunst der Zeitverhältnisse scheinen aber auch mehr oder minder berechtigte Sonderinteressen einzelner Landstriche und Orte einen Hinderungsgrund für die Ausführung dieser Bahnverbindungen zu bilden, und darum ist es wohl angezeigt, auf jene Projecte hinzuweisen, welche den thatsächlichen Bedürfnissen unserer Stadt und Gegend am meisten entsprechen. Im Westen unserer Stadt ist es die Verbindung mit Rogasen durch die bedeutenderen Provinzialstädte Wongrowitz, Exin, Schubin und durch einen der fruchtbarsten und industriellen Landstriche unserer Provinz. Ausser der Zunahme von Brennereien, Stärkefabriken ist das Hauptaugenmerk auf die Vermehrung der Zuckersiedereien und bessere Ausbeutung des bisher noch unerschlossen gebliebenen Bodenreichthums unserer Provinz gerichtet. Den Steinsalzwerken von Inowrazlaw dürfte sich in nicht zu langer Zeit ein gleiches bei Wapno (Exin) anschliessen, dessen ausgedehnte Gypsbrüche bereits ganz wesentliche Bedeutung gewonnen haben.

Die nach Norden führende Verbindung mit Konitz würde neben den handeltreibenden und industriellen Städten Krone a. B. und Tuchel die ausgedehnten Forsten bei Wtelo und das Braunkohlen-Bergwerk Stopka berühren. Naturgemäss haben alle diese industriellen Unternehmungen ihren commerziellen und finanziellen Stützpunkt in Bromberg, und es kann somit kaum noch einem Zweifel unterliegen, dass die directe Einmündung dieser wichtigen und nothwendigen Linien in Bromberg ein so wesentliches Bedürfniss für diese Stadt und die ganze Gegend geworden ist, dass diesem gegenüber alle weit untergeordneten Interessen minder verkehrsreicher und ungünstiger gelegener Plätze als Durchgangspunkte nicht in Betracht kommen können.

Somit bieten jene erwähnten Secundärbahnen nicht nur den Vortheil, ein wesentliches Förderungsmittel für die neugestalteten Productionserwerbe der ganzen Gegend zu bilden, sondern auch Bromberg selbst, welches bisher die keineswegs geeignete Berücksichtigung fand, zu einem wichtigen Knotenpunkte, wiederum zu einem bedeutenden Handelsplatze zu machen und es durch den wesentlich gesteigerten Fremdenverkehr materiell wie geistig zu heben. Bromberg hat umsomehr gerechten Anspruch hierauf, als es, trotzdem alle hier vorhandenen Vorbedingungen für einen günstigen Concentrationspunkt des durchgehenden Bahnverkehrs durch die Opferwilligkeit seiner Bewohner ergänzt wurden, Nachtheil erlitt, indem der Hauptverkehr im Westen durch die Schneidemühl-Dirschauer, im Osten durch die Posen-Thorn-Insterburger Bahn abgelenkt wurde. Bromberg bedarf auch im nationalen Interesse jener neuen Bahnverbindungen, weil es von jeher den Kernpunkt des Deutschthums im Osten bildete, weil deutsches Wesen und deutsche Sitten von hier aus auf die ganze Gegend einwirkten und es dieser nationalen Aufgabe auch ferner gerecht werden will, vielleicht sogar gerecht werden muss. So würden direct oder mittelbar alle der Stadt durch die gewünschten Bahnverbindungen gebotenen Vortheile auf die ganze Gegend zurückwirken.

Neben dem ökonomischen Interesse für diese tritt aber noch das militärische des Staates hinzu. Besonders gilt dies für die Ausführung der Linie Konitz-Bromberg, durch welche eine directe Verbindung der Grenzfestung Thorn einer-, mit den Seefestungen Stettin und Kolberg andererseits und im Kriegsfall eine wesentliche, wenn nicht gar nothwendige Entlastung der Hauptstrecke der königlich preussischen Ostbahn geschaffen wird. Dieses gewiss beachtenswerthe Moment wird aber durch die wirthschaftlichen Vortheile weit überboten. Die beiden Haupttracen der von Berlin nach Dirschau führenden Ostbahn liegen in der Richtung von Bromberg nach Konitz etwa 80 Kilometer von einander entfernt und bedürfen in der nämlichen Richtung der Bahnverbindung, um den durch die erträgnissreiche und wohlbebaute Gegend gebotenen Verkehr aufzunehmen und ihre eigene Rentabilität vermehren zu können. Der ganze auf dem rechten und südwärts auch auf dem linken Ufer der Brahe befindliche Landstrich ist fruchtbar und reich an vielen wohlhabenden Ortschaften. Es ist projectirt, dass die Bahn, welche den fruchtbarsten Landstrich des Bromberger Kreises durchschneidet, von Bromberg in nordwestlicher Richtung auslaufend, die erste Haltestelle bei Hoheneiche bekommt. In nördlicher Richtung weitergehend würde die projectirte Trace, das Dorf Kutki passirend, in Trischin oder Wtelo eine zweite Haltestelle finden und an dieser den Verkehr der um die Dörfer Wtelo, Blumenwiese, Hammermühle liegenden, an Landes- und Forstproducten ertragreichen Gegend aufnehmen. Weiter nordwärts berührt das Project der nun mit der Chaussee nach Krone a. B. parallel laufenden Bahn das Braunkohlen-Bergwerk Stopka (Gesellschaft Weichselthal), welches die Ausbeutung seines ansehnlichen Lagers nicht erweitern kann, da der jetzige kostspielige Achsentransport den weiten Versand seiner Producte ausschliesst. Kaum 2 Kilometer nördlich vis-à-vis dem Dorfe

Althof ist der Bahnhof für die handeltreibende und industrielle Stadt Krone a. B. projectirt. Diese circa 4000 Einwohner zählend, ist der Marktort für einen sehr ausgedehnten Landbezirk, besitzt eine grosse Mühlenindustrie, private wie fiskalische Mahl- und Schneidemühlen, denen der ausgedehnte Bretterversand auf der hier nicht schiffbaren Brahe nicht möglich ist, sowie ganz bedeutende Möbelfabriken.

Hinter Krone mündet die Bahn in den Tucheler Kreis, durchschneidet den fruchtbarsten Theil desselben in einer Länge von etwa 26 km, indem sie die Wälder — bekannt unter dem Namen Tucheler Heide — in einer überall ziemlich gleichen Entfernung von 5 km östlich und nördlich liegen lässt. Der Boden der durchschnittenen Gegend ist meist fruchtbares Ackerland, welches fast durchgehends Weizen, Gerste und Oelfrüchte tragen kann. Da die Trace der Bahn mehrfach die Chausseen und Landwege berührt und an den Kreuzungspunkten Haltestellen projectirt sind, so würde die langehegte Absicht, hier Zuckerfabriken zu etabliren und so die Landwirthschaft rentabler zu machen, sich leicht realisiren können, zumal der Boden für den Rübenbau ausserordentlich geeignet ist. Bei dem Gute Kamnitz resp. Gostyczyn wäre vielleicht die Anlage eines Bahnhofes geboten, da an dieser Stelle sich die Landstrassen mit den wohlhabenden östlichen Landstrichen vereinigen. Von grosser Bedeutung für diese Bahnanlage ist der Umstand, dass südlich von Tuchel sich eine blühende Mühlenindustrie gebildet hat. Die Wassermühlen an beiden Ufern der Brahe, (es befinden sich 12 bedeutende Anlagen auf der 15 Kilometer langen Linie Motilla-Tuchel) liegen in nächster Nähe der Bahn und versenden schon heute trotz des schwierigen und kostspieligen Transportes ausser den Nebenproducten, wie Futtermehl, an 600 Centner Mehl wöchentlich. Obschon die meisten Anlagen auch zum Schneiden von Brettern eingerichtet sind und dadurch das sehr werthvolle Material der angrenzenden namentlich fiskalischen Forsten die geeignetste Verwendung finden würde, so kann sich dennoch diese Industrie bei den heutigen Transport-Verhältnissen nicht rentiren. Sie würde sich aber zu einer sehr blühenden entwickeln und auch die Erträgnisse der Forsten besser gestalten, wenn durch einen billigen Bahntransport die Bretter nach Bromberg geschafft werden könnten, um hier zu Wasser weiter verladen zu werden. Auch zahlreiche Braunkohlen- wie unergründliche Kalk- und Thonlager befinden sich am Braherande innerhalb des Tucheler Kreises und warten nur auf billige Communicationsmittel, um ihre Schätze abzugeben. Die Glasfabriken (Luisenthal, Iwitz etc.) bei Tuchel würden durch Consum von Rohmaterialien und den erweiterten Versand ihrer Fabrikate ganz ansehnliche Frachtgüter der projectirten Bahn zuführen. Ganz besondere Erwähnung verdient auch das grosse Absatzgebiet, welches hier für schlesische Kohlen neu erschlossen wird, und deren billiger Bezug nicht nur fördernd auf die Landwirthschaft und die Industrie sein, sondern auch eine mächtige Entwicklung neuer Zweige der letzteren zur Folge haben wird.

Tuchel selbst, dessen Lage gestattet, den Bahnhof in ungefährer Höhe der Stadt und in deren Nähe anzulegen, ist Speditionsort für einen sehr lebhaften Getreidehandel, welcher sich durch die projectirte Bahnverbindung wesentlich heben und fördernd auf die Rentabilität der Landwirthschaft zurückwirken würde. Hinter Tuchel geht die Bahn in nordwestlicher Richtung durch einen sehr fruchtbaren und bevölkerten Landstrich bis Konitz, wo sie in den Hauptstrang der Ostbahn einmündet. Die Vorarbeiten für die Linie Konitz-Tuchel als Theilstrecke der projectirten Bahn Konitz-Laskowitz sind erst vor mehreren Monaten durch die Königliche Ostbahn aufgemacht worden; die für die Theilstrecke Tuchel-Krone-Bromberg 1871 fertiggestellten Vorarbeiten entsprechen aber weder dem heutigen Bausysteme, noch den gegenwärtigen Preisverhältnissen. Während nun die nächsten Interessenten wiederholt weder Mühen noch Kosten scheuen, diese Vorarbeiten zeitgemäss umändern und gründlich revidiren zu lassen, dürfen sie auch der Erwartung Raum geben, dass dies nicht wiederum vergeblich geschieht und die Ausführung dieser wichtigen nothwendigen Bahn, für welche bei dem heute erweiterten Schienennetze ein Secundärbetrieb genügen würde, ad graecas calendas aufgeschoben wird.

Der wirthschaftlich eminente Nutzen und das unleugbare Bedürfniss, welche die ökonomischen Verhältnisse der einzelnen von der projectirten Bahn durchschnittenen Gebiete zeigen, werden wesentlich erhöht, wenn man auch die Rückwirkung dieser Bahnverbindung auf die angrenzenden Gegenden in Betracht zieht. In Ergänzung der Eingangs schon erwähnten Vortheile durch die Bahnverbindung Bromberg-Rogasen fallen auch diejenigen der Bromberg-Inowrazlawer Linie ganz beträchtlich in's Gewicht. Für die zunehmende Ausbeutung der um Inowrazlaw liegenden Salz-, Kalk- und Gypslager, für die bessere Verwerthung der Landproducte in dem kornreichen Kujawien werden nicht nur neue und gute Absatzgebiete in der Nähe, sondern auch durch eine kürzere und billigere Verbindung mit Kolberg, Stolpmünde etc. in der Ferne geschaffen. Zu all diesen Vortheilen kommt auch noch der äusserst günstige Umstand, dass der Staat durch die Ausführung der Bromberg-Konitzer Bahn einen Theil desjenigen Bahnbaues realisirt sieht, welchen er in erster Linie in's Auge gefasst aber für's Erste vertagt hat. Zweifellos würde das wichtigste Förderungsmittel für die nicht zu umgehende und so stark dem staatlichen Interesse entsprechende Ausführung der Linie Konitz-Laskowitz der durch vorliegendes Project geförderte Bau der Theilstrecke Konitz-Tuchel sein und mittelbar sicherlich auch eine raschere Verständigung über den Grunderwerb für die erwähnte Transversalbahn herbeiführen. So identificirt sich hier das staatliche Interesse mit dem Bedürfnisse einzelner Gegenden, Ortschaften und Städte und ist, wenn es auch nicht die Summe der vielfachen wirthschaftlichen Vortheile einer Bahnverbindung Brombergs mit Konitz übertrifft oder gar erreicht, doch wichtig genug, um energisch die Ausführung der letzteren verwirklichen zu helfen.“

Die Handelskammer hat bei der Wichtigkeit und Dringlichkeit dieses Gegenstandes an massgebender Stelle ihr Votum abgegeben, und ist in erster Reihe beim hiesigen Magistrat und Königlichen Landrathsamte dahin vorstellig geworden, dass beide Behörden im Interesse der Stadt und des Kreises Bromberg ihren Einfluss zur Bereitstellung der Mittel geltend machen, welche zur Ausführung der Vorarbeiten resp. der erwähnten Bahnprojecte selbst sich als nothwendig erweisen sollten.

### Schiffahrt.

Dankbar anzuerkennen sind die vielfachen Verbesserungen der Wasserwege, denen die Staatsbehörde in letzter Zeit ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat; die Canalisirung der Unterbrahe, welche wir mit den Verbesserungsanlagen bereits im vorigen Jahre besprochen haben, ist von wesentlichem Einfluss auf die Erleichterung und Verbilligung der Holz- und Schiffstransporte gewesen. Mit der Einweihungsfeier der Brahecanalisirungsarbeiten wurde am 27. September 1879 auch der Schlussstein zu dem von der Bromberger Hafencanalisirungsarbeiten erbauten Sicherheitshafen „Brahemünde“ gelegt. In Ergänzung des im vorigen Jahresberichte

Weichselhafen  
Brahemünde.



gegebenen Bauberichts fügen wir aus dem Verwaltungsberichte der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft pro 1879 Folgendes hinzu:

„Am 30. April 1879 wurde unmittelbar nach der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre die Betriebsfähigkeit der Hafenanlagen officiell festgestellt. Nach Publicirung des Tarifes für die Erhebung der Schleusen- und Hafen-Gefälle und glücklich hergestelltem Stau an dem Brahnau'er Nadelwehre, in planmässiger Höhe von rot. 2,3 Meter über dem mittleren Sommerwasserstande der Brahe, konnten am 12. Mai d. J. die Anlagen dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Die noch rückständigen Arbeiten: die profilmässige Ausbaggerung der beiden Hafenstrassen, die Beseitigung der beiden provisorischen Schutzdämme an der Weichsel resp. der Brahe, die Erdarbeiten zur planmässigen Ausschüttung des Schleusenplateaus, die Vollendung der Mole, die Endigung der Deichanlage nach der Weichsel, die Befestigung der Leinpfadböschungen durch Abpflasterung resp. Flechtzäune oder grüne Bespreutungen, der Bau von 12 Stück Traversen, in Packwerksbau, im Anschluss an das Parallelwerk resp. den Treidelweg am Höhenrande im Aussenhafen, wie endlich die Bekiesung der Treidelwege etc. konnten ohne jede Störung des Betriebes im Laufe des Jahres 1879 im Wesentlichen der Vollendung entgegengeführt werden.

Gleichzeitig wurde die Aufstellung der schmiedeeisernen Drehbrücke über das Unterhaupt der Hafenschleuse bewirkt, als auch nach vollendeter Anschüttung des nördlichen Schleusenplateaus, auf diesem, der Bau des Etablissements, bestehend aus einem Dienst- und Wohngebäude für drei Hafenbeamte, dem Utensilien- und Materialienschuppen wie den Stallgebäuden in Angriff genommen und soweit es mit Rücksicht auf den Untergrund — eine 5 Meter hohe Schüttung auf torfigem gewachsenen Boden — zulässig und mit der schwierigen Fundirung zu vereinbaren war, möglichst gefördert und bis auf den inneren Ausbau, vor Eintritt ungünstiger Witterung, im verflossenen Herbste vollendet.

Die schnelle Vollendung der noch rückständigen Arbeiten, die im Wesentlichen in der Ergänzung und Vollendung der Befestigung der Treidelwegs-Böschungen, den Erdarbeiten zur Aufhöhung versackter Deichstrecken, wie der Hinterfüllung des Parallelwerkes an der Weichsel und dem inneren Ausbau des Etablissements bestehen, ist durch abgeschlossene Verträge mit leistungsfähigen Unternehmern gesichert und sollen diese Arbeiten bei Eintritt frostfreier Witterung sofort in Angriff genommen und möglichst forcirt werden.

Die Beschaffung der für den Betrieb und die gute bauliche Instandhaltung der Anlagen erforderlichen Geräte und Utensilien, wie Handbagger, Moderprähme, Dampfmaschine, Boote etc. als auch die erforderlichen Vorkehrungen zum Abdämmen und Auspumpen der Häupter resp. der ganzen Schleusenkammer, bei etwaigen Betriebsstörungen in der Hafenschleuse, ist in die Wege geleitet und durch Verträge mit leistungsfähigen Firmen deren baldige Lieferung in solider Ausführung gesichert.

Dem wichtigen Bauwerke ist folgende Stiftungsurkunde bei der Feier am 27. September einverleibt worden:

„Die Regulirung und Canalisirung der Unterbrahe, das wichtige Glied in der Kette der Wasserstrassen zwischen Weichsel und Oder, wie Anlage eines geräumigen Sicherheitshafens an der Brahe-Mündung, war seit ca. 25 Jahren als ein dringendes Bedürfniss allgemein anerkannt. Im Jahre 1871 hatte sich zur Verwirklichung der für den polnischen Holzhandel und die ganze Weichselschiffahrt überaus wichtigen Anlage ein Comité aus den ersten Holzhändlern des nordwestlichen Deutschlands gebildet. Dank der wohlwollenden Unterstützung der königlichen Regierung zu Bromberg, dank der Energie und Intelligenz der Mitglieder des Comité's und zugleich dank den rastlosen Bemühungen des Herrn Theod. Müller aus Berlin ist es demselben nach Ueberwindung der mannigfachsten Schwierigkeiten gelungen, dass das von dem derzeitigen Wasserbau-Inspector zu Bromberg, jetzigen Professor und Baurath Garbe zu Hannover, ausgearbeitete Project unterm 3. Mai 1876 von Sr. Majestät dem Kaiser und König Wilhelm zur Ausführung genehmigt wurde.

Auf Grund des zwischen dem königlichen preussischen Fiscus und der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft vom 16. März 1876 abgeschlossenen Vertrages übernahm die königliche Regierung zu Bromberg die Ausführung der Brahe-Canalisirung, veranschlagt auf 1050000 Mark, die Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft die Ausführung der Hafenanlagen, veranschlagt auf 1350000 Mark.

Die Canalisierungsarbeiten wurden im Spätsommer 1876, die zur Herstellung der Hafenanlagen nach bewirktem Landerwerbe im Juli 1877 in Angriff genommen und so gefördert, dass die ganzen Anlagen im Herbste 1878 im Wesentlichen vollendet und am 30. April 1879 dem allgemeinen Verkehre übergeben werden konnten.“

Die Nützlichkeit der Anlagen ist schon während der ersten Betriebsperiode in hohem Grade zur Geltung gelangt. Vor dem im verflossenen Jahre während des Frühlings und Sommers aussergewöhnlich häufig und rapide eingetretenen Hochwasser der Weichsel fanden die ankommenden Holzflösse zu jeder Zeit Schutz im Weichselhafen und konnten ungeschädigt ihre Reise nach dem Bromberger Canal fortsetzen. Verluste durch Verschwimmen der Holzflösse, von denen der Handelsstand in früheren Jahren bei ähnlichen Wasserverhältnissen so schwer betroffen wurde, sind im abgelaufenen Jahre nicht zu beklagen, und haben die Anlagen somit ihren Zweck vollkommen erfüllt.

Unterm 25. November 1879 richtete die Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft folgende Petition an Se. Excellenz den Herrn Finanzminister Bitter:

Ew. Excellenz

bitten wir ehrerbietigst, für die auf der Weichsel thalwärts vom Auslande eingeführten, zur Weiterbeförderung auf der canalisirten Brahe sowie auf dem Bromberger Canal bestimmten Holzflösse, die Zollrevision im Weichselhafen Brahemünde und die Zollerlegung beim Königlichen Haupt-Steuer-Amt in Bromberg hochgeneigtest genehmigen und das Weitere verordnen zu wollen.

Ew. Excellenz wird nicht entgangen sein, dass eine grosse Anzahl angesehener Holzhändler, die ihren Bedarf verschiedener Bau- und Nutzholzer auf der Weichsel, der Brahe und dem Bromberger Canal ihren westlichen Bestimmungsplätzen zuführen lassen, seit langen Jahren das Project zur Anlage eines Sicherheitshafens an der Mündung der Brahe verfolgt, es nach unsäglichen Mühen und mit grossen Geldopfern ausgeführt und am 12. Mai d. J. dem Betriebe übergeben haben.

Der Zweck der Hafenanlage begründet darauf: Schiffsgefässe und Holzflösse ohne Verzug und so schnell als möglich den Gefahren des Weichsel-Hochwassers zu entziehen und sie in den sicheren Schutz des Weichselhafens zu führen.

Die Verzollung der Holzflösse an der Grenze hat den Zweck der Hafenanlage in hohem Grade beeinträchtigt.

Während die Holzflösse bisher ohne Versäumniß ihre Reise fortsetzen konnten, erleiden sie jetzt behufs der Verzollung an der Grenze einen mehrtägigen Aufenthalt, und mit demselben sind sie wiederum den Gefahren des Hochwassers ausgesetzt. Neben den Gefahren entstehen den Holzhändlern aber durch den Aufenthalt auch wesentliche Kosten, indem

1. die Holzflösse länger im Lohne gehalten werden müssen, als wenn sie direct nach dem Weichselhafen schwimmen.

Wir erlauben uns hierbei gehorsamst zu bemerken, dass für die Holztransporte, welche die Bestimmung haben, die Brahe resp. den Bromberger Canal zu passiren, die Flösse bis zu ihrer Ankunft im Weichselhafen Brahemünde engagirt und dort unmittelbar nach dem Einlaufen der Flösse entlassen werden.

2. Die längere Lagerung auf der Weichsel macht eine umfangreiche und kostspielige Befestigung der Holzflösse durch Anker, Ketten und Taue, sowie die verschärfte Bewachung der Transporte unumgänglich nothwendig.
3. Die Holzhändler sind gezwungen, zur Verzollung entweder ihre Beamten nach der Grenze zu entsenden, oder sich eines Spediteurs zu bedienen. Beide Fälle verursachen wesentliche Kosten, deren Höhe wir eventl. durch Beläge nachzuweisen uns bereit erklären.

Für die geschäftsmässige Ausführung unserer Bitte beehren wir uns Ew. Excellenz folgende Vorschläge zur hochgeneigten Berücksichtigung zu unterbreiten:

„Wer die Verzollung seiner Holztransporte im Weichselhafen Brahemünde wünscht, ist verpflichtet dem Haupt-Steuer-Amte in Bromberg rechtzeitig davon Anzeige zu machen, gleichzeitig ein Verzeichniß der bezüglichen Holzflösse zu überreichen und Caution entweder in baarem Gelde oder in cautionsfähigen Effecten zu bestellen.

„Aus dem Holzverzeichniß muss ersichtlich sein: Name und Wohnort des Inhabers sowie des Transportführers; die Gattung der Hölzer; die Anzahl der Holztafeln sowie die Stückzahl der Hölzer incl. Auflast; der kubische Inhalt der einzelnen Holzstücke, der der Holztafeln und der des ganzen Transportes.

„Von dem Holzverzeichnisse hat der Antragsteller das Duplicat bei dem Grenz-Zoll-Amte niederzulegen und ein Triplicat dem Transportführer zu übergeben, der es neben seinem Frachtbriefe mit sich führen muss.

„Sobald die vorgeschriebenen Bedingungen bei dem Haupt-Steuer-Amte in Bromberg erfüllt sind, hat dasselbe brieflich event. telegraphisch das Grenz-Zoll-Amt anzuweisen, das Holzverzeichniß des Flossführers zu visiren und den Transport ohne Verzug abschwimmen zu lassen.

„Die mit dem Zollcertificate versehenen Holztransporte müssen in den Weichselhafen Brahemünde einlaufen, Zuwiderhandlungen wären als Defraudation anzusehen und die betreffenden Flossführer zur Verantwortung und Bestrafung zu ziehen.

„Von der Bestrafung ist in den Fällen Abstand zu nehmen, wenn Hölzer durch unerwartete Naturereignisse verschwimmen und der Nachweis geführt wird, dass dem Flossführer dabei grobe Vernachlässigung seiner Pflicht nicht beizumessen ist.

„Die Zollrevision erfolgt im Weichselhafen auf Grund der überreichten Declaration, und der Steuer-Behörde bleibt es überlassen, durch Prüfung einzelner Holztafeln oder des ganzen Transportes die Richtigkeit der Declaration festzustellen. Nach erfolgter Festsetzung des zollpflichtigen Quantums wird die Steuer erlegt und die bestellte Caution zurückgewährt.

Wir erlauben uns ferner darauf hinzuweisen, dass, wie das hiesige Haupt-Steuer-Amt bestätigen wird, die Lagerung der Hölzer im Weichselhafen der Staatsbehörde eine unbezweifelte Sicherheit bietet, und dass die Zollrevision in dem ruhigen Hafengewässer von den Beamten unvergleichlich besser und schneller wie auf der Weichsel gehandhabt werden kann.

Um das Holz auf dem Weichseltransporte nicht aufzuhalten und doch ein geordnetes Einlaufen der Flösse in den Weichselhafen zu bewerkstelligen, würde die Königliche Canal-Bau-Inspection hieselbst anzuordnen haben, dass den für den Transport auf der Brahe und dem Bromberger Canal bestimmten Holzflössen die provisorische Tournummer bei Ankunft am Grenz-Zoll-Amte ertheilt, dagegen die Revision der Flösse von dem Königlichen Flösserei-Aufseher, sowie die Ertheilung der definitiven Tournummer oberhalb der Aussenhafenmündung bewirkt werde. Alle mit Tournummern versehenen Holztransporte finden je nach ihrer Ankunft Eingang in den Hafen; treffen zwei oder mehr Transporte zu gleicher Zeit am Aussenhafen ein, dann ist die Reihenfolge des Einlaufens in der Weise festzusetzen, dass stets die niedrigste Tournummer den Vorrang hat.

Wie die Frequenzliste der Königlichen Canal-Bau-Inspection nachweist, passirten die Revisionsstelle an der Brahemündung die „Brahe“ stromaufwärts Flossholztafeln in canal-mässiger Breite verbunden:

im Jahre 1875	=	643 452	lfd. Meter		
=	=	1876	=	469 374	=
=	=	1877	=	483 271	=
=	=	1878	=	531 952	=
bis 11. November	=	1879	=	426 556	=

Die überwiegend grössere Hälfte dieses Holzes ist von den Actionären unserer Gesellschaft dem Bromberger Canal zugeführt und ein gleiches Verhältniss ist in Zukunft mit Bestimmtheit zu erwarten, weshalb dieselben ein hervorragendes Interesse daran haben, so bedeutende und werthvolle Holzquanta den bedrohlichen Gefahren des Weichselhochwassers nicht für längere Zeit preiszugeben.

Wir meinen, dass die Annahme unseres ehrerbietigst gemachten Vorschlages das Staatsinteresse in keiner Weise gefährdet und bitten Ew. Excellenz denselben hochgeneigtest genehmigen zu wollen.

Die Kettenschiffahrt wurde auch im Jahre 1879 nach Fertigstellung der Schleuse und des Sicherheitshafens mit Ausnahme einzelner technischen Abweichungen in derselben Weise, wie früher, mit 2 Kettenschiffen betrieben.

Kettenschiffahrt.

Wie bereits in den vorjährigen Berichten erwähnt, existiren noch immer diejenigen Hindernisse und Hemmungen in vergrössertem Maasse, welche den Inhaber trotz seiner vielseitigen Bemühungen bisher hinderten, eine vollständige Aufhebung des Pferdebetriebes herbeizuführen.

Der Canalbetrieb für Hölzer begann im Laufe des Monats April und wurde ununterbrochen bis in den October fortgesetzt, nach welcher Zeit die unregelmässigen Holz-Ankünfte aus Polen eine vereinzelte und lückenhafte Expedition bedangen.

Schiffbar-  
machung der  
Netze.

Die in der Bauausführung begriffene Canalisirung der Netze stellt einen Schiffahrtsweg von 1,2 m Tiefe und nicht unter 16 m Breite vom Goplo-See ab bis zur Einmündung in den Bromberger Canal her; derselbe hat einschliesslich der in seinem Laufe liegenden Seen eine Länge von 87 km. Das ganze Gefälle von rund 18 m wird durch 8 massive Kammer-Schleusen aufgehoben, welche für einen grossen Oderkahn von 4,55 m Breite und 40,2 m Länge Raum gewähren. Es ist darauf Bedacht genommen worden, die Wassertiefe bei Bedürfniss auf 1,5 m zu vergrössern, und bekommen daher die Drempele und Sohlen der Schleusen gleich bei der Erbauung diese Tiefe unter dem Niedrig-Wasser.

Die Kosten für die Bausführung sind auf  $3\frac{1}{2}$  Millionen Mark veranschlagt, von denen bis zum Schluss des Etatsjahres 1879/80 1300000 Mark bewilligt und bis Neujahr 1880 830000 Mark ausgegeben waren. Als Endtermin für die Bauausführung ist der Winter 1881/82 in Aussicht genommen.

Der Fortschritt der Arbeiten während des Jahres 1879 hat ausser der umfangreichen Projectirung der Kunstbauten (es werden an Schleusen, Wehren, Brücken, Dienstgebäuden etc. über 90 Bauwerke zur Ausführung kommen) hauptsächlich in der Ausführung der Erdarbeiten bestanden, welche auf der Strecke vom Goplo-See bis Pakosch und im Speise canal zu drei Vierteln fertig gestellt waren; es wurden daselbst 920000 cbm Erde theils im Trocknen, theils durch Bagger bewegt. Die Erdarbeiten auf der zwischenliegenden Strecke beginnen im Frühjahr 1880. Ausserdem ist neben der abgerissenen Chausseebrücke bei Montwey eine Interimsbrücke, ferner dicht an dem Bromberger Canal in der Gemarkung Dt. Kruschin eine hölzerne Heubücke gebaut, sowie der Bau der untersten Schleuse bei Fuchsschwanz begonnen und daselbst die Erdarbeiten, die Spundwände und die Betonirung der Sohle ausgeführt.

## B. Special-Berichte.

### Bankwesen.

Geldverkehr.

Unter den günstigen Auspicien eines voraussichtlich dauernden Friedens war Anfang des Berichtsjahres 1879 die Hoffnung auf eine wesentliche Besserung des soliden Bankgeschäftes gewiss gerechtfertigt, um so mehr, als unter den Nachwirkungen der Anfangs der siebziger Jahre gemachten Erfahrungen sichere Anlagewerthe in dauernder Nachfrage blieben.

Effecten.

Auf die Speculation, deren Transactionen von hiesigen Interessenten grösstentheils durch Verbindungen am Börsenplatze selbst geschehen und sich somit unserer Beurtheilung entziehen, waren zwei Ereignisse von entscheidender Wirkung; die Verstaatlichung von einer Anzahl Eisenbahnen und die Aenderungen auf dem Gebiete des deutschen Zollsystems. Letztere im Verein mit dem gestiegenen Consum aller Eisenproducte gaben der Speculation eine günstige Handhabe zur beträchtlichen Hausse in fast allen Montanwerthen, welche viele Private benutzen konnten, sich ihrer alten Bestände zu entledigen und sicherere Neuanlage zu suchen. Auch in den Actien der verstaatlichten Bahnen hatte die Speculation mit Einheimisung wesentlicher Gewinne eine beträchtliche Steigerung veranlasst, welche eine Courserhöhung anderer Bahnpapiere und mit ihr die Realisirung und Neuanlage der Coursgerinne zur Folge hatte. Diese Umstände wirkten insofern günstig auf den Bankverkehr unseres Platzes zurück, als die Umsätze in inländischen Pfandbriefen, Renten-, Communal- und Staatspapieren reger und auch namhafte Anlagen in ausländische, namentlich österreichische und ungarische Renten gemacht wurden.

Hypotheken.

Der Hypothekenverkehr erhielt sich in seinen soliden Grenzen, und waren für gute Stellen in unserem Bezirke stets willige Nehmer. Wenn gleichwohl Hypotheken-Credite für zweite Stellen in nicht geringer Anzahl nur schwer zu erlangen sind, so sind die Geldgeber — meist Hypotheken-Gesellschaften — über die wahre Lage unserer Grundbesitzer nicht genügend informirt, und die besser situirten derselben haben unter den ungünstigen Verhältnissen der anderen zu leiden. Insbesondere waren die Landwirthe oft gezwungen unter solchen Umständen, den bisweilen geschraubten Forderungen und Bedingungen der Hypotheken-Gesellschaften, welche nicht nur in einem höheren Zinsfusse, sondern auch in Nebenkosten unter allerlei Titulaturen bestanden, sich zu fügen und Lasten zu übernehmen, die mit den Erträgen der Landwirthschaft nicht in Einklang stehen. Eine wünschenswerthe Besserung dieser Verhältnisse kann unserer Meinung nach nur dann eintreten, wenn der überschuldete Besitz, wie wir schon in unserem letzten Jahresberichte erwähnten, in die Hände von sicheren Eigenthümern übergeht. Ein solcher Wandlungsprocess scheint uns unausbleiblich, denn die Erträge besserer Jahre sind nicht im Stande die Zinsen- und andere Lasten der verschuldeten Besitzer auszugleichen, welche daher auch fortwährend über den Niedergang und Unrentabilität der Landwirthschaft zu klagen pflegen. Besitzern in normalen Finanzverhältnissen steht jederzeit hier ein entsprechender Credit zu mässigen Zinsen (4—5%) offen, und es ist anzunehmen, dass in gleicher Weise ihnen derselbe auch von den Hypotheken-Gesellschaften gewährt wird, sobald diesen die wahre Lage der Geldnehmer nachgewiesen wird. Jedenfalls würde diese Beschränkung und Vorsicht beim Geldgeben gegen unzweifelhafte Sicherheiten wesentlich zur Besserung unserer Verkehrsverhältnisse und Befestigung des Grundbesitzes führen. Im Geld- und Creditverkehr mit Kaufleuten und Industriellen unseres Bezirkes hat sich auch in diesem Jahre die Solidität auf's Neue bestätigt und befestigt.

Credit.

Zinsfuss.

Bei der Reichsbank war der Zinsfuss im Jahre 1879

vom 1. bis 10. Januar	4 $\frac{1}{2}$ pCt. für Wechsel, 5 $\frac{1}{2}$ pCt. für Lombard,
= 11. Januar bis 4. März	4 = = = 5 = = =
= 5. März bis 20. März	4 = = = 4 $\frac{1}{2}$ = = =
= 21. = = 12. August	3 = = = 4 = = =
= 13. August bis 10. October	4 = = = 5 = = =
= 11. October bis 9. December	4 $\frac{1}{2}$ = = = 5 $\frac{1}{2}$ = = =
= 10. December bis 31. December	4 = = = 5 = = =

im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,70 für Wechsel und 4,68 für Lombard-Darlehen gegen 4,34 resp. 5,34 im Vorjahre.

Reichsbankstelle  
Bromberg.

Der Gesamtumsatz der Reichsbankstelle Bromberg einschliesslich der von derselben ressortirenden Banknebenstellen Inowrazlaw und Konitz betrug 1879 157128200 Mark oder 26935700 Mark weniger als im voraufgegangenen Jahre. Auf den Lombardverkehr pro 1879 entfallen 5117600 Mark (gegen 7427300 Mark

in 1878), welche einen Bruttogewinn von 37852,48 Mark ergaben und zwar bei der Reichsbankstelle in Bromberg 32530,16 Mark, bei der Banknebenstelle in Inowrazlaw 3088,71 Mark und in Konitz 2233,61 Mark. Am 31. December 1879 waren beliehen in Bromberg Effecten mit 589450 und Waaren mit 162100 Mark, bei den Banknebenstellen Effecten mit 93000 Mark und Waaren (in Inowrazlaw) mit 108000 Mark. Der Wechselverkehr zeigt einen Umsatz von zusammen 67011100 Mark (gegen 71890600 Mark in 1878) auf. Davon hatte das Discontgeschäft einen Gewinn von 122618,01 Mark und das Rimessengeschäft (Wechsel auf's Inland im Betrage von 5840286,19 Mark) einen Gewinn von 33919,72 Mark. Rimessenwechsel auf das Ausland wurden nicht angekauft. Am 31. December 1879 war der Bestand der Discontwechsel 1481 Stück im Betrage von 3425345,32 Mark neben 1112 Stück Incassawechsel im Betrage von 812398,54 Mark. Im Anweisungverkehr sind 465400 Mark (gegen 452800 Mark in 1878) umgesetzt. Der Giroverkehr umfasste in 1879 den Betrag von 75567900 Mark gegen 101209200 im Jahre 1878. Auf Giro-Conto verblieben am 31. December 1879 913255,07. Der Depositenverkehr betrug 1879 86200 Mark gegen 151500 Mark im Jahre 1878 und 8880000 Mark gingen (gegen nur 3432500 Mark in 1878) im Jahre 1879 im Verkehr mit Reichs- und anderen Staatskassen um.

Die städtische Sparkasse wurde im Jahre 1840 errichtet. Das Minimum der Einlage beträgt 3 Mark. Die Kasse gewährt 2 1/2 pCt. und 4 pCt. und erhält für ausgeliehene Capitalien 4, 4 1/2 und 5 pCt. Zinsen.

Städt.  
Sparkasse.

Betrag der Einlagen am Schlusse 1878.	Neue Einlagen. 1879.	Zuschreibungs-Zinsen. 1879.	Zurückgezogene Einlagen. 1879.	Bestand Ende 1879 aus:				Von dem Vermögen der Sparkasse sind zinsbar angelegt:			
				Einlagen.	Reservef.	höherem Cours werth der Effecten.	Summa.	in Hypotheken städtische	ländl.	in Effecten zum Cours werthe ult. 1879.	Summa.
fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
596,844,03	219,537,90	19,719,49	149,468,71	686,632,71	77,304,51	774,97	764,712,19	653,300	6900	99,560,40	759,760,40

Aus dem Reservefonds sind seit dem Bestehen der Kasse 94,500 Mark zu öffentlichen Zwecken verwendet worden.  
Am Jahresschlusse 1879 befanden sich an Sparkassenbüchern im Umlauf mit einer Einlage:

bis 60 Mark	60—150 Mark	150—300 Mark	300—600 Mark	600 Mark und darüber	überhaupt
Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
687	475	390	331	336	2219

An Sparkassenbüchern wurden im Laufe des Jahres ausgegeben 506 Stück, zurückgenommen 363 Stück.

Bromberger Credit-Verein G. Voeltzcke. Nach dem Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1879 besteht das Actien-Capital von 201000 Mark aus Actien (alte) à 200 Thlr. = 600 Mark: 96000 Mark, 175 Actien Litr. B à 600 Mark: 105000 Mark. Der Kassen-Umsatz betrug einschliesslich des am Schluss des Jahres 1878 verbliebenen Kassenbestandes von 5978,83 Mark in Einnahme pro 1879 2091522,88 Mark und in Ausgabe 2091950,08 Mark, in Summa demnach 4189451,79 Mark, wovon auf 1880 vorgetragen wurden 5551,63 Mark. Im Depositen-Geschäft betrug der Ende 1878 verbliebene Bestand 126160,90 Mark, dazu traten im Jahre 1879 neue Einzahlungen im Betrage von 193246,42 Mark, in Summa also 319407,32 Mark; davon wurden abgehoben 168745,74 Mark und es verbleibt demnach ein Bestand von 150661,58 Mark. Die Depositenzinsen betragen 6469,10 Mark, aus 1878 blieben unabgehoben 5824,20 Mark, zusammen 12293,30 Mark; im Laufe des Jahres sind abgehoben 6664,10 Mark, bleiben noch abzuheben 5629,20 Mark. Im Wechsel-Umsatz wurde aus 1878 ein Bestand von 174 Wechseln im Betrage von 346979,23 Mark vorgetragen, angekauft wurden 887 Wechsel im Betrage von 1776770,99 Mark, zusammen 1061 Wechsel im Betrage von 2123750,22 Mark; davon sind eingelöst resp. weiter begeben 866 Wechsel im Betrage von 1734800,68 Mark, im Bestande bleiben 195 Wechsel im Betrage von 388949,54 Mark. An Zinsen sind vereinnahmt 28394,57 Mark, dagegen verausgabt für weiterbegebene Wechsel 669,28 Mark, auf 1880 überhoben 2732,20 Mark, zusammen 3401,48 Mark, so dass das Wechselconto eine Zinseneinnahme von 24993,09 Mark ergab. Im Lombardgeschäft blieben gegen Unterpand aus 1878 ausgeliehen 21101,80 Mark, neu ausgeliehen wurden 26980 Mark, zusammen 48081,80 Mark; davon sind zurückgezahlt 34120 Mark, es bleiben demnach ausgeliehen 13961,80 Mark, und an Lombardzinsen sind dafür vereinnahmt 856,65 Mark. Das Contocorrent-Geschäft hatte aus 1878 einen Bestand von 7290,50 Mark; neu eingegangen sind 105299,13 Mark, zusammen 112589,63 Mark; dagegen sind ausgegangen 95626,67 Mark, bleiben also 16962,96 Mark; hiervon gehen ab die im Laufe des Jahres von der Concursmasse L. R. S. gezahlten und als Gewinn abgeschrieben 526,06 Mark, bleibt also ein Bestand von 16436,90 Mark. Es stellt sich demnach das Gewinn- und Verlust-Conto zusammen: In Debet aus Zinsen in laufender Rechnung 511,20 Mark, Zinsen für Depositen-Capitalien 6469,10 Mark, Unkostenconto: Porto, Schreibmaterialien, Drucksachen etc. 134,85 Mark, dem Nettogewinn pro 1879 mit 19435,93 Mark und dem Saldo aus 1878 mit 142,56 Mark, zusammen 19578,49 Mark, welche wie folgt vertheilt werden: Reservefondsconto B 1210,65 Mark, Dividendenconto pro 1879 18320,85 Mark, Vortrag auf 1880 46,99 Mark, zusammen 19578,49 Mark; das gesammte Debet beträgt 26693,64 Mark; im Credit aus: Vortrag aus 1878 142,56 Mark, aus Wechselzinsen wie oben specificirt mit 24993,09 Mark, aus Provisionsüberschuss mit 175,28 Mark, aus vereinnahmten Lombardzinsen mit 856,65 Mark und für im Laufe des Jahres von der Concursmasse L. R. S. eingegangene 526,06 Mark, in Summa also 26693,64 Mark. Der Reservefonds hat die Höhe von 9600 Mark erreicht und auch der Reservefonds B hat einen Bestand von 4176,25 Mark. Für nicht erhobene Dividende sind pro 1877 33 Mark, und pro 1878 78 Mark aufgeführt. Der zur Vertheilung gelangende Reingewinn beträgt 19435,93 Mark; davon erhalten die alten Actien 7 1/2 pCt. = 45 Mark pro Actie, die Actien Litr. B 6 1/4 pCt. = 37,50 Mark pro Actie Dividende; 1210,65 Mark fliessen zum Reservefonds B, 46,99 Mark werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Bromberger  
Creditverein.

Vorschuss-Verein E. G. Der Gesamtumsatz des Berichtsjahres beträgt in Einnahme und Ausgabe zusammen fast 5 Millionen Mark, also nahezu 600000 Mark mehr als im vorhergehenden Jahre, ebenso ist auch der Umschlag auf dem Wechselvorschuss-Conto wiederum ansehnlich gewachsen, indem auf diesem Conto gegen das Jahr 1878 221,350 Mark mehr umgesetzt sind.

Vorschuss-  
Verein E. G.

Die Zahl der Mitglieder, welche am 1. Januar 1879 in unserer Genossenschaft standen,	
betrug . . . . .	1114 Personen
neu aufgenommen wurden . . . . .	114 =
	Summa 1228 Personen
ausgeschieden sind dagegen . . . . .	167 =
es blieben demnach am 1. Januar 1880 . . . . .	1061 Mitglieder.
I. Wechsel-Conto. Am 1. Januar 1879 betrug die rückständigen	
Wechselvorschüsse . . . . .	558443 Mark 03 Pf.
hierzu neue Vorschüsse mit . . . . .	1988773 = 32 =
	zusammen 2547216 Mark 35 Pf.
hiervon ab zurückgezahlte Vorschüsse . . . . .	1958414 = 74 =
bleiben rückständige Wechselvorschüsse am 1. Januar 1880 . . . . .	588801 Mark 61 Pf.
II. Zinsen-Conto. Die Gesamt-Zinsen-Einnahme betrug . . . . .	
die Zinsen-Ausgabe . . . . .	41562 = 73 =
	2479 = 27 =
mithin Netto-Zinsen-Einnahme . . . . .	39083 Mark 46 Pf.
III. Reservefonds-Conto. Der Reservefond bestand am 1. Januar 1879 aus	
dem Reingewinn von 1878 wurden demselben zugeschrieben . . . . .	12173 = 13 =
durch Eintrittsgelder von 114 neu eingetretenen sowie von ausscheidenden Mitgliedern	1788 = 25 =
flossen diesem Conto im Laufe des Jahres weitere . . . . .	1133 = 52 =
zu, zusammen also . . . . .	15094 Mark 90 Pf.
verausgabt sind auf den Reservefonds . . . . .	2696 = 83 =
so dass der Reservefonds ult. 1879 einen Bestand von . . . . .	12398 Mark 07 Pf.
aufwies.	
IV. Gerichtskosten-Conto. Noch nicht zurückgezahlte Gerichtskosten-	
Vorschüsse blieben am 31. December 1879 . . . . .	1821 Mark 30 Pf.
V. Mitglieder-Guthaben-Conto. Zu dem ult. 1878 vorhandenen Gesamt-	
Guthaben der Mitglieder von . . . . .	504945 = 83 =
wovon Geschäftsanteile . . . . .	206828 Mark 83 Pf.
Mitglieder-Depositen . . . . .	298117 = 00 =
waren, wurden im Laufe des vorliegenden Geschäftsjahres theils	
durch Zuschreibung der Zinsen und Dividende des Jahres 1878	
weitere . . . . .	339207 = 34 =
zugeführt, zurückgezahlt in der gleichen Zeit . . . . .	314012 = 53 =
mithin ein Zugang von . . . . .	25194 = 81 =
und betrug das Gesamtguthaben der Mitglieder am Schlusse des verfloffenen	
Geschäfts-Jahres . . . . .	530140 Mark 64 Pf.
und zwar 205705 Mark 65 Pf. Geschäftsanteile und 324434 Mark 99 Pf. Mitglieder-Depositen.	
Es haben von unseren sämtlichen Mitgliedern 532 ihren Geschäftsantheil mit 300 Mark voll, 146	
zwischen 150 und 300 Mark, alle übrigen unter 150 Mark angesammelt. Das Verhältniss der Geschäftsanteile	
zu den Depositen stellt sich wie 1: 1 <sup>1/20</sup> .	
Die Geschäftsanteile betragen im Durchschnitt pro Mitglied 193 Mark 86 Pf., die Depositen	
305 Mark 78 Pf. und die Geschäftsanteile und Depositen zusammen 499 Mark 96 Pf.	
VI. Unkosten-Conto. An Geschäftskosten wurden für das abgelaufene Jahr aus der Vereinskasse	
7620 Mark 27 Pf. verausgabt.	
VII. Capitalien-Conto. An fremden Capitalien resp. Spareinlagen von	
Nichtmitgliedern war zu dem am 1. Januar 1879 vorhandenen Bestände von . . . . .	28214 Mark 65 Pf.
ein Zugang von . . . . .	11331 = 95 =
Bestand ult. 1879 . . . . .	39546 Mark 60 Pf.
VIII. Grundstücks-Conto. Nach dem vorigen Jahresbericht war dieses	
Conto am Schlusse des Jahres 1878 mit . . . . .	3423 = 28 =
belastet. Durch den Erwerb zweier neuen Grundstücke sowie für Reparaturen,	
Abgaben etc. wurden hierzu verausgabt . . . . .	42383 = 62 =
	zusammen 45806 Mark 90 Pf.
Durch vortheilhafte Veräusserung eines dem Verein gehörigen Grundstücks sowie durch	
Miethen sind . . . . .	39235 = 74 =
diesem Conto zugeflossen, sodass dasselbe ult. 1879 noch mit . . . . .	6571 Mark 16 Pf.
belastet war.	

Der Reingewinn nach Abzug der für die Mitglieder-Guthaben gestellten Zinsen etc. für das Jahr 1879 betrug . . . . . 4874 Mark 82 Pf.

Bromberger  
Gewerbebank.

Nach dem Verwaltungsberichte der Bromberger Gewerbebank E. G. für das neunte Geschäftsjahr vom 1. Juli 1879 bis 30. Juni 1880 betrug der Gesamtumsatz 12969539,95 Mark und hat um 1181206,03 Mark gegen das Vorjahr zugenommen. Die bei dem Verein angelegten fremden Gelder haben im Laufe des Jahres den beträchtlichen Zuwachs von 105098,08 Mark erhalten und weisen am 30. Juni 1880 einen Bestand von 392046,37 Mark auf. Das Guthaben der Mitglieder hat sich von 381480,50 Mark auf 466500 Mark vergrößert; die Zahl der Mitglieder ist um 4 (auf 423) gestiegen. Die gesammten Giro-Verbindlichkeiten des Vereins am 30. Juni 1880 beliefen sich auf 336450,92 Mark. Die Stückzahl der während des Geschäftsjahres angekauften Wechsel betrug 3309, der Werth derselben 4480389,97 Mark, die dafür erhobenen Zinsen 68506,05 Mark. Es wurden durchschnittlich für 12445 Mark täglich Wechsel angekauft und 190 Mark für Zinsen eingenommen. Es wurden vereinnahmt auf Interessen-Conto 54466,22 Mark, Lombard-Zinsen-Conto 9296,61 Mark und Incasso-Provisionen 88 Mark, in Summa 63850,83 Mark. Dagegen verausgabt an Depositen-Zinsen 10425,49 Mark, Sparkassen-Zinsen 3920,49 Mark, 10 Procent Abschreibung auf Mobilien-Conto 78,68 Mark, für Geschäftskosten 7676,78 Mark, an im voraus zu zahlende Zinsen (auf Interessen-Conto) 3724 Mark, in Summa 25825,44 Mark, so dass ein Reingewinn von 38025,39 Mark verbleibt, über dessen



Vertheilung laut Antrag die Generalversammlung wie folgt beschliesst: statutenmässige Dotirung des Reservefonds 10 Procent 3802,53 Mark, 8 Procent für das dividendenberechtigte Mitglieder-Capital 32200,80 Mark, Beitrag für den allgemeinen Genossenschafts-Verband 60 Mark, Beitrag für den Unterverband 60 Mark, auf Reserve-Interessen-Conto 1902,06 Mark, in Summa 38025,39 Mark. Die Finalbilanz pro ultimo Juni 1880 weist auf: Activa: Kassa 25421,54 Mark, Wechsel 731643,72 Mark, Lombard-Darlehen 167132,56 Mark, Giro-Wechsel 402,95 Mark, Mobilien 708,15 Mark, in Summa 925308,92 Mark, denen folgende Passiva gegenüberstehen: Mitglieder-Capital 466500 Mark, Spareinlagen 87852,29 Mark, Depositen 304194,08 Mark, Contocorrent-Creditoren 2585,85 Mark, Reserve-Fonds 23130,35 Mark, Interessen-Conto, überhobene Zinsen 3724 Mark, Reserve-Interessen-Conto 5121,55 Mark, Dividenden-Conto, zu vertheilende Dividende pro 1879/80 32200,80 Mark, in Summa 925308,92 Mark. Die Dividenden-Vertheilung betrug: 1872: 12 pCt., 1873: 7½ pCt., 1874: 9½ pCt., 1875: 10 pCt., 1876: 9 pCt., 1877: 7 pCt., 1878: 7 pCt., 1879: 8½ pCt., 1880: 8 pCt.

Neuer Vorschuss-Verein. Nach dem Geschäftsberichte beträgt die Gesamt-Einnahme für das Jahr 1879 74295,10 Mark und die Gesamt-Ausgabe 74293,06 Mark, so dass ult. December v. J. ein Baarbestand von 2,04 Mark verblieb. An Wechselschüssen wurden im Laufe des Jahres 48173,25 Mark verausgabt, dagegen 43148,36 Mark zurückgezahlt. Die ult. December als Bestand verbleibenden Wechselschüsse belaufen sich auf 49682,52 Mark. Der Totalumsatz erreichte die Summe von 148588,16 Mark. Am Schlusse des Jahres zählte der Verein 415 Mitglieder. Die unter die Mitglieder zur Vertheilung gekommene Dividende beträgt 4 pCt.

Neuer Vorschuss-Verein.

## Handel und Industrie.

### Vegetabilische Producte.

Die Getreideernte im Regierungsbezirk Bromberg war im gegenwärtigen Berichtsjahre hinter den Erwartungen zurückgeblieben, welche man nach der Beurtheilung des Saatenstandes hegen durfte. Die Roggenernte, äussert sich ein uns zugewandener Bericht aus landwirthschaftlichen Kreisen, welche mit Ende Juli in unserm Bezirke überall beendet war, hatte zwar unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen begonnen. Sie ist jedoch, da bald ein Witterungsumschlag eintrat, überall gesund und trocken eingebracht. Quantitativ in Bezug auf die Mandelzahl ist die Roggenernte wohl 25 pCt. geringer als eine gute Mittelernte geworden, wie wir dies leider auch nicht mehr anders erwarten konnten. Auf warmem und trocken gelegnem Acker ist der Ausfall in einzelnen Fällen ein geringerer, wogegen kalter und der Nässe mehr ausgesetzter Boden erheblicher gelitten hat. Im allgemeinen haben die spät gesäeten Saaten einen besseren Ertrag geliefert als die frühen. Die geringe Zahl von Roggenschobern auf den Feldern kennzeichneten am deutlichsten den beträchtlichen Ausfall der Strohernte. Die Qualität des Roggens ist eine durchaus befriedigende; das Erdruschergebniss war im Verhältniss zu der mit Roggen besäet gewesenen Fläche und der geernteten Mandelzahl befriedigend. Die Weizenernte hat auf einzelnen Gütern, namentlich da, wo vorherrschend Sandomir-Weizen gebaut wird, früher begonnen; durch den vielen Regen der letzten Erntetage war jedoch bei der grossen Empfindlichkeit des Weizens mehr Auswuchs als sonst vorgekommen. Die Weizenernte war sowohl quantitativ wie qualitativ, wenn sie eben gesund eingebracht wird, durchgehends befriedigend. Gerste und Hafer lieferten einen sehr verschiedenen Ertrag, je nachdem der Zeitpunkt der Saat glücklich getroffen worden ist. Den Vorzug haben auch hier, gegen alle Regel, die späten Saaten, die allgemein wenigstens weit besser im Stroh waren als die frühen, wenn der Körnerertrag in demselben Verhältniss auch kein so viel geringerer war. Ganz später Hafer und kleine vierzeilige Gerste haben durchweg einen guten Ertrag geliefert. Erbsen und Wicken lieferten im Stroh gegen andere Jahre einen geringeren Ertrag und standen mitunter recht schlecht, je nach der Zeit ihrer Aussaat; dennoch haben sie wider Erwarten in Körnern einen guten Ertrag gegeben, da sie von ihrem grössten Feinde, dem Mehlthau, verschont geblieben sind. Lupinen hatten heuer kein besonderes Jahr, namentlich diejenigen, welche zum reif werden früh gesäet worden sind; später gesäete haben sich besser entwickelt. Kartoffeln haben einen ausnahmsweisen guten Ertrag geliefert und den Ausfall des vorigen Jahres wieder gut gemacht. In Niederungs-Gegenden war zwar der Vorbote der Kartoffelkrankheit, das Schwarzwerden des Krautes, bemerkbar, jedoch hat bei dem günstigen Wetter die Krankheit keine grosse Ausdehnung genommen.

Ernte.

Der Verlauf des Getreide-Geschäfts im Jahre 1879 lässt den Getreidehändler mit Genugthuung darauf zurückblicken; denn dasselbe hat einen guten Nutzen gelassen; und die Schäden, welche das Jahr 1878 gebracht, sind zum grössten Theil ausgeglichen.

Getreidehandel.

Für Weizen begann das Geschäft Anfangs dieses Jahres in recht matter Tendenz; denn trotz des grossen Bedarfs in England und Frankreich blieb die Stimmung eine matte, weil Amerika reichlich mit Verladungen vorging und jene Länder vollständig versorgte, so dass nirgends eine Befürchtung wegen Mangel an Waare auftrat. Auch die Speculation war trotz des niedrigen Preisstandes und flotten Geldmarktes ängstlich und befasste sich mehr mit anderen Artikeln. — Dieser Position entsprechend gingen die Preise im Laufe des Monats Januar noch immer ca. 5 Mark pro Tonne zurück, gewannen aber im Februar nicht nur dieselben wieder, sondern profitirten noch weitere 5 Mark, als von New-York gemeldet wurde, dass ein Consortium sich gebildet habe, welches bei dem bisherigen Preisstande nicht weiter verkaufen wolle und alles Mögliche anbiete, um fernere Verschiffungen zu hindern. Die englischen Müller ängstlich gemacht, betheiligten sich nun energischer am Einkauf, zumal auch mehrfach Klagen über den Stand der Felder auftraten und mussten der festen Haltung der Inhaber gegenüber sich entschliessen, höhere Preise anzulegen. Die inländischen Märkte folgten willig dieser Anregung und auch die bis dahin ruhende Speculation fing an, sich am Geschäfte zu betheiligen in der begründeten Erwartung, dass bei dem augenblicklichen niedrigen Preisstande von ca. 165 Mark pro Tonne eine Gefahr nicht vorhanden, vielmehr ein guter Nutzen ziemlich sicher sei. — Ebenso traten die hiesigen Königlichen und Privat-Mühlentablissemments flotter als Käufer auf, obwohl in dem Absatz von Mehl eine grössere Regsamkeit sich noch nicht gezeigt hatte. — Auch im Monat März hielt die Lebhaftigkeit des Geschäfts sowohl an allen in- und ausländischen Märkten, wie auch am hiesigen Platze an, und hatten wir namentlich hier einen flotten Absatz an die Mühlentablissemments, wobei die Preise weitere 5 Mark pro Tonne gewannen. — Gegen Schluss des Monats trat an den westlichen Märkten eine kleine Abspannung ein, welche aber nur der bisherigen Regsamkeit des Geschäfts Abbruch that, in den Preisen aber keinen Druck hervorrief. — Im Monat April war ebenfalls das Geschäft flott, es fanden von hier aus Verladungen per Kahn nach Danzig von Weizen in feiner

Weizen.

Qualität statt, die dort gute Preise holten, während sich in mittleren Qualitäten ein lebhafteres Geschäft nach dem Westen entwickelte und erfolgten Verladungen dorthin sowohl per Bahn als per Kahn. — Auch das hiesige Platzgeschäft blieb lebhaft, die Mühlen waren ferner flott beschäftigt und kauften daher fast ununterbrochen zur Deckung ihres Bedarfs, wobei die Preise successive wieder ca. 5 Mark pro Tonne gewannen.

Im Monat Mai war Weizen in der ersten Monatshälfte in ferner steigender Coniunctur und die Preise zogen allmählig um weitere 10 Mark pro Tonne an; die Berliner Börse ging hierin mit Entschiedenheit vor, die Terminpreise stiegen an einzelnen Tagen rapid um 3—4 Mark und standen um die Mitte des Monats ca. 15 Mark höher als bei Monatsanfang. Die ausländischen Märkte hielten jedoch mit dieser Besserung nicht gleichen Schritt, und wenn auch ein fester Ton obwaltete, so war doch eine Zurückhaltung der Käufer vorwiegend. Es haben daher auch die Ostseehafenplätze kein lebhaftes Geschäft machen können, und die Preise erfuhren keine wesentliche Steigerung. Dagegen hatten wir in derselben Zeit am hiesigen Platze ein flottes Geschäft. Bei der Besserung in Berlin machte sich auch der Mehlabatz leichter und die hiesigen Mühlenetablissemments hatten reichlich Gelegenheit, ihr Fabrikat zu guten Preisen unterzubringen, weshalb sie auch dauernd Käufer blieben und für feine Qualität bis 200 Mark pro Tonne anlegten. — In der zweiten Monatshälfte erfolgte jedoch ein Rückschlag, mit Eintritt wärmeren Wetters und günstiger Aussichten für die neue Ernte gingen die Preise in Berlin zurück, und da die Mühlenbesitzer nicht allein hier, sondern überall sich genügend mit Waare versorgt hatten, so wurde der Absatz schwieriger und die Preise gingen wieder ca. 5 Mark pro Tonne zurück, schliessen aber immer noch ca. 5 Mark höher als Ende April. — Im Monat Juni verlief das Geschäft sehr ruhig; reichliche Zufuhren aus Amerika hielten die Preise unter Druck und trotz des grossen Bedarfs in England und Frankreich und regnerischer Witterung blieben Käufer zurückhaltend. — Das andauernde Regenwetter übte aber schliesslich doch seinen Einfluss aus, es trat im Laufe des Monats Juli in England eine entschieden festere Haltung auf, und die englischen Müller entschlossen sich nach langem Widerstreben, sich reichlicher mit Waare zu versorgen. Es trat daher eine rege Bedarfsfrage sowohl in angekommenen als auch in schwimmenden Ladungen auf, von denen auch Holland und Belgien einen Theil an sich zogen, während Frankreich, das sich vorher reichlicher versorgt hatte, zurückhaltend blieb. — Belgien und Holland traten auch an den Ostseehäfen als Käufer auf, so dass die Stimmung eine sehr feste wurde. — Bei solcher Geschäftslage hatte namentlich Danzig einen sehr lebhaften Export und bei reichlicher Zufuhr auf dem Wasserwege sowohl aus dem Inlande, wie aus Russland, fanden an der Börse fast täglich grosse Umsätze statt; dabei erfuhren die Preise fast sämtlicher Qualitäten eine Steigerung von 10—15 Mark pro Tonne und holten namentlich feine Weizen Extrapreise bis 215 Mark pro Tonne. — Der hiesige Platz benutzte diese Zeit zu Wasserabladungen nach Danzig und die ankommenden Ladungen wurden zu befriedigenden Preisen verwerthet; dagegen fand loco kein entsprechender Umsatz statt, da der Mehlabatz viel zu wünschen übrig liess, und die Mühlenetablissemments daher keine Veranlassung hatten, sich rege am Einkauf von Körnern zu betheiligen. — Im Monat August erfolgte die neue Ernte, an deren Qualität sehr viel auszusetzen ist, da bei dem, die Erntearbeiten störenden, fast ununterbrochen andauernden Regenwetter das Getreide nicht trocken eingebracht werden konnte und die an den Markt gebrachte Waare fast durchweg feucht und nicht vermahlungsfähig war. — Aus diesem Grunde waren die hiesigen Mühlenbesitzer darauf bedacht, sich mit altem Weizen zu versorgen, welcher sehr beliebt war und zu steigenden Preisen aus dem Markt genommen wurde, während die Preise für frischen Weizen successive nachgeben mussten. — Ueber den Ertrag in unserer Gegend lauten die Berichte im Allgemeinen befriedigend, dagegen haben England und Frankreich eine sehr ungünstige Ernte gemacht, und auch Oesterreich-Ungarn und Russland haben grosse Ausfälle zu beklagen. Trotzdem erfuhren die Preise keine weitere Steigerung; denn diesen Ausfällen gegenüber hatte Amerika eine so reichliche Ernte, dass es im Stande ist, England und Frankreich vollständig zu versorgen. Thatsächlich sind auch die transatlantischen Abladungen in bis dahin nicht gekanntem Umfange erfolgt und haben durchschnittlich 5—600 000 Quarters = 100 000—120 000 Tonnen pro Woche betragen. Unter solchen Umständen waren die Anerbietungen aus Amerika sowohl in England als in Frankreich sehr reichlich, so dass eine Sorge um Deckung des Bedarfs nicht Platz greifen konnte. Diesen starken und billigen Offerten gegenüber mussten die Ostseemärkte mit den ihren in England und Frankreich zurückstehen, und wurden nur einzelne Partien nach Belgien verkauft.

Wenn bis dahin der Charakter des Geschäfts nur als ein fester zu bezeichnen war, so wurde die Tendenz im Monat September eine entschieden steigende, und die Preise erfuhren eine wesentliche Besserung. — In England kam die Erkenntniss der in ganz Europa fast mangelhaften Ernte endlich zum Durchbruch, zumal die anhaltend ungünstige Witterung dort das Einbringen der Feldfrüchte unmöglich machte, und beeilten sich nun die englischen Müller, sich reichlicher mit Waare zu versorgen.

Die von Amerika angebotene Waare wurde schlank aufgenommen und bei der Concurrenz im Einkauf seitens Frankreichs und Englands sahen sich die amerikanischen Exporteure veranlasst, ihre Notirungen von 1 Doll. 10 Cts. auf 1 Doll. 28 Cts. p. Bushel à 60 Pfd. oder ca. 30 Mark pro Tonne zu erhöhen. — Trotzdem wurden enorme Quantitäten aus dem Markte genommen und die wöchentlichen Abladungen aus Amerika blieben dauernd sehr umfangreich, genügten aber eben nur dem Bedarf, und Läger sammelten sich nirgends an. — Auch aus Danzig wurde vielfach sowohl nach Belgien wie nach England verladen, da das Rendiment gegenüber den erhöhten amerikanischen Notirungen ein besseres wurde, und es gewannen die Preise successive 15 Mark pro Tonne. — Ebenso folgte Berlin willig dem Impuls von aussen und zogen die Preise mit nur geringen Schwankungen allmählig um ungefähr 18 Mark an. — Am hiesigen Platze hatten wir ein sehr lebhaftes Geschäft, da die Speculation angesichts der obwaltenden Verhältnisse rege wurde und jeder bemüht war, so viel Waare wie möglich zu beschaffen; dagegen liess der Absatz an die Mühlenetablissemments Manches zu wünschen übrig, weil die Mehlprieze nicht gleichen Schritt mit der Besserung für Körner hielten. — Da auch wenig Verladungen nach Danzig wegen Mangels an Schiffen erfolgten, so sammelte sich in dieser Zeit ein grosses Lager an hiesigem Platze an, welches aber im Laufe des folgenden Monats günstig realisirt werden konnte, denn die steigende Preisrichtung blieb auch im Monat October die vorherrschende, und bei leichtem Mehlabatz traten die hiesigen Mühlenetablissemments flott als Käufer auf und nahmen grössere Partien aus dem Markt, wobei die Preise ca. 15 Mark pro Tonne anzogen. — Nach dem rapiden Aufschwung der Preise war ein Rückschlag, der wieder 5 Mark absorbirte, ganz naturgemäss, im Allgemeinen aber blieb die Tendenz eine feste. — Dementsprechend verlief auch des Geschäft in den Monaten November und December in fester, aber ruhiger Haltung und bei mehrfachen kleinen Schwankungen auf- und abwärts blieben die Preise auf dem letzten Niveau.

Die Stimmung bleibt beim Jahresschluss bei den Inhabern eine feste, während die Consumenten der Ansicht sind, dass es bei den in Amerika vorhandenen grossen Vorräthen keiner Preissteigerung bedürfen wird, um den grossen Bedarf Englands und Frankreichs zu decken.

Die hiesigen Marktpreise waren für Weizen pro 100 kg im Jahre 1879 durchschnittlich wie folgt:

	gut.		mittel.		gering.	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar . . . . .	16	71	15	50	14	82
= Februar . . . . .	16	24	15	88	15	53
= März . . . . .	16	47	16	—	15	20
= April . . . . .	16	73	16	28	15	63
= Mai . . . . .	20	—	19	30	18	47
= Juni . . . . .	19	69	18	98	18	33
= Juli . . . . .	19	79	19	15	18	49
= August . . . . .	20	22	19	63	18	61
= September . . . . .	20	42	19	71	18	65
= October . . . . .	21	75	20	56	20	45
= November . . . . .	22	56	22	9	21	85
= December . . . . .	22	35	21	88	21	65
Summa . . . . .	232	33	224	96	217	68
der jährliche Durchschnittspreis also . . . . .	19	36	18	75	18	14
gegen den Durchschnittspreis von 1878 mit . . . . .	19	67	19	9	18	58

Auch im Roggen hat sich das Geschäft, jedoch erst vom Herbste ab, sehr günstig entwickelt, bis dahin war der Umsatz schwach, und die Preise haben nur wenig Aenderung erfahren. Die Besserung für Weizen während der Monate Februar und März blieb auf diesen Artikel ganz ohne Einfluss und erst gegen Ende des Monats April, als die Anerbietungen von Roggen schwächer wurden, trat mehr Nachfrage nach dem Westen zu allmählig steigenden Preisen ein, die bis in den Monat Mai hinein dauerte.

Roggen.

Der Absatz an die hiesigen und benachbarten Mühlenetablissemments war bis dahin schwach gewesen, dieselben waren aber schliesslich genöthigt zur Deckung ihres wenn auch nur schwachen Bedarfs Waare aufzunehmen und mussten namentlich für feine inländische Waare allmählig höhere Preise anlegen, so dass bis zum Beginn der neuen Ernte, Ende Juli, die Notirungen ca. 15 Mark höher waren als bei Beginn des Jahres. — Die neue Roggenernte ist sowohl quantitativ wie qualitativ wenig befriedigend, über den Erdrusch wird vielfach geklagt; trotzdem war das Geschäft wenig belebt und erst im Laufe des Monats September trat ein regerer Handel ein. Die Zufuhren waren am hiesigen Platze ziemlich umfangreich und wurde flott per Kahn nach dem Westen Deutschlands verladen, wo die Ladescheine schlankes Unterkommen mit gutem Nutzen für die Ablader fanden. — Auch in Schlesien stellte sich Frage ein und liess sich namentlich feine Qualität günstig dorthin verwerthen. Eine rapide Steigerung erfuhren die Preise im Laufe des Monats October, trotz ungeheurer Lager russischen Getreides, welches auf Grund des einzuführenden Zolles mit allen Mitteln in das Inland geschafft wurde; diese Preise hielten dauernd an, und wir schlossen ca. 25 Mark höher als Ende September. Hier am Platze hatten wir starke Landzufuhren, in Folge dessen wurden reichliche Kahnabladungen nach dem Westen vorgenommen, die stets zu günstigen Preisen realisirt wurden. Auch im Monat November blieb das Geschäft flott, und Kahnverladungen nach Berlin und Magdeburg waren ununterbrochen im Gange, bis der Eintritt von Frostwetter denselben ein Ende machte. — Von jetzt ab sammelten sich etwas mehr Vorräthe an, da Verkäufe auf Bahnabladung nicht rentirten und hierdurch erfuhren die Preise einen geringen Druck. Die Meinung für Roggen ist eine sehr gute, da man von dem am 1. Januar in Kraft tretenden Getreidezolle eine Steigerung der Preise erwarten kann, zumal die Roggenernte im Inlande schwach war und sonach Beziehungen aus Russland nicht zu umgehen sein werden.

Die hiesigen Marktpreise waren für Roggen pro 100 kg im Jahre 1879 durchschnittlich:

	gut.		mittel.		ordinär.	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
im Januar . . . . .	11	76	10	88	10	8
= Februar . . . . .	11	70	11	—	10	38
= März . . . . .	11	82	11	46	11	—
= April . . . . .	11	50	11	25	11	—
= Mai . . . . .	13	12	12	90	12	50
= Juni . . . . .	12	69	12	36	11	94
= Juli . . . . .	13	80	13	10	12	50
= August . . . . .	13	75	13	2	12	50
= September . . . . .	13	53	13	28	12	91
= October . . . . .	15	72	14	58	14	49
= November . . . . .	16	47	16	13	15	91
= December . . . . .	16	50	16	—	15	75
Summa . . . . .	162	6	155	90	151	2
Der jährliche Durchschnittspreis also . . . . .	13	51	12	99	12	59
gegen den Durchschnittspreis pro 1878 mit . . . . .	12	78	12	38	11	89

Gerste.

In Gerste hatten wir im vergangenen Jahre ein lebhafteres Geschäft wie seit langer Zeit, da einerseits der Anbau von Gerste in unserer Gegend mehr cultivirt wird, andererseits sich aber nach der neuen Ernte ein reger Absatz nach den Ostseehafenplätzen, zum Export nach England, entwickelte. — Bis zur neuen Ernte war das Geschäft in Gerste sehr matt, nur feinste Waare liess sich sowohl an hiesige, wie auch an auswärtige Brauereien zu bestehenden Preisen schlank placiren, während abfallende Sorten vernachlässigt und kaum zu verwerthen waren. — Gegen Ende August kamen die ersten Zufuhren frischen Gewächses heran, welche sehr beliebt waren, trotzdem sie durch Regenwetter an Farbe verloren hatten. Die Preise stellten sich auf 130—140 Mark, also circa 15 Mark höher als Anfangs dieses Jahres, profitirten in den Monaten September und October weitere 15 Mark und blieben so bis zum Jahresschluss; nach feiner Waare bleibt dauernd Begehrt nach auswärts und holt solche Qualität auch noch höhere Preise, während sich unsere hiesigen Brauer zurückhaltender wie in früheren Jahren verhalten und sich nicht entschliessen können, die auswärts für feine Waare gezahlten Preise ebenfalls anzulegen.

Die hiesigen Marktpreise für Gerste pro 100 kg waren im Jahre 1879 durchschnittlich wie folgt:

	gut.		mittel.		ordinär.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
im Januar . . . . .	12	85	11	15	10	—
= Februar . . . . .	12	85	11	43	10	—
= März . . . . .	12	85	11	—	10	—
= April . . . . .	12	86	11	25	10	—
= Mai . . . . .	14	29	13	—	11	43
= Juni . . . . .	14	29	12	86	11	43
= Juli . . . . .	14	29	13	—	11	43
= August . . . . .	14	29	12	85	11	43
= September . . . . .	14	29	12	50	11	43
= October . . . . .	15	8	13	58	12	22
= November . . . . .	15	71	15	14	14	57
= December . . . . .	15	71	15	14	14	29
Summa . . . . .	169	36	152	90	138	23
oder durchschnittlich . . . . .	14	11	12	74	11	52
gegen den Durchschnittspreis pro 1878 . . . . .	13	94	13	23	12	67

Hafer.  
Erbsen.

In Erbsen und Hafer fand nur ein kleiner Umsatz statt, beide Artikel waren ausser in feinen Qualitäten in den ersten vier Monaten sehr vernachlässigt, später trat regerer Verkehr ein und die vorhandenen Bestände wurden vor der neuen Ernte zu langsam steigenden Preisen geräumt. Auch nach der Ernte bestand für diese Artikel gute Frage und namentlich waren Erbsen zu ferner höheren Preisen schlank zu placieren.

Der hiesige Marktverkehr hatte im Jahre 1879 folgende Durchschnittspreise pro 100 kg:

	H a f e r .						Erbsen.	
	gut.		ordinär.		mittel.		fl.	fr.
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.		
im Januar . . . . .	12	—	10	50	9	—	10	56
= Februar . . . . .	13	—	9	50	9	—	10	56
= März . . . . .	13	—	11	80	10	—	10	56
= April . . . . .	15	—	13	50	12	—	12	78
= Mai . . . . .	15	—	14	—	12	—	14	—
= Juni . . . . .	15	—	13	50	12	—	14	45
= Juli . . . . .	15	33	13	87	12	83	14	80
= August . . . . .	15	—	14	50	14	—	15	—
= September . . . . .	15	—	13	—	12	—	13	69
= October . . . . .	16	—	15	—	14	—	13	69
= November . . . . .	16	—	15	20	14	40	14	80
= December . . . . .	16	—	15	20	14	40	14	80
Summa . . . . .	176	33	159	57	145	63	159	69
pro 1879 durchschnittlich . . . . .	14	69	13	30	12	14	13	31
dagegen Durchschnittspreis pro 1878 . . . . .	13	80	12	97	12	17	12	26

Oelsaaten.

Oelsaaten waren während des ganzen Jahres sehr vernachlässigt und haben während der Hause für alle anderen Cerealien nichts gewonnen. Nur vorübergehend trat in den Monaten Februar und März in Folge kalter Witterung und Befürchtungen für den Stand der Saaten etwas mehr Frage und eine kleine Besserung der Preise ein; doch ging dieselbe bald wieder verloren. Die Ernte hatte Anfangs Juli begonnen, wurde aber vielfach durch Regenwetter unterbrochen, wodurch die Qualität gelitten hat; aber auch quantitativ war der Erdrusch in unserer Gegend nicht befriedigend, während sich der Körnerertrag etwas günstiger herausgestellt hat. Trotzdem blieb das Geschäft in diesen Artikeln lustlos; die Preise waren fast dauernd im Weichen und blieben nur in den letzten Monaten stabil, weil fast gar kein Interesse für Oelsaaten herrschte und weder Käufer noch Verkäufer sich dazu drängten ein Geschäft abzuschliessen.

Eine Verzeichnung der Preise Ende 1878 gegen diejenigen Ende 1879 ergibt folgendes Resultat:

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	W. Rübsen.	W. Raps.
1878	155—170	105—111	115—125	90—95	105—115	230—240	240—250
1879	205—220	155—160	145—155	120—130	145—155	220—225	225—230

Ausserdem wurden im hiesigen Marktverkehr pro 1879 per 100 kg erzielt:

Kartoffeln.  
Stroh.  
Heu.

	Kartoffeln.		Richtstroh.		Heu.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
im Januar . . . . .	3	80	3	—	3	50
= Februar . . . . .	4	31	3	—	3	50
= März . . . . .	4	89	3	—	3	50
= April . . . . .	5	25	3	—	3	50
= Mai . . . . .	5	58	3	—	3	50
= Juni . . . . .	5	68	3	—	3	50
= Juli . . . . .	6	33	3	—	3	50
= August . . . . .	3	83	3	40	3	50
= September . . . . .	3	11	3	81	3	50
= October . . . . .	3	57	3	50	3	50
= November . . . . .	4	—	3	50	3	50
= December . . . . .	3	91	3	50	3	50
Summa . . . . .	54	26	38	71	42	—
durchschnittlich 1879 . . . . .	4	52	3	23	3	50
durchschnittlich 1878 . . . . .	3	29	3	23	3	83

Der allgemeine Druck, der in der ersten Hälfte des vorigen Jahres auf allen Geschäften lastete, machte sich auch im Sämereien-Geschäft geltend. Der Bedarf der Landwirthe an Saatgut, der sonst grössere Dimensionen annahm, wurde auf das äusserste beschränkt.

Die Ernte in Kleesaaten, namentlich Weissklee war günstig ausgefallen, so dass starkes Angebot stattfand, und Läger hierin nicht geräumt werden konnten. Preis 30—60 Mark pro 50 Kilo.

Rothklee war lebhafter begehrt und erzielte schlanken Absatz. Preis 40—55 Mark pro 50 Kilo.

Wundklee fand auch in diesem Jahre günstige Aufnahme. Preis 50—60 Mark pro 50 Kilo.

In Gelbklee, schwedisch Klee und Luzerne ist der gewöhnliche Umsatz zu verzeichnen.

Gras-Sämereien waren verhältnissmässig wenig begehrt und waren Preise während der Saison rückgängig. Zu notiren war für:

Thymothee . . . .	15—25	Mark	pro	50	Kilo.
Englisch Raygras. .	13—24	=	=	=	=
Italienisch „ . . .	18—27	=	=	=	=
Knautgras . . . .	40—50	=	=	=	=
Schafschwingel. . .	12—20	=	=	=	=
Honiggras . . . .	15—20	=	=	=	=

Von Futter-Sämereien war namentlich Seradella ein beehrter Artikel und fand hierin ein grosser Umsatz statt; der in diesem Jahre verhältnissmässig billige Preis 6—10 Mark pro 50 Kilo war auch zum Anbau derselben einladend.

Amerik. Pferdezahn-Mais erzielte den gewöhnlichen Absatz, machte sich sogar Ende der Saison knapp. Preis 10—12 Mark pro 50 Kilo.

Runkeln, Möhren und Spörgel waren in diesem Jahre niedrig im Preise, und wurden in Quantitäten der früheren Jahre gehandelt.

Oelsaaten, besonders Sommerraps, Senf, Sommerrüben und Leinsaamen fanden gute Beachtung.

Von Hülsenfrüchten waren hauptsächlich Lupinen begehrt, und war gute Saatwaare Ende der Saison überall geräumt.

Der Totalumsatz im Saatengeschäft ist auf 140000 Kilo anzunehmen.

Eine Besserung des Holzhandels war bei dem jahrelangen Darniederliegen des Geschäftes zu erwarten, trat aber erst gegen den Herbst und in so bescheidenem Maasse ein, dass die Rentabilität gegenüber den directen und mittelbaren Verlusten der voraufgegangenen Periode kaum in Betracht kommt. Selbstverständlich waren durch diese auch unsere Schneidemühlen in starke Mitleidenschaft gezogen. Da durch die gedrückten Preise der Import vom Auslande und die Exportirung der einheimischen Waldungen nicht recht lohnend waren, so wurde das loco vorhandene Rohmaterial, auf deren Verarbeitung unsere Schneidemühlen, um ihre Werke nicht stille stehen zu lassen, angewiesen waren, mit etwas höheren Preisen abgesetzt, in der Hoffnung, dass auch das Schnittmaterial eine baldige Preisbesserung erzielen würde. Da dieses aber nicht der Fall war, so war die Arbeitshätigkeit unserer Industrie-Etablissements eine wenig lohnende, zumal auswärtige Aufträge gänzlich fehlten. Es fehlte jeder Anlass hierzu in Folge der anhaltend schwachen Bauhätigkeit in Berlin und anderen grösseren Städten; und auch die Speculation hielt sich in Anbetracht der zollpolitischen Aenderungen von jeder grösseren Transaction fern.

Die Ankünfte von Polen waren kleiner als gewöhnlich, namentlich kam gutes Holz nur wenig an den Markt, wurde jedoch im Verhältniss gut bezahlt und räumte sich schnell.

Kieferne Mauerlatten und Balken waren sowohl für den inländischen Consum, als für den Export sehr vernachlässigt, und erzielten nur mässige, gegen das Vorjahr kaum veränderte Preise.

Kieferne Rundhölzer, sehr gesucht und an der Brahespitze schnell umgesetzt, hatten um 10 bis 15 pCt. höhere Preise als im vorigen Jahre gebracht.

Kieferne Bretter hatten schwerfälligen Umsatz zu gedrückten Preisen und konnten nur durch grosse Concessionen, zumal was langfristigen Credit anbetrifft, an den Mann gebracht werden. Ausnahme hiervon machte gute Zopfwaare, die den Sommer hindurch zu anziehenden Preisen sehr vielfach gehandelt wurde, und wofür jetzt noch der Begehrt recht rege ist, ein Beweis, dass das Tischlerhandwerk, das in Berlin in früheren Jahren einen so blühenden Aufschwung genommen und später in der letzten Hälfte des Deceniums so sehr darnieder lag, sich wieder zu regen begonnen hat.

In kiefernem Kantholz blieb dagegen das Geschäft sehr still, auch standen die im Spätherbst etwas höher gegangenen Preise noch immer in keinem Verhältniss zu den erzielten Rundholzpreisen.

Wegen der sehr geringen Bauhätigkeit Berlins und derjenigen grösserer Provinzialstädte waren besonders gebeilte Kanthölzer kaum abzusetzen. Hierzu trat noch, dass schon im Frühjahr das Exportgeschäft über Danzig und Stettin nach England in Kanthölzern jeder Art und hauptsächlich auch in kiefernem Timberends und Sleepers fast ganz aufgehört hatte, so dass dadurch das Kantholz noch mehr nach dem Inlande gedrängt wurde.

Kieferne Schwellen waren im Anfange des Jahres sehr wenig begehrt, und hatten solche niedrige Preise, dass sie sehr wenig gearbeitet wurden. In Folge dessen sind Vorräthe sehr zusammengeschmolzen, und das Ende d. J. sieht einen lebhaften Begehrt mit wesentlich erhöhten Preisen, wobei noch der Umstand mitbestimmend ist, dass beim Ankauf dieser Waarengattungen die polnischen und russischen Bahnen in lebhaftem Concurrenz mit den ausländischen Consumenten traten, so dass selbst bei den erhöhten Preisen hier der Import von Polen sehr schwierig war, und nicht immer der Bedarf sogleich daher gedeckt werden konnte.

Eichen Nutzholz hatte im ganzen Jahre sehr schleppenden Verkehr bei geringer Einfuhr und unwesentlicher Preisveränderung gegen die vorjährigen Notirungen. Es scheint aber auch hierin das Jahr mit wesentlich besserer Meinung für die Zukunft zu schliessen.

Eichene Schwellen waren anfangs dieses Jahres bei reger Nachfrage gut im Preise, wenn auch noch bedeutend niedriger als in den früheren Jahren. Die Nachfrage und Preise erlahmten jedoch Mitte des Jahres, um gegen Ende desselben wieder einen Aufschwung zu nehmen. Namentlich waren kleinere Dimensionen für Frankreich und Belgien, in welchen beiden Ländern der Eisenbahnbau lebhaft betrieben wird, im Preise sehr gegen die hier gebräuchlichen Dimensionen gestiegen und sehr gesucht. Die Preissteigerung war über 10 pCt. gegen die Preise der Jahre 1873 und 74. Die für unsere deutschen Bahnen gangbaren Sorten hatten dagegen nur schwachen Absatz. Auf diesen Bedarf wirkt die Verwendung von eisernen Schwellen ein. Dieser Umstand dürfte sich jedoch bei der jetzt eingetretenen Preissteigerung von Eisen hoffentlich bald zu Gunsten der eichenen Schwellen ändern. Sehr begehrt waren und sind Eichene Rundschwellen die fortwährend für das Ausland gesucht werden und in Hausse-Tendenz sich befinden.

Die Bewegung in anderen Nutzhölzern, wie Tanne, Esche und Erle war eine geringe, trotzdem die Zufuhr dieser Artikel namentlich in harten Hölzern nicht unbedeutend war.

Birken und Elsen wurden dagegen lebhaft gefragt, doch konnten auch Birken keine höheren Preise des grösseren Angebots wegen erringen.

Brennholz hat eine eigenthümliche Bewegung durchgemacht. Preise waren Anfang des Jahres in fallender Tendenz, da der schlechte Winter und die billigen Kohlenpreise auf den Consum drückten. Im Winter 1879/80 haben trotz dauernden kalten Wetters und trotz erhöhter Kohlenpreise die Auctionen und Holztermine sowohl in Absatz, als auch in Preisen kein gutes Resultat ergeben und haben nur das weitere Sinken der Preise verhindert.

Die Preise der einzelnen Waarengattungen stellten sich im Jahre 1879 je nach Qualität und Stärke:	
für beschlagene Eichen pro cbm . . . . .	Mark 50,00—57,60.
= Rundeichen                    "   " . . . . .	= 28,80—35,20.
= Erlen                            "   " . . . . .	= 14,40—18,56.
= Birken                           "   " . . . . .	= 13,40—19,20.
Eschen kamen nicht auf den Markt.	
= kieferne Balken            pro cbm . . . . .	= 15,36—20,80.
=       "   Mauerlatten       "   " . . . . .	= 12,80—24,00.
= eichene Eisenbahnschwellen 2,5 m lang, 16/26 cm stark, pro Stück . . .	= 3,25— 3,60.
=       "   Blamiserstäbe pro Schock . . . . .	= 13,00—21,00.

Holzspedition.

Die Holzspedition ist ein so umfangreicher Erwerbsbetrieb unseres Bezirkes geworden, dass wir denselben nicht unerwähnt lassen können, ohne darauf hinweisen zu müssen, dass dieser Erwerbszweig trotz der nicht geringen Schwierigkeiten seines Betriebes in stetem Aufschwunge ist und zweifellos für den ganzen deutschen Holzhandel von wichtiger Bedeutung werden wird. Wenn sich dies aus der günstigen Lage unseres Platzes am Scheidepunkte der Wasserstrassen nach der See und dem Binnenlande zu und an einem bedeutenden Kartenpunkte von Bahnen prognosticiren lässt, so wird es auch so nöthiger diesem Erwerbszweige diejenigen Erleichterungen zu verschaffen, welche bereits vorher erwähnt und mit der Zeit für den lucrativen Betrieb dieses Geschäftes nothwendig geworden sind.

Unter Hinweis auf die unter der Rubrik Verkehrsstatistik enthaltene Zusammenstellung der Holztransporte sei erwähnt, dass ein Theil derselben vor Eröffnung des Sicherheitshafens auf der alten Wasserstrasse nach Bromberg geschleppt wurde. Durch die günstigere Gestaltung der Wasserverhältnisse ist der Betrieb mit Pferden wesentlich erleichtert und billiger geworden.

Ueberwintert ist hier im todten Arm nur eine Partie Hölzer, die nicht weiter wollte und eine kleine Partie bei Nakel. Ausserdem ist eine kleine Partie in der Warthe vom Winter überrascht worden, die aber in Zantoch ein ziemlich sicheres Lager gefunden hat. Alle andern Hölzer sind an ihre Bestimmungsorter Gletzen, Stettin, oder wohin solche dirigirt wurden, angekommen.

Ein am Hafeneingang aufgestelltes Dampfboot hatte lediglich den Zweck, beim Hochwasser ein sicheres und schnelleres Einführen der Hölzer aus der Weichsel in den Vorhafen gefahrlos zu ermöglichen.

Auch kann nicht unerwähnt bleiben, dass ein Dampfboot auf der Weichsel in der Nähe des Hafeneingangs in sofern von nicht unerheblichem Nutzen ist, als bei widrigem, anhaltenden Nord- und Nordwest-Wind, ohne Zeitverlust, die Holz-Transporte vom rechten nach dem linken Weichselufer resp. in den Vorhafen eingeführt werden können, was ohne ein Dampfschiff nicht jederzeit durchführbar ist.

Sind nun auch die hierdurch in Wegfall kommenden Wächterlöhne und der verminderte Zeitverlust von nicht allzu grosser Bedeutung, so ist doch besonders in Betracht zu ziehen, dass die Gefahr des Verschwimmens der Holztransporte bei eintretendem Hochwasser durch kürzeres Stehen auf der Weichsel selbstredend bedeutend verringert wird, um so mehr, als bei dem gegenwärtig vortrefflich geregelten Canalbetrieb und bei den enormen Leistungen der Hafenschleuse eine Stockung bei Beförderung der Canalhölzer nur dann eintreten kann, wenn Holztransporte, durch oben angeführte Natur-Verhältnisse aufgehalten, nicht rechtzeitig in den Vorhafen eingebracht werden.

### Animalische Producte.

Häute.

Das Geschäft in rohen Häuten und Fellen war im Jahre 1879 ein recht lebhaftes. Die in dem ersten Halbjahre Seitens Oesterreichs und Russlands gestellten regen Nachfragen realisirten sich in recht umfangreichen Bezügen aus unseren Provinzen und hatten zur Folge, dass Preise fast aller Häute- und Fellsorten in die Höhe gingen. An Nachhaltigkeit gewann diese Preiserhöhung durch den Umstand, dass am 1. Januar 1880 der Schutzzoll für Garleder in Kraft trat, von dem die Lederfabrikanten eine aussergewöhnliche und andauernde Preissteigerung für Leder erwarteten. Im Hinblick hierauf hat sich denn auch im zweiten Halbjahre der inländische Fabrikant veranlasst gefunden, seine Einkäufe lebhafter zu betreiben und über den Bedarf zu machen; überall trat merklich dieser regere Begehre nach roher Waare auf und die bestehenden schon erhöhten Preise mussten noch höheren weichen. Selbst Amerika, welches deutsche Häute noch nicht bezogen hatte, kam in die Lage, Ankäufe in Deutschland zu machen. Dieses neue Leben im Bereiche des deutschen Häutemarktes hatte im Monat November nachdrücklichen Einfluss auf die Wildhäutemärkte zu Havre und Antwerpen geübt. Die Nachfrage und Kauflust an Wildhäuten trat jetzt in gleicher Weise, wie in deutschen Häuten auf. Preise fast aller Wildhäutesorten gingen rapide in die Höhe und erreichten schon nach einigen Wochen, Anfangs December, einen Aufschlag von 10—20 pCt. England und Amerika erschienen mit als Hauptkäufer auf den bezüglichen Stapelplätzen. Die Preissteigerungen stellten sich für Kalb- und Ziegenfelle auf 30—40 pCt., für Rind- und Rosshäute auf 20—25 pCt. gegen vorjährige Notirungen.

In rohen Rindhäuten blieb das Geschäft bis Mitte des Jahres gequält. In Folge der Steigerung von ostindischen Kipsen mussten auch die Preise für Rindhäute wesentlich anziehen. Es wurden für grüne Häute 75—90 Pf. pro Kilo je nach der Qualität gezahlt. Trockene Kuhhäute im Gewichte von 140—150 Pfd. pro Dchr. erzielten 92—100 Mark pro Ctr.; für Ochsen- und Bullenhäute wurden 85—90 Mark pro Ctr. gezahlt. Schlesien und Süddeutschland waren permanente Abnehmer; der Absatz nach Ostpreussen dagegen hörte fast ganz auf, weil die Fabrikate daselbst zu untergeordnet sind, und nur zu billigen Preisen dorthin Waare rentirt. Der Umsatz war dem vom Jahre 1878 gleich.

Rohe Rosshäute hatten während des ganzen Jahres flott Abnehmer gefunden. Die Preise waren die von 1878, und zogen nur in den letzten zwei Monaten wohl um 10 pCt. an; für hiesige Stadtwaare wurde 12 Mark pro Stück gezahlt.

Das Geschäft in rohen Kalbfellen hatte von Anfang des Jahres an seinen regelmässigen Gang; es wurden von süddeutschen Fabrikanten und Händlern für 250—275 pfündige trockene Waare 2,40—2,80 Mark pro Kilo gezahlt. Mitte October wurden die Preise dadurch in die Höhe getrieben, dass Amerika durch Frankfurt am Main'er Händler grosse Partien ankaufen liess, so dass eine Steigerung von 30 pCt. und darüber zu vermerken ist.

Die Hauptfabrikation für diesen Artikel ist und bleibt Süddeutschland, und haben unsere soliden Fabrikanten sich glücklicherweise bei dieser unsinnigen Jagd nach Waare nur sehr wenig betheilig, indem wir beim Abfassen dieses Berichts schon einen Rückgang von 20 pCt. notiren können.

Der Umsatz hierin war kleiner als 1878, da wir durch die Grenzsperr keine Kalbfelle durch Russisch Polen beziehen konnten.

Rohe Schaffelle waren vernachlässigt, nur für gut bewollte feine Felle war Absatz nach Russland, für grobwillige nach England.

Ziegenfelle waren auf etwa 20—30 pCt. theurer als 1878; es wurden für Mutterziegen 4,50—4,75 Mark pro Stück, für Häberlinge 3,00—3,50 Mark pro Stück bezahlt.

Hasenfelle notirten 70—72 Mark pro 100 Stück.

Zickelfelle = 70—75 = = = =

Die Umsätze in den drei letzten Artikeln blieben hinter denen des Vorjahres um 20 pCt. zurück.

Das Geschäft in Garleder hatte in den ersten Monaten des Jahres noch denselben lässigen Verlauf als im Vorjahre; demnächst entwickelte sich dasselbe zwar etwas lebhafter, aber ohne Vortheil für den Fabrikanten, denn Preisveränderungen, welche man schon im ersten Halbjahr in Folge des regeren Häutegeschäfts erwartet, konnten für keinen Artikel verzeichnet werden. Erst in den letzten Monaten des Jahres, als die Ankäufe in roher Waare allseitig und mit besonderer Rührigkeit bewirkt wurden und die Preise dafür auffallend in die Höhe gingen, belebte sich das Geschäft und erfreute den Fabrikanten mit den so lange ersuchten, wenn auch nur theilweise besseren Preisen für seine Fabrikate.

Nicht unerwähnt mag bleiben, dass trotz der Preissteigerung die Importe von Hemlock- und anderen Sorten gegerbten Leders aus Amerika ausserordentlich nachliessen und die so sehr verschrieene Concurrnz mit dem deutschen Fabrikat kaum in Betracht kam.

Gegerbtes Leder ist in allen Sorten sehr beliebt gewesen. Die Zollsätze für Sohlleder und Abfälle, die auf fremde Gattungen mit dem 1. Januar 1880 erhoben werden, haben in dem letzten Vierteljahre die Brandsohlleder- wesentlich, und Sohllederpreise einigermassen in die Höhe getrieben. Hierdurch wurde das Geschäft für unsern Platz sehr erschwert, weil hier meist kleinere Händler, sowie Schuhmacher und Sattler Abnehmer sind, und diese sich nur sehr schwer entschliessen konnten, höhere Preise anzulegen. Die Preise für Fahleder waren etwa 40—60 Pf. pro Kilo theurer als 1878; ebenso auch für braune und schwarze Kipse. Braune und weisse Schafleder, ein sonst hier wenig gesuchter Artikel, waren sehr gefragt, und erfuhren gegen das Vorjahr eine Steigerung von 25—30 pCt.

Auch das Jahr 1879 zeigte in der Lumpen- und Producten-Branche keine aussergewöhnliche Aenderung. Die Zufuhren aus dem Nachbarlande Polen waren wegen der dort herrschenden Krankheiten und der darauf folgenden Grenzsperr zu Anfang des Jahres nicht nur allein für Lumpen, sondern für alle Producte vollständig abgeschlossen. Nachdem die Grenzsperr aufgehoben, waren die Zufuhren für Lumpen aus Polen nicht von Belang, trotzdem die niedrige Valuta des russischen Papiergeldes den Einkauf begünstigt hätte, weil Lumpen in den jenseitigen Fabriken in diesem Jahre mehr als im Vorjahre gekauft wurden. Der Absatz für Lumpen war in diesem Jahre zu annehmbaren Preisen ununterbrochen ein regelmässiger. Etwa im Monat August trat für diesen Artikel eine nicht unbedeutende Hausse ein, und sind Lumpen auch heute zu erhöhten Preisen sehr begehrt, was wohl darin seinen Grund haben mag, dass viele Fabriken mit bedeutenderen Aufträgen versehen worden sind.

Lumpen zur Papierfabrikation, und zwar die geringeren Qualitäten, waren zur ersten Hälfte des Jahres begehrt als die besseren Sorten. Später stellte sich auch für Letztere mehr Nachfrage ein, und fanden alle Sorten zu erhöhten Preisen willige Abnahme. Lumpen zur Shoddy-Fabrikation fanden in der ersten Hälfte des Jahres weniger Beachtung, und waren nur zu gedrückten Preisen Abnehmer vorhanden. Für Lumpen zur Mungo-Fabrikation trat später eine bedeutende Preiserhöhung ein, und waren die Vorräthe trotz derselben leicht zu placiren.

Knochen fanden bis etwa Monat Juni zu normalen Preisen, wie in den Vorjahren regelmässige und willige Abnahme. Vom Juni ab trat für diesen Artikel eine Preisreduction ein, wodurch der Geschäftsgang ein schleppender wurde. Im September stellte sich für diesen Artikel wiederum Bedarf ein, und sind demnach die Preise auf den früheren Standpunkt fast zurückgeführt worden. Jeder Posten mit Ausnahme von Abdeckerknochen kann leicht placirt werden.

Flechten, Leimleder und Schaffüsse zur Fabrikation von Leim. Flechten fanden während der Saison zu den der Conjunctur entsprechenden Preisen willigen Absatz, indess wurden Preise der Vorjahre nicht erzielt. Leimleder fand nur bei geringer Preisnotirung Beachtung, geringere Qualitäten blieben vernachlässigt. In Schaffüssen war das Geschäft in diesem Jahre wegen häufiger Grenzsperr von keiner Bedeutung, indess fanden einzelne Posten, welche auf den Markt kamen, schnelle Verwerthung.

Altes Papier und Maculatur hatten auch in diesem Jahre, sowohl in der hiesigen Papierfabrik als auswärts, regelmässigen Absatz, und war jeder Posten mit Leichtigkeit zu begeben.

Wegen häufiger Grenzsperr waren die Zufuhren in Kuhhaaren aus Polen von keiner Bedeutung. Es konnte der Nachfrage in diesem Artikel nicht genüge geleistet werden, und wurden die geringen Vorräthe schnell zu erhöhten Preisen placirt.

### Metallurgische und mineralische Producte.

Das Geschäft in der Eisen- und Metallbranche hat 1879 den Umfang des Vorjahres nicht erreicht.

Stabeisen, das im Juni auf einen so niedrigen Standpunkt gelangt war, wie er noch nie gewesen, hat von da ab bis November eine stete, wenn auch nicht bedeutende Preiserhöhung erfahren; von diesem Zeitpunkt aber trat eine Wendung ein, da die Notirungen seitens der Fabrikanten auf eine Höhe geschraubt wurden, wie von keiner Seite erwartet wurde.

Der Preisunterschied zwischen dem Monat Juni und Ende des verflossenen Jahres beträgt ca. 40 pCt., und hat das neue Jahr 1880 mit dieser Erhöhung nicht abgeschlossen, vielmehr die steigende Richtung fortgesetzt.

Keineswegs ist aber die Ursache in dem grösseren heimischen Bedarf zu suchen, sondern nur der Umstand, dass Amerika zur Deckung seines Bedarfs in Deutschland grössere Aufträge placirt hat, und somit der Impuls zur Erhöhung der Preise gegeben, welche von Seiten der Speculation kräftig unterstützt wurde und noch unterstützt wird.

Ob diese enorme Preissteigerung eine dauernde bleiben wird, dürfte in Rücksicht darauf, dass der Umfang der Production weit über die Grenzen des thatsächlichen Bedarfs erfolgt zu sein scheint und die Industrie mit aussergewöhnlichen Förderungsmitteln aufgebessert wurde, sehr zu bezweifeln sein.

Gusswaaren waren ebenfalls bis zum Monat Juni im Preise allgemein unverändert geblieben. Erst der um diese Zeit eingeführte Schutzzoll auf Roheisen, das zur Fabrikation von Gusswaaren zum grössten Theil vom Auslande bezogen wird, gab unsern Fabrikanten den Muth, enorm höhere Preise anzustreben, was ihnen dadurch gelungen, dass sie eine Coalition bildeten, nach welcher sie sich verpflichtet hatten, nur zu gleich hohen fixirten Preisen zu verkaufen.

Durch diesen Umstand sind die Notirungen so in die Höhe gegangen, dass die Einkäufe ca. 30 pCt. theurer wurden, als im Monat Juni.

Die erhöhten Stabeisenpreise hatten natürlich zur Folge, dass auch grobe Eisenwaaren theurer geworden sind; der Aufschlag durfte gegen die Frühjahrspreise zwischen 10 bis 15 pCt. variiren. Der Bedarf hierin war zwar nicht geringer wie im Vorjahre, indess übte die noch immer geringe Baulust lähmenden Einfluss aus.

Altes Eisen.

Altes Eisen hatte sich trotz des Eisenzolles noch nicht des erhofften Aufschwungs zu erfreuen, indess war eine Besserung doch sichtlich.

Altes Kupfer.  
Messing. Zink.

Altes Kupfer, Messing und Zink hatten hin und wieder unbedeutende Schwankungen, und fanden zu den der Coniunctur angemessenen Preisen stets Nehmer.

Ziegel.

Eine ausserordentliche Fabrikationsvermehrung trat in den hiesigen Ziegeleien ein, welche umfangreiche Abschlüsse in Mauer-Dachsteinen etc. machten.

Ein nicht geringer Theil unserer Fabrikate ist zu den Fortifications-Arbeiten in Thorn und zu den Schleusenbauten auf dem Speiseanal bei offenem Wasser geliefert worden. Der Preis ist, gegenüber den schon niedrigen Notirungen des vergangenen Jahres noch um 1,50—2 Mark pro Mille zurückgegangen. Der Vorrath zur nächsten Saison dagegen ist ziemlich gering.

### Consumtibilien.

Mehl.

Die Lage unserer Mühlenindustrie hat sich zweifellos im Berichtsjahre 1879 gebessert; die Vortheile sind aber, wie an anderer Stelle schon erwähnt, zum Theil wieder eingebüsst worden, weil die kostspieligere Fabrikation durch theures Feuerungsmaterial, verbunden mit der Preiserhöhung des Getreides, hinderlich einer Geschäftsausdehnung in den Weg traten, wengleich in dem bisherigen Absatzgebiete ein grösserer Consum sich wieder bemerkbar machte.

Die grösseren Mühlen in und um Bromberg verarbeiteten:

	Weizen	Roggen
im Jahre	14200 Tonnen	13800 Tonnen
1879	14200	13800
1878	12100	13500
1877	13222	15024
1876	8750	7155
1875	11426	9456

Fast alle Etablissements haben bereits theils eine Vergrösserung ihrer Einrichtungen, Vermehrung der Gänge vorgenommen, theils geschieht dies durch vollständigen Neu- resp. Umbau mit Einrichtung zum Dampfbetriebe. Sämmtliche Interessenten klagen in ihren Berichten über die Nachteile der hohen Tarifsätze für oberschlesische Kohlen. „Die Feuerung, heisst es da, wurde ausser Torf mit Kohle bewirkt, die aber seit dem 1. April nicht mehr aus Oberschlesien, sondern über Danzig aus England bezogen wurde.

Die englische Kohle ist zwar billiger und die Qualität geringer, immerhin kamen wir besser bei dieser gegen die schlesische Kohle fort, da die englische in Folge des eben erwähnten Ausnahmetarifcs im Preise bedeutend ermässigt wurde. Die Kosten des Brennmaterials pro verarbeitete Tonne beliefen sich auf 3,15 Mark.“

Betreffs des Körnerbezuges wird berichtet:

Mit Ausnahme weniger, hier überwintertes polnischer Kahnladungen Roggen und Weizen bezogen wir unsern Bedarf aus dem Inlande, und zahlten wir für Weizen während der ersten fünf Monate 170—185 Mark, während dieselben sich im Juli und August auf 205 Mark steigerten. Weizen diesjähriger Ernte wurde im September mit 190—195 Mark, während solcher vorjähriger Ernte bis 220 Mark von uns bezahlt wurde. Im October steigerten sich die Preise schnell auf 225, in einzelnen Fällen sogar für feinsten Weizen bis auf 240 Mark, und behaupteten auch diesen Standpunkt im November. Erst bei eintretendem Frost und Schluss der Schifffahrt wurden die Preise abgeschwächt, verloren jedoch nur einige Mark und beschliessen das Jahr zu gleichen Preisen mit einer Differenz von der besten bis zur geringsten Qualität von 55 Mark pro Tonne. Im Monat September glaubte man allgemein, dass Weizenpreise enorm in die Höhe gehen würden, und zwar in Folge der quantitativ sehr schlechten Ernte in Oesterreich-Ungarn, England und Frankreich, doch wurde dem ferneren Steigen der Preise durch die kolossalen Vorräthe diesjähriger grosser Ernte Amerika's, welches im Stande war, England und Frankreich, ohne auch nur seine Bestände zu verringern, zu versorgen, Einhalt geboten, und erfuhren unsere Preise sogar durch die Ankunft amerikanischen Weizens in Hamburg eine Einbusse, würden sich auch schwer erholt haben, wenn Amerika's Speculanten nicht die Preise um ein Bedeutendes an der New-Yorker Börse steigerten und so deren Notirungen keine Rechnung gaben. Unsere Exporteure in Danzig namentlich mussten für feine alte Weizen, die nach Belgien verschifft wurden, höhere Preise zahlen, und erreichten 1878er feine, hiesige Weizen 270 Mark von Danzig. In Roggen waren Anfangs 1879 Preise durch forcirte Verkäufe der hier überwinterten polnischen Ladungen auf 106 Mark herabgedrückt, während Dominal-Roggen in guter Qualität immer noch 114 Mark bedangen. Erst im Laufe der Monate Februar/März wurden Preise durch starke Ankäufe des hiesigen Proviant-Amtes, welches circa 1500 Tonnen ankaupte, um circa 10 Mark pro Tonne gesteigert und



behaupteten diesen Preisstand bis zum Juni. Im Juli machte sich inländischer Roggen recht knapp, und erfuhren Preise trotz anhaltender, flauer Notirungen für russischen Roggen an den Börsen Berlin und Danzig eine fernere Steigerung, und wurde für feinste Waare bis 132 Mark pro Tonne hier gezahlt. Erst bei reichlicher Zufuhr diesjähriger Ernte, über deren quantitatives Ergebniss man vielseitigen Klagen begegnete, drückten sich Preise unter dem Einfluss der grossen Bestände und russischer Waare um einige Mark und konnten sich erst Ende August erholen, worauf sie dann nach Veröffentlichung der Ernteberichte Europas schnell im September um 18 Mark, also auf 150 Mark, im October um fernere 10 Mark, in einzelnen Fällen sogar auf 170 Mark stiegen, und diesen Preis unter kleinen Schwankungen von 3—5 Mark rückwärts gegen eine Differenz zur niedrigsten Notiz von 59 Mark pro Tonne zum Jahresschluss behaupteten.

Die Mahlresultate waren folgende:

Der Weizen diesjähriger Ernte konnte bis zum November, wo bessere Qualitäten an den Markt kamen, zur Müllerei nicht verwandt werden und steht noch heute dem Ergebniss vorjähriger Ernte um einige Procent nach, beeinflusst jedoch die Backfähigkeit nicht. Roggen dagegen liefert den üblichen Procentsatz Mehl leicht und backen sich die Mehle diesjähriger Ernte im Vergleich zur vorjährigen durchweg gut. Der Vertrieb von Weizenmehl besserer Qualität wurde zu  $\frac{3}{5}$  des fertiggestellten Quantums in Berlin, der Rest hier und in der Provinz leicht abgesetzt; die ordinären Marken, die sich in grossen Massen angesammelt hatten, fanden im letzten Monat zu guten Preisen für Süddeutschland und Oberschlesien guten Absatz und bleiben auch gesucht. Weizenschaale war das ganze Jahr ein gesuchter Artikel und sind sämtliche Mühlen ohne Vorräthe, was wohl in den grossen Milchwirtschaften und der geringen Notirung der hiesigen Königlichen Mühle seine Berechtigung findet. Roggenmehl fand mit Ausnahme einiger kleinen Posten in loco und der Provinz seinen Absatz. Roggen-Futtermehl wurde, da die Preisnotirungen für dasselbe im Verhältniss der Körnerpreise mässig zu nennen sind, ebenfalls das ganze Jahr hindurch leicht abgesetzt.

Die Preisnotirungen waren 1879:

	Weizenmehl I, II	Weizenkleie.	Roggenmehl I, II.	Roggenfuttermehl.
am 1. Januar pro Centner . . . . .	12,40	3,60	8,40	5,40
= 11. März " " . . . . .	12,80	3,60	8,40	5,40
= 1. April " " . . . . .	12,80	3,80	8,80	5,40
= 27. " " " " . . . . .	13,20	4,20	9,20	5,60
= 7. Mai " " " " . . . . .	13,80	4,20	9,20	5,60
= 11. " " " " . . . . .	14,20	4,40	9,20	5,60
= 20. " " " " . . . . .	14,20	4,40	9,60	6,00
= 19. Juni " " " " . . . . .	13,80	4,00	9,20	5,80
= 15. Juli " " " " . . . . .	13,80	4,20	9,20	6,00
= 22. " " " " . . . . .	14,20	4,20	9,60	6,00
= 4. Septbr. " " " " . . . . .	14,20	4,20	9,20	5,80
= 14. " " " " . . . . .	14,80	4,00	9,80	5,80
= 25. " " " " . . . . .	15,60	3,80	10,40	5,80
= 28. " " " " . . . . .	15,60	4,00	10,40	5,80
= 5. October " " " " . . . . .	15,60	4,20	10,40	6,00
= 10. " " " " . . . . .	15,60	4,20	11,40	6,00
= 14. " " " " . . . . .	16,00	4,40	11,80	6,20
= 19. " " " " . . . . .	16,60	4,60	12,20	6,40
= 7. Novbr. " " " " . . . . .	16,60	4,80	12,80	6,60
= 1. Decbr. " " " " . . . . .	16,00	4,80	12,40	6,60

Differenz von Weizenmehl von der höchsten zur niedrigsten Notiz:

pro Centner 4,20 Mark, }  
 Kleie " " 1,20 " } = pro Tonne Weizen 64,50 Mark.

Differenz von Roggenmehl von der höchsten zur niedrigsten Notiz:

pro Centner 4,40 Mark, }  
 Futtermehl " " 1,20 " } = pro Tonne 51,00 Mark.

Es ist anzunehmen, dass in diesem Jahre die Rentabilität zufriedenstellend war, da höhere Mehlpreise den gesteigerten Körnerpreisen in den letzten drei Monaten vorangegangen sind.

Selten haben so verschiedene Factoren den Spiritusmarkt beeinflusst, als in diesem Jahre. Die starke Kartoffelausfuhr nach England im Herbst 1878 hatte zur Folge, dass die Production früher als man erwartete, beendet wurde. — Bei den billigen Roggen- und Maispreisen sahen sich jedoch viele Producenten veranlasst, dieses Material zur Spiritus-Fabrikation zu verwenden, und so wurde der oben erwähnte Ausfall von Kartoffeln wieder gedeckt. Die Preise blieben denn auch in der ersten Hälfte des Jahres auf ziemlich gleichmässigem Standpunkte, zumal vom Auslande ein Impuls zur Steigerung nicht gegeben wurde.

Die anhaltend nasse Witterung im Sommer liess die Befürchtung aufkommen, dass ein nicht unerheblicher Theil der Kartoffeln in Fäulniss übergehen und die Ernte beeinträchtigen würde.

In Folge dieses Umstandes, sowie durch die in weit stärkerem Maasse sich wiederholende bedeutende Ausfuhr von Kartoffeln bemächtigte sich des Artikels eine Preissteigerung, welche jedoch im September und October, sowohl durch die alten Lagerbestände, als auch wegen der scharf in Angriff genommenen Production wieder verloren ging.

Demnächst aber traten neue Momente ein, welche den Preisstand beeinflussten. Es waren dies die äusserst ungünstige Weinernte Frankreichs und der Mangel russischer Zufuhren in Hamburg. Das Exportgeschäft wurde in Folge dessen ein sehr reges, und der Werth des Artikels stieg in den letzten Monaten um 6 Mark.

Unser hiesiger Markt, mit den allgemeinen Verhältnissen Hand in Hand gehend, hatte aber noch mit zwei andern Factoren abzurechnen. Die beiden Plätze — Königsberg mit seinen 2—3 Mark höheren und Posen mit seinen 2—3 Mark billigeren Notirungen gegen Berlin gaben Veranlassung von Posen aus zu beziehen und andererseits wieder überflüssige Waare nach Königsberg von hier abzustossen. Demgemäss bewegte sich das Geschäft grösstentheils in normalen Grenzen und fand nur in der erregteren Zeit — in den beiden letzten Monaten — grössere Ausdehnung, weil, wie sich herausgestellt, in unsern Ostprovinzen mit Ausnahme von Schlesien, die Kartoffelernte eine immerhin gute gewesen, die Zahl der Brennereien sich wiederum vergrössert hat und die Zufuhr auch eine stärkere geworden ist.

Die Preise stellten sich durchschnittlich

pro Januar	auf 49,50	Mark	} pro 100 Ltr. à 100% ohne Fass.
= Februar	= 49,00	"	
= März	= 49,00	"	
= April	= 48,50	"	
= Mai	= 50,00	"	
= Juni	= 52,25	"	
= Juli	= 53,75	"	
= August	= 54,25	"	
= September	= 52,75	"	
= October	= 52,00	"	
= November	= 56,00	"	
= December	= 57,50	"	

Die Gesamtzufuhr betrug ca. 3 Millionen Liter, von welchen mehr als die Hälfte von der hiesigen Sprit-Fabrik aufgenommen wurde. Das Uebrige ging theils nach Königsberg, Magdeburg, Thüringen, dem Rhein und in den Consum über.

Sprit.

Die hiesige Sprit-Fabrik ist das ganze Jahr hindurch stark beschäftigt gewesen, und obwohl der Absatz nach den westlichen Provinzen, wie bereits früher erwähnt, durch die Aufhebung der Differential- und Ausnahmetarife ein geringerer geworden, so hatte der Absatz in der Stadt und Umgegend wiederum gewonnen, da die auswärtige Concurrenz wegen der bis September cr. bestandenen Königsberger Notirungen hier nicht aufzukommen vermochte.

Brennereien.

Die Zahl der im Bezirke Bromberg am Schlusse des Etatsjahres 1879/80 vorhandenen Brennereien hat betragen 65. Dieselben vertheilen sich auf die Kreise:

Bromberg . . . . .	7	Brennereien
Schubin . . . . .	10	"
Wirnitz . . . . .	14	"
Wongrowitz . . . . .	17	"
Kolmar i. P. . . . .	16	"
Inowrazlaw . . . . .	1	"
Zusammen wie oben: . . .	65	Brennereien.

An Branntweinsteuer ist in Bromberg aufgekommen, wobei die gezahlten Bonificationen nicht abgesetzt sind: 1139950 Mark 50 Pf. Es zahlten:

unter 10000 . . . . .	17	Brennereien.
von 10000 — 15000 Mark . . . . .	12	"
= 15000 — 20000 " . . . . .	12	"
= 20000 — 25000 " . . . . .	11	"
= 25000 — 30000 " . . . . .	4	"
= 30000 und darüber . . . . .	8	"
Zusammen . . . . .	64	Brennereien
In Betrieb war nicht gesetzt . . . . .	1	"
	65	Brennereien.

Fleisch.

Die Marktzufuhren in Fleisch waren im Jahre 1879 wiederum gestiegen und ebenso wurde auch die erneute Besserung der Qualitäten bemerkbar. Die Durchschnittspreise im hiesigen Marktverkehr betragen während des Berichtjahres 1879 pro 1 kg für:

	Rindfleisch				Schweinefleisch.		Kalbfleisch.		Hammelfleisch.	
	von der Keule.		Bauchfleisch.		M.	P.	M.	P.	M.	P.
	M.	P.	M.	P.						
im Januar . . . . .	1	—	—	90	—	90	—	95	—	95
= Februar . . . . .	1	—	—	90	—	95	—	90	—	95
= März . . . . .	1	—	—	90	1	—	—	90	1	10
= April . . . . .	1	—	—	90	—	95	—	90	—	90
= Mai . . . . .	1	20	—	90	1	10	1	10	1	10
= Juni . . . . .	1	20	—	86	1	—	—	90	1	05
= Juli . . . . .	1	05	—	85	—	95	1	05	1	10
= August . . . . .	1	—	—	90	—	90	—	85	1	05
= September . . . . .	1	—	—	90	1	10	1	05	—	95
= October . . . . .	1	—	—	90	1	10	1	05	1	10
= November . . . . .	1	05	—	95	1	10	—	90	1	10
= December . . . . .	1	20	—	90	1	10	1	—	1	05
Summa . . . . .	12	70	10	76	12	15	11	55	12	40
der Durchschnittspreis pro 1879 also	1	06	—	90	1	01	—	96	1	05
1878 dagegen . . . . .	1	2	—	84	1	4	—	95	—	95
77 dagegen . . . . .	1	8	—	87	1	12	—	94	—	97

Auch in anderen Consumtibilien war die Marktzufuhr dem Bedarf entsprechend und die Durchschnittspreise pro 1879 betragen für: Speck. Butter.  
Eier.

	Speck (geräucherter)		Essbutter		Eier	
	pro 1 Kilogramm.					
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
im Januar . . . . .	1	60	1	83	3	73
" Februar . . . . .	1	80	1	68	3	01
" März . . . . .	1	60	1	80	2	63
" April . . . . .	1	60	1	80	2	44
" Mai . . . . .	1	70	1	92	2	—
" Juni . . . . .	1	80	1	66	2	26
" Juli . . . . .	1	60	1	80	2	25
" August . . . . .	1	60	1	90	2	27
" September . . . . .	1	80	2	—	2	20
" October . . . . .	1	60	2	—	2	43
" November . . . . .	1	60	1	80	3	60
" December . . . . .	1	60	1	97	3	23
Summa . . . . .	19	90	22	10	33	65
demnach der Durchschnittspreis	1	66	1	84	2	75
1878 dagegen . . . . .	1	89	1	83	2	74
1877 dagegen . . . . .	1	89 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	1	95	2	80

Die Zahl der am Schlusse des Etatsjahres 1879/80 vorhandenen Brauereien betrug im Kreise:

Bromberg . . . . .	7	Brauereien
Schubin . . . . .	5	"
Wirnitz . . . . .	6	"
Wongrowitz . . . . .	1	"
Kolmar i. P. . . . .	6	"

Brauereien.

Zusammen: . . . 25 Brauereien.

Von den Brauereien im Kreise Bromberg wurden verbraucht:

Gerstenmalzschrot . . . . .	17,461	Ctr.	52	Pfd.
Weizenmalzschrot . . . . .	86	"	"	"
Malzsurrogate . . . . .	60	"	10	"
Zucker und Biercouleur . . . . .	68	"	88	"

Die von den Brauereien im Kreise Bromberg entrichtete Brausteuer beträgt 35455 Mark 35 Pf.

Für ausländische Biere war

an Eingangszoll gezahlt . . . . .	915	Mark	55	Pf.
= Uebergangsabgabe . . . . .	2583	"	30	"

### Verschiedene Industrien.

In der Pappen- und Papier-Fabrikation sind wesentliche Momente für die verbesserte Lage der Branche nicht hervorzuheben. Die Läger sind immer noch so bedeutend, dass der auf Stroh- und Packpapier gelegte Zoll die Preise gar nicht beeinflusst.

Papier- und Pappen-Fabrikation.

In Süddeutschland treten jetzt die Papier- und Pappenfabrikanten analog dem Vorgehen der Eisenindustriellen zusammen, um über zu erhöhende Preise und Hebung des Geschäftes in Berathung zu treten. Begründet wird ein solches Vorgehen erstens durch die gesteigerten Lumpenpreise und dann, weil auch in allen übrigen Zweigen der Industrie auf diese Weise ein Aufschwung zu verzeichnen ist.

Erwähnenswerth ist, dass durch den maschinellen Theil der hiesigen Fabrik-Anlage das von Dr. Bering erworbene Patent zur Entbitterung der Lupinen practische Verwendung gefunden hat. Durch Rösten der entbitterten Lupine ist ein Surrogat für Kaffee fabricirt und unter dem Namen „Kraftkaffee“ in den Handel gebracht. Auf diese Weise reduciren sich die Fabrikationskosten für Papier und Pappe, indem die Fabrik für jeden Centner zu entbitternder Lupine 1 Mark vergütet erhält.

Es wurden gleiche Quanten Packpapier und Pappen, dagegen Strohpapier weniger als im Vorjahre fabricirt, da Stroh wesentlich höher im Preise ist.

Es wurden fabricirt:

1640	Ctr.	Packpapier,
1420	"	Strohpapier,
3260	"	Pappen.

Die Buch- und Steindruckereien haben letzter Zeit einen wesentlichen Aufschwung genommen und für die grösseren Aufträge auch wesentliche Erweiterungen der maschinellen Einrichtung treffen müssen. Die Preise sind indess durch die steigende Concurrnz wesentlich gedrückt worden und paralysiren somit den Vortheil des grösseren Absatzes. Im Bücher- und Zeitungsverlag sind wesentliche Veränderungen nicht vorgekommen.

Buchdruckereien.

Die Gasanstalt zu Bromberg producirt im Jahre 1879/80:

Gasanstalt.

a. an Gas	895693	cbm,	5,02	pCt.	} weniger als im Vorjahre.
b. = Coaks	1428	Last,	6,00	"	
c. = Theer	2950	Ctr.,	11,04	"	
d. = Ammoniaksalz	197	"	2,00	"	

An Gaskohlen wurden 80820 Ctr. (5 pCt. weniger als im Vorjahre) verbraucht.

## C. Verkehrsstatistik.

### Eisenbahnen.

Etat der  
Pr. Ostbahn.

Nach dem Etatberichte der Königlich Preussischen Ostbahn wurde die Betriebslänge (1588,48 km) im Etatjahre 1878/79 um 356,12 km erweitert. Von diesen 1944,60 km waren 751,45 km doppelgleisig. Ausserdem wurden im Jahre 1879 fertig gestellt und dem Betrieb übergeben: 1. Die Posen-Neustettiner Linie 166,26 km; 2. Goldap-Lyck-Prostken 87,00 km und 3. Graudenz-Laskowitz 21,50 km. Auf die Betriebs-Ergebnisse hat einerseits die beträchtliche Erhöhung der russischen Zölle ungünstig gewirkt, andererseits das in Folge der in Russland ausgebrochenen Pest von der Reichs-Regierung erlassene Einfuhrverbot wichtiger Import-artikel. Der procentuale Ueberschuss ist von 4,93 pCt. im Vorjahre auf 4,49 pCt. zurückgegangen. Die Einnahmen betragen 1874 29265 Mark, 1878/79 dagegen nur 21500 Mark pro km, so dass sich eine Verminderung um 26,5 pCt. ergibt, während die Gesamteinnahmen nur einen Rückgang 40929369 Mark auf 38127468 Mark, also um 6,8 pCt. erfahren haben. Aus dem Personenverkehr hat eine Vermehrung der Einnahmen um 1024792 Mark (8,3 pCt.) stattgefunden, sie bleiben aber gegen den Durchschnitt um 7544 Mark zurück. Während der Güterverkehr auf allen anderen Bahnen zugenommen hat, ist er bei der Ostbahn von 2404834 Tonnen im Jahre 1877/78 auf 2352667 Tonnen im laufenden Jahre, die Tonnenkilometer sind trotz der grösseren Betriebslänge von 396042608 auf 383084893 zurückgegangen. Beim Viehverkehr betrug die Anzahl der beförderten Tonnen 4,6 pCt. und die beförderten Tonnenkilometer sogar 6,6 pCt. der im gesammten Güterverkehr beförderten Tonnen resp. Tonnenkilometer.

Der Viehverkehr der Ostbahn betrug bei Zugrundelegung  
der beförderten Tonnen und Tonnen-Kilometer

im Jahre 1876	36,1 pCt.	63,3 pCt.
" " 1877/78	36,0 "	60,6 "
" " 1878/79	34,1 "	56,4 "

des Verkehrs auf sämtlichen Staatsbahnstrecken. Die Ursache des verminderten Viehverkehrs liegt, abgesehen von der zeitweiligen Grenzsperrung aus Anlass der Viehseuche, vorzugsweise in der in den Provinzen Brandenburg und Ostpreussen zeitweise aufgetretenen Rinderpest.

Die Minder-Einnahmen des Güterverkehrs betragen im Localverkehre 1242013 Mark = 9,2 pCt., im directen und Durchgangsverkehr 1359200 Mark = 11,8 pCt., so dass das Gesamtergebniss mit 2601213 Mark = 10,4 pCt. ausmacht. Die Einnahme aus dem Viehverkehr der Ostbahn betrug 1876 48,8 pCt., 1877/78 46,8 pCt., 1878/79 43,6 pCt. der gesammten Einnahme aus dem Viehverkehr auf den Staatsbahnen. Der Telegraphen-Verkehr ergab gegen das Vorjahr eine Minder-Einnahme von 19,3 pCt.

Bei den Ausgaben zeigen sich ganz beträchtliche Ersparnisse.

An fahrplanmässigen Zügen wurden befördert: 2920 Courier- und Schnellzüge, 16031 Personen-, 19787 gemischte, 15706 Güter- und 2008 Kies- und Materialenzüge, in Summa 56452 Züge.

Die Summe der finanziellen Ergebnisse stellt sich pro April 1878/79 in

Einnahmen:		
laut Etat	in Wirklichkeit	mithin weniger
42200000 Mark	38646819,98 Mark	3553180,02 Mark.
Ausgaben:		
laut Etat	in Wirklichkeit	mithin weniger
26094529,48 Mark	22508319,63 Mark	3586209,85 Mark.

Durch letzteres umfangreiches Ersparniss in den Ausgaben wurde schliesslich gegen den Etatanschlag ein Ueberschuss von 33029,83 Mark erzielt.

Seit dem Jahre 1874 wurden folgende Resultate erzielt:

	Einnahmen.	Ausgaben.	Ueberschuss
	Mark	Mark	der Einnahmen.
			Mark
1874	40929369	30587385	+ 10341984
1875	41194361	27335769	+ 13858592
1876	39311582	23447610	+ 15843972
1877/78	39858805	23185829	+ 16672976
1878/79	38127468	22093970	+ 16033678

Die Ausgaben betragen von der Einnahme in Procenten:

1874 74,7 pCt., 1875 66,4 pCt., 1876 59,7 pCt., 1877/78 58,2 pCt., 1878/79 58 pCt.,  
und die Rentabilität des Anlagecapitals stellt sich in Procenten:

1874 3,71 pCt., 1875 4,36 pCt., 1876 4,66 pCt., 1877/78 4,93 pCt., 1878/79 4,49 pCt.

Von den 5215560 Bahnreisenden im Etatjahr 1878/79 ist nur einer verletzt worden; eine Tödtung oder tödtliche Verletzung von Bahnreisenden war nicht vorgekommen.

Nach den Monatsausweisen stellt sich die Jahreseinnahme von 1879 auf 36975117 Mark oder um 2655203 Mark weniger als die Jahreseinnahme von 1878 bei einer Erweiterung der Betriebslänge um 271,63 km. Es ergibt der Betriebskilometer in 1879 die Einnahme von nur 17627 Mark gegen 23529 Mark im Jahre 1878.

Die **Königliche Ostbahn** beförderte im Etatjahre 1879/80 auf der hiesigen Station 170224 ankommende und 172406 abfahrende Personen, in Summa also 342630 gegen 352436 Personen im Jahre 1878/79.

An dem Güterverkehre sind betheiltigt im Etatjahre 1879/80 mit Wagenladungen in Tonnen:

	Versand.	Empfang.		Versand.	Empfang.
1. Abfälle und Knochen . . . . .	62	325	11. Colonialwaaren . . . . .	132	2707
2. Lumpen . . . . .	1137	860	12. Mehl . . . . .	5772	410
3. Steinkohlen etc. . . . .	769	921	13. Salz . . . . .	980	251
4. Petroleum . . . . .	5	1734	14. Spiritus . . . . .	629	984
5. Düngemittel . . . . .	482	1109	15. Maschinen . . . . .	485	320
6. Eisen-, Stahl- etc. Waaren . . . . .	1927	3521	16. Metalle . . . . .	318	65
7. Getreide . . . . .	3019	12327	17. Oelkuchen . . . . .	168	298
8. Fette, Talg . . . . .	18	359	18. Papier . . . . .	96	169
9. Flachs, Werg . . . . .	—	93	19. Kalk, Cement . . . . .	195	1694
10. Holz . . . . .	4551	6741			

Stations-  
Verkehr  
Bromberg.

Der Gesamtgüterverkehr vertheilt sich (incl. Stückgut) für das Etatjahr 1879/80 auf

Versand 50061,5 Tonnen gegen 93062,8 Tonnen in 1878/79

Empfang 63694,6 " " " 59344,6 " " " " " " "

und betrug also zusammen 113756,1 Tonnen gegen 152407,4 Tonnen im vorausgegangenen Etatjahr 1878/79.

Die Differenz im Versande gegen das Vorjahr liegt im Betriebsdienst- und Baugut. Dasselbe betrug:

1878/79 Versand 59267,7

Empfang 26440,7

1879/80 Versand 19287,3

Empfang 17973,5

Der Viehverkehr an der hiesigen Station der Königlichen Ostbahn gestaltete sich im Etatjahre 1879/80 wie folgt:

	Versand.	Empfang.		Versand.	Empfang.
Pferde . . . . .	387	525	Kälber . . . . .	66	165
Stiere, Ochsen . . . . .	227	726	Schweine, Ferkel . . . . .	18829	11157
Kühe . . . . .	117	506	Schafe, Lämmer . . . . .	5107	1051

Der hiesige Stationsverkehr der **Oberschlesischen Bahn** zeigt sich hinsichtlich der Personenbeförderung ziemlich unverändert.

In 1879 kamen an 40177 Personen gegen 40501 in 1878

" " " " fuhren ab 41953 " " " " " 41473 " " "

Im Güterverkehr betrug von nachstehenden Artikeln in Tonnen der

	Empfang.	Versand.
Abfälle, Knochen etc. . . . .	97,5	703,1
Lumpen . . . . .	353,7	60,2
Steinkohlen*) . . . . .	48517,4	22,5
Petroleum . . . . .	—	—
Düngemittel . . . . .	276,0	179,0
Eisen, Stahlwaaren . . . . .	3 028,5	1476,5
Getreide, Kartoffeln . . . . .	11 261,0	324,0
Fette, Talg, Theer etc. . . . .	81,2	147,8
Flachs, Werg etc. . . . .	—	82,7
Holz etc. . . . .	670,8	5008,1
Colonialwaaren . . . . .	1015,1	92,9
Mehl . . . . .	1656,6	1002,5
Salz . . . . .	910,1	—
Spiritus . . . . .	434,4	123,5
Maschinen . . . . .	75,3	277,0
Metalle etc. . . . .	110,0	21,7
Oelkuchen . . . . .	292,8	258,1
Papier, Pappe etc. . . . .	96,7	185,5
Kalk, Cement, Steine etc. . . . .	1 974,2	1 809,1
Diverse Stückgüter . . . . .	2 156,2	2 445,3

Der gesammte Güterverkehr stellte sich:

	Empfang:	Versand:	Summa Tonnen:
1879	73451,4	14321,6	= 87 773,0
1878	104791,5	10777,3	= 115 568,8
1877	77520,6	11235,1	= 88 855,7

Der Ausfall beträgt gegen das Vorjahr 27795,8 Tonnen, welche fast ausschliesslich dem verminderten Kohlenbezug aus Schlesien zuzuschreiben ist.\*) In 1878 wurden 77887,1 Tonnen ober-schlesische Kohlen bezogen, gegen 48517,4 Tonnen in 1879, also in diesem Jahre 29 369,7 Tonnen weniger und zwar wie aus den übereinstimmenden Berichten der Interessenten hervorgeht, in Folge der Bromberg ausschliessenden Ausnahmetarife, welche, da der Kohlenbedarf eher gestiegen ist als nachgelassen hat, grösseren Bezug englischer Kohlen veranlassten. Dieser eclatante Beweis dafür, dass der den hiesigen Interessenten zugefügte indirecte Nachtheil auch auf die Einnahmen der einheimischen Bahnen zurückfällt, dürfte vielleicht die Verwaltung der ober-schlesischen Bahn zur wünschenswerthen Aenderung ihrer bisherigen Tarifpolitik veranlassen.

Der Viehverkehr der Oberschlesischen Bahn in Bromberg setzt sich für das Jahr 1879 zusammen:

	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Schafe.	Gänse.	Pferde.	Hunde.	
Versand . . . . .	28	3	291	160	—	194	144	Stück
Empfang . . . . .	36	40	618	190	900	131	116	"

## Wasserstrassen.

Holzverkehr.

Der Holzverkehr betrug im Jahre 1879:

## A. Angemeldete Transporte.

E i n g a n g.	H o l z g a t t u n g e n.	Stückzahl.	Cbm.
In Thorn angemeldet:	Beschlagene Eichen . . . . .	41502	22474
	Träger in den Eichen . . . . .	35775	16400
	Rundeichen . . . . .	1938	1514
	Träger in den Rundeichen . . . . .	2415	1110
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	176575	119556
	= = = Rundhölzer . . . . .	220747	310425
	Rundelsen, Birken etc. . . . .	10692	6683
	Träger in den Rundelsen etc. . . . .	12660	5803
	Eichene Schwellen . . . . .	37477	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	104934	—
	Von der Oberbrahe angemeldet:	Beschlagene Eichen . . . . .	30
Träger in den Eichen . . . . .		30	13
Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .		990	670
= = = Rundhölzer . . . . .		12680	17831
Eingegangen in Summa		658445	502496

A u s g a n g.	H o l z g a t t u n g e n.	Stückzahl.	Cbm.	
Nach Danzig und Elbing gegangen:	Beschlagene Eichen . . . . .	5190	1243	
	Träger in den Eichen . . . . .	5190	1140	
	Rundeichen . . . . .	276	215	
	Träger in den Rundeichen . . . . .	345	129	
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	2040	1339	
	= = = Rundhölzer . . . . .	11587	14982	
	Rundelsen, Birken etc. . . . .	1092	683	
	Träger in denselben . . . . .	1365	626	
	In Schultitz geblieben:	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	43	32
		= = = Rundhölzer . . . . .	242	340
	In Kähne verladen:	Rundelsen, Birken etc. . . . .	241	151
Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .		510	345	
Eichene Schwellen . . . . .		4200	—	
Nach der Unterbrahe gegangen:	Kieferne Schwellen . . . . .	7500	—	
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	700	533	
	= = = Rundhölzer . . . . .	7308	10277	
Nach der Oberbrahe gegangen:	Rundelsen, Birken etc. . . . .	380	238	
	Träger in denselben . . . . .	450	206	
	Beschlagene Eichen . . . . .	34	19	
	Träger in den Eichen . . . . .	30	14	
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	2051	1389	
Von der Oberbrahe durch den Canal gegangen:	= = = Rundhölzer . . . . .	6824	9596	
	Rundelsen, Birken etc. . . . .	684	428	
	Träger in denselben . . . . .	810	371	
	Beschlagene Eichen . . . . .	30	16	
	Träger in den Eichen . . . . .	30	14	
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	990	670	
	= = = Rundhölzer . . . . .	12680	17831	
	Beschlagene Eichen . . . . .	35446	19200	
	Träger in den Eichen . . . . .	30555	14004	
	Rundeichen . . . . .	1662	1298	
Von der Weichsel durch den Canal gegangen:	Träger in den Rundeichen . . . . .	2070	949	
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	170072	114045	
	= = = Rundhölzer . . . . .	199508	280558	
	Rundelsen, Birken etc. . . . .	8234	5146	
	Träger in denselben . . . . .	9750	4469	
	Eichene Schwellen . . . . .	33055	—	
	Kieferne Schwellen . . . . .	95271	—	
	Ausgegangen in Summa	658445	502496	

## B. An unangemeldeten Hölzern sind von der Weichsel eingegangen:

	Holz gattungen.	Stückzahl.	Cbm.
a. Nach der Unterbrahe:	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	330	223
	" " " Rundhölzer . . . . .	3690	5189
b. Nach der Oberbrahe:	Beschlagene Eichen . . . . .	105	57
	Träger in den Eichen . . . . .	105	48
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	600	406
	" " " Rundhölzer . . . . .	2920	4107
	Rundelsen, Birken etc. . . . .	720	450
c. In Thorn und Schulitz aus- gewaschen:	Träger in denselben . . . . .	900	412
	Kiefern und tannen Kanthölzer . . . . .	1200	813
	" " " Rundhölzer . . . . .	13500	18984
	Eichene Schwellen . . . . .	240000	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	180000	—
d. Per Kähne verladen:	Birkene Bohlen . . . . .	2000	—
	Elsene Bretter . . . . .	1980	—
	Eichene Bohlen . . . . .	350	—
	Rundeichen . . . . .	420	406
	Beschlagene Eichen . . . . .	660	413
	Eichene Schwellen . . . . .	37800	—
	Eichene Stabhölzer . . . . .	180000	—
	Kieferne Bretter . . . . .	127440	—
	" Schaalbretter . . . . .	4320	—
	" Kanthölzer . . . . .	11466	7808
	" Schwellen . . . . .	61200	—
	Tannene beschlagene Hölzer . . . . .	2660	2078
	Felgen . . . . .	6400	—
	in Summa	880766	41394

Ferner sind Kähne durch den Canal gegangen:	Art der Ladung.	Anzahl der Kähne.	Kahnverkehr.
Richtung Berlin	Holz.	395	
	Getreide und Mehl.	312	
	Güter.	2	
	Diverses.	94	
	leer.	30	
	Königliche Fahrzeuge.	148	
	Summa	981	
Richtung Bromberg	Güter.	126	
	Diverses.	186	
	leer.	450	
	Königliche Fahrzeuge.	137	
	Summa	899	

Ueber die Leistungen der Hafen-Anlagen im Sicherheitshafen Brahemünde sowie über die Betriebsergebnisse giebt der Bericht der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft folgende Zusammenstellungen:

Hafenschleuse Brahemünde.

„Nach Ausweis der Holz-Verzeichnisse sind im Jahre 1879 von der Weichsel nach dem Hafen resp. der Brahe überhaupt

431088 lfd. Meter Flossholz canalmässiger Breite mit 161461 Stück Auflast geflösst.

Davon passirten vor der Betriebseröffnung resp. bevor der Tarif in Wirksamkeit trat:

20642 lfd. Meter Flossholz mit 11980 Stück Auflast die alte Brahe

8162 " " " " " " " die Hafenschleuse

28804 lfd. Meter Flossholz mit 11980 Stück Auflast.

Es gingen tarifmässig  
durch die Hafenschleuse:

402284 lfd. Meter Flossholz mit 149481 Stück Auflast

in Summa 431088 lfd. Meter Flossholz mit 161461 Stück Auflast.

Die Flösse und deren Auflast bestanden aus den nachstehenden Holzgattungen:

296834 lfd. Meter und 2038 Stück Auflast Kiefern-Rundholz

62289 " " " 48901 " " " -Kantholz

9724 " " " 20908 " " " -Schwellen

" " " 35726 " " " -Dachlatten

450 " " " 17 " " " Eichen-Rundholz

4031 " " " 4781 " " " -Kantholz

4922 " " " 2616 " " " -Schwellen

37645 " " " 654 " " " -Plancons und Schiffsholz

108 lfd. Meter und 41859 Stück Auflast	Eichen-Stäbe und Stabholz
= 212 = =	= -Knie
1734 = = = 94 = =	Tannen-Rundholz
4299 = = = 1161 = =	= -Kantholz
4884 = > = 1602 = =	Birken-Rundholz
4168 = = = 892 = =	Buchen-Elsen-Eschen-Pappeln-Rundholz

in Summa 431088 lfd. Meter und 161461 Stück Auflast.

Von Schiffsgefässen passirten 933 beladen, 415 leer und 36 Dampfboote, überhaupt 1384 Stück die Hafenschleuse. Davon haben 612 beladene und 31 leere Schiffsgefässe sowie 36 Dampfboote = 679 Stück das tarifmässige Schleusengeld gezahlt, während 321 beladene und 384 leere Schiffsgefässe = 705 Stück den Vorschriften des Tarifs gemäss vom Schleusengelde befreit blieben.

Die 933 beladenen Schiffsgefässe waren wie folgt befrachtet:

255 Stück mit Bau- und Nutzholz	91 Stück mit diversen Stückgütern
26 = = Drechsler- und Böttcherholz	40 = = Weizen
9 = = Brennholz	178 = = Roggen
20 = = Faschinen	5 = = Gerste
113 = = diversen Baumaterialien	18 = = Oelsaaten
18 = = Eisenwaaren	12 = = Kartoffeln
87 = = Steinkohlen	8 = = Obst und Käse
24 = = Thonerde, Thon- u. Glaswaaren	2 = = Spiritus
26 = = künstlichen Düngmitteln, Droguen, Munition etc.	1 = = Rüböl

Die vorstehend speciell aufgeführten Leistungen der Hafenschleuse sind in nachstehender Tabelle übersichtlich zusammengeteilt.

### Statistische Uebersicht der Leistungen der Hafenschleuse.

Im Monat	Total-Summe der Schleusen- Füllungen.	F l o s s h o l z		Schiffsgefässe  Stück.
		Anzahl der Schleusen- Füllungen à 928 Q.-M. Oberfläche.	Ueberschiessende  Oberfläche Q.-M.	
Mai . . . . .	359	296 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2370	212
= Juni . . . . .	684	634 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2670	232
= Juli . . . . .	443	375 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2670	246
= August . . . . .	215	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1860	216
= September . . . . .	229	191 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2660	174
= October . . . . .	143	62 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1020	188
= November . . . . .	68	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	660	116
In Summa	2141	1716 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	13910	1384

Wir erlauben uns noch zu bemerken, dass nur im Monat Juni dreimal Tag und Nacht geschleust worden ist und dass die Hafenschleuse vom 14. zum 15. Juni die grösste Leistung ausgeführt hat; es wurden binnen 24 Stunden im Ganzen 48 Füllungen gemacht und hiervon in 43 Füllungen ca. 10000 lfd. Meter Flossholz und in 5 Füllungen 13 Schiffsgefässe geschleust.

Vom 12. Mai ab hat der Schleusen- und Hafenbetrieb seinen ungestörten Fortgang gehabt. Am 20. November passirte das letzte Flossholz und am 26. November die letzten Schiffsgefässe die Hafenschleuse. Die Betriebsperiode umfasst einen Zeitraum von 199 Tagen; da es jedoch der Verkehr gestattete, 29 Sonn- und Festtage zu feiern, ferner an 4 Werktagen die Arbeit ruhen zu lassen, weil weder Flossholz noch Schiffsgefässe die Schleusung begehrten, so beschränkt sich die wirkliche Betriebszeit auf 199 minus 33 gleich 166 Tagen, an welchen die Hafenschleuse im Ganzen 2141 Füllungen leistete.

Eine Gegenüberstellung der Leistungen der Hafenschleuse mit denen der II. Schleuse des Bromberger Kanals ergibt folgendes Resultat:

Die Hafenschleuse hat	} in 2141 Füllungen
402284 lfd. Meter Flossholz und 1384 Schiffsgefässe	
die II. Schleuse dagegen	} in 6122 Füllungen
397367 lfd. Meter Flossholz und 1595 Schiffsgefässe	

geschleust.

Die Leistungsfähigkeit der Hafenschleuse ist demnach ungefähr dreimal so stark wie die der II. Schleuse des Bromberger Kanals.

Ueber die Holzlagerung im Binnenhafen geben wir folgende Notizen:

Es lagerten

ultimo Mai	25461 lfd. Meter canalmässig verbundenes Flossholz
= Juni	85587 = = = = =
= Juli	46094 = = = = =
= August	24986 = = = = =
= September	7945 = = = = =
= October	227 = = = = =

Den Winterstand haben im Binnenhafen 2 beladene Schiffsgefässe, im Aussenhafen 8 beladene und 13 leere Schiffsgefässe, so wie 400 Quadrat-Meter Flossholz genommen.

Ueber die Holz mengen, welche in den unserem Betriebsjahre vorangegangenen letzten 5 Jahren von der Weichsel nach der Brahe geflösst wurden, erlauben wir uns die nachstehende Uebersicht zu geben.



Wie die Frequenz-Liste der Revisionsstelle an der Brahemündung nachweist, passirten nach der Brahe stromaufwärts:

	im Jahre 1874	rot.	594346	lfd. Meter	canalmässig	verbundenes	Flossholz
"	"	1875	643452	"	"	"	"
"	"	1876	469374	"	"	"	"
"	"	1877	483271	"	"	"	"
"	"	1878	531952	"	"	"	"

mithin in fünf Jahren zusammen rot. 2722395 lfd. Meter canalmässig verbundenes Flossholz  
gleich durchschnittlich pro Jahr = 544479 = = = = =

Dagegen beziffern sich die Transporte im Jahre 1879 mit . . . . . 431088 = = = = =  
und sind der fünfjährigen Durchschnittsmenge  
um . . . . . 113391 = = = = =

zurückgeblieben.

Das finanzielle Ergebniss der Hafenanlagen ist ein befriedigendes. Nach dem Bericht der Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft betragen die Einnahmen pro 1879 an

Bromberger  
Hafen-Actien-  
Gesellschaft.

Schleusengeld für Flossholz . . . . .	M.	86672	10		
desgl. = beladene Fahrzeuge . . . . .		3852	70		
desgl. = leere Fahrzeuge . . . . .		81	45	90606	25
Hafengeld von Flossholz für 30 Liegetage . . . . .		34584	25		
desgl. = Flossholz für Ueberliegezeit . . . . .		3584	—	38186	25
Nutzung des Aussendeichlandes . . . . .				3221	89
Zinsen und Extraordinaria . . . . .				1750	88
Summa	M.			133747	27

Die Ausgaben betragen für:

Gehälter, Diäten und Remunerationen . . . . .	M.	6528	91		
Arbeitslöhne . . . . .		2510	54		
Abgaben und ähnliche Leistungen . . . . .		1126	76		
Unterhaltung der Anlagen und Geräthe . . . . .		1171	75		
Bureau-Bedarf, Reisekosten, Porti und Diverse . . . . .		335	28	11673	24
Der demnach verbleibende Reingewinn von . . . . .				122074	03
wurde wie folgt vertheilt:					
10% zum Reservefonds . . . . .		12207	40		
2% = Pensions- und Unterstützungs-Fonds . . . . .		2441	48		
5% Dividende für 3000 Actien à 25 Mark . . . . .		75000	—		
Zum Dividenden-Reserve-Fonds . . . . .		32425	15		

Die Bilanz der Gesellschaft besteht per 31. December 1879 aus:

Activa.

Grundstücke-Conto					
Kaufpreis der zur Hafenanlage erworbenen Grundstücke . . . . .				541221	16
Hafenbau-Conto					
Bis 31. December 1879 sind verausgabt:					
a. für Erd- und Böschungs-Arbeiten . . . . .		518195	14		
b. = die Hafenschleuse . . . . .		459617	30		
c. Allgemeine Kosten . . . . .		65449	60		
in Summa M.		1043262	04		
Davon gehen ab:					
Die Herstellungskosten für die Hafenstrasse, erworbene Zinsen und extraordinaire Einnahmen . . . . .		157059	91	886202	13
Cassa-Conto . . . . .				1240	30
Conto pro Diverse					
Debitoren M.		171142	44		
Creditoren =		86500	—	84642	44
Summa	M.			1513306	03

## Passiva.

Actien-Capital-Conto			
das Actien-Capital beträgt . . . . .	M.	1500000	—
ab restirende Einzahlungen . . . . .	=	109200	—
Bauzinsen-Conto			
die aus den Jahren 1876 und 1877 nicht abgehobenen Bauzinsen .			432 —
Reserve-Fonds-Conto . . . . .			12207 40
Pensions- und Unterstützungs-Fonds-Conto . . . . .			2441 48
Dividenden-Conto			
5% Dividende für 3000 Actien à 25 Mark . . . . .			75000 —
Dividenden-Reserve-Fonds-Conto . . . . .			32425 15
	Summa M.	1513306	03

Das Zinsen-Conto, bemerkt hierzu der Jahresbericht, erscheint nicht in der Bilanz, weil die auf demselben von 1878 vorgetragenen 5265 Mark 42 Pf. sowie die im verflossenen Jahre mit 5006 Mark 52 Pf. in Zugang gekommenen Zinsen dem Hafengebäude-Conto zusammen mit 10271 Mark 94 Pf. gutgeschrieben sind.

Die in den Jahren von 1875 bis 1879 incl. erworbenen Zinsen betragen 27079 Mark 45 Pf., wogegen die gesammten Bauzinsen sich nur auf 23705 Mark 5 Pf. belaufen, mithin haben wir während der Bauzeit 3374 Mark 40 Pf. mehr an Zinsen vereinnahmt wie verausgabt.

Die dem Herrn Handelsminister wiederholt und begründet von uns unterbreiteten Vorstellungen, dass in unserem Wunsche, die Bauzinsen vom 1. Januar 1878 bis zur Eröffnung des Hafengebäudes mit 4 pCt. pro anno zahlen und das Baucontto damit belasten zu dürfen, kein unberechtigter Anspruch liege, sind ohne Erfolg geblieben, indem der Herr Handelsminister zur ferneren Zahlung der Bauzinsen seine Genehmigung definitiv versagt hat. Da weiteren Bemühungen zur Erreichung unseres Anspruchs keine Aussicht auf ein günstiges Resultat eröffnet werden konnte, und der selbständigen Zahlung der Artikel 217 des Handelsgesetzbuches entgegensteht, haben wir mit Genehmigung unseres Aufsichtsrathes die mit dem Baucontto erworbenen Zinsen dem Hafengebäude-Conto creditirt.“

Kettenschiffahrt  
Arons.

Durch Einführung einer Concurrenz hat sich das diesjährige durch die Kettenschiffe heraufgeschleppte Holz auf folgende Zahlen ermässigt.

10691	Tafeln	Rundholz	147307	Meter
1194	=	Mauerlatten	20634	=
1022	=	Eichen und Elsen	19555	=
951	=	Plançons	15989	=
561	=	Schwellen	10524	=

Summa 14419 Tafeln 214009 laufende Meter.

Schleusen-  
verkehr.

Von Bromberg wurden expedirt und passirten die II. Schleuse aufwärts:

23	Kähne mit Weizen	nach Berlin etc.
18	= = Roggen	= =
43	= = Mehl	= = Frankfurt a/O., Hamburg
8	= = Erbsen, Gerste etc.	= =
61	= = Brettern	= = Potsdam, Cüstrin
22	= = Kantholz	= = Magdeburg
8	= = div. Holzgattungen	= =
3	= = Glasbrocken	= Usch
9	= = Mauersteine	= Nakel
1	= = Kleie	= Hamburg

197 Kähne gegen 214 im Jahre 1878.

Oberbrahe.

Von der Oberbrahe sind nach der Unterbrahe resp. Weichsel befördert:

1	Kahn mit Dachsteinen	von Bromberg bis Brahnau.
4	Kähne = Mauersteinen	= = = =
2	= = Bauholz	= = = =
1	Kahn = Bruchsteinen	= = = Warschau.
1	= = Dachpappe und Mauersteinen	= = = Graudenz.
2	Kähne = Gütern	= = = Thorn.
1	Kahn =	= = = Danzig.
17	Kähne = Ziegelsteinen	= = = Thorn.
29	Kähne zusammen.	

Von Bromberg sind nach Angabe der Frachtbestätiger verladen:

2	Kähne mit Rübsen	von Bromberg nach Danzig.
38	= = Weizen	= = = =
1	Kahn = Gütern	= = = =
2	Kähne = Weizen	= = = Dirschau.
1	Kahn = Mehl	= = = Tiegenhof.
1	= = Spiritus	= = = Königsberg.
1	= =	= = = Tilsit.
1	= = Gütern	= = = Graudenz.
2	Kähne = Dachpappe	= = =
1	Kahn = Eisen	= = =
1	= = Trottoirplatten	= = =
51	Kähne zusammen.	

## I. Wasserstände der Brahe am Pegel der Stadtschleuse. 1879.

Wasserstand.

M o n a t	Am Oberhaupt		Am Unterhaupt	
	höchster	niedrigster	höchster	niedrigster
	Meter	Meter	Meter	Meter
Januar . . . . .	4,92	4,52	2,80	1,42
Februar . . . . .	4,86	4,56	3,16	1,44
März . . . . .	4,78	4,54	2,00	1,36
April . . . . .	4,78	4,46	1,60	1,34
Mai . . . . .	4,82	4,50	1,66	1,34
Juni . . . . .	4,70	4,06	1,60	1,40
Juli . . . . .	4,72	7,34	1,64	1,46
August . . . . .	4,70	4,54	1,64	1,48
September . . . . .	4,76	4,56	1,74	1,50
October . . . . .	4,72	4,56	1,64	1,48
November . . . . .	5,6	4,58	1,68	1,30
December . . . . .	4,88	4,54	1,56	1,26

## Post- und Telegraphenwesen.

Der Bezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Bromberg, welcher den Regierungsbezirk Bromberg, sowie die zum Regierungsbezirk Marienwerder gehörigen Kreise Dt. Crone, Flatow, Konitz i. Westpr., Schlochau und Tuchel umfasst, erstreckt sich über einen Flächenraum von 19517,16 Quadratkilometer und enthält nach der Volkszählung vom Jahre 1875 eine Einwohnerzahl von 843531 Seelen.

Zu Ende des Jahres 1879 bestanden 166 selbstständige, sowie 6 Zweig-Postanstalten, ferner 1 selbstständiges Telegraphenamt und 98 Telegraphen-Anstalten, welche mit Postanstalten vereinigt sind. Amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen waren 77, davon 9 an Orten ohne Postanstalt eingerichtet.

Postbriefkasten waren im Ganzen 869 Stück aufgestellt. Dieselben vertheilen sich auf 760 Orte. Ende 1879 waren 38 Posthaltereien vorhanden. Von denselben wurden 141 Postillone und 317 Postpferde unterhalten.

A. Der Postverkehr gestaltete sich im Jahre 1879 wie folgt:

Es gingen ein:

Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben . . . . .	9710900 Stück.
Packete ohne Werthangabe, Briefe und Packete mit Werthangabe . . . . .	942200 =
Nachnahmesendungen . . . . .	123000 =
Postauftragsbriefe . . . . .	48906 =
Postanweisungen wurden eingeliefert . . . . .	725473 =

mit 39106845 Mark 93 Pf.

Von im Postwege bezogenen Zeitungen wurden befördert . . . 1638560 Nummern.

Die Zahl der beförderten aussergewöhnlichen Zeitungsbeilagen

belief sich auf . . . . . 75686 Stück.

Zahl der Postreisenden . . . . . 43110 Personen.

Der Verkehr bei dem hiesigen Kaiserlichen Postamte einschliesslich der Zweig-Postanstalt am Bahnhofs, war folgender:

## Eingegangene Sendungen:

	1878	1879
Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe		
portopflchtig . . . . .	1083024 Stück	1058076 Stück
portofrei . . . . .	106596 =	132732 =
Postkarten . . . . .	177192 =	181674 =
Drucksachen . . . . .	129870 =	114432 =
Waarenproben . . . . .	14706 =	5022 =
Packete ohne Werthangabe . . . . .	178290 =	153450 =
Briefe mit Werthangabe . . . . .	24336 =	24012 =
Werthbetrag	32561460 Mark	40640652 Mark
Packete mit Werthangabe . . . . .	5184 Stück	4842 Stück
Werthbetrag	33831882 Mark	7147296 Mark
Nachnahmesendungen:		
Briefe . . . . .	8100 Stück	6840 Stück
Packete . . . . .	5184 =	6102 =
Gesamtbetrag der Nachnahme	97398 Mark	106290 Mark
Postaufträge		
zur Geldeinziehung . . . . .	7040 Stück	7636 Stück
Betrag	801062 Mark	872933 Mark
zur Accepteinholung . . . . .	290 Stück	219 Stück
Postanweisungen . . . . .	97706 =	97917 =
Betrag	4374121 Mark	4562952 Mark
Zeitungen, und zwar Exemplare . . . . .	2681	2733
mit zusammen Nummern . . . . .	359862	369281

## Aufgegebene Sendungen:

	1878	1879
Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe		
portopflchtig . . . . .	954864 Stück	1108368 Stück
portofrei . . . . .	118548 =	146718 =
Postkarten . . . . .	169776 =	187704 =
Drucksachen . . . . .	307926 =	177264 =
Waarenproben . . . . .	5274 =	8082 =

	1878	1879
Packete ohne Werthangabe . . . . .	116856 Stück	118620 Stück
Briefe mit Werthangabe . . . . .	15642 =	13950 =
	Werthbetrag 33585084 Mark	22902498 Mark
Packete mit Werthangabe . . . . .	3978 Stück	3204 Stück
	Werthbetrag 26660898 Mark	7639398 Mark
Postaufträge . . . . .	3389 Stück	4142 Stück
Postanweisungen . . . . .	88670 =	89031 =
	Betrag 4743974 Mark	4961178 Mark
Portoeinnahme . . . . .	219632 =	218274 =
Ortsbriefbestellgeld . . . . .	12360 =	13455 =
Landbriefbestellgeld . . . . .	2914 =	3454 =
Personengeld und Ueberfrachtporto . . . . .	6164 =	5197 =
Mit den Posten reisten von hier ab . . . . .	2920 Personen	2368 Personen
Zahl der bei den Verlegern bestellten Zeitungs- exemplare . . . . .	5368	5890
Zahl der abgesandten Zeitungsnummern . . . . .	1445663	1180327
Zahl der abgesandten aussergewöhnlichen Zeitungsbeilagen . . . . .	30156	59362

Die Bestellung der Sendungen im Ortbestellbezirk des Kaiserlichen Postamts zu Bromberg erfolgt an den Wochentagen hinsichtlich der Briefsendungen dreimal täglich, hinsichtlich der Packet- und Geldsendungen zweimal täglich, an Sonntagen für sämtliche Sendungen einmal täglich durch 13 Briefträger und 2 Packetbesteller. Den Landbestellbezirk begehen 8 Landbriefträger.

Die durchschnittlich täglich bestellten Brief-, Packet- und Geldsendungen betragen im Jahre 1879 im Ortsbestellbezirk 2885 Stück, im Landbestellbezirk 234 Stück.

Seitens der Adressaten wurden durchschnittlich täglich von der Post abgeholt: im Ortsbestellbezirk 1791 Sendungen und im Landbestellbezirk 30 Sendungen.

Die Zahl der abholenden Briefempfänger belief sich im Ortsbestellbezirk auf 297, im Landbestellbezirk auf 13. Von Letzteren liessen das Porto stunden im Ortsbestellbezirk 34, im Landbestellbezirk 1.

Postbriefkasten waren im Ortsbestellbezirk 18 und im Landbestellbezirk 23 angebracht.

Amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen befanden sich im Ortsbestellbezirk 5, im Landbestellbezirk 1. Der Betrag der von Letzteren im Jahre 1879 verkauften Postwerthzeichen berechnet sich auf 3900 Mark.

Während des Jahres 1879 wurden hier 8 Extraposten abgefertigt.

Aus dem Verkauf von Wechselstempelmaterialien wurden bei dem hiesigen Postamte 11260 Mark, im Vorjahre 12850 Mark vereinnahmt.

#### B. Telegraphen-Verkehr.

##### I. Im Ober-Postdirectionsbezirk:

	1878	1879
Telegramme wurden aufgegeben:		
a. inländische . . . . .	118074 Stück	122887 Stück
b. ausländische . . . . .	1852 =	1714 =
Telegramme gingen ein:		
(inländische und ausländische) . . . . .	129527 =	128380 =
Für aufgegebene Telegramme wurden an Gebühren erhoben . . . . .	93089 Mark	94636 Mark
Apparate waren im Betriebe . . . . .	171 Stück	169 Stück.

##### II. Bei den hiesigen Telegraphen-Anstalten:

Bezeichnung der Telegraphenanstalt.	Aufgegebene Tele- gramme		An Gebühren sind erhoben. Mark.	Angekom- mene Tele- gramme (inländische und aus- ländische). Mark.	Zahl der im Betriebe gewesenen Apparate.
	inländische. Stück.	ausländische. Stück.			
Telegraphenamte I Bromberg . . . . .	24075	638	20359,07	30097	21
Zweig-Postamt am Bahnhofe in Bromberg . . . . .	2280	79	2001,62	1606	1

#### D. Innere Angelegenheiten des Handels- und Gewerbestandes.

Vereinswesen.

Der seit vielen Jahren hier bestehende Verein der Kaufleute zählte im Jahre 1879 90 Mitglieder und ein Vereinsvermögen, bestehend aus einem eisernen Fonds von 2100 Mark (4½ pCt. westpreuss. Hypotheken), 300 Mark Depositen beim Vorschussverein und 219 Mark 52 Pf. Kassenbestand, von zusammen 2619,52 Mark. Die Thätigkeit des Vereins umfasste die Veranstaltung von wissenschaftlichen Vorträgen und Vergütungen, die Vermehrung der umfangreichen Bibliothek, sowie die Unterstützung stellensuchender und Unterstützung bedürftiger Kaufleute.

Seit dem 23. Mai 1879 besteht hier auch ein Verein junger Kaufleute, welcher am Jahresschlusse 112 Mitglieder zählte und einen Kassenbestand von 651 Mark 89 Pf. hatte. Neben Förderung des collegialen Sinnes der wissenschaftlichen und kaufmännischen Bildung seiner Mitglieder durch Vorträge, Discussionen etc. hat der Verein einen besonderen Unterrichtscursus für Lehrlinge eingerichtet, um dieselben für die kaufmännische Carrière genügend vorzubereiten. Die Gründung einer geeigneten Bibliothek ist in Aussicht genommen.

Am 11. November 1879 wurde auch hier ein Provinzialzweigverein des Verbandes deutscher Müller gegründet, um die fachmännischen Interessen der Mühlenindustrie in unserer Gegend zu fördern. Der Verein hat die Regelung des Gesellen- und Arbeiterwesens, die Bedingungen der Feuerversicherung für das Mühlengewerbe, die Beseitigung des Säckeleihwesens etc. in Angriff genommen.

Die Arbeiterstatistik Brombergs im Jahre 1879 war folgende:

Arbeiterstatistik.

	1. Quartal.	2. Quartal.	3. Quartal.	4. Quartal.
1. Buchdruckereien . . . . .	114	114	154	148
2. Ziegeleien und Ofenfabriken . . . . .	150	158	230	205
3. Maschinenbauanstalten . . . . .	187	187	224	211
4. Mahlmühlen . . . . .	171	115	139	185
5. Holz- und Möbel-Industrie . . . . .	98	128	170	136
6. Gerberei . . . . .	70	70	80	70
7. Pappfabrik und andere Industrie-Etablissements . . . . .	128	112	159	164
zusammen	918	884	1156	1119

Nachdem die Pulverlager der hiesigen Garnison nach dem Excercierplatz am Rinkauer Walde verlegt ist, war den hiesigen Pulverhändlern die Pflicht auferlegt, für ihr Privatlager auf Prinzenhöhe eine eigene Bewachung zu stellen, welche zu kostspielig war, um nicht den Pulverhandel hier gänzlich zu beeinträchtigen oder die Gefahr einer Pulverlagerung innerhalb des Stadtbezirkes zu veranlassen. Auf Veranlassung der hiesigen Pulverinteressenten ist die Handelskammer bei der obersten Militärbehörde hier dieserhalb vorstellig geworden und hat letztere in entgegenkommender Weise genehmigt, dass auch ferner — unter gewissen Bedingungen — Privatpulverlager neben dem Pulverlager der Garnison unter militärischer Bewachung errichtet werden dürfen.

Privatlager für Pulver.

Die Handelskammer wurde bei der königlichen Regierung vorstellig, dass der Polizeibehörde hier auf Grund der Ministerialverfügung von 1868 gestattet werde, hiesigen Kaufleuten nach dem Auslande, speciell nach Russland, Pässe auf zwei Jahre auszustellen, da sich die einjährige Frist dem regen und nothwendigen Personenverkehre hiesiger Geschäftstreibender mit Russland sehr hinderlich erwiesen habe. Die königliche Regierung zu Bromberg erwiderte, dass die hiesige Polizeiverwaltung jeden einzelnen hierauf gerichteten Antrag gern in Erwägung ziehen und, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass er wenigstens länger als ein Jahr ohne Unterbrechung in Russland zu bleiben gedenkt, den Pass mit zweijähriger Dauer ausstellen wird.

Auslandspässe.

Den vielfachen Beschwerden bezüglich der Ungenauigkeit der hiesigen für den Grosshandel bestimmten Getreide- und Productenotirungen hat die Handelskammer dadurch Abhülfe geschaffen, dass sie einen eigenen unter der Verantwortlichkeit eines vereideten Maklers festzustellenden Bericht herausgibt, welcher auch für den Getreidehandel der ganzen Umgegend und der benachbarten Handelsstädte massgebend geworden ist.

Coursnotirung für Getreide.

Bauconsense wurden im Jahre 1879 ertheilt:

Bauconsense.

1. Neu- und Anbauten von Wohngebäuden . . . . .	62
(einschliesslich der Hofgebäude bei Neubebauung von Grundstücken)	
2. Reparatur und innerer Ausbau von Gebäuden . . . . .	70
3. Neubauten von Stallungen, Remisen etc. . . . .	136
4. Herstellung von Gartenlauben, Zäune etc. . . . .	78

Zusammen . . . 346 Stück.

Bis zum Schlusse des Jahres 1879 waren im Handelsregister des (Kreis- resp.) Amtsgerichtes Bromberg Handelsfirmen.

811	Einzelfirmen im Firmenregister eingetragen,
204	= davon gelöscht, verblieben
607	Einzelfirmen. (502 im Jahre 1878.)
118	Handels-Gesellschaften im Gesellschafts-Register eingetragen,
79	= davon gelöscht,
39	Handels-Gesellschaften verblieben. (40 im Jahre 1878.)
133	Procuren in's Procuren-Register eingetragen,
57	= davon gelöscht,
76	Procuren verblieben. (Gegen 78 im Jahre 1878.)
6	Genossenschaften eingetragen,
1	= davon gelöscht, verblieben
5	Genossenschaften.

In's Zeichenregister sind 3 Marken eingetragen.

Ausserdem sind im Jahre 1879 bei demselben Gerichte 9 Concourse gegen 15 im Jahre 1878 zur Einleitung gekommen.

Concourse.

Zahlungs-Einstellungen von bedeutenderen Unternehmungen im Sinne des Ministerialerlasses vom 18. December 1874 sind an unserem Platze nicht vorgekommen.

Beim hiesigen Landgerichte waren in der Zeit vom 1. October bis 31. December 1879 106 Wechselprocesse anhängig, dagegen sind Handelsprocesse in dieser Zeit nicht vorgekommen.

Wechselprocesse.

Die Anzahl der Gewerbesteuerpflichtigen vertheilte sich im Etatjahre 1879/80 wie folgt:

Gewerbesteuer.

Steuerklasse.	Zahl der Besteueren.	Betrag der Gewerbesteuer. M.
Kaufleute AI. . . . .	17	3816
= AII. . . . .	323	15360
Händler BI. . . . .	511	9216
Kleinhändler mit Getränken BII. . . . .	3	
Gast- und Schankwirthe . . . . .	221	7914
Handwerker . . . . .	245	4368
Schiffer- Lohn- und Frachtfuhrleute. . . . .	59	681
Summa . . . . .	1479	41355

gegen 1467 Steuerpflichtige mit dem Gewerbesteuerbetrage von 44405 Mark im Jahre 1878/79.

Handelskammer.

Durch die Sachverständigen-Commission der Handelskammer fanden acht zwischen hiesigen Kaufleuten streitige Angelegenheiten ihre Erledigung.

Die Secretariatsarbeiten der Handelskammer haben sich im Jahre 1879 ganz beträchtlich gesteigert. Seit dem Bestehen der Handelskammer bis ultimo 1878 — also in drei Jahren — weist das Journal incl. Tarife und Drucksachen 537 Nummern auf, und für das Jahr 1878 nur 140 Nummern, während im Jahre 1879 — ausser den sondirten Tarifen und Drucksachen — laut Correspondenz-Journal 488 eingegangene Schriftstücke und Correspondenzen erledigt wurden, abgesehen davon, dass im letzten Jahre zwei Jahresberichte pro 1877 und 1878 herausgegeben werden mussten.

Während des Jahres 1879 fanden 14 Plenar- und 4 Commissionssitzungen der Handelskammer statt, deren Verhandlungen in Gemässheit des § 27 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 veröffentlicht wurden.

Die Einnahmen der Handelskammer betragen für das Etatjahr vom 1. April 1879  
 bis 31. März 1880 incl des Restbestandes . . . . . 3127 Mark 79 Pf.  
 Nach Abzug der etatmässigen Ausgaben von . . . . . 2107 = 22 =  
 verblieb am Ultimo März 1880 ein Bestand von . . . . . 1020 Mark 57 Pf.

Die Beiträge der Handelskammer wurden mit einem Zuschlag von 10 Pf pro Mark der auf die Wahlberechtigten veranlagten Gewerbesteuer vom Handel erhoben.

Bromberg, im Juli 1880.

### Die Handelskammer.



W. 2166/51

## Verzeichniss der Mitglieder.

---

Hermann Franke, Vorsitzender.

Albert Arons, Stellvertreter des Vorsitzenden.

Herm. Dyck.

M. Fliess.

Dagobert Friedländer.

Ludwig Kolwitz.

Louis Levy.

Carl Teschner.

Emil Werckmeister.

Leopold Hirschberg, Secretär.

---

allgemeine Lage des Handels und  
Verkehrs  
A. Aussehen des Jahres und  
Wünsche

Verzeichnis der Mitglieder

Herrn Dr. ...

Gesamtlage

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

Verkehrstatistik

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

Herrn Dr. ...

B. Special-Berichte

Herrn Dr. ...

B. Innerer Angelegenheiten des  
Handels- und Gewerbestandes

Handel und Industrie

Verkehrstatistik

Table of contents with page numbers on the left margin, listing various statistical sections and sub-sections.

Table of contents with page numbers on the right margin, listing various statistical sections and sub-sections.



# Inhalts-Verzeichniss.

## Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs

### A. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

#### Gesetzgebung.

Gesetzgebung . . . . .	4
Kammern für Handelssachen . . . . .	4
Aenderung des Concursverfahrens . . . . .	4
Gerichtskosten . . . . .	4
Reorganisation der Handelskammern . . . . .	5
Wanderlager und Auktionen . . . . .	5
Passvisa . . . . .	5
Deutsches Consulat in Nieszawa . . . . .	5
Russische Brückenzölle . . . . .	5
Stempelsteuergesetz . . . . .	5
Börsen- und Quittungssteuer . . . . .	5

#### Handelspolitik.

Handelspolitik . . . . .	6
Statistik des Waarenverkehrs . . . . .	6
Expertise in Frankreich . . . . .	6
Zollrestitution beim Mehlexport . . . . .	6
Schutzzoll auf Kleie . . . . .	6
Zur Holzverzollung . . . . .	7
Rabatt auf Weinzölle . . . . .	9
Verlängerungsfrist für Zollcredite . . . . .	9

#### Eisenbahnwesen.

Eisenbahnconferenzen . . . . .	9
Avisirung der angekommenen Güter . . . . .	9
Einführung von Retourbillets . . . . .	10
Eisenbahntarifgesetz . . . . .	10
Weiterbeförderung der Wagenladungen . . . . .	10
Organisation der Staatsbahnen . . . . .	10
Einführung von Retourbillets . . . . .	10
Fahrplanangelegenheiten . . . . .	11

#### Tarifwesen.

Deutsch-russischer Verbandtarif . . . . .	11
Viehtarif . . . . .	12
Ausnahmetarife für schlesische Kohlen . . . . .	12
Tarifreform . . . . .	13
Mehl- und Malztarife . . . . .	14
Ueberladung der Güterwagen . . . . .	14
Frachtcredite . . . . .	15
Bahnprojecte . . . . .	15

#### Schiffahrt.

Weichselhafen Brahemünde . . . . .	17
Kettenschiffahrt . . . . .	19
Schiffbarmachung der Netze . . . . .	20

## B. Special-Berichte.

#### Bankwesen.

Geldverkehr . . . . .	20
Effecten . . . . .	20
Hypotheken . . . . .	20
Credit . . . . .	20
Zinsfuß . . . . .	20
Reichsbankstelle Bromberg . . . . .	20
Städt. Sparkasse . . . . .	21
Bromberger Creditverein . . . . .	21
Vorschussverein E. G. . . . .	21
Bromberger Gewerbebank . . . . .	22
Neuer Vorschussverein . . . . .	23

## Handel und Industrie.

#### Vegetabilische Producte.

Ernte . . . . .	23
Getreidehandel . . . . .	23

Weizen . . . . .	23
Roggen . . . . .	25
Gerste . . . . .	25
Hafer. Erbsen . . . . .	26
Oelsaaten . . . . .	26
Kartoffeln. Stroh. Heu . . . . .	26
Sümereien . . . . .	27
Holzhandel . . . . .	27
Holzspedition . . . . .	28

#### Animalische Producte.

Häute . . . . .	28
Leder . . . . .	29
Lumpen . . . . .	29
Knochen . . . . .	29
Flechten. Leimleder. Schaffüsse . . . . .	29
Altes Papier. Maculatur . . . . .	29
Kuhhaare . . . . .	29

#### Metallurgische und mineralische Producte.

Eisen. Metalle . . . . .	29
Altes Eisen . . . . .	29
Altes Kupfer. Messing. Zink . . . . .	30
Ziegel . . . . .	30

#### Consumtibilien.

Mehl . . . . .	30
Spiritus . . . . .	31
Sprit . . . . .	32
Brennereien . . . . .	32
Fleisch . . . . .	32
Speck. Butter. Eier . . . . .	33
Brauereien . . . . .	33

#### Verschiedene Industrien.

Papier- und Pappen-Fabrikation . . . . .	33
Buchdruckereien . . . . .	33
Gasanstalt . . . . .	33

## C. Verkehrsstatistik.

#### Eisenbahnen.

Etat der Pr. Ostbahn . . . . .	34
Stations-Verkehr Bromberg . . . . .	34

#### Wasserstrassen.

Holzverkehr . . . . .	36
Kahnverkehr . . . . .	37
Hafenschleuse Brahemünde . . . . .	37
Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft . . . . .	39
Kettenschiffahrt Arons . . . . .	40
Schleusenverkehr . . . . .	40
Oberbrahe . . . . .	40
Wasserstand . . . . .	41

#### Post- und Telegraphenwesen.

Postverkehr . . . . .	41
Telegraphen-Verkehr . . . . .	42

## D. Innere Angelegenheiten des Handels- und Gewerbestandes.

Vereinswesen . . . . .	42
Arbeiterstatistik . . . . .	43
Privatlager für Pulver . . . . .	43
Auslandspässe . . . . .	43
Coursnotirung für Getreide . . . . .	43
Bauconsense . . . . .	43
Handelsfirmen . . . . .	43
Concourse . . . . .	43
Wechselprocesse . . . . .	43
Gewerbesteuer . . . . .	43
Handelskammer . . . . .	44

# Inhalts-Verzeichniss

1	Einleitung
2	I. Allgemeines Lage des Handels und Verkehrs
3	A. Ansicht der Gutsachen und Wünsche
4	Handelspolitik
5	Handelsverträge
6	Handelsverträge
7	Handelsverträge
8	Handelsverträge
9	Handelsverträge
10	Handelsverträge
11	Handelsverträge
12	Handelsverträge
13	Handelsverträge
14	Handelsverträge
15	Handelsverträge
16	Handelsverträge
17	Handelsverträge
18	Handelsverträge
19	Handelsverträge
20	Handelsverträge
21	Handelsverträge
22	Handelsverträge
23	Handelsverträge
24	Handelsverträge
25	Handelsverträge
26	Handelsverträge
27	Handelsverträge
28	Handelsverträge
29	Handelsverträge
30	Handelsverträge
31	Handelsverträge
32	Handelsverträge
33	Handelsverträge
34	Handelsverträge
35	Handelsverträge
36	Handelsverträge
37	Handelsverträge
38	Handelsverträge
39	Handelsverträge
40	Handelsverträge
41	Handelsverträge
42	Handelsverträge
43	Handelsverträge
44	Handelsverträge
45	Handelsverträge
46	Handelsverträge
47	Handelsverträge
48	Handelsverträge
49	Handelsverträge
50	Handelsverträge
51	Handelsverträge
52	Handelsverträge
53	Handelsverträge
54	Handelsverträge
55	Handelsverträge
56	Handelsverträge
57	Handelsverträge
58	Handelsverträge
59	Handelsverträge
60	Handelsverträge
61	Handelsverträge
62	Handelsverträge
63	Handelsverträge
64	Handelsverträge
65	Handelsverträge
66	Handelsverträge
67	Handelsverträge
68	Handelsverträge
69	Handelsverträge
70	Handelsverträge
71	Handelsverträge
72	Handelsverträge
73	Handelsverträge
74	Handelsverträge
75	Handelsverträge
76	Handelsverträge
77	Handelsverträge
78	Handelsverträge
79	Handelsverträge
80	Handelsverträge
81	Handelsverträge
82	Handelsverträge
83	Handelsverträge
84	Handelsverträge
85	Handelsverträge
86	Handelsverträge
87	Handelsverträge
88	Handelsverträge
89	Handelsverträge
90	Handelsverträge
91	Handelsverträge
92	Handelsverträge
93	Handelsverträge
94	Handelsverträge
95	Handelsverträge
96	Handelsverträge
97	Handelsverträge
98	Handelsverträge
99	Handelsverträge
100	Handelsverträge

101	II. Handelsverträge
102	A. Allgemeines Lage des Handels und Verkehrs
103	B. Ansicht der Gutsachen und Wünsche
104	Handelspolitik
105	Handelsverträge
106	Handelsverträge
107	Handelsverträge
108	Handelsverträge
109	Handelsverträge
110	Handelsverträge
111	Handelsverträge
112	Handelsverträge
113	Handelsverträge
114	Handelsverträge
115	Handelsverträge
116	Handelsverträge
117	Handelsverträge
118	Handelsverträge
119	Handelsverträge
120	Handelsverträge
121	Handelsverträge
122	Handelsverträge
123	Handelsverträge
124	Handelsverträge
125	Handelsverträge
126	Handelsverträge
127	Handelsverträge
128	Handelsverträge
129	Handelsverträge
130	Handelsverträge
131	Handelsverträge
132	Handelsverträge
133	Handelsverträge
134	Handelsverträge
135	Handelsverträge
136	Handelsverträge
137	Handelsverträge
138	Handelsverträge
139	Handelsverträge
140	Handelsverträge
141	Handelsverträge
142	Handelsverträge
143	Handelsverträge
144	Handelsverträge
145	Handelsverträge
146	Handelsverträge
147	Handelsverträge
148	Handelsverträge
149	Handelsverträge
150	Handelsverträge
151	Handelsverträge
152	Handelsverträge
153	Handelsverträge
154	Handelsverträge
155	Handelsverträge
156	Handelsverträge
157	Handelsverträge
158	Handelsverträge
159	Handelsverträge
160	Handelsverträge
161	Handelsverträge
162	Handelsverträge
163	Handelsverträge
164	Handelsverträge
165	Handelsverträge
166	Handelsverträge
167	Handelsverträge
168	Handelsverträge
169	Handelsverträge
170	Handelsverträge
171	Handelsverträge
172	Handelsverträge
173	Handelsverträge
174	Handelsverträge
175	Handelsverträge
176	Handelsverträge
177	Handelsverträge
178	Handelsverträge
179	Handelsverträge
180	Handelsverträge



Biblioteka Główna UMK



300020843795



Biblioteka Główna UMK



300020843795

