

Biblioteka  
U. M. K.  
Toruń

015510  
7899

*№ 2230 B-6*

3679

# Jahresbericht

der

# Handelskammer

für den Regierungsbezirk

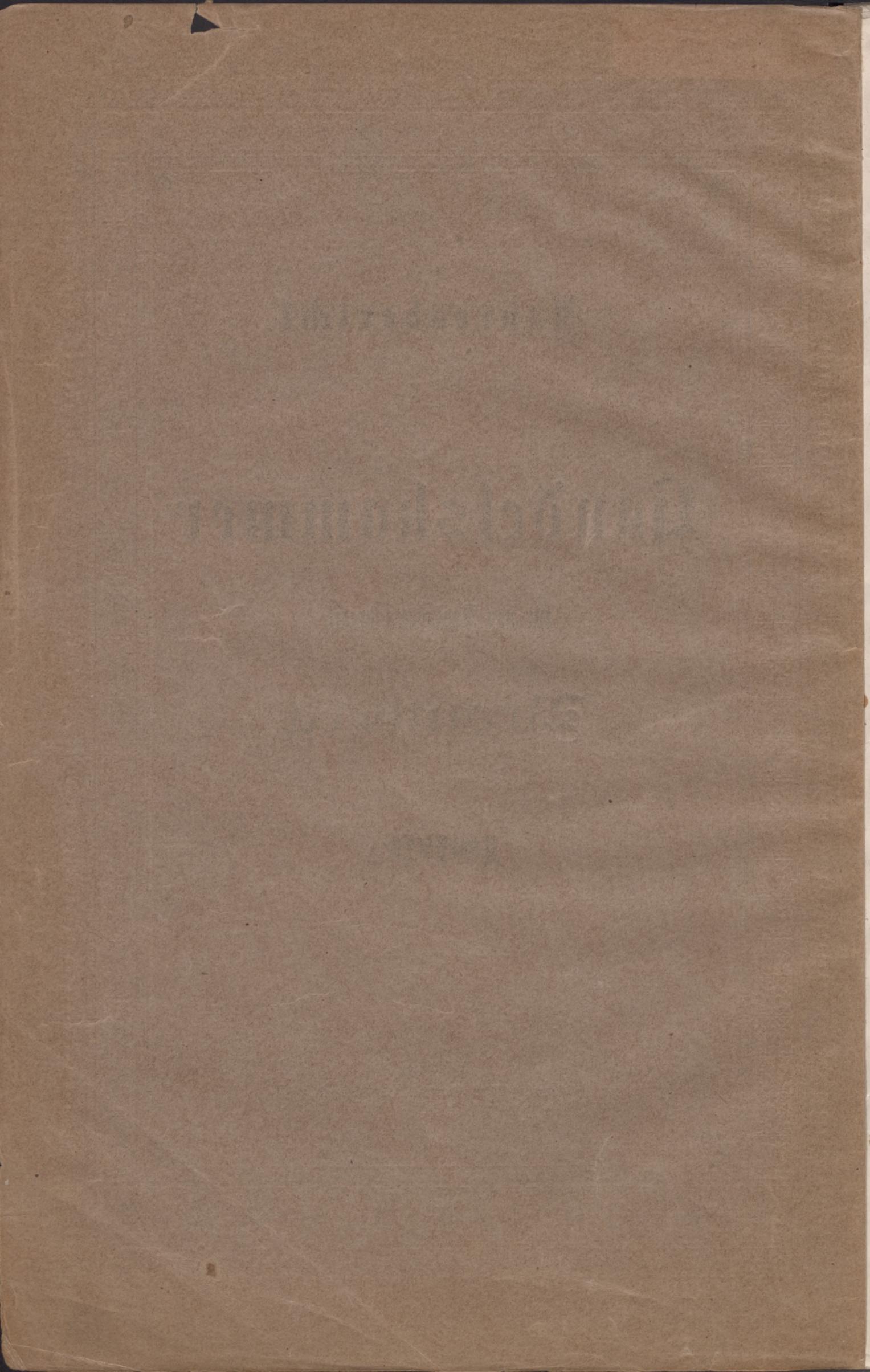
# Bromberg

für

1899.

Bromberg.

Gruenauersche Buchdruckerei Otto Gruenwald.  
1900.



A. Einleitung.

# Jahresbericht

der

# Handelskammer

für den Regierungsbezirk

# Bromberg

für

# 1899.



Bromberg.

Grünauersche Buchdruckerei Otto Grünwald.

1900.

Handwritten text, possibly a title or author name, appearing as a faint watermark or bleed-through.

Handwritten text, possibly a title or author name, appearing as a faint watermark or bleed-through.

Handwritten text, possibly a title or author name, appearing as a faint watermark or bleed-through.

Handwritten text, possibly a title or author name, appearing as a faint watermark or bleed-through.

015510



Handwritten text, possibly a title or author name, appearing as a faint watermark or bleed-through.

D. 1010186.

## A. Einleitung.

Die allgemeine Wirthschaftslage des Regierungs-Bezirks Bromberg hat sich auch im Berichtsjahre 1899 weiter günstig entwickelt. An diesem wirthschaftlichen Aufschwunge haben in mehr oder minder gleichem Maße fast alle Erwerbszweige des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft theilgenommen, obgleich noch immer berechtigte Forderungen zur Erweiterung und Erleichterung des Verkehrs unerfüllt geblieben sind.

Als ein allgemein schwerer und nachhaltiger Mißstand hat sich, insbesondere für die zunehmende industrielle Thätigkeit unseres Bezirkes, die hier bekanntlich größtentheils mit der Landwirthschaft eng verbunden ist, der Kohlenmangel fühlbar gemacht. Dieser Mißstand, der leider theils wegen der eingetretenen, theils wegen der befürchteten weiteren Preiserhöhung der Kohlen noch besteht und alle gewerblichen Unternehmen schwer schädigt, kann durch entsprechende Frachtermäßigung wenigstens gemildert werden. Unter den veränderten Verhältnissen, welche die Berechtigung der Ausnahmetarife für schlesische Kohlen zum Versandt in's Ausland und in die östlichen Seebezirke hinsfälling machen, kann die differentielle ungünstige Behandlung des diesseitigen Bezirkes billigerweise nicht aufrecht erhalten werden.

Mit Recht wird daher allseitig die schnelligste Ausdehnung dieser ermäßigten Ausnahmefrachten für schlesische Kohlen auf den diesseitigen Bezirk gewünscht und erwartet.

Über auch die sonstigen Frachtermäßigungen für Holz, Getreide, Mehl u. s. w., wie sie auf Seite 37 bis 42 des vorliegenden Berichts eingehend begründet sind, erweisen sich mit der zunehmenden und veränderten Produktion unseres Bezirkes zusehends als unerläßlich, wenn dessen wirthschaftliche Hebung ernstlich und in dem berechtigten Umfange gefördert werden soll.

Gleicherweise gilt dies von den gewünschten Bahnbauten Janowitz-Inin und Schubin-Erin-Gollantsch-Wongrowitz und von der wiederholt vergeblich erbetenen Schnellzugsverbindung Dirschau-Bromberg-Posen-Breslau, wie auf Seite 32 bis 36 im vorliegenden Berichte ausgeführt ist.

Mit Freuden ist dagegen die von der Königlichen Staatsregierung nunmehr beabsichtigte Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder zu begrüßen, welche als eins der dringendsten und nothwendigsten Verkehrsbedürfnisse für den deutschen Osten geworden und zugleich, wie auch auf Seite 14 bis 31 des vorliegenden Berichts nachgewiesen wird, als ein sehr wirksames wirthschaftliches Förderungsmittel für die ostdeutsche Landwirthschaft zu erachten ist.

In dankenswerther Weise sind vom Reichs-Postamt und der Kaiserlichen Ober-Postdirection viele der diesseits erbetenen Erleichterungen und Erweiterungen im Fernsprechverkehr theils verwirklicht, theils zur Ausführung genehmigt worden.

Wie die Einzelberichte der Interessenten erkennen lassen, ist wol die Besserung der Wirthschaftslage hierorts auf die steigende Kaufkraft, und nicht zum Wenigsten in den Arbeiterkreisen und in der landwirthschaftlichen Bevölkerung, zurückzuführen, was den wachsenden Wohlstand und die culturelle Hebung der deutschen Bevölkerung beweist. Nicht geringen Einfluß hierauf hat aber auch der deutsche Außenhandel, welcher im Jahre 1899 gleichfalls erheblich gestiegen ist.

Es betrug die

Einfuhr nach Deutschland		Ausfuhr aus Deutschland	
Millionen Tonnen	Werth in Millionen Mark	Millionen Tonnen	Werth in Millionen Mark.
<b>1897:</b>	40,2	28,0	3 786
<b>1898:</b>	42,7	30,1	4 002
<b>1899:</b>	44,6	30,4	4 368

Für unseren Bezirk kommt hauptsächlich der Handelsverkehr mit Rußland in Frage. Einen großen Antheil an demselben hat die Holzeinfuhr, welche, wie der einschlägige Specialbericht auf Seite 51 bis 57 nachweist, die Unterlage für viele bedeutende Gewerbezeige und für die Erwerbsthätigkeit großer Bevölkerungskreise bildet. Demnach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Aufrechterhaltung der bewährten Handelsverträge, und namentlich desjenigen mit Rußland, zu sichern ist, zumal dies durch den steigenden Güteraustausch erwiesenermaßen auch dem Wirthschaftsinteresse der deutschen Nachbarstaaten entspricht.

Die industrielle Thätigkeit unseres Bezirks weist eine Steigerung der Dampfkessel auf 1565 gegen 1505 im Vorjahre, dagegen eine Abnahme der Zahl der Großbetriebe um 62 auf, die hauptsächlich auf die Mühlen- und Ziegelindustrie entfällt (vergl. S. 60). Dagegen sind Erweiterungen der bestehenden Industrien und Betriebsvergrößerungen mit erheblicher Steigerung der Arbeitslöhne wahrnehmbar. Es betragen

	die Durchschnittszahl der Arbeiter	die Arbeitslöhne
1898	32 167	16 706 692 Mark
1899	32 543	18 033 355 "

Der gestiegenen Gewerbthätigkeit entsprechen die erhöhten Steuerleistungen der beteiligten Unternehmer und die vermehrten Umsätze im Bankverkehr. Der Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle Bromberg betrug 1899 685,2 Millionen Mark gegen 584,5 in 1898, und der Wechselverkehr weist 1899 100,8 Millionen Mark gegen 92,1 im Vorjahre nach.

Eine bedeutende Verkehrszunahme zeigt sich ferner in allen Zweigen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Einen verlässlicheren Anhalt für die Beurtheilung der gewerblichen Verhältnisse bietet der Güterverkehr.

Derfelbe betrug im diesseitigen Bezirke

	zu Bahn	zu Wasser (Brahe)
1898/99	6 595 920 Tonnen	352 976 Tonnen
1899/1900	6 777 320 "	398 851 "

Der antheilige Lokalverkehr der Stadt Bromberg hatte folgende Güterbewegung:

	zu Bahn	zu Wasser
1898	301 562 Tonnen	104 665 Tonnen
1899	333 848 "	114 312 "

Zu dem Bahnverkehr Brombergs ist zu bemerken, daß der Wagenladungsverkehr in 1899 um 26 630 Tonnen größer als im Vorjahre war; ein Theil der Umschlagsgüter, insbesondere Zucker, ist von dem erweiterten Umschlagshafen in Karlsdorf abgefertigt worden. Der Bericht über Spedition hebt hervor, daß der Stückgutverkehr in Folge Einführung der Staffeltarife auf Kosten des Sammelgüterverkehrs größer geworden und von 36 450 Tonnen in 1898 auf 37 732 Tonnen in 1899 gestiegen ist.

Die Handelskammer fühlt sich gedrungen, auch an dieser Stelle Sr. Excellenz dem Herrn Ober-Präsidenten Dr. von Bitter und dem Herrn Regierungs-Präsidenten Conrad für ihre Theilnahme an den Verhandlungen in der XIX. Plenarsitzung erneut zu danken.

Ausfuhr aus Bezirk		Einfuhr nach Bezirk	
Worth in Millionen Mark	Millionen Tonnen	Worth in Millionen Mark	Millionen Tonnen
2.288	280	4.805	402
4.002	301	5.478	427
4.308	304	5.782	446

Für meinen Bericht kommt hauptsächlich der Handelsverkehr mit Ausland in Frage. Einem großen Theil an demselben hat die Holzindustrie, welche wie der wichtigste Specialbericht auf Seite 51 bis 52 nachweist die Unterlage für viele bedeutende Exportproben und für die Exportbedeutendste Exporterzeugnisse bildet. Demnach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Exporterzeugung der besten Handelsbetriebe und namentlich desjenigen mit Ausland, zu dem das durch den steigenden Güterumsatz erweiterungsfähig auch dem Wirtschaftskreislauf der Weltmarkt nachgehört, einflußreich ist.

## B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

### I. Gesetzgebung. — Handelsrecht.

Die weitgehenden Reformen der Gesetze sind auch im Berichtsjahre fortgesetzt worden. Insbesondere sind von den Reichsgesetzen zu erwähnen:

1. das Bankgesetz vom 7. Juni 1899;
  2. das Hypothekendarlehenbankgesetz vom 13. Juli 1899;
  3. das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899;
- ferner:
4. das Reichsstempelgesetz vom 14. Juni 1900;
  5. Aenderungen des Zolltarifgesetzes vom 14. Juni 1900;
  6. die Postordnung für das Deutsche Reich vom 20. März 1900;
  7. die Aenderung des Getreidelagerregulativs vom 15. März 1900;
  8. die Aenderung des Regulativs für Getreidemühlen und Mälzereien vom 15. März 1900.

Von preussischen Gesetzen sind zu nennen:

1. das Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch vom 20. September 1899;
2. das Ausführungsgesetz zur Grundbuchordnung vom 26. September 1899;
3. das Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899;
4. das Ausführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom 24. September 1899.

In Art. 3 desselben wird auch die Mitwirkung der Gerichte, der Staatsanwaltschaft, der Polizei- und Gemeindebehörden zur Vervollständigung und Richtigstellung der **Handels- und Genossenschaftsregister** bestimmt.

Hierzu gehörig ist besonders hervorzuheben

5. die Verfügung des Justizministers über die Führung des Handelsregisters vom 7. November 1899 und
6. die Gemeinschaftliche Verfügung der beteiligten Ressortminister vom 16. November 1899, betreffend die von den Handelsorganen zum Handelsregister gestellten Anträge (§ 44 des Handelsgesetzbuches, § 126 des Reichs-

gesetzes über freiwillige Gerichtsbarkeit), für welche keine Gerichtskosten zu erheben sind. Auch etwa zurückgewiesene Beschwerden sind von Gebühren und Auslagen befreit.

7. Allgemeine Verfügung über die Führung des Schiffsregisters vom 11. December 1899.
8. Allgemeine Verfügung des Justiz- und Handelsministers vom 2. December 1899, betr. die Vereinigung benachbarter Orte oder Gemeinden zu **einem Orte** im Sinne von § 30 des Handelsgesetzbuches (**Schutz des Firmenrechts**).

Nach diesseitigem Antrage (vgl. S. 6 unseres Jahresberichts für 1898) ist genehmigt, daß im Sinne von § 30 des H.-G.-B. als **ein Ort** anzusehen sind:

„die **Stadt Bromberg** und die Landgemeinden **Bleichfelde, Groß-Bartelsee, Klein-Bartelsee, Neu-Beelitz, Prinzenthal, Schleusenau, Schöndorf, Schröttersdorf** und **Schwedenhöhe**.“ (Justiz-Ministerial-Bl. 1899. Seite 557 ff.)

Beim deutschen Handelstage hat die Handelskammer die Einrichtung einer „**Rechtsschutzstelle für Streitigkeiten mit Ausländern**“ angeregt. Insbesondere ist auf die Fälle hingewiesen, in denen von Ausländern die — meist bezahlte oder bevorschusste — Waare nicht oder nicht vertragsmäßig geliefert wird (Heringe, Schmalz, Holz, Getreide etc.). Es ist auch die Rückwirkung des ausschließlichen Verzollungsrechts der Bahnen zu beachten (nach Art. 10 des Berner Vertrages über internationales Transportrecht), besonders im deutsch-russischen Handelsverkehr, eine Bestimmung, die bekanntlich gegen die Stimmen Deutschlands und der Schweiz angenommen war.

„Alle diese Einzelfälle bestärkten die Handelskammer in der Ueberzeugung, daß mit der stetigen Zunahme des deutschen Auslandsverkehrs eine größere Rechtssicherheit für denselben erforderlich, mindestens aber wünschenswerth sei. Dies beweisen u. A. auch die Verhandlungen des Vereins für internationales Recht des „Deutsch-Russischen Vereins“, die Vertragsreformen im internationalen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr, sowie das Abkommen zur Regelung von Fragen des internationalen Privatrechts vom 14. November 1896 (R.-G.-Bl. Nr. 21 vom 25. Mai 1899).

Der Fortschritt und der hohe Werth dieses Uebereinkommens (u. A. Art. 1, 12, 14) dürfen nicht verkannt werden; immerhin bleibt es auf bestimmte Rechts-hilfs-gesuche zwischen Behörden beschränkt, und bedauerlich ist es, daß diesem Uebereinkommen, abgesehen von den außer-europäischen Staaten, von den europäischen Großstaaten gerade England nicht beigetreten ist.

Von diesem Uebereinkommen bleibt aber unberührt die Thatsache, daß für die meisten im Auslande geschlossenen Geschäfte nicht das inländische, sondern das ausländische Recht maßgebend ist. Dies beruht auf dem Rechtsgrundsatz des internationalen Privatrechtes, daß bei den im Auslande geschlossenen Verträgen das Recht des Erfüllungsorts in Anwendung kommt. Da nun als Erfüllungsort im Zweifel wie nach § 269 des B. G. B. der Ort anzusehen ist, in welchem der Verpflichtete zur Zeit des Vertragsschlusses seinen Wohnsitz hat, so wird fast regelmäßig, und so auch in den zur Sprache gebrachten Streitfällen, für die aus dem Verträge entstehenden Verbindlichkeiten des Ausländers das ausländische Recht anzuwenden sein.

In der allerseits gewünschten gesetzlichen Regelung der Warrants (Lagerscheine mit Indossabilität) Checks u. s. w. würden diese sicherlich gleichartig wie die Wechsel behandelt werden. Und da zeigt schon jetzt der Wechselverkehr, wie umfangreich hierfür das ausländische Recht anwendbar wird. Durch die Artikel 84 ff. der Allg. deutschen Wechselordnung wird für die Wechselfähigkeit des Ausländers, für die wesentlichen Erfordernisse einer im Auslande abgegebenen Wechselerklärung, sowie für die Form der mit einem Wechsel im Auslande zur Erhaltung des Wechselrechts vorzunehmenden Handlungen das ausländische Recht grundsätzlich für anwendbar erklärt.

Diese in vielen Fällen so nothwendige Kenntniß des ausländischen Rechts ist aber sehr schwer zu erreichen.

Erschwerend wirkt hier der Grundsatz der deutschen Civilprozessordnung, daß der Richter das im Auslande geltende Recht nicht zu kennen braucht. Die betreffende Bestimmung des § 265 ist unverändert auch in die neue C. P. O. vom 20. Mai 1898 übernommen und lautet § 293 derselben:

„Das in einem anderen Staate geltende Recht, die Gewohnheitsrechte und Statuten bedürfen des Beweises nur insofern, als sie dem Gericht unbekannt sind.“

Bei Ermittlung dieser Rechtsnormen ist das Gericht auf die von den Parteien beigebrachten Nachweise nicht beschränkt, es ist befugt, auch andere Erkenntnisquellen zu benutzen und zum Zwecke einer solchen Benutzung das Erforderliche anzuordnen.“

In der Praxis kommt es gewiß höchst selten vor, daß der erkennende Richter überhaupt oder so weitgehend die zutreffenden ausländischen Rechtsätze kennt, um sie ohne Weiteres zur Grundlage seiner Entscheidung zu machen.

Somit fällt gewöhnlich der Partei die Aufgabe zu, dem Richter die Geltung des ausländischen Rechtsatzes, auf dem die Partei ihren Anspruch herleitet, nachzuweisen.

Auf wie große Schwierigkeiten hierbei die Partei stößt, ist notorisch bekannt.

Namentlich die Anwälte in der Provinz werden gewöhnlich — bei der Mangelhaftigkeit der Bibliotheken — das erforderliche Gesezmaterial nicht zur Hand haben. Aber selbst wenn die Einsicht der ausländischen Geseze möglich und auch die erforderlichen Sprachkenntnisse vorhanden sind, wird eine von dieser Seite ausgehende rechtliche Belehrung nicht immer zuverlässig sein. Denn zum vollen Verständnisse des ausländischen Rechts und insbesondere der ausländischen Gesezbücher ist zugleich die Kenntniß des Systems dieses Rechts eine unerläßliche Voraussetzung, und diese Kenntniß kann nur durch ein genaues Studium des ganzen Rechts erreicht werden.

Daher würde die gewünschte Centralstelle nicht nur den privaten Interessenten Gelegenheit bieten, sich über die ausländischen Rechtsnormen zu informiren, sondern auch für die Gerichte würde sie eine in § 293 der neuen C. P. O. benannte Erkenntnisquelle von autoritativer Bedeutung werden.

Es kann wohl nicht zweifelhaft sein, daß die Gerichte, abgesehen von den von den Parteien beigebrachten Nachweisen, von der ihnen eingeräumten Befugniß, selbstständig die ausländischen Rechtsnormen zu ermitteln, durch Befragen der zu errichtenden Rechtsschutzstelle einen recht ausgiebigen Gebrauch machen werden.“

Eine für den Handelsverkehr wichtige Entscheidung hat das Reichsgericht, Civ.-Senat I 414/99, unterm 28. Januar 1899 getroffen:

„Der in Br. wohnende Beklagte stellte der Klägerin, einer Firma in Breslau, Kartoffelmehl an, und zwar durch Schreiben vom 4. September 1897, dessen Schluß lautete: „Indem ich Ihnen diese Offerte bis zum 6. d. Mts. incl. an Hand lasse, erwarte ich Ihre baldgefällige Nachricht.“ Klägerin nahm am mittels Telegrammes, das am 6. September, Abends 9 Uhr, in Breslau aufgegeben wurde und am 7. September, früh 7 Uhr 12 Minuten nach Br., 5 Minuten später in die Hände des Beklagten gelangte. Beklagter wies diese Annahme als verspätet zurück. Klägerin verlangte klagend Erfüllung. Vom Landgericht wurde der Klage entsprochen, in Uebereinstimmung mit den von zwei kaufmännischen Corporationen erstatteten Gutachten, daß durch den Schlußsatz des Schreibens nach allgemeinem Handelsgebrauch bezw. nach kaufmännischem Sprachgebrauch der Klägerin der ganze 6. September zur Erklärung freigelassen worden sei. Das Berufungsgericht erkannte abändernd auf Abweisung. Die Revision der Klägerin blieb erfolglos. Das H.-G.-B. enthält in Art. 319 eine Norm, die sich im Handelsverkehr mittlerweile fest eingelebt hat und — soweit hier von Interesse — im Wesentlichen vom B.-G.-B. § 147 Abs. 2 übernommen ist. Danach aber normirt das Gesez eine Frist, bis wohin der Antragende gebunden bleibt, nicht dagegen eine Frist, innerhalb deren die Antwort abgefaßt werden muß, um als rechtzeitig zu gelten. Allerdings ist die Frist, bis zu deren Ablauf der Antragende gebunden bleiben soll, unter Zugrundelegung einer ordnungsmäßigen rechtzeitigen Absendung der Antwort bemessen; rechtzeitig handelt es sich jedoch immer um die Zeitgrenze für die Gebundenheit des Offerenten, nicht um die für die Erklärung des Oblaten. Dies gilt im Zweifel auch für die vereinbarte Annahmefrist, obwohl das A. D. H.-G.-B. — anders das B.-G.-B. § 148 i. B. mit § 130 — hierfür keine besondere Regel enthält. Es ist deshalb auch in diesem Falle davon auszugehen, daß der Antragende den Zeitpunkt, bis zu dem er sich als gebunden ansieht, bestimmen, nicht aber vorschreiben will, wann die Antwort spätestens abzusenden sei. Die Annahme einer abweichenden Absicht wird also besonderen Nachweises bedürfen. Solcher kann zwar u. U. schon aus der Lage des Einzelfalles abgeleitet werden, z. B. daraus, daß der Antragende die Frist so kurz gesteckt hat, daß bis dahin eine prompte Antwort nach der Beschaffenheit der Verkehrsmittel gar nicht zurück sein konnte. Im vorliegenden Falle sind jedoch besondere Umstände nicht vorhanden. Daß Kaufleute gelegentlich (etwa mit den Worten: „Zusage bis . . . in meinen Händen“) noch betonen, daß es auf die Ankunft der Zusage innerhalb der Frist ankommen solle, und daß auch Beklagter dies wohl gethan hat, gestattet nicht den Schluß, daß anderenfalls das Gegentheil gemeint sei. Noch weniger folgt etwas aus den Worten: „die Offerte bis . . . an Hand lassen“, da diese Wendung, seit lange üblich, nur den Zustand der Gebundenheit des Offerenten bezeichnet. Es muß deshalb, ohne daß auf die Gutachten der Handelskammeru Gewicht gelegt werden könnte, angenommen werden, daß Beklagter nur die Frist, bis wohin die Annahme bei ihm eingetroffen sein mußte, anderweitig normirt hatte.“

## II. Handelsgebräuche — Gutachten,

die gelegentlich der Prozeßführung festgestellt wurden.

### 1. J. 1056 — 2. Juni 1899.

„Im **Getreidehandel** ist gute, gesunde und trockene Mittelwaare, d. h. eine dem Durchschnitt der Ernte des betreffenden Jahrgangs entsprechende Qualität zu liefern, falls Lieferung „ohne Muster“ vereinbart ist.“

### 2. J. 1101 — 9. Juni 1899.

„Im **Papierhandel** besteht ein allgemeiner Handelsgebrauch dahingehend, daß mangels besonderer Abrede Zahlung des Kaufpreises drei Monate nach Empfang der Waare zu erfolgen hat.“

### 3. J. 1122 — 12. Juni 1899.

„Im **Detailhandel mit Kalk** ist bei verzögerter Abnahme des Kalkes ein **Lagergeld** von 2½ Pfennig für den Centner und Tag weder angemessen noch üblich.

Wenn überhaupt wegen verzögerter Abnahme des Kalkes im Kleinhandel ein Lagergeld zu beanspruchen ist, so kann ein solches bei der Eigenart der Waare nur auf ganz kurze Zeit — höchstens auf 2 Wochen — gefordert werden.

Dem bei längerem Lagern wird der Kalk durch die Einwirkung der Luft zu Bauzwecken völlig unbrauchbar und fast werthlos. Durch diesen von den Sachverständigen übereinstimmend befundeten Umstand, welcher den Voraussetzungen eines Verderbens der Waare im Sinne von Art. 443 des H.-G.-B. gleich zu erachten ist, kann nach Handelsgebrauch der Anspruch des Verkäufers auf Lagergeld für ein längeres Lagern der verderblichen Waare als berechtigt nicht anerkannt werden.“

### 4. J. 1150 — 22. Juni 1899.

„Im **Weinhandel** ist bisher hierorts Gebrauch, daß der Agent, welcher für einen Weinhändler Wein an Wiederverkäufer gegen **Provision** verkauft, mangels anderen Uebereinkommens Anspruch auf die vereinbarte Provision schon dann hat, wenn die Bestellung beim Agenten erfolgt und vom Weinhändler effectuirt ist.

Die Provision ist hiernach jedoch nur vom facturirten Waarenwerthe — also ausschließlich der etwa in Anrechnung gebrachten Emballage zc. — zu berechnen.“

### 5. J. 1163 — 22. Juni 1899.

I. „Wenn beim Verkauf eines **Colonialwaarengeschäfts** verabredetermaßen die Einkaufspreise angesetzt werden sollen, so wird usancemäßig unter Einkaufspreis derjenige Preis verstanden, welchen der Verkäufer des Geschäfts selbst bezahlt hat.“

II. Infolgedessen ist für die mit eigenem Fuhrwerk bewirkte Anfuhr des Fasses Wein von der Bahn und für das Abziehen des Weins eine angemessene Entschädigung besonders zu berechnen.“

### 6. J. 1151 — 22. Juni 1899.

„Bei Kaufleuten, welche für längere Zeit derart in Geschäftsverbindung stehen, daß der eine (hier Beklagter) fortlaufend von dem anderen (Kläger) **Baumwollentwaaren** entnimmt, gelten nach Handelsgebrauch die für das erste Geschäft verabredeten Zahlungsbedingungen — mangels einer späteren anderen Abrede — auch für die folgenden Geschäfte.

Wenn, wie hier vom Beklagten behauptet wird, zwischen den beiden Kaufleuten vereinbart ist, daß sich der Abnehmer von Baumwollenwaaren bei Zahlung nach 3 Monaten (dreimonatlichem Zahlungsziel) 2 Procent **Sconto** zu Gute rechnen kann, und daß er erst nach **sechs Monaten „netto Cassa“** zu leisten hat, so ist er nach Handelsgebrauch berechtigt, falls er Kassazahlung sofort bei Bestellung der Waare leistet, **4 Procent Sconto** hiervon in Abzug zu bringen, auch wenn diese Zahlung nur eine größere Anzahlung (etwa die Hälfte) auf den Preis der bestellten Waaren ist.“

### 7. J. 1249 — 14. Juli 1899.

„Die Bezeichnung „**Spritwaare**“ ist im hiesigen Handelsverkehr weder gebräuchlich noch handelsüblicher Ausdruck und den hiesigen Interessenten unbekannt.“

### 8. J. 1313 — 14. Juli 1899.

„Im **Holzhandel** und auch im Handel mit astreinen Brettern besteht ein allgemeiner Handelsgebrauch dahin, daß mangels besonderer Abrede der Käufer zum Abzug eines **Scontos** von 1½ Procent bei Cassazahlung befugt ist.“

### 9. J. 1691 — 12. October 1899.

„Wenn bei einem Waarenkaufgeschäft über **Cigarren** in Betreff der Lieferzeit zwischen der mündlichen Abrede und der in Händen des Bestellers zurückgelassenen **Commissionscopie** ein Widerspruch besteht, so wird usancemäßig nur der **Commissionscopie** der Vorzug gegeben, unabhängig davon, ob ein Firgeschäft vorliegt oder nicht.“

### 10. J. 1707 — 19. October 1899.

Die Bezeichnung „**Kaiser-Öl**“ ist von jeher zur Bezeichnung einer besseren Qualität Petroleum im **Petroleumhandel** allgemein gebraucht worden.“

11. **J. 1822 — 6. November 1899.**

- a. Nach Handelsgebrauch war der Beklagte (**Getreidelieferant**) zur Entrichtung von **Sackmiethe** schon nach Ablauf von zwölf Tagen seit Empfang der Säcke verpflichtet.
- b. Nach Handelsgebrauch ist an Sackmiethe (Leihgebühr) pro Sack und Tag  $\frac{1}{3}$  Pfennig angemessen.“

12. **J. 1895 — 13. November 1899.**

„Im **Weinhandel** bedeutet die Abrede: „ $\frac{1}{2}$  Jahr Ziel, 3 Monate Tratte“, daß der Lieferant nach Ablauf von 3 Monaten eine 3 Monatsstratte auf den Besteller zieht.“

13. **J. 1925 — 14. November 1899.**

„Im Falle vorliegender Art, wonach es üblich ist, daß für den Nachweis von **Kartoffelverkäufern** beim Geschäftsabluß eine **Provision** vom Käufer gezahlt wird, und zumal laut Zeugenaussage dementsprechend der Beklagte auch regelmäßig in ähnlichen Fällen die Provision gezahlt hat, ist der Handlungsgehilfe, welcher von seinem Prinzipal zum Einkauf von Kartoffeln beauftragt ist, nach allgemeinem Handelsgebrauch als berechtigt anzusehen, bei den Einkäufen mit verbindlicher Kraft für den Prinzipal eine Provision für den Nachweis von Kartoffelverkäufern zu versprechen.“

14. **J. 1939 — 27. November 1899.**

- I. a) Im **Manufacturwaarenhandel** gelten die für das erste Geschäft verabredeten Zahlungsbedingungen — mangels späterer andersartiger Abrede — handelsgebräuchlich auch für die folgenden Geschäfte nur unter der Voraussetzung einer fortlaufenden Geschäftsverbindung.
- b) Wenn der Lieferant (Kläger) einen ihm verlustbringenden außergerichtlichen Vergleich mit dem Besteller (Beklagten) im Jahre 1896 geschlossen und im März 1898 auf Bestellung des Beklagten diesem auf's Neue Waaren geliefert hat, wird hierin im Allgemeinen handelsgebräuchlich eine fortlaufende Geschäftsverbindung als vorliegend erachtet.

II. Wenn jedoch, wie im vorliegenden Falle, nach der Behauptung des Klägers die Zahlung mit „netto Cassa“ vereinbart ist, so sind dadurch die Zahlungsbedingungen der früheren Geschäftsverbindung aufgehoben und hat bei dieser Sachlage der Beklagte keinen Anspruch auf irgend welche Preisermäßigung.“

15. **J. 1983  
2019 — 6. December 1899.**

„Wenn der Besteller von **Manufacturwaaren** die **Commissionsnota** oder deren Copie,

welche die vorausgegangenen mündlichen Abmachungen wiederzugeben haben, unbeanstandet entgegennimmt, so besteht ein Handelsgebrauch dahingehend, daß bei Widerspruch zwischen der mündlichen Bestellung und der Commissionscopie lediglich der Inhalt der letzteren entscheidend ist.“

16. **J. 2026 — 9. December 1899.**

„Ein Handelsgebrauch dahingehend, daß für den Transport von **Gurken in Fässern** — mangels besonderer Abrede — eine bestimmte Beförderungsart und ein bestimmter Transportweg besteht, hat nicht festgestellt werden können.

Es ist jedoch üblich, daß der Empfänger für Waaren, welche er dem Lieferanten zur Verfügung stellt und zurücksendet, hierzu dieselbe Beförderungsart und denselben Transportweg zu benutzen hat, auf welchem er die Waaren erhalten hat.

Die Dampferfracht von Bromberg nach Culm beträgt für eine Tonne Gurken 75 Pfennig, höchstens 1 Mark“.

17. **J. 2022 — 11. December 1899.**

„Beim Verkauf von **Maschinenbürsten** ist nur zwischen dem Großkaufmann und dem Detailkaufmann, nicht aber auch zwischen dem letzteren und seinem Kunden, ein Zahlungsziel von 3 Monaten handelsgebräuchlich.“

18. **J. 1911 — 19. December 1899.**

„Im **Golzhandel** hat die ausdrückliche Abrede: „**Lieferung franco Waggon Buchholz**“ nach allgemeinem Handelsgebrauch nur die beschränkende Bedeutung, daß der Verkäufer die Kosten und Auslagen der Versendung bis Buchholz zu tragen hat, nicht aber die nach § 10 Absatz 1 der diesseitigen Handelsgebräuche zutreffende Bedeutung, daß die Station Buchholz für den Verkäufer als der **Ort der Erfüllung** gilt.“

19. **J. 40 — 20. Januar 1900.**

„Wenn nicht eine bestimmte **Rückgabefrist** vereinbart und vorbehalten ist, dann ist nach Handelsgebrauch die Rückgabe oder der Umtausch eines **Capes** binnen 2 bis 3 Tagen auch in der betreffenden Saison (etwa Mitte April) noch als rechtzeitig anzuerkennen.“

20. **J. 51 — 20. Januar 1900.**

„Es ist Handelsgebrauch, daß die Rechnungen für **Pflanzenbezüge**, wie im vorliegenden Falle, erst im Frühjahr bezahlt werden, obgleich die Lieferungen schon im Herbst vorher erfolgt sind.“

21. **J. 91 — 20. Januar 1900.**

„Im **Cigarrenhandel** ist es bei Verkäufen von Fabrikanten an Händler handelsgebräuchlich, daß beim Mangel einer ausdrücklichen Ver-

einbarung ein sechsmonatliches **Zahlungsziel** als bewilligt anzusehen ist, zumal dann, wenn in demselben Jahre dieselbe Waare zu demselben Preise schon einmal geliefert und hierbei ein sechsmonatliches Zahlungsziel bewilligt war.“

22. **J. 35 — 24. Januar 1900.**

„Nach Handelsgebrauch kann der Verkäufer, wenn er nach Abschluß eines **Lieferungsvertrages** erfährt, daß gegen den Besteller der Waare wiederholt Wechsel protestirt und eingeklagt werden, von dem Lieferungsvertrage zurücktreten, sofern er von dem Käufer keine Sicherstellung für den Kaufpreis erlangen kann.“

23. **J. 127 — 7. Februar 1900.**

„Im **Weinhandel** ist bei Geschäften der vorliegenden Art ein **Zahlungsziel** von sechs Monaten handelsgebräuchlich.“

24. **J. 143 — 12. Februar 1900.**

„Im Verkehr zwischen Kaufleuten ist zur **Prüfung eines Fasses** mit 137 Liter herben Ungarweins, welches Mitte Mai von Rawitsch nach Grim abgeschickt und geliefert ist, nach dem ordnungsmäßigen Geschäftsgange eine **Frist** von 14 Tagen eine zu kurze; dagegen dürfte die Zeit von drei Monaten zur Prüfung der Waare zu lang bemessen sein.

Im vorliegenden Falle wird die **Prüfungsfrist** von 4 Wochen für angemessen erachtet.“

25. **J. 221 — 9. März 1900.**

„Für die **Vermittlung** eines **Grundstückstauschgeschäftes** ist unter Berücksichtigung der im Regierungsbezirk Bromberg üblichen Sätze eine **Provision** von ein Procent des Tauschwerthes des Grundstücks als angemessen zu erachten.“

26. **J. 278 — 14. März 1900.**

„In der **Eisenwaarenbranche** besteht beim Handel mit Detailposten ein Handelsgebrauch dahin, daß, wenn das Geschäft nicht „netto Cassa“ abgeschlossen ist, bei prompter Regulirung zwei Procent **Sconto** von dem Facturenbetrage in Abzug gebracht werden.

Eine **prompte Regulirung** ist als vorliegend zu erachten, wenn die unterm 3. Juni facturirten Eisenwaaren am 5. Juli desselben Jahres regulirt werden.“

27. **J. 328 — 22. März 1900.**

„Nach Handelsgebrauch ist allerdings das **Zahlungsziel** vom Ausstellungstage der Factura zu rechnen, wenn dieser — mangels andersartiger Abrede oder anderer Verfügung des Käufers — mit dem Tage des Waarenversandts zusammenfällt.

Dieser Handelsgebrauch ist jedoch auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Der Beklagte hat der Klägerin die Waare zur Verfügung gestellt, und durch Annahme dieser Verfügungsstellung seitens der Klägerin ist das erste Geschäft als aufgehoben zu erachten.

In der alsdann von der Klägerin mit Brief vom 16. April 1899 gemachten Erklärung, dem Beklagten das Ziel statt auf 3 Monate auf 9 Monate zu verlängern, liegt das Angebot zu einem neuen Geschäft, welches dadurch, daß Beklagter diesen Vorschlag angenommen und die Waare in Empfang genommen hat, zum Abschluß gekommen ist. Nach dieser Sachlage ist das Zahlungsziel demnach erst vom Tage der Uebergabe der Waare an den Beklagten zu rechnen.“

28. **J. 485 — 12. April 1900.**

„**Leere Fässer** von Steinkohlentheer müssen, wenn die **Rücklieferung** zu einem bestimmten Preise vereinbart ist, usancemäßig innerhalb 3 bis 6 Monaten zurückgeliefert werden.“

29. **J. 633 — 23. April 1900.**

„Im **Binnenschiffahrtsverkehr** bestehen, falls es sich nicht um **Schiffspapiere** (Mehrbrief, Patent, Manifest etc.) handelt, welche der Schiffer nach § 8 des B. S. Ges. vom 15. Juni 1895 vor Antritt der Reise an Bord zu besorgen hat, der Gebrauch, wonach der Befrachter die behufs Abfertigung des Schiffes erforderlichen Papiere — sofern solche der Absender nicht pflichtgemäß\*) dem Frachtführer übergeben hat — an den betreffenden Stationsort mehrere Tage vor Eintreffen des Schiffers, mindestens aber so früh einzusenden hat, daß sie der Schiffer bei seinem Eintreffen am Stationsorte bereits vorfindet, so daß er unverzüglich abgefertigt werden kann.“

30. **J. 781 — 15. Mai 1900.**

„Der **Agent** einer **Feuerversicherungsgesellschaft**, welchem das Incasso nicht übertragen ist, hat keinen Anspruch auch auf **Provision** von denjenigen Prämien, welche in seinem Bezirke an die Versicherungsgesellschaft gezahlt werden.

Mangels eines solchen Incassorechts hat der Agent nur die Erwerbsprovision und die Provision von der ersten Jahresprämie der von ihm vermittelten Versicherung zu beanspruchen.“

31. **J. 963 — 5. Juni 1900.**

„Nach allgemeinem Handelsgebrauch wird im **Handel mit Federn** der Untersuchungspflicht aus Art. 347 des früheren Handelsgesetzbuchs genügt, wenn nur die obere

\*) Vergl. §§ 427, 447 und a. D. des H. G. B.

Schüttung der Federn geprüft und untersucht wird, weil der Lieferant — mangels anderweitiger Abrede — nur gleichmäßige Waare zu liefern hat.“

32. **J. 890 — 23. Mai 1900.**

„Nach Handelsgebrauch ist der Lieferant von **Selterwasser**, der bei Lieferung von Selterwasser regelmäßig die Flaschen aus früheren Lieferungen abholen läßt, verpflichtet, vierteljährlich, mindestens aber nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres eine Aufstellung über die fehlenden Flaschen dem Empfänger zugehen zu lassen.

Der Lieferant, welcher pflichtwidrig die Ueberreichung einer derartigen **Aufstellung**, d. h. eines buchmäßigen Auszuges über das jeweilig bestehende **Flaschenconto** an den Empfänger, unterläßt, begiebt sich damit nach Handelsgebrauch seines Ersatzanspruchs auf angeblich fehlende Flaschen.“

33. **J. 1000 — 7. Juni 1900.**

„Die Vereinbarung, daß „die Waaren zur Hälfte drei Monate nach Lieferung, zur Hälfte nach Verkauf der Waaren bezahlt sein sollen“ ist nach den herrschenden Handelsgewohnheiten nicht unbedingt wörtlich dahin zu verstehen, daß die letzte Hälfte erst dann zu bezahlen ist, wenn wirklich die gesamten Waaren weiterverkauft sind.

Vielmehr pflegt von beiden Contrahenten bei einer derartigen Verabredung stillschweigend vorausgesetzt zu werden, daß dem Käufer eine über das gewöhnliche Ziel hinausgehende **Creditfrist** gewährt werden soll, welche nach den jeweilig obwaltenden Umständen hinsichtlich der Waarengattungen, Verkaufsgelegenheit etc. verschiedenartig zu bemessen ist.

Unter Berücksichtigung dieser tatsächlichen Verhältnisse im vorliegenden Falle, in welchem es sich um relativ größere Mengen von Wein, Liqueuren, Spirituosen verschiedenster Art, Cigarren, Cigaretten und dergleichen bei einer hierfür beschränkten Verkaufsgelegenheit in einem Dorfe handelt, ist eine Creditfrist für die Restzahlung auf ein Jahr nach Lieferung der Waare als angemessen zu erachten, falls die Waaren nicht schon früher gänzlich verkauft sind.“

34. **J. 1050 — 14. Juni 1900.**

„Unter der getroffenen Vereinbarung war der Lieferant vermöge seiner Zusicherung: „er werde dafür sorgen, daß **guter Roggen** geliefert werde“ und insbesondere mit Rücksicht auf den Kaufpreis verpflichtet, nur guten Roggen, nicht aber Roggen mittlerer Art und Güte zu liefern.“

35. **J. 1008 — 21. Juni 1900.**

„Das **Sconto im Waarenhandel** hat eine mehrfache Bedeutung. Es gilt entweder als eine in Rabattform unbedingt eingeräumte allgemeine Preisermäßigung (**Waarensconto**) oder als ein Äquivalent der pünktlichen Baarzahlung für ein gebräuchliches oder bewilligtes Creditziel (**Cassasconto**), oder es setzt sich endlich aus dem Waarensconto und Cassasconto zusammen.

Der Abzug des Waarencontos ist jederzeit, des Cassacontos nur bedingt zulässig. Welche Natur das bewilligte Sconto im einzelnen Falle hat, ist nach der Höhe des Scontos und den jeweiligen concreten Verhältnissen zu beurtheilen.

Demnach ist bei einer Waarensendung der Vermerk auf der Factura: „bei Cassa innerhalb 30 Tagen 10 Procent“ handelsgebräuchlich nicht etwa nach dem Wortlaute dahin zu verstehen, daß das Sconto nur abzugsfähig ist, wenn Zahlung innerhalb 30 Tagen erfolgt, sondern daß das Sconto als Waarensconto von der 30 tägigen Creditfrist unabhängig ist.

Der Käufer ist somit, auch wenn er diese 30 Tage Creditfrist überschreitet, berechtigt, das Sconto von der Zahlung in Abzug zu bringen er ist aber sodann verpflichtet, nach Ablauf des Zahlungsziels den um 10 % reducirten Kaufpreis mit 5 % zu verzinsen.“

36. **J. 891 — 26. Juni 1900.**

„Im **Kohlenhandel** ist es allgemein Gebrauch, daß die **Regulierung** bis zum 8. des der Lieferung folgenden Monats erfolgt, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Rechnung dem Käufer schon in den ersten Tagen dieses letzteren Monats zugeht. Wenn 300 Centner Kohlen am 1. Februar 1900 geliefert sind, die Factura hierüber aber erst am 18. März 1900 — ein in der Praxis ganz ungewöhnlicher Fall — dem Käufer zugesandt ist, so hat der Käufer bei sinngemäßer Anwendung der im Kohlenhandel üblichen Grundsätze und Gebräuche diese Lieferung möglichst sofort, spätestens aber innerhalb 8 Tagen nach Erhalt der Factura zu bezahlen.“

Unterm 19. October 1899 genehmigte ferner die Handelskammer die in einer Brochüre zusammengestellten „**Handelsgebräuche für den Holzhandel und Holzverkehr im Regierungsbezirke Bromberg**“, welche an die Schwesterkammern, beteiligten Interessenten und Behörden zum Versandt kam.

### III. Finanz- und Creditwesen.

Die Handelskammer hat den Antrag um eine verstärkte Wiederaufnahme der **Kronenprägungen** und der Prägungen von 20 Pfennig- und 10 Pfennigstücken in Nickel, wofür sich auch im diesseitigen Bezirk ein steigendes Bedürfnis geltend machte, unterstützt.

Abgelehnt wurde die Eingabe der Handelskammer zu Limburg a. d. Lahn an den deutschen Handelstag, welche dahin gerichtet ist, eine allgemeine Einrichtung zu erstreben, daß die Auslosungen ausgegebener Obligationen nicht mehr alljährlich, sondern in längeren Fristen in der Weise erfolge, daß der Rückzahlungstermin mit der Erneuerung der für denselben Zeitraum beigegebenen Zinsscheinreihen zusammenfalle.

Abgelehnt wurde ferner das von der Handelskammer Hagen gewünschte **Verbot von Coupons als Zahlungsmittel** unter Berufung auf die §§ 11, 43 und 57 des Bankgesetzes vom 14. März 1875 wonach die Weitergabe gewisser Werthzeichen strafbar gemacht werden kann.

Dementgegen müssen nach unserer Ansicht die Coupons im heutigen Verkehrsleben gerade als ein vielfach geeignetes Zahlungsmittel, ebenso wie Briefmarken, z. B. zum Ausgleich kleinerer Restbeträge, erachtet werden. Zur Annahme solcher Zahlungsmittel ist schon jetzt Niemand gesetzlich verpflichtet. In der stillschweigenden Annahme liegt jedoch ein Vertragsverhältniß; und es ist weder zweckmäßig noch angebracht, die Vertragsfreiheiten und Vertragsmöglichkeiten, zumal sie, wie im vorliegenden Falle, vielfach den Verkehrsbedürfnissen entsprechen, gesetzlich noch weiter zu beschränken.

Zum Ausführungsgesetz des B. G. B. beantragte die Handelskammer:

1. die **Mündelsicherheit der Pfandbriefe** Preuß. Hypothekendarlehenbanken mit dem vorbehaltenen Entziehungsrechte anzuerkennen,
2. in Art. 83 auch geeignete Preuß. Privatbanken als **Sinterlegungsstellen** im Bedarfsfalle zuzulassen, und
3. in Art. 74 zu bestimmen, daß solche Privatbanken (Art. 83) auch zur Anlegung von Mündelgeldern berechtigt werden.

Gemäß Artikel 18 des Ausführungsgesetzes zum B. G. B. sind unterm 15. December 1899 von den Ministerien Anordnungen über die **Umschreibung von Schuldverschreibungen** erlassen. Der Herr Ober-Präsident hat in dankenswerther Weise schon unterm 31. December 1899 Abschrift dieser Anordnungen übersandt, welche im Kammerbureau zur Einsicht für die Interessenten ausliegen.

Der Erlass betrifft nicht nur die Umschreibung von Inhaberpapieren auf Namenspapiere, d. h. auf den Namen bestimmter Personen, sondern auch die Rückverwandlung von Namenspapieren auf Inhaberpapiere. Neben Auslagen für Portis, Stempel, Urkunden-Ausfertigungen werden an Kosten erhoben:

1. für Umschreibung auf den Namen eines Berechtigten oder Rückverwandlung in ein Inhaberpapier 25 Pf. für je 1000 Mk. Nennwerth, mindestens jedoch 50 Pf.,
2. für neue Schuldverschreibung auf den Inhaber 50 Pf. für je 1000 Mk. Nennwerth, mindestens jedoch 1 Mk.

Die Einführung des **Postcheckverkehrs** muß jedenfalls als eine weitere und zweckmäßige Erleichterung des Geldverkehrs erachtet werden.

### IV. Steuerwesen.

Zum **Preussischen Stempelsteuergesetz** vom 31. Juli 1895 wurde vom Industriellenverein zu Köln Revision dieses Gesetzes beantragt. Insbesondere ist auf die Rechtsunsicherheit hingewiesen, die bei Nr. 32 des Stempelstarifs darüber bestehe, was unter „Mengen“ und unter „Gewerbe“ im Sinne des Gesetzes zu verstehen sei. Die Handelskammer hat sich dem Vorgehen des Kölner Vereins angeschlossen, was um so mehr Erfolg verspreche, als auch bei Steuerbehörden vielfach abweichende Auffassungen über die Gesetzesbestimmungen wahrnehmbar gewesen sind.

Zum **Branntweinsteuergesetz** hat der Bundesrath beschlossen:

1. Die für ausgeführten und zur Essigbereitung verwendeten Branntwein zugestandene Brennsteuervergütung von 6 Mark für jedes Hektoliter reinen Alkohols bleibt bis auf Weiteres unverändert.
3. Für denjenigen Branntwein, der mit dem allgemeinen Denaturierungsmittel denaturirt wird, ist vom 1. November 1899 ab statt der bisherigen Brennsteuervergütung von 3,50 Mark eine solche von 4,50 Mark für jedes Hektoliter Alkohol zu gewähren.

Zur Erhebung der **Brausteuern** hatte der Bund der mittleren und kleineren Brauereien der Norddeutschen Brausteuergemeinschaft beim Reichstag in einer Eingabe, welche von vielen anderen Brauereivereinen und Brauereien unterstützt ist, die Abänderung des Gesetzes vom 31. Mai 1872 wegen Erhebung der Brausteuern in der Norddeutschen Brausteuergemeinschaft beantragt.

Die Handelskammer hat sich unter Befürwortung des Verbots, betr. Verwendung von Surrogaten und Zusatz von Süßstoffen und sogenannten Conservierungsmitteln bei der Bierbereitung in der Norddeutschen Brauereigemeinschaft, gegen die Einführung der beantragten progressiven Brausteuer ausgesprochen.

Dem Reichstage hat der Centralverein für die Interessen des Detailreisens eine begründete Eingabe überreicht, dahin zu wirken, daß

1. die Thätigkeit eines detailreisenden Kaufmanns von der eines Hausirers begrifflich getrennt werde;
2. die **Besteuerung des Detailreisens** einheitlich für das deutsche Reich durch eine Reichsteuer geregelt wird;
3. der Wandergewerbesein auf die Firma statt auf den Namen des Angestellten ausgestellt wird, vorbehaltlich besonderer Legitimation des letzteren, und
4. jede vorgängige ausdrückliche Aufforderung zum Besuche bei Privaten, auch wenn dieselbe durch den reisenden Kaufmann veranlaßt ist, von der Lösung des Wandergewerbeseines entbinde.

Die Handelskammer hat diese berechtigten Forderungen unterstützt.

## V. Zollwesen.

In dem **Verzollungsverfahren** an der **russischen Grenze** sind von Rußland einige Erleichterungen gemacht worden.

Die russischen Zollämter sind angewiesen, die **Goldzollsätze** des russischen Zolltarifs mit 150% in Credit- und Silberrubel umzurechnen und letztere dementsprechend unter Vermerk auf den Zollquittungen in Zahlung zu nehmen.

Für Grenzzollämter an der Landesgrenze ist ein einheitlicher Tarif für die **Grenzartellgebühren** erlassen.

Die Gebühr für die Zollabfertigung von Zuckertransporten ist von  $\frac{2}{8}$  auf  $\frac{1}{4}$  Kopfen herabgesetzt.

Beim **Export nach Rußland** wird insbesondere gegen nachstehende Vorschriften vielfach gefehlt:

1. Jeder Sendung sind **zwei gleichlautende** (nicht als Unicat und Duplicat zu bezeichnende) **Frachtbriefe** beizugeben, von denen der eine, ausschließlich für das Zollamt bestimmt, mit der aufgedruckten oder gestempelten Bezeichnung „**Zolldokument**“ zu versehen ist.

2. Jeder nach Rußland übergebene beladene Wagen ist mit zwei gleichlautenden Ladelisten zu versehen.

3. Das Verwiegen der Stückgüter und das Eintragen des Gewichts in den Frachtbriefen hat mit ganz besonderer Sorgfalt zu geschehen.

4. Sämtliche Eintragungen in die Frachtbriefe müssen lesbar und mit Tinte geschrieben sein; Rasuren sind verboten.

5. Die Unterschrift des Absenders und der Stempel der Absendestation darf nicht fehlen.

6. Abänderungen in den Zolldokumenten haben zu unterbleiben.

7. Bei Wagenladungen sind die Stücke nach Verpackung und Inhalt einzeln anzugeben.

8. Als russische Zollämter kommen nur die Ämter Alexandrowo, Mlawo, Grajewo, Wirbhallen, Riga, Rewal, Libau, St. Petersburg, Moskau, Charkow, Odessa, Koftow a. D., Taganrog, Nicolajew, Sewastopol, Noworossisk, Petrowsk, und Warschau in Betracht.

Güter für andere Stationen, sowie lebende Pflanzen, Lumpen, gebrauchte Reiseeffekten sind beim Eingang in Rußland stets an der Grenze (beim russischen Grenzzollamt) zu bereinigen.

9. Bei Wagenladungen, Sammeladungen und direkte, ohne Umladung durchgehende Einzeladungen ist im Frachtbriefe die Nummer und der Eigenthumsvermerk des Wagens einzutragen, auch in der Ladeliste die Anzahl der Plomben zu vermerken.

10. Die Ladelisten sind dem Vordruck gemäß und in genauer Uebereinstimmung mit dem Zolldokument auszufertigen.

Gerade im Verkehr mit Rußland ist mit Rücksicht auf die im Falle des Zuwiderhandelns eintretenden bedeutenden Schwierigkeiten und Zollstrafen die genaueste Beobachtung der Zoll- und Transportvorschriften dringend geboten.

Der Bundesrath hat nach dem diesseitigen Antrage vom 15. März 1899 (vgl. S. 12 des Jahresberichts für 1898) eine Aenderung der **Tarasätze** bei der Ausfuhr von **Getreide und Mehl** beschlossen, auf welches Zollnachlaß oder die Ertheilung von Einfuhrscheinen beansprucht wird. Der Tarafsatz für die Säcke wird vom 1. Juni 1899 ab bei Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsaaten (statt 1 $\frac{1}{2}$ %) sowie bei Mehl und Mühlenfabrikaten (statt 2%) durchweg nur 1% des Rohgewichts betragen.

Laut Bundesrathsbeschluß ist ein neues **Mühlenregulativ** vom 8. Juli 1899 erlassen, das mit dem 1. Januar 1900 in Kraft getreten ist.

Im Anschluß an die bestehenden Handelsmarken sind für Roggenmehl zwei, für Weizenmehl vier Aus-

beuteklassen gebildet, nach denen die Anmeldung und Abfertigung des Mehles zur Ausfuhr zu erfolgen hat. Diese Klassen umfassen bei Roggenmehl die Ausbeute von 1 bis 60 und über 60 bis 65 v. H., bei Weizenmehl die Ausbeute von 1 bis 30, über 30 bis 70, über 70 bis 75 und von 1 bis 70 v. H. Für 100 kg Roggenmehl der ersten Klasse werden 158,33 kg, der zweiten Klasse 100 kg Roggen, für 100 kg Weizenmehl der ersten Klasse 160 kg, der zweiten Klasse 117,50 kg, der dritten Klasse 100 kg, der vierten Klasse 135,71 kg Weizen abgeschrieben bzw. zollfrei eingelassen. Für Mehle, die über 65 Procent bei Roggen und über 75 Procent bei Weizen gewonnen sind, wird eine Ausfuhrvergünstigung überhaupt nicht gewährt. Eine Ausnahme hiervon bildet nur Weizen- und Roggenschrot, das die gesamte Ausbeute aus dem verarbeiteten Getreide umfaßt. Die Abfertigung erfolgt nach Typen, neben denen Nischenprobe und Büchernachweis als subsidiäre Controlemittel vorgesehen sind.

Die neue Bestimmung für Getreidemühlen und Mälzereien, betr. die **Aufhebung der Privatlager** unter amtlichen Mitverschluß neben dem Zollconto, ist jedoch schon am 1. October 1899 in Kraft getreten.

Mit den Kaufmannschaften zu Königsberg und Danzig ist die Handelskammer erneut beim Reichstage gegen die beantragte **Aufhebung der gemischten Getreide-Transitlager** bzw. der **Zollcredite** vorstellig geworden.

Erfahrungsmäßig lenke jede Erschwerung der Ein- und Durchfuhr russischen Getreides nach den deutschen Häfen dieses nach den nordrussischen Häfen ab, von wo es dann direkt in dasjenige Auslandsgebiet ausgeführt wird, — wohin es jetzt — in geeigneter Mischung mit inländischem Getreide — von den deutschen Häfen leicht verkäuflich ist. Größtentheils geschehe dies auch von den Hafentmühlen, welche das Mehl aus besagten Mischungen in's Ausland exportiren.

Daraus erhelle, wie viele und umfangreiche deutsche Gewerbszweige — Bahnen, Schifffahrt, Handel, Export und Industrie — durch Aufhebung der Transitlager benachtheiligt würden. Aber auch die Landwirtschaft würde geschädigt werden. Der Getreideanbau im deutschen Osten sei in immer größerem Umfange hauptsächlich auf einen steigenden Mengenertrag bedacht, als auf gute Qualitäten. Das minderwerthige Getreide sei besonders bei den größeren Mühlen schwer verkäuflich, erziele aber in den Hafenplätzen, wo es zu den für's Ausland bestimmten Mischungen verarbeitet wird, bessere Preise. Auch die guten deutschen Getreidesorten werden zum Export in den Hafenplätzen besser als im Inlande bezahlt. Leichterkklärlich würde die Aufhebung der Transitlager einen Preisdruck gerade für das alsdann schwerer

verkäufliche Getreide herbeiführen und somit auch auf die Landwirtschaft nachtheilig zurückwirken.

Hinsichtlich der **Holzverzollung nach Maaß**, besonders bei der Schiffszufuhr, hat der Finanzminister widerruflich Folgendes genehmigt:

„Bei der **zollamtlichen** Abfertigung von **Bau- und Nutzholz in Schiffen** ist

1. sowohl das Gewicht als auch der Rauminhalt der Ladung zu declariren. Es ist hierbei gestattet, über eine in mehreren Schiffen transportirte, aber zusammengehörende Ladung nur eine Declaration über den Rauminhalt abzugeben.
2. Das Gesamtgewicht ist durch Wägaufnahme festzustellen.
3. Es ist mindestens 1 Procent der Ladung zu verwiegen und zu vermessen und mittels der hierbei gewonnenen Verhältnißzahl das Gesamtgewicht in Festmetern umzurechnen.
4. Wenn das declarirte Gewicht oder der declarirte Rauminhalt höher sind als die zollamtlich ermittelten Mengen, so sind jene der Verzollung oder weiterer Abfertigung zu Grunde zu legen.

Bei der vorstehenden Art der Ermittlung des Rauminhalts kann die Revision durch Bescheinigungen vereidigter Holzmesser, wie sie durch die Verfügung vom 14. Februar 1896 bei dem bisherigen Verfahren gestattet sind, nicht ersetzt werden. Ein Bedürfniß hierfür ist auch bei der erheblichen Verringerung der Zahl der zu vermessenden Bretter nicht erkennbar.“

Betreffend die Ausfertigung von **Zollbegleitscheinen I für russisches Floßholz** bei dem hiesigen Haupt-Steueramt, welche mit langer Transportfrist auf große Handelsplätze wie Berlin, Stettin, Hamburg ausgestellt sind, ist die Handelskammer um Stellungnahme ersucht worden.

Das diesseitig abgegebene Gutachten vom 6. November 1899 — J.-Nr. 1875/99 — lautete folgendermaßen:

„Der deutsch-russische Holzverkehr auf der Weichsel ist seinem ganzen Wesen nach ein derartiger, daß bei der Einfuhr des Floßholzes auf der Weichsel der größte Theil der Holzeigner überhaupt vorher nicht bestimmen kann, wohin er sein Holz verkauft. Um sich nun alle Chancen des Verkaufs zu sichern, wählt er deshalb den weitestliegenden Absatzort, an welchem er jeweilig am wahrscheinlichsten den Verkauf erhofft.

Diese Aktionsfreiheit ist ein sehr wesentliches Erforderniß des ganzen ostdeutschen Holzhandels.

Aus dem Umstande, daß der Besitzwechsel des schwimmenden Floßholzes öfters vor sich geht, folgt noch nicht, daß auch die Waare selbst in den Consum übergeht, was zumeist erst von einem der späteren Käufer ausgeführt wird; und in Folge dessen bleibt eben der Begleitschein I bis zum wirklichen Uebergang der Waare in den Consum unerledigt.

Dem königlichen Haupt-Steueramt selbst ist ja aus früheren Erfahrungen bekannt, daß eine Vorführung von Floßholz, welches sich ja im ständigen Wechsel der Lagerplätze, zeitweilig sogar auf größere und in Folge elementarer Ereignisse (Sturm, Hoch- und Flachwasser etc.) kaum erreichbare

Strecken befindet, den Behörden sowie dem Holzhandel und dem Flößereiverkehr viele Schwierigkeiten, Kosten und Nachtheile verursacht.

Es kann daher der § 44 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 auch hier nicht anwendbar erachtet werden, weil der Sachlage entsprechend zur Erleichterung der Abfertigungsformen für Floßholz vom Bundesrathe unterm 24. Mai 1880 (Central-Blatt für das deutsche Reich VIII Nr. 24 vom 11. Juni 1890, S. 394) besondere Bestimmungen erlassen sind, auf welche ergebenst Bezug genommen wird."

Unterm 28. März 1900 hat die Handelskammer den Herrn Finanzminister gebeten, den Zollbeamten in Schillno zwecks **Zollrevision der Floßhölzer** Dampfbarfassen zu gewähren. Die Weichsel, welche auf russischem Gebiete über Nieszawa abwärts ziemlich breit und in gutem sandigen Flußbette fließt, wird bei Schillno plötzlich in ein schmales und steiniges Flußbett eingengt, so daß hier eine sichere Anlegestelle kaum zu finden ist. Die durch Buhnen auf Preussischem Gebiet erhöhten Stromschnellen und verminderten Lagerstellen bewirken, daß bei Hochwasser, Sturm u. beim Zollamt Schillno die Flöße, ohne Schreckgrund zu finden, vorbeischwimmen. Hier ist oft eine Revision nicht möglich, zumal die Beamten gar nicht an's Floß herankommen können.

Gleichwohl pflegen die Führer solcher durch höhere Gewalt vorbeischwimmenden Flöße nachträglich der versuchten Zolldefraudation u. verdächtig zu werden, und es kommt zu unbegründeten Zeitverlusten, Kosten und Erschwerungen des Flößereiverkehrs, wogegen Abhilfe dringend geboten ist.

Der Herr Finanzminister hat unterm 20. Juni 1900 beschieden, daß „dem Antrage, für den Zollabfertigungsdienst auf der Weichsel bei Schillno Dampfbarfassen zu stellen, sich nicht entsprechen läßt, da nach den angestellten Ermittlungen ein Bedürfnis für die beantragte Maßnahme nicht vorliegt“.

Es sei hierzu noch bemerkt, daß letztere auch von den Handelskammern zu Thorn und Graudenz befürwortet wurde.

## VI. Wasserverkehr.

### a. Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder.

Diese 293 km lange Wasserstraße, die einzige und sehr wichtige Wasser Verbindung zwischen der Weichsel und der Oder, zerfällt in 4 Theilstrecken mit abweichender Beschaffenheit:

1. Die **untere Brähe**, mit welcher die obere Brähe durch die Stadtschleuse in Bromberg verbunden ist, ist 12 km lang und seit 1879 kanalisiert (3 Schleusen).

2. Der **Bromberger Kanal** mit 9 Schleusen ist 27 km lang. Durch den Speisefanal zwischen der VIII. und IX. Schleuse wird der Verkehr mit der 65,5 km langen kanalisierten oberen Nege (7 Schleusen) hergestellt.

3. Die **untere Nege** (186 km) besteht aus folgenden Strecken:

- a. die sogenannte „Träge Nege“, 58 km, mit 2 Schleusen von Nakel bis Ufch (Küddowmündung) ist kanalisiert,
- b. die sogenannte „Lebhaftige Nege“, 78 km lang, von Ufch bis Dragig (Dragemündung) ist regulirt und mit 4 Stauwehren zu Zwecken der Landescultur versehen, und
- c. der untere Negelauf, 50 km, regulirt, mündet bei Zantoch in die Warthe, und

4. die **untere Warthe**, 68 km, regulirt bis zur Mündung in die Oder.

Das **Bedürfnis** für die Verbesserung dieser Wasserstraße wurde schon 1888 und zwar, was besonders zu beachten ist, vom „**Landwirthschaftlichen Centralverein für den Nege-district**“ anerkannt. Dieser Verein nahm in seiner Generalversammlung am 24. November 1888 einstimmig folgende Resolution an:

„Der landwirthschaftliche Centralverein für den Negedistrict hält die Erweiterung und Verbesserung der Schiffsstraßen im Regierungsbezirk Bromberg als ein wesentliches Förderungsmittel der **landwirthschaftlichen Interessen** dieses Bezirkes und bittet die Königl. Staatsregierung, durch Kanalisierung der unteren Nege, sowie durch geeignete Bauausführungen an der unteren Brähe und dem Bromberger Kanal — in Verbindung mit der Schiffbarmachung der Zuflüsse — diese einzige und äußerst wichtige Wasserverkehrsstraße zwischen Weichsel und Oder in einer dem zeitgemäßen und steigenden Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Weise verbessern und somit ihren wirthschaftlichen Werth für die Landwirtschaft, die Industrie und den Handel im Osten Deutschlands erhöhen zu wollen.“

Die Königl. Regierung hat dann auf Grund dieses Beschlusses Erhebungen darüber angestellt, ob für diese Verbesserungen der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder ein Bedürfnis vorliegt und welcher Art diese Verbesserungen sind, die von den Interessenten erstrebt werden. Hierauf hat die Handelskammer zu Bromberg mit den städtischen Behörden und Vereinen betheiligter Interessenten eine Denkschrift unterm 4. April 1889 überreicht, in welcher mit eingehender Begründung und einer ad hoc gefertigten Verkehrszeichnung der überzeugende Nachweis des Bedürfnisses gegeben ist. Auch ist in dieser Denkschrift dargethan, wie umfangreich der Kreis der in hohem Maße betheiligten Interessenten ist, und welcher Art die Erweiterungen und Verbesserungen sind, die für die einzelnen Theilstrecken erstrebt werden.

Inzwischen hat auch der „**Centralverein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt**“ in der

Sigung vom 5. März 1900 einstimmig folgenden Antrag angenommen:

„In Erwägung, daß die bestehende Wasserverbindung zwischen der Weichsel und der Oder von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist, in ihrem jetzigen Zustande jedoch den zeitgemäßen Verkehrsbedürfnissen derselben nicht entspricht, beschließt der Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt, der hohen königlichen Staatsregierung die Bitte zu unterbreiten:

die Wasserverbindung zwischen der Weichsel und Oder so bald als möglich derart leistungsfähig zu gestalten, daß auf derselben neben einem gesicherten Flößereibetrieb ein einheitlicher ungehinderter Schiffsverkehr mit Fahrzeugen von der Größe und Tragfähigkeit möglich wird, wie solche auf der Weichsel und Oder und in den Schleusen von den Dimensionen des Oder-Spree-Kanals verkehren.“

Selbstredend hat sich mit dem wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands und der stetigen Steigerung des Güterverkehrs dieses schon vor mehr als 12 Jahren allerseits anerkannte Verkehrsbedürfnis immer dringender fühlbar gemacht. Zugleich haben die weiteren praktischen Erfahrungen und die Fortschritte der Technik in den Wasserbauten und Schiffsbauten einen werthvollen Anhalt dafür gegeben, wie die ursprünglichen Pläne am zweckmäßigsten umzugestalten sind. Bei Ausführung derselben wird hauptsächlich daher darauf zu achten sein, daß die beabsichtigten Verbesserungen — aus unangebrachten und ganz verfehlten Sparsamkeitsrückichten — nicht nur den zeitigen Mißstand beseitigen, sondern auch das mit Gewißheit steigende Verkehrsbedürfnis befriedigen. Es ist die Fürsorge dafür zu treffen, daß die Bauten bei der stetigen Steigerung der Gewerbetätigkeit und des Verkehrs nicht schon in absehbarer Zeit von ein und mehr Decennien erneut und erweitert werden müssen.

**Die untere Warthe** vereint den Güteraustausch mit zwei selbstständigen Verkehrsgebieten und zwar dem Brahe-Negegebiet (mit anschließendem Weichselverkehr) und dem mittleren und oberen Warthegebiet, an der Warthestrecke von Bogorzelice (Grenze) bis Zantoch gelegen. Als Verkehrszentrum dieses Warthegebiets ist die Stadt Posen zu erachten, während für den Weichsel-Brahe-Negeverkehr die Stadt Bromberg den Knoten- und Stützpunkt bietet.

Der Schiffs-güter-Verkehr betrug in Tonnen à 1000 kg

in der Stadt **Posen** und in der Stadt **Bromberg**

Jahr	Posen			Bromberg		
	Empfang	Verfandt	Zusammen	Empfang	Verfandt	Zusammen
1895	21 537	34 788	56 325	39 013	35 107	74 120
1896	25 173	33 525	58 698	36 898	46 592	83 490
1897	36 315	37 954	74 269	34 485	55 531	90 016
1898	51 045	40 182	91 227	47 548	57 117	104 665*)

\*) 1899 : 114 312 bezw. 205 303 Tonnen.

ferner

auf der **Warthe** (Schwerin a. W.) auf **Brahe-Nege** (Bromberger Kanal)  
in Tonnen à 1000 kg

Jahr	Warthe			Brahe-Nege		
	Bergfahrt	Thalfahrt	Zusammen	Bergfahrt	Thalfahrt	Zusammen
1895	26 143	70 823	96 966	56 770	45 689	102 459
1896	31 577	109 933	141 510	66 664	54 282	120 946
1897	48 620	96 858	145 478	78 190	70 514	148 704
1898	61 070	93 765	154 835	93 930	80 676	174 606*)

\*) 1899 : 114 312 bezw. 205 303 Tonnen.

Diese Antheile an dem in beiden Gebieten stetig steigenden Schiffsverkehre berechtigen zu der nothwendigen Forderung einer dahingehenden Verbesserung der Wasserstraße, daß dieselbe mit größeren Fahrzeugen befahrbar wird. Die Warthe ist bereits mit größeren Fahrzeugen bis 400 Tonnen Tragfähigkeit befahrbar, welche schon bis nach Posen kommen, während dies ostwärts noch nicht möglich ist, obgleich der untere Warthelauf keine wesentlichen Verbesserungen hierfür bedarf. Dieses ist auch von der **unteren Nege** mit der Strecke bis zur Dragemündung der Fall, für die Geradelegung kleiner Biegungen und Baggerungen ausreichen dürften.

Auf der „Lebhaften Nege“ hat es sich jedoch erwiesen, daß die 4 Stauwehre nicht ausreichen, um die wechselnde und ausgiebige Be- und Entwässerung des Geländes durchweg anzuführen. Zu diesem Zwecke sollen noch 4 Stauanlagen hier errichtet werden, womit gleichzeitig eine vollständige Kanalisierung dieser Flußstrecke zu verbinden sein wird, um sie zugleich für Schiffe mit 400 Tonnen Tragfähigkeit befahrbar zu machen. Zu gleichem Zwecke wird auf der „Trägen Nege“ die Vergrößerung der Schleusen XI und XII bis zu 57,6 m Länge und 9,6 m Breite ausreichen.

Der Schiffsverkehr in der unteren Nege betrug nach den Aufzeichnungen an der XII. Schleuse in den letzten 5 Jahren:

Jahr	Bergfahrt Richtung Berlin-Bromberg		Thalfahrt Richtung Bromberg-Berlin		Zusammen	
	Rähne	Ladung Tonnen	Rähne	Ladung Tonnen	Rähne	Ladung Tonnen
	1895	214	12 682	645	64 998	849
1896	198	11 610	808	86 605	1 006	98 215
1897	251	19 665	911	103 767	1 162	123 432
1898	359	30 167	1 025	119 489	1 384	149 656
1899	411	33 858	1 337	146 992	1 748	180 850*)

\*) Ungefährer Werth 27 Millionen Mark.

Durchschnittliche Belastung der Rähne:

	1895	1896	1897	1898	1899
mit	92	98	107	108	109 To. Ladung.

Es muß jedoch besonders noch bemerkt werden, daß die Denkschrift, welche dem Etat für 1891/92 beigelegt ist, in dem die Kosten der Negeregulirung auf 8 Millionen und deren Ausführungsdauer auf 5 Jahre bemessen waren, zwar hervorhebt, daß die Bindungen der Neze den Flößerei- und Schiffahrtsbetrieb sehr beeinträchtigen, daß sie aber unbestreitbar erkennen läßt, daß die Verbesserung dieses Flusses ganz vorwiegend, ja fast ausschließlich im Landwirthschaftlichem Interesse erfolgt.

Es heißt in dieser Denkschrift:

„Den widerstreitenden Interessen der Landwirthschaft gegenüber, welche insbesondere an die winterlichen Ueberschwemmungen der Wiesen anknüpfen, ist zu bemerken, daß die projectirte Flußregulirung der Landwirthschaft nicht nur nachtheilige Folgen fernhielt, sondern ihr darüber hinaus unmittelbare Förderung in Aussicht stellt.“

Landwirthschaftlich interessiert auf der Strecke der sogenannten Neze (bis zur Einmündung der Klüddow) neben der Begrabung die Senkung der Flußsohle, weil sie eine bessere Entwässerung ermöglicht und die Gefahr sommerlicher Ueberfluthungen mit Ernteverlusten verringert.“

Auf der zweiten Strecke, zwischen der Klüddow- und Dragemündung, sind die Krümmungen begradigt und vier Stauwehre mit Schiffschleusen eingebaut.

„Diese Wehre“, heißt es weiter in der Denkschrift, haben unmittelbar den Zweck, die winterlichen Ueberfluthungen der Wiesen, auf welche die Besitzer Werth legen, zu regelmäßigen zu machen; dieselben sollen, wie sie bisher zufällig sind, für die Folge möglichst gesicherte sein und nach Bedürfniß regulirt werden können.

Es ist auch die Möglichkeit vorgesehen, vier weitere Stauwerke zu dem Zwecke einzubauen, die Flußstrecke vollständig zu kanalisieren, wodurch die Bedingungen für eine höher zu entwickelnde Wiesenkultur — vorausgesetzt, daß sich die Wiesenbesitzer später zu einer Be- und Entwässerungsgenossenschaft vereinigen — in vollkommener Weise dargeboten sein würden.“

Diese Möglichkeit ist zur Nothwendigkeit geworden, da nach den letztjährigen Erfahrungen (allerdings waren hierbei auch die anhaltend trockenen Witterungsverhältnisse mitwirkend) eine weitere Verbesserung der Neze für landwirthschaftliche Cultur unabweislich geworden ist.

Viel intensiver ist die Schiffahrt an dem Umbau des **Bromberger Kanals** betheiligt, dessen Schiffsgüterverkehr in den letzten fünf Jahren um etwa 110 % gestiegen ist. Er betrug nach den Angaben an II. Schluße des Bromberger Kanals:

Jahre	Bergfahrt Nichtung Bromberg— Berlin		Thalfahrt Nichtung Berlin— Bromberg		Zusammen	
	Kähne	Ladung To.	Kähne	Ladung To.	Kähne	Ladung To.
1881/85	722	60 000	514	35 000	1236	95 000
1886/90	421	39 982	531	39 720	952	79 702
1891/95	489	46 419	503	43 134	992	89 553
1896	649	66 664	587	54 282	1236	120 946
1897	732	78 190	684	70 514	1416	148 704
1898	865	93 930	787	80 676	1652	174 606
1899	1051	113 523	896	91 780	1947	205 303 <sup>†)</sup>

\*) Die erfreulicherweise in einer nutzbaren Länge von 57,4 m und von 9,6 m Breite gebaut sind.

†) Ungefährer Werth 40,7 Millionen Mark.

Durchschnittliche Belastung der Kähne:

1881/85	1886/90	1891/95	1896	1897	1898	1899
To.	To.	To.	To.	To.	To.	To.
77	84	90	98	105	106	106 Ladung.

Auf Ersuchen des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 27. Juni 1899 um gutachtliche Aeußerung über die andererseits geltend gemachte Befürchtung, daß die **Erweiterung des Bromberger Kanals** insbesondere den Flößereiverkehr beeinträchtigen würde, hat die Handelskammer unterm 31. August 1899 folgenden Bericht erstattet:

„Seit Jahrzehnten pflegen sich periodisch — nicht unabsichtlich auch aus Interessentenkreisen — Befürchtungen dahingehend zu erneuern, daß die Flößerei durch den Bromberger Kanal in absehbarer Zeit erheblich zurückgehen müsse.“

Leicht begreiflich erfordert dieser gewöhnlich als „Neze-flößerei“ bezeichnete Flößereiverkehr durch den Bromberger Kanal unsere besondere Fürsorge, weil er zu den bedeutendsten Gewerbeäweigen unseres Bezirks gehört und die gesammte Wirthschaftslage desselben erheblich beeinflusst.

Er bildet die Unterlage für 27 größere Gewerbeunternehmen, welche etwa 2500 Arbeiter mit über 1 Million Mark Arbeitslöhnen im Durchschnitt jährlich beschäftigen. (Seite 54 unseres Jahresberichts für 1898.)

Der größte Theil dieser Arbeiter sind Colonisten im Brahe- und Nezegebiet, welche aus der Flößerei — in der sie nur in mehr oder minder längeren Perioden beschäftigt werden — hauptsächlich ihren Lebensunterhalt gewinnen. Dadurch werden sie in der Zwischenzeit, in welcher sie nicht flößen, leicht für Arbeiten in der Landwirthschaft, im Winter großentheils auch für forstwirtschaftliche Arbeiten verfügbar; und somit hat auch die Land- wie Forstwirthschaft unseres Erachtens an der Erhaltung dieses Zustandes ein großes Interesse, dessen wirthschaftliche und socialpolitische Bedeutung noch vielfach unterschätzt wird.

Um so eifriger waren wir unausgesetzt bemüht, darüber Ermittlungen anzustellen, in wie weit die angeblichen Befürchtungen eines bedeutenden Rückganges der „Neze-flößerei“ begründet erscheinen, insbesondere auf welche Thatfachen sie zurückzuführen sind.

In erster Linie wird hierfür behauptet, daß in Rußland, der vorwiegend in Betracht kommenden Bezugsquelle für die besagten Hölzer, durch übermäßigen unwirtschaftlichen Abtrieb der Waldbestand sich vermindern und so große Mengen Exporthölzer wie bisher nicht mehr erhältlich sein würden.

Insbepondere beruft man sich neuerdings hierfür auch auf das seit 1888 in Rußland eingeführte Waldschutzgesetz, das seit 1893 auch auf Polen ausgedehnt ist und streng durchgeführt wird.

Nun weist der russische Gelehrte Dr. Ballod in seinem Buche über die Forstkultur in Rußland (im Auszuge abgedruckt auf Seite XXX der I./II. Vierteljahrsschrift 1899 des Statistischen Preuß. Bureaus) nach, daß im europäischen Rußland der Waldbestand (= 40 Procent der Gesamtfläche) auf 179,8 Millionen Desjätinen = etwa 200 Millionen ha berechnet wird.

Interessenten, welche die — stark überwiegender der Krone gehörigen — hier in Betracht kommenden russischen Waldgebiete zwecks Holzanfaufs seit Jahrzehnten bereisen, bestätigen übereinstimmend, daß der Waldbreichtum Rußlands ein so großer ist, um mindestens auf viele Jahrzehnte hinaus selbst den steigenden Bedarf des Auslandes ausreichend zu decken. Auch in der Ballod'schen Schrift wird bei regelmäßigem Umtriebe die jährliche Entnahme des Holzes auf 40 Millionen Kubikfaden = 400 Millionen Festmeter berechnet.

Selbstredend werden erst mit der Verbesserung der Transportverhältnisse Forsten erschlossen, deren Holzbestand bisher wenig verwendbar und fast werthlos war. Erfreulicherweise nimmt die Erweiterung und Verbesserung der Verkehrswege von Jahr zu Jahr zu.

Durch die Erhöhung der Transportkosten sowie in Folge des Waldschutzgesetzes, welches übrigens den Käufer vielfach vor der gezwungenen Abnahme großer Mengen mitverkaufter schlechter und sehr geringwerthiger Waaren schützt, sind naturgemäß die Holzpreise in den russischen Produktionsgebieten nicht unbedeutend gestiegen und einer stetigen Steigerung unterworfen, wodurch von vornherein die Gewinnchancen für den deutschen Käufer sinken.

Im Allgemeinen ist wie überall so auch hier die Preisbildung von dem Verhältniß des Angebots zur Nachfrage, und dieses letztere wiederum im vorliegenden Falle durch den Bedarf Deutschlands bedingt.

Nun steht unbestreitbar fest, daß Deutschland mit der wirtschaftlichen Besserung und der stetig steigenden Gewerbetätigkeit auch einen von Jahr zu Jahr zunehmenden Holzbedarf hat, namentlich in den meist in Betracht kommenden Bau- und Nutzholzern.

Ebenso ist erwiesen, daß selbst die erhöhte Forstproduktion in Deutschland gar nicht in der Lage ist, dessen besagten Holzbedarf auch nur annähernd zu decken.

Überall wird darüber geklagt, daß bei dem großen Holzbedarfe die deutschen Forstverwaltungen selbst Brennholz als Nutz- und Bauhölzer zum Verkauf stellen und gleichwohl Preise erzielen, die durchschnittlich den Marktwert wesentlich überschreiten.

Bei solcher Sachlage ist Deutschland sonder Zweifel auf die ganz bedeutenden Zufuhren aus dem Auslande angewiesen, und an diesen Zufuhren haben Rußland und Oesterreich einen bedeutenden Antheil. Nach der amtlichen Statistik (S. 112 des Statistischen Jahrbuchs für 1899) betrug im Durchschnitt der fünf Jahre 1894—1898

a) die Einfuhr von Bau- und Nutzholzern:

3 492 262 Tonnen im Werthe von 191 Millionen Mark,

b) die Ausfuhr 296 976 Tonnen im Werthe von 17 Millionen Mark, so daß Deutschland für seinen Bedarf an Bau- und Nutzholz schon jetzt etwa 3,1 Millionen Tonnen (Werth 174 Millionen Mark) jährlich aus dem Auslande beziehen muß.

An dieser Einfuhr sind nach dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre jährlich betheiligt:

Rußland mit 1 484 150 Tonnen (Werth 80,8 Millionen Mark) = ca. 42,5 Procent und Oesterreich-Ungarn mit 1 192 000 Tonnen (Werth 52,8 Millionen Mark) = ca. 34 Procent.

Ein geringer Theil der österröichischen Einfuhren und der weitaus größte Theil der russischen Einfuhren erfolgen jedoch zu Wasser im Flößereiverkehr. Dieser betrug nach der Reichsstatistik für die Binnenschifffahrt (Bd. 82, 88, 94, 100) jährlich im Durchschnitt auf dem

Memelstrom ca. 780 000 Tonnen,

Weichselstrom ca. 810 000 "

Warthestrom ca. 20 000 "

Von den Weichselzufuhren sind jedoch  $\frac{3}{5}$  im Durchschnitt in den Weichselhafen Brahemünde eingeschleust worden, und lediglich dieser Flößereiverkehr ist für die vorliegende Frage maßgebend.

Es ist nun statistisch nachgewiesen, daß im Durchschnitt der letzten 25 Jahre jährlich 622 000 l. Meter Floßholz in Brahemünde eingeschleust und 580 000 l. Meter (= 420 000 Tonnen) davon durch den Bromberger Kanal weitergeschleust sind. (S. 112 ff. unseres Jahresberichts für 1898) Der Abgang der Weichselhölzer im unteren Brahegebiet ist im Verkehr durch den Bromberger Kanal theils durch die Oberbrahehölzer ersetzt worden, sodas auch im Bromberger Kanal der jährliche Durchschnittsverkehr sich auf 620 000 l. Meter (450 000 Tonnen) Floßholz stellte. Diese Durchschnittsziffer eines langjährigen Verkehrs ist mit Rücksicht auf den dargelegten Sachverhalt auch für ferner einwandfrei als maßgebend zu erachten.

Denn nach wie vor werden die großen Schneidemühlen an der unteren Neße und Warthe, in Liepe/Oderberg, Berlin, Spandau, Potsdam u. s. w. bis zum Elbegebiet hauptsächlich auf diese Zufuhren angewiesen sein, die sich allerdings bei

einer vertheuerten Flößerei vermindern, bei einer Verbilligung der Flößerei steigern werden.

Glauben wir im Vorstehenden überzeugend nachgewiesen zu haben, daß in absehbarer Zeit eine wesentlich dauernde Aenderung des Flößereiverkehrs durch den Bromberger Kanal nicht zu befürchten ist, so ist dies auch dann zutreffend, wenn in erwünschter Weise die Holzindustrie an der unteren Brahe sich stetig vergrößert und erweitert, und dadurch hier größere Mengen der Rohhölzer absorbiert werden.

Wenn man gar auf eine allmähliche Zunahme dieser Industrie um 50 Procent rechnet, so würde es sich (vgl. S. 114 unseres Jahresberichts für 1898) um einen Mehrausschnitt von etwa 80 000 l. Metern Rohholz handeln. Und auch hier würde der Abgang wohl durch den steigenden Bedarf Deutschlands an auswärtigen Rohhölzern ausgeglichen werden, sodas auch künftig immerhin auf ein durchschnittliches Verkehrsquantum von ca. 550 000 bis 600 000 l. Metern Floßholz für den Bromberger Kanal zu rechnen ist.

Und wie entspricht nun einem solchen Verkehrsquantum der Flößerei die Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals?

Die langjährigen Erfahrungen haben erwiesen und die Hochwassergefahren auch in diesem Jahre haben es erneut bestätigt, daß die geringe Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals, sowie die unzureichende Aufnahmefähigkeit des Sicherheitshafens „Brahemünde“ Verzögerungen und Vertheuerungen des Holzverkehrs verursachen. Da sich naturgemäß der Flößereiverkehr nicht gleichmäßig auf die ganze Betriebsperiode vertheilen läßt, die Mühlenhölzer zum größten Theil auf die Einlagerung in den Hafen angewiesen sind, aus dem sie nur je nach Bedarf entnommen werden, und ebenso auch die noch nicht verkauften Commissionshölzer im Hafen Lager nehmen, so fehlt es einerseits an ausreichenden Lagerflächen an der Brahemündung und andererseits ist durch die unzulängliche Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals die ungehinderte Weiterbeförderung der in dem Hafen Brahemünde eingeschleusten Floßhölzer nicht durchführbar.

Selbst in den Jahren mit weit geringerem als dem Durchschnittsverkehr waren wiederholt längere Betriebsperioden mit ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb erforderlich, und da letzterer, welcher schon bei geringem Verkehr etwa 3 Monate in der Betriebsperiode dauerte, jetzt gemäß § 6 des Abgabentarifs vom 10. April 1899 noch vertheuert wird, so wird wohl nicht bestritten werden können, daß die Leistungsfähigkeit des Kanals selbst für die Flößerei die berechtigten Verkehrsansprüche nicht ausreichend erfüllt.

Ungleich dringender und notwendiger gestaltet sich jedoch das Bedürfnis der Kanalerweiterung für die gedeihliche Entwicklung des **Schiffahrtsverkehrs**. Selbst von den Gegnern der Kanalvergrößerung wird zugegeben werden müssen, daß der umfangreiche Flößereiverkehr in Folge der engen Schleusendimensionen und der ungenügend tragfähigen Fahrstraße immerhin schon jetzt den Schiffahrtsbetrieb — trotz des Vorschleuserechts der Schiffe — erschwert und verlangsamt.

Das Bedürfnis für die Erweiterung des Bromberger Kanals machte sich aber schon vor länger als zehn Jahren geltend, als der gesteigerte Verkehr die Nothwendigkeit und Wichtigkeit einer möglichst raschen, gesicherten und billigen Wasserverfrachtung für die wirtschaftliche Förderung der deutschen Gewerbetätigkeit erwies.

Und dieses Bedürfnis macht sich, wie in den einschlägigen Ausführungen unserer Jahresberichte dargethan ist, von Jahr zu Jahr immer mehr fühlbar, je größer der Güteraustausch wird und je mehr sich die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Verkehrsformen ändern, und erhebliche Verschiebungen in der Produktion und Consumption und damit auch in den Verkehrsbeziehungen eintreten.

Insbefondere hat die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen das Bedürfnis erwiesen, daß mit der Steigerung des Güteraustausches auf große Entfernungen neben der Zunahme des Lokalverkehrs die Wasserstraßen und Schiffsgefäße leistungsfähiger zu gestalten sind. Dies zeigt sich auch im Schiffsgüterverkehr und in der Belastung der



Schiffe durch den Bromberger Kanal; dieser Verkehr ist in den letzten Jahren, wie ziffermäßig auf Seite 121 ff. unseres Jahresberichts für 1898 nachgewiesen ist, stetig und erheblich gestiegen.

Es wurden durch die II. Schleuse des Bromberger Kanals befördert:

Im Durchschnitt jährlich auf die Jahre	Zahl der beladenen Schiffe	Jährlicher Durchschnitt der Ladungsgüter	Durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe
		in Tonnen à 1000 kg	Tonnen
1873—1875	1709	93 000	54,5
1876—1880	1268	85 000	67,0
1881—1885	1236	95 000	77,0
1886—1890	953	79 701	83,6
1891—1895	992	88 957	90,3
1896—1898	1435	148 085	103,2
(1899)	1947	205 303	106)

Vergegenwärtigt man sich ferner den gesammten Güterverkehr unseres Bezirks und der Stadt Bromberg in den letzten Jahren, so gewinnt man eine erneute Bestätigung dafür, daß die Schiffsverfrachtung stetig eine ungleich größere wirtschaftliche Bedeutung für den Güteraustausch gewinnt als selbst die Eisenbahnen. Es betrug in den letzten vier Jahren die Güterbewegung des diesseitigen Bezirks:

Jahr	Im Bahnverkehr Tonnen	Im Schiffsverkehr*) Tonnen	Die Schiffsgüter betragen von den Bahngütern Procent
1895	5 285 861	278 338	5,3
1896	5 454 502	341 450	6,3
1897	5 555 906	411 692	7,4
1898	6 017 256	502 633	8,4
1899	6 289 785	579 701	9,0

\*) Aufzeichnungen an den Schleusen in Brahemünde, Bromberger Kanal (II. Schleuse) und Neße (XII. Schleuse).

Für den Lokalverkehr Brombergs ergeben sich folgende Verhältnisziffern des Güterverkehrs:

Jahr	per Bahn	per Schiff
	Tonnen	Tonnen
1895	231 942	74 120 = 32% der Bahngüter
1896	253 049	83 490 = 33% " "
1897	275 663	90 016 = 33% " "
1898	301 562	104 665 = 35% " "
1899	333 848	114 312 = 34% " "

Im Lokalverkehr der Stadt Bromberg haben sich die Bahngüter in den letzten Jahren allerdings um 30 Procent, die Schiffsgüter nur um 40 Procent vermehrt; dagegen im Gesamtverkehr des Bezirks sind die Bahngüter (von 5,3 Millionen Tonnen auf 6 Millionen) nur um 14 Procent gestiegen, während die Schiffsgüter eine Steigerung (278 zu 503 Tausend Tonnen) von 80 Procent aufweisen.

Und da diese Zunahme zumeist den Verkehr mit der unteren Neße betrifft (90 Procent vgl. Seite 122 unseres Jahresberichts für 1898), so ist mit größter Wahrscheinlichkeit auch hieraus zu folgern, daß der Bromberger Kanal die in absehbarer Zeit zu erwartende Vermehrung des Verkehrs mit den gegenwärtig vorhandenen Schleusen unter den angeführten Umständen ohne Gefährdung eines regulären Betriebes überhaupt nicht wird bewältigen können.

Alsdann haben sich auch im Schiffahrtsbetriebe die Betriebskosten stetig und nicht unerheblich gesteigert durch höheres Anlagekapital (Kaufpreis) der Schiffe und Ausrüstung, höhere Löhne, Kosten der socialen Gesetzgebung zc.

Im Gegensatz zu den größeren Betriebskosten macht sich aber u. A. die Verkehrsförderung billigerer Frachten geltend, so daß ein Ausgleich dieses Gegensatzes nur durch die erhöhte Leistungsfähigkeit der Schiffahrt, sowohl hinsichtlich der Frachtpreise als auch der Schnelligkeit und Sicherheit des Transports herbeizuführen ist.

Die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt ist aber wiederum durch diejenige der Wasserstraßen bedingt, und wo für letztere, wie z. B. auf der Oder, Elbe, Rhein u. s. w., mit einem großen Kostenaufwand gesorgt worden ist, hat sich auch die Schiffahrt derart gehoben, daß gar bald auch hier die anfänglichen Bedenken wegen der Kosten schwanden und die ursprünglichen Anlagen noch zu klein wurden. (Spreewald-Kanal, Märkische Wasserstraßen, Kaiser-Wilhelms-Kanal u. A.)

Aus all' diesen langjährigen Erfahrungen hat man die feste Ueberzeugung gewonnen, daß nur die Verwendung größerer Schiffsfahrzeuge und die weitestgehende Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit den allgemeinen wirtschaftlichen Vortheil für alle am Wasserverkehr beteiligten Gewerbe bietet.

Es ist festgestellt, daß die steigenden Betriebskosten der Schiffahrt in unverhältnißmäßig höherem Maße die Kleinbetriebe belasten als die größeren Fahrzeuge und bei ersteren den größten Theil des Unternehmerrückgewinnes absorbieren.

Angenommen, es ist ein Frachtgut von 300 Tonnen auf 400 km zu verfrachten, und der nach Angebot und Nachfrage sich regulirende zeitige Frachttax beträgt ca. 40 Pf. pro Centner, so ist mithin die Gesamtfracht für die 300 Tonnen 2 400 Mark.

Wie stellen sich nun Betriebskosten und Betriebsverhältnisse bei einer Verladung:

a) des Gesamtquantums in einem Schiffe mit 400 Tonnen Tragfähigkeit

oder

b) bei Verladungen mit je 100 Tonnen Ladegut in drei Schiffen mit je 150 Tonnen Tragfähigkeit?

Das sind nämlich die durchschnittlichen Beladungsmengen im Verhältniß zur Tragfähigkeit der Schiffe.

1. Bei Verladungen in einem Kahn wie ad a) ist von vornherein durchschnittlich eine größere Ausnutzung ( $\frac{3}{4}$  —  $\frac{2}{3}$ ) der Ladungsfähigkeit um  $\frac{1}{12}$  gegeben.

2. Die für sogen. todtten Raum (nicht ausgenutzte Tragfähigkeit) mitbezahlten Schleusengebühren und Abgaben, die mindestens auf 2 Mark pro Tonne zu veranschlagen sind, belasten für jede Reise die Kleinschiffe um ( $3 \times 50$  Tonnen = 150 Tonnen) etwa 100 Mark ( $2 \text{ Mark} \times 50 \text{ Tonnen}$ ) mehr als den 400 Tonnen tragfähigen Kahn bei dem nur 100 Tonnen unbenutzt bleiben.

3. Während für den großen Kahn eine ständige Besatzung mit drei Mann ausreicht, pflegt für die drei kleinen Kähne zum größten Theil eine solche ( $2 \times 3$ ) mit 6 Mann erforderlich zu werden.

Der Durchschnittslohn mit 3 Mark ergibt also für die Kleinschiffe eine tägliche Mehrbelastung von 9 Mark, oder auf eine Reisedauer von 20 Tagen pro Reise eine Mehrlohnung von 180 Mark.

Dazu kommen noch die doppelten Kosten der Arbeiterversicherung zc.

Erwägt man ferner die geringeren Ufergelder für einen anstatt für drei Kähne, die leichtere und raschere Be- und Entladung des ersteren, so ist in der That die Mehrbelastung der Kleinschiffe an Betriebskosten von erheblicher Bedeutung.

Nun sind aber noch andere, die Betriebsweise begleitende Umstände, wie leichtere und öftere Benutzung von Schleppdampfern u. s. w., mit zu berücksichtigen, wodurch insbesondere die Transportdauer gekürzt und dem großen Kahn in der Betriebsperiode eine größere Anzahl von Reisen und Erhöhung des Unternehmerrückgewinnes ermöglicht wird.

Daher ist das große Schiffsfahrzeug bei besserer Verwerthung in der Lage, den Verfrachtern ungleich billigere und bessere Verfrachtungsgelegenheiten zu bieten, insbesondere für größere Transportfrachten als die kleinen Schiffe, die wiederum im Lokalverkehr — bei geringen Frachtmengen und auf kurze Strecken — eine bessere und geeignetere Verwendung finden.

Die zeitige Unmöglichkeit in der Verwendung größerer Fahrzeuge auf dem Bromberger Kanal bildet aber unbestritten das Hinderniß, daß sich nicht, wie auf anderen wichtigen Wasserstraßen, ein bedeutender Schiffsgüterverkehr einrichten und entwickeln kann, für den auch hier wie anderwärts die wirthschaftlichen und sonstigen Voraussetzungen vorhanden sind.

Die zeitige geringe Leistungsfähigkeit der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder hemmt aber auch die wirthschaftliche und Verkehrsentwicklung dieser angrenzenden Stromgebiete, wie neuerdings auch wieder von den Handelskammern zu Thorn (Seite 66 des Jahresberichts für 1898), Frankfurt a. O. (Seite 20 ff. des Berichts für 1898), Graudenz u. A. begründend nachgewiesen wird. Und selbst das Kaiserlich Statistische Amt sieht sich veranlaßt in dem Berichte über den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen von 1872 bis 1897 (Statistik des deutschen Reichs, 8. Jahrgang 1899, Zweites Heft Seite II 42), obgleich die ergänzenden Verkehrsziffern nach unseren zuverlässigen Ermittlungen viel zu niedrig angegeben sind, noch besonders Folgendes hervorzuheben:

„Der Bromberger Kanal vermittelt den Verkehr zwischen Weichsel und Oder, indem er die Weichsel mit der Nege verbindet. Leider kann diese wichtige Verbindung zweier großer Stromgebiete nicht genügend ausgenutzt werden, da die Abmessungen der Braheschleuse bei Karlsdorf (36 Meter lang und 6,2 Meter breit) und der Bromberger Schleusen (45,5 Meter lang und 6,2 Meter breit) unzureichend sind und die große Mehrzahl der Stromfahrzeuge des Elbe- und Obergerbiets, sowie des Weichselgebiets von der Benutzung der Zwischenstraße ausgeschlossen. Es ist deshalb auch schon ein Umbau der genannten Schleusen angeregt worden.“

Wir glauben somit auch dafür den Nachweis erbracht zu haben, daß selbst unter den zeitigen Verhältnissen die Verwendung größerer Schiffsfahrzeuge so beträchtliche Vortheile für den Handel und die gesammte Gewerbetätigkeit des deutschen Ostens zur Folge haben wird und haben muß, daß dadurch die mit der Erweiterung des Bromberger Kanals verbundenen Kosten mehr als ausreichend gerechtfertigt werden. Diese Vortheile werden sich aber unbestreitbar noch ganz bedeutend erhöhen, wenn durch den Ausbau des Rhein-Elbe- und Teltower Kanals u. s. w. eine kürzere und leistungsfähige direkte Schiffsfahrtsstraße zwischen dem Osten und Westen Deutschlands geschaffen wird und, gleich der Erweiterung des Bromberger Kanals erheblich mitwirkend, zur wirthschaftlichen Hebung des deutschen Ostens geschaffen werden muß.

Da jedoch der Umbau des Bromberger Kanals jedenfalls viele Jahre in Anspruch nehmen wird, so gestatten wir uns die Bitte, wenigstens **jetzt schon** die Besserung der Wasserverhältnisse auf der unteren Brahe herbeizuführen zu wollen.

Es ist oben nachgewiesen, daß die Lagerflächen des Sicherheitshafens Brahemünde selbst für den normalen Holzverkehr unzureichend sind; ebenso ist bekannt, daß die Karlsdorfer Schleuse mit ihren kleinen Dimensionen ein Hemmnis für den Wasserverkehr mit der Weichsel bildet und die Entwicklung eines zeitgemäßen Schiffsverkehrs mit dem Osten hindert.

Beide Uebel sind, wie dies auch in unserer Eingabe vom 25. Juli d. J. — J.-Nr. 1377/99 — dargethan ist, ohne erhebliche Kosten durch Umbau des Stauwehrs in Brahnau bis 2 Meter Höhe und durch Cassirung der Karlsdorfer Schleuse zu beseitigen.“

Der kleinste, aber ungleich wichtigste Bestandtheil der ganzen Wasserstraße ist die **Unterbrahe** einschließlich der Stadtschleuse I in Bromberg, welche auf die Dimensionen der Brahemünder Schleuse (64,5 m Länge und 9 m Breite) zu vergrößern ist. Den Verkehr der unteren Brahe mit der Weichsel veranschaulichen die Zifferangaben von der Hafenschleuse Brahemünde.

An **Floßholz** passirten dieselbe aufwärts:

	1895	1896	1897	1898	1899
	543 694	701 454	660 872	828 153	739 435
	oder 326 216	420 872	396 523	496 892	473 916
	à 1000 kg. Der Werth der Floßbölzer in 1899 betrug etwa 27 Millionen Mark.				

Der **Schiffsverkehr** war folgender:

Jahr	Bergfahrt Richtung Weichsel— Bromberg		Thalfahrt Richtung Bromberg— Weichsel		Zusammen	
	Kähne	Ladung To.	Kähne	Ladung To.	Kähne	Ladung To.
1895	590	51 893	436	46 706	1 026	98 199
1896	605	63 657	540	58 632	1 145	122 289
1897	646	61 850	717	77 706	1 363	139 556
1898	883	76 705	1029	101 666	1 912	178 371
1899	812	83 457	988	110 091	1 810	193 548*)

\*) Ungefährer Werth 39 Millionen Mark.

Durchschnittliche Belastung der Kähne:

	1895	1896	1897	1898	1899
Tonnen	95	107	102	93	107
	Ladung.				

Diese Verkehrsmengen auf der kurzen Strecke zeigen schon an und für sich das dringende Bedürfnis einer wesentlichen Verkehrserleichterung, das aber mit der Zunahme des Verkehrs und der industriellen Anlagen an den Ufergeländen der unteren Brahe derart steigt, daß die Verbesserung dieser Wasserstrecken fast unaufschiebbar ist.

Insbesondere sind hierfür folgende Thatsachen zu erwähnen:

1. Wie im diesseitigen Berichte vom 25. Juli 1899 an den Herrn Regierungs-Präsidenten dargethan ist, haben die großen Verluste, welche erst wieder durch das Hochwasser auf der Weichsel 1899 entstanden, die nothwendige Schutzpflicht für den ostdeutschen Holzverkehr ernstlich erneuert, die auch gegen die Eisgefahren im Frühjahr nicht außer Acht zu lassen ist.

Da diese Gefahren periodisch eintreten, so sind sie nicht mehr als Ausnahmefälle zu betrachten. Es ist daher zur Sicherung des durchschnittlichen Holzverkehrs, für den erweislich die Lagerflächen in Brahemünde nicht mehr ausreichen, ein ausgiebiger Lagerschlag in der unteren Brahe zu schaffen, wofür unbestreitbar ein dringendes Verkehrsbedürfnis vorliegt.

Erhöht wird dieses Schutzbedürfnis durch, daß durch die Bühnenanlagen auf der Weichsel und die Stromregulirung derselben die Lagerflächen auf der Weichsel fast gänzlich beseitigt werden.

Nun wurde ja andererseits gleichfalls die Errichtung von Holzhäfen auf der Weichsel geplant; aber überzeugend ist nachgewiesen, daß das allgemeine und finanzielle Interesse in ganz bedeutend bevorzugtem Maße für die Schutzhäfen in der unteren Brahe spricht, weil hier der angestrebte Zweck rascher, leichter und überaus weit billiger (für kaum den fünften Theil der Kosten) erreichbar ist. Hierzu tritt noch die Zweckmäßigkeit, welche es den Lagerhölzern hier ermöglicht, gleich nach der Gefahr nach dem Bestimmungsort gesicherter abschwimmen zu können.

2. Der Winterbetrieb der Schneidemühlen an der Unterbrahe wird durch die Schaffung der Lagerflächen, durch die vorgeschlagene Erhöhung und Befestigung des Brahnauer Stauwehrs ein gesicherter; die umfangreiche und steigende Holzindustrie daselbst wird in ihren Produktionsbedingungen wesentlich gefördert. Jetzt sind die Schneidemühlen gezwungen, vor dem Ablassen des Wassers durch das Niederlegen der Wehre die für den Winterbetrieb nöthigen Floßhölzer mit vielen Mühen und Kosten schon im Herbst auszuwaschen. Dem bei dem durch das Wehrelegen künstlich geschaffenen Flachwasser können die Schneidemühlen im Winter die Rohhölzer nicht an ihre Werke bringen. Dies erschwert und verteuert bedeutend die Produktion der hier gelegenen Sägewerke.
3. Durch die Erwirkung ständiger, bis an das nutzbare Gelände heranreichender tieferer Wasserflächen wird eine zweckmäßigere, bisher fast gänzlich unbeachtete Ausnutzung der sehr ausgiebigen Wasserkräfte zu industriellen und gewerblichen Zwecken ermöglicht und erleichtert. Mit größter Wahrscheinlichkeit ist zu erwarten, daß auch dadurch die Unternehmerlust zu Anlagen von verschiedenen Industriezweigen geweckt und gefördert werden wird, für deren Betrieb die jetzt unbenutzten Wasserkräfte eine vortheilhafte Verwendung finden werden.
4. Auch der stetig zunehmende Umschlagsverkehr in Karlsdorf, der von 1038 Waggons in 1898 schon 1899 auf 2063 Waggons mit 20 630 Tonnen Ladungsgütern sich erhöhte, ist auf den ständigen schiffbaren Wasserstand auch im Winter angewiesen, um die Be- und Entladung der Schiffsfahrzeuge jederzeit zu ermöglichen.
5. Der steigende Mangel an Schutzhäfen für die Schiffer an geeigneten Verkehrscentren, um den-

selben insbesondere einen sicheren Winterstand zu bieten.

Die in Bromberg verkehrenden Schiffer sind darauf angewiesen, ihren Winterstand in den Flächen der unteren Brahe zu nehmen, was jedoch unter den zeitigen Verhältnissen weder einen ausreichenden Schutz den Schiffern bietet, noch geeignet ist, den dauernden Schulbesuch der Schifferkinder wirksam zu ermöglichen, denn dadurch, daß nach jedesmaligem periodischen Schiffsfahrtschluß die beiden Nadelwehre bei Karlsdorf und Brahnau gelegt werden, und somit der Wasserspiegel erheblich gesenkt wird, wird auch die Sicherheit für die überwinterten Fahrzeuge gefährdet.

Um nicht auf Grund oder sonstige Unebenheiten im Flußbette zu gerathen, sind die Schiffer gezwungen, in möglichst größeren Entfernungen vom Ufer und an bestimmten, möglichst gesicherten Stellen festzulegen. Die Schwierigkeiten, die dadurch zugleich für eine ausreichend gesicherte Verbindung mit vom Lande aus leicht zugänglichen und ungefährlichen Uferstrecken entstehen, erhöhen zweifellos die Gefahren des Verkehrs mit dem Lande selbst für Erwachsene, geschweige denn für Kinder, die oft noch in der Dunkelheit des Morgens oder Abends von oder nach den Schiffsfahrzeugen gehen sollen.

Durch die beantragte Stauerhöhung wird die andersartig unbedingt nöthige Anlage eines großen Winterhafens für Schiffe überflüssig.

6. Der steigende Verkehr und die erheblich fortschreitende industrielle Entwicklung im unteren Brahegebiet bedingen an und für sich, daß der natürliche Flußlauf zwischen Brahnau und der Stadt Bromberg der Schifffahrt und Flößerei ohne störende Schleusen dienstbar gemacht wird. Es muß freie Fahrt zwischen Bromberg und der Weichsel für größere Schiffe, insbesondere für die zunehmende Dampfschifffahrt geschaffen werden, wofür erwiesenermaßen ein so außerordentlich wichtiges und allgemeines Verkehrsbedürfnis vorliegt.

Die wirksame Verbesserung der unteren Brahe kann somit nur erzielt werden, wenn die Schleusen in derselben beseitigt, und durch Höherlegung eines festen Staues um etwa 2 Meter unterhalb Brahnau (selbstredend mit Erhöhung der Eisenbahnbrücke und des Bahnhofes in Brahnau) der Wasserstand der Unterbrahe ständig so erhöht wird, wie er für die Befriedigung der wie vorstehend begründeten Verkehrsbedürfnisse erforderlich ist.

Es würde in der That schwer verständlich sein, wenn man diesen bedeutenden wirthschaftlichen Vortheilen gegenüber die so äußerst günstig liegenden Verhältnisse nicht in der nachgewiesenen Weise zweckmäßig und zu dem mit relativ sehr geringen Kosten zur Sicherung und Hebung der Gewerbe-

Pätigkeit und des Verkehrs im deutschen Osten un- ausgenutzt lassen wollte.

Und an all' diesen wirthschaftlichen und Ver- kehrsbeziehungen, von denen der Durchgangsverkehr auf der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder auf durchschnittlich 630 000 Tonnen im Werthe von etwa 65 Millionen Mark zu veranschlagen ist, gehöre die Landwirtschaft zu den meist beteiligten, da der allergrößte Theil der Ladungsgüter aus landwirth- schaftlichen Produkten und Bedarfsartikeln (Getreide, Zucker, Holz, Mehl, Futter-, Düngemittel etc.) bestehe.

Die Handelskammer sah sich veranlaßt, er- neut diese Verkehrsbeziehungen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und hat nach dem Ergebnis derselben in der am 7. Mai 1900 stattgehabten Plenar Sitzung einstimmig folgende Anträge beschloffen :

„Die Nothwendigkeit, die sehr wichtige binnenländische **Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder** zu einer den zeitgemäßen und steigenden Verkehrs- bedürfnissen entsprechenden Leistungsfähigkeit zu verbessern, hat sich seit sehr langer Zeit geltend gemacht.

Dieser Ueberzeugung haben die berufenen Vertreter zu erst der Landwirtschaft, alsdann des Handels, der Industrie und des Transportgewerbes wiederholt Aus- druck gegeben.

Auch die Königl. Staatsregierung hat bereits 1891 in der dem Preussischen Landtage mit dem Etat überreichten Denkschrift über die Regulirung der unteren Nege dieses Verkehrsbedürfnis anerkannt, welches mit der erfreulichen Zunahme der Gewerbetätigkeit und des Verkehrs immer dringender wird.

Die Handelskammer begrüßt daher freudig und dankbar die nunmehr von der Königl. Staatsregierung vorgenommenen Vorarbeiten, um den nothwendigen Ausbau der **Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder** zu verwirklichen.

Ein auch ferner und im vollen Umfange wirksamer wirtschaftlicher Vortheil für alle Gewerbszweige ist jedoch nur dadurch dauernd zu sichern, wenn

1. neben der Kanalisierung der **unteren Nege**, welche fast ausschließlich zur Hebung der Landeskultur erfolgt, die Schleusen in der sogenannten trügen Nege und **des Bromberger Kanals** in den Dimensionen mit einer nutzbaren Länge von 57,4 m und einer Breite von 9,6 m um- gebaut werden,
2. die Stadtschleuse I in Bromberg, entsprechend der Hafenschleuse Brahemünde, auf 64,5 m Länge und 9,6 m Breite vergrößert wird,
3. in der **unteren Brahe** die Karlsdorfer Schleuse beseitigt, dagegen das Bräunauer Stauwehr unterhalb der Eisenbahnbrücke bis zu 2 m erhöht und zu einem festen stetigen Wehr um- gestaltet wird,
4. die **Brücken** durchweg auf 4 m Lichthöhe bei einem für die ganze Wasserstraße auf 2 m zu bemessenden Mittelwasser gebracht werden, un
5. die **Bemessung der Verkehrsabgaben** nach Rechts- und Sachlage derart erfolgt, daß weder durch die Höhe noch durch die Vertheilung der Gebühren der berechnete Wettbewerb einzelner Gewerbszweige erheblich erschwert wird.

Die Handelskammer glaubt in den einschlägigen Ein- gaben und Berichten den ausreichenden und überzeugenden Nachweis für die Nothwendigkeit und Berechtigung dieser Forderungen erbracht zu haben. Sie ist daher von der Ueberzeugung durchdrungen, daß unter Berücksichtigung dieser Forderungen die mit größtmöglicher Beschleunigung auszu-

führende Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder sich als eins der besten und wirksamsten Förderungs- mittel für die **wirtschaftlichen und kulturellen Inter- essen** nicht nur **des Ostens**, sondern **des ganzen Vater- landes** erweisen wird.“

## b. Verkehrsabgaben.

Ohne Berücksichtigung der in der diesseitigen Denkschrift (vgl. S. 35 ff. unseres Jahresberichts für 1898) erhobenen Bedenken sind unterm 10. April 1899 die **Tarife der Schiffs- und Flößereiabgaben für die Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe** sowie der **Hafenabgaben in Brahemünde** erlassen worden.

Die Handelskammer hat unterm 2. Mai 1899 folgende Eingabe dem Königlich Preussischen Staats- ministerium überreicht :

„Hinsichtlich der Abgabenerhöhung auf dem Bromberger Kanal und der Nege von **Schiffen**, insbesondere der **Neu- einführung** von Gebühren für das Befahren der unteren Nege, ist die Befürchtung nicht ausgeschlossen, daß der Verkehr auf der Nege darunter leiden wird.

Die Tragfähigkeit der hier in Betracht kommenden Schiffe beträgt fast durchweg 150 Tonnen, während trotz Re- gulirung der unteren Nege, wie die diesjährigen Erfahrungen erneut bestätigt haben, die Beladung durchschnittlich nur mit ca. 110 Tonnen möglich war.

Da die Abgaben nur auf das Ladungsquantum anrech- nungsfähig sind, so müssen von vornherein bei der Frachten- berechnung die Schiffsabgaben um etwa  $\frac{1}{3}$  höher in An- satz gebracht werden.

Nun ergibt schon die Grundtage der neu bemessenen Abgaben selbst bei den geringwertigen Artikeln der Güter- klasse II gegen die bisherigen Gebühren eine Erhöhung, die sich für die zumeist in Betracht kommenden Güter der I. Güter- klasse sogar auf ca. 110% Zuschlag stellt.

Die bisherigen Abgaben für ein beladenes Fahrzeug für die Strecke Bromberg-Landsberg a. W. betragen ein- schließlich Schleusenbedienungskosten 25,20 Mk. Nach dem neuen Tarif werden erhoben für Güter der

	Klasse I	Klasse II
Bromberger Kanal-XII. Schleuse	28,10 Mk.	14,10 Mk.
auf der unteren Nege . . . . .	24,— „	12,— „
also jetzt für Bromberg-Lands- berg a. W. . . . .	52,10 Mk.	26,10 Mk.
mehr als bisher . . . . .	26,90 Mk.	0,90 Mk.

Dies ergibt auf das durchschnittliche Ladungsquantum eines solchen Schiffes mit Artikeln der Güterklasse I eine Belastung mit etwa 80 Mk. pro 100 Tonnen, oder ca. 4 Pf. für jeden Centner an reinen Kanalgebühren, mehr als 10% der Durchschnittsfrachten.

Es ist voranzusehen, daß bei einer derartigen hohen Abgabenbelastung wiederum eine bedauerliche Verkehrs- verschiebung derart eintreten wird, daß entweder der Bahn- transport vielfach bevorzugt werden wird, oder daß Güter, wie früher öfters, den Wassertransport östlich auf der Weichsel mit Umladungen in Danzig und Stettin nehmen werden.

Solche künstliche Ablenkung des Verkehrs von der kürzeren natürlichen Wasserstraße führt wiederum leicht zu irrigen Folgerungen, die hier nicht unerwähnt bleiben dürfen. Die Geradelegung und Regulirung der unteren Nege hat sicherlich mit dazu beigetragen, daß in den letzten Jahren vielfach wiederum der Wasserverkehr von und nach dem Westen statt des Umweges über Weichsel mit Seeweg über Danzig erfreulicherweise die natürliche binnenländische Wasserstraße (Brahe—Bromberger Kanal—Nege—Warthe—Oder) wählte und wählen konnte.

Dies ergibt ein Vergleich der Verkehrsziffern von  
Bromberger Kanal

Brahemünde		II. Schleuse	
Schiffe mit Ladungsmenge		Schiffe mit Ladungsmenge	
1894: 1 052 mit 102 933 Tons		1 112 mit 99 089 Tons	
1895: 1 026 „ 98 200 „		1 108 „ 102 459 „	
1896: 1 145 „ 122 287 „		1 236 „ 120 946 „	
1897: 1 363 „ 139 556 „		1 416 „ 148 704 „	
1898: 1 692 „ 178 370 „		1 651 „ 174 607 „	

Erweist nun auch diese erfreuliche Verkehrsentwicklung, welche dringendes Bedürfnis für die Kürzung und Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder vorliegt, so liegt andererseits die Befürchtung vor, daß auch nach dieser Richtung hin Bedenken auftreten können, wenn der Schiffsverkehr vielfach durch die übermäßig hohe Belastung mit Abgaben künstlich von dieser binnenländischen Wasserstraße abgedrängt wird.

Insbondere ist dies für diejenigen Güter wahrscheinlich, die, wie Getreide, Mehl, Zucker, Spiritus, Eisen, Drogen, Colonialwaaren, Düngemittel u. s. w., leicht auch per Bahn transportfähig sind oder leichter Umladungen vertragen können.

Anderes ist jedoch die Sachlage für den Holztransport, insbesondere für die Schnittwaaren der in unserem Bezirke belegenen Sägewerke, welche zu den umfangreichsten und bedeutendsten Industrieunternehmen des deutschen Ostens gehören, und für welche in der That unter den obwaltenden Umständen ein dringendes Schutzbedürfnis vorliegt.

In den bezüglichen Verhandlungen mit der königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg hinsichtlich der Einführung von billigen Ausnahmetarifen für den Holzexport über die ostdeutschen Seehäfen haben wir den Nachweis erbracht, wie dadurch den hiesigen Sägewerken der Einkauf und Bezug des Rohmaterials vertheuert wird. Wiederholt ist auch auf die unberechtigte Vertheuerung dieser Zufuhren durch den ansehbaren bisherigen übermäßig hohen Abgabentarif bei Brahemünde hingewiesen worden.

Um so berechtigter ist unter diesen Umständen die Forderung nach Erleichterung und Verbilligung des Absatzes für die Fabrikate unserer Sägewerke.

Ist dies von dem Ausbau des Mittellandkanals, des Teltower Kanals, der östlichen Linienführung des Berlin-Stettiner Schiffsahrtsweges und dem Neubau des Bromberger Kanals auch bestimmt zu erwarten, so beansprucht die Ausführung dieser Projekte immerhin einen so großen Zeitaufwand, daß damit dem sehr dringenden zeitigen Verkehrsbedürfnisse nicht abgeholfen werden kann.

Diese notwendige Hilfe kann neben der Erschließung des Westens durch Staffeltarife für den Absatz unserer Produkte, wie in unserer Eingabe an die königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg vom 16. Mai 1898 dargelegt ist, durch Verbilligung des Wassertransports nach Berlin, den Ober- und Elbe-Gebieten erfolgen.

Statt dessen wird der diesseitigen Holzindustrie, welche für den Versandt ihrer Produkte größtentheils auf den binnenländischen Wassertransport westwärts angewiesen ist, durch die besagte Abgabenerhöhung um über 100% der beschränkte Absatz ohne ersichtliches Aequivalent noch vertheuert und erschwert.

Ueber 40 v. H. der Gesamtverladungen nach dem Westen bestehen aus den besagten Schnittwaaren, die keine Umladungen über See vertragen und — mangels billiger Bahnfrachten nach dem aufnahmefähigen deutschen Westen — zur Zeit ein nur beschränktes Absatzgebiet haben. Zum Mindesten muß für die Sicherung desselben gesorgt werden, und wir können daher den Einspruch der beteiligten Interessenten gegen die Nachteile der enormen Erhöhung der Schiffsahrtabgaben für Waaren der Güterklasse I, insbesondere Holzwaaren, nur als berechtigt anerkennen.

Diese Berechtigung ergibt sich aber auch aus der Erhöhung der Flößereiabgaben und dem System der Hafengebühren für Brahemünde.

Die Nachteile dieser Abgabengestaltung und Erhöhung sind für die beteiligten Gewerbeunternehmen sogar noch weit größer als die Mehrbelastung der Schiffsahrt.

Nach dem Wortlaut des § 3 im Tarif für die Hafengebühren in Brahemünde, welcher die Berechnung der Liegezeiten mit dem Tage des Eintritts des Transports in die Hafenanlagen bestimmt, ist es sehr zweifelhaft, ob

- als Hafenanlagen auch die Einfahrtstraße mit dem Außenhafen oder nur der Lagerraum des Binnenhafens mit oder ohne Fahrstraße in letzterem gemeint ist,
- in der Liegezeit auch die Zeit der wirklichen Durchfahrt miteinbegriffen ist.

Sollte wider Erwarten die bisherige ungerechte Verquickung der Liegegelder mit den Schleusenabgaben derart beibehalten werden, daß auch für diejenigen Flöße, welche fahrtgerecht gemacht, die Hafenanlagen nur passieren und somit in denselben keinen längeren Aufenthalt (Lager) nehmen, die Liegegelder neben den Schleusengebühren erhoben werden sollen, so muß hiergegen Einspruch erhoben werden.

Begrifflich und sprachgebräuchlich und ebenso rechtlich können Abgaben für Liegezeiten doch nur für ein wirkliches Lagern des Floßholzes in den Lagerstätten der Hafenanlagen beansprucht werden. Die Liegegelder sind die Gegenleistungen für die auf längere Zeit gestattete Benutzung der Lagerflächen, in denen das Floßholz zum Lagern festgelegt wird. Wenn, wie bei den durchgehenden Hölzern, eine solche Leistung nicht beansprucht wird, so ist es doch ungerecht, ohne wirkliches Aequivalent die Gegenleistung zu fordern. Und wenn solche Ungerechtigkeit auch bei dem bisherigen — in seiner Art wohl einzig dastehenden — Tarif mit in den Kauf genommen werden mußte, so ist es jetzt — bei der sehnlichst gewünschten Neugestaltung der Verhältnisse — um so nothwendiger, eine solche Ungerechtigkeit grundsätzlich zu beseitigen, als sie beizubehalten.

Wir können daher nicht annehmen, daß mit dem Wortlaut im § 3 des besagten Tarifs die bisherige Verquickung der Liegegelder mit den Schleusengebühren gemeint und beabsichtigt ist. Und um so weniger dürfen wir dies voraussetzen, als bei der Erörterung des Lagertarif-Entwurfes in der Konferenz am 21. Januar 1899 die diesbezüglichen Ausführungen unsererseits von den Herren Commissionsariern der beteiligten Ressortministerien als berechtigt anerkannt wurden und von denselben die Berücksichtigung des diesseitigen Vorschlages versprochen wurde.

Dieser Vorschlag war derselbe, wie auch der auf Seite 16 der erwähnten Denkschrift angeführte und lautet:

„Die Berechnung der Liegegelder für die Benutzung der Lagerflächen im Brahemünder Hafen erfolgt von dem Tage, an welchem das Floßholz in den Binnenhafen zum Lagern eingebracht wird, bis einschließlich dem Tage, an welchem das Floßholz aus dem Binnenhafen weiterbefördert wird.“

Um alle etwaigen Irrthümer und Mißstände zu beseitigen, bitten das Hohe Staatsministerium wir ehrerbietigst den § 3 nach diesem Vorschlage hochgenügendst ändern zu wollen.

Auch empfiehlt sich eine Aenderung der unter A., B. und C. in § 1 des Tarifs angegebenen Bestimmungen hinsichtlich der abgabepflichtigen Theilstrecken, indem aus dem Wortlaut nicht klar ersichtlich ist, ob bei Benennung der Fahrstrecken zwischen den Schleusen diese bei der betr. Theilstrecke eingeschlossen oder von derselben ausgeschlossen sind. Man weiß z. B. nicht, ob die zweite Schleuse des Bromberger Kanals zur Strecke A oder zur Strecke B, und ob die XII. Schleuse zur Strecke B oder zur Strecke C gehört.

Wie für die Schiffsahrt wird auch für die Flößerei durch den Bromberger Kanal nur auf der unteren Neze die gleichartige Abgabenerhöhung Nachteile haben. Für ein Floß von 80 laufenden Metern und 4 Metern Breite (= 320 qm), für welches bisher von der Weichsel bis zur Warthe 32 Mk. für Rundholz und 33,80 Mk. für Kantholz an Abgaben\*) zu zahlen waren, soll nunmehr erhoben werden für

Rundholz . . . . . 47,70 Mk.

Kantholz . . . . . 52,40 „

indem für die untere Neze an neuen Gebühren 19,20 Mk. bzw. 71,76 Mk. hinzukommen.

\*) Die Lagergelder müssen, wie oben ausgeführt, selbstredend außer Ansatz bleiben.

Diese Mehrbelastung ist jedoch, wie wir schon in den Verhandlungen vom 21. Januar 1899 und in der diesseitigen Denkschrift dargelegt haben, für die Flößerei nur dann erträglich, wenn derselben die Verbesserung der Wasserstraße in der Neze auch nutzbar gemacht wird.

Auch hier muß der erhöhten Leistung, die von den Interessenten gefordert wird, eine entsprechende Gegenleistung gewährt werden.

Als solche wäre die mit unserer Eingabe an das Handelsministerium vom 15. Februar 1899 befürwortete Aenderung der Strompolizei-Verordnung zu erachten, dahingehend, daß

- a) die Längenmaße für die Nezeplätze auf 120 m ausgedehnt werden,
- b) die Besetzung der Flüsse auf der Warthe und Oder auf 2 Mann zu beschränkt ist.

Ein Hohes Staatsministerium bitten wir ergebenst, hochgeneigtest, die baldigste Erfüllung dieser berechtigten Forderungen veranlassen, andererseits aber bis dahin eine entsprechende Abgabenermäßigung eintreten lassen zu wollen.

Am meisten benachteiligt wird aber neben der Flößerei und dem Holzhandel die Schneidemühlenindustrie unseres Bezirkes durch die übermäßig hohen Flößereiabgaben für die Hafenschleuse Brahemünde.

Wiederholt war seit Jahren nachgewiesen worden, wie die hohen Schleusenabgaben in Brahemünde nach dem bisherigen Tarif vom 28. April 1879 fast prohibitiv auf die geübliche Entwicklung des Verkehrs und der bedeutenden Schneidemühlenindustrie unseres Bezirkes eingewirkt haben. Trotz der tatsächlichen Voraussetzungen, nach denen vertragsmäßig, wie auf Seite 7 und 8 der Denkschrift nachgewiesen ist, eine dreijährige Revision und eine Ermäßigung dieses Tarifs bedingt und geboten war, ist den dahingehenden ständigen und berechtigten Forderungen nicht entsprochen worden. Schnüchling erwarteten die Interessenten bei dieser Sachlage den Uebergang des Hafens in den Staatsbesitz, um endlich von den schwerdrückenden hohen Abgaben befreit zu werden. Genauere Prüfungen der Sach- und Rechtslage führten zu der Ueberzeugung, daß die zulässigen Abgaben auf höchstens 20 Mk. für eine Schleusenfüllung der Brahemünder Schleuse normirt werden müssen.

Ueberraschend werden im neuen Tarife die Abgaben fast doppelt so hoch festgesetzt, sodas für eine Schleusenfüllung

Rundholz . . . . .	37,20 Mk.,
Kantholz . . . . .	41,80 Mk.

an Schleusengebühren zu zahlen sind.

Gerade hier sollte nach mehrfachen Versprechungen behördlicherseits, u. A. seitens Sr. Excellenz, des Herrn Finanzministers Dr. v. Riquel gelegentlich des Besuchs in Bromberg im Jahre 1892, und mußte nach Sachlage zur Förderung unserer bedeutenden Holzindustrie mitgeholfen werden.

Es ist schon oben erwähnt worden, wie auch durch die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung anderweitig der Bezug der Rohhölzer nach hier verteuert und erschwert wird, und wie in erster Linie und am meisten dadurch die Holzindustrie unseres Bezirkes geschädigt wird.

Anstatt der berechtigten und bestimmt erwarteten Abhilfe des langjährigen Mißstandes tritt aber noch eine Verschlechterung der Sachlage für die Holzindustrie ein, wenn man sich die Verkehrsbeziehungen derselben in der Praxis vergegenwärtigt und durch ein Rechenexempel veranschaulicht.

Eine Schleusenfüllung des Hafens Brahemünde (240 lfde. m zu 4 m Breite) ergibt ca. 180 Tonnen\*)

An Schleusengebühren wurden hierfür bezahlt:

#### bisher

A. Brahemünde (incl. Taugelber etc.) . . . . .	51,— Mk.
B. Bromberger Kanal für 150 Tonnen Tragfähigkeit = 115 Tonnen Ladung eines Rahns, wie oben nachgewiesen . . . . .	25,20 „
C. Untere Neze gebührenfrei . . . . .	— „
zusammen	76,20 Mk.

#### künftig

A. Brahemünde Rundholz . . . . .	37,20 Mk.
B. Bromberger Kanal für 115 Tonnen Ladung	
I. Klasse . . . . .	28,10 „
C. Untere Neze für 115 Tonnen Ladung	
I. Klasse . . . . .	24,10 „
zusammen	89,30 Mk.

oder künftig für jedes Floß von 240 lfde. m 13,10 Mk. mehr Abgaben als bisher. So wirkt die erhoffte Abgabenreform in der Praxis.

Die Bromberger Sägewerke allein haben 1898 ca. 176 000 lfde. m Floßholz aufgeschnitten, welche ca. 80 600 Tonnen Schnittwaaren ergaben. Hiervon werden ca. 65% alljährlich zu Schiff westwärts weiterverladen, also ca. 52 400 Tonnen durchschnittlich. Da nach obiger Berechnung durch den neuen Tarif antheilig an Flößerei- und Schiffsabgaben auf jede Tonne Schnittwaaren etwa 11 bis 12 Pf. mehr Gebühren entfallen, so würden die Bromberger Sägewerke allein statt der erhofften und berechtigten Abgabenermäßigung für 65% ihrer Betriebserzeugnisse mit etwa 6000 Mk. höher als bisher an Flößerei- und Schiffsabgaben belastet werden.

Es leuchtet daraus überzeugend ein, daß die Schleusenabgaben in Brahemünde übermäßig hoch normirt sind und daß der diesseitige Vorschlag, dieselben auf höchstens 20 Mk für die Schleusenfüllung (= 20 Pf. für Rundholz, 23 Pf für Kantholz pro 10 qm) zu normiren, allen berechtigten Erfordernissen vollkommen entspricht.

Wir dürfen um so mehr auf die Annahme dieses Vorschlages seitens des Hohen Staatsministeriums rechnen, als wir von der Ueberzeugung durchdrungen sind, wie sehr auch Einem Hohen Staatsministerium an der Förderung unserer ostdeutschen Industrie gelegen ist, wozu die berechnete Tarifiermäßigung nach besagtem Vorschlage — mangels größerer und mehr geeigneter Mittel — sicherlich relativ viel beitragen dürfte.

Unter Zugrundelegung des als Durchschnittsverkehr zu erachtenden Verkehrs für 1898 ergeben unsere Berechnungen nach dem neuen Tarif folgende Einnahmen aus den Abgaben:

### A. Brahemünde.

#### a. Schifffahrt.

1100 Schiffe mit I Klasse Güter . . . . .	à 6 Mk. = 6 600 Mk.
592 „ „ II „ „ . . . . .	à 3 „ = 1 776 „ = 8 376.— Mk.
1692 Schiffe.	

#### b. Flößerei.

2400 Schleusenungen à 240 l. m	
Rundholz . . . . .	à 37,20 Mk. = 89 280 Mk.
Kantholz . . . . .	à 41,80 „ = 50 160 „ = 139 440.— Mk.
1200 „ „	
3600 Schleusenungen.	147 816.— Mk.

c. Lagergebühren . . . . .	ca. 30 000.— Mk.
	177 816.— Mk.

\*) 240 lfde. m = 7200 Kubikfuß à 25 kg = 180 Tonnen. Rohholz oder ca. 115 Tonnen Schnittwaare, also gleich einer Raumladung.

**B. Bromberger Kanal.**

## a. Schifffahrt.

1100 Schiffe mit I Klasse Güter	à 28,10 Mk.	= 30 910 Mk.
551 " " II " "	à 14,10 "	= 7 770 "
1651 Schiffe.		<u>= 38 680.— Mk.</u>

## b. Flößerei.

6000 Schleusenungen für Rundholz (11 × 1,46 Mk.)	16,10 Mk.	= 96 600 Mk.
2569 " für Kantholz (11 × 1,51 Mk.)	16,70 Mk.	= 42 700 "
8569 Schleusenfüllungen.		<u>= 139 300.— Mk.</u>
		<u>177 980.— Mk.</u>

**C. Untere Neße.**

## a. Schifffahrt.

950 Schiffe mit I Klasse Güter (2 × 12 Mk.)	24 Mk.	= 22 800 Mk.
450 " mit II Klasse Güter (2 × 6 Mk.)	12 Mk.	= 5 400 "
1400 Schiffe.		<u>= 28 200.— Mk.</u>

## b. Flößerei.

5500 Neßelöße Rundholz (2 × 9,60 Mk.)	19,10 Mk.	= 105 600 Mk.
2478 " Kantholz (2 × 10,88 Mk.)	21,80 "	= 54 000 "
7978 Neßelöße*).		<u>= 159 600.— Mk.</u>
		<u>187 800.— Mk.</u>

Dies ergibt für die Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe eine Abgabeneinnahme von ca. 484 000 Mark.

Man wird diese Wahrscheinlichkeitsberechnung für zutreffend halten müssen; denn auch bei etwaigem geringeren Verkehr, sofern derselbe durch die hohen Abgaben nicht künstlich abgelenkt wird, sind keine nennenswerthen Abweichungen zu erwarten, weil in obiger Berechnung die Ergebnisse aus dem Lokalverkehr der einzelnen Gebiete sowie aus den erheblichen Zuschlägen von 33 1/8 % der Flößereiabgaben für Floßholz in doppeltem und mehrfachem Verbande nicht mitenthalten sind.

Abgesehen von den Bedenken hinsichtlich der gültigen Erhebung von Abgaben auf den kanalisirten Flüssen, wie auf Seite 3—6 der Denkschrift ausgeführt ist, kann doch kein Zweifel darüber bestehen, daß nach Artikel 54 der Reichsverfassung die Höhe der zu erhebenden Abgaben die Beträge für die angemessene Verzinsung der gewöhnlichen Herstellungskosten und der Unterhaltungskosten nicht übersteigen soll.

Hierauf erging folgender Ministerialbescheid:

**„Der Minister der öffentlichen Arbeiten.** Berlin, 22. Juni 1899.

III. b. 4990 M. d. d. R.

111. 71381 S. M.

I. 77515

A. 2114 M. f. S. zc.

Die Ausführungen der an das Königliche Staatsministerium gerichteten Eingabe vom 2. Mai d. Js., welche an uns zur weiteren Veranlassung abgegeben worden ist, bieten uns zu Abänderungen der am 10. April d. Js. erlassenen Tarife für die Erhebung der Schifffahrts- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe im Regierungsbezirke Bromberg und für die Erhebung der Hafensabgaben in Brahemünde keinen Anlaß.

Die durch den Wasserstraßentarif neu eingeführten Abgaben und Abgabenzuschläge gehen über das zulässige, der Belastungsfähigkeit des Verkehrs entsprechende Maß nicht hinaus.

Auf der kanalisirten Brahe erfolgt die Einführung von Abgaben, um dem Staate für die Zinsen des früher aufgewendeten Baukapitals nebst laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten ein Entgelt zu bieten. Diese Abgaben bleiben übrigens hinter den gleichzeitig wegfallenden Gebühren für die Benutzung der Brahemünder Schleufe in ihrem Gesamtbetrage erheblich zurück; für die hauptsächlich in Betracht kommenden Rundholzflöße beträgt die Abgabenermäßigung 27 Procent. Die Abgabenzuschläge für den

Bromberger Kanal und die neuen Abgaben für die Befahrung der regulirten unteren Neße finden ihre Begründung in den großen Vorteilen, welche der Schifffahrt und Flößerei durch den Ausbau dieser Wasserstraßen erwachsen sind. Da die Abgaben so bemessen sind, daß sie den Geldwerth jener Vorteile bei weitem nicht erreichen, kann von einer Ueberlastung des Verkehrs nicht gesprochen werden. Jedenfalls ist die Behauptung der Eingabe, daß der dortigen Holzindustrie der Absatz ihrer Erzeugnisse durch „die besagte Abgabenerhöhung ohne ersichtliches Aequivalent vertheuert und erschwert werde“, als unrichtig zu bezeichnen. Die an der Unterbrahe angelegte Holzindustrie hat um so weniger Grund zur Klage, als ihr der Bezug des Rohholzes von der Weichsel her einerseits durch die bereits erwähnte Herabsetzung der Abgaben auf der Brahe (im Vergleich zu dem bisherigen Schleusengeld in Brahemünde) und andererseits durch die Ermäßigung des Hafengeldes in Brahemünde wesentlich erleichtert worden ist; wenn diese Industrie schon unter den früheren Verhältnissen eine günstige Entwicklung nehmen konnte, so ist für die Zukunft eher eine weitere Verbesserung als eine Verschlechterung ihrer Lage zu erwarten.

Die Abgabensätze sind so bemessen, daß sie bei Zugrundelegung des Durchschnittsverkehrs der Jahre 1892/95 die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Wasserstraßen und des Brahemünder Hafens sowie einen Theil der Zinsen des auf die ersteren verwendeten Anlagekapitals decken.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten betragen, ohne die neu hinzutretenden Aufwendungen für die Schleusenknecchte und Verhaltung der Tauer:

a) für die regulirte Neße	185 000 Mk.
b) für den Bromberger Kanal nebst kanalisirter unterer Neße	106 000 "
c) für die kanalisirte Brahe	66 000 "
	<u>zusammen 357 000 Mk.</u>

Davon gehen ab . . . 74 000 "

an Unterhaltungskosten, die der Staat auch ohne den Ausbau jener Wasserstraße zu tragen hätte, sodaß . . . 283 000 " verbleiben.

Als Anlagekapital ist in Rechnung zu stellen:

a) für die regulirte Neße	7 600 000 Mk.
b) für den Bromberger Kanal u. f. w. mindestens	6 000 000 "
c) für die kanalisirte untere Brahe	2 227 000 "
	<u>zusammen mindestens 15 827 000 Mk.</u>

\*) Durch Controle der Bromberger Schlepsschifffahrt Act.-Ges. für 1898 festgestellt.

Hierfür könnte eine 3/2 procentige Verzinsung mit 553 945 Mk. beansprucht werden; die zulässige Gesamthöhe des Abgabenertrages auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe würde also 283 000 + 553 945 = 836 945 Mk. betragen.

In Wirklichkeit begnügt sich der Staat mit einer Durchschnittsverzinsung von weniger als 1 Procent; nur für die kanalisirte Brähe ist aus finanziellen und wirtschaftlichen Erwägungen, welche die etwas stärkere Heranziehung des dortigen Verkehrs nicht nur angängig, sondern auch rathsam erscheinen ließen, der Abgabentarif auf eine annähernd 3/2 procentige Verzinsung berechnet.

Hierbei sind die Anlagekapitalien in sehr vorsichtiger Weise und wahrscheinlich noch zu gering in Ansatz gebracht worden. Denn wenn auch bei einzelnen Bestandtheilen dieser Kapitalien es zweifelhaft sein könnte, ob die damit hergestellten Anlagen der Schifffahrt und Flößerei wirklich genutzt haben und ob unter solchen Umständen die Verzinsung der Baumittel dem Verkehr auf den Wasserstraßen in vollem Umfange zur Last gelegt werden darf, so ist andererseits davon abgesehen worden, den Anlagekapitalien diejenigen Einbußen hinzuzurechnen, welche durch die Ertraglosigkeit der unbezollten und die unzureichenden Erträge der bezollten Wasserstraßen der Staatskasse (seit Erbauung des Bromberger Kanals und seit Ausführung der Brähekanalisierung) erwachsen sind. Daß die Zurechnung dieser Einbußen oder Zuschüsse zum Anlagekapital an sich gerechtfertigt oder doch zulässig ist, ergibt sich aus dem dem Landtage jetzt vorliegenden Gesetzentwurf, betreffend den Bau des Rhein-Elbekanals und dem preussisch-bremischen Vertrage über die Weserkanalisierung.

Bei dem Abgabentarif für den Brähemünder Hafen ist die Verzinsung des Anlagekapitals, weil es getilgt und abgeschrieben ist, außer Betracht geblieben. Es würde unzulässig sein, den Neubauwerth dieses Hafens nach seinem Uebergange in das Eigenthum des Staates auf das Anlagekapital der kanalisirten Brähe anzurechnen, weil es sich hierbei um zwei verschiedene Verkehrsanstalten handelt, welche auch in tarifarischer Beziehung einer besonderen Beurtheilung unterzogen werden müssen. Aus demselben Grunde können die mit dem Hafen an die Staatskasse gefallenen Geldbestände nicht von dem Anlagekapital der kanalisirten Brähe abgezogen werden.

Nach dem Wortlaut des Tarifs, welcher die Abgabenträchtigkeit für Liegezeiten vorschreibt, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die nur durch den Hafen fahrenden Flöße abgabensfrei sind; die Abgabenspflicht der Flöße tritt selbstverständlich nur dann ein, wenn sie — gleichviel aus welcher Veranlassung im Hafen Aufenthalt nehmen.

Ebenso wenig bietet der § 3 des Hafentaris, welcher allgemein von „den Hafenanlagen“ spricht, dem Mißverständnis Spielraum, daß nur ein Theil dieser Anlagen, nämlich nur der Binnenhafen, gemeint sein könnte. Der Aufenthalt im Außenhafen begründet, sofern dieser ebenfalls Hafenschutz gewährt, die Abgabenspflicht nicht minder, wie die Benutzung des Binnenhafens.

Wenn in der Eingabe vom 2. Mai d. Js. ferner darauf hingewiesen wird, daß es zweifelhaft sein könne, ob die in dem Wasserstraßentarif zur Begrenzung der einzelnen Wasserstraßenabschnitte genannten Schleusen diesen Abschnitten hinzuzurechnen seien oder nicht, so erledigen sich diese Ausführungen schon durch die Thatsache, daß kein Schiff oder Floß seine Fahrt in einer Schleuse beginnt oder beendet. Die Schleusen haben lediglich den Zweck, von den Schiffen und Flößen durchfahren zu werden. Beispielsweise hat ein die 2. Schleuse des Bromberger Kanals durchfahrendes Schiff in jedem Falle sowohl für den Kanal wie für die Brähe Schifffahrtsabgaben zu zahlen; das Nähere hierüber ergibt sich aus den Ausführungsvorschriften.

Nach Lage der Verhältnisse kann dem Antrage der Handelskammer auf Ermäßigung der Wasserstraßenabgaben und auf weitere Herabsetzung der ohnehin auf die Hälfte ermäßigten Hafengelder keine Folge gegeben werden. Hin-

sichtlich der von der Handelskammer ferner angeregten Abänderung der den Flößereibetrieb regelnden Polizeivorschriften wird ein besonderer Bescheid ergehen.“

**Der Finanzminister.**

**Der Minister der öffentlichen Arbeiten.**      **Der Minister für Handel und Gewerbe.**

Die Handelskammer richtete darauf unterm 24. Juli 1899 folgende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Eurer Excellenz

gestatten wir uns auf die geehrte Zuschrift vom 22. Juni 1899 — III b 4990 — zuvörderst für die Angaben der rechnertischen Unterlagen für die Tarife der Schifffahrts- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe vom 10. April 1899 unseren ergebensten Dank abzustatten.

Leider geben dieselben uns erneuten Anlaß, zur Wahrung der uns gesetzlich obliegenden Interessen unsere früheren Bedenken größtentheils aufrechtzhalten zu sollen.

Selbst wenn die Abgabebemessung kraft eines immerhin abänderlichen Gesetzes erfolgt, so bleibt wohl zu erwägen, ob die Höhe der Abgaben auch dem Werthe der wirtschaftlichen Leistung entspricht, für welche sie erhoben werden. Ist dies auch unseres Erachtens hinsichtlich der Forderungen an die Interessenten für den Bau des Rhein-Elbekanals und die Weserkanalisierung der Fall, so trifft es keineswegs auf die hier in Rede stehenden Abgabentarife vom 10. April 1899 zu, welche für ganz anders gestaltete Verhältnisse der über einem Jahrhundert bestehenden Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe zu bemessen sind.

Denn hier handelt es sich im Wesentlichsten nicht um die Kosten für neugeschaffene oder neuzuschaffende Verkehrsstraßen oder um Aufwendungen für neue oder künftige Verbesserungen und Erleichterungen des Verkehrs, sondern es sollen nachträglich theilweise Verzinsung und Amortisationsquoten für Bauaufwendungen erhoben werden, welche vor Jahrzehnten gemacht und bis vor 120 Jahren zurückreichend nach üblichem Wirtschaftsplane als amortisirt oder abgeschrieben zu erachten sind.

A. Aus diesem Grunde ist uns die Einstellung eines zu verzinsenden Anlagekapitals für den Bromberger Kanal und die Kanalisierung der unteren Neße mit mindestens 6 000 000 Mark in der That schwer erklärlich. Wir hielten es für angezeigt, uns hierüber aus archivarischen und historischen Mittheilungen zu unterrichten, nach denen der ursprüngliche Zweck dieses Kanalbaues 1772 hauptsächlich auf eine zweckmäßige Verproviantirung der Truppen gerichtet war, welche allerdings in zweiter Linie auch eine Förderung des Handelsverkehrs zur Folge hatte.

Die Baukosten des schon 1774 vollendeten Bromberger Kanals sind mit 700 000 Thalern oder . . . . . 2 100 000 Mark angegeben. Die Schleusen waren aber schon 1786 so baufällig geworden, daß Umbauten bis 1789 vorgenommen wurden, die 69 000 Thaler = . . . . . 207 000 „ kosteten. Der größte Theil der Bauwerke stürzte schon 1790 zusammen, und es wurden dann von 1792 bis 1799 neue Schleusen mit einem Kostenaufwand von 394 000 Thalern = . . . . . 1 182 000 „ errichtet. Der Umbau der IX. Schleuse 1799/1800 kostete noch 91 000 Thlr. = . . . . . 273 000 „

Erst 1846 bis 1852 sind weitere Umbauten erfolgt, deren Kosten mit 110 000 Thalern = . . . . . 330 000 „ angegeben werden.

Es stellt sich demnach das theils erfolglos aufgewendete Anlagekapital für den Bromberger Kanal von 1772 bis 1852 auf ca. . . . . 4,1 Mill. Mark

Im Bromberger Kanal selbst ist dann nur noch in den Jahren 1888/89 die X. hölzerne Schleuse in eine massive mit verschobenen Häuptern erbaut worden, so daß nach unseren Ermittlungen die gesammten Anlagekapitalien für den Bromberger Kanal, mit nur einem geringen Bruchtheile schon 10 Jahre zurückliegend, auf ca.  $4\frac{1}{3}$  Millionen Mark zu beziffern sind.

Die Zeiten und der Zweck dieser Aufwendungen, die lediglich zur Erhaltung des 120 Jahre alten Kanals erfolgten, sind nachweislich derart, daß eine nachträgliche Verzinsung hierfür uns weder gerechtfertigt noch zulässig erscheint.

Wir müssen demnach bitten, das Anlagekapital für den Bromberger Kanal ganz außer Ansatz zu bringen, dessen Leistungsfähigkeit sich seit Bestehen nicht erhöht und die Schifffahrt nicht gefördert hat.

Was das Anlagekapital für die kanalisierte untere Neke (XI. und XII. Schleuse) betrifft, so ist die Sachlage hier eine gleichartige, wie beim Bromberger Kanal. Die XII. Schleuse war schon 1780 bis 1782 und die XI. Schleuse 1800 bis 1801 erbaut worden. Nach Umbauten in 1805 wurde die jetzt bestehende XII. (Gromadener) Schleuse 1822 bis 1824 neugebaut, welche (in Folge des Wassermangels in 1857 und 1858) in 1859 verbreitert und vertieft wurde und später 1870/71, ebenso wie die XI. Schleuse, mit Hilfshäuptern versehen wurde.

Die XI. Schleuse ist 1841 bis 1842 mit massiven Kammerwänden neugebaut und 1847 bezw. 1853 mit massiven Freiarchen versehen worden. Alle diese Kanalstrungsarbeiten, deren jüngste Umbauten Jahrzehnte zurückliegen, sind von Anfang an unerläßliche Ergänzungsbauten für den Bromberger Kanal, dessen praktische Benutzung für den Verkehr mit der Neke andersartig schwer zu ermöglichen war.

Nach Zeit und Zweck des auch hierfür aufgewendeten Anlagekapitals dürfte für eine unumkehrige Verzinsung desselben gleichfalls jede Berechtigung fehlen, so daß wir die nachweislich begründete Bitte stellen müssen, die Verzinsung des unter b mit 600000 Mark bezifferten Anlagekapitals für den Bromberger Kanal und die kanalisierte untere Neke gänzlich außer Ansatz zu bringen.

- B. Das unter a für die regulierte untere Neke in Rechnung gestellte Anlagekapital mit 7600000 Mark ist nachweislich überhaupt nicht für Verkehrszwecke aufgewendet worden, obgleich ein Theil der Regulierungsarbeiten als Vorarbeiten einer durchgängigen Kanalstrung verwerthbar ist, durch welche erst eine nothwendige leistungsfähigere Schifffahrtsstraße geschaffen werden kann.

Bisher haben aber diese Arbeiten den Zweck gehabt, der allmählichen Verwilderung dieser Flußstrecke mit scharfen und vielen Krümmungen, welche sehr kostspielige Baggerungen bedingten, Einhalt zu thun. Die Geradelegung, Buhnen, Befestigung der Uferböschungen mit Steinschüttungen waren für den Uferschutz und die gefährdeten Ufergelände nothwendig geworden, welche immer größeren Abspülungen ausgesetzt waren.

Der Durchstich, der 1870/71 an der Mündung der Lobsonka gemacht worden ist, bezweckt die Abfuhr der Sinkstoffe aus derselben in den alten Flußlauf der Neke, um sie dort sogleich und ungestört ausbaggern zu können.

Es sind also diese Regulierungsarbeiten ganz vorwiegend, und die damit verbundenen neuen 4 Stauwerke in der unteren Neke zwischen Wsch und Drazig fast ausschließlich im landwirthschaftlichen Interesse erfolgt, und in der That werden sie auch nur Meliorationszwecken dienstbar gemacht.

So wird uns aus Schifffahrtskreisen mitgetheilt, daß den Schiffen, die theils hierüber auch Beschwerde bei der zuständigen Behörde eingereicht haben sollen,

die in Folge des Flachwassers in der unteren Neke verlangte Benutzung der Stauwerke abgelehnt worden sei, mit dem Bemerken, daß die aufgestauten Wasser zur Bewässerung der Wiesen bestimmt seien und die Schiffer, um vorwärts zu kommen, ableichtern könnten, was auch geschah. Die unsererseits nicht controlirbare Richtigkeit dieser Thatsache vorausgesetzt, glauben wir die Annahme vieler Verkehrsinteressenten für berechtigt halten zu sollen, daß irgend welche Belastung derselben für besagte Regulierungsarbeiten ganz auszuschließen sei.

Gleichwohl verkennen wir in Uebereinstimmung mit anderen Verkehrsinteressenten nicht, daß — insbesondere mit Rücksicht auf die weitere erforderliche Kanalstrung der ganzen unteren Neke zwecks deren größerer Leistungsfähigkeit für die Schifffahrt — auch durch die bisherigen Regulierungsarbeiten eine Verkehrs-erleichterung geschaffen ist. Dieselbe ist jedoch gegen den Hauptzweck der bisherigen Regulierung so äußerst gering, daß ihre Bewerthung mit 2000000 Mark Antheil des Anlagekapitals übermäßig hoch veranschlagt ist, so daß hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Verzinsung von letzterem — statt der bezifferten 7600000 Mark — nur dieser Antheil mit 2 Millionen Mark in Ansatz gebracht werden kann.

Es kann nach diesen thatsächlichen Angaben der neue Tarif hinsichtlich der Schifffahrtsabgaben für die regulierte untere Neke in seinem vollen Umfange als berechtigt nicht anerkannt werden. Die Forderung einer entsprechenden Herabsetzung dieser Abgaben erweist sich demnach derart begründet, daß wir die hochgeneigte Berücksichtigung derselben seitens Eurer Excellenz mit Bestimmtheit voraussetzen dürfen.

- C. Für begründet können wir auch nicht das zu gleichem Zwecke unter e angelegte Anlagekapital von 2227000 Mark für die kanalisierte untere Brahe halten. Schon 1849 wurde die Kanalstrung der unteren Brahe für nothwendig erkannt, und verschiedene Entwürfe wurden gemacht und abgelehnt, bis mit dem Bau des Hafens in Brahemünde 1877/79 auch die Ausführung nach dem Entwürfe von 1869 nicht mehr aufschiebbar war.

Selbst die I., jetzige Stadtschleuse in der Unterbrahe, die 259914 Mark und einschließlich der Nebenanlagen, des Grunderwerbes u. s. w. insgesammt 430978 Mark kostete, ist schon 1882 bis 1884 erbaut worden.

Es ist also auch hier kein stichhaltiger Grund dafür ersichtlich, daß nunmehr plötzlich die Interessenten mit der Verzinsung dieses vor 20 und 15 Jahren gemachten Anlagekapitals belastet werden sollen.

Noch viel weniger vermögen wir die von der königlichen Staatsregierung betonten finanziellen und wirthschaftlichen Erwägungen ausfindig zu machen, welche sogar eine stärkere Heranziehung des Braheverkehrs rathsam erscheinen lassen sollen.

Im Gegentheil sprechen unseres Erachtens gerade finanzielle und wirthschaftliche Gründe ganz erheblich dafür, diesen bisher ungerecht überlasteten Braheverkehr ganz bedeutend zu entlasten, um seine gedeihliche Entwicklung in dem berechtigten und erstrebten Umfange zu fördern und nicht zu hemmen.

Von dem Aufschwung der Holzindustrie an der unteren Brahe und der Erhaltung sowie Hebung der Flößerei zur Ober sind hauptsächlich die Rohholzeinfuhren aus und durch Ausland bedingt, von denen — lediglich für den Braheverkehr bestimmt — jährlich die Interessenten ohnedies schon etwa 800000 Mark Eingangszölle zahlen.

Wirthschaftlich läßt sich gerade hier die größere Belastung der Industrie und des Verkehrs noch weniger rechtfertigen, weil diese Gewerbe — bei den durch Natur und handelsgeographische Lage unseres Bezirks beschränkten Gewerbetätigkeiten — die Existenz großer umfangreicher Unternehmen und eines großen Theils unserer Arbeiterbevölkerung bilden.

Um so überraschender ist uns daher die Anschauung, daß gerade diese besagten Gewerbe des diesseitigen Bezirkes und der Wasserverkehr desselben ausserkoren sind, für die frühere Ertragslosigkeit und die unzureichenden Erträge anderer Wasserrecken ersatzpflichtig zu werden.

Wenn ferner die Hafenanlage und die kanalisierte Brahe als zwei verschiedene Verkehrsanstalten auch in tarifarischer Beziehung gelten sollen, so erscheint uns damit unvereinbar die Vorschrift des Tarifs, welche die kanalisierte Brahe zwischen der Hafenschleuse Brahemünde und der zweiten Schleuse des Bromberger Kanals einheitlich behandelt und tarifirt. Oder es müßte folgerichtig — ebenso wie für die alleinige Benutzung der Stadtschleuse — auch ein besonderer ermäßigter Tarif eingestellt werden für Schiffe und Flöße, die nur die Hafenschleuse oder die Karlsdorfer Schleuse passieren.

Wird der Tarif nicht dahingehend geändert, so dürften mindestens die 729 681 Mark, welche der Staat baar von der Bromberger Hafen-Aktien-Gesellschaft erhalten hat, zur Verwendung auf die kanalisierte untere Brahe anzurechnen sein. Und dieses ist um so mehr gerechtfertigt, als die königliche Staatsregierung am 26. Februar 1888 von der Hafen-Aktien-Gesellschaft selbst gebeten worden war, deren Ueberflüsse im besagten Sinne zu verwenden oder nach den wiederholten Eingaben der Hafen-Aktien-Gesellschaft vom 12. April 1890 und der Interessenten den Tarif zu ermäßigen.

Somit würden selbst in dem Falle, daß die jetzige Verzinsung des für die kanalisierte untere Brahe berechneten Anlagekapitals von 2 227 000 Mark berechtigt sein würde, hiervon nur 1,5 Millionen Mark ansatzfähig bleiben.

Insgesamt können wir nach den eingehendsten Erwägungen hinsichtlich der Verzinsung des Anlagekapitals nur als ansatzfähig

a) für Regulierung der unteren Neze	2 000 000 Mark,
b) „ kanalisierte untere Brahe	1 500 000 „
	<u>3 500 000 Mark</u>

und eine Verzinsung mit 1 Procent jährlich unter den obwaltenden Umständen für ausreichend und angemessen erachten. Der sich ergebende Zinsbetrag würde demnach jährlich betragen . . . . . 35 000 Mark, so daß zuzüglich der angegebenen Betriebs- und Unterhaltungskosten mit . . . . . 283 000 „

insgesamt 318 000 Mark

durch Schleusen- und Kanalabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe jährlich aufzubringen wären.

Nach den von sachkundigen Interessenten mit großer Sorgfalt gefertigten Berechnungen wird aber nach dem jetzigen Tarif — selbst unter Zugrundelegung einer 5 jährigen Betriebsperiode, welche, wie 1892 bis 1896, einige sehr schwache Verkehrsjahre in sich schließt — die aufzubringende Summe einen ganz bedeutenden Ueberschuß bringen.

Die Deckung derselben ist aber unter allen Umständen auch dann gesichert, wenn vor allen Dingen die übermäßige hohe Schleusenabgabe bei Brahemünde, die, wie das Rechnungsbeispiel auf Seite 5 unserer Eingabe vom 2. Mai d. J. auch ziffermäßig nachweist, auf den ursprünglich vorgeschlagenen Durchschnittssatz von 20 Mark pro Schleusenfüllung herabgesetzt wird und herabgesetzt werden muß, um die durch besagtes Beispiel erwiesene Verkehrsvertheuerung gegen früher zu beseitigen.

Wir gestatten uns, Euer Excellenz erneut um folgende Tarifänderungen und Ergänzungen ehrerbietigst zu bitten:

- In § 1 die Schleusenabgabe von Flößen (II) für die Strecke Brahemünde bis II. Schleuse des Bromberger Kanals für je 10 qm
 

für Rundholz auf	20 Pf.,
für vierkantige Hölzer und Balken auf	25 „

 herabzusetzen.

- Im § 1 des Hafenabgabentarifs für Brahemünde die Liegezeiten in Absatz I zu streichen und diese wie in Absatz II von 3 zu 3 Tagen abzustufen und dementsprechend auch die Lagergebühren zu normiren.

Das diesjährige Hochwasser auf der Weichsel hat erneut die Befürchtung bestätigt, daß ein längeres Lagern im Hafen in Folge einer langen einheitlichen Liegezeit für einen schleimigen Betrieb sehr störend ist. Die Ausnutzung einer minimalen Lagerzeit von 30 Tagen, die sich auch sonst nach den langjährigen Erfahrungen als nicht zweckmäßig erwiesen hat, hat gar bald zur Fällung und dauernden Belegung der Lagerflächen geführt, die natürlich für die auf der Weichsel gefährdeten Hölzer nicht mehr verfügbar wurden. Es konnte daher nur ein Theil derselben durch forcirtes Durchschleusen nach dem Kanal mit großem Kosten- und Zeitaufwand gesichert werden, während für große Holzmengen auf der Weichsel unter den besagten Umständen Lagerplatz im Hafen nicht mehr erhältlich war.

- Im § 2 der Ausführungsvorschriften zum Schiffahrts- und Flößereiabgabentarif einen Zusatz dahingehend machen zu wollen, daß den Interessenten gestattet wird, für durchgehende Flöße von der Weichsel-Brahe bis zur Warthe die gesammten darauf entfallenden Abgaben an einer, höchstens an zwei Zahlstellen u. zw. wie bisher in Brahemünde und an der II. Schleuse des Bromberger Kanals im Voraus zu entrichten.

Durch die nach den jetzigen Bestimmungen angeordneten vier Zahlstellen entstehen den Interessenten sehr viele Unständlichkeiten und erhebliche Kosten, zuweilen auch Verkehrsverzögerungen. Insbesondere zwingt der jetzige Zahlungsmodus vielfach die Interessenten, die Flößer selbst mit größeren Baarmitteln zur Deckung der Gebühren im Voraus zu versehen, was nicht immer unbedenklich erscheint und zu Geldverlusten, besonderen Schwierigkeiten und Verkehrsstörungen führen kann.

Auch hinsichtlich der Controle über die tarifmäßige Höhe der Abgaben erscheint dies angebracht.

Es ergibt sich die Nothwendigkeit zum Erlaß einer Vorschrift an die Ausführungsbehörden dahingehend, daß die Gebühren, die ja tarifarisch von 10 zu 10 qm zu erheben sind, auch nur nach dem wirklichen Flächenmaaß der Flöße zu berechnen und zu erheben sind.

Die Feststellung und Controle dieser Flächenmaaße ist nach Ansicht der Interessenten leicht und schnell durchführbar und soll keine Verkehrsverzögerungen zur Folge haben.

- Den § 7 Absatz 3 des Schleusentarifs und den § 4 Absatz 1 (zweiten Satz des Lagerabgabentarifs in Brahemünde) dahin zu ändern, daß die Abgabebeträge auf volle 5 Pfennige nach unten abgerundet werden.

Hierauf erfolgte unterm 28. October 1899 ein Ministerialbescheid, daß die Berechnung der Flößereiabgaben nach wirklichem Flächenmaaß erfolgen und die Vorausbezahlung für mehrere Hebestellen gestattet wird. Im Uebrigen giebt die Eingabe vom 24. Juli 1899 zur Abänderung des Bescheides vom 22. Juni 1899 keine Veranlassung.

Unterm 22 Februar 1900 ersuchte der Herr Regierungs-Präsident um gutachtliche Aeußerung, betr. etwaige Aenderungen der **Liegezeiten im Hafen Brahemünde.**

Hierauf hat die Handelskammer unterm 22. März 1900 folgenden Bericht erstattet:

„In der Nachweisung für 1899 fehlen die Angaben über die Menge der Kanthölzer, Balken zc. und der Flöße, welche doppelt und mehrfach verbunden waren. Die hierüber angestellten Ermittlungen ergaben, daß 10 bis 12 Procent hierfür anrechnungsfähig sind, womit durch die laut § 1 I und II b und c des Tarifs höheren Abgaben für besagte Kanthölzer, Doppelverbände zc. sich der Gesamtertrag der

Hafenabgaben höher stellt, was bei der diesseitigen Berechnung nicht unbeachtet bleiben dürfte.

Eine Zusammenstellung über die tarifmäßig für die ersten 30 Liegetage berechnete Liegezeit und für die wirklichen Liegetage (von 3 zu 3 Tagen nach oben abgerundet) zeigt, daß 9 304 104 Liegetage berechnet, während 5 343 043 wirkliche Liegetage waren; 3 961 061 Liegetage sind demnach zu viel berechnet.

Für die Lagerzeiten über die ersten 30 Tage hinaus ist eine Zusammenstellung gefertigt, wobei diejenigen Floßhölzer nicht mitgerechnet sind, für welche (überwintert) nach § 2 des Tarifs ermäßigte Liegegelder zu zahlen waren.

Die Zusammenstellung veranschaulicht die jeweiligen Holz mengen zu den mehr oder minder längeren Ueberliegezeiten und zeigt instructiv, in welchem Umfange nach Mengen und Lagerzeit die Hafensflächen über die ersten 30 Liegetage hinaus benutzt worden sind. Von den antheiligen 2 837 716 qm haben nur 434 708 qm = 15,5 Procent — die überwinterten Hölzer ausgenommen — eine Ueberliegezeit (also mehr als 30 Tage) u. zw. mit 1 602 477 Liegetagen gehabt.

Unter Zugrundelegung dieser Aufstellungen und unter Berücksichtigung der

a) ermäßigten Liegegelder nach § 2 des Tarifs für die (überwinterten) 263 652 qm bei Berechnung von nur 3 Monaten Winterlager, und

b) tarifmäßigen Erhöhungen (§ 1 I und II b/c) der Abgaben für Kanthölzer zc., Doppelverbände zc., wofür nur  $\frac{1}{12}$  in Ansatz kam,

ist ferner eine maßgebende Zusammenstellung der im Jahre 1899 tarifmäßig erhobenen Hafenabgaben gefertigt, welche nicht weniger als den Betrag von rund 42 256 Mark ergeben haben.

(Außer Ansatz blieb die als Hafeneinnahme mitzuberechnende Wiesenpacht von 6500 Mark.)

Nun wird von Interessenten, deren Sachkunde — mangels gewünschter Informationen von zuständiger Stelle — uns maßgebend erscheint, entschieden bezweifelt, ob mehr als etwa die Hälfte des obigen Abgabenertrags jährlich zur Unterhaltung des Lagerhafens verbraucht werden kann, selbst wenn hierzu sehr umfangreiche Arbeiten erforderlich wären.

Da nun nach Sachlage eine Verzinsung oder Anrechnung der Herstellungskosten hier bekanntlich ganz außer Acht bleiben müssen, so können die Mehreinnahmen, welche die Kosten der Hafenunterhaltung überschreiten, nach Art. 54 der Reichsverfassung vom 16. April 1871, als zulässig nicht erachtet werden. Folgerichtig müssen daher die Tarifsätze dahin abgeändert werden, daß die auf Grund derselben zu erhebenden Hafenabgaben die leicht zu bemessende Höhe der Unterhaltungskosten nicht erheblich übersteigen.

Abgesehen von dieser nach verfassungsmäßigem Rechte gestellten Forderung widerspricht § 1 pos. I dem allgemein gültigen Rechtsgrundsatz von Leistung und Gegenleistung. Der Tarif tritt an Stelle des Vertrages, nach welchem unter den gegebenen Bedingungen die Hafensflächen an die Interessenten zum geeigneten Gebrauch vermietet werden. Nach § 1 pos. I des Tarifs, also vertragsmäßig, ist die Miethszeit auf mindestens 30 Tage festgesetzt, und hat demnach der Miether während dieser vertragsmäßigen Miethszeit das alleinige Gebrauchs- und Verfügungsrecht hier über die gemieteten Lagerflächen im Hafen.

Rechtlich erscheint es daher nicht unbedenklich, wenn der Staat (Vermiether), falls der Miether (Holzinteressent) die von ihm tarifmäßig mindestens auf 30 Tage gemieteten Lagerflächen nicht diese ganze Miethszeit hindurch benutzt, diese Flächen während der vom Miether gebrauchsfreien Zeit nochmals an einen anderen Interessenten, ja gleicherweise mehrere Male in derselben Miethszeit an mehrere Interessenten verpachtet. Dieselbe Fläche wird für dieselbe Miethszeit an zwei, drei und mehrere Interessenten verpachtet; und für das tarifmäßig gewährte Gebrauchsrecht werden daher auf ein und dieselbe Miethszeit Abgaben in doppelter, drei- und mehrfacher Höhe erhoben.

Z. B. belegt A am 1. Juni 10 000 qm Hafensfläche in Feld 9 gegen den tarifmäßigen Miethspreis von 100 Mk.,

wofür er das Benutzungsrecht tarifmäßig bis 30. Juni hat. Am 10. Juni räumt A mit seinem Holz die 10 000 qm Fläche im Feld 9, und diese werden sofort an B gleicherweise vermietet, der das tarifmäßige (vertragsmäßige) Gebrauchsrecht dieser Flächen vom 10. Juni bis 10. Juli erhält, wofür er gleichfalls 100 Mark Abgaben zu zahlen hat. Schon nach 5 Tagen geht B mit dem Floßholz aus dem Hafen, und die von ihm geräumten Flächen im Feld 9 werden wiederum an C vermietet, der das Gebrauchsrecht, wie es ihm tarifmäßig zusteht, vom 15. Juni bis 15. Juli ausübt.

Auf diese Weise hat der Staat auf ein und dieselbe Sache drei verschiedenen Miethern das gleichzeitige Gebrauchsrecht gewährt, während das Gebrauchsrecht nach analogen Gesetzesbestimmungen nur einem Miether zuzuehen soll.

Für die Gewährung des Gebrauchsrechts besagter Flächen hat der Staat auf die Dauer von 30 Tagen nur 100 Mark nach Tarif zu beanspruchen.

Nach obigem Beispiel erhebt er jedoch für die 30 Tage vom 10. Juni bis 10. Juli folgende Abgaben:

für die Zeit	
1. von A vom 10. Juni bis 30. Juni	
antheilig . . . . .	Mk. 66,67
2. von B vom 10. Juni bis 10. Juli	„ 100,— und
3. von C vom 15. Juni bis 10. Juli	„ 83,33
	antheilig . . . . .
	zusammen Mk. 250,—

oder 150% mehr, als tarifmäßig Mieth für diese 30 Tage zu zahlen wäre.

Es werden Abgaben erhoben als Lagergelder für mehr oder minder lange Zeiten, in denen aber vom ersten Miether keine Hölzer mehr eingelagert sind und in denen durch anderweitige Vermietung derselben Lagerflächen den früheren Miethern ohne Weiteres auf die Miethszeit das Gebrauchs- und Verfügungsrecht entzogen wird.

Hier fehlt für die von den Interessenten durch den Staat beanspruchte Abgabenerleistung ein entsprechender Gegenwerth, die Gegenleistung des Staates.

Einen ziffermäßigen Belag hierfür bieten die amtlichen Nachweisungen für 1899.

Es sind, wie aus den Anlagen klar ersichtlich, an Hafengelder für 3 101 368 qm auf 9 304 104 Liegetage berechnet und erhoben Mk. 31 013,68. Die wirklichen Liegetage betragen aber nur 5 343 043, so daß 3 961 061 Liegetage zu viel und ohne Gegenleistung berechnet sind.

Selbst bei Abrundung von 3 zu 3 Tagen (Bruchtheile für voll gerechnet) und unter Zugrundelegung der tarifmäßigen Gebühr (1 Pf. für 10 qm) wären für 3 101 368 qm auf 5 343 043 Liegetage nur 17 810,15 Mark zu erheben. Nach Rechtslage ist somit für 1899 eine Mehrbelastung der Interessenten von

(Mk. 31 013,68 — 17 810,15 . . . . .	= Mk. 13 203,53
zuzüglich $\frac{1}{12}$ Zuschlag für Kanthölzer, Doppelverband zc. . . . .	= „ 1 100,30
	<u>          rund Mk. 14 304,—</u>

anzunehmen.

Selbst nach Abzug dieser 14 304 Mark wäre für 1899 eine Einnahme der Hafenabgaben von rot. 28 054 Mark verblieben, bedeutend mehr als der für die Hafenunterhaltung erforderliche Höchstbetrag.

Bestimmt glauben daher die Interessenten die baldigste Aenderung des Hafensabgabentarifs vom 10. April 1899 nach Maßgabe der jetzigen Ermittlungen und Erfahrungen erwarten zu dürfen.

Auf Grund der letzteren wird jede Staffeltung des Tarifs als unzumuthbar unbedingt abgelehnt.

Es wird daher gewünscht und gebeten, jede unterschiedliche Tarifirung von Rund- und Kanthölzern, von einfachen und doppelten Floßverbänden (§ 1, I und II pos. b und c des Tarifs) zu befeitigen. Nachweislich ist der finanzielle Ertrag der Abgabenerhöhungen für Kantholz und Doppelverbände ein relativ geringer ( $\frac{1}{12}$  des Gesamtertrages) und unter den obwaltenden Umständen entbehrlich. Alsdann

ist er auch gegenüber den vielfachen Schreibereien, Berechnungen, Controllen und Verkehrsbelästigungen für die Interessenten, wie für die Hafenbeamten kaum zu rechtfertigen.

Aus denselben Erwägungen muß nunmehr auch der frühere Vorschlag, den Tarif der Hafenabgaben nach einer steigenden Skala zu gestalten, als unpraktisch unbedingt aufgegeben werden. Man ist jetzt zur Ueberzeugung gekommen, daß die nothwendige finanzielle Entlastung derjenigen Interessenten, welche hierauf den meistberechtigten Anspruch erheben dürften, nachweislich keine im erhofften Maße auch nur annähernd ausgiebige sein würde. Dagegen würde die steigende Skala mit den vielen neu zu schaffenden Tarifpositionen eine ganz erhebliche Erschwerung und Mehrbelastung des Verkehrs zur Folge haben.

Vielfach geschieht es, daß größere Holzmassen, die an einem Tage in den Hafen eingelagert werden, in verschiedenen kleinen Parthien und zu erheblich verschiedenen Zeiten aus dem Hafenslager herausgenommen werden. Hierbei handelt es sich zugleich um verschiedene Holzgattungen (Mund- und Kanthölzer) und um abweichende Verbände der Flöße, so daß dieser Umstand die beantragte Beseitigung auch der jetzigen Tarifverschiedenheiten wesentlich mitbegründet. Durch weitere Vermehrung der Tariffäge nach der jeweiligen Lagerzeit würde das jetzt schon erschwerte Rechnungssystem ein wesentlich complicirteres werden; und nicht nur die Interessenten, sondern auch die Hafenbeamten würden mit ganz erheblichen und schwierigen Mehrarbeiten an Berechnungen, Schreibereien, Controllen, Gelberhebungen u. s. w. überbürdet werden.

Es wird geltend gemacht, daß in erster Linie nothwendigerweise die größtmögliche Erleichterung und Freiheit des Verkehrs zu schaffen und zu wahren ist, und daß daher die nothwendigen Verkehrsformen möglichst einfach und leicht erfüllbar werden müssen.

Nach eingehender Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse geht nunmehr der diesseitige Vorschlag dahin, auf der Grundlage dreitägiger Zeiteinheiten und des bisherigen Einheitsfußes von 1 Pfennig für je 10 qm Floßholz, gleichviel aus welcher Waarengattung oder wie verbunden daselbe ist, umzugestalten.

Demnach würde der Tarif wie folgt zu ändern sein:

Abſatz 1.

§ 1.

„Für das Lagern im Hafen Brahemünde ist von je 10 qm Floßholz einschließlich des Flottwerks und Wasserraumes für die Liegezeit von je 3 Tagen 1 Pf. zu zahlen.“

(Abſatz 2 bleibt unverändert.)

§ 2.

„Für die Dauer der jährlichen Sperre des Bromberger Kanals werden die nach § 1 zu zahlenden Liegegebühren für die Liegezeit von mehr als 30 Tagen auf ein Drittel ermäßigt, während die nach dem Schlusssatz des § 1 zu zahlende Abgabe auch dann in vollem Betrage erhoben wird.“

§ 3

bleibt unverändert.

Abſatz 1.

§ 4.

„Angefangene Erhebungseinheiten — Flächen von 10 qm und Zeiträume von 3 Tagen — werden für voll gerechnet. Die Abgabebeträge werden auf volle 10 Pf. nach oben abgerundet.“

(Abſatz 2 fällt fort.)

§ 5

bleibt unverändert.

§ 6.

„Dieser Tarif tritt sofort in Kraft, und verliert der Tarif für die Erhebung der Hafenabgaben in Brahemünde vom 10. April 1899 seine Geltung.“

Nach diesem Vorschlage würde unter Zugrundelegung des Verkehrs für 1899 der Ertrag der Hafenabgaben für 1899 sich auf ca. Mark 25 788 belaufen haben.

Nun dürfte vielleicht noch der Einwand erhoben werden, daß der Verkehr für 1899 allein nicht maßgebend sein könne.

Hiergegen ist vorerst zu bemerken, daß ein erheblicher Verkehrsrückgang nach der im diesseitigen Berichte vom 31. August 1899 über die Erweiterung des Bromberger Kanals erörterten Sachlage wenig wahrscheinlich und nicht zu befürchten sei. Vielmehr ist mit der zunehmenden Holzindustrie im unteren Brahegebiet mit größter Wahrscheinlichkeit, ja fast mit Gewißheit, eine Verkehrssteigerung und besonders eine stetige Vermehrung der Floßhölzer zu erwarten, für die mehr oder minder längeres Lagern im Hafen und in der Unterbrahe nothwendig ist.

Alsdann wird doch einwandfrei der Durchschnittsverkehr der letzten 25 Jahre als eine ausreichende und verlässliche Grundlage zur Berechnung der durchschnittlichen Jahreseinnahmen für ferner gelten müssen. Und da ergibt sich, wenn man die entsprechenden Verhältnisziffern in der amtlichen Nachweisung (77 532 lfd. m als Verkehr von 1899 zu 623 896 lfd. m als Durchschnittsverkehr der letzten 25 Jahre) der Berechnung zu Grunde legt, daß der Ertrag der Hafenabgaben, der nach dem diesseitigen Vorschlage für 1899 rot. 25 788 Mark betragen hatte, sich für den Durchschnittsverkehr auf rot. 22 220 Mark stellen wird.

Damit ist denn auch der ziffermäßige Nachweis dafür erbracht, daß sogar bei einem etwaigen, indeß ganz unwahrscheinlichen Verkehrsrückgang unter dem Durchschnittsverkehr jedenfalls eine ausreichende Deckung für die Unterhaltungskosten des Hafens durch den Abgabenertrag gewährleistet und der diesseitige Vorschlag, einwandfrei nach allen Richtungen, unbedingt annehmbar ist.

In dankenswerther Weise ist dagegen von den beteiligten Behörden die **Strompolizeiordnung für die untere Neße** dahin abgeändert worden, daß die **Länge der Flöße** bis zu 120 Meter zugelassen worden ist. Nur bei aufgerichtetem Stau dürfen die Flöße beim Passiren der Schleusen höchstens 115 Meter lang sein.

Die Handelskammer hat sich gegen die Errichtung noch einer besonderen **Sebestelle** für Schiffs- und Flößereiabgaben auf der unteren Neße zwischen der XII. Schleuse und der Stauanlage I bei Weisenhöhe bezw. für die Einschaltung einer weiteren neuen Tariffstrecke ausgesprochen, wofür ein Bedürfnis nicht vorliegt.

Auf Erfordern der Königl. Regierung über die Einführung der **Nichordnung vom 30. Juni 1899** für die Binnenschifffahrt der Elbe auf die **ostdeutschen Wasserstraßen** hat die Handelskammer unterm 27. December 1899 Folgendes berichtet:

„Der Wasserverkehr und die Wasserverhältnisse zwischen der Elbe und der Weichsel, insbesondere der Umstand, daß namentlich in den letzten Jahren auch aus dem diesseitigen Bezirke selbst Rähne in Größe des Finowkanalmaßes (= einer Tragfähigkeit von 150 Tonnen) Getreideladungen direkt nach Böhmen übernommen haben, lassen die einheitliche Vermessung aller hier in Betracht kommenden Schiffsfahrzeuge unbedingt nothwendig erscheinen.“

Es ist dies bekanntlich auch eine seit vielen Jahren bestehende und berechtigte Forderung der beteiligten Schiffsfahrtsinteressenten. Da nun die Bauart und die Beladungsweise dieser Fahrzeuge — abgesehen von deren Größenunterschiede und der entsprechenden Verschiedenheit der Tragfähigkeit — im Allgemeinen wesentlich gleichartig sind, so liegt unseres Erachtens kein Bedenken vor, die unterm 30. Juni 1899 erlassene Nichordnung für die Binnenschifffahrt auf der Elbe, unverändert auch für die Binnenschifffahrt aller östlich der Elbe gelegenen preussischen Wasserstraßen auszudehnen.

Die unveränderte Uebertragung dieser Anordnung auf die übrigen preussischen Wasserstraßen ist bedingt durch das mitbestimmende Uebereinkommen mit Oesterreich und ist es wünschenswerth, daß ein gleichartiges Uebereinkommen, analog demjenigen für Seeschiffe (Centralblatt für das Deutsche Reich Nr. 32 vom 5. August 1898, Seite 362) auch mit Rußland hinsichtlich der Binnenschifffahrt zu Stande käme.

Der weit höhere Werth und die besondere Bedeutung eines einheitlichen Maaßverfahrens für Fahrzeuge auf allen preussischen Wasserstraßen, das schließlich auch auf alle deutschen Wassergebiete übertragbar werden dürfte, liegt darin, daß dadurch die nothwendige Voraussetzung geschaffen wird, um die von den Schiffsbetheiligten seit lange angestrebte **Abgabenerhebung nach der Ladung**, statt wie jetzt, nach der **Tragfähigkeit** der Schiffe, durchzuführen.

Das System der Abgabenerhebung nach der Ladung, dessen Einführung auf allen deutschen Wasserstraßen unbedingt zu empfehlen ist, hat consequenterweise zur Folge, daß von der Abgabenerhebung für **leere Fahrzeuge** abgesehen werden muß. Insbesondere für den diesseitigen Bezirk muß die Abgabefreiheit für leere Fahrzeuge als ein ganz wesentliches Verkehrsbedingniß erachtet werden.

Seit Jahren machte sich hier ein periodischer Mangel an disponiblen Schiffsräumen geltend; und es ist leicht erklärlich, daß die entladenen Schiffe im Oder- und Esbegebiet zur eventuellen Neuladung bei der zumeist ungenügenden Information über die jeweilige Frachtenlage in den verschiedenen Wasserstraßengebieten vorerst diejenigen Verkehrsplätze bevorzugen und aufsuchen, wohin sie mit den möglichst geringsten Kosten gelangen können.

Eine Abgabenbelastung der leeren Fahrzeuge würde deren Rückkehr nach Ladeplätzen im diesseitigen Bezirke bei der unvermeidlichen Benutzung vieler Erhebungsstellen mindestens sehr erschweren und jedenfalls die Zufuhr einer größeren Anzahl leerer Rähne nach hier hinten anhalten. Dadurch würden im diesseitigen Bezirke neben dem Mangel ausgiebiger Verladegelegenheiten auch höhere Frachtsätze eintreten und die Vortheile der billigen Wasserverladungen zum Nachtheile der theilhaftigen Gewerbeinteressen von Handel, Industrie und Landwirtschaft schmälern.

Bei dem Erhebungssystem nach der Ladung ist ferner eine **Güterklassifikation** nach Maßgabe des Werthes nur im Allgemeinen und in gewissen Grenzen als berechtigt zu erachten. Man wird bei Festsetzung der **Güterklassen** — ohne Gefährdung einer raschen Erhebung und Abfertigung und zur Vermeidung schwieriger und belästigender Controlmaßregeln — den Hauptbestandtheil der in Betracht kommenden Frachtgüter möglichst allgemein zu klassifiziren haben.

Insbesondere wird dies für diejenigen Wasserstraßen als ein wesentliches Erforderniß gelten müssen, auf denen mehr oder minder gleichwerthige Frachtartikel in großen Massen befördert werden oder auf denen besonders hochwerthige Waaren nur in so geringen Mengen befördert werden, daß ihre hohe Abgabenbelastung nur unerheblich das Einnahmeergebniß aus den Abgaben beeinflusst.

Der Hinweis auf Frankreich, Canada und auch auf einzelne westdeutsche Wasserstraßen, für deren Abgabenerhebung ein Tarif mit 5 und mehr Güterklassen besteht, kann für die andersgestalteten Verhältnisse im Osten Deutschlands nicht maßgebend und bestimmend sein.

Die größere Leistungsfähigkeit der besagten Wasserstraßen und die dadurch ermöglichte größere Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Güter-Transports — vielfach mit Fracht- oder Schleppdampfern — bietet auch für hochwerthige Waaren geeignete und zweckmäßige Wasserbeförderung. Zudem bestehen die dort zur Wasserbeförderung gelangenden Waaren aus sehr verschiedenen Gattungen mit ganz erheblich von einander abweichenden Werthen, so daß hieraus sich eine Eintheilung in mehrere Güterklassen wohl rechtfertigen läßt.

Anders ist jedoch die Sachlage bei den auf den ostdeutschen Wasserstraßen — meist in Rähnen und nur auf kurzen Strecken im Schleppverkehr — beförderten Waaren-

gattungen. Hier kommen neben den minderwerthigen Artikeln hauptsächlich Getreide, Mehl, Zucker in Betracht, bei denen eine gleichartige Behandlung geboten ist.

Es kann daher wohlwogen nur die Eintheilung von höchstens drei Güterklassen und die Einreihung der Güter in denselben nach dem anliegenden Verzeichniß empfohlen werden.

Bei den hier in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen wird es sich zumeist um volle Rahnladungen mit derselben Waarengattung bzw. mit Waarengattungen aus derselben Güterklasse handeln.

Wenn **Mischladungen** mit Waaren verschiedener Güterklassen der Tarife vorkommen, so pflegen auch die einzelnen Theilladungen aus größeren Mengen zu bestehen.

Und es ist auch als ein allgemeiner Grundsatz auch hier zu beachten, daß solche Theilladungen, welche im Gewichte von mindestens 10 Tonnen von einem Versender eines Versandtortes an einen Empfänger eines Bestimmungsortes befördert werden, nach Maßgabe derjenigen Güterklasse zu tarifiren sind, zu welcher tarifarisch die beförderte Waarengattung gehört.

Gütermengen einer Frachtparthie im Gewichte von weniger als 10 Tonnen gelten ausnahmslos als Stückgüter.

Die Feststellung des gesammten **Ladegewichts** wird ausreichend durch Ableseung an den Tiefgangsanzeigern ermöglicht.

Die Ermittlung des Ladungsinhalts bzw. die Controle über den Ladungsinhalt von Theilladungen, die aus Waarengattungen verschiedener Güterklassen bestehen, ist am besten durch obligatorische Einführung von **Ladungslisten**, wie dergleichen im Seeschiffsverkehrsverehr bestehen, zu bewerkstelligen.

Die Führung solcher Ladungslisten in einem fortlaufend nummerirten **Ladungsregister**, das den Erhebungsstellen bei der Abgabenerichtung eventl. vorzulegen ist, verursacht schon deshalb keine besonderen Schwierigkeiten, weil in dasselbe nur Theilladungen mit mindestens 10 Tonnen Gewicht besonders aufzuführen und alle Güter mit einer geringeren Gewichtsmenge summarisch als „Stückgüter“ zu verzeichnen sind.

Diese Ladungsregister geben den wesentlichsten Inhalt der Ladescheine (Datum und Ort der Verladung, Gewicht und Inhalt der Ladung und Ort des Empfängers) wieder und dieselbe Verantwortung, die der Frachtführer (bzw. Abederei) für den Inhalt der Ladescheine durch Unterzeichnung derselben übernimmt, hat er auch für den Inhalt der Ladungsregister, indem er nach ordnungsmäßiger Buchung in dieselben die Richtigkeit durch Unterschrift bestätigt.

Dieses unseres Erachtens unter den obwaltenden Umständen, einfachste **Declarationsverfahren** giebt nicht nur die beste Gewähr für eine leichte und richtige Abfertigung an den Erhebungsstellen, es bietet auch ausreichenden Schutz, ohne den Erlaß eines neuen Gesetzes gegen fraudulöses Verfahren.

Dem unrichtige Angaben der Betheiligten zum Zwecke der Hinterziehung von Verkehrsabgaben wären nach besagtem Verfahren schon bei jetziger Rechtslage strafbar, da mit der Unterschrift der Frachtführer für die Angaben im Ladungsregister die volle Verantwortlichkeit übernimmt und trägt.

Während also bei der Gütereinteilung in höchstens drei Güterklassen die Selbstangabe des Frachtführers in der bezeichneten Weise leicht durchführbar und controlirbar wird, ist es bei mehreren Güterklassen schwer vermeidlich, daß die Controle eine erhebliche schwierige und mehr zeitraubende wird, die leicht zu Verkehrshindernissen führen dürfte.

Wenn man ferner dem Grundsatz der Abgabebemessung nach dem erreichten oder erreichbaren wirtschaftlichen Vortheile ganz gerecht werden will, so ist auch die Streckenlänge der für die Güterbeförderung benutzten Fahrstraße als wesentlicher Faktor mit zu berücksichtigen.

Es ist eine irrthümliche Annahme, daß die Benutzung abgabepflichtiger Kanäle und Anlagen durchweg dem Lokalverkehr nur förderlich ist. Vielmehr ergibt die Praxis,

daß besonders da, wo solche Kanäle und Anlagen Verbindungsstraßen für einen großen Durchgangsverkehr zwischen bedeutenden abgabefreien Wasserstraßen schaffen, die Verkehrsinteressenten der letzteren einen ungleich höheren wirtschaftlichen Nutzen aus den Kanälen haben. Demgegenüber wirkt aber die gleichmäßige Abgabe in einem dem Wirtschaftswerte entgegengesetzten Verhältnisse.

Diese in Schiffsfahrtskreisen tiefempfundene Ungerechtigkeit wird daher annähernd durch das wünschenswerthe System der Abgabebemessung nach **Tonnenkilometern** ausgeglichen.

Da jedoch auf eine wirksame Durchführung dieses Systems bei der zeitigen Gesetzeslage und unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen kaum zu rechnen ist, so ist nur die Abgabebemessung pro Tonne Ladungsgewicht für jede einzelne Schleuse und Anlage jedoch mit einem **einheitlichen Gebührensätze** zur Zeit das relativ beste und gerechteste System.

Es ist aber, Grund eingehender Ermittlungen und praktischer Erfahrungen, festgestellt, daß unter Mitberücksichtigung der nothleidenden Kleinschiffahrt und zur Förderung der Schifffahrt und der an derselben beteiligten Gewerbe die Abgabensätze folgende höchste Grenzen nicht überschreiten dürfen.

- a) für Waaren der Güterklasse I. 1,5 Pfennig pro Tonne und Schleuse;
- b) für Waaren der Güterklasse II. 1 Pfennig pro Tonne und Schleuse;
- c) für Waaren der Güterklasse III. 0,5 Pfennig pro Tonne und Schleuse.

Diese Einheitsätze sind derart bemessen, daß sie auch vom fiskalischen Standpunkt aus unbedenklich sind und die gesetzlich zulässigen Abgabeneinnahmen ausreichend sichern.

Nach wie vor sind die Schleusen als die geeignetsten Hebestellen beizubehalten, ohne daß eine Vermehrung derselben notwendig ist.

Die erwähnte Ladungsliste giebt auch hier den verlässlichsten Anhalt und ausreichende Controle für rasche und richtige Berechnung und Erhebung der Abgaben.

Dadurch, daß der Schiffer wie jetzt gleich bei der ersten Hebestelle im Voraus für alle folgenden zu durchfahrenden Schleusen und Anlagen die Abgaben gegen Quittung oder entsprechende Abstempelung der Ladeliste entrichtet, wird den späteren Hebestellen die Controle und Abfertigung wesentlich erleichtert und vereinfacht.

Was schließlich die Umgestaltung der **Hafenabgaben** betrifft, so glauben wir dieselbe nicht ohne Weiteres empfehlen zu können. Die Anlagen der Häfen und ihre Einrichtungen sind so außerordentlich verschieden wie ihre wirtschaftlichen Leistungen und ihre Zwecke von einander abweichend sind. Auch die ganz verschiedenen Forderungen, die hinsichtlich der Be- und Entladung der Güter, ihrer Lagerung, Ab- und Zufuhr gestellt werden, bedingen einen ganz anderen Maßstab für die hierfür zu erhebenden Gebühren. Hierbei wird man unseres Erachtens gerade mit besonderer Sorgfalt die jeweiligen, oft eigenartigen concreten Verhältnisse berücksichtigen müssen.

Aus diesem Grunde würden wir jedenfalls empfehlen, von einer einheitlichen Regelung der Hafenabgaben Abstand zu nehmen, diese vielmehr nach wie vor den jeweiligen eigenartigen Verhältnissen anzupassen."

Inzwischen ist die **Nichordnung** für die **Binnenschiffahrt** auch auf den Wasserstraßen im Regierungsbezirk Bromberg durch Erlass des Regierungs-Präsidenten vom 9. März 1900 (Amtsblatt Nr. 12 vom 22. März 1900) eingeführt. Diese neue Nichordnung ist am 1. Mai 1900 in Kraft getreten, an welchem Tage die Schiffs-

vermessungsstelle in Bromberg in eine **Nichbehörde** im Sinne von § 14 der Nichordnung umgewandelt wird. An der markirten Leerlinie wird senkrecht zum Wasserspiegel vorn, in der Mitte und hinten zu jeder Seite des Schiffes ein **Tiefgangsanzeiger** angebracht mit farbigen Theilstreichen von 2 Centimetern Höhe; durch die derart erkennbare Tiestauche ist das Ladungsgewicht (2 Centimeter = 1 Tonne von 1000 Kilogramm) auch von außen leicht kennbar. Bei geackten Schiffen erfolgt nach § 11 der Nichordnung eine Nichprüfung spätestens drei Monate nach Umbau oder größerer Ausbesserung des Schiffes u. s. w. Die bisherigen **Nichscheine**, **Messbriefe** zc. verlieren ihre Gültigkeit mit dem 1. Mai 1902, falls nicht nach § 11 schon früher eine Nichprüfung erforderlich wird. Die Ausführungsbestimmungen zu dieser Nichordnung geben Näheres über das Nichungsverfahren, Anwendung der Messgeräte, Aufnahme der Maße, Berechnung des Nichraumes u. s. w. an. Bei Holzschiffen werden die Nichzeichen mit dem Brennstempel eingebrannt; bei Schiffen mit eisernen Borden oder eisernen mit dem Schlagstempel eingeschlagen. Die Inschrift, welche auch das höchst zulässige Ladungsgewicht in Tonnen bezeichnet, ist mindestens 15 Centimeter hoch unter oder neben dem Namen und Geschäftssitz des Schiffseigners anzubringen. Die baldigste Durchführung der Neuordnung in den Kreisen des Bezirks ist deshalb zu empfehlen, weil diese eine Vorbedingung dafür ist, die Schiffsfahrtsabgaben anstatt nach der Tragfähigkeit der Schiffe nach dem jeweiligen wirklichen Ladungsgewicht zu erheben, vorausgesetzt, daß das Erhebungsverfahren vereinfacht und die Gebühren jedenfalls nicht erhöht werden.

Dem Herrn Finanzminister hat die Handelskammer unterm 4. April 1900 ein Bittgesuch überreicht, das **Grenzzollamt Schillno** mit **Dampfbarkassen** zu versehen, damit die Beamten die Flöße bei Hochwasser, Sturm zc. bis zur ermöglichten Lagerstelle begleiten und dort die Abfertigung vornehmen können. Dadurch, daß das Strombett der Weichsel durch die Buhnen auf preussischer Seite eingengt ist, ist bei den erhöhten Stromschnellen das Anlegen der Flöße beim Grenzzollamt sehr schwer. Diese haben bei Hochwasser und Sturm dort keinen Schreckgrund und die Traktantenführer pflegen dann wegen des Vorbeischwimmens nachträglich wegen versuchter Zolldefraudation u. s. w. verdächtigt und in Strafe genommen zu werden. Hierauf ist vom Herrn Finanzminister unterm 20. Juni 1900 ein **ablehnender Bescheid** erfolgt, da nach den angestellten Ermittlungen ein Bedürfnis für die beantragte Maßnahme nicht vorliegen soll.

## VII. Eisenbahnwesen.

### a. Bahnprojekte.

Die Erwartung, daß das eingehend begründete und dringende Bahnprojekt zur weiteren kürzeren Verbindung **Brombergs** mit **Posen** von **Schubin** über **Grin—Gollantsch** nach **Wongrowitz** (vergl. S. 19 ff. des diesseitigen Jahresberichts für 1898) sich baldigst verwirklichen müßte, ist leider bisher noch unerfüllt geblieben.

In der hierüber seitens des betreffenden Aktionscomités überreichten Denkschrift heißt es:

„Das älteste der für den Regierungs-Bezirk Bromberg aufgestellten Bahnprojekte, das in Rede stehende, harret noch der Ausführung. Der Regierungs-Bezirk Bromberg besitzt an diagonalen Verbindungen von der Hauptstadt Bromberg aus nur eine kurze, bis Znin reichende Vorkbahn; die übrigen Bahnen ziehen sich, die Hauptfläche des Bezirks umgehend, an den Grenzen desselben entlang, die Ostbahn nach Schneidemühl und andererseits Thorn, die Linie nach Posen über Inowrazlaw. Eine Bahnstrecke, die von der Peripherie aus das Innere des Bezirks erschließend in Bromberg endet, fehlt.

Die hauptsächlichste dieser Linien ist diejenige von Wongrowitz über Gollantsch, Grin nach Schubin; sie kann als der wichtigste zur Zeit für den Regierungs-Bezirk Bromberg erforderliche Schienenweg bezeichnet werden, dessen Bau eine wirtschaftliche und nationale That für den Osten bedeuten würde.

Der wirtschaftliche Werth der Bahn ist zweifellos und liegt in mehreren Richtungen.

Der viereckige Landstrich, der zwischen den Orten Kolmar i. P., Nakel, Etsenan und Rogasen liegt, ist der in seinen Verbindungswegen ärmste der Provinz, an Bodenprodukten einer ihrer reicheren. Das Projekt einer Zuckerfabrik in Gollantsch scheiterte seiner Zeit an der Länge der Transportwege zu den Bahnstationen, Rübenland wäre in vorzüglicher Qualität und ausreichendem Umfange vorhanden gewesen. Trotz der Entfernung haben noch gegenwärtig Besitzer des Nord-Wongrowitzer Kreises Rübenabschlüsse mit den Zuckerfabriken Nakel und sogar Gnesen, obwohl Gollantsch etwa 2 Meilen Landweg von der nächsten Station entfernt liegt. Was von der Rübe, gilt auch von den anderen beiden Hauptbodenprodukten. Dieselben Verhältnisse drücken auf den Getreide- und Spiritus-Export, ferner umgekehrt auf den Import von Bedürfnissen des landwirtschaftlichen Betriebes. Neben dem Kreise ist die Stadt Wongrowitz hervorragend an dem Zustandekommen des Projekts theilhaftig. Die Kreisstadt, Sitz eines Amtsgerichts und eines Gymnasiums, ist unverbunden mit dem nördlichen Hauptgebiet des Kreises, in ihrer Verbindung mit dem südlichen Theile bedroht durch die bereits projektirte Linie Posen—Scholken—Mietshisko—Janowitz. Wenn diesen Südtheil des Kreises eine direkt nach Posen führende Bahn durchschneidet, so ist dieser Theil damit wirtschaftlich zu Posen geschlagen. Eine provinzielle Kleinstadt, die ungeachtet ihres Aufschwunges erst 5600 Seelen zählt, wird in ihrem Umsatz gekürzt, wenn die Centrale mit mehr als 100 000 Einwohnern schneller und bequemer zu erreichen ist, als sie selbst. Es würde wirtschaftlich und übrigens auch politisch, schwer empfunden werden, wenn die vom Staate stark mit Kapital ausgestattete, innerhalb ihrer Gebiete nach Monopolisirung strebende Ansiedlungs-Commission durch die Bahn Posen—Janowitz ein ferneres wichtiges Geschenk vom Staate, und zwar auf Kosten der Stadt Wongrowitz, erhalten sollte, ohne daß die seit 20 Jahren erörterten Wünsche privater, im Osten mit ungünstiger Conjunction ringender Interessenten Würdigung fänden. Gerade neuerdings ist der Gewerbesleiß der Stadt Wongrowitz im Aufstreben — es sind in den letzten Jahren zwei große Schneidemühlen, eine Cementwaaren-

fabrik, eine größere Brennerei, eine Kunststeinfabrik, eine Stärkefabrik entstanden — so daß man abweichend von der Mehrzahl der Posener Städte diesem Orte eine günstige Entwicklung vorherzusehen darf.

Wenn auch ferner dem von West nach Ost gelagerten Kreise Schubin an der bisher fehlenden durchquerenden Bahnstrecke gelegen sein muß, so hat doch außer Kreis und Stadt Wongrowitz das lebhafteste Interesse an der Verwirklichung des Projekts die Stadt Bromberg.

Diese deutsche Hauptstadt der Provinz Posen arbeitet in Handel und Gewerbe einerseits unter erschwerten Umständen durch ihre Lage an der Peripherie des Bezirks und des Staates, andererseits unter günstigen, indem sie neben Bahnstrecken über zwei schiffbare Wasserlinien nach West und Ost (bezw. Norden direkt zur See) verfügt. Für Bromberg ist die Heraufschaffung binnenländischer Fracht erschwert, die Verfrachtung selbst erleichtert. Das Lebensinteresse der Stadt sind Zufuhrstraßen, auf denen inländische Erzeugnisse an den Wasserweg gefördert werden können. Bromberg muß deshalb, nicht zuletzt auch im Interesse des Abfahres der eigenen hochentwickelten Industrie, Gewicht darauf legen, mit ihrem natürlichen südwestlichen Hinterlande, dem eigenen Regierungs-Bezirk, durch eine in das Innere desselben führende direkte Bahnlinie verknüpft zu sein. Das in Vorschlag gebrachte Projekt bedeutet für sie den Schlüssel zu Gebieten, die ihren natürlichen wirtschaftlichen Gravitationspunkt in Bromberg haben. Es ist klar, daß beispielsweise der in Hamburg oder London gehandelte Zucker, der im nördlichen und nordöstlichen bezw. östlichen Theile der Provinz fabrikt wird, über Danzig per Binnen- und Seefracht gehen muß, so lange die binnenländische Wasserverfrachtung nach dem Westen an der Vertheuerung durch Schiffsgebühren, durch Kleinheit der Schiffsgefäße und durch Langsamkeit der Beförderung scheitert. Sollte dagegen der Binnenschiffsverkehr erleichtert bezw. durch den Bau des Mittellandkanals ein Binnenwasserweg durch ganz Deutschland geschaffen werden, so würde Bromberg, das östliche Thor dieser Wasserstraße, noch eine ungleich erhöhte Bedeutung als Umschlagsstelle nicht nur für Zucker, sondern für alle sonstigen landwirtschaftlichen Exportartikel gewinnen und ein noch dringenderes Interesse an möglichst zahlreichen und ergiebigen Zufuhrlinien haben. Ein anderer dieser Artikel, Spiritus, bildet eines der wichtigsten Frachtgüter der Bromberger Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Danzig. Für Getreide ist Bromberg ein in hohem Grade aufnahmefähiger Platz. Die Bromberger Seehandlungsmühlen, die größten Ostdeutschlands, haben einen täglichen Verbrauch von 2100 Ctrn. Getreide. Bromberg ist außerdem der Sitz ausgebreiteter Proviandämter. Die Zufuhr landwirtschaftlicher Produkte im Roh- und Verarbeitungsstadiume also ist einer der wichtigsten Theile des Bromberger Handels; sein Lebensbedürfnis sind Verkehrswege, die ebenso die Einfuhr begünstigen. Beides bedarf jedenfalls zum Gedeihen eines Bahnnetzes, das ähnlich wie das radial zusammenlaufende der Hauptstadt Posen mit allen Theilen des natürlichen Hinterlandes verbindende Transportwege schafft.

Eine Rentabilitätsberechnung der projektirten Strecke aufstellen, hieße, von den gegenwärtigen, ohne Bahnstrang unproduktiven Verhältnissen ausgehen. Man kann nur aus allgemeinen Faktoren auf den wirtschaftlich großen Nutzen der Bahn unzweifelhaft schließen.

Mit fernem Gewicht tritt zu diesem an sich das Projekt stützenden Gründen die politische Bedeutung, welche diesem Schienenwege ebenso unzweifelhaft zukommt.

Die Stadt Bromberg — das Centrum des deutschen Keils der durch die Colonisirung des Negebirgstrichts und den Bromberger Kanal in die östliche Position der Polen auf der Linie zwischen Stuhm und Deuthen eingeschoben worden ist — hat für die Stärke der deutschen Position die ausschlaggebende Bedeutung. Gegenwärtig hat Bromberg noch die Macht, mit einer zu  $\frac{1}{6}$  deutschen Einwohnerchaft das Emporkommen einer nur polnisch sprechenden niederzuhalten und dadurch zum Krystallisationspunkt deutscher Bestrebungen

von außerhalb zu werden. Es ist kraft seines noch erhaltenen deutschen Charakters im Stande, den zahlreichen Deutschen, die in den gemischtsprachigen oder rein polnischen Städten oder Strichen des Bezirks wohnen, als Stützpunkt für die Förderung nationaler Interessen, als Berührungspunkt mit deutscher Kultur zu dienen. Die Möglichkeit einer derartigen Verbindung ist für die Erhaltung des Deutschtums in einem gewissen Ländergebiete, namentlich wenn der Verwaltungsbereich der Regierung sich örtlich mit demselben deckt, von Tragweite. Es stellt die im Osten sehr geschwundene *Wirkung* deutscher Städte auf einen anliegenden anderssprachlichen Rayon dar. Von diesem Gesichtspunkt aus gewinnt eine Bahnlinie, die gemischtsprachliche Gegenden, besonders aber vorwiegend deutsche Städte, wie Wongrowitz, Gollantsch, Gryn an Bromberg direkt anschließt, nationale Bedeutung. Eisenbahnen tauschen neben wirtschaftlichen Gütern die geistigen aus; sie heben die Entfernungen auf. Städte und einzelne Menschen, die ohne Zusammenhang mit der deutschen Außenwelt Gefahr laufen, im Kampfe um ihr deutsches Dabeim zu ermüden und abzustumpfen, werden in ihrem nationalen Bewußtsein gefrästigt, sobald sie Gelegenheit haben, mit einem rein deutschen Bevölkerungsheerd in Contact zu kommen, der, obwohl in der Provinz Posen liegend, dennoch im Stande war, seinen nationalen Charakter zu wahren. Es ist das eine Erfahrung, die Einheimische häufig machen; sie wird überdies belegt durch den dringenden Wunsch gerade der genannten 3 Städte, eine funktionierende Verbindungslinie mit dem deutschen Schwerpunkt des Regierungs-Bezirks, der Stadt Bromberg, zu gewinnen.

Der Bau der Bahn Wongrowitz--Gollantsch--Gryn--Schubin stellt demnach eine politische Forderung der preussischen Politik an der deutschen Ostgrenze dar, gleichviel ob man dieselbe unter dem Gesichtspunkt der Hebung des Ostens oder der Hebung des Deutschtums im Osten betrachtet."

In der diesjährigen, dem Landtage unterbreiteten Eisenbahnvorlage war nur das Projekt **Glowno - Mur. - Goslin - Schokken - Mietzischko - Janowitz** aufgenommen und genehmigt worden. Die Baukosten betragen, ausschließlich der von den Betheiligten auf 688 000 Mark geschätzten Grunderwerbskosten, 4 648 000 Mark.

Es ist bedauerlich, daß diese Bahn nicht sogleich direkt bis nach Znin im Anschluß in die Linie Znin-Schubin-Bromberg fortgeführt werden soll, da es sich hierbei doch nur um eine Strecke von etwa 22 km und um die Mehrkosten von ca. 1,65 Millionen Mark handelt. Dem wesentlichen Vortheile einer direkten kürzeren Verbindung mit Bromberg gegenüber erscheint jedoch der Einwand nicht stichhaltig, daß dem Verkehre des Gebietes, welches diagonal von der Bahn Janowitz-Znin durchschnitten werden soll, bei der Nähe der Secundärbahnen Janowitz-Eisenau und Eisenau-Znin sowie der Kleinbahn Znin-Hohenau vorerst genügend entsprochen ist.

Vielmehr haben die Erfahrungen auf fast allen Verkehrsgebieten gezeigt, daß diejenigen einen wesentlich größeren Verkehr entwickeln und wirtschaftlich daher erheblich größere Vortheile haben, welche direkte Bahnanschlüsse an ein nahegelegenes größeres Handels- und Verkehrszentrum aufweisen. Die Bahn Posen-Janowitz, ohne die Theilstrecke Janowitz-Znin, wird daher als wirtschaftliches Hilfsmittel und als Verkehrsmittel naturgemäß nur von beschränkter lokaler Bedeutung sein.

Nun ist auch bei Berathung besagter Bahnvorlage in beiden Häusern des Landtages von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, daß die nördlicher gelegene fruchtbare Gegend bisher arg vernachlässigt ist und daß insbesondere das unbestreitbar zweckmäßigste Bahnprojekt **Schubin-Znin-Gollantsch-Wongrowitz**, für welches seit Jahrzehnten überzeugende Begründungen vorliegen, bislang noch unberücksichtigt geblieben ist.

Es ist alsdann darauf hingewiesen, daß durch eine Bahnverbindung Schubin-Kolmar i. P.-Czarnikau zugleich eine Parallellinie mit der Ostbahn zur Entlastung der letzteren geschaffen würde.

Für alle diese berechtigten Bahnverbindungen kommt die Strecke **Schubin-Gryn-Gollantsch** als gemeinsamer Bestandtheil in Betracht, nach dessen Fertigstellung Gollantsch wieder den gemeinsamen Ausgangspunkt bildet für die fortzusetzenden Anschlußlinien

- a) von Gollantsch nach Wongrowitz,
- b) von Gollantsch über Margonin-Kolmar i. P. nach Czarnikau.

Dieser Sachlage hat die Handelskammer in der Plenarsitzung vom 7. Mai 1900 durch einstimmige Annahme folgender Resolution wiederum Ausdruck gegeben:

„Nachdem die Handelskammer wiederholt den planmäßigen Ausbau des Bahnnetzes im diesseitigen Bezirke befürwortet hat, sieht sie sich auch nach dem dem Landtage in diesem Jahre zugegangenen Gesetzesentwurf über die Erweiterung der Staatsbahnen, sowie auf Grund der hierüber gepflogenen Verhandlungen veranlaßt, ihr Bedauern darüber auszudrücken, daß

1. das in der Eingabe vom 15. März 1899 begründete Projekt für den dringenden Bau einer Bahn von Schubin über Gryn-Gollantsch nach Wongrowitz noch unberücksichtigt geblieben ist.

Diese Bahnverbindung gewinnt nunmehr um so größere Bedeutung, als sie zugleich bis Gollantsch eine Theilstrecke des im Abgeordneten-hause befürworteten Bahnbaues Gryn-Kolmar i. P.-Czarnikau bildet und von Gollantsch aus den geeignetsten Ausgangspunkt für die Fortführung der Trace über Margonin nach Kolmar i. P. bezw. nach Czarnikau bietet,

2. in das dem Landtage unterbreitete Bahnprojekt **Glowno - Schokken - Janowitz** nicht gleichzeitig die sicherlich mindestens gleichwerthige und wichtigere Fortführung bis nach Znin mit aufgenommen ist."

#### b. Zugverbindungen.

In Verfolg der diesseitigen Eingabe, betreffend die Einführung einer geeigneten **Tages Schnellzugs-**

**Verbindung zwischen Danzig über Dirschau-Königsberg**

**Bromberg-Inowrazlaw-Posen und Breslau vice versa** (vergl. S. 20 unseres Jahresberichts für 1898) hat die Handelskammer erneut unterm 14. Juli 1899 folgende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet:

„In den Mittheilungen der Königlichen Eisenbahn-Direktionen auf den diesbezüglichen Beschluß des Bezirks-Eisenbahn-raths vom 25. November 1898 wird behauptet, daß für die beantragte Schnellzugsverbindung die angestellten Ermittlungen ein allgemeines und dringendes Bedürfnis nicht nachgewiesen hätten.

Ein während der Vabesaison in den Jahren 1897 und 1898 zwischen Königsberg und Breslau eingestellter Durchgangswagen II/III Klasse sei täglich nur von etwa 4 Personen im Durchschnitt benutzt worden. Und in Folge dieser völlig unzureichenden Benutzung des Durchgangswagens habe man von der Wiedereinführung desselben in diesem Jahre sogar absehen müssen.

Diese Thatsache dürfte unseres Erachtens gerade für die erbetene Tages Schnellzugsverbindung sprechen, während die Königlichen Eisenbahn-Direktionen augenscheinlich das nicht zutreffende Gegentheil folgern.

In dem hierüber erstatteten Berichte vom 6. April 1899 an den Herrn Regierungs-Präsidenten hier haben wir eben besonders hervorgehoben, daß in dem Verkehr zwischen Breslau mit Königsberg bezw. Danzig mangels der Schnellzugsverbindungen auf der 43 km kürzeren Route über Bromberg die Reisenden die Verbindungen über Kreuz vorziehen.

Trotz dieses Umweges dauert die Reise über Kreuz zwischen Breslau und Königsberg etwa 12 Stunden bezw. etwa 10 Stunden zwischen Breslau und Danzig. Auf der kürzeren Route über Bromberg sind hierfür — abgesehen von der weniger angenehmen und unbequemeren Fahrt in Personenzügen über 13 bezw. 11 Stunden Fahrzeit erforderlich.

Eine Schnellzugsverbindung über Bromberg würde diese Fahrzeit — neben der gewünschten bequemeren Fahrt — auf 9 bezw. 7 Stunden kürzen und die Reisekosten noch verbilligen.

Würden dem Publikum diese berechtigten Vortheile einer billigeren, bequemeren und schnelleren Fahrt über Bromberg gewährt werden, so würde sich hier gar bald eine überraschende Verkehrsentwicklung zeigen. Diese Schnellzüge über Bromberg würden nicht nur die nothwendige Entlastung der Schnellzüge über Schneidemühl herbeiführen, sondern zugleich auch dem unstreitig dringenden Verkehrsbedürfnisse einer schnelleren Zugverbindung zwischen Bromberg einerseits und Posen—Breslau bezw. Danzig—Königsberg andererseits entsprechen.

Die, wie ganz sicher zu erwarten ist, umfangreiche Benutzung dieser Schnellzüge würde gar bald den Nachweis erbringen, daß ihr zeitiger Mangel auch den Durchgangsverkehr von hier ablenkt und daß die geringe Benutzung der Route über Bromberg unter den obwaltenden Verhältnissen leicht erklärlich ist.“

Ein erneuter Antrag beim Bezirks-Eisenbahn-rath wurde von demselben am 29. November 1899 wiederum einstimmig angenommen.

Ferner ist unterm 10. Januar 1900 an beide Häuser des Landtages folgende Eingabe eingereicht worden:

„Ein Blick in die Fahrpläne des deutschen Ostens zeigt, daß für den Binnenverkehr des Ostens von Nord nach Süd fast ausschließlich nur langsam fahrende Personenzüge zu Gebote stehen.

Dem dadurch zumeist benachteiligten Gebiet der drei Provinzen Posen, Ost- und Westpreußen mit 91475 qkm Flächenraum und einer Bevölkerung von 5½ Millionen ist auch die Provinz Schlesien mit 40312 qkm Fläche und einer Bevölkerung von 4½ Millionen hinzuzurechnen, so daß durch

den Mangel besagter Schnellzugsverbindungen zwischen dem Norden und Süden im deutschen Osten 10 Millionen Einwohner mehr oder minder in Mitleidenchaft gezogen werden.

Es ist ferner zu beachten, daß für die drei erstgenannten Provinzen u. zw. für Direktionsbezirk

Hauptbahnen, davon zweigleisig. Nebenbahnen = zusammen		
Bromberg . . .	860 (482)	731 km = 1591 km
Danzig . . .	627 (424)	895 „ = 1522 „
Königsberg .	581 (365)	1000 „ = 1581 „
Posen . . .	887 (272)	592 „ = 1479 „
	2955 (1543)	3218 km = 6173 km

und für die Provinz Schlesien mit Direktionsbezirk

Hauptbahnen, davon zweigleisig. Nebenbahnen = zusammen		
Breslau . .	1289 (665)	594 km = 1883 km
Kattowitz .	880 (472)	386 „ = 1266 „
	2169 (1137)	980 km = 3149 km

insgesamt 9322 km Bahnen bestehen, wovon 5124 km Hauptbahnen sind. Und lediglich letztere kommen für die erbetenen Schnellzugsverbindungen zwischen Königsberg i. Pr. Danzig

Dirschau-Bromberg-Inowrazlaw-Posen-Breslau in Betracht, so daß betriebs- oder verkehrstechnische Einwendungen hiergegen von vornherein ausgeschlossen sind.

Es wird mit besagten Zugverbindungen zugleich eine durchgehende, schnellere und kürzere Tageszugsverbindung zwischen Oesterreich und Oberschlesien einerseits und den ostdeutschen Provinzen andererseits geschaffen werden können, die so erhebliche Vortheile den bestehenden Verbindungen gegenüber bietet, daß dadurch schon allein ihre Einführung ausreichend begründet wird.

Weit größer und wichtiger noch sind die Vortheile für den Binnenverkehr des deutschen Ostens, für dessen wirtschaftliche und culturelle Interessen die besagten Schnellzugsverbindungen ein sehr dringendes und nothwendiges Verkehrsbedürfnis geworden sind.

Erfreulicherweise haben bei dem steigenden Handels- und Industrieunternehmen im Bromberger Bezirke sowohl ost- und westpreussische wie posener und schlesische Interessenten eine regere Theilnahme bekundet. Und auch aus dem Bromberger Bezirke hat sich die Theilnahme an den kommerziellen und industriellen Unternehmungen in Ost- und Westpreußen sowie im posener Bezirke in ansehnlicher Steigerung entwickelt. Diese innigen und regen Wechselbeziehungen bilden einen sehr günstigen Stützpunkt des stetig steigenden Güterausstausches, der sich größtentheils auch auf Schlesien überträgt.

Im Getreide-, Mehl-, Kleie-, Kohlen-, Eisenhandel, in Zucker, Spiritus, Stärke, Düngemitteln ist ein steigender Verkehr zwischen den genannten Gebietstheilen wahrnehmbar, der naturgemäß auch eine Erhöhung des Personenverkehrs zur Folge hat. Für diesen tritt daher immer dringender auch die schnellere, bequemere und eine der Sachlage mehr angepasste Beförderung hervor.

Der zeitige Mangel einer solchen muß unstreitig auch hemmend und nachtheilig auf die weitere Entwicklung und Hebung dieser ostdeutschen Wirthschaftsinteressen einwirken, obschon gerade hierfür die berechnete Fürsorge der Königlichen Staatsregierung erforderlich ist.

Eine Eingabe des Kaufmännischen Vereins zu Breslau vom 18. December 1898 an das Königliche Preussische Staatsministerium und eine Eingabe der Breslauer Handelskammer vom 8. Juni 1899 an die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Posen weisen auf den regen Geschäftsverkehr der Ostprovinzen mit Schlesien hin; heben aber bezeichnend hervor, daß der früher blühende Absatz in allen Artikeln der schlesischen Textilindustrie nach Ost- und Westpreußen in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen ist. „Die Schuld“, heißt es dort, „liegt neben dem Mangel einer Fernsprechverbindung zwischen den besagten Plätzen hauptsächlich an den nicht mehr zeitgemäßen Zugverbindungen. Die Einkäufer aus Ost- und Westpreußen ziehen es jetzt vor, nach Berlin zum Einkauf zu fahren, wohin sie glänzende Bahnverbindungen mit schnellfahrenden Zügen haben.“ Eine bessere Verbindung Schlesiens mit dem Bromberger Bezirk, Ost-

und Westpreußen durch Einlegung entsprechender Schnellzüge ist daher als ein dringendes Verkehrsbedürfnis zu erachten.

Dieses trifft aber auch für die Besucher der in Betracht kommenden schlesischen und Ostseebäder zu. Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß die langsamen und unbequemen Fahrverbindungen im Osten nicht in dem berechtigten Umfange den Besuch der Bäder in Schlesien, sowie in West- und Ostpreußen ermöglichen und fördern, während die Bevorzugung der Bäder in den westlich gelegenen Provinzen — unter sonst gleichen Verhältnissen — vorwiegend auf die schnelleren und bequemeren Fahrtgelegenheiten zurückzuführen ist.

Alsdann ist durch die erbetenen Schnellzugsverbindungen die nothwendige Entlastung der meist überfüllten Schnellzüge über Schneidemühl zu erwarten.

In der Voraussetzung, daß auf Grund dieser Thatfachen die erbetenen Schnellzugsverbindungen recht bald bewilligt werden würden, zumal dieselben auch der Bezirks-Eisenbahnrathe der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg in der Sitzung vom 25. November 1898 einstimmig beantragt hatte, war die Handelskammer in Bromberg mit Zustimmung der Handelskammern zu Posen und Graudenz, sowie der Vorsteherämter der Kaufmannschaften zu Königsberg i. Pr. und Danzig unterm 28. Januar und 14. Juli 1899 bei Sr. Excellenz dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dieserhalb vorstellig geworden.

Auf diese Eingaben ist bisher ein Bescheid nicht erfolgt.

Dagegen ist von den Königlichen Eisenbahn-Direktionen auf den besagten einstimmigen Beschluß des Bezirks-Eisenbahnrathe vom 25. November 1898 mitgetheilt worden, daß die angestellten Ermittlungen der Bahndirektionen ein allgemeines und dringendes Bedürfnis für die beantragte Schnellzugsverbindung nicht nachgewiesen hatten.

Insbondere berufen sich die Bahndirektionen darauf, daß in den Jahren 1897 und 1898 während der Badefaison auf besagter Route über Dirschau—Bromberg—Posen zwischen Königsberg und Breslau ein Durchgangswagen II./III. Klasse eingestellt worden sei, der jedoch täglich von nur etwa 4 Personen im Durchschnitt benutzt wurde, so daß in Folge dieser völlig unzureichenden Benutzung von der Wiedereinführung dieses Durchgangswagens im Jahre 1899 abgesehen worden sei.

Diese Thatsache spricht überzeugend für das Bedürfnis der erbetenen Tages Schnellzugsverbindungen, während die Bahndirektionen irrigerweise das nicht zutreffende Gegenheil daraus folgern.

Dem gerade der Mangel an Schnellzugsverbindungen auf der 43 km kürzeren Route über Bromberg veranlaßt erfahrungsmäßig das reisende Publikum, die längere Verbindung über Kreuz—Schneidemühl zu benutzen und zu bevorzugen. Abgesehen davon sind die Durchgangswagen nur in den Nachtzügen gelaufen und Nachtzüge werden von dem Badepublikum im Allgemeinen wenig benutzt.

Trotz dieses Umweges ist die Reisedauer über Kreuz etwa eine halbe Stunde kürzer als auf der direkten Route über Bromberg, ganz abgesehen von der besseren und bequemeren Fahrt in den Schnellzügen.

Nun unterliegt es doch keinem Zweifel, daß, wenn auf der kürzeren Route über Bromberg dem reisenden Publikum die berechtigtermaßen beanspruchten Vortheile

- a) einer Verbilligung der Reisekosten,
- b) einer bequemeren Fahrt, und
- c) einer Verkürzung der Fahrtdauer um 3 Stunden

gewährt werden, wie dies durch die beantragten Schnellzugsverbindungen über Bromberg geschieht, hier gar bald die Benutzung derselben in überraschender Weise sich zeigen und steigern muß.

Daher sind auch etwaige finanzielle Bedenken gegen die Rentabilität der erbetenen Schnellzugsverbindungen als hinfällig zu erachten.

Der Bezirks-Eisenbahnrathe für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg hat in der Sitzung vom 29. November 1899 den erneuten Antrag der Bromberger Handelskammer auf Einführung der besagten Schnellzugsverbindungen wiederum einstimmig angenommen.

Aus diesem maßgebenden Beschlusse, an welchem die berufenen Vertreter aller betheiligten Gewerbebezüge und Gebiete mitgewirkt haben, ist erkennbar, daß das von den Bahndirektionen bestrittene Verkehrsbedürfnis thatsächlich vorhanden ist, dessen Erfüllung zugleich als wirksames Förderungsmittel für die wirtschaftlichen und culturellen Interessen des deutschen Ostens zu erachten ist.

Von dieser Ueberzeugung durchdrungen, sehen sich daher unter den erwähnten Umständen die Unterzeichneten veranlaßt, einem hohen Hause die ergebenste Bitte zu unterbreiten:

die möglichst schleunige Einführung einer Tagesschnellzugsverbindung zwischen ~~Königsberg~~ <sup>Danzig</sup> über Dirschau—

Bromberg—Inowrazlaw—Posen und Breslau und umgekehrt bei der königlich Preussischen Staatsregierung hochgeneigtest beantragen zu wollen.

Handelskammer für den Regierungs-Bezirk Bromberg.

Handelskammer zu Breslau.

Handelskammer für den Regierungs-Bezirk Posen.

Die Ältesten der Kaufmannschaft Elbing.

Magistrat der Provinzialhauptstadt Posen.

Der Magistrat Elbing.

Gewerblicher Centralverein der Provinz Ostpreußen, Königsberg i. Pr.

Verband Ostdeutscher Industrieller, Danzig.

Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreußen, Danzig.

Delbrück, Oberbürgermeister der Stadt Danzig.“

Diese Petition kam in dem Sitzungen des Abgeordnetenhauses am 1. März und am 5. März 1900 zur Verhandlung und wurde der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung überwiesen. Das Herrenhaus jedoch, auf dessen bezügliche Verhandlungen vom 9. Mai 1900 verwiesen wird, hat die besagte Eingabe der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen.

Die übereinstimmende Ueberzeugung von der Nothwendigkeit und Berechtigung dieser Verkehrsverbesserung für die Hebung der ostdeutschen Wirtschaftsentwickelungen, welche seit Jahren in den zur maßgebenden Beurtheilung zuerst und zumeist berufenen Vertretungen und Interessentkreisen wiederholt zum Ausdruck gekommen ist, ließ die endliche Erfüllung dieses Verkehrsbedürfnisses mit Bestimmtheit erwarten.

Um so mehr überrascht daher der von den Bahndirektionen dem Bezirks-Eisenbahnrathe am 22. Juni 1900 unterbreitete Bescheid, daß gegenüber den zu befriedigenden noch wichtigeren Verkehrsbedürfnissen für die Einrichtung neuer Schnellzüge zwischen Königsberg, Danzig und Breslau über Bromberg—Posen und umgekehrt ein dringendes Verkehrsbedürfnis nicht anerkannt werden kann, daß jetzt schon die Einrichtung dieser Züge beim Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu beantragen wäre.

Der in den verschiedenen Eingaben geführte Nachweis dieses Verkehrsbedürfnisses sei so überzeugend, daß man schwer verstehen kann, wie dasselbe noch immer behördlicherseits bestritten wird.

Der Bescheid überrascht daher um so mehr, als auch die Handelskammer glaubt, die von den Bahndirektionen erhobenen Bedenken überzeugend widerlegt zu haben, und noch unlängst in der Plenar-

sigung vom 7. Mai 1900 einstimmig folgende Erklärung angenommen hat:

„Die Handelskammer muß ihr lebhaftes Bedauern darüber ausdrücken, daß die Einrichtung einer direkten durchgängigen Tages-Schnellzugsverbindung einerseits über Inowrazlaw—Posen nach Breslau und andererseits über Dirschau nach Danzig bezw. Königsberg gleichfalls noch unberücksichtigt geblieben ist, obgleich sie wiederholt von den berufenen Vertretern aller Gewerbszweige und den Behörden der betheiligten östlichen Bezirke erbeten und ihre dringende Nothwendigkeit überzeugend nachgewiesen worden ist.

Die Handelskammer erneuert hiermit das Bittgesuch an die Königl. Staatsregierung, die vorstehend erwähnten und berechtigten Verkehrsbedürfnisse hochgeneigtest bald erfüllen zu wollen.“

Die Posener Handelskammer beantragte eine **Schnellzugsverbindung** <sup>Posen</sup>/<sub>Gnesen</sub> Jarotschin-Dstrowo-Kempen-Kreuzburg-Kattowitz. Dies mußte nicht nur deswegen abgelehnt werden, weil hierbei die für unseren Bezirk wichtigste Schnellzugsverbindung mit **Breslau** ausgeschlossen wird, sondern weil dadurch auch die beantragte Schnellzugsverbindung <sup>Königsberg</sup>/<sub>Danzig</sub> - Dirschau - Bromberg - Inowrazlaw - Posen - Breslau verzögert werden kann, die nachweislich ein sehr nothwendiges Verkehrsbedürfnis ist und auch von der Posener Handelskammer unterstützt worden ist.

Dieselbe ist daher gebeten worden, in erster Linie erneut für diese Verbindung einzutreten. Falls jedoch eine Entlastung der Linie Posen-Breslau-Kattowitz im Verkehr mit Oberschlesien nachweislich nothwendig ist, so ist unsererseits vorgeschlagen, eine Schnellzugsverbindung von <sup>Gnesen</sup>/<sub>Posen</sub> Dels-<sup>Breslau</sup>/<sub>Kreuzburg</sub> -Kattowitz, die allerdings 24 km länger ist. Dagegen würde dadurch der Anschluß nach Breslau, 23 km von Dels aus, erreicht und diese sehr wichtige Verbindung über Gnesen-Dels sei dann noch immer 23 km kürzer als die jetzige über Posen.

Ferner waren diesseits beantragt:

die Abfahrt des Zuges 401 von **Bromberg nach Culmbach** um 1 Stunde 10 Minuten später zu legen.

Die Bahndirektion begründet die Ablehnung dieses vom Bezirks-Eisenbahnrathe einstimmig angenommenen Antrages folgendermaßen:

Die jährlichen Mehrkosten, welche durch die Späterlegung des Zuges 407 entstehen würden, betragen nach allermöglicher Einschränkung desselben 3370 Mark.

Die Direktion hat nicht als wahrscheinlich annehmen können, daß die entstehenden Mehrkosten durch einen gesteigerten Verkehr auch nur annähernd Deckung finden werden, da auf eine nennenswerthe Steigerung des Verkehrs durch den Anschluß des Zuges 407 an den D-Zug 21 schwerlich zu rechnen, vielmehr vorauszusetzen ist, daß die demnächst diese Verbindung be-

nutzenden Reisenden der schon heute bestehenden sehr guten Schnellzugsverbindung 13/23/401 werden entzogen werden.

Da nun außerdem dem Vortheile, der den den Zug 21 benutzenden Reisenden durch die Späterlegung des Zuges 407 entstehen würde, der Nachtheil gegenübersteht, der den von den Zügen 249 von Berlin, 381 von Posen, 382 von Dirschau und 625 von Znin auf den Zug 407 übergehenden Reisenden entstehen würde, so ist von der Späterlegung des Zuges 407 abgesehen worden.

Abgelehnt wurden die Anträge, die zwischen **Gnesen und Posen** kursirenden gemischten Züge Nr. 2431 und 2432 in Personenzüge umzugestalten und ihre Fahrzeiten zu ändern.

Beantragt wurde, die Abfahrt des Zuges 714 (**nach Posen**) in **Breslau** auf 3 15 Uhr Nachmittags zu verlegen im Anschluß an den 3 06 Uhr Nachmittags in Breslau von Wien eintreffenden Schnellzug Nr. 5, wodurch eine direkte Tageszugsverbindung zwischen Wien (Abfahrt 8 Uhr früh) und Bromberg (Ankunft 10 44 Abends) gewonnen wird.

### c. Verkehrseinrichtungen.

In einem ausführlich begründeten Berichte vom 28. Juli 1899 hat die Handelskammer die Errichtung einer **Saltestelle für Personen- und Güterverkehr in Karlsdorf** befürwortet.

Der Antrag der deutschen Landwirtschaftskammern auf Herausgabe eines besonderen **Kursbuches** für die **Thierbeförderung** auf den deutschen Bahnen wurde unterstützt.

Mit dem 1. Januar 1900 ist an Stelle der **Verkehrsordnung** für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 eine neue Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft getreten, welche in Nr. 41 des N.-G.-Bl. veröffentlicht worden ist.

Zur Abschwächung des erheblichen **Wagenmangels** hat der Herr Minister verschärfte Maßregeln angeordnet. (Amtsbl. 41 der Bahndirektion Bromberg Nr. 290 u. 292.) Neben schärferer Kontrolle durch besondere Commissarien ist auch die Bestellung der Waggons neu geordnet. In erster Linie ist der Bedarf an offenen Waggons voll zu decken u. A. für Vieh-, Eil- und Stückgutendungen, für Rübenschnitzel, für Anschlüsse bei beladenen Zufahren u. s. w.

Für die Frachtgutendungen werden die rechtzeitigen Bestellungen alsdann im Voraus voll gedeckt, während die nachträglichen Besteller, falls kein Wagonvorrath ist, unberücksichtigt bleiben bezw. mit der vorchriftsmäßigen Theildeckung nur befriedigt werden.

Auf den diesseitigen Antrag, für die Verladung von geschnittenen oder behauenen **Hölzern** sind die **Waggons** ohne Seitenborde oder niedrigbordige mit hohen, durch Ketten an den Waggons befestigten Rungen zu versehen, und die Zahl dieser Wagengattung ist zu vermehren, erging der Bescheid, daß die **Rungentwagen** ständig vermehrt werden.

Bei der hiesigen Verkehrs-Inspection hatte bis Ende September v. J. jeder Spediteur für die ihm zugewiesenen **Nachnahmesendungen** ein besonderes Nachnahmebuch eingerichtet.

Diese allgemein beliebte Einrichtung ist seitens der Verkehrs-Inspection durch Einführung eines Nachnahmebuches für alle Spediteure aufgehoben worden, worin die Spediteure die Verletzung von Geschäftsgeheimnissen erblickten, da jeder der Spediteure bei Addition seines Contos auch die Höhe der Nachnahmen seines Concurrenten einsehen konnte.

Auf eine diesbezügliche Beschwerde unsererseits bei der Königlichen Eisenbahn-Direction wurde uns der Bescheid, daß die Spediteure nunmehr auf besonderen Blättern Quittung über die ihnen zufallenden Nachnahmen zu leisten haben und daß das allgemeine Nachnahmebuch in den Händen des buchführenden Bahnbeamten bleibt, somit also Niemand der Spediteure Einblick in dasselbe hat.

Die Königliche Eisenbahn-Direction in Bromberg machte in Nr. 44 ihres Amtsblattes, betr. **Ausstellung von Duplikatfrachtbriefen zu Sendungen nach Rußland**, darauf aufmerksam, daß im Verkehre von Deutschland nach Rußland die Uebersendung von Frachtbriefduplikaten seitens der deutschen Versender an ihre russischen Abnehmer zwecks Empfangnahme der Sendungen bei den russischen Abfertigungsstellen nicht erforderlich ist. — Für die Abnahme der Sendungen in Rußland gelten lediglich die Bestimmungen des Artikels 16 des Berner internationalen Uebereinkommens, § 16 des Theils I des deutsch-russischen Gütertarifs.

Die Bestimmungen über Beigabe zweier gleichlautender Frachtbriefe (Frachtbrief und Zolldokument) im § 6 des deutsch-russischen Theils I und den Zusatzbestimmungen dazu werden hierdurch nicht berührt.

Bekanntlich müssen nach den **russischen** Zollbestimmungen die **Zeichen und Nummern der Waarencollis** direkt auf den Verpackungen angebracht sein. Die russischen Bahnen und Zollbehörden nehmen Waarencollis, deren Zeichen und Nummern auf besonderen, an den Collis befestigten Zetteln vermerkt sind, nicht an.

Nach nunmehriger Zusatzbestimmung zum deutsch-russischen Gütertarif (Theil I) sind die russischen Zollämter angewiesen, die im inter-

nationalen Verkehre beförderten leeren Säcke anstandslos die russische Grenze passieren zu lassen, wenn jedes Colli eine Tafel aus Holz oder Pappe trägt, auf welcher in Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe die Bestimmungsstation deutlich angegeben ist.

Für die Vorfracht für russisches Petroleum bis zur deutschen Grenzstation wird von den russischen Bahnen eine Provision bei Nachnahmesendungen nicht mehr erhoben, sofern die Sendungen an die Agenten der Bahnverwaltungen gerichtet sind.

#### d. Tarifwesen.

##### I. Auslandsverkehr.

Seit dem 1. Januar 1900 erfolgt im deutsch-russischen Verkehre die Zahlung der Frachten u. s. w. in der Währung desjenigen Landes, in dem die Frachten- und Nachnahme- u. s. w. Beträge entrichtet werden. Bei Umwandlung dieser Beträge in die andere Währung kommt sowohl in Deutschland als auch in Rußland ein fester Umrechnungsfuß von 216 Mk. = 100 Rbl. zur Anwendung. Nur bei denjenigen allgemeinen und Ausnahme-Tarifen, die am 1. Januar 1900 noch nicht neu herausgegeben wurden, können in Deutschland bis auf Weiteres die Rubelfrachtbeträge nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen auch in russischer Währung gezahlt werden. Nachnahmen sind wie bisher in der Mark- oder Rubelwährung zugelassen, die Auszahlung derselben erfolgt aber ausschließlich in der Währung desjenigen Landes, in dem die Nachnahmen abgehoben werden.

Vom 1. Januar 1900 ab sind die Ausnahmetarife 7a für Getreide nach den Hafentplätzen und 7b für Getreide nach deutschen und niederländischen Binnenstationen in der Markwährung neu erstellt worden. Der Ausnahmetarif 7a bringt nachrichtlich die Frachtfäße auch in der Rubelwährung, jedoch mit der Bestimmung, daß die Frachtzahlung ausschließlich in der Markwährung zu erfolgen hat.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1900 ist zu dem Theil II des Gütertarifs der zweite Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und sehr zahlreiche Ergänzungen und Aenderungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation.

Die **Detarifirung von Exportzucker nach Specialtarif III** hat die Handelskammer mit Rücksicht auf die bedeutende Zuckerindustrie des Bezirks früher befürwortet. Hiergegen ist Beschwerde erhoben, weil alsdann diese Frachten der Kleinschiffahrt entzogen würden. Der Bahnversand im diesseitigen Bezirke betrage ca. 130 000 Tonnen jährlich im Durchschnitt, während etwa 60 000 Tonnen Frachtgut für ca. 600 Schiffer allein nach Danzig zu Wasser gingen. An letzterem Versandt sei auch

das Speditionsgewerbe ganz erheblich betheiligt, so daß bei Entscheidung dieser Frage gegenüberstehende Interessen bedeutender Gewerbe- und Erwerbszweige wohl zu berücksichtigen sind.

Eine Erweiterung und Sicherung des Zuckerexports für die Industrie und Landwirtschaft sei nothwendig, aber auch die ungünstige Lage der Kleinschiffahrt muß beachtet werden, der ohnedies schon viele Frachtgüter, wie Getreide, Mehl, Holz, Kohlen, Eisen, durch die Ausnahmetarife nach den Seehäfen entzogen werden. Eine Gleichberechtigung der Binnenschiffahrt mit der Seeschiffahrt sei nicht zu bestreiten. Die Handelskammer beantragte deshalb, dahin zu wirken, daß die Frachtsätze der Seehafentarife auch für den binnenländischen Umschlagsverkehr von Bahn zu Schiff einzuführen seien.

Im Ostdeutschen **Getreideverkehr** nach preussisch-österreichischen Grenzstationen trat vom 1. August d. Js. an Stelle des Getreide-Ausnahmetarifs von ostdeutschen Stationen nach preussisch-sächsischen und österreichischen Grenzstationen vom 1. Januar 1898 nebst Nachtrag 1 ein neuer Getreide-Ausfuhrtarif in Kraft, der geringe Tarifiermäßigungen und Frachterhöhungen enthält. Außerdem sind direkte Frachtsätze nach der Station Reichenberg vorgesehen. Nach den besonderen Vorschriften auf Seite 4 des neuen Tarifs können nur solche Sendungen auf Grund dieses Tarifs abgefertigt werden, die von den dort aufgeführten Grenzstationen aus unmittelbar und ohne Benützung einer deutschen Zwischenstrecke aus dem deutschen Zollgebiet ausgeführt werden.

## II. Inlandsverkehr.

Vom 1. April cr. ab werden als Eilgut befördert und nur als Stückgut berechnet: Bienen, Brot, Butter, lebende- frische und geräucherte Fische, Muschel- und Schalthiere, frisches Gemüse, frische Beeren aller Art, frisches Stein- und Kernobst — mit Ausschluß von Südfrüchten — und frische Weintrauben. Es ist jedoch erforderlich, daß diese Güter von Eilfrachtbriefen begleitet werden. Ferner haben eine Ermäßigung der Frachten folgende Futtermittel: Erbsenschalen, auch zerkleinert, Erdnußschalen, auch zerkleinert, Fleischfutttermehl, Griebenkuchen, Cacaoschalen, auch zerkleinert, Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, Maiskuchen und Maiskuchenmehl, Malztreber, getrocknete, Melassefutter (Melasse mit anderen Artikeln zu Futterzwecken gemischt), Delfkuchen, Delfkuchenmehl (zerkleinerte Delfkuchen) und entfettetes Delsaatmehl aller Art, namentlich Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Cocoskuchen (Coprakuchen), Cocoskuchenmehl (Copramehl), Baumwollsamenskuchen, Baumwollsamensemehl, Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl, Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, Reishüllen, Reiszutttermehl bezw. Reiskleie, Rübensyrup, ungeri-

nigter (die zu Speisezwecken nicht unmittelbar brauchbaren Nachprodukte der Raffinerien), Samen, entölte (abdestillirte), folgende: Anis, Fenchel, Kümmel (Rückstände bei der Herstellung ätherischer Oele), Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlen.

Zur Frachtberechnung für gemischte Ladungen ist Folgendes bestimmt:

„Für gemischte Ladungen, die Stückgut enthalten, kann getrennte Berechnung der Wagenladungs- und Stückgutfracht gemäß § 11 der allgemeinen Tarifvorschriften im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs auch im Verkehr solcher Stationen stattfinden, die nur für den Wagenladungs-, nicht aber für den Stückgutverkehr eröffnet sind, vorausgesetzt, daß im gegebenen Falle die Einrichtung des Tarifs die Berechnung von Stückgutfracht ermöglicht. Die etwa erforderliche Gewichtsfeststellung würde, wenn auf der Versandtstation eine Decimalwaage fehlt, auf einer Zwischen- oder der Empfangsstation erfolgen müssen.“

Bereits 1892 hatte die Handelskammer um eine Frachtermäßigung für die Musterkoffer der Geschäftsreisenden vergeblich petitionirt. In gleichem Sinne hat nunmehr auch die Handelskammer Cassel, unter Hinweis auf die analogen Bestimmungen in Oesterreich, eine 50 procentige Frachtermäßigung beantragt. Diese Eingabe ist diesseits unterstützt worden. Das Bedürfniß nach Ermäßigung der Fahrpreise für Geschäftsreisende hat sich mit der Ausdehnung der Geschäftsreisen um so fühlbarer gemacht, als auf die seit Jahren erhoffte Verbilligung der Personentarife nach den jüngsten Landtagsverhandlungen vorerst nicht zu rechnen ist. Der Geschäftsreisende kann nicht wie andere Reisende die bestehenden Fahrtverbilligungen sich nutzbar machen, und sein Anspruch ist um so gerechter, als die Geschäftsreisen wesentlich zur Steigerung des Güterverkehrs mitwirken.

Auf eine Anfrage seitens der Königlichen Eisenbahn-Direktion Bromberg, ob dem seitens süddeutscher Interessenten gestellten Antrage, den **Sperrigkeitszuschlag für Watte** überhaupt oder doch wenigstens für geleimte Watte in gepreßten Ballen fallen zu lassen, stattzugeben sei, wurde nach eingezogenen Auskünften erwidert, daß im diesseitigen Bezirk Wattfabriken nicht vorhanden sind, auch der Bezug von Watten ein so geringer sei, um besondere Stellung zu dem Antrage zu nehmen.

Beim Bezirks-Eisenbahnrathe ist die Einführung von ermäßigten **Ausnahmefrachten** für den Bezug von **Rohthon** aus Saarau i. Schl. und von **geschlämmter Erde** aus Halle a. S. nach

Kolmar i. P. und nach Wilda mit ausführlicher Begründung beantragt worden.

Der Antrag wurde abgelehnt.

Der wiederholt erörterte Antrag, daß unter den veränderten Verhältnissen die **Ausfuhrtarife** für **schlesische Kohlen** auch auf die binnenländischen Stationen des diesseitigen Bezirks zur Anwendung zu bringen sind, kam auch in der diesseitigen Handelskammer erneut in der Sitzung vom 7. Mai 1900 zur Verhandlung. Die Kohlen sind für die östlichen Seebezirke wesentlich billiger als für das Binnenland; man fährt z. B. die Kohlen von Zabrze über Inowrazlaw nach Dirschau billiger, als von Zabrze nach Inowrazlaw. Die Gründe für diese Maßregel sind seiner Zeit berechtigt gewesen; es sollten der Kohlenindustrie, dem Bergbau neue Absatzgebiete in der Nähe der See erschlossen werden, um dadurch die englische Kohle zurückzudrängen. Es sei nunmehr eine Bevorzugung der Industrie in der Nähe der Seestädte zu Ungunsten der Industrie im Binnenlande. Bei den heutigen hohen Preisen der englischen Kohle ist es aber ein berechtigter Wunsch, daß der Bromberger Bezirk dieselben billigen Tarife für die Einfuhr der Kohlen aus Schlesien bekommt, wie sie den Bezirken der Seestädte gewährt worden sind. Unsere Provinz ist sehr arm an Montanindustrie; es existiren hier nur sehr wenig Kohlenbergwerke, die diesen wichtigen Industriezweig betreiben. Ein wichtiger Zweig ist die **Braunkohlenförderung** auf Moltkegrube bei Bromberg. Dieselbe hatte bisher keine Tarifvergünstigung. In letzter Zeit sind auf diesseitigen Antrag für die Braunkohle in Moltkegrube Ausnahmetarife für die Ausfuhr nach Danzig, Köslin, Stolp und anderen Seestädten eingerichtet worden, welche ebenso den schlesischen und brandenburgischen Braunkohlen gewährt worden sind. Damit ist ein Schritt gethan worden, der dankbar anerkannt werden muß.

Indessen wird dadurch die Berechtigung der Frachtermäßigung für schlesische Kohlen nicht berührt.

Auch ist bei den veränderten Verhältnissen die Wiedereinführung der am 1. August 1894 aufgehobenen **Staffeltarife für Getreide und Mehl** erforderlich, die für diese ostdeutschen landwirthschaftlichen Produkte einen Absatz nach dem Westen und Süden Deutschlands ermöglicht hätten. Die Voraussetzungen für die Gegnerschaft dieser Tarife seien inzwischen größtentheils hinfällig geworden, so daß die von der Handelskammer erbetene Wiedereinführung dieser Tarife, deren Gegnerschaft man wohl nunmehr überwinden würde, der ostdeutschen Landwirthschaft und Müllerei wenigstens theilweise die verlorenen Absatzgebiete wieder erschließen und große Vortheile bringen würde.

Die Versetzung von **Mehl- und Mühlenfabrikaten** aus Specialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse A I haben die bayerischen Staatsbahnen bei der Ständigen Tarifcommission beantragt. Die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen hat nun um Aeußerung über Umfang und Lage der Müllerei im diesseitigen Bezirke und um gutachtliche Aeußerung über die Erhöhung der Mehlfrachten und deren wirthschaftliche Folgen ersucht.

Die Ermittlungen im diesseitigen Bezirke haben ergeben, daß eine besondere Schädigung der Kleinmühlen durch die Großbetriebe nicht vorliege, daß eine solche vielmehr zuverichtlich nicht nur für die Müllerei, sondern auch für die Landwirthschaft unseres Bezirks durch Frachterhöhung für Mühlenfabrikate — u. zw. ohne erkennbaren Vortheil für den Handel — zu erwarten sei. In dem diesseitigen Bericht ist dies Alles — auch mit statistischen Angaben — überzeugend nachgewiesen, welcher die Ablehnung des besagten Antrages, dagegen gleiche Frachtverbilligung durch Wiedereinführung der Staffeltarife für Getreide und Mehl im wirthschaftlichen Interesse des deutschen Ostens befürwortet.

Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hat einstimmig und die Tarifcommission mit allen gegen 2 Stimmen den Antrag der bayerischen Staatsregierung abgelehnt, welcher dahinging

- a) Mehl und Mühlenfabrikate aus Specialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse zu versetzen, wodurch die Mehlfrachten um  $33\frac{1}{3}\%$  erhöht worden wären,
- b) Futtermehl aus Specialtarif I in Specialtarif II einzureihen.

Diesseits ist die Detarifirung nach Specialtarif III, analog für Kleie, befürwortet worden.

Der diesseitige Antrag auf Einführung des **Getreide-Ausnahmetarifs C 1** nach Danzig u. s. w. auf die binnenländischen Plätze ist vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten durch Bescheid vom 20. October 1899 abgelehnt worden, indem angeblich schwerwiegende Nachtheile für die binnenländische Mühlenindustrie nicht eingetreten sind. Die Gestaltung des Getreide- und Mehlverkehrs in Ost-, Westpreußen und Posen wird ferner aufmerksam verfolgt.

Unterstützt wurde die Eingabe der Handelskammer Cassel, betr. **Frachtermäßigung für Eichenfaßholz**, mit der Ergänzung, daß auch eichene und fichtene Faßhölzer zum Versandt aus dem Osten nach West- und Süddeutschland nach Specialtarif III zu versetzen sind.

In Folge der diesseitigen Eingabe um Einführung ermäßigter **Staffeltarife für Hölzer des Specialtarifs II** haben die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Landwirthschaft diesbezügliche Ermittlungen in den östlichen Provinzen veranlaßt. Erneut hat daraufhin die Handelskammer

Erhebungen gemacht, die zu dem Ergebniß geführt haben, daß außer dem Westen auch viele östliche Bezirke bedingte oder unbedingte Gegner besagter Tarife sind. Bei dieser Sachlage ist schwerlich eine baldige Einföhrung besagter Staffeltarife zu erwarten. Da jedoch andererseits dem bedeutenden Holzhandel und der noch stetig steigenden umfangreichen Holzindustrie daran gelegen ist, möglichst bald durch billigere Bahntarife das günstige Absatzgebiet im Westen und Süden Deutschlands sich zugänglich zu machen, so hat die Handelskammer unterm 21. April 1900 an den Herrn Regierungs-Präsidenten folgenden Bericht gegeben:

„Schon im diesseitigen Berichte vom 16. Mai 1898 an die königliche Eisenbahn-Direction ist nachgewiesen, daß der Bedarf an den einschlägigen Holzgattungen — bei entsprechender Abnahme der Ausfuhr — sich stetig und erheblich steigerte.

Es betrug von besagten Waarengattungen (Bau- und Nuthölzern) die

	Einfuhr nach Deutschland		Ausfuhr aus Deutschland	
	Tonnen	Worth in Millionen Mark	Tonnen	Worth in Millionen Mark
1895	2 854 105	136,4	267 552	13,2
1896	3 285 133	176,2	288 704	15,1
1897	3 976 138	235,1	344 175	22,7
1898	4 622 350	272,2	328 614	20,6
1899	4 630 250	296,4	297 324	19,4

Trotz der fortschreitenden Forstkultur und den zunehmenden Forsterträgen Deutschlands, bei deren Verkauf Preise wiederholt bis fast zur doppelten Höhe der Anschläge erzielt werden, kann Deutschland auch nicht annähernd seinen zeitigen und künftigen Bedarf an Bau- und Nuthölzern decken.

Der größte Theil desselben muß vom Auslande gesehen, und hierfür kommt nach statistischem Ausweis in erster Linie Oesterreich-Ungarn und alsdann Rußland hauptsächlich in Betracht.

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn erfolgt größtentheils zur Bahn vorerst nach den Grenzgebieten (Provinz Schlesien, Königreiche Sachsen und Bayern). Liegt somit schon in dieser günstigen geographischen Lage der Vorzug eines billigeren Waarentransports für die besagte Holzeinfuhr, so erhöhen sich diese Vortheile für genannte Grenzgebiete noch dadurch, daß die Bahntarife in Oesterreich-Ungarn zur Förderung dieses Holzexports besonders niedrige sind.

Noch unterm 10. Februar 1899 waren von der österreichischen Staatsbahn sehr billige Tarife für Holz zwischen Galizien und der Bukowina einerseits und Rheinland-Westfalen andererseits mit Umgehung in Bodenbach eingeführt.

Dadurch wird aber nicht nur der Eigenbedarf genannter deutscher Grenzgebiete billiger gedeckt, sondern auch der Weitertransport nach den übrigen angrenzenden guten Aufnahmegebieten (Thüringen, Braunschweig, Rheinland, Hessen, Württemberg, Bayern, Baden, Elsaß u. s. w.) so sehr erleichtert und verbilligt, daß ein Mitbewerb unseres Bezirks — gerade nach diesen lohnenden Absatzgebieten — in Folge der weniger günstigen Lage und der dementsprechend zu hohen Bahnfrachten nahezu ausgeschlossen ist.

Hierzu tritt ferner, daß für viele gute Absatzgebiete (Lübeck, Hamburg, Bremen, Hannover, Rheinland, Westfalen u. A.) noch der Mitbewerb Ost- und Westpreußens auf dem Seewege ermöglicht wird, und daß gleicherweise in besagten lohnenden Absatzgebieten Deutschlands überseeische Hölzer auch von Waarengattungen leichten Eingang finden, für welche die in unserem Bezirke verarbeiteten Holzgattungen einen recht guten Ersatz bieten.

Ganz anders gestaltet sich jedoch die Sachlage für die Einfuhr und Verwerthung der Bau- und Nuthölzer aus Rußland. Kaum 6 Procent der russischen Einfuhr erfolgt auf dem Bahnwege (vgl. Seite 12 des anliegenden Berichts), und zwar gehen von ca. 23 000 Tonnen Rohholz etwa 17 000 Tonnen nach Schlesien, welches Schnittwaaren schon jetzt nach dem südwestlichen Rußland exportirt, und von 54 000 Tonnen Nuthholz gehen ca. 36 000 Tonnen nach Ost- und Westpreußen, um meist zur See weiterbefördert zu werden, während nur 120 Tonnen per Bahn nach Posen kommen.

Die Möglichkeit, die Rohhölzer auf dem billigen Wasserwege (Flößerei) zu beziehen, bildet eben eine wesentliche Unterlage für die Existenzfähigkeit und gedeihliche Fortentwicklung des Holzhandels und der Holzindustrie unseres Bezirks. Da letztere wegen der zu hohen Bahnfrachten nun gerade nach den lohnendsten und zumeist aufnahmefähigen Absatzgebieten des Westens keine regelmäßigen größeren Geschäftsabschlüsse verwirklichen können, so bleibt ihnen der Absatz zumeist auf diejenigen Gebiete bis zur Elbe beschränkt, welche auf dem Wasserwege erreichbar sind oder bis zu welchem wegen nicht allzu großer Entfernung (400 km) der Bahntransport nicht immer wesentlich ausschlaggebend wird.

Leichterklärlich liegt in dieser Beschränkung des Absatzgebietes für die beteiligten Gewerbeunternehmen unseres Bezirks ein sehr großer Nachtheil. Dieser trifft sie um so härter und empfindlicher, je mehr die anhaltend günstige Geschäftsconjunction einen größeren Umsatz bedingt, weil nur dadurch bei dem kleinen Nutzen der einzelnen Geschäftsabschlüsse ein entsprechend berechtigter Unternehmerrgewinn erzieltbar ist.

Unter den obwaltenden Verhältnissen zeigt sich ähnlich wie bei den diesbezüglichen Verhandlungen in den Conferenzen der Bahndirectionen Bromberg und Breslau in den Jahren 1890 und 1891 vorerst eine Opposition gegen die diesseits erbetenen Frachtermäßigungen seitens der ost- und westpreussischen Seestädte. Zu den Gegnern gehören ferner die Handelskammern Brandenburg, Potsdam, Magdeburg, Erfurt, Gotha, Halle, Halberstadt u. A., während Posen sich unbedingt und die Handelskammern zu Breslau, Oppeln, Liegnitz, Schweidnitz und Sagan bedingt dafür geäußert haben.

Die Handelskammer zu Oppeln weist darauf hin, daß die gewünschten Frachtermäßigungen zur Bekämpfung der immer mehr vordringenden amerikanischen und schwedischen Concurrenz geeignet sein würden.

Die Handelskammer Liegnitz erblickt im Gegensatz zu Breslau keine nennenswerthen Nachtheile für Schlesien, wenn die Ausnahmetarife nur innerhalb bestimmter nordöstlicher Gebiete eingeführt würden.

Die Handelskammer Schweidnitz kann sich nur für Ausnahmetarife nach dem Westen über Berlin hinaus erklären, während bis Berlin die bestehenden Tarife beibehalten werden müßten.

Selbst von den gegnerischen Handelskammern wird anerkannt, daß insbesondere die polnischen Kiefernhölzer einen mindest gleichwerthigen Ersatz für die zur See billig eingeführten amerikanischen Pine-Hölzer bieten, und daß gegen letztere die Kiefern bei den gewünschten Frachtermäßigungen erfolgreich im Westen würden concurriren können.

Demnach ist aus dem bisher über diese Angelegenheit hier zugänglichen Material zu folgern, daß eine allgemeine Frachtermäßigung für Holz mit Staffelform grundsätzlich fast überall entschiedenem Widerspruch begegnet, und daß demzufolge die etwaige Verwirklichung einer derartigen Tarifreform im günstigsten Falle sich vielleicht noch viele Jahre verzögern kann.

Wesentlich günstiger ist aber die Sachlage auch dann nicht, wenn die begrenzte Einföhrung der Staffeltarife, abgesehen von den unterschiedlichen Wünschen hinsichtlich der Entfernungen, der Frachtsätze, Waarengattungen u. s. w., von vielfach sich widersprechenden Verkehrsbedingungen der einzelnen Versand- und Absatzgebiete abhängig gemacht wird. Auch bei einem derartigen Interessententritte hat die erbetene

Frachtermäßigung für Holz, welche für den diesseitigen Bezirk als nothwendiges und dringendes Verkehrsbedürfnis erachtet wird, keine zuversichtliche Aussicht auf baldige Verwirklichung.

Aus all diesen Umständen und Erwägungen zieht die Handelskammer in Uebereinstimmung mit den beteiligten Interessenten es vor, ihren ursprünglichen Antrag dahin zu modifizieren, daß recht bald eine Frachtermäßigung zum Versandt bestimmter Waarengattungen aus dem diesseitigen Bezirke nach bestimmten westlichen Gebieten ermöglicht wird.

Der nunmehrige Vorschlag geht dahin, unbeschadet der zur Zeit geltigen Bahntarife, einen Ausnahmetarif für den Versandt derjenigen Hölzer, welche der Specialtarif II in Ziffer 3 unter a und b benennt, aus dem Direktionsbezirk Bromberg nach dem Westen Deutschlands unter bestimmten Bedingungen einzuführen.

I. Benennung der Holzwaaren für den Ausnahmetarif laut Specialtarif II Ziffer 3 unter a und b:

„3. Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, ge-  
locht, gefehlt oder sonst bearbeitet:

- kantiges, als Balken, Sparren, Latten, Leisten;
- breites, als Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

II. Versandtgebiet:

Bezirk der Eisenbahn-Direktion Bromberg (Anschluß anderer östlicher Bezirke vorbehalten).

III. Empfangsgebiet:

- Von Preussischen Bahndirektionen: Bezirke
  - Altona, ausschließlich der östlich von Wittenberge gelegenen Strecken,
  - Magdeburg, ausschließlich der Strecken, die östlich der Schnittlinie Wittenberge—Stendal—Magdeburg—Zerbst gelegen sind,
  - Hannover, ausschließlich der Strecken östlich von Stendal,
  - Erfurt, ausschließlich der Strecken, welche östlich der Schnittlinie Zerbst—Moslau—Leipzig gelegen sind, und
  - die übrigen westlich von den vorgenannten gelegenen Preussischen Direktionsbezirke.
- Bahnen im Königreich Sachsen, ausschließlich der nördlich von der Schnittlinie Leipzig—Riesa—Dresden—Schandau gelegenen Strecken, und
- das sonstige westlich und südlich von genannten Bezirken gelegene deutsche Reichsgebiet.

IV. Entfernungen und Frachtsatz:

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs wird einheitlich auf 2 Pfennige pro tkm und 12 Pfennige Abfertigungsgebühr pro 100 kg berechnet und kommt nur in Anwendung auf Entfernungen von mindestens 450 km.

Mit diesem Vorschlage dürfte sich ein großer Theil der Gegner des allgemeinen Staffeltarifs sowie der bedingten Anhänger begrenzter Staffeltarife einverstanden erklären. In kaum nennenswerthem Umfange werden dadurch die bestehenden Verkehrsbeziehungen beeinträchtigt; insbesondere bleiben davon die eigenartigen, den jeweiligen concreten Verhältnissen des lokalen Verkehrs angepassten Tarifverhältnisse unberührt. Dies trifft auch auf weitergehende Relationen zu, indem durch Normirung eines Einheitsatzes auf Entfernungen von mindestens 450 km die näher gelegenen Versandtgebiete von vornherein schon einen erheblichen Vorsprung vor jedem Mitbewerber haben. Wird schon aus diesem Grunde die Gegnerschaft in Mittel- und Westdeutschland schwer erklärlich, so tritt im vorliegenden Falle insbesondere der namentlich beachtenswerthe Umstand hinzu, daß es sich zum allergrößten Theile um Waarengattungen (Kiefern und Eichen) handelt, welche von einzelnen ausgebreiteten Industrien in Mittel-, West- und Süddeutschland verarbeitet und statt des amerikanischen Pine-Holzes verwertbar werden. Diese Holzgattungen charakterisiren sich thatsächlich als Bedarfsartikel besagter Industrien, ohne daß die Forsten dieser Consumgebiete die Hölzer — oder als Ersatz gleichartige — produziren.

a) Für den Ueberschuß dieser Hölzer im diesseitigen Bezirke ist, wie schon ausgeführt, das jetzige beschränkte Absatzgebiet als eine Beeinträchtigung des steigenden Verkehrs und der zunehmenden Industrie zu erachten.

Schon jetzt werden von den hier eingehenden Floßhölzern fast 120 000 Tonnen auf den Schneidemühlen des diesseitigen Bezirks verarbeitet, die etwa 80 000 Tonnen Schnittwaaren ergeben. Die Schneidemühlenindustrie erweitert sich aber erfreulicherweise durch Neuanlagen ganz bedeutender Werke von Jahr zu Jahr, so daß in absehbarer Zeit auf eine um etwa 50% erhöhte Fabrikation zu rechnen ist, für deren Produkte nur der Absatz nach auswärts in Betracht kommen kann.

Da nun die Forsterträge unseres Bezirks nicht nur den lokalen Bedarf decken, für den fast ausschließlich kleinere Schneidemühlen, Zimmerleute u. s. w. arbeiten, sondern noch Ueberschüsse geben, die gleichfalls nach benachbarten Bezirken zum Versandt kommen, so ist eben für die gesammte Produktion unserer größeren Sägewerke ein unabweisbares Absatzbedürfnis nach auswärts vorhanden, das im diesseitigen Bezirke nicht zu befriedigen ist.

Würden nicht für diesen Export Verkehrs-erleichterungen geschaffen, so könnten größere Werke darauf bedacht sein, auch den heimischen Bedarf in nennenswerthem Umfange sich anzueignen. Dies würde sicherlich eine Schädigung, in Einzelfällen gar eine Existenzgefährdung kleinerer Schneidemühlen unseres Bezirks, zur Folge haben.

b. a. Die Feststellung des Bahnversandes, wofür hier nur die mangelhafte Unterlagen vorliegen, erfolgt unseres Wissens durch die zuständigen Bahndirektionen.

Viele Interessenten lehnten genauere Angaben mit folgender Erklärung ab:

„Nach den gemachten Erfahrungen könnte einmal eine bisherige stärkere Verladung in ein wegen des hohen Frachtsatzes für uns nicht rentables Gebiet als Beweis dafür genommen werden, daß schon bei dem bisherigen Tarif Holzverladungen nach dem Westen Nutzen bringen, während wiederum nur vereinzelt Verladungen bei den Behörden den Anschein zu erwecken pflegen, daß ein Bedürfnis für Holzverladungen dorthin für uns nicht vorliegt.“

ß. Betreffend den Wasserverkehr, bei welchem doch nur die Rahmverladungen, ausschließlich der Flößerei, gemeint sein können, so verweisen wir auf folgende Statistik:

Die Hafenschleuse Brahemünde passirten auf der Bergfahrt (Richtung nach Bromberg):

	1898		1899	
	Sähne	Gewicht in Tonnen	Sähne	Gewicht in Tonnen
Kieferne Bretter und Bohlen . . . . .	151	16 592,5	179	19 400,—
Kiefern Kantenholz . . . . .	29	3 540,—	33	4 760,—
Kieferne Schwellen . . . . .	24	3 465,—	16	1 855,—
Eichen Rundholz und Kantenholz . . . . .	4	360,—	3	203,—
Eichen Schwellen . . . . .	2	112,7	1	150,—
„ Zapfpfähle . . . . .	1	10,—	—	—
„ Speichen . . . . .	6	440,—	2	260,—
„ Parquetstäbe . . . . .	2	260,—	2	300,—
Eisene Bretter . . . . .	14	1 555,—	17	1 890,—
Eichen Bretter und Bohlen . . . . .	2	270,—	—	—
Tannen Bretter . . . . .	1	125,—	2	235,—
Nüßern Rundholz . . . . .	1	95,—	—	—
Weißbuchen Rundholz und Bretter . . . . .	4	340,5	—	—
Grubenschalen und Stangen . . . . .	5	620,—	1	125,—
Telegraphenstangen . . . . .	5	655,—	3	300,—
Bandstücke zc. . . . .	18	1 452,5	12	860,—
zusammen	269	29 893,2	271	30 338,—

Den Bromberger Kanal (II. Schleuse) passirten auf der Bergfahrt (Richtung nach Berlin):

	1898		1899	
	Rähne	Ladung in Tonnen	Rähne	Ladung in Tonnen
Kieferne Bretter . . .	342	38 326	459	50 567
Kiefernes Kantholz . . .	46	5 596	35	4 011
Kieferne Schwellen . . .	24	3 430	12	1 590
Eichen Rundholz . . .	2	225	—	—
„ Schwellen . . .	2	313	—	—
„ Speichen . . .	4	465	4	560
„ Kantholz . . .	—	—	2	210
Eisen Bretter . . .	56	6 745	74	8 310
Eichen Bohlen . . .	2	290	2	220
Tannen Bretter . . .	7	795	—	—
Rüstern Rundholz . . .	1	65	—	—
Blanchettes . . .	2	260	—	—
Grubenschalen . . .	5	560	3	285
Telegraphenstangen . . .	5	645	3	300
Bandsstöcke . . .	15	1 340	12	900
zusammen	513	59 055	606	66 953

Die Angaben der Interessenten, wenn man dieselben um die Hälfte erhöht, bleiben wesentlich hinter diesen amtlichen Aufzeichnungen zurück.

Von den einschlägigen Waaren gingen etwa 63 000 Tonnen durch die II. Schleuse des Bromberger Kanals; von den 26 000 Tonnen, die von der Weichsel kamen, ist aber auch ein großer Theil aus dem diesseitigen Bezirke (Jordan, Schulitz), so daß die Ausfuhr aus letzterem auf etwa 50 000 Tonnen zu veranschlagen ist, während die gehörten Interessenten weniger als die Hälfte angeben.

Als Absatzgebiete über Berlin hinaus kommen für den Wasserweg fast ausschließlich die Provinz und das Königreich Sachsen in Betracht.

Für eine maßgebende Beantwortung der hierzu gestellten Einzelfragen waren irgendwie verlässliche tatsächliche Unterlagen nicht erhältlich, insbesondere nicht aus anderen östlich von Berlin gelegenen Bezirken.

Der allergrößte Theil der Einfuhren, in den diesseitigen Bezirk besteht aus Rundhölzern, kaum der zwölfte Theil aus Kanthölzern. Sonst bearbeitete Hölzer, die hier in Betracht kommen, werden aus dem Auslande (Rußland) hierher nicht eingeführt.

Hinsichtlich der zum Versandt nach dem Westen kommenden Waarengattungen handelt es sich, wie zutreffend angenommen und auch im diesseitigen nunmehrigen Vorschlage angeführt ist, nur um Schnitthölzer entsprechend der Benennung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif (Holz. Spec. Tarif II, Ziffer 3, pos. a und b).

Als die durch die beantragte Frachtermäßigung zu gewinnenden weitergelegenen westlichen Absatzgebiete werden bezeichnet:

Braunschweig, Oldenburg, Rheinland, Westfalen, Bayern, Baden, Württemberg, Elsaß-Lothringen.

Als besonders größere Consumplätze werden genannt: Hamburg, Bremen, Bielefeld, Wilhelmshafen, Braunschweig, Hannover, Hildesheim, Duisburg, Dortmund, Hagen, Köln, Frankfurt a. M., Mainz, Kiel, Karlsruhe, Stuttgart, Darmstadt, Fürth-Mürnberg, Straßburg, Ludwigshafen u. A.

Es handelt sich eben nicht allein um eine Erweiterung des bisher möglichen Verkaufsgebietes westlich von Berlin, sondern hauptsächlich um die Erschließung neuer, sehr aufnahmefähiger Absatzgebiete westlich und südlich der Schnittlinie Wittenberge-Magdeburg-Leipzig-Dresden, wie im diesseitigen Vorschlage angegeben ist.

Um daher möglichst bald den beteiligten Gewerbetreibenden unseres Bezirkes dieses notwendige und lohnende Absatzgebiet durch die erforderliche Frachtermäßigung zu erwirken, ist nunmehr der diesseitige Vorschlag hinsichtlich des

Versandgebietes unter den obwaltenden Umständen nur auf den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg beschränkt worden.

Es ist ferner nach sorgfältigster erneuter Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse, insbesondere der anderweitig erhobenen Einwände auch das Absatzgebiet lediglich auf Mittel- West- und Nordwestdeutschland begrenzt, und statt der Staffelform der sicherlich auch beförderlicherseits annehmbare Einheitsfuß von 2 Pf. per km als Frachtfuß des erbetenen Ausnahmetarifs vorgeschlagen.

Es bleibt auf dieser Grundlage den anderen östlichen Bezirken (Provinzen) der etwaige Anschluß an diesen Tarif überlassen, welcher nach diesseitiger Ansicht die Interessen der anderen östlichen Bezirke nicht benachtheiligt.

Sollten für letztere jedoch billigere Tarife als die nach dem diesseitigen Vorschlage beabsichtigt werden, so müssen sie selbstverständlich auch für den diesseitigen Bezirk Geltung haben.“

## VIII. Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr.

Die Handelskammer hatte den Antrag der Handelskammer Dresden befürwortet, unter Abänderung des § 20 der Postordnung, auch bei telegraphischen Geldanweisungen wie bei den Postanweisungen dem Empfänger den Text des Anweisungstelegramms auszuhändigen zu lassen. Dem entsprechend hat das Reichs-Postamt unterm 27. März 1900 eine Anweisung erlassen, daß auch bei telegraphischen Postanweisungen dem Empfänger der abgestempelte Abschnitt einer gewöhnlichen Postanweisung ausgehändigt wird, auf dem die Angabe des Absenders, Betrag und Tag der Einzahlung, auch sonstige Verfügungsbestimmungen der Anweisungstelegramme übertragen sind. Diese Mittheilungen werden, falls der Abschnitt nicht genügend Raum hierfür bietet, auf ein besonderes Blatt niedergeschrieben.

Zu dankenswerther Weise hat der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts den diesseitigen Eingaben, betreffend die Einrichtung einer Fernsprechverbindung mit Stettin-Argenau, entsprochen.

Auf die Eingabe, betreffend die Einrichtung einer Fernsprechverbindung von Bromberg, Inowrazlaw und Gnesen mit Breslau, hat der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts die Ausführung derselben noch für dieses Jahr in Aussicht gestellt.

Die gleiche Zusage gab die Kaiserliche Ober-Postdirektion für die Einrichtung einer Fernsprechanstalt in Fielesne mit Anschluß an das allgemeine Fernsprechnetz.

## IX. Gewerbefachen.

Zum **Einkaufsverfahren** der **Armee-** Bedürfnisse durch die **Proviantämter** hat die Handelskammer zu Graudenz an die Herren Handelsminister und Kriegsminister eine Eingabe gerichtet, in welcher besonders auf § 61 der Proviantamtsordnung hingewiesen und ausgeführt wird, daß hier eine nicht berechnete Beschränkung des freien Verkehrs und eine große Schädigung des Handels vorliege. Schon vor vielen Jahren hat die Handelskammer in gleichartiger Angelegenheit den Beschwerdeweg erfolglos beschritten, gleichwohl hat sie das Vorgehen der Handelskammer zu Graudenz unterstützt.

Hierauf ist dann vom Herrn Handelsminister unterm 11. Juli 1899 der Bescheid erfolgt, daß in der besagten Bestimmung weder eine grundsätzliche Ausschließung des legitimen Handels von den Lieferungen an die Proviantämter ausgesprochen, noch jemals erfolgt ist. Vielmehr werden von den Proviantämtern alljährlich große Mengen Getreide und Raufutter aus zweiter oder dritter Hand angekauft. Bei der Wahl ist lediglich die Rücksicht auf eine vortheilhafte Deckung der Bedürfnisse maßgebend.

Deshalb ist auch für die Naturalienlieferungen an die Proviantämter ein freier Wettbewerb zwischen Produzenten und Handel nicht nur zulässig, sondern erwünscht.

Nur bei gleichen Forderungen für gleichwertige Waare soll der Produzent bevorzugt werden und gemäß diesem Grundsatz kann eine Aenderung des § 61 der Proviantamtsordnung nicht in Aussicht gestellt werden.

Mit Eingabe vom 6. April 1900 hat die Handelskammer den Bundesrath gebeten, den Beschluß des Reichstags gemäß Absatz 2 in § 139 c im Gesetzentwurf, betreffend **Abänderung der Gewerbeordnung**, abzulehnen.

„Der Reichstag hat in dritter Berathung des noch nicht zum Abschluß gekommenen Gesetzentwurfs vom 2. März 1899, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, den § 139 c in Art. 8 derart geändert, daß die Annahme dieser geänderten Bestimmung eine weitgehende Schädigung der theilhaftigen Gewerbeinteressenten und des Handelsverkehrs zur Folge haben dürfte.“

Wenn schon in der Vorlage des hohen Bundesrathes, wie in der diesseitigen Eingabe vom 26. Mai 1896 begründend ausgeführt ist, die Vorschrift einer Ruhezeit von mindestens 10 Stunden nach Arbeitsluß für die Angestellten in offenen Verkaufsstellen nach Maßgabe der eingebürgerten Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse, sowie unter Berücksichtigung aller einschlägigen jahrelangen Erfahrungen mehr als ausreichend zu erachten ist, so ist selbst die bedingte Erweiterung dieser Ruhezeit nach dem Reichstagsbeschlusse auf 11 Stunden wohl geeignet, den Erwerb der zumeist theilhaftigen Geschäftsleute ganz bedeutend zu beeinträchtigen. In erhöhtem Maße gewinnt diese Befürchtung an Gewißheit, als zugleich ein obligatorischer Ladenschluß und zwar auf 9 Uhr Abends eingeführt werden soll.

Eine Früherlegung des obligatorischen Ladenschlusses auf 8 Uhr erschien mit Recht nach den Lebensgewohnheiten,

wirtschaftlichen und socialen Verhältnissen der meist theilhaftigen Consumenten, sowie nach den einseitig unabänderlichen Einrichtungen des Geschäftsverkehrs ohne Gefährdung dieser Interessen kaum durchführbar.

Und dennoch ist aus denselben Gründen und Erwägungen die Ruhezeit auf 11 Stunden im concreten Falle einem Ladenschluß um 8 Uhr als gleichbedeutend zu erachten. In beiden Fällen liegen dieselben Voraussetzungen vor, die zu gleichartigen Folgen führen müssen.

Insbefondere trifft dies auf Geschäfte mit Material-, Colonialwaaren, Lebensmitteln, Cigarren und dergleichen zu. Für diese Geschäfte ist ein Ladenschluß vor 9 Uhr ohne ganz bedeutenden Schaden nicht angängig, weil gerade in der Zeit von 8 bis 9 Uhr ein großer Theil der bis 8 Uhr beschäftigten Arbeiter und Personen in wenig günstiger Wirtschaftslage ihre Bedarfsartikel einzukaufen pflegt. Gleichermassen pflegen in den meisten Haushaltungen die Wirtschaftsbedürfnisse genannter Art erst des Morgens früh zum meist sofortigen Gebrauch, der nicht immer in gewünschter Weise vorzusehen ist, einzutreten und besorgt zu werden. Die frühzeitige Beschaffung dieser Bedarfsartikel wird durch die gewöhnlich meist 8 Uhr und noch früher beginnende Berufsthätigkeit in anderen Erwerbszweigen bedingt; und daher ist gerade in den Morgenstunden von 6 Uhr bezw. 7 Uhr im Winter in den Material-, Colonialwaaren- und anderen Handlungen der Geschäftsverkehr reger und lebhafter als zu anderer Tageszeit.

Werden nun die Inhaber solcher Geschäfte, welche, wie gesagt, nicht vor 9 Uhr Abends geschlossen werden, durch die 11 stündige Ruhepause ihrer Angestellten — wie es nach Sachlage andersartig nicht angängig ist — gezwungen, ihre Geschäfte erst um 8 Uhr zu öffnen, so liegt für sie eine ganz bedeutende Schädigung ihres Erwerbes vor.

Und diese Schädigung der offenen Verkaufsstellen, in denen mindestens zwei Gehilfen oder Lehrlinge beschäftigt werden, würde lediglich zu Gunsten der Concurrenz eintreten, die weniger Angestellte hat. Die nach dem Reichstagsbeschlusse getroffene Bestimmung wird und muß als eine völlig unberechtigte Bevorzugung und Begünstigung eines Theils der mit einander concurrenenden Geschäftsleute eines Ortes erachtet werden.

Es ist nicht einmal die Annahme begreiflich, daß damit zugleich ein Schutz der kleineren Geschäfte gegen größere geschaffen werden soll. Denn der Umfang und Umsatz der Geschäfte läßt sich keineswegs durch die Zahl der Angestellten bestimmen.

Man vergegenwärtige sich einmal die praktische Wirkung des Reichstagsbeschlusses. In einer Straße oder einem Theile einer Stadt mit mehr als 20 000 Einwohnern befindet sich ein Colonialwaarengeschäft, für welches durch Krankheit des Chefs oder andere Umstände nothwendigerweise ein Commis und ein Lehrling erforderlich sind. Die Vermehrung des Personals zum etwaigen Ersatz der Angestellten ist nach der Geschäftslage nicht angängig. In unmittelbarer Nähe dieses Geschäfts befindet sich die Filiale eines großen Kaffee-Importhauses, welche einen größeren Waarenumsatz als das Colonialgeschäft hat, bekanntlich auch Thee, Zucker und dergleichen führt, aber nur von einem Verkäufer verwaltet wird, wie dies bei derartigen Filialen der Fall und sehr leicht möglich ist.

Für den Verkäufer dieser Filiale soll eine 10 stündige Ruhepause genügen, und daher kann dieses Filialgeschäft in üblicher Weise auch schon um 7 Uhr Morgens geöffnet werden, um naturgemäß die regelmäßigen Kunden des — geschäftlich ohnedies ungünstiger gestellten — Colonialgeschäfts mit größter Leichtigkeit für sich zu erwerben, weil dieses erst um 8 Uhr unter den eintretenden Geschäftsänderungen geöffnet werden kann.

Es kann nicht bestritten werden, daß der Reichstagsbeschlusse in der Praxis wie eine einseitige unbegründete und ganz ungerechte Schutzmaßregel für einzelne Geschäfte gegen die anderen derselben Erwerbszweige wirken wird und wirken muß.

Auch der willkürlich getroffene Unterschied zwischen Orten mit 20 000 und mehr Einwohnern und Orten mit

geringerer Bevölkerung ist ungerecht. Auch hier liegt eine ganz unbegründete Bevorzugung der kleineren Orte vor, die sich namentlich bei Städten mit angrenzenden Vororten zeigt. Der Geschäftsmann, der beispielsweise an der Peripherie der Stadt wohnt, kann, wie oben dargelegt, sein Geschäft nicht vor 8 Uhr Morgens öffnen. Der vielleicht weit günstiger gestellte Concurrent, der fast nebenan im Vororte sein Geschäft hat, kann aber dieses schon um 7 Uhr Morgens öffnen und gleichermaßen wie andere gesetzlich bevorzugte Concurrenten der Stadt sehr leicht die Kunden des an der Stadtperipherie wohnenden Kaufmannes an sich ziehen.“

In der Reichstags-Sitzung vom 11. Februar 1900 ist behauptet worden, daß nach Bekanntwerden der Reichsgerichts-Entscheidung vom 21. September 1897, welche die Nachschlebung neuer Waaren bei **Ausverkäufen** als nicht schlechthin unzulässig hinstellt, das Ausverkaufswesen an Umfang und Gemeingefährlichkeit sehr erheblich zugenommen hat.

Der Herr Ober-Präsident hat hierrüber um Bericht ersucht, und hat die Handelskammer festgestellt, daß ihr amtlich nur drei Beschwerden über das **Ausverkaufswesen** zugegangen sind, die durch sofortige Einwirkung der Handelskammer erledigt wurden. Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß wenig Artikel ausverkauft werden, die sehr billig jederzeit in den beliebten Waarenhäusern, Specialgeschäften u. s. w. erhältlich sind. Reelle Ausverkäufe sind im modernen Geschäftsverkehr nicht zu entbehren, und es liegen für sie analoge Ursachen und Wirkungen vor, wie bei den Rechtsverkäufen nach § 373 des H. G. B., § 979 und a. D. des B. G. B.

Die Handelskammer ist aber der Ansicht, das ein Ausverkauf sich nur auf ein im Verkaufsraume schon vorhandenes begrenztes Waarenlager beschränken müsse, das unter keinen Umständen vermehrt werden dürfe. Die besagte Reichsgerichts-Entscheidung hat daher in Kaufmannskreisen **ü b e r r a s c h t**.

Als ein Mißstand sind ferner zu bezeichnen die sog. Ausverkäufe von Concurssmassen. Mit dem Verkauf der Waaren durch den Concurssverwalter hören dieselben auf, einen Bestandtheil der „Concurssmasse“ zu bilden, und es müsse daher dem Ersteren diese Bezeichnung, welche eine mißbräuchliche sei, nicht gestattet werden.

Die gesetzlich beschränkte Geltendmachung der Anspruchsrechte, der Umstand, daß es den Gepflogenheiten eines ehrbaren Kaufmanns nicht entspricht, Anzeigen zu machen und die großen Schwierigkeiten den Thatbestand überzeugend nachzuweisen, machen es rathsam, daß sich die Gewerbetreibenden zu einem Schutzverbande gegen unlauteren Wettbewerb vereinigen, was sich vielfach als wirksam und nützlich erwiesen hat.

Die Handelskammer unterstützte die Bestrebungen der Posener Handelskammer gegen das Verbot der Fabrikation von Kunstweinen, wie zu dem dem Reichstage vorliegenden Entwurfe eines Gesetzes, betr. den Verkehr mit Weinen etc., beantragt ist.

Diese Kunstweine, welche keinerlei schädliche Ingredienzen enthalten, bilden in den östlichen Provinzen ein sehr beliebtes Ersatzgetränk für den alkoholreichen Branntwein. Ihr Verbrauch wird auf etwa 3 Millionen Liter veranschlagt, und es giebt viele Schankstätten, welche nur solche Kunstweine ausschänken. Es dürften diese Weine im Osten sich zu einem Volksgetränk in des Wortes bester Bedeutung entwickeln, da Naturweine für die ärmeren Bevölkerungsklassen zu theuer sind. Es ist zu befürchten, daß bei einem Verbot dieser Kunstweine der schädliche Branntweingenuß sich erheblich steigern wird.

Die Preßhefefabrikanten hatten ein Verbot der Vermischung von **Getreide-Preßhefe** beantragt. Die Handelskammer hält aber ein solches Verbot nach den Ermittlungen weder für erforderlich noch für zweckmäßig. Im Verkehr werden sogar vielfach die gemischten Hefesorten bevorzugt, und es sei nach den praktischen Erfahrungen sehr bedenklich, für den Verkehr der verschiedenartigen Hefesorten den Erlaß einer Gesetzesbestimmung für eine bestimmte Waaren-gattung zu befürworten.

Der Herr Regierungs-Präsident hatte um Aeußerung darüber ersucht, ob durch geologische Aufnahmen im diesseitigen Bezirke die Interessen der Industrie desselben gefördert würden. Hierauf hat die Handelskammer unterm 13. November 1899 folgenden Bericht erstattet:

„Die Direktion der königlichen Geologischen Landesanstalt hat u. A. über die nutzbaren Mineralvorkommnisse in der Provinz Posen einen sehr lehrreichen und interessanten Bericht in Nr. 217 des „Reichs- und Staatsanzeiger“ vom 14. September 1899 veröffentlicht, worauf ergebenst Bezug genommen wird. Es wird darin auf die Mächtigkeit und Mannigfaltigkeit der verwertbaren Mineralien und Fossilien, besonders im diesseitigen Regierungsbezirk, hingewiesen, deren Erschließung zweifellos lohnend zu werden verspricht und wesentlich zur Förderung und Ausbreitung der Industrie in unserem Bezirke beitragen dürfte.

Gleichwohl fehlt es, wie die königl. Geologische Landesanstalt selbst hervorhebt, gerade im diesseitigen Bezirke an geologischen Specialaufnahmen, deren Bedürfniß die in erster Linie in Betracht kommenden Sectionen Bromberg, Wstelo, Crone a. B. somit ausreichend anerkannt ist.

Das Braunkohlen führende Tertiär in den genannten Sectionen ist stark gefaltet und verworfen und discordant von den diluvialen Sanden und Geschiebemergeln überlagert, so daß durch oberflächliche Untersuchungen die Tiefe, in welcher sich die Braunkohlen führenden Schichten finden, nicht bestimmt werden kann.

Vielmehr muß man jetzt auf's Geradewohl bohren und es dem Zufall überlassen, ob man die Braunkohle in abbaufähiger Tiefe findet, oder ob die Diluvialschichten so mächtig sind, daß ein Abbau sich nicht mehr lohnt.

Solche riskanten Bohrversuche sind sehr theuer und scheitern vielfach von dem Bergbau ab.

Wenn dagegen durch die geologische Kartirung festgestellt ist, ob obere oder untere Diluvialsande, ob oberer oder unterer Geschiebemergel ansteht oder ob gar die tertiären Schichten zu Tage treten, so läßt sich daraus ein sicherer Schluß auf die Ablagerung und Faltung des Tertiärs ziehen. Es werden dann die Bohrlöcher mit größerer Sicherheit da angelegt werden können, wo das Tertiär nahe an der Ober-

fläche liegt; die Untersuchung und Aufschließung der Braunkohlenlager wird also dadurch wesentlich erleichtert.

Durch die geologische Kartirung wird aber nicht nur der Bergbau unterstützt, sondern auch die Anlage und der Betrieb anderer industrieller Unternehmungen begünstigt.

Die Ausdehnung der nach dem Berichte der geologischen Landesanstalt vorhandenen nutzbaren Mineralien und Gesteine (Thon, Porzellanerde, Lehm, Kalk, Torf, Kies, Quarz- und Formsand, Rafeneisenerz) wird durch die geologische Aufnahme festgestellt; und man erhält dadurch eine Unterlage für den Bau neuer industrieller Anlagen. (Porzellan- und Thonwarenfabriken, Ziegeleien, Cementfabriken, Glasfabriken und dergleichen.)

Da ferner bei der geologischen Aufnahme stets chemische Untersuchungen der Auerde vorgenommen werden, so hat auch die Land- und Forstwirtschaft ein wesentliches Interesse daran, denn für die Landwirtschaft ist z. B. bei gewissen Bodenarten das Vorhandensein von Wiesenkalk bezw. Mergellagern von großer Bedeutung.

Daß aber ein allgemeines wirtschaftliches Interesse für die weitere Erschließung und Verwerthung der Braunkohlen im diesseitigen Bezirke vorliegt, ist auch diesseits in einer Eingabe an Se. Excellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 1. November d. J., betreffend Frachtermäßigung für Braunkohlen, dargethan. Die steigenden Kohlenpreise und die Schwierigkeiten in dem Bezuge schlesischer Steinkohlen erschweren die Produktion der industriellen Werke und beeinträchtigen die industrielle Entwicklung in den ostdeutschen Provinzen.

Nachdem es dem Braunkohlenbergwerk „Moltkegrube“ nach langjährigen kostspieligen Versuchen gelungen ist, nunmehr unter Verwendung größerer und verbesserter technischer Einrichtungen bessere Fabrikate zu liefern, finden dieselben immer mehr steigenden Absatz. Sie haben sich sogar als einen sehr vorteilhaften Ersatz für schlesische Steinkohlen nicht nur zum Hausbrande, sondern auch in industriellen Betrieben eingebürgert, obgleich die Braunkohlenfeuerung nicht billige Aenderungen der Kessel- und Feuerungsanlagen bedingt.

Vorausgesetzt, daß auch der berechtigten Förderung nach Frachtermäßigung entsprochen wird, dürfte die Braunkohle ein dauerndes Hilfsmittel der industriellen Produktion Ostdeutschlands werden und mit festerer einer stetig und erheblich steigenden Nachfrage begegnen.

Zur Deckung derselben ist daher die Förderung und Unterstützung aller derjenigen Maßnahmen geboten, welche die Erschließung und Verwerthung der Braunkohlenlager im diesseitigen Bezirke bezwecken.“

Die Liste der zur Zeit im diesseitigen Bezirke angestellten vereidigten **Probenehmer für Rübenzucker und Melasse** ist folgende:

Ort der Niederlassung.	N a m e.	Datum der Eintragung in die	
		Zuckerproben- sieherliste	Melasse- proben- sieherliste
Amsee	R. Pantnien	22. 5. 98	22. 5. 98
Argenau	Adolph Pfeiler	29. 9. 98	29. 9. 98
Bromberg	Hermann Barth	16. 8. 93	4. 4. 96
Czarnifau	Carl Pilaski	5. 11. 94	11. 11. 96
Friedrichshöhe (Kr. Wirsig)	Franz Mikie- tynski	15. 12. 95	8. 5. 96
Gnesen	A. v. Janowski	8. 7. 91	25. 3. 96
Inowrazlaw	C. Lüttich	11. 9. 86	8. 5. 96
Inowrazlaw	Willy Koebel	23. 1. 00	23. 1. 00
Kruschwitz	M. Scherle	30. 5. 95	22. 5. 96
Kafel	Oscar Bauer	23. 12. 96	23. 12. 96
Patosch	C. Heinisch	8. 9. 92	8. 5. 96
Seehelm	C. Bartisch	15. 10. 95	10. 9. 96
Wierschoslawitz	Hugo Gehrte	10. 9. 96	10. 9. 96
Znin	Gustav Benzel	29. 11. 97	29. 11. 97

**Gewerbegerichte.** Der Jahresbericht des **Gewerbegerichts in Bromberg** für 1899 bemerkt, daß zu den Neuwahlen in 1899 sich 373 Arbeitgeber und 581 Arbeitnehmer in die Wählerlisten hatten eintragen lassen. An der Wahl beteiligten sich 66 Arbeitgeber und 329 Arbeitnehmer.

Von der Wahl mußten zurückgewiesen werden: 3 Arbeitgeber und 28 Arbeitnehmer, welche in den Wählerlisten nicht verzeichnet waren.

Streitfälle waren anhängig und sind erledigt worden:

1895	1896	1897	1898	1899
214	228	172	181	197.

Zu 180 Fällen klagten Arbeitnehmer gegen Arbeitgeber und zwar:

- a) wegen rückständigen Lohnes . . . . . 125
- b) wegen Entlassung ohne Kündigung und Entschädigung . . . . . 41
- c) wegen Herausgabe von Papieren . . . . . 9
- d) wegen Ausfertigung von Entlassungszugnissen . . . . . 2
- e) wegen Rückgabe einer Kaution . . . . . 1
- f) wegen Auflösung von Lehrverhältnissen . . . . . 2

Zu 9 Fällen klagten **Werkmeister, Techniker und ähnliche Angestellte**, in 16 Fällen **weibliche Angestellte** und in 5 Fällen **Lehrlinge** gegen ihre Arbeitgeber.

Arbeitgeber klagten in 17 Fällen gegen ihre Arbeiter

- a) wegen Austritts aus der Arbeit ohne Kündigung (Vertragsbruch) . . . . . 16
- b) wegen Räumung einer Wohnung . . . . . 1

Auf die einzelnen Gewerbe vertheilen sich die sämtlichen Streitfälle, wie folgt:

Fabrikarbeiter . . . . .	18,
Maurer . . . . .	16,
Bauhandlanger . . . . .	16,
Schlosser und Schmiede . . . . .	15,
Bäcker und Conditoren . . . . .	14,
Gewerbliche Arbeiter . . . . .	11,
Kellner . . . . .	10,
Maler und Anstreicher . . . . .	8,
Fleischer . . . . .	7,
Schuhmacher . . . . .	6,
Näherinnen . . . . .	6,
Gewerbliche Rutscher . . . . .	6,
Schneider . . . . .	5.

Außerdem waren an den Streitfällen noch beteiligt: **Artisten, Bautechniker, Böttcher, Brauer, Brunnenmacher, Cigarrenarbeiter, Dachdecker, Drechsler, Färber, Gärtner, Gerber, Hausdiener, Klempner, Müller, Schiffer, Schriftsetzer, Steinmetze, Töpfer, Verkäuferinnen, Ziegeleiarbeiter.**

Wie im Berichtsjahre 1898 rührten auch im abgelaufenen Jahre 1899 vier Zehntel — also annähernd die Hälfte — aller Streitfachen aus dem **Baugewerbe** her.

Im Jahre 1897 betrug die Procentzahl etwa 35.

Auf die Fabrikbetriebe und das Kleingewerbe entfielen im abgelaufenen Jahre je die Hälfte der übrigen sechs Zehntel.

Die auffallend große und stetig zunehmende Zahl von Streitfachen im Baugewerbe läßt darauf schließen, daß hierin ungesunde Zustände herrschen. Vielen selbstständigen Unternehmern mangelt es an den Fähigkeiten, Arbeiten richtig zu veranschlagen. Vielfach fehlt es auch an der nöthigen Einsicht und an dem guten Willen, vorher zweckmäßige Lohnabreden zu treffen und mit den Leuten ordnungsmäßig abzurechnen.

Der gleiche Uebelstand macht sich bei diesen Unternehmern auch auf weiteren socialpolitischen Gebieten: **Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung** bemerkbar. Auch hier werden Melde- und Zahlungspflichten, theils aus Unwissenheit, theils aus bösem Willen vielfach vernachlässigt.

Unwissenheit über Pflichten und Rechte aus dem Arbeitsverhältniß, mangelhafte Lohn- und Kündigungsabrede, Leichtfinn und Trunkenheit sind die Ursache der meisten gewerblichen Streitigkeiten.

Fortgesetzte Belehrung durch die Presse und eventuell zweckmäßige Gestaltung des Fortbildungsunterrichts dürften der Weg zur Abhilfe der hier hervortretenden Uebelstände sein.

Außer den anhängig gemachten und zur Verhandlung gekommenen 197 Streitfachen mußten eine Anzahl Klagen wegen Unzuständigkeit des Gewerbegerichts durch den Vorsitzenden vor Anberaumung eines Termins zurückgewiesen werden:

- a) weil die Parteien in anderen Städten und auf dem Lande, außerhalb des Bezirks des Gewerbegerichts wohnten,
- b) weil die Klagen von männlichen oder weiblichen Handlungsgehilfen, oder von Personen angebracht wurden, welche im Gefindedienst thätig waren,
- c) weil die Forderungen nicht aus gewerblichen Arbeitsverhältnissen herrührten.

Durch mündliche Belehrung und Aufklärung im Gewerbebureau des Magistrats, vielfach unter Benützung des Fernsprechers, sind auch im abgelaufenen Jahre vor Anstrengung der Klage eine größere Anzahl Streitfälle beigelegt, oder durch Vermittelung vermieden worden.

Von den anhängig gemachten und im Berichtsjahre zum Abschluß gebrachten 191 Streitfällen wurden, wie folgt, erledigt:

- a) durch Zurücknahme der Klage . . . 27,
- b) durch Auerkenntniß . . . . . 5,
- c) durch Vergleich . . . . . 58,
- d) durch Verjähurtheil . . . . . 24,
- e) durch Klageabweisung . . . . . 25,
- f) durch Verurtheilung . . . . . 36,
- g) durch Fortlegung der Akten, weil weitere Anträge nicht gestellt wurden 16.

Bei diesen Streitfällen betrug der Streitgegenstand in einem Falle mehr als 300 Mark; in fünf Fällen mehr als 100 Mark.

Gegen ergangene Endurtheile des Gewerbegerichts ist Berufung beim königlichen Landgericht nicht eingelegt worden.

Fast die Hälfte aller anhängig gemachten Streitfachen (gegen ein Drittel im Vorjahre) ist durch Zurücknahme der Klage, Auerkenntniß und Vergleich — also auf gütlichem Wege — zur Erledigung gekommen, trotzdem die Parteien — weniger wegen des Geldbetrages, sondern mehr aus Princip — zu Vergleichen schwer zu gewinnen sind.

**Das Gewerbegericht Inowrazlaw berichtet:**

Zahl der Streitfälle **1896 1897 1898 1899**  
145 129 157 161

(a) anhängig gewordenen Rechtsstreitigkeiten zwischen		b) Erledigung von Rechtsstreitigkeiten durch						c) gegen Endurtheile eingelegte Berufungen
aa) Arbeitern und Arbeitgebern	bb) Arbeitern desselben Arbeitgebers	aa) Vergleich	bb) Verzicht im Sinne des § 277 Civ.-Proz.-Ordn.	cc) Zurücknahme der Klage	dd) Auerkenntniß	ee) Verjähurtheil	ff) andere Endurtheile	
160	1	73	—	16	—	24	19	2
161		132						
5 v. Vorjahre		31						
166		3						
		166						

Kläger waren in 159 Fällen Arbeiter, „ 2 „ Arbeitgeber.

31 Sachen haben ihre Erledigungen dadurch gefunden, daß weitere Anträge nicht eingingen; 3 Sachen sind noch unerledigt.

144 Sachen waren aus der Stadt } Inowrazlaw.  
17 „ „ „ dem Kreise }

Es waren anhängig aus den Gruppen:

Bergbau . . . . .	—	Sachen
Baugewerbe und Ziegeleien . . . . .	75	„
übriges Handwerk . . . . .	73	„
Metall- und Zuckerindustrie . . . . .	3	„
chemische Fabriken u. Dampfbetriebe	10	„

= 161 Sachen.

## C. Sonderberichte der Interessenten.

### I. Handel.

#### Bankgeschäft.

Der **Bankverkehr**, welcher einen höheren Umsatz als in den Vorjahren aufweist, hat zugleich besseren Gewinn gebracht, der größtentheils auch auf den hohen Diskont im Berichtsjahre zurückzuführen ist. Der Reichsbankdiskont, der mehr oder minder alle Zweige des Bankgeschäfts beeinflusst, war bereits am Anfange des Berichtsjahres 6 Procent und war dann allmählich bis zum 18. Juni auf 4 Procent zurückgesunken, um vom 19. Juni ab auf  $4\frac{1}{2}$  Procent, am 7. August auf 5 Procent, am 3. October auf 6 Procent und schließlich am 19. December auf sogar 7 Procent zu steigen, einem Zinsfuß, wie er seit vielen Decennien nicht war. Im Jahresdurchschnitt betrug der Zinsfuß, für Wechsel 5,036 Procent gegen 4,267 Procent in 1898.

Der **Wechselverkehr** war trotz des hohen Zinsfußes ein sehr reger. Das Geldbedürfnis machte sich in stärkerem Maße als bisher seitens der sich mehrenden und sehr günstig sich entwickelnden Industrien, besonders der Holzbranche, im diesseitigen Bezirke geltend. Bemerkenswerth ist das Zurückgehen der Creditnahme seitens der Landwirthschaft.

Der Umsatz in **Effekten** hat gleichfalls sehr zugenommen. Bevorzugt wurden höher verzinsliche Obligationen industrieller Unternehmungen; und wurden die Papiere im Umtausch gegen ausländische Anleihen und inländische Staatspapiere gekauft, welche einem dauernden Rückgange unterworfen wurden.

Auch in landwirthschaftlichen Kreisen zeigte sich das Bestreben, große Kapitalien, die aus dem umfangreichen und gewinnbringenden Güterverkauf im diesseitigen Bezirke flüssig wurden, in börsenfähigen Papieren anzulegen.

Der **Hypothekerverkehr** war weit geringer als in den Vorjahren. In Folge des hohen Geldstandes waren die Hypothekendarlehen nicht gewillt, Hypothekendarlehen zu gewähren, und gleicherweise hat der hohe Zinsfuß auch die Baulust und die Bauhätigkeit ganz erheblich beschränkt.

Im Regierungs-Bezirk Bromberg war der **Ernteertrag** in Kilogramm vom Hektar in 1899.

	Winter-	Sommer-	Winter-	Sommer-	Sommer-	Hafer	Kartoffeln		Klee-	Luzerne-	Wiesen-
	weizen	roggen	gerste	über-			davon	heu			
						haupt	krank v. H.				
Der Durchschnittsertrag in Preußen	1 824	1 987	1 442	819	1 903	1 660	11 113	2,5	3 521	5 130	3 419
war 1899:	1 997	1 800	1 451	1 067	1 867	1 724	12 146	2,9	4 196	5 426	3 497
dagegen 1898:	1 932	1 718	1 480	906	1 831	1 652	12 335	2,5	4 943		3 755

Unter den obwaltenden Umständen ist die Thatsache um so erfreulicher, daß nennenswerthe Zahlungseinstellungen und Zahlungsschwierigkeiten am hiesigen Plage nicht zu verzeichnen sind.

Diese Besserung der Wirthschaftslage zeigt sich auch in der

#### Landwirthschaft

des diesseitigen Bezirks. Während einerseits die Zwangsversteigerungen der ländlichen Grundstücke zurückgehen (in der Provinz Posen war die Abnahme 1898 mit 3444 ha am größten), weisen andererseits die freiwilligen Verkäufe mit erheblich steigenden Preisen eine Vermehrung auf. Gegenüber der anhaltenden Nachfrage nach Gütern übten die Besitzer in Folge der stetigen Preissteigerungen eine bemerkenswerthe Zurückhaltung oder stellten so hohe Forderungen, daß dadurch die Abschlüsse sich erschwerten. Es wurde beispielsweise das Rittergut Wierzchoslawice, das vor 3 Jahren für 680 000 Mark oder mit 480 Mark pro Morgen erstanden worden ist, im August 1899 mit 803 000 Mark oder mit 550 Mark pro Morgen verkauft. Das Restgut Großendorf brachte 540 Mark pro Morgen, das Gut Dalkowo 480 Mark. Das Gut Neufirch, das 1892 126 000 Mark kostete und 1895 156 000 Mark brachte, wurde 1899 für 196 000 Mark verkauft. Es wird versichert, daß die intensivere Wirthschaft 25 bis 30 Procent höhere Getreideerträge als vor 6 Jahren bringt, und daß die Erzeugnisse der Viehzucht und Milchwirthschaft einer stetigen Preissteigerung unterliegen. Zudem war auch die **Ernte** in 1899 wider Erwarten nach allen Richtungen hin eine recht gute. Insbesondere hat die anhaltend warme Witterung vom Mai ab recht günstig auf die Entwicklung der Halmfrüchte eingewirkt. Die Kartoffelernte war weniger befriedigend.

Das Wachstum der jungen und gut entwickelten Keime wurde durch Nachfröste im Frühjahr stark beeinträchtigt und konnten später eintretende warme Niederschläge diesen Fehler nicht mehr ganz ausgleichen.

Nicht destoweniger wurde das Wachstum durch die durchdringende Wärme bestens befördert, so daß unter den obwaltenden Verhältnissen der Ertrag bezüglich der erernteten Menge wie des Gehalts an Stärke immerhin noch als ein günstiger zu zeichnen ist.

## Getreidehandel und Cerealien.

Der **Getreidehandel** hatte einen geringeren Umsatz als im Vorjahre und die Preise waren im Allgemeinen keinen erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Die gute Ernte im Inlande verminderte die Einfuhr aus dem Auslande; die Zufuhren aus Amerika und aus Rußland waren verhältnißmäßig gering. Wie sich ergab, war der Ernteertrag in Rußland ein nur mittelmäßiger, so daß letzteres überhaupt nur geringen Export hatte.

**Weizen** hat zum größten Theile bei den Inlandsmühlen Absatz gefunden und vereinzelt nur zum Export nach Danzig seinen Weg genommen. Die Qualitäten erweisen sich vorwiegend als vom Brand mehr oder weniger beschädigt, was die ohne Waschkorrichtung versehenen Mühlen sehr schwer empfinden müssen, da zur Erzielung eines guten Mehlproduktes ein gut geerntetes oder dementsprechend präparirtes Rohmaterial erforderlich ist. Auch haben sich in letzter Zeit sehr viel feuchte, aus dem Schober gedroschene Qualitäten gezeigt, die nach den Küstenplätzen, wie Königsberg, Danzig u. s. w., vielfach Verwendung gefunden. Für diese sind die Preise von 115/130 Mark, für Mittelqualitäten von 131/140 Mark und für gute beste Qualitäten 141/146 Mark.

**Roggen** wurde bis spät in den Herbst flott geliefert und wasserwärts weitergeschafft. Als dann Anfang December starker Frost eintrat, wurde dadurch der Schifffahrt ein jähes Ende bereitet, wodurch einzelne, auf dem Transport befindliche Ladungen eingewintert sind. Die Qualitäten haben sich nach Neujahr, als aus den Staken gedroschen wurde, auch weniger, aber lange nicht so ungünstig gestaltet, wie die bei Weizen. Die Preise haben ihren alten Stand nicht nur gut behauptet, sondern sogar gegen Ende des Jahres, als in Berlin einiges Decouvert sich herausgestellt hatte, noch um etliche Mark gewonnen. Nach Neujahr jedoch, als das Geschäft ohne jede Anregung seinen Lauf genommen, bröckelten Preise immer mehr und mehr ab, so daß schließlich für mittleren Roggen 120/125 Mark und für besseren Roggen 126/129 Mark hier gezahlt worden sind.

Ein Bericht aus dem südlichen Theil unseres Bezirks hebt noch besonders hervor, daß die 1899er Ernte in dem Hauptexportartikel **Roggen** eine durch niedriges Effectivgewicht verminderte Quantität und erheblich geringere Qualität, als die vorausgegangene Ernte ergab. Deshalb und unter dem Einfluß noch anderer Momente war dieser Roggen weniger gern aufgenommen und zumeist zum Verbrauch innerhalb Deutschlands verblieben.

Es ist ein wachsend sich fühlbar machender Fehler, daß die Vermehrung landwirthschaftlicher Gebäude nicht gleichen Schritt hält mit der Pro-

duktionserhöhung. Der größere Theil der Ernten gelangt nicht in Scheunen, sondern leidet unter der Unbill des Herbst- und Winterwetters in Schobern, und die verschlechterte Qualität wirkt drückend auf den Preis und lähmend auf den Verkehr.

**Gerste** hat einen gewaltigen Preisrückgang erfahren, indem den großen Angeboten kein entsprechender Bedarf gegenüberstand, und der zu Anfang der Saison aufgetretene Export nach dem Auslande sehr bald sein Ende gefunden hat. Die Preise bewegten sich für Mittelwaare zwischen Mk. 120/125, und für gute zwischen Mk. 126/132.

**Hafer** wurde bis Ende Januar von den Provinzialämtern flott aufgenommen und im Verhältniß zu den auswärts zu erzielenden Preisen hier gut bezahlt. — Als dann deren Bedarf gedeckt war und die Aemter ihre Käufe einstellten, gingen die Preise wieder zurück.

Recht lebhaft entwickelte sich das **Maisgeschäft**, dessen verhältnißmäßig geringer Preis unseren Landwirthern einen trefflichen Ersatz für das fehlende Futtergetreide bot und dessen hervorragend schöne Beschaffenheit ein vorzügliches Futter für die Viehbestände war.

Lebhafte Klage im gesammten Getreidehandel wird über die Concurrenz der landwirthschaftlichen Genossenschaften, soweit solche durch billigere Credite und Arbeitskräfte besondere Vergünstigungen haben.

Namentlich wird darauf hingewiesen, daß die, von der Ansiedelungscommission erbauten Mühlen und Kornhäuser (Zannowitz und Witkowo etc.) Hilfsmittel erstellt bekommen, für die der freie Gewerbetreibende sich im Preise entschädigen muß.

Die Wasserzufuhren an **Getreide und Cerealien** aus dem Goplossee und dem oberen Negegebiet bis Nakel betragen 1899:

	Rähne	Ladung in Tonnen
1. Weizen	11	1 225
2. Roggen	204	22 982
3. Gerste	80	9 820
4. Hafer	18	2 267
5. Erbsen	1	125
6. Kartoffeln	62	6 505
7. Mehl	17	1 905

zusammen 393 Rähne 44 829 Tonnen im Werthe von etwa 5,4 Millionen Mark.

Die Getreideausfuhr zu Wasser aus diesem Gebiete für die Artikel Weizen, Roggen, Gerste und Hafer betrug

1898: 145 Rähne mit 15 690 Tonnen Ladung  
1899: 313 " " 36 294 " "

mithin sind 168 Rähne mit 20 604 Tonnen Getreide 1899 mehr zu Wasser ausgeführt als im Vorjahre.

## Durchschnitts-Marktpreise in Bromberg im Jahre 1899.

M o n a t.	Weizen (mittel)		Roggen (mittel)		Gerste (mittel)		Hafer (mittel)	
	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.
im Januar . . . . .	15	95	13	81	13	10	12	38
" Februar . . . . .	15	59	13	41	12	83	12	30
" März . . . . .	15	14	12	94	12	49	12	27
" April . . . . .	15	41	12	88	12	33	12	47
" Mai . . . . .	15	81	13	56	12	55	12	70
" Juni . . . . .	15	66	13	44	12	55	12	73
" Juli . . . . .	15	59	13	53	12	55	12	75
" August . . . . .	15	29	13	25	12	55	12	51
" September . . . . .	14	79	13	53	12	80	12	30
" October . . . . .	14	76	14	04	13	20	12	39
" November . . . . .	14	56	13	59	13	17	12	40
" December . . . . .	14	13	12	90	12	90	12	40
Summa . . . . .	182	68	160	88	153	02	149	60
Durchschnittspreis pro 100 kg 1899 . . . . .	15	22	13	41	12	75	12	47

M o n a t.	H ü l s e n f r ü c h t e					
	Erbſen (gelbe Kochen)		Speiſe-Bohnen (weiſe)		Linſen	
	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.
im Januar . . . . .	14	75	22	—	55	—
" Februar . . . . .	14	99	22	—	55	—
" März . . . . .	14	67	23	—	50	—
" April . . . . .	14	50	22	—	50	—
" Mai . . . . .	14	50	24	—	50	—
" Juni . . . . .	14	50	24	—	50	—
" Juli . . . . .	14	50	24	—	50	—
" August . . . . .	14	22	23	—	50	—
" September . . . . .	14	—	22	—	50	—
" October . . . . .	14	—	24	—	50	—
" November . . . . .	14	—	24	—	50	—
" December . . . . .	14	—	24	—	50	—
Summa . . . . .	172	63	278	—	610	—
Durchschnittspreis 1899 . . . . .	14	39	23	17	50	83

M o n a t.	Kartoffeln		Richtſtroh		Heu	
	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.
im Januar . . . . .	3	87	3	60	3	80
" Februar . . . . .	3	80	3	60	3	80
" März . . . . .	3	80	3	60	3	80
" April . . . . .	3	91	3	60	3	80
" Mai . . . . .	3	96	3	60	3	80
" Juni . . . . .	4	10	3	60	3	84
" Juli . . . . .	3	57	3	60	4	40
" August . . . . .	5	03	3	60	4	40
" September . . . . .	3	98	3	60	4	40
" October . . . . .	4	25	3	60	4	40
" November . . . . .	4	29	3	60	4	40
" December . . . . .	4	44	3	60	4	40
Summa . . . . .	49	00	43	20	49	24
Durchschnittspreis 1899 . . . . .	4	08	3	60	4	10

## Spiritushandel.

Im Spiritusgeschäft haben sich seit dem 1. October 1899 mit dem Inslebentreten der Centrale für Spiritusverwerthung die Verhältnisse so verschoben, daß der Bericht in zwei Theile zu zerlegen ist, und zwar einmal für die ersten drei Quartale und zum anderen für das letzte Quartal 1899.

Was den ersten Zeitpunkt anbelangt, so fällt dabei in's Gewicht, daß die 1898er Kartoffelernte sehr ergiebig und durch den Zutritt neuer Brennereien die Zufuhr eine überaus belangreiche war. Wenn trotzdem die Preise im ersten halben Jahr sich auf einem gleichen ziemlich hohen Niveau erhielten und im dritten Quartal noch eine mäßige Steigerung erfuhren, so ist es den Umständen zuzuschreiben, daß einmal der Export nach Japan eine Menge Waare absorbirte, zum anderen das frühere, als Vorläufer der Centrale zu betrachtende Sprit-Syndicat es verstanden hat, die Preise zu halten. Für die ersten 9 Monate stellten sich dieselben wie folgt:

Januar . . . . .	38,50 Mk.	} per 100 Liter à 100 %.
Februar . . . . .	38,25 "	
März . . . . .	38,50 "	
April . . . . .	38,50 "	
Mai . . . . .	38,75 "	
Juni . . . . .	39,— "	
Juli . . . . .	40,50 "	
August . . . . .	41,75 "	
September . . . . .	42,— "	

Der Umsatz war ein bedeutender und wurde noch dadurch gefördert, daß eine große Anzahl Abnehmer in Erwartung höherer Preise sich noch vor dem 1. October ihren Bedarf für die nächste Zeit eindeckte. Jetzt kam auch die neue Kartoffelernte in Frage. Die im Sommer gehegten Befürchtungen, die Ernte würde gegen die vorjährige zurückstehen, sind nicht eingetroffen. Die neue Production scheint sogar die vorjährige an Quantum zu überflügeln.

Mit dem 1. October bekam der Spiritusmarkt, wie erwähnt, eine ganz neue Gestaltung durch die Betriebseröffnung der Centrale für Spiritusverwerthung, welcher sich die meisten Spritfabrikanten und Brenner Deutschlands angeschlossen haben. Es gab zweierlei Preise, einmal die in Berlin außerhalb der Börse notirten Preise, und die, welche die Centrale für ihre Gesellschafter festsetzt. Die ersteren bewegten sich, da ringfreier Spiritus von den außenstehenden Spritfabriken sehr begehrt war, auf einem andauernd sehr hohen Niveau (46—47 Mark), wogegen die Centrale den an sie angeschlossenen Brennern vorläufig nur einen niedrigen Abschlagspreis von 38, später 39 Mark zahlte unter der Zusage einer späteren Nachzahlung, da die Brenner an dem Erlöse aus dem Gesamtbetriebe der Centrale während des ganzen Jahres participiren sollten.

So war die Centrale im Stande, die Verkaufspreise für Spiritus und Sprit niedriger zu halten als dies im Allgemeinen, den ringfreien Spritfabriken möglich war, um letzteren das Geschäft zu erschweren.

Hervorzuheben ist noch, daß die Centrale, um den Verbrauch von Branntwein zu Brenn- und gewerblichen Zwecken und für den Export zu heben, die Preise hierfür möglichst niedrig losschlägt, dagegen die in den Consum übergehende Waare um so theurer benützt. Die hiesige Spritfabrik war bis zum 1. October im ausgedehntesten Maaße beschäftigt. Von da ab, als ihr ein geringeres Absatzgebiet zugewiesen und sie in ihrer Absatzfähigkeit um  $\frac{1}{3}$  beschränkt wurde, mußte sie den vollen Betrieb aufgeben; trotzdem ist der Gesamtumsatz des Jahres ein größerer gewesen, als je zuvor.

## Drogenhandel.

Die allgemeine günstige Coniunctur im Handel und Gewerbe zeigt sich auch im besonderen bei den chemisch-technischen Producten, Drogen u. Vor allem gingen Mineral, Säuren, Benzin, Leinölfirniß, Terpentinöl und alle Metallfarben nachhaltend im Preise höher. Leinölfirniß z. B. kostete Anfang 1899 über 38—40 Mark per % Kilo. Der heutige Preis ist fast der doppelte Mitte der 70. Mark. Nur ganz zuletzt brachten Zinkpräparate einen ziemlich unvermutheten Abfall.

Die Detailisten haben jedoch aus der allgemeinen Preissteigerung kaum einen großen Vortheil, müssen sich vielmehr meist mit einem ganz bescheidenen Nutzen begnügen, der zu dem zu gewährenden langen Ziel, das die Handwerker, Tischler und besonders Maler beanspruchen, in keinem entsprechenden Verhältniß steht. Auch die finanziell und auch sonst noch kräftigst unterstützten Handwerker und landwirthschaftlichen Einkaufsgenossenschaften wenden sich naturgemäß bei ihrem größeren Bedarf an die Großhandlungen, welche nur zu leicht in der Lage sind, die Detailisten zu unterbieten, so daß diese, auf die Einzel-Kleinkundschaft angewiesen, Gefahr laufen, ernstlich geschädigt zu werden.

Die im Entwurf bekannt gewordene Neuordnung der kaiserlichen Verordnung vom 27. Januar 1890 gab dem Drogenhandel zu neuen Beunruhigungen Anlaß; statt der erhofften und von zuständiger Seite im Reichstage in Aussicht gestellten weiteren Freigaben scheinen damit in directem Widerspruch dem Drogendetailhandel neue Beschränkungen auferlegt zu werden. Es bleibt nach wie vor im Allgemeininteresse sowohl, wie auch dem der technischen Gewerbetreibenden und besonders der sich unerwartet entwickelten Photographie, daß selbstredend unter Beobachtung der Sicherheitsvorschriften, betreffend den Verkehr mit starkwirkendem und giftigen Drogen, Chemikalien und Zubereitungen u., vor Allem der Vertrieb s ä m m t-

licher Chemikalien, Präparate u. zu technischen Zwecken unbedingt ausdrücklich freigegeben werde.

Ebenso gehören in eine Verordnung, betreffend den Verkehr mit „Arzneimitteln“, keine Toilettemittel, keine diätischen Nahrungs- und Kräftigungsmittel.

Der specifisch medizinische Drogen-Detailhandel ist ja außerhalb der Apotheke seit den Krankenkassenzwangsgesetzen auf ein Minimum herabgedrückt. Zudem greifen die sogenannten Schrankdrogisten immer weiter um sich. Meist von centralen Versandhäusern versorgt, schlagen diese ihre Stätte öfters in ländlichen Ortschaften und Vororten größerer Städten bei kleinen Colonialwaaren- und Vorkostkrämern und ähnlichen Kleinhändlern auf, denen in der Regel entsprechende Sachkunde in gewünschtem Maße abgehen dürfte.

### Colonialwaaren-Handel.

In den ersten 3 Monaten des Jahres 1899 lag das Geschäft in der Colonialwaaren-Branche sehr darnieder, erholte sich jedoch mit Beginn der Schifffahrt und verlief alsdann ziemlich befriedigend. Der Artikel Hering spielte wieder eine große Rolle, dieses Mal jedoch in entgegengesetzter Richtung als im Jahre vorher. Preise für Ia Schottische Waare setzten ein mit 26½ Mk. per Tonne verzollt und stiegen in Folge schlechter Fangnachrichten rapide bis zu 47 Mark. Es behaupteten sich die Preise zwischen 45 bis 47 Mk. hierfür auch während des ganzen Jahres, indem thatsächlich das Fangresultat pro 1899 um 806 000 Tonnen gegen 1898 zurückblieb. Der Consum war in Folge dessen auch nur halb so groß als im Vorjahre.

Die Preise für Kaffee blieben in den ersten 9 Monaten des Jahres unverändert billig, zogen dann jedoch in Folge kleiner Borräthe und schlechter Ernteaussichten um 5 bis 10 Pfennig per Pfund an. Der Absatz darin im diesseitigen Bezirk blieb wegen der Concurrnz der hierorts bestehenden Filialen auswärtiger Kaffee-Röstereien klein.

Die Cichorienwurzelerte war auch wie im vergangenen Jahre ungünstig ausgefallen und blieben Preise daher für Cichorien hoch (13 bis 13½ Mk. per Ctr.) Der Consum darin ist gegen 1898 nicht zurückgegangen.

Der Umsatz in Petroleum war, wenn auch nicht ganz so groß als im Vorjahre, annähernd derselbe, trotzdem Preise für amerif. Del von 10,60 Mk. successive bis 13,25 per Ctr. höher gingen.

Wenngleich vorwiegend rein amerif. Petroleum gehandelt wurde, so sind aber doch in diesem Jahre große Quantitäten Mischöle unter der Bezeichnung „Meteor“ und „Metropol“, sowie rein russisches

Del eingeführt, indem der Preis dafür, gegenüber dem rein amerif. Petroleum um 50 Pf. bis 1 Mark pro Centner billiger ist.

Reis blieb unverändert knapp und theuer wie im Jahre 1898 und der Consum daher nach wie vor gering.

Der Bedarf in amerif. Schweineschmalz, namentlich umgesottene Waare (Bratenschmalz), war nicht kleiner als im Vorjahre. Preise dafür variirten zwischen 33 und 36 Mk. pro Centner.

Der Consum in Zucker wird mit jedem Jahre größer. Der Import in Bromberg von weißer Waare (gemahlen, Brode, Würfel u.) im Jahre 1899 wird auf circa 30 000 Centner geschätzt. Preise bewegten sich für gemahlene Melis speciell zwischen 23 und 24¾ Mk. per Centner.

### Holzhandel.

Der Holzhandel und die mit ihm verbundene Holzindustrie nehmen in der Gewerbethätigkeit und in dem Verkehr Deutschlands eine ganz hervorragende Stelle ein. Im Osten Deutschlands gewähren sie einem großen Theile der Bevölkerung den auskömmlichsten Unterhalt.

Trotzdem die deutsche Forstcultur erheblich fortschreitet und seit Jahrzehnten die Aufforstungen selbst sich bedeutend erweitern, entsprechen die zunehmenden Forsterträge auch nicht annähernd dem stetig steigenden Bedarf, wofür u. A. auch die öfters sinnlosen Preistreiberereien bei Holzverkäufen und Holzauktionen, bei denen die Anschläge wiederholt bis zu 80% überschritten werden, einen überzeugenden Nachweis liefern.

Die Preuß. Forstverwaltung erzielte folgende Ueberschüsse:

1896/97:	29,869	Millionen	Mark,
1897/98:	33,719	"	"
1898/99:	39,270	"	"

wobei sich für 1897/98 ein Mehrbetrag von 7,6 Millionen Mark und 1898/99 von 12,5 Millionen Mark über den etatsmäßigen Anschlag ergab.

Der Auslandsverkehr Deutschlands für die zumeist in Betracht kommenden rohen Bau- und Nutzholzer betrug in den letzten 5 Jahren:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tonnen	Werth in Millionen Mark	Tonnen	Werth in Millionen Mark
1895	2 854 105	136,4	267 552	13,2
1896	3 285 133	176,2	288 704	15,1
1897	3 976 138	235,1	344 175	22,7
1898	4 622 350	272,2	328 614	20,6
1899	4 630 250	296,4	297 324	19,4

Von der **Einfuhr** nach Deutschland kommen hauptsächlich folgende **Auslandsstaater** in Betracht:  
für **Bau- und Nutzholz**

	1895	1896	1897	1898	1899
	T o n n e n				
<b>a. roh, quer behauen oder besägt</b>					
Rußland . . . . .	834 525	879 519	1 076 112	1 209 241	1 009 068
Oesterreich-Ungarn . . . . .	824 346	935 752	1 043 875	1 307 151	1 308 105
<b>b. längs beschlagen</b>					
Rußland . . . . .	264 520	325 236	342 843	403 808	384 628
Oesterreich-Ungarn . . . . .	98 296	136 503	144 980	184 702	210 767
<b>c. gesägt: Kanthölzer, Säge- und Schnittwaaren</b>					
Schweden . . . . .	296 709	355 141	422 089	456 547	471 859
Oesterreich-Ungarn . . . . .	122 501	192 164	283 332	360 885	444 257
Rußland . . . . .	210 271	228 151	248 412	227 213	184 310*)
Amerika . . . . .	76 612	85 046	152 864	200 453	247 820

\*) Aus Finland außerdem 113 623 Tonnen.

Aus diesen Verkehrsziffern läßt sich erkennen, daß Rußland ein erhebliches Uebergewicht (ca. 43%) an der Versorgung des deutschen Bedarfs mit den einschlägigen Rohhölzern hat. Um so nothwendiger ist es, der unhaltbaren und seit Jahren behaupteten Befürchtung zu entgegnen, daß Rußland durch übermäßigen unwirtschaftlichen Abtrieb ferner so große Unmengen Exporthölzer nicht liefern kann. Dr. Ballod hat in seinem Buche über „die Forstkultur in Rußland“ \*) nachgewiesen, daß der Waldbestand im europäischen Rußland (ca. 40% der Gesamtfläche) 179,8 Millionen Desjätinen = ca. 200 Millionen ha beträgt. Bei regelmäßigen Umtriebe wird die jährliche Holzentnahme auf 40 Millionen Kubikfassen = 400 Millionen Festmeter berechnet.

So lange nun der deutsche Bedarf anhält, so lange wird auch dessen Deckung aus Rußland zu ermöglichen sein, allerdings nur zu Preisen, die sich aus dem Verhältniß der Nachfrage zum Angebot bilden.

Die Zufuhren aus Rußland per Bahn sind verhältnißmäßig sehr gering.

Während im inneren Bahnverkehr Deutschlands Holz mit einem Gewichtsquantum von über 12½ Millionen Tonnen (1897/98) die vierte Stelle des Gesamt-Güterverkehrs auf den deutschen Bahnen einnimmt, waren die Zufuhren per Bahn aus Rußland und Polen 1898 folgende:

n a c h	Rundholz, rohbeschlagene Stämme.	Nutzholz, Werkholz zc.	Brennholz, Schwellen.	Zusammen Tonnen. ]
ost- und westpreuß. Häfen . . . . . To.	1 050	17 036	12 005	30 091
Ost- und Westpreußen . . . . . =	3 166	18 563	1 864	23 593
Prov. Posen . . . . . =	966	120	—	1 086
Reg.-Bez. Dppeln . . . . . =	12 798	8 740	7 408	28 946
Reg.-Bez. Breslau . . . . . =	3 625	6 049	1 289	10 963
Prov. Brandenburg und Berlin . . . =	420	1 123	20	1 563
sonstigen Bezirken . . . . . =	80	1 530	48	1 658
zusammen	22 105	53 161	22 634	97 900

Also etwa 5½ Procent der gesammten Holzeinfuhr aus Rußland und Polen erfolgt nur per Bahn.

\*) Band XXX der Preuß. Statistk. 1899.

Im **Hölzereiverkehr** war dagegen die Einfuhr von Rußland nach Deutschland folgende:

	1894	1895	1896	1897	1898
	in Tonnen				
<b>Memel</b> (Schmalleningken) . . . . .	480 408	631 157	719 592	962 147	647 557
<b>Weichsel</b> (Schillno) . . . . .	592 088	614 552	788 358	716 809	883 474
<b>Warthe</b> (Bogorzelice) . . . . .	34 568	26 713	17 983	29 960	60 238
zusammen Tonnen	1 107 064	1 272 422	1 525 933	1 708 916	1 591 269

Für den diesseitigen Bezirk kommen hauptsächlich die Zufuhren auf der Weichsel über Schillno in Betracht. Dieselben betragen

1895:	1270	Drahten
1896:	1654	"
1897:	1770	"
1898:	2243	"
1899:	2233	"

Nach Waarengattungen betrug die Einfuhr:

	1896.	1897.	1898.	1899.
	Stück	Stück	Stück	Stück
<b>Kieferne Rundhölzer</b> . . . . .	541 688	519 764	698 520	692 271
= Balken, Mauerlatten, Timber . . . . .	627 184	657 977	708 078	921 485
= Sleepers . . . . .	589 516	563 174	663 242	937 641
= Schwellen . . . . .	1 434 665	1 375 624	1 518 363	1 670 136
= Rundschwellen . . . . .	—	—	—	—
= Weichenschwellen . . . . .	—	876	—	—
= Tramwayschwellen . . . . .	—	—	142 511	732 530
= Riegelholz . . . . .	11 278	3 297	15 206	23 500
= Bretter, Bohlen . . . . .	6 680	—	23 375	140
<b>Tannen Rundholz</b> . . . . .	42 144	48 678	54 410	26 732
= Balken, Mauerlatten . . . . .	15 754	10 828	72 774	144 815
<b>Eichen Rundholz</b> . . . . .	8 736	7 605	12 313	13 744
= Plançons, Ranthölzer . . . . .	39 003	38 644	51 026	52 920
= Riegelhölzer . . . . .	23 654	3 297	—	—
= Kreuzhölzer . . . . .	—	7 049	10 985	24 251
= Rundschwellen . . . . .	209 122	180 709	217 694	100 562
= Schwellen . . . . .	247 836	294 811	507 397	544 345
= halbrunde Schwellen . . . . .	—	31 529	23 735	—
= Weichen . . . . .	2 699	13 629	7 692	26 410
= Tramway . . . . .	8 327	—	—	—
= Tramwayschwellen I . . . . .	—	93 144	} 109 096	132 082
= Tramwayschwellen II . . . . .	—	6 748		
= Stäbe . . . . .	276 972	275 778	254 851	196 606
= Blamiser . . . . .	332 596	36 659	191 941	197 709
= Bretter, Bohlen . . . . .	—	—	—	—
= Speichen . . . . .	220 240	167 819	414 860	510 115
= Grubenspähle . . . . .	11 192	24 894	7 059	1 178
= Zaunpähle . . . . .	—	—	755	1 145
= Kloben . . . . .	—	—	—	—
= Radnaben . . . . .	—	—	324	—
= Felgen . . . . .	—	—	3 138	—

	1896.	1897.	1898.	1899.
Elfen Rundhölzer . . . . .	139 227	154 212	179 972	106 830
Eichen . . . . .	3 926	8 776	11 711	6 048
Espen . . . . .	940	1 274	1 658	721
Birken . . . . .	3 556	4 316	4 575	2 994
Rüstern . . . . .	1 104	1 250	250	375
Weißbuchen Rundhölzer . . . . .	3 133	690	5 414	1 897
Rothbuchen . . . . .	—	—	142	28
Buchene Felgen . . . . .	—	—	—	—
Ahorn Rundhölzer . . . . .	—	—	—	—
Pappeln . . . . .	—	70	—	—
Faßdauben . . . . .	—	61 882	—	—
Bügel . . . . .	—	310	—	—
Sächsische Schwellen . . . . .	—	2 614	—	—
	Schock	Schock	Schock	Schock
Haselnuß Bandstücke . . . . .	—	—	—	—

Nach dem **Weichselhafen Brahamünde** sind hiervon im Jahre **1899** folgende Holzgattungen und Mengen eingeflößt worden:

Holz gattung	Stückzahl	Kubikmeter
Kiefern Rundholz . . . . .	458 987	521 674
„ Kantholz . . . . .	323 461	104 964
„ Schwellen . . . . .	279 680	29 024
„ Latten . . . . .	—	—
Eichen Rundholz . . . . .	8 747	6 018
„ Kantholz . . . . .	2 046	533
„ Plançons . . . . .	14 137	13 350
„ Schwellen . . . . .	2 897	359
„ Stäbe und Stabholz . . . . .	1 140	141
Tannen Rundholz . . . . .	9 339	11 403
„ Kantholz . . . . .	19 267	7 408
Birken Rundholz . . . . .	2 532	1 469
Elfen Rundholz . . . . .	60 514	41 067
Eichen Rundholz . . . . .	1 664	1 225
Buchen, Pappeln u. f. w. Rundholz . . . . .	1 355	800
In Summa . . . . .	1 185 766	739 435

Davon wurden durch den **Bromberger Kanal** (II. Schleuse) 1899 geflößt in tausenden Metern à 4 Meter Breite:

von der	Weichsel	Oberbrabe	Zusammen.
Kiefern Rundholz . . . . .	444 682	26 982	471 664
„ Kantholz . . . . .	51 887	—	51 887
Eichen Rundholz . . . . .	5 941	—	5 941
„ Kantholz . . . . .	16 870	—	16 870
Ellern Rundholz . . . . .	18 073	—	18 073
Eichen „ . . . . .	1 271	—	1 271
Buchen „ . . . . .	1 289	—	1 289
lauf. Meter . . . . .	540 013	26 982	566 995

Neben diesem Flößereiverkehr gestalteten sich die **Kahnverladungen** von Schnittbölzern des diesseitigen Bezirks wie folgt:

Die **Safenschleuse Brahemünde** passirten auf der Bergfahrt (Richtung von der Weichsel nach Bromberg):

	1898		1899	
	Rähne	Gewicht in Tonnen	Rähne	Gewicht in Tonnen
Kieferne Bretter und Bohlen . . . . .	151	16 592,5	179	19 400,—
Kiefernes Kantholz . . . . .	29	3 540,—	33	4 760,—
Kieferne Schwellen . . . . .	24	3 465,—	16	1 855,—
Eichen Rundholz und Kantholz . . . . .	4	360,—	3	203,—
„ Schwellen . . . . .	2	112,7	1	150,—
„ Zaunpfähle . . . . .	1	10,—	—	—
„ Speichen . . . . .	6	440,—	2	260,—
„ Parquetstäbe . . . . .	2	260,—	2	300,—
Eisen Bretter . . . . .	14	1 555,—	17	1 890,—
Eichen Bretter und Bohlen . . . . .	2	270,—	—	—
Tannen Bretter . . . . .	1	125,—	2	235,—
Rüstern Rundholz . . . . .	1	95,—	—	—
Weißbuchen Rundholz und Bretter . . . . .	4	340,5	—	—
Grubenschalen und Stangen . . . . .	5	620,—	1	125,—
Telegraphenstangen . . . . .	5	655,—	3	300,—
Bandstücke zc. . . . .	18	1 452,5	12	860,—
zusammen . . . . .	269	29 893,2	271	30 338,—

Den **Bromberger Kanal** (II. Schleuse) passirten auf der Bergfahrt (Richtung von Bromberg nach Berlin):

	1898		1899	
	Rähne	Ladung in Tonnen	Rähne	Ladung in Tonnen
Kieferne Bretter . . . . .	342	38 326	459	50 567
Kiefernes Kantholz . . . . .	46	5 596	35	4 011
Kieferne Schwellen . . . . .	24	3 430	12	1 590
Eichen Rundholz . . . . .	2	225	—	—
„ Schwellen . . . . .	2	313	—	—
„ Speichen . . . . .	4	465	4	560
„ Kantholz . . . . .	—	—	2	210
Eisen Bretter . . . . .	56	6 745	74	8 310
Eichen Bohlen . . . . .	2	290	2	220
Tannen Bretter . . . . .	7	795	—	—
Rüstern Rundholz . . . . .	1	65	—	—
Blanchettes . . . . .	2	260	—	—
Grubenschalen . . . . .	5	560	3	285
Telegraphenstangen . . . . .	5	645	3	300
Bandstücke . . . . .	15	1 340	12	900
zusammen . . . . .	513	58 855	606	66 953

Es zeigt sich, daß selbst die stetig steigende Holzindustrie unseres Bezirks keine nennenswerthe Minderung des Handels in Floßhölzern nach dem Westen zur Folge hatte. Vielmehr ist die Annahme berechtigt, daß die steigenden ausländischen Zufuhren gleicherweise dem Handel und der Industrie zu Gute kommen, weil wie für den diesseitigen Bezirk auch für die anderen Consumgebiete ein sich stetig mehrender Bedarf geltend macht.

Die mit solcher anhaltenden Nachfrage verbundene Preissteigerung in fast allen Waarengattungen war auch die Ursache, daß die Einfuhr derselben trotzdem die Flößerei in 1899 eine noch weit schwierigere und theurere als in den hierfür ungünstigen Vorjahren war, nicht wesentlich unter die Einfuhrmengen der letzteren heruntergingen.

Das hohe Weichselwasser im April verursachte, daß erst Ende Mai die ersten Transporte in mäßiger Auswahl an den Markt kamen.

In Kiefern Rundhölzern besonders trat sofort ein sehr lebhaftes Geschäft zu hohen Preisen ein. Danzig nahm als erster Käufer große Parthien auf, da es die Hölzer zum Einschnitt für das dortige Lokalgeschäft, welches sich sehr lebhaft gestaltete, nöthig gebrauchte. Die demnächst in schneller Folge herankommenden Transporte hatten nicht lange im Markte auf Käufer zu warten, dieselben fanden sich aus allen Himmelsrichtungen, sobald es sich um nur einigermaßen brauchbare Hölzer handelte. Anfangs waren die Käufer ob der geforderten Preise wohl stutzig, denn für Rundkiefen, für welche man 1898 als höchsten Preis 75 Pfg. pro Kubikfuß franco Weichsel gezahlt hatte, wurden jetzt 85 Pfg. gefordert; aber nach kurzem Besinnen auch gezahlt. Im Laufe des Monats Juli machte der Preis weitere Fortschritte, denn es wurden für gut renommirte Marken bis 88 Pfg. pro Kubikfuß bezahlt.

Nicht minder begehrt waren auch abfallende Parthien, sie fanden ebenso schlanke ihre Abnehmer und erzielten, wenn die Hölzer ziemlich guten Wuchs aufwiesen, und etwa 53—40 Procent Bretterhölzer enthielten, bis 75 Pfg. pro Kubikfuß, was gegen das Vorjahr ein Mehr von 10 Pfg. pro Kubikfuß beträgt. Die Situation für diesen Artikel änderte sich auch nicht während der ganzen Campagne, die Devise „hohe Preise und flotter Absatz“ hielt bis zum Schluß des Jahres an. Einzelne minderwerthige kleine Parthien, die spät eintrafen oder für welche die Abgeber gar zu hohe Preise gefordert hatten, blieben unverkauft und gingen in's Winterlager in den Brahemünder Hafen.

Die Preissteigerung für Kieferne Rundhölzer beträgt in 1899 etwa 15 bis 18 Procent gegen 1898.

Kieferne Mauerlatten (Berliner Balken) waren ebenfalls stetig sehr begehrt und brachten bis 1,10 Mk pro Kubikfuß verzollt franco Weichsel.

Auch die schwachen Mauerlatten fanden leicht Käufer zu 70—80 Pfg.

Nach Timber und Sleeper bestand große Nachfrage. Es erreichten die Timber einen Preis bis 1,05 Mk. und die Sleepers bis 85 Pfg., transito Danzig pro Kubikfuß.

An Balken, Mauerlatten und Timbers sind 921 485 Stück gegen 708 078 im Vorjahre, Sleepers 937 041 gegen 663 242 Stück im Vorjahre angekommen.

Kieferne Schwellen 1 670 136 Stück gegen 1 518 363 Stück im Vorjahre, waren gesucht, und die Preise stiegen bis auf 3 Mark pro Stück verzollt franco Wasser Schulitz.

Rundtannen 26 732 Stück, nicht ganz die Hälfte des Vorjahres wurden meist nach Danzig und Elbing zu Preisen von 50—55 Pfg. verkauft und fanden leicht Abnehmer.

Daß sich die Zufuhr von Rundtannen so bedeutend verringert hat, liegt in der Hauptsache daran, daß Rußland selbst in Folge der hohen Holzpreise Tannen verwendet, und weil ein Theil dieser Hölzer in Rußland nunmehr zu Cellulose verarbeitet wird.

Rundelken 106 830 gegen 179 972 Stück im Vorjahre, denn es konnten in den sogenannten Minsker Blotten in Folge des flauen Winters nur geringe Mengen herangeschafft werden.

Die Preise erhöhten sich um ca. 5 Pf. auf 60—65 Pf. pro Kubikfuß im Allgemeinen, vereinzelt wurden noch höhere Preise erzielt.

Eichen, 6 048 Stück brachten 1—1,20 M. pro Kubikfuß,

Espen	721	„	} waren wie immer wenig begehrt und wurden zu kleineren Preisen gehandelt.
Birken	2 994	„	
Rüstern	375	„	
Rothbuchen	28	„	

Weißbuchen, 1 897 Stück gegen 5 414 Stück im Vorjahre, waren wieder begehrt und brachten 1 bis 1,20 M. pro Kubikfuß.

Eichene Plancons, 52 920 Stück gegen ein wenig mehr im Vorjahre, wurden im zeitigen Frühjahr gerne gekauft, und wurden namentlich die stärkeren Dimensionen zu Preisen von 2,40—2,80 Mk. pro Kubikfuß franco Danzig gehandelt. Im Sommer aber gingen die Preise zurück und Plancons waren schwer verkäuflich.

Rundeichen, 13 744 Stück gegen 12 313 Stück im Vorjahre, zogen auch im Preise etwas an und wurden dafür je nach Qualität und Stärke 1,10 bis 1,40 Mk. pro Kubikfuß franco Schulitz gezahlt.

Eichene Stäbe (Faßdauben), 196 606 Stück, waren in Danzig schwer verkäuflich.

Eichene Bahnschwellen, 544 345 gegen 507 397 Stück im Vorjahre, wurden für 4,50 bis 4,60 Mk. pro Stück verzollt in Schulitz und Danzig

gehandelt und sind gegen früher unerheblich im Preise gestiegen. Eichene Weichenwellen kamen 26 410 gegen 7 700 Stück im Vorjahre an. Preise verhältnißmäßig wenig verändert.

Eichene Rundschweller, 100 562 gegen 217 694 Stück im Vorjahre, waren gesucht und erreichten den Preis von 12 Mark pro Paar (10¼ und 11“).

Eichene Kreuzhölzer, 24 251 gegen 10 985 Stück im Vorjahre, wurden zu Preisen von 1—1,20 Mk. für Kubikfuß gehandelt.

Eichene Tramwayschweller, 132 082 gegen 109 096 Stück im Vorjahre, brachten in Danzig 1—1,20 M. pro Stück.

### Kohlenhandel.

Der Kohlenhandel war in 1899 ein äußerst lebhafter. Neben dem steigenden Inlandsverbrauch seitens der zunehmenden Industrie machte sich eine steigende Ausfuhr ins Ausland geltend, insbesondere nach Rußland, welches für die Einfuhr schlesischer Kohlen Zollerleichterungen gewährte. Infolge dieses plötzlich vermehrten Exports nach Rußland waren die schlesischen Gruben nicht in der Lage, wie in den Vorjahren, für den inländischen Winterbedarf schon im Sommer ausreichende Mengen abzugeben.

Für den diesseitigen Bezirk erhöhte sich der Kohlenmangel noch dadurch, daß auch die Preise für englische Steinkohlen bedeutend stiegen und insbesondere die Ostseeprovinzen in Folge dessen einen vermehrten Bezug schlesischer Kohlen vornahmen. Diese ungünstige Rückwirkung in Verbindung mit dem stärkeren Kohlenverbrauch für den Hausbedarf erzeugte zum Herbst schon eine ganz erhebliche Preissteigerung, ohne daß es selbst zu erhöhten Preisen gelang, im vollen Umfang das gestiegene Verbrauchsbedürfnis zu befriedigen.

Im Kleinhandel betrug die Preisaufschläge bis 35 Pfennig pro Centner.

An englischen Kohlen wurden zu Wasser ab Danzig bezogen:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
nach	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Bromberg	4 531,0	5 761	8 758	8 158	7 271
Rafel	788,5	866	785	801	663
Samotschin	—	180	462	10	216
Labischin	327,0	182	470	681	260
Bartschin	90,0	—	—	81	99
Kruschwitz	185,0	170	318	88	50
Montwy	—	176	99	205	—
Pakosch	235,5	238	328	90	—
Przewoz	185,0	90	174	—	90
Summe	6 342,0	7 663	11 394	10 014	8 640

Die Zufuhren nach der Stadt Bromberg betragen:

	Tonnen	zu Wasser,	Tonnen	per Bahn
1885:	10 153	zu Wasser,	29 156	per Bahn
1886:	10 400	„ „	25 670	„ „
1887:	13 998	„ „	31 495	„ „
1888:	11 704	„ „	40 738	„ „
1889:	8 449	„ „	41 270	„ „
1890:	6 154	„ „	41 792	„ „
1891:	9 024	„ „	61 399	„ „
1892:	6 064	„ „	51 117	„ „
1893:	5 572	„ „	48 700	„ „
1894:	5 205	„ „	47 109	„ „
1895:	6 342	„ „	52 576	„ „
1896:	5 761	„ „	88 920	„ „
1897:	8 758	„ „	102 146	„ „
1898:	8 158	„ „	104 879	„ „
1899:	7 271	„ „	118 363	„ „

### Eisenhandel.

Das Geschäft in der Metall- und Eisenbranche überstieg im Jahre 1899 allen Erwartungen.

Die steigende Conjunctur hat durch ihre Andauer dem Engros-Handel einen großen Umsatz erzielen lassen und ihm guten Gewinn gebracht.

Der Verbrauch der Fabriken war ein enormer. Weniger gut wirkte die steigende Conjunctur auf den Detail-Handel, das kaufende Publikum gewöhnt sich schwer an die höheren Preise, so daß der Verkäufer in vielen Fällen auf Kosten seines Verdienstes die Geschäfte abschließen mußte.

Der Handel mit landwirthschaftlichen Maschinen, welcher im Handelskammer-Bezirk und besonders in der Stadt Bromberg einen wachsenden Mittelpunkt besitzt, hat im Jahre 1899 gute Erfolge erzielt. Die Wirkung der günstigen Ernten zeigte sich sowohl in der regeren Kauflust wie in der unverkennbar besseren Zahlungsfähigkeit der landwirthschaftlichen Kreise. Ein vermehrter Absatz ist trotz der höheren Preise zu verzeichnen und letztere wurden willig bezahlt.

Eine besondere Gruppe von Consumenten stellen in dieser Branche neuerdings die Ansiedler dar; es sind unter ihnen viele schwache Existenzen erkennbar, mit denen der Geschäfts-Verkehr erklärlicher Weise schwierig, ja unlohnend und bedenklich ist.

### Viehhandel und Schlachthof.

Der Bericht über den Schlacht- und Viehhof in Bromberg für 1899/1900 konstatirt einen stärkeren Betrieb als im Vorjahre für den Schlachthof.

Auf die einzelnen Gattungen vertheilen sich die Schlachtungen:

	1899	1898	1899	
	Stück	Stück	Stück	
Rindvieh	5 257	5 289,	also 32	weniger
Kälber	10 631	10 847,	" 216	"
Schweine	20 917	18 678,	" 2 239	mehr
Schafe	8 805	8 775,	" 30	"
Ziegen	168	145,	" 23	"
zusammen	45 778	43 734,	also 2 044	mehr.

Der Zutrieb der Schlachtthiere erfolgte:

	1899	1898	1899	1898
	vom Viehhofe:		von der Landstraße:	
	Stück	Stück	Stück	Stück
Rindvieh	5 185	5 260	72	29
Kälber	10 528	10 762	103	85
Schweine	20 158	18 508	759	170
Schafe	8 346	8 741	459	34
Ziegen	163	143	5	2
zusammen	44 380	43 414	1 389	320

Aus dem Auslande wurde lebendes Vieh nicht eingeführt und war die Einfuhr auswärts ausgechlachteten Fleisches zur Untersuchung ganz unbedeutend.

Die Fleischproduction betrug in diesem Jahre, nach dem Durchschnittsgewicht der einzelnen Schlachtviehgattungen berechnet, ca. 3,320,501 kg Fleisch ohne Eingeweide gegen 3,143,157 kg im Vorjahre.

Bei einer Bevölkerung von 48 931 Seelen würden auf den Kopf für das Jahr 67,9 kg Fleisch, gegen 65,4 kg i. Vorjahr „ den Tag 0,18 „ „ „ 0,18 „ „ „ fallen.

Die Fleischschau wurde von 20 Beamten ausgeführt.

Von den 45 778 geschlachteten Thieren waren 2901 Stück = 6,3% wie im Vorjahre mit verschiedenen krankhaften Veränderungen behaftet, so daß sie entweder ganz oder theilweise beanstandet wurden.

Von den nach dem Schlachten krank befundenen 2901 Thieren wurden zu Lebzeiten erklärt:

	1899	1898
offenbar krank	99 = 3,4 %	139 = 4,9 %
verdächtig	63 = 2,2 %	44 = 1,6 %
gesund	2739 = 94,4 %	2599 = 93,5 %

Unter den nach dem Schlachten krank befundenen Thieren waren:

	1899		1898	
	geschlachtet	krank	befunden	
	Stück	Stück	Procent	Procent
Bullen	1 252	153	= 12,2	= 12,7
Ochsen	524	250	= 47,9	= 47,0
Rühe	2 684	1 273	= 47,4	= 50,3
Färßen	797	107	= 13,4	= 13,8
Rindvieh zusammen	5 257	1 783	= 33,9	= 35,4

	1899		1898	
	geschlachtet	krank	befunden	
	Stück	Stück	Procent	Procent
Kälber	10 631	60	= 0,56	= 0,5
Schweine	20 917	833	= 3,9	= 2,9
Schafe	8 805	222	= 2,5	= 3,2
Ziegen	168	3	= 1,8	= 1,5
zusammen	45 778	2 901	= 6,3	= 6,3

Auf dem Viehhofe haben stattgefunden:

	104 Viehmärkte und 4 Pferdemarkte.			
	1899	1898	1899	
	Stück	Stück	Stück	
Rindvieh	6 327	6 364,	also 37	weniger,
Kälber	10 690	10 899,	" 209	"
Schweine	36 904	34 949,	" 1 955	mehr
Ferkel	26 077	22 633,	" 3 444	"
Schafe	8 534	8 947,	" 413	weniger,
Ziegen	322	320,	" 2	mehr
Pferde	1 948	1 696,	" 252	"
zusammen	90 802	85 808,	also 4 994	mehr.

Der Abtrieb der Thiere zum Viehhofe erfolgte mit der Bahn und von der Landstraße. Die Anzahl der angekommenen Eisenbahnwagen betrug 508 Stück gegen 462 Stück im Vorjahre.

Es wurden eingeführt:

	mit der Bahn		von der Landstraße	
	1899	1898	1899	1898
	Stück	Stück	Stück	Stück
Rindvieh	1 770	1 733	4 557	4 631
Kälber	964	716	9 726	10 183
Schweine	2 295	1 492	34 609	33 457
Ferkel	105	143	25 972	22 490
Schafe	1 887	1 291	6 647	7 656
Ziegen	1	2	321	318
Pferde	9	21	1 939	1 675
zusammen	7 031	5 398	83 761	80 410

Der Abtrieb erfolgte mit der Bahn, nach dem Schlachthofe und nach der Landstraße:

	mit der Bahn		nach dem Schlachthofe		nach der Landstraße	
	1899	1898	1899	1898	1899	1898
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
Rindvieh	112	91	5 185	5 260	1 029	1 013
Kälber	6	11	10 528	10 762	157	126
Schweine	7 314	8 400	20 158	18 508	9 432	8 041
Ferkel	6 525	5 755	—	—	19 552	16 878
Schafe	45	—	8 346	8 741	144	206
Ziegen	—	—	163	143	159	177
Pferde	94	110	—	—	1 854	1 586
zusammen	14 096	14 367	44 380	43 414	32 327	28 027

Die Preise stellten sich in den einzelnen Monaten für 50 Kilogramm Lebendgewicht ohne Tara, bei Ferkeln für das Paar:

Bezeichnung der Monate	Minder M.	Kälber M.	Schweine M.	Ferkel M.	Schafe M.
April . .	25,5	29,5	35,5	20	21
Mai . .	25	30,5	35	20	21,5
Juni . .	26,5	30,5	35,5	22,5	22
Juli . .	27	30,5	35,5	23	22,5
August . .	28	31	36,5	22,5	23,5
September	28,5	35	36,5	22	22,5
October . .	28	33	36	21,5	22
November .	27,5	34	34,5	21,5	20,5
December .	27	33	33,5	20,5	20,5
Januar . .	27,5	33	33,5	18,5	21,5
Februar . .	26,5	31	32,5	18,5	21,5
März . .	26,5	31	30	19	21

### Wollhandel.

Das Wollgeschäft im Jahre 1899 bildete eine Fortsetzung in der günstigen Tendenz des Vorjahres; der Lagerbestand auf den deutschen Plätzen war gegenüber den Vorjahren ein erheblich kleinerer, und ohne entsprechende Ergänzung von den Provinzialbeständen waren dieselben bei reger Nachfrage seitens der zeitweise gut beschäftigten Wollwaaren-Industrie bald verkauft. Unterstützt von der anhaltend günstigen und festen Stimmung auf den auswärtigen Plätzen setzten die Preise ihre steigende Tendenz fort, so daß bereits in den Frühjahrs-Auktionen in Berlin und Forst, wo erhebliche Quanten deutscher Wollen zum Angebot gelangten, solche bei einem Aufschlage von 20% schnellen und leichten Absatz fanden, und machte sich auf den Juni-Märkten und -Auktionen eine weitere Steigerung um 10 bis 15% geltend. Zu diesen gegen Beginn des Jahres um 30 bis 35% erhöhten Preisen räumte sich schnell das in Händen der Produzenten und Provinzialhändler befindliche Quantum, und ging solches zum Theil in Hände der Consumenten, zum Theil der Großhändler in Berlin und Breslau über. Die Produzenten erzielten für ihre Produkte Preise, wie solche seit länger als 15 Jahren nicht mehr angelegt wurden; und wenn auch die Wollhändler bei ihren Ankäufen schon die erhöhten Preise anlegen mußten, verblieb ihnen doch noch ein angemessener Nutzen. Der erzielte Gewinn wurde bei der kurzen Abwicklung des Geschäftes nicht durch Zinsverlust und Lager-spesen beeinträchtigt.

Die weitere Entwicklung des Geschäftes auf den Hauptplätzen verblieb bis zum Jahreschluß überaus günstig; bei lebhafter Nachfrage und gleichmäßig steigender Tendenz wurden auch die Bestände bei den Großhändlern zu für dieselben nutzbringenden Preisen geräumt.

Zu ganz besonders hohen Preisen vollzogen sich dementsprechend die Abschlüsse für die demnächst zur Schur gelangenden Schweißwollen und kam bei denselben eine weitere Preissteigerung von 15 bis 20% zum Ausdruck.

Wenn schon ein großer Theil der Fabrikanten, dieser Steigerung des Rohmaterials Rechnung tragend, ihre Fabrikats-Preise erhöhten, so waren sie doch nicht immer im Stande, die volle Preiserhöhung durchzubringen und sahen sich vielfach veranlaßt, Aenderungen und Einschränkungen in der Fabrikation eintreten zu lassen. Dies Mißverhältniß zwischen dem Rohmaterial und den Preisen des Fabrikats veranlaßte auch vielfach Fabrikanten zur Zurückhaltung bei neuen Ankäufen, und trotz der lebhaften Betheiligung und festen Stimmung auf der im März 1900 begonnenen Londoner Auktion erfuhren die Preise daselbst einen Rückgang von 5 bis 10% gegen die letzten Auktionspreise. Man nimmt an, daß die geringen Bestände, die verringerte Produktion und Zufuhr aus den überseeischen Wollproduktionsgebieten, sowie der trotz theilweiser Einschränkung anhaltende Bedarf einen Rückgang der Preise zwar ausschließt, daß indessen eine weitere Steigerung derselben kaum anzunehmen wäre und daß das weitere Geschäft sich auf der Basis der zeitigen, immerhin hohen Preise stetig fortentwickeln dürfte.

### Manufakturwaaren.

Im Handel mit **Manufakturwaaren** nimmt der Umsatz stetig zu. Das Anziehen der Preise veranlaßte größere Ordres, die wahrscheinlich eine zu große Vermehrung der Lager zur Folge haben werden. Besonders fühlbar zeigte sich die Preiserhöhung für **Baumwoll-** und **Leinewaaaren**, welche den Nutzen der Detail-Geschäfte vermindert, da das Publikum sehr schwer an höhere Preise zu gewöhnen ist. Im Allgemeinen zeigt sich eine größere Neigung für bessere Qualitäten bei dem kaufenden Publikum. Der Artikel **Kleiderstoffe** wurde in den **Alpaca-Qualitäten** sehr bevorzugt, so daß die wollenen Stoffe dadurch weniger Zuspruch hatten als in den Vorjahren. In seidenen Stoffen zeigte sich ein größerer Bedarf gegen früher. In **Damen-Confection** waren die Umsätze befriedigend, nur leidet dieser Artikel sehr unter der Nothwendigkeit der großen Verluste an den zurückbleibenden Lagerbeständen.

## II. Industrie.

### Betriebe und Arbeiter

Die industrielle Thätigkeit im diesseitigen Bezirke hat auch während des Jahres 1899 weitere und ansehnliche Fortschritte gemacht. Einen ziffermäßigen Ausdruck finden dieselben in den statistischen Angaben, die uns wiederum in dankenswerther Weise seitens der betheiligten Gewerbeinspektionen und Berufsgenossenschaften zur Verfügung gestellt wurden.

Die nach den Angaben der letzteren, wie folgt, gefertigte Zusammenstellung veranschaulicht zugleich, in welcher Weise die einzelnen Gewerbebezüge an der industriellen Entwicklung beteiligt sind:

Gewerbebezug	Anzahl der Betriebe			durchschnittliche Zahl der Arbeiter			Gesamter Arbeitsverdienst		
	1899	1898	1897	1899	1898	1897	M.	M.	M.
<b>a. Großindustrie.</b>									
Bekleidungsindustrie . . . . .	9	5	5	379	255	265	155 670	147 108	139 119
Bergwerke . . . . .	5	5	4	366	286	227	277 254	205 726	168 810
Brauerei und Mälzerei . . . . .	23	22	22	304	326	317	212 641	220 816	212 468
Brennerei . . . . .	221	218	204	1 422	1 534	1 235	862 807	798 731	694 757
Buchdruckerei . . . . .	28	28	28	428	438	490	318 006	296 221	350 000
Chemische Industrie . . . . .	54	54	57	436	429	468	309 524	324 623	352 774
Edel- und Unedelmetall- industrie . . . . .	3	2	3	64	55	51	32 462	38 573	35 026
Eisen- und Stahlindustrie	118	112	103	2 477	2 041	1 862	1 668 095	1 451 462	1 265 968
Feinmechanik . . . . .	2	2	3	2	7	8	440	3 737	5 035
Fleischerei . . . . .	230	243	243	462	390	415	242 780	268 174	261 888
Gas- und Wasserwerke . . . . .	7	7	7	172	151	144	140 950	122 991	125 733
Glasindustrie . . . . .	3	2	2	439	441	571	245 257	236 755	203 103
Holzindustrie . . . . .	151	152	148	2 141	1 975	1 831	1 480 437	1 361 863	1 177 436
Lederindustrie . . . . .	3	3	3	128	128	153	109 039	105 998	100 199
Müllerei . . . . .	546	670	688	1 022	1 422	1 397	654 659	666 322	591 500
Nahrungsmittelindustrie . . . . .	12	12	9	49	50	19	24 415	25 526	8 376
Papierindustrie . . . . .	1	1	1	36	36	22	20 378	16 864	17 200
Steinbrüche und Grabereien	19	19	17	525	586	521	324 298	344 172	300 876
Tabakindustrie *) . . . . .	21	23	28	369	380	350	127 951	130 405	115 026
Textilindustrie . . . . .	8	5	5	36	23	22	18 067	12 131	10 586
Töpfereiindustrie . . . . .	4	4	4	790	792	614	526 102	535 590	402 461
Ziegelindustrie . . . . .	290	272	273	3 834	3 650	3 492	1 456 510	1 396 840	1 281 090
Zuckerindustrie . . . . .	10	10	10	4 613	4 576	4 845	1 967 533	1 795 484	1 897 436
<b>b. Transportgewerbe.</b>									
Binnenschifffahrt . . . . .	91	90	71	161	210	149	165 645	144 733	88 850
Flößerei . . . . .	26	27	29	2 294	2 421	2 856	947 251	1 020 736	1 016 942
Fuhrwerksbetrieb . . . . .	138	129	132	269	269	260	148 731	147 900	146 458
Expeditionsbetrieb . . . . .	176	178	171	636	600	590	451 910	417 640	397 860
Straßenbahnbetrieb . . . . .	5	5	4	706	679	750	299 544	286 966	226 871
<b>c. Baugewerbe.</b>									
Baugewerbe . . . . .	779	796	792	6 270	6 221	6 362	3 589 149	3 320 119	3 342 495
Schornsteinfegergewerbe . . . . .	54	62	49	125	72	80	42 150	37 805	35 374
Tiefbaugewerbe . . . . .	155	96	91	1 588	1 724	2 307	1 213 700	644 681	526 137
	3 192	3 254	3 206	32 543	32 167	32 673	18 033 355	16 706 692	15 497 854
*) Für 1897 nach privaten Angaben.	industrielle Großbetriebe			Arbeiter			Arbeitslöhne		
neben	landwirthschaftlichen Betrieben.			Arbeiter.					
	1897: 37 528			mit 164 421					
	1898: 39 125			" 169 961					
	1899: 46 900			" 169 499					

Es befanden sich nach den Angaben der Gewerbeinspektionen im Regierungs-Bezirk Bromberg mit Ausnahme der der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstellten Dampfkeessel

	1896	1897	1898	1899
feststehende Dampfkeessel . . . . .	658	742	770	814
bewegliche Dampfkeessel . . . . .	609	630	684	722
Schiffskessel . . . . .	57	48	51	29
<b>zusammen</b>	<b>1324</b>	<b>1420</b>	<b>1505</b>	<b>1565</b>

Dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Gewerbe und Industrien, wie folgt:

	1896	1897	1898	1899
Hammerwerke . . . . .	1	2	1	2
Cementsteinfabriken . . . . .	1	1	1	1
Steingutfabriken . . . . .	3	4	4	4
Porzellanfabriken . . . . .	2	2	2	2
Gypsmühlen . . . . .	1	2	4	3
Ziegeleien und Thonröhrenfabriken . . . . .	39	47	52	58
Glashütten . . . . .	1	1	1	1
Gelbgießereien . . . . .	2	2	2	2
Eisengießereien . . . . .	1	2	2	2
Maschinenfabriken und Kesselschmiede . . . . .	20	19	15	26
Schlossereien . . . . .	4	4	4	16
Fabrikation landwirthschaftlicher Maschinen . . . . .	5	8	8	—
Feilenbauereien . . . . .	1	1	1	2
Wagenbauanstalten . . . . .	1	1	1	1
Gasanstalten . . . . .	3	5	5	5
Delmühlen . . . . .	4	3	5	5
Wollspinnereien . . . . .	1	1	1	1
Kalkbrüche . . . . .	4	5	4	5
Kalkcementfabriken . . . . .	2	4	3	5
Chemische Großindustrie (Sodafabrik) . . . . .	13	14	14	9
Leimfabriken . . . . .	2	2	—	—
Färbereien . . . . .	4	5	5	5
Pappfabriken . . . . .	2	1	1	1

Zu übertragen 119 136 136 156

Nach den Berichten der Gewerbeinspektionen betrug ferner die Zahl der Unfälle in den ihnen unterstellten Betrieben:

	Bromberg			Snowrazlaw		
	1897	1898	1899	1897	1898	1899
Zahl der Arbeiter . . . . .	15 000	12 946	14 102	6 000	5 870	6 700
Zahl der Unfälle . . . . .	407	503	573	215	207	226
darunter						
Erwerbsunfähigkeit über 13 Wochen	65	55	51	79	107	87
Todesfälle . . . . .	4	13	7	6	7	4

1896 1897 1898 1899

	1896	1897	1898	1899
Uebertrag	119	136	136	156
Gerbereien . . . . .	5	5	5	3
Schneidemühlen . . . . .	79	83	92	97
Tischlereien . . . . .	8	8	8	14
Fahreisenfabriken . . . . .	1	1	1	1
Holzschneidereien . . . . .	1	2	2	2
Ristenfabrik . . . . .	—	1	1	2
Holzimprägniranstalten . . . . .	1	1	1	1
Holzzerkleinerung . . . . .	—	—	1	1
Mahlmühlen . . . . .	43	46	44	40
Bäckereien . . . . .	1	1	1	1
Stärke-, Stärkesyrupfabriken . . . . .	32	28	30	26
Schlachthäuser . . . . .	9	11	12	13
Molkereien, Butter- und Käsefabrikation . . . . .	74	81	87	95
Wasserversorgung . . . . .	12	18	15	19
Mineralwasserfabriken . . . . .	3	1	2	2
Rohzuckerfabriken . . . . .	122	125	129	117
Bierbrauereien . . . . .	12	17	17	19
Senffabrik . . . . .	—	1	1	1
Bremereien und Spiritusraffinerien . . . . .	139	164	159	162
Schnupftabakfabriken . . . . .	1	1	1	1
Badeanstalten . . . . .	7	6	6	6
Waschanstalten . . . . .	9	9	11	9
Baugewerbe . . . . .	7	12	11	2
Buchdruckereien . . . . .	4	5	5	6
Locomotiven für Industriebahnen . . . . .	23	29	33	32
Dampfschiffe, Bagger . . . . .	57	48	51	29
Landwirthschaftliche Locomobilen, Futterdämpfer zc. . . . .	517	543	602	650
Dampfpflüge . . . . .	24	24	24	42
Elektricitätserzeugung . . . . .	9	8	9	7
Petroleumlagerei . . . . .	1	—	1	1
Speicherei . . . . .	—	—	1	1
Feuerspritze . . . . .	1	1	1	1
Dampfkrähne . . . . .	5	4	5	6

1324 1420 1505 1565

	Insgesamt betrug die		Davon Unfälle mit	
	Zahl der Arbeiter	Zahl der Unfälle	Erwerbsunfähigkeit über 13 Wochen	tödlichem Ausgange
1897	21 000	622	144	10
1898	18 816	710	162	20
1899	20 802	799	138	11

So leichterklärlich die Zunahme der Unfälle mit der Ausdehnung der Betriebe und Betriebsgefahren ist, so ist andererseits nicht zu verkennen, daß einmal die Erweiterung und Verbesserung der Einrichtungen gegen Unfallgefahren und zum größeren Arbeiterschutz sowie alsdann die größere Fürsorge für die Unfallverletzten ihre wirksamen Vortheile schon jetzt gezeitigt haben.

Mit den steigenden Industrielöhnen, die im diesseitigen Bezirke um  $1\frac{1}{3}$  Millionen Mark in 1899 zugenommen haben, wachsen auch die Ausgaben der Unternehmer entsprechend für die Arbeiterfürsorge und werden sich noch wesentlich erhöhen mit dem Inkrafttreten des neuen Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes.

### Zuckerindustrie.

Nach amtlichem Ausweis betrug nach Deutschland die

	Einfuhr.		im Werthe	
	1898	1899	1898	1899
Pos. 699. Rohzucker in dz . . .	3 963	4 225	103 000	110 000
„ 700. Raff. Zucker in dz . . .	7 017*	7 041*	279 000	279 000

\* davon 1898: 1 928 dz im Veredelungsverkehr.

\* „ 1899: 2 347 „ „ „

Aus Deutschland die

	Ausfuhr.		im Werthe	
	1898	1899	1898	1899
Pos. 701. Rohzucker in dz . . .	5 166 601	4 935 313 a)	94 187 000	89 971 000
„ 702. Zucker in Broten in dz	4 879 933	4 253 978 b)	111 994 000	97 629 000
„ 703. Sonst harter Zucker in dz	264 353	196 586	582 000	4 374 000
„ 704. Zucker ohne Zuschuß in dz	14 321	7 190	294 000	148 000

a) davon 2 060 638 dz nach England und 1 525 761 dz. nach den Ver. St. Amerikas.

b) „ 3 545 156 dz nach England.

### Betriebsergebnisse der deutschen Zuckerfabriken vom 1. August 1899 bis 30. April 1900.

#### A. Verwendete Zuckerstoffe:

##### 1. in Rübenzuckerfabriken.

	a. Rüben.	b. Rohzucker.	c. Raffinirte Zucker.	Zucker-Abläufe.
1899/1900	124 664 319 dz	1 071 121 dz	31 720 dz	286 433 dz
1898/99	121 442 914 „	1 093 636 „	28 447 „	349 451 „

## 2. in Zuckerraffinerieen.

1899/1900	—	7410 831 dz	36 503 dz	—
1898/99	—	7487 080 "	30 600 "	—

## 3. in Melasseentzuckerungsanstalten.

1899/1900	—	58 694 dz	65 213 dz	1 746 304 dz
1898/99	—	46 675 "	83 763 "	1 665 178 "

## 4. in Zuckerraffinerieen überhaupt (1 bis 3).

1899/1900	124 664 319 dz	8 540 646 dz	133 436 dz	2 032 737 dz
1898/99	121 442 914 "	8 627 391 "	142 810 "	2 014 629 "

**B. Produzirte Zucker:**

## 1. in Rübenzuckerraffinerieen.

	a. Rohzucker.	b. Raffinirte und Consumzucker zusammen (einschl. Zuckerwaaren).	c. Zucker-Abläufe	
			1. Speiseshrup.	2. andere Abläufe.
1899/1900	15 464 198 dz	2 081 250 dz	—	2 130 880 dz
1898/99	14 867 122 "	2 033 546 "	—	2 056 458 "

## 2. in Zuckerraffinerieen.

1899/1900	21 656 dz	6 543 034 dz	11 012 dz	644 929 dz
1898/99	35 565 "	6 611 300 "	10 433 "	672 630 "

## 3. in Melasseentzuckerungsanstalten.

1899/1900	59 035 dz	754 692 dz	24 290 dz	121 090 dz
1898/99	55 261 "	723 823 "	24 161 "	152 603 "

## 4. in Zuckerraffinerieen überhaupt (1 bis 3).

1899/1900	15 544 923 dz	9 378 976 dz	35 302 dz	2 896 899 dz
1898/99	14 958 039 "	9 368 669 "	34 594 "	2 881 691 "

Von den 10 zum diesseitigen Bezirke gehörigen Zuckerraffinerieen liegen folgende Einzelberichte vor:

**1. Zuckerraffinerie Kroschwitz.**

Nach dem Geschäftsbericht für 1898/99 war der Gewinn erheblich höher als in den Vorjahren in Folge des größeren, zur Verarbeitung gekommenen Rübenquantums, des höheren Zuckergehalts der Rüben und namentlich der besseren Zuckerpreise.

Die Bestände des Vorjahres nahmen merklich ab, wodurch eine Preissteigerung eintrat, die bis nach der Campagne anhält.

Der durchschnittliche Verkaufspreis war etwa 75 Pfennige höher als im Vorjahre.

Der ganze Gewinnüberschuß betrug 1 654 654,14 Mark und gestattete eine Nachzahlung von 36 Pfennig pro Centner an die Rübenproduzenten.

Die Rüben kosteten Mk. 2 290 917,35 und zuzüglich der Nachzahlung an die am Gewinne theiligten Produzenten Mk. 3 108 591,90. Auf den Centner beträgt dies 71,84 Pf. resp. 97,47 Pf. Im vorangegangenen Jahre kosteten die Rüben 0,17 Pf. per Centner mehr.\*) Ungefähr ein Viertel der angelieferten Rüben waren zu festen Preisen ohne Gewinnbetheiligung gekauft.

\*) In unserem Jahresbericht für 1898 ist auf S. 71, betr. Zuckerraffinerie Kroschwitz, der Grundpreis der Rüben mit 72,01 Pf. pro Centner angegeben. Diese Angabe ist aber dahin zu ergänzen, daß außerdem eine Nachzahlung von 24 Pf. pro Centner Rüben an diejenigen Produzenten stattgefunden hat, welche ihre Rüben mit Gewinnbetheiligung abgeschlossen hatten. Die Summe dieser Nachzahlungen für 1898 bezifferte sich, wie aus der Bilanz auf Seite 73 unseres Jahresberichtes für 1898 auch ersichtlich ist, auf 466 004,76 Mk.

Es sind im Ganzen 3 189 120 Ctr. Rüben verarbeitet worden während 100 Arbeitstagen, so daß die durchschnittliche tägliche Verarbeitung 31 891 Ctr. erreicht. Im vorangegangenen Jahre war das Gesamtquantum um 232 000 Ctr., die tägliche Leistung um 763 Ctr. geringer gewesen. Mit der eigenen Eisenbahn wurden 2 725 140 Ctr. angefahren, mit den Wasserfahrzeugen 354 700 Ctr. und nur der kleine Rest ist mit der Staatsbahn und mit Fuhrwerken angeliefert worden.

An Dividenden sind 22 % gezahlt worden.

Die Rüben hatten eine Ausbeute von 13,01 % erstes Produkt und 1,41 % Nachprodukte, zusammen 14,42 %, wovon direkt auf Rüben 13,95 % und auf Melasse, wovon 35 755 Ctr. in der Clution verarbeitet wurden, 0,47 % zu rechnen sind. Im Vorjahre hatten wir 0,21 % weniger Zuckerausbeute. Das Erstprodukt brachte einen durchschnittlichen Preis von Mk. 9,485, das zweite Mk. 7,54 und das dritte Produkt Mk. 8,54, alles incl. Sack transito franco Neufahrwasser, per 88 % resp. per 75 % Rendement.

### Bilanz der Zuckerrfabrik Kruschwitz

per 1. Juli 1899.

Activa.				Passiva.				
				per 1. Juli 1899.				
	M.	Fr.			M.	Fr.		
Grundstücks-Conto . . . . .			82 838	13	Actien-Capital-Conto . . . . .		2 484 000	—
Versicherungs-Conto, vorausbezahlte Prämie . . . . .			1 066	15	Reservfond-Conto . . . . .	202 860	55	
Pferde-, Wagen- und Geschirrs-Conto . . . . .	6 468	15			zu 5 % von M. 767 576,47 pro 1898/99 . . . . .	38 378	83	241 239
ab Abschreibung im Ganzen . . . . .	2 286	15	4 182	—	Spezial-Reservfond-Conto . . . . .	456 000	—	
Dampfstraß-Conto . . . . .	4 156	22			zu Ueberweisung pro 1898/99 . . . . .	94 000	—	550 000
ab 6 % Abschreibung . . . . .	249	37	3 906	85	Stamm-Prioritäts-Actien-Tilgungs-fond-Conto . . . . .			216 000
Immobilien-Conto . . . . .	642 834	11			Conto für ausgeloste Stamm-Prioritäts-Actien, noch nicht abgehoben . . . . .			500
ab 2 % Abschreibung . . . . .	12 856	68	629 977	43	Dividenden-Conto :			
Maschinen-Werkstatt-Conto . . . . .	6 867	01			noch nicht abgehobene Dividende 22 % Dividende pro 1898/99 . . . . .	497	50	546 977
ab 6 % Abschreibung . . . . .	412	02	6 454	99	Dividenden-Reservfond-Conto, Rückstellung 4 % von M. 2484 000 . . . . .			99 360
Utenilien- und Mobilien-Conto . . . . .	15 281	94			Conto-Corrente-Conto, Creditoren . . . . .			1 291 618
ab 6 % Abschreibung . . . . .	916	92	14 365	02	Tantième- und Gratifikations-Conto . . . . .			52 378
Dampfschiff- und Prähme-Conto . . . . .	53 546	65			Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .			14 429
ab 6 % Abschreibung . . . . .	3 212	80	50 333	85				
Zuckerrfabrik „Union“, Anteil-Conto . . . . .			280 000	—				
Cassa-Conto, Bestand . . . . .			35 940	71				
Kalk-Conto, Bestand . . . . .			540	—				
Laboratorium-Conto . . . . .	1 685	40						
ab 6 % Abschreibung . . . . .	101	12	1 584	28				
Spiritus-Conto, Bestand . . . . .			4 800	—				
Rohlen-Conto, Bestand . . . . .			1 469	60				
Conto für elektrische Beleuchtungs-anlage . . . . .	15 607	03						
ab 10 % Abschreibung . . . . .	1 560	70	14 046	33				
Zucker-Conto, Bestand . . . . .			310 362	45				
Konto für elektrischen Kraft . . . . .	14 125	—						
ab 10 % Abschreibung . . . . .	1 412	50	12 712	50				
Cautions-Conto, gestellte Caution beim Haupt-Zollamt Snowrazlaw . . . . .			162 000	—				
Eisenbahn-Conto . . . . .	893 885	73						
ab 6 % Abschreibung . . . . .	53 633	14	840 252	59				
Maschinen-Conto . . . . .	1 384 133	33						
ab 6 % Abschreibung . . . . .	83 048	—	1 301 085	33				
Conto-Corrente-Conto, Debitoren . . . . .			1 658 194	81				
Rübenjamen-Conto, Bestand . . . . .			4 874	80				
Materialien-Conto, Bestand . . . . .			75 515	75				
			5 496 503	57				5 496 503
								57

### 2. Zuckerrfabrik „Sujavien“ in Amsee.

In der Campagne 1898/99 sind 1 834 000 Ctr. Rüben verarbeitet worden, durchschnittlich pro Tag 22 783 Centner gegen 23 273 Centner im Vorjahre.

Die Zuckerausbeute und die Rübenernte waren sehr gut.

Die Ausbeute der Campagne 1898/99 betrug

32 020 Ctr. Raffinade	1,75 %	} vom
192 304 „ I. Product	10,49 „	
24 551 „ II. „	1,34 „	
4 247 „ III. „	0,28 „	
253 122 Ctr. Zucker	13,81 %	Rübengewicht

gegen 13,08 % im Jahre 1897, 12,18 % in 1896 und 13,35 % in 1895.

An Melasse ist im Ganzen eine Ausbeute von 47 751 Centner = 2,60 Procent vom Rübengeichte zu verzeichnen. Sämmtliche Melasse ist zu Futterzwecken abgegeben worden.

Verwerthung der Zuckerproducte  
in Mark.

	Raffinade I. Prod.	II. Prod.	III. Prod.	Melasse.
1898/99	13,10	10,03	9,27	circa 9,27 2,95
1897/98	12,58	9,47	8,19	8,03 1,56
1896/97	12,29	10,76	7,80	8,07 1,24
1895/96	13,49	10,32	10,84	9,88 0,52

Der Centner Rüben hat der Fabrik franco Fabrik 111,85 Pfg. gekostet, gegen 98,71 Pfg. im Vorjahre.

Auf die Rüben, die mit Grundpreisen von 85 Pfg. abgeschlossen sind, kamen 20 Pfg. Nachschuß per Centner zur Auszahlung.

Auf die Rüben, die mit Grundpreisen von 65, 70 und 75 Pfg. abgeschlossen sind, sind 33 Pfg. Nachschuß per Centner ausbezahlt worden.

## Activa.

## Bilanz per ultimo Juli 1898/99.

## Passiva.

	M.	℥.	M.	℥.		M.	℥.	M.	℥.
An Grundstück-Conto . . . . .	70 000	—			Per Actien-Capital-Conto				
„ Gebäude-Conto . . . . .	269 779	80			für 600 Stück Actien				
„ Maschinen- und Inventarien-Conto . . . . .	363 648	30			1. Emission à M. 1000	600 000	—		
„ Eisenbahnstrang-Conto . . . . .	14 202	30			für 600 Stück Actien				
„ Eisenbahn Twardzyn-Wilhelmssee . . . . .	44 426	90			2. Emission à M. 500	300 000	—		
„ Schifffahrts- und Drahtseilbohn-Conto . . . . .	70 018	90	832 076	20	für 100 Stück Actien				
„ Cassa und Effekten					3. Emission à M. 1000	100 000	—	1 000 000	—
Baar . . . . .	8 954	47			„ Reservefonds-Conto				
Effekten als Caution . . . . .	20 480	—	29 434	47	Saldo laut vorjähriger Bilanz . . . . .	66 455	19		
„ Diverse Debitoren . . . . .			753 564	38	dazu laut Beschluß der General-Versammlung vom 26. 10. 98 . . . . .	58 252	59	124 707	78
„ Bestände laut Inventur . . . . .			218 730	—	„ Diverse Creditoren . . . . .			997 429	64
„ Dominium Kaisersfelde laut Inventur, nach Abschreibung und abzüglich Hypothek . . . . .			127 857	05	„ Fonds für Arbeiterunterstützung				
„ Dominium Orlowo laut Inventur, nach Abschreibung und abzüglich Hypothek . . . . .			391 358	19	Saldo laut vorjähriger Bilanz . . . . .	9 632	85		
					dazu laut Beschluß der General-Versammlung vom 26. 10. 98 . . . . .	367	15	10 000	—
An Unterpfang-Conto	M. 650 000,—		2 353 020	29	„ Dividenden-Conto . . . . .			375	—
					„ Gewinn- und Verlust-Conto			2 132 512	42
					die Activa betragen M. 2 353 020,29				
					die Passiva betragen „ 2 132 512,42				
					somit Nettogewinn pro anno			220 507	87
					Per Wechsel-Depot-Conto				
					M. 650 000,—			2 353 020	29

### 3. Zuckerfabrik „Montwy“ in Szymborze.

In der Campagne 1898/99 wurden verarbeitet: 2 227 000 Centner Rüben bezw. in 24 Stunden 26 354 Centner Rüben.

Die mit Rüben angebaute Fläche betrug 13 030 Morgen und die Ernte daraus 171 Centner pro Morgen.

Der Zuckergehalt der Rüben betrug 14,79 % nach der Mf. Digest. Methode.

An Zucker wurden gewonnen:

272 688 Ctr.	I. Prod. = 12,245 % d. Rübe
33 126 „	II u. III. „ = 1,487 % „ „
i. S. 305 814 Ctr.	= 13,732 % d. Rübe

Zu einem Centner Zucker aller Produkte wurden demnach rund 7,28 Centner Rüben verbraucht.

Die im Durchschnitt für den Centner Zucker erzielten Preise sind Mf. 10,53 für I. Produkt,

Mf. 9,92 für II. und III. Produkt. Dieselben verstehen sich franco Neufahrwasser incl. Sack und incl. des Ausfuhrzuschusses, aber nach Abzug von Sconto und Verkaufsprovision; die Betriebssteuer ist hierbei nicht berücksichtigt, diese beträgt Mark 32 662,70.

Die Produktion an Melasse beträgt 42 595 Centner = 1,90 % der Rüben, wovon ca. 20 000 Centner zu Melassefutter verarbeitet wurden.

Außerdem wurden noch 30 639 Centner Melasse, welche von der früheren Firma käuflich übernommen worden waren, zu Melassefutter verarbeitet, so daß im Ganzen ca. 51 000 Centner Melasse-Mischfutter im abgelaufenen Geschäftsjahre zum Verkauf kamen.

Die Melasse wurde mit Mf. 2,10 à Centner verwerthet.

Der Rübenpreis für die Campagne beträgt 104 Pf. per Centner. Außerdem gab die Fabrik

den Rübenlieferanten 40 % gepresste Schnitzel gratis und franco zurück und trägt sämtliche Frachten.

## Activa.

## Bilanz am 30. Juni 1899.

## Passiva.

	M.	℥.	M.	℥.		M.	℥.	M.	℥.
Grundstücke . . . . .			133 501	50	Stammcapital-Conto . . . . .			2 000 000	—
Erdarbeiten . . . . .			46 896	70	Hypotheken-Conto . . . . .			820 000	—
Schwemme . . . . .			13 493	15	Capital-Creditoren . . . . .			233 951	85
Fabrikgebäude . . . . .			354 503	25	Avalwechsel-Conto . . . . .	200 000	—	—	—
Wohn- und Wirtschaftsgebäude			185 699	75	Leo Davidsohn, Inowrazlaw, Depot-				
Schulgebäude . . . . .			17 139	—	Wechsel . . . . .	10 000	—	—	—
Eisenbahn . . . . .			30 495	—	Cautions-Hypotheken-Schulden-Conto	750 000	—	—	—
Rübenbahn-Anlage . . . . .			299 279	10	Reservefonds-Conto . . . . .			19 646	87
Rübenbahn-Utensilien . . . . .			112 989	25	Cautions-Conto . . . . .			25 000	—
Krähne und Bollwerk . . . . .			25 380	—	Krankentassen-Reserve-Fonds-Conto			6 000	—
Schiffe . . . . .			15 255	—	Decredere-Conto . . . . .			4 148	20
Maschinen und Apparate . . . . .			667 992	15	Zinsen-Conto . . . . .			2 193	75
Sichtanlage . . . . .			27 609	20	Gratifications-Conto . . . . .			7 250	—
Utensilien . . . . .			1 448	20	Arbeitslohn-Conto . . . . .			5 255	88
			1 931 681	25	Fehr. v. Wilamowitz . . . . .			80 700	—
Stammcapital-Einzahlungs-Conto	—	—	429 162	50	Direktor S. Baude . . . . .			28 604	19
Haupt-Zoll-Nuit Inowrazlaw,					div. Creditoren . . . . .			21 241	65
Avalwechsel . . . . .	200 000	—	—	—	Gewinn-Conto Gewinn-Vortrag			5 160	83
Depot-Wechsel-Conto . . . . .	10 000	—	—	—	Reingewinn . . . . .	970 302	89		
Cautions-Hypotheken-Debitoren-					Rüben-Nachzahlungen				
Conto . . . . .	750 000	—	—	—	à Centner 37 Pf. 781 911,44				
Debitoren:					10 Procent Dividende 156 583,75				
Cassa . . . . .			27 382	56	Gratifikationen . . . . . 7 000,—				
Effecten . . . . .			7 192	80	Reservefonds . . . . . 19 646,87	965 142	06		
Ausfuhrzuschusscheine . . . . .			35 861	30	Gewinn-Vortrag	5 160	83		
Ausfuhrzuschuß-Conto . . . . .			40 141	35					
Vorausbezahlte Prämien . . . . .			2 607	80					
Spaldbingbahn-Anlagen . . . . .			16 637	50					
Hypothek an Ludzisk . . . . .			10 000	—					
Darlehn an Wentzcher . . . . .			2 000	—					
Deutsche Genoss.-Bank, Berlin			383 669	40					
Rübenproduzenten-Conto . . . . .			149 079	57					
div. Debitoren . . . . .			45 405	90					
Materialien und Bestände . . . . .			138 138	29					
Zucker- und Melasse-Bestände . . . . .			40 193	—					
	Mark		3 259 153	22		Mark		3 259 153	22

## 4. Zuckersabrik Rafel.

Verarbeitet wurden: 1 419 012 Centner Rüben (gegen 1 331 001 Centner im Vorjahre), welche von 10 778 Morgen geerntet waren; also pro Morgen 131,7 Centner gegen 121,2 in 1897/98.

In 24 Stunden wurden 18 983 Centner gegen 17 513 im Vorjahre verarbeitet.

Bei einer Saftannahme von 95 Procent ergibt die Rübe einen Zuckergehalt von 14,04 Procent gegen 14,90 im Vorjahre.

An Rohzucker wurden gewonnen:

170 504 Ctr. I. Prod. incl. Krystallzucker = 12,02 %	} der Rüben.
21 292 „ II. „ = 1,50 „	
9 044 „ III. „ = 0,64 „	

Zusammen also 200 840 Centner Zucker aller Produkte gleich 14,16 Procent der Rüben gegen 14,25 Procent des Vorjahres.

Unter Berechnung der Ueberspolarisation wurden erzielt für:

I. Prod. transitó	Mk. 9,47
gegen „	8,77 im Vorjahre
I. Prod. Inlandswert	„ 10,52
gegen „	9,86 im Vorjahre
II. Prod.	„ 9,07
gegen „	8,07 im Vorjahre
III. Prod.	„ 9,74

An Futterrückständen erhielten die Actionäre 53 Procent des Rüben gewichts unentgeltlich zurück.

Aus dem Nettogewinn von 230 991,99 Mark kommen 20 Procent Dividende zur Vertheilung.

## Activa.

## Bilanz per 31. März 1899.

## Passiva

	fl.	fr.	fl.	fr.		fl.	fr.	fl.	fr.
An Grundstücks-Conto Gut Rudtke-Mühle . . . . .			60 806	91	Per Actien-Capital-Conto				
„ Gebäude-Conto Gut Rudtke-Mühle . . . . .	26 788	83			790 Actien à Mk. 1200 . . . . .			948 000	—
„ Amortisation . . . . .	535	77	26 253	06	„ Hypotheken-Conto			490 000	—
„ Fabrik-Gebäude-Conto . . . . .	565 554	87			„ Reservefonds-Conto				
„ Amortisation . . . . .	11 311	10	554 243	77	Bestand am 31. März 1899 . . . . .			94 800	—
„ Maschinen- und Apparate-Conto . . . . .	684 928	01			„ Betriebsfonds-Conto				
„ Amortisation . . . . .	41 095	68	643 832	33	Bestand am 31. März 1899 . . . . .			104 000	—
„ Eisenbahn-Conto . . . . .	33 186	68			„ Beamten-Cautions-Conto				
„ Amortisation . . . . .	1 991	20	31 195	48	Cautions der Beamten . . . . .			15 000	—
„ Pferde- und Wagen-Conto . . . . .	1 045	71			„ Dividenden-Conto, rückständige Dividende 1896/97 . . . . .			240	—
„ Amortisation . . . . .	104	57	941	14	„ Prioritäts-Zinsen-Conto				
„ Utensilien-Conto . . . . .	4 105	27			rückständige Coupons . . . . .			100	—
„ Amortisation . . . . .	410	53	3 694	74	„ Accepten-Conto				
„ Mobilien-Conto . . . . .	2 153	20			Accepte pro 31. 3. 99 fällig . . . . .			57 646	20
„ Amortisation . . . . .	215	32	1 937	88	„ Conto-Corrent-Conto				
„ Wege- und Straßen-Conto . . . . .			1 476	10	div. Creditores . . . . .			267 331	59
„ Meliorations-Conto . . . . .			3	—	„ Gewinn- und Verlust-Conto				
„ Electr. Beleuchtungs-Anlage-Conto . . . . .			3	—	Saldo pro 1897/98 . . . . .	1 745	07		
„ Hypotheken-Rückzahlungs-Conto . . . . .			40 000	—	Gewinn pro 1898/99 . . . . .	229 246	92	230 991	99
„ Inventur-Conto . . . . .									
<b>Vorräthe lt. Inventurbuch:</b>									
an Zucker . . . . .	23 750	—							
„ Krythallzucker . . . . .	1 300	—							
„ Melasse . . . . .	54 220	—							
„ Melassefutter . . . . .	10 345	10							
„ Coaks . . . . .	875	—							
„ Säcke . . . . .	7 687	50							
„ Rückstände . . . . .	1 340	—							
„ Kalksteine . . . . .	3 840	—							
„ Kohlen . . . . .	661	20							
„ Rübensamen . . . . .	58 771	20							
„ Reparaturgegenstände . . . . .	3 150	—							
„ Versicherungsprämie . . . . .	1 434	70							
„ Materialien . . . . .	7 037	06							
„ Kunstdünger . . . . .	32 500	20							
„ Zuckerausfuhrzuschußscheine . . . . .	122 865	80							
„ Werthpapiere . . . . .	113 225	—							
„ Kasse . . . . .	12 854	09	455 836	85					
Conto-Corrent-Conto, div. Debitores . . . . .			387 885	52					
			2 208 109	78				2 208 109	78

## 5. Zuckerrfabrik Niezy.howo.

An Rüben wurden verarbeitet, die auf 5034 Morgen geerntet wurden:

	1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900
pro Schicht . . . . .	5 000	5 980	5 829	6 105 "
pro Morgen . . . . .	109,3	121,7	129	127,3 "
Ausbeute am I. Produkt . . . . .	10,61	12,326	13,610	13,66 %
am Nachprodukt . . . . .	1,805	1,170	0,535	0,837 %
an Melasse . . . . .	2,547	2,670	2,00	2,2 %
Preise für I. Produkt . . . . .	10,28	9,59	9,791	10,11 Mark
Nachprodukt . . . . .	7,73	7,915	8,338	8,8 "

Auf Basis von 15,5 % Zuckergehalt wurden für den Centner Rüben 95 Pf. ausbezahlt. Ueber die Ergebnisse der letzten 5 Jahre giebt der Bericht folgende Zusammenstellung:

	1899/1900	1898/99	1897/98	1896/97	1895/96
pro Ctr. Rüben . . . . .	95 Pf.	90 Pf.	80 Pf.	74 Pf.	80 Pf.
Dividende . . . . .	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Abschreibungen . . . . .	53 425,92 Mk.	52 955,04 Mk.	51 445,45 Mk.	46 493,72 Mk.	50 508,14 Mk.
Reservefonds . . . . .	15 820,00 "	14 240,70 "	10 402,60 "	5 343,79 "	6 260,57 "



### 7. Zuckerfabrik „Union“ in Georgenburg.

Das Geschäftsjahr 1898/99 brachte 421 663,75 Mark Reingewinn. In 173 Arbeitsschichten sind 1 778 200 Ctr. Rüben verarbeitet, so daß die Leistung im Durchschnitt 20 557 Ctr. pro Tag betragen hat (im Vorjahre 18 654 Ctr.).

Die Kosten der Beschaffung der Rüben, einschließlich der gezahlten Frachten, stellten sich auf Mark 1 669 316,79, so daß der Centner Rüben 93,876 Pf. kostete, gegen 89,364 Pf., 92,62 Pf., 84,09 Pf. und 104,7 Pf. in den früheren Jahren.

Vom obigen Gesamtquantum Rüben wurden angeliefert:

zu Wasser . . . . .	212 485 Ctr.,
mit der Fabrikbahn	228 197 „
und per Achse . . . . .	171 229 „
Zusammen	611 911 Ctr.

gegen 545 066 Ctr. im Vorjahre.

Von Actionairen wurden an Pflicht- und Kaufrüben 1 187 765,70 Ctr., von Nicht-Actionairen 679 207 Ctr. geliefert.

Die Gesamtkosten betragen einschließlich der Abschreibung 2 337 068,98 Mark.

Bereinnahmt wurden für Zucker 2 723 116,45 Mark.

Die Zuckerproduktion hat im Ganzen 261 882 Centner betragen und zwar wurden 240 396 Ctr. I. Produkt oder 13,51 % und 21 486 Ctr. II. Produkt, 1,208 %, zusammen 14,727 % des Rüben gewichts gegen 14,622 % im Betriebsjahre 1897/98 gewonnen. An Melasse wurden 35 960 Ctr. gewonnen oder 2,02 % gegen 2,06 % im Vorjahre.

Der durchschnittliche Zuckergehalt der Rüben war 15,5 %. Seit Bestehen der Fabrik war der höchste Durchschnittszuckergehalt der Rüben 15,73 % und die höchste Zuckerausbeute und zwar im Jahre 95/96, 14,79 %.

Das I. Produkt wurde zu Preisen von Mk. 9,05 bis Mk. 11,35 pro Ctr., im Durchschnitt zu Mark 9,63 pro Ctr., die Nachprodukte zum Durchschnittspreis von Mk. 8,04 pro Ctr. verkauft.

Unser Contingent hatte für die verstoffene Campagne 236 708 Ctr. betragen, wir haben daher für die überschießenden 25 174 Ctr. die Ausfuhrvergütung zurückzahlen müssen.

Betriebssteuer hatten wir außerdem im Ganzen Mk. 24 880,90 zu zahlen.

Für Schnitzel sind Mk. 30 531,08 vereinnahmt worden, für Scheideschlamm Mk. 5 085,40. Von Letzterem wurden vertragsgemäß 106 848 Ctr. an die Actionaire gratis geliefert.

Der Reingewinn ist, wie folgt, vertheilt:

5 % an den Reservefonds	Mk. 18 974,85
8 % an den Aufsichtsrath	„ 30 359,76
33 1/3 % von Mk. 835,000	
an Dividende . . . . .	„ 278 333,33
zu Gratifikationen an die Beamten . . . . .	„ 6 500,—
zum Special-Reservefonds	„ 45 329,43

### 8. Zuckerfabrik Wierchoslawice.

Im Geschäftsjahr 1898/99 wurden an fertigen resp. noch in Crystallisation befindlichen Zuckern gewonnen ca. 163 384 Ctr., also per Ctr. Rüben 13,07 Pfd. Zucker. Aus den vom Vorjahre übernommenen, sich noch in Crystallisation befindenden Zuckern wurden gewonnen 1350 Ctr., in Summa also 164 734 Ctr. Zucker.

Von den Zuckern wurden in Danzig 131 734 Centner, in Hamburg 24 000 Ctr. und in Magdeburg 5000 Ctr. verkauft.

Die Ausgaben betragen 1 606 461,26 Mark; hierzu kommt noch Amortisation 92 198,99 Mark, sowie der vom vorigen Geschäftsjahr zu deckende Verlust von Mark 102 804,96, zusammen Mark 1 801 465,21.

Die Einnahmen betragen für fertige Fabrikate, Schnitzel und Scheideschlamm, sowie Melassefutter in Summa Mark 1 895 518,95; werden hiervon die Ausgaben einschl. Abschreibungen und des vorjährigen Verlustes abgesetzt in Höhe von Mark 1 801 465,21, dann bleibt ein Gewinn von Mark 94 053,74.

Von den Zuckerfabriken Gnesen und Znin waren Berichte nicht erhältlich.

### Mühlenindustrie.

Die Mühlenindustrie hat nicht mit den anderen Industrieen eine günstigere Entwicklung aufzuweisen. Je mehr die Exportfähigkeit der großen Unternehmen beschränkt wird, um so nachtheiliger wirkt deren Wettbewerb im Inlandsverkehr auf diejenigen Mühlen zurück, welche wegen ihres geringen Umfanges in Betrieb und Produktion auf den inländischen Absatz ihrer Fabrikate beschränkt sind.

Weniger empfindlich ist dies bei der großen Menge kleinerer Mühlen, die nur als Nebengewerbe der Landwirtschaft betrieben werden und sonach im Bezug des Getreides, wie in der lokalen Verwerthung des Mehles und seiner Nachprodukte günstiger gestellt sind, als bei den rein gewerblichen Hauptbetrieben.





### Brennereien.

Im Jahre 1899 hat sich die Zahl der Brennereien im diesseitigen Bezirke gegenüber dem Jahre 1898 nicht vermehrt; sie beträgt in beiden Jahren 55, während sie in 1897 nur 54 betrug.

Der zur Besteuerung gekommene Maischraum betrug:

1899/1900	1899/98	1898/97	
Liter	Liter	Liter	Mk.
77 100	98 325	76 375	zu 1,048 pro hl
3 994 900	4 578 150	4 404 225	" 1,179 " "
62 635 600	60 582 300	50 967 175	" 1,31 " "
66 707 600	65 258 775	55 447 775	

Die Maischbottichsteuer betrug 1899/1900: 868 220,10 Mk., 1898/99: 848 555 Mk., 1897/98: 720 317,15 Mk.

An Materialien sind verarbeitet worden:

1899/1900	1898/99	1897/98	
42 900	51 900	20 847	kg Roggen
1 726 000	1 657 900	1 467 904	" Gerste
346 800	243 900	194 369	" Hafer und
61 235 000	59 888 300	48 635 100	" Kartoffeln
—	7 000	—	" Weizen.

### Brauereien.

Die 16 Brauereien des diesseitigen Haupt-Seueramtsbezirks Bromberg haben hergestellt:

1899/1900	1898/99	1897/98	
9 031 hl	7 424 hl	8 795 hl	obergähriges,
68 118 "	69 089 "	73 812 "	untergähriges
77 149 hl	76 513 hl	82 606 hl	Bier

An Materialien sind hierzu verbraucht:

1899/1900	1898/99	1897/98	
dz	dz	dz	
15 727	15 366	16 236	Gerstenmalz,
170	188	298	Weizenmalz,
—	15	25	Reis,
60	8	8	Zucker aller Art,
45	80	505	sonstige Malzsurrogate,

wofür 1899/1900: 64 507,25 Mark, 1898/99: 64 835,70 Mark, 1897/98: 67 641,25 Mark an Steuer aufgekomen sind.

Ueber den Brauereibetrieb wird berichtet:

Das Geschäftsjahr October 1898 bis Ende September 1899 war für die Brauereibranche ein wenig günstiges.

Die Eisnoth des Jahres 1898 hatte zur Folge, daß in den ersten Monaten vielfach Lagerverluste entstanden, und daß das unter ungünstigen Vorbedingungen hergestellte Fabrikat zu berechtigten Ausstellungen Veranlassung gab. Auch pro 1899 konnte der Eisbedarf nur zur Noth und mit erheblichen Mehrkosten gedeckt werden.

Das Rohmaterial stellte sich wesentlich theurer als im Vorjahre. Bei Hopfen um ca. 100 Mk. per 1 Ctr., bei Gerste um ca. 10 Mk. per 1 Tonne, bei nur mittelmäßiger Ergiebigkeit. Die großen städtischen Arbeiten an der Kanalisation und Wasserleitung

ließen die Arbeitslöhne ganz erheblich in die Höhe schnellen und zeitweise waren Arbeiter überhaupt schwer erhältlich. Weit aus am ungünstigsten wurde der Geschäftsgewinn durch das schlechte Wetter im Sommer beeinflusst, indem hierdurch der Consum ganz erheblich eingeschränkt wurde. Die communale Biersteuer traf die Brauereien zum ersten Male in ihrer ganzen Härte und schränkte den Ertrag bedeutend ein.

Auch für die Malzfabrikation war das Jahr nicht günstig zu nennen, da alle erschwenden Umstände für die Brauerei auch auf diese Branche drücken.

An Mißständen, deren Abstellung für die Zukunft erwünscht wäre, leidet die Brauereibranche, hauptsächlich soweit Betriebe im Privatbesitz in Frage kommen, unter Anderem seit längerer Zeit an dem übermäßigen Creditgewähren resp. Auskaufen der Kundschaft, welches namentlich von einigen Actienbrauereien beliebt wird, um nur einen möglichst großen Umsatz zu erzielen. Ferner wäre erwünscht, wenn die Landwirthschaft veranlaßt würden, mit ihren Gersten zeitiger an den Markt zu kommen, wodurch gleichzeitig auch der Landwirthschaft im Allgemeinen gedient wäre. In den letzten Jahren war das Angebot so unregelmäßig, daß in den Hauptmonaten für Malzfabrikation zeitweise sogar geringe Qualitäten zu hohen Preisen bezahlt wurden, um nur den Betrieb aufrecht zu erhalten, während nach Schluß oder kurz vor Schluß der Mälzerei-Campagne große Posten der besten Waare, die eben zu spät von dem Produzenten an den Markt kamen, selbst zu niedrigen Preisen schwer unterzubringen waren.

### Essigfabrikation.

Die durch die Centrale für Spiritusverwerthung beeinflussten Verhältnisse auf dem Spiritus- und Spritmarkt haben das Geschäft der Großdestillateure und Essigfabrikanten sehr geschädigt. Die Einkaufspreise für Roh-Spiritus und Sprit sind trotz guter Kartoffelernte und noch nie dagewesener Zufuhren und Läger eminent hoch (10—12 Mk. per 100 Liter reinen Alkohols gegen die vorjährige Campagne); dagegen hat der Consum von Trinkbranntwein erheblich nachgelassen.

Ferner ist die durch den Spiritusring beabsichtigte Hebung des Verbrauches von Spiritus (steuerfrei) zu technischen und Brennwecken nicht eingetreten; die Verkaufspreise dictirt den Destillateuren die Centrale, der Verdienst ist kaum nennenswerth. Die Essigfabriken werden durch die hohen Spirituspreise trotz der Steuer-Bonification sehr geschädigt, zumal die Essig-Essenzen, die billiger und concentrirter, wenn auch weniger schmackhaft und zum Einmachen von Früchten nicht geeignet, hergestellt werden, immer mehr in Aufnahme kommen.

## Holzindustrie.

Die **Sägewerke** des Bromberger Bezirks sind im Berichtsjahre um drei große Anlagen wieder gewachsen. Davon ist ein Werk im Herbst, das zweite im December 1899 in Betrieb gekommen, während Es arbeiteten

in Bromberg, Schultig, Fordon, Schönhagen, Brahnau und Carlsdorf zusammen:

	Werke	Bollgatter	Horizontalgatter	beschäftigte Arbeiter	Rundholz Stück	Inhalt cbm
1899	14	57	18	969	351 078	300 582
1898	12	51	15	788	300 045	267 045
mithin mehr	2	6	3	181	51 033	33 177

Es ist ein recht bedeutendes Quantum Holz, welches im hiesigen Bezirk jetzt schon verarbeitet wird; dasselbe wird sich aber für das nächste Jahr noch steigern, weil dann die neuen Werke in vollem Betriebe sind, und hierfür weit größere Quantitäten gebrauchen.

Die Sägewerke waren während des ganzen Jahres, bis auf einige Wochen in den heißen Sommermonaten Juli/August, sehr flott beschäftigt. Sie hatten eine sehr große Menge Holz zu bewältigen, von welcher etwa die Hälfte für eigene Rechnung, die andere Hälfte in Lohnschnitt auf fremde Rechnung eingeschritten wurde.

Wenn nun die Eigner des Brettereinschnitts ein ebenso zufriedenstellendes Resultat wie die Verkäufer des Rohholzes zu verzeichnen hätten, so wäre dies sehr erfreulich. Leider ist das nicht zutreffend, und es haben die Bretterproduzenten, trotz der großen Hauße eine nur wenig angemessene Rentabilität zu verzeichnen, was auch dadurch erklärlich ist, daß das Rohprodukt 15 bis 18 % theurer geworden ist, während das hieraus fabrizirte Produkt nur 8 bis 10 % höhere Preise erzielt hat.

Dieser unleidliche Zustand hat sich besonders scharf in den letzten Jahren herausgebildet, und wird allem Anschein nach vorerst weiter bestehen. Denn es giebt leider unter den Sägemüllern — und zwar sind dies nicht die kleinen Betriebe, die abseits der großen Handelsstraße liegen — größere Unternehmer, die beim Einkauf von Rohholz den Markt ungebührlich befestigen und beim Verkauf der Schnittmaterialien denselben drücken.

Der Bretter- und Balkenverkauf begann im Berichtsjahre sehr früh. Schon im Anfange des Frühjahrs machten Berliner Plaghändler größere Abschlässe. Die Abgeber sträubten sich erst zu den von den Käufern gebotenen Preisen, welche eine Steigerung gegen das Vorjahr von nur 5 und 6 % ausmachten, abzuschließen, doch war zuvörderst nicht mehr durchzusetzen. In den Monaten April/Mai besserten sich die Preise etwas, und ging die Erhöhung auf etwa 10 %. Die Verkäufe gingen nun flott von Statten und alle nur einigermaßen brauchbare Waare wurde verkauft.

am dritten noch mit complicirteren Anlagen gebaut wird. In folgenden Zahlen ist eine Zusammenstellung über die vorhandenen Betriebe sowie deren Leistungen gegeben.

Als es dann aber zur Wasserverladung der verkauften Waare ging, da brachen wieder Schwierigkeiten aus. Denn die mit recht erheblichen Geldopfern regulirte Nege (8 000 000 Mark) versagte. Die Schiffer konnten bei Usch nur mit einer Ladetiefe von 90 cm schwimmen, und in Folge dessen stiegen die Frachten, und außerdem fehlte es während des ganzen Sommers an Schiffsräumen. Denn die Schiffer brauchten viel längere Zeit für ihre Reise mit der Ladung, als bei normalem Wasserstande und konnten daher nicht so schnell als sonst wieder die Rückreise machen.

Es mußten für jede Ladung etwa 120 bis 150 Mark mehr an Fracht als im Vorjahre gezahlt werden, was beim Verkauf nicht in Betracht gezogen werden konnte.

Wenn so einerseits die Schwierigkeiten der Wasserverladungen von Schnittmaterialien in der unzureichenden Leistungsfähigkeit der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder hemmend auf die gedeihliche Entwicklung der hiesigen Holzindustrie zurückwirkt, so ist andererseits der Absatz dieser Holzfabrikate zu Bahn gerade nach den besten Aufnahmegebieten in Mittel- und Westdeutschland ein äußerst beschränkter, meistens der hohen Bahnfrachten wegen unausführbar.

So nothwendig nachweislich die Erweiterung des Absatzgebietes für die hiesige Holzindustrie ist, so ergeben die genauen Berechnungen, daß dies sehr schwierig wird, sofern die Bahnfracht für einen Waggon Schnittmaterial von 10 000 Kilogramm die Höhe von 180 Mark überschreitet. Hoffentlich wird die mit überzeugender Begründung erbetene Frachtermäßigung bald gewährt und dem zeitigen Mißstande die nöthige Abhilfe bringen.

Als sehr in's Gewicht fallendes Moment, daß den Sägewerken nur eine recht magere Rente bleiben konnte, war der hohe Zinsfuß der Reichsbank, den das Geschäft während des größeren Theils des Jahres zu tragen hatte. Denn da bei den großen Summen, die das Holzgeschäft absorbiert, doch auch Banquier-Credite in Anspruch genommen werden, stellt sich die Zinsrate selbstverständlich über den Reichsbank-Zinsfuß. Nun kann immer als sicher angenommen werden, daß von dem Augenblick an, wo

der Sägemüller das Rohholz kauft und bezahlt, bis zu dem Moment, wo er das fertige Produkt verladen hat und das baare Geld dafür wieder sieht, mindestens  $1\frac{1}{2}$  Jahre, vielfach auch 2 Jahre vergehen. Eine solche Zinsenmenge während dieses langen Zeitraumes, insbesondere bei dem hohen Satze, belastet die Waare derart, daß der Nutzen dadurch allein schon erheblich beeinträchtigt wird.

Mit Beginn des neuen Jahres sind Seitens Berliner Plaghändler größere Abschlüsse hier am Plage auf größere Bretter- und Balkeneinschnitte gemacht worden und haben die bewilligten Preise gegen das Berichtsjahr eine Steigerung je nach der Dimension von 8 bis 12 Procent, bei geschnittenen Balken bis 15 Prozent erfahren.

Der Einkauf von Hölzern in Rußland, insbesondere aus zweiter Hand, stellte sich sehr schwierig, da die dortigen Händler, durch die vorjährigen Preise verwöhnt, eine weitere Steigerung für selbstverständlich halten. In deutschen Interessentenkreisen ist man allerdings vielfach nicht dieser Meinung; man hält eine weitere Erhöhung für vorerst ausgeschlossen und es sind deshalb verhältnismäßig wenig Abschlüsse zu Stande gekommen.

Die Tischlerstrife in Berlin haben selbstverständlich den Bretterconsum beeinträchtigt, und es hat sich in Folge dessen im Markt eine größere Zurückhaltung bemerkbar gemacht. Es sind wenig Abschlüsse in letzter Zeit zu verzeichnen und sind die zuerst bewilligten Preise vorerst schwer zu erzielen.

### Dachpappenfabrikation — Baumaterialien.

Die allgemeine Preissteigerung im letzten Jahre ist auch für die Dachpappenfabrikation nicht ohne Einfluß geblieben. Sowohl Rohpappe als auch Theerprodukte sind erheblich theurer geworden; auch Arbeitslöhne sind etwa um 15 Procent gegen das Vorjahr gestiegen. Der Bedarf in Dachpappen war groß, aber trotz der regen Nachfrage ließ sich eine den höheren Fabrikationskosten entsprechende Preisaufbesserung für die fertigen Fabrikate nur schwer erzielen. Während im letzten Jahre auf fast allen Gebieten die Fabriken durch Syndikate und Vereinigungen bessere Verkaufspreise erreichen konnten, hat sich bei den Dachpappenfabriken der Concurrenzkampf noch verschärft. Ein vor einigen Monaten erneuter Versuch der Dachpappenfabrikanten zu einer Convention blieb wieder ohne Erfolg. Es wird daher nach wie vor in dieser Branche mit geringem Nutzen gearbeitet; nur die kapitalstärkigen Betriebe haben in Folge dadurch bedingten günstigeren Einkaufs der Rohprodukte und durch Gewährung größerer Credite einen mehr lohnenden Absatz für ihre Fabrikate. Die kleineren, weniger leistungsfähigen Fabriken haben unter diesen Verhältnissen einen sehr schwierigen Standpunkt.

Der Baumaterialien-Engros-Handel war nicht so lohnend, wie im Vorjahre. Dies läßt sich besonders von **Cement** sagen, welcher Artikel bei der vorjährigen Knappheit mit großem Nutzen gehandelt, in diesem Jahre aber nur mit geringem Aufschlage placirt werden konnte, da die Cementfabriken durch erweiterte Betriebs- und Produktions-Einrichtungen, sowie Entstehung mehrerer großen neuen Fabriken so viel Waare an den Markt brachten, daß das Angebot größer war, als die Nachfrage. Cement ist daher auch nicht theurer geworden.

Einen erheblichen Rückgang haben die Preise für Gyps erfahren, nachdem das Steinsalzbergwerk Juowrazlaw ihre neuen Gypswerke in Betrieb gesetzt hatte.

In Kalk hat der Consum mit der Vermehrung der Produktion auch nicht gleichen Schritt gehalten, so daß der Zwischenhandel oft von den Kalkwerken unterboten wurde. Für das Jahr 1900 haben die größeren Kalkwerke ein Syndikat gebildet und die Preise um 20 Procent erhöht. Die Verkaufsbedingungen des Syndikats sind aber für den Zwischenhandel nicht günstig, wie überhaupt bei den meisten Fabriken der Baumaterialien-Branche das Bestreben immer mehr zum Durchbruch kommt, den Großhandel zu umgehen.

Die Preise für Thonröhren, Chamotten, Schiefer und Rohrgewebe haben den höheren Erhebungskosten entsprechend eine Steigerung erfahren.

Drahtstifte sind fast um das Doppelte gestiegen. — Aus der Preissteigerung vieler Artikel haben naturgemäß nur diejenigen Firmen, die großes Lager unterhielten und größere Abschlüsse gemacht hatten, den meisten Vortheil.

### Ziegeleiindustrie.

Das Geschäft in Mauersteinen war in 1899 im großen Ganzen wenig befriedigend.

Die Bauhätigkeit in Bromberg hielt sich unter dem Druck der Geldverhältnisse und der hier im Gange befindlichen Kanalisations- und Wasserleitungsarbeiten in engen Grenzen. Dagegen war der Absatz nach auswärts ein sehr reger, so daß die Borräthe gegen das Vorjahr etwas geringer geworden sind.

Bei den den Vereinigten Ziegeleien G. m. b. H. angehörigen 12 Ziegeleien hatten die Borräthe am 15. Februar 1899 10,7 Millionen Mauersteine betragen, während sie am 31. März 1900 nur 8,8 Millionen betragen.

Zu dieser Verminderung der Borräthe hat allerdings auch der Umstand beigetragen, daß einige Ziegeleien ihre Produktion von Mauersteinen etwas einschränkten, um sich der lohnenderen Drainröhrenfabrikation — für Drainröhren war seitens der Landwirtschaft lebhafter Nachfrage — mehr zuzuwenden.

Vielfach wurden seitens der Arbeiter höhere Lohnforderungen gestellt, dazu kamen die steigenden Kohlenpreise, während die Ziegelpreise durch die Concurrenz der der Vereinigung nicht beigetretenen Ziegeleien unter Druck gehalten wurden.

### Kalkindustrie.

Der Betrieb der im Kreise Schubin zu Wapienno und Hansdorf belegenen Kalkwerke hat sich im Jahre 1899 gegen das Vorjahr nur unwesentlich verändert.

Beide Werke hatten trotz erhöhter Löhne mit Arbeitermangel zu kämpfen, in Folge Auswanderung hiesiger Arbeiter nach dem Rheinisch-Westphälischen Montangebiet.

Die Preise für rohe Steine sind unverändert geblieben und ebenso wenig konnten die gedrückten Preise für gebrannten Kalk erhöht werden.

Die Geschäftsergebnisse erlitten hierdurch eine kleine Einbuße, waren indessen immerhin noch befriedigend.

### Ofenfabrikation.

Durch die Vereinigung der bedeutendsten Ofenfabrikanten Norddeutschlands und durch die Einrichtung einer Verkaufsstelle der vereinigten Bestener Ofenfabriken in Berlin war es möglich, die Preise für Rachelöfen bisher in befriedigender Weise zu halten, wodurch allerdings anderen kleineren Ofenfabriken, welche minderwerthige Waare anfertigen, ein großer Vortheil erwuchs, da namentlich Bauunternehmer das Billigste bevorzugten.

Der Umsatz früherer Jahre wurde trotz aller Mühe und Anstrengung nicht erreicht.

Die Arbeitslöhne, besonders aber die Preise für Rohmaterialien, waren erheblich höher.

Bemerkenswerth ist, daß die Brennholzpreise sich verdoppelten, weil bei äußerst geringem Einschlage von Brennholz auf einzelnen Holzlicitationen die Tage noch um 50 % erhöht worden ist. Da bei dem so geringen Einschlage von Brennholz die Nachfrage natürlich groß war und Bäcker, Fleischer, Holzhändler, Ofenfabrikanten und andere mehr Brennholz haben müssen, so mußten denn auch bisher nie gekannte Preise, zuweilen bis 80 % über die Tage, gezahlt werden.

Obwohl für das Jahr 1900 die Geschäftsaussichten nicht ungünstige sind, so wird doch befürchtet, daß der Fabrikationsgewinn durch die Vertheuerung aller zur Fabrikation erforderlichen Materialien eine starke Einbuße erleiden möchte.

### Glasfabrikation.

Das Geschäft für Hohlglas war für das Jahr 1899 kein gutes. Wenn auch die Nachfrage im letzten Halbjahre sowohl für's In- wie Ausland eine bessere war, so blieben doch die Preise gleich schlecht wie

bisher. Anscheinend tritt eine Besserung in diesen ein. Die Strikes in den böhmischen Kohlenrevieren vertheuern den sächsischen, schlesischen und lausitzer Hütten die Feuerung derart, daß sie mit den Preisen ihrer Fabrikate in die Höhe gehen müssen, was auch seitens der anderen Fabrikanten geschehen muß.

### Braunkohlenindustrie.

Nach den Angaben des Königl. Oberbergamts zu Breslau waren im Regierungs-Bezirk Bromberg 1899 zwei Betriebe mit einer Belegschaft von 128 Arbeitern (gegen 93 in 1898) vorhanden.

In diesen Betrieben wurden Braunkohlen gefördert:

	1897	1898	1899
	4 597	9 063	15 826 Tonnen, davon
kamen	2 984	3 258	4 655 „ zum
			Selbstverbrauch
			in Abzug.

Es kamen 1 549 4 045 7 588 Tonnen zum Verkauf mit 6020 Mk. 16891 Mk. 50636 Mk. Geldeinnahmen.

Der Durchschnittspreis für die Tonne Braunkohlen betrug:

1897:	3,89	Mark
1898:	4,18	„
1899:	6,67	„

### Maschinenindustrie.

Der Geschäftsgang für den gesammten Maschinenbau war auch 1899 im Allgemeinen ein recht flotter, wiewohl die Produktion durch den Kohlenmangel vertheuert und erschwert worden ist.

Die Specialfabriken unseres Bezirks weisen stetig größere Fortschritte auf, die zur Erweiterung der Anlagen und Ausdehnung der Produktion führen.

Die Fabrik für pat. **Kugelfall- und Rohrmühlen, Herm. Böhnert, Actien-Gesellschaft**, die 1899 durchschnittlich 191 Arbeiter mit 175 200 Mark Löhnen beschäftigte und 70 000 Centner Roheisen verarbeitete, erzielte für 1899 23 % Dividende. Der Absatz der Fabrikate hat sich sehr günstig entwickelt; und in Folge Uebernahme von Bau und Vertrieb von „Smith rotirenden Oefen für Cementfabrikation“ ist eine ganz bedeutende Erweiterung der Betriebsanlagen nothwendig geworden.

Die Preise der Mühlen konnte die Fabrik in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres in Folge der steten Preissteigerung der Rohmaterialien erhöhen, ohne daß dadurch der Absatz eine Verminderung erfahren hätte.

Im Jahre 1898 erzielte die Fabrik einen Umsatz von 1 449 259,66 Mk. welcher sich im Jahre 1899 auf . . . . . 1 882 225,87 „ hob, so daß der Mehrabsatz pro 1899 . . . . . 432 966,21 Mk. oder ca. 30 % betrug.

Der Reingewinn mit 319 227,16 Mk. ist, wie folgt, vertheilt:

	Mk.	Fr.
Reserve-Fonds, 5 % . . . . .	15 961	35
Dividende, 4 % . . . . .	40 000	—
Delcredere-Fonds . . . . .	30 000	—
Tantième für die Direction und Gratifikationen für die Beamten	22 328	60
Reserve für Aufsichtsrath-Tantième . . . . .	13 995	95
Superdividende, 19 % . . . . .	190 000	—
Vortrag für das neue Jahr . . . . .	6 941	26

## Activa.

## Bilanz per 31. Dezember 1899.

## Passiva.

	Mk.	Fr.	Mk.	Fr.		Mk.	Fr.	Mk.	Fr.
An Cassa-Conto . . . . .			1 459	20	Per Aktien-Capital-Conto . . . . .			1 000 000	—
„ Wechsel-Conto . . . . .			22 979	56	„ Hypotheken-Conto . . . . .			61 000	—
„ Conto-Corrent . . . . .					„ Conto-Corrent . . . . .				
Debitoren . . . . .			694 976	64	Creditoren . . . . .			196 316	29
„ Kugelfallmühlen-Conto . . . . .			401 936	50	„ Lohn-Conto . . . . .				
„ Rohrmühlen-Conto . . . . .			107 353	60	Reserve für die Berufsgenossen-				
„ Kleereiber-Conto . . . . .			5 340	45	schaft, für 1899 . . . . .			6 000	—
„ Sieberei-Conto . . . . .			1 946	60	„ Provisionen- und Licenzen-				
„ Grundstücks-Conto . . . . .	125 000	—			Conto . . . . .				
Zugang . . . . .	375	22			noch zu zahlende . . . . .			57 149	80
	125 375	22			„ Reingewinn . . . . .			319 227	16
ab 2 1/2 % Abschreibung . . . . .	3 135	22	122 240	—					
„ Gebäude-Conto . . . . .	162 500	98							
Zugang . . . . .	3 730	07							
	166 231	05							
ab 5 % Abschreibung . . . . .	8 311	05	157 920	—					
„ Maschinen-Conto . . . . .	68 071	—							
Zugang . . . . .	26 969	79							
	95 040	79							
ab 10 % Abschreibung . . . . .	9 504	79	85 536	—					
„ Schablonen- und Modelle-Conto . . . . .	14 000	—							
Zugang . . . . .	2 033	80							
	16 033	80							
ab 40 % Abschreibung . . . . .	6 413	80	9 620	—					
„ Transmiffionen- und Treib-									
riemen-Conto . . . . .	7 700	—							
Zugang . . . . .	2 473	76							
	10 173	76							
ab 40 % Abschreibung . . . . .	4 073	76	6 100	—					
„ Werkzeug-Conto . . . . .	6 500	—							
Zugang . . . . .	10 215	55							
	17 715	55							
ab 25 % Abschreibung . . . . .	4 179	55	12 536	—					
„ Pferde- und Wagen-Conto . . . . .	5 500	—							
Zugang . . . . .	3 454	65							
	8 954	65							
ab 33 1/3 % Abschreibung . . . . .	2 984	65	5 970	—					
„ Mobiliar-Conto . . . . .	3 000	—							
Zugang . . . . .	710	10							
	3 710	10							
ab 50 % Abschreibung . . . . .	1 855	10	1 855	—					
„ Betriebsunkosten-Conto . . . . .									
Bestand an Kohlen und									
anderen Materialien . . . . .			1 922	70					
„ Patent- und Lizenz-Conto . . . . .	50 000	—							
Zugang . . . . .	6 50								
	50 006	50							
ab 100 % Abschreibung . . . . .	50 005	50	1	—					
			1 639 693	25				1 639 693	25

**Die Maschinenfabrik**

**C. Blumwe & Sohn, Act.-Ges.**

berichtet, daß der Geschäftsgang 1899 ein recht flotter gewesen ist. Die gute wirtschaftliche Lage hat auch eine Entwicklung der Holzindustrie zur Folge gehabt; die mechanische Holzbearbeitung macht immer größere Fortschritte, auf welche schließlich auch durch die Entwicklung der Motoren-Technik, sowie durch immer mehr erforderlich werdende Verbilligung der Produktion und den Mangel an Arbeitskräften eingewirkt wird.

Auch das Exportgeschäft in's Ausland war befriedigend und hätte noch mehr ausgedehnt werden können — trotz der starken Beschäftigung im Inlande —, wenn die gespannte Lage des Geldmarktes resp. die Geldknappheit im Auslande die Reflectanten kauf- bzw. zahlungskräftiger gelassen hätte.

Erschwerend bleibt nach wie vor die hohe Bahnfracht für Kohle und Eisen, und es ist bedauerlich, daß der entsprechende Wunsch der ostdeutschen Industrie noch immer unberücksichtigt geblieben ist.

**Activa.**

**Bilanz am 31. December 1899.**

**Passiva.**

	Buchwerth am 31. Dec. 1898		Zugang in 1899		Abreibungen 1899		%	Buchwerth am 31. Dec. 1899					
	M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.		M.	ℳ.	M.	ℳ.	M.	ℳ.
Grundstücks-Conto	156 057	—	—	—	—	—	—	156 057	—	Actien-Capital-Conto . . . . . 1 000 000 —			
Gebäude-Conto	336 015	07	11 438	85	7 689	83	2,2	339 764	09	Hypotheken-Conto . . . . . 100 000 —			
Betriebs- u. Werkzeugmaschinen-Conto	161 777	36	25 184	36	18 696	17	10	168 265	55	Reservefonds-Conto . . . . . 6 469 73			
Kleinwerkzeug-Anlage-Conto	11 436	21	2 337	40	3 443	41	25	10 330	20	Delcredere-Conto . . . . . 2 062 75			
Gießerei-Einrichtungs-Conto	30 487	48	4 088	67	3 457	62	10	31 118	53	Reserve-Lohn-Conto:			
Beleuchtungs-Anlage-Conto	19 704	52	7 622	75	6 831	82	25	20 495	45	Rücklage für noch pro 1899 zu verrechnende Arbeitslöhne . . . . . 5 480 —			
Modell-Conto	6 643	22	3 051	50	9 693	72	100	1	—	Arbeiter-Sparkassen-Conto . . . . . 2 130 96			
Gespann-Conto	3 168	24	175	—	3 342	24	100	1	—	Familien-Krankenkassen-Conto . . . . . 4 587 47			
Bureau-Inventar-Conto	2 982	06	52	—	3 033	06	100	1	—	Creditoren-Conto:			
Zeichnungen-Conto	1	—	—	—	—	—	—	1	—	a) Creditoren in laufender Rechnung . . . . . 28 626 32			
Drucksachen-Conto	1	—	—	—	—	—	—	1	—	b) Anzahlungen auf Aufträge, Arbeiter-Belohnungsguthaben etc. . . . . 7 692 40			
Clische-Conto	1	—	—	—	—	—	—	1	—	Gewinn- und Verlust-Conto:			
Patent- u. Gebrauchsmuster-Conto	1	—	—	—	—	—	—	1	—	Vortrag von 1898 . . . . . 2 041 —			
Baaren-Conto	—	—	—	—	—	—	—	228 773	10	Ueberschuß pro 1899 . . . . . 108 195 93			
Debitoren-Conto	—	—	—	—	—	—	—	255 263	26	Die Vertheilung war wie folgt:			
Wechsel-Conto	—	—	—	—	—	—	—	49 350	07	Mark			
Cassa u. Reichsbankguthaben-Conto	—	—	—	—	—	—	—	6 662	31	5 % zum Reservefonds . . . . . 5 404,80			
Versicherungs-Prämien-Conto (Vorausbezahlte Prämien pro 1900—1903.)	—	—	—	—	—	—	—	1 200	—	4 % Dividende . . . . . 40 000,—			
			53 950	53	56 187	87				Lantidme . . . . . 9 418,67			
										4 % Superdividende . . . . . 40 000,—			
										Ueberweisung auf Delcredere-Conto . . . . . 5 000,—			
										Ueberweisung auf Special-Reservefonds . . . . . 5 000,—			
										Vortrag auf neue Rechnung . . . . . 5 418,46			
										110 236,93			
								1 267 286	56	1 267 286 56			

**Goldwaaren-Industrie.**

Die Versuche, in den letzten 10 Jahren diese bislang fast ausschließlich im Westen und Süden verbreitete Industrie auch hier im Osten einzuführen, haben sich als lohnend erwiesen und gezeigt, daß bei genügender Ausdauer es sich ermöglichen läßt, derartige Zweige auch hier rentabel zu gestalten.

Als ein recht bedauerliches Zeichen für den Osten machte man aber die Erfahrung, daß die Abnehmer ungern die Industrie im Osten unterstützten, sondern aus Voreingenommenheit und ohne Erkenntniß des Werthes einer aufstrebenden Industrie ihre Einkäufe lieber bei süddeutschen Lieferanten besorgten, und so mußten denn in den ersten Jahren

ein großer Theil der gefertigten Waaren nach Mittel- und Westdeutschland abgesetzt werden. Erst in den letzten Jahren hat sich die Ueberzeugung von gleicher Leistungsfähigkeit des Ostens Bahn gebrochen und durch Zuwendung regelmäßiger Ordres diesem Industriezweige im Osten eine erhaltende Stütze gegeben.

Das letzte Berichtsjahr war für courante Waaren überaus lebhaft und konnte zeitweise der Nachfrage nicht genügt werden. In feinerem Genre und Juwelen wirkten jedoch die hohen Brillantenpreise etwas lähmend auf das Geschäft.

Von großem Nachtheil haben sich die verhältnißmäßig ungünstigen Bahn- und Postverbindungen mit Ostpreußen, Schlesien etc. bemerkbar gemacht.

### Lederfabrikation.

Rohe Wildhäute waren das ganze Jahr hindurch in Folge der kleineren Schlachtungen ziemlich knapp. Die Preise blieben jedoch bis gegen den Herbst fast unverändert. Als dann aber Nordamerika Alles aufkaufte und auch England in Folge des südafrikanischen Krieges größeren Bedarf hatte, gingen die Preise in kurzer Zeit um 10 bis 20 % in die Höhe. Da die Vorräthe überall gering sind, so ist ein Heruntergehen der Preise für die Rohwaaren wenig wahrscheinlich.

Deutsche Rindhäute waren das ganze Jahr hindurch lebhaft gefragt und da Nordamerika regelmäßig große Posten aus dem Markt nahm, so gingen die Preise allmählich in die Höhe. Gegen Ende des Jahres betrug der Aufschlag ca. 30 %. Da jedoch Amerika nicht mehr als Käufer zu so hohen Preisen auftrat, erlitten diese in Folge dessen wieder einen Rückschlag von etwa 10 %.

Das Preisverhältniß der rohen zur gegerbten Waare war auch in diesem Jahre ein ungünstiges, weshalb seitens der Fabrikanten verschiedene Vereinigungen gebildet wurden, die den Zweck hatten, die Lederpreise gemeinsam zu erhöhen und ihre Produktionen durch geringeres Einarbeiten einzuschränken. Die Fabrikanten — es sind dies besonders die großen norddeutschen Gerber — überschwemmten bisher mit ihrer Waare den ganzen Markt. Nunmehr auch sie auf Preis halten und thatsächlich weniger Waare zum Verkauf bringen, ließen sich in Folge dessen auch bessere Preise durchsetzen, wenngleich solche mit den jetzigen hohen Rohpreisen noch lange nicht in Einklang stehen.

Weil sich die Kundschaft an die höheren Lederpreise nur schwer gewöhnen kann und wie im Jahre 1895 einen plötzlichen Rückschlag vermuthet, so kauft dieselbe, obgleich ein gesunder Bedarf vorhanden ist, nur das Nothwendigste ein.

### Mechanische Schuhfabrikation.

Das Geschäft in der Schuhbranche war in den ersten Monaten des Jahres 1899 ein recht lebhaftes. Die Fabriken waren durch die im Herbst 1898 eingegangenen Frühjahrsaufträge stark beschäftigt und konnten bis Ostern mit vollem Betriebe arbeiten. Nach Ostern begannen die Lederpreise eine fortwährend steigende Tendenz anzunehmen und auch andere, zur Fabrikation Verwendung findende Materialien zeigten dieselbe aufwärts strebende Bewegung. Da die unausbleibliche Folge dieser Erscheinungen auch eine Erhöhung der Schuhpreise sein mußte, so begann das Geschäft nun ein erschwertes zu werden, da die Abnehmer sich nicht leicht zur Bewilligung der neuen Preise verstehen wollten und sich abwartend verhielten. Nach und nach lichteteten sich aber die Läger, es trat Bedarf ein und die Schuhhändler sahen sich gezwungen, den Fabrikanten

die gestellten Forderungen einzuräumen. Wenn die Materialpreise sich weiter hoch halten, dürfte ein günstiges Geschäft für die kommende Saison zu erwarten sein.

### Buchdruckereien. — Zeitungswesen.

Einen stetigen erfreulichen Aufschwung nimmt das Buchdruckereigewerbe der Stadt Bromberg. Die sich mehrenden größeren Aufträge veranlaßten die Vermehrung der mit den neuesten technischen Verbesserungen versehenen Schnellpressen und sonstige bedeutende Betriebserweiterungen. Hervorzuheben ist die Einstellung einer größeren Zahl ständiger Arbeitskräfte, vornehmlich in der Setzerei, und zwar zu Löhnen, die weit über das sog. „Minimum“ hinausgehen.

Gegenüber der Steigerung aller Betriebskosten wird es als eine Härte empfunden, daß noch immer auf sehr kurze Lieferfristen bestanden wird, ohne daß Preiserhöhungen zu erzielen sind. Dadurch sind noch immer sehr zahlreiche Ueberstunden nothwendig, für welche besonders hohe Lohnvergütungen gewährt werden müssen; und diese Umstände drücken den berechtigten Unternehmergewinn auf ein Geringes herab.

Erforderlich wurde ferner die Einrichtung einer eigenen großen Buchbinderei mit den neuesten maschinellen Einrichtungen, um den vielseitigen Anforderungen, insbesondere bei Lieferungen an Behörden, entsprechen zu können. Auch dieser Gewerbezweig, dessen besondere Leistungsfähigkeit allseitige Anerkennung findet, hatte so zahlreiche Aufträge, daß auch hier mit Ueberstunden gearbeitet werden mußte.

Der Zeitungsverlag hat dagegen noch immer mit zahlreichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Das inserirende Publikum ist noch zu wenig mit den eigenartigen Umständen bekannt, von denen vielfach der Werth einer Annonce abhängt, und daher leicht geneigt, oft unerfüllbare Forderungen zu erheben.

### Sodafabrikation.

Die allgemein günstige Lage der Gesamtindustrie im Jahre 1899 brachte auch einen größeren Sodabedarf mit sich und hatte dadurch die gegen die Vorjahre etwas erhöhte Produktion genügenden Absatz.

Die verbrauchten Roh- und anderen Materialien erfuhren im Vorjahre ausnahmslos erhebliche Preissteigerungen, ebenso behielten die Arbeitslöhne ihre steigende Richtung bei.

Dagegen blieben die Verkaufspreise auf dem mit Ende 1898 eingenommenen niedrigen Stande und war mit Ablauf des Jahres 1899 noch keine Aussicht auf Aufbesserung vorhanden, trotzdem die Preissteigerung aller verbrauchter Materialien weitere Fortschritte machte und die Arbeitslöhne immer höher werden.

Wenn die Rentabilität pro 1899 gleichwohl dieselbe geblieben ist, wie in den Vorjahren, so ist dies neben der etwas höheren Produktion besonders dem Umstande zu verdanken, daß der größte Theil der pro 1899 verbrauchten Materialien bereits im Jahre 1898 zu günstigen Preisen abgeschlossen war.

Die im Bau begriffene Anlage für kaustische Soda konnte im abgelaufenen Jahre nicht fertiggestellt werden, dafür Lieferung der Eisenconstructions, Apparate und Einrichtungen unverhältnißmäßig lange Lieferfristen beansprucht und diese noch erheblich überschritten wurden.

Die im Bericht pro 1898 gemachten Ausführungen, daß es zur Hebung der Gesamt-Industrie des Ostens wie auch der Sodaindustrie wünschenswerth sei, wenn die immer noch hohen Kohlenfrachten eine wesentliche Herabsetzung erfahren könnten, kann heute nur wiederholt werden, ebenso daß es im Interesse der Soda-Consumenten wie Produzenten liegen würde, wenn „Soda“ auf der Eisenbahn zu billigeren Sätzen, wie zu den Sätzen des Specialtarifs I Beförderung finden könnte.

### Stärkefabrikation.

Das Jahr 1899 hat mit den im December des Vorjahres nachgebenden Preisen begonnen und sind die Preise weiter heruntergegangen. Das Geschäft belebte sich erst kurz vor der Campagne im September. Die Folge davon war, daß das Rohmaterial rapide in die Höhe ging, ohne daß die Stärkpreise sich entsprechend erhöhten. Die rege Nachfrage September/October, welche zu erheblichen Abschläffen führte, ließ Ende October plötzlich nach; die Preise sind denn auch bis zum Schluß des Jahres gefallen.

Die ganze Campagne muß als eine wenig nutzbringende bezeichnet werden.

Für die Fabrikation sind die hohen Kohlenpreise und noch mehr die unpünktliche Lieferung sehr hemmend. Um diesem Uebel nun etwas vorzubeugen, wäre eine Frachtermäßigung um 30% wünschenswerth.

### Salzindustrie.

**Die königliche Saline in Inowrazlaw** berichtet:

Der Betrieb der salzamtlichen Werke zu Inowrazlaw ist in 1899 ohne Unterbrechung und angestrengt geführt worden. Die vielfachen Erneuerungen und Umgestaltungen der Betriebsvorrichtungen übten zwar ungünstige Rückwirkungen auf die Produktionsfähigkeit der Saline aus, indessen waren diese Einflüsse weniger stark als im Vorjahre, und die monatliche Salzerzeugung konnte dauernd auf einer befriedigenden mittleren Höhe gehalten werden. Im Ganzen wurden 20 011 Tonnen Siedesalz erzeugt, d. s. 1104 Tonnen mehr als im Vorjahre. Trotz dieser bemerkenswerthen Leistung hielt die Produktion nicht immer gleichen Schritt mit dem zeitweise sich

ungewöhnlich belebenden Absätze, und es waren Verzögerungen in der Erledigung der Aufträge unvermeidlich, um so mehr als aus dem Vorjahre sehr geringe Magazinbestände übernommen waren. Da der Absatz an Siedesalz rund 20 485 Tonnen betrug, also die Produktion um rund 474 Tonnen überschritt, so waren die Magazinbestände am Jahreschlusse auf das Mindestmaß zurückgegangen.

Obgleich der Absatz sich gegen das Vorjahr gehoben hat und zwar hauptsächlich beim Speisesalze, so ist doch ein erheblicher Fortschritt in der Belieferung eines der Absatzgebiete nicht zu verzeichnen, da sich die Concurrnz, und Fracht-Verhältnisse gegen das Vorjahr nicht verändert haben. An den festgestellten Mehrbelieferungen sind alle Absatzgebiete ungefähr gleichmäßig betheiligt, auch hat der russische Export sich um eine Kleinigkeit gehoben, veranlaßt durch den zeitweise bei den russischen Salinen bestandenen Kohlenmangel.

In Anbetracht der sehr bedeutenden Preissteigerung für Rohmaterialien insbesondere für Kohlen und des Umstandes, daß eine Erhöhung des Salzpreises nicht angängig war, blieb der durch die umfangreichen Bauausführungen stark beeinträchtigte wirtschaftliche Erfolg nicht unwesentlich hinter der Annahme zurück, der erzielte Ueberschuß war erheblich geringer als in den vorausgegangenen Wirthschaftsperioden.

Am Schlusse des Etatsjahres wurden zusammen 119 Arbeiter beschäftigt, gegen 112 im Vorjahre. Ueber Arbeitermangel hatte das Werk zu keiner Zeit zu klagen.

**Das Steinsalzbergwerk Inowrazlaw Actien-Gesellschaft** berichtet:

Die Salz- und Gypsförderung betrug 723 080,17 Ctr., der Salz- und Gypsabsatz dagegen 734 013,58 Ctr.

gegen 677 340,16 Ctr. im Jahre 1898,  
oder 56 673,42 Ctr. = 8,37% mehr.

Der Gesamt-Absatz an Salz hat im Inlande um 9,46%, im Auslande um 9,88%, im Durchschnitt um 9,55% zugenommen, während der Gypsabsatz eine Reduktion von 0,92% erfuhr.

Die Selbstkosten stellen sich, Salz und Gyps durcheinander gerechnet, 1,19% und die Durchschnitts-Verkaufspreise 7,07% höher, wie im Vorjahre.

Der Brutto-Gewinn des abgelaufenen Geschäftsjahres einschließlich des kleinen Saldo-Vortrages aus 1898 beträgt nach Abzug der auf unsere Theilschuldverschreibungen aufgewandten Zinsen

Mk. 185 692,09

gegen „ 149 322,73 im Vorjahre

oder Mk. 36 369,36 = 24,36% mehr.

Die Bilanz schließt in Activ und Passiv mit Mk. 3 771 933,05, das Gewinn- und Verlust-Conto im Debet und Credit mit Mk. 292 429,15.

## Activa.

## Bilanz am 31. December 1899.

## Passiva.

	M.		S.		M.		S.			M.		S.		M.		S.	
Bergwerksgerechtfame	1 990 000	—	5 000	—	—	—	1 985 000	—	Actien-Capital	2 600 000	—	—	—	—	—	—	—
Grundstücke	90 000	—	—	—	90 000	—	—	4 1/2 Anleihe	938 000	—	—	—	—	3 538 000	—	—	—
Gebäude	140 024	—	5 024	—	135 000	—	—	Theilschuldverschreibungen-Zilgungsfonds	—	—	—	—	—	11 400	—	—	—
Schächte und Querschläge	480 198	05	10 198	05	470 000	—	—	Reservefonds	—	—	—	—	—	32 492	12	—	—
Maschinen	240 460	83	13 460	83	227 000	—	—	Theilschuldverschreibungszinsen pro 1899	—	—	—	—	—	9 600	—	—	—
Kesselanlagen	13 500	—	1 500	—	12 000	—	—	Dividende pro 1895	540	—	—	—	—	—	—	—	—
Salzmühlwerke	46 000	—	3 000	—	43 000	—	—	" " 1896	160	—	—	—	—	—	—	—	—
Gypsmühlwerke	215 855	17	—	—	215 855	17	—	" " 1897	150	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenbahn	18 000	—	1 000	—	17 000	—	—	" " 1898	1 134	—	—	—	—	1 984	—	—	—
Thonrohrleitung	12 996	—	1 000	—	11 996	—	—	Unterstützungsfonds	59	14	—	—	—	—	—	—	—
Speisewasseranlage	746	68	346	68	400	—	—	Löhne pro December cr.	6 568	86	—	—	—	—	—	—	—
Werkzeugmaschinen	800	—	200	—	600	—	—	Salzsteuer	1 509	—	—	—	—	—	—	—	—
Utenfilien und Mobilien	4 915	66	1 915	66	3 000	—	—	Controlgebühr	218	37	—	—	—	—	—	—	—
Salzbleibaffen	1	—	—	—	1	—	—	Diverse Creditoren	6 477	61	—	—	—	—	—	—	—
Badeanstalt	1	—	—	—	1	—	—	Königshütte-Lauterberg	9 820	31	—	—	—	—	—	—	—
Fernsprechverbindungen	1	—	—	—	1	—	—	S. Felsch-Znowrazlaw } letzte Raten auf neue Gypsanlage	10 920	57	—	—	—	35 573	86	—	—
Werkzeug	1	—	—	—	1	—	—	Gewinn- und Verlust-Conto:	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1 263 500	39	42 645	22	1 225 855	17	1 225 855	17	Gewinn-Vortrag aus 1898	370	92	—	—	—	—	—	—
Salz-Bestände	—	—	—	—	14 129	29	—	—	Betriebs-Gewinn pro 1899	—	—	—	—	—	—	—	—
Gyps	—	—	—	—	6 924	65	—	—	abzüglich: Generalunkosten	—	—	—	—	—	—	—	—
Magazin	—	—	—	—	30 598	58	—	—	Mk. 292 058,23	—	—	—	—	—	—	—	—
Holz	—	—	—	—	1 951	40	—	—	Theilschuldverschreibungszinsen	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohlen	—	—	—	—	9 129	77	—	—	" " 40 000,—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braunkohlen	—	—	—	—	47	04	—	—	Wasserschäden	—	—	—	—	—	—	—	—
Salzfäde	—	—	—	—	2 853	15	—	—	185 321	17	—	—	—	—	—	—	—
Gypsfäde	—	—	—	—	5 734	80	—	—	zu Abschreibungen verwandt	42 809	02	—	—	42 809	02	—	—
Leihfäde	—	—	—	—	165	40	—	—	bleibt Reingewinn	142 883	07	—	—	—	—	—	—
Salzfässer	—	—	—	—	466	20	—	—	der, wie folgt, zu vertheilen ist:	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprengmittel	—	—	—	—	1 638	28	—	—	5 1/2 von	—	—	—	—	—	—	—	—
Denaturierungsmittel	—	—	—	—	3 079	91	76 718	47	Mk. 142 883,07	—	—	—	—	—	—	—	—
Vorlagen auf 1900	—	—	—	—	—	—	1 699	05	370,92 Vortrag aus 1898	—	—	—	—	—	—	—	—
Banquiers und Reichsbank	—	—	—	—	177 583	83	—	—	Mk. 142 512,15 zum Reservefonds	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse Debitoren	34 952	11	163	80	34 788	31	212 372	14	Mk. 142 512,15 für den Vorstand	—	—	—	—	—	—	—	—
Cassa-Bestand	—	—	—	—	—	—	1 288	22	8 1/2 " " " 142 512,15 " " Aufsichtsrath	—	—	—	—	—	—	—	—
Effecten-Bestand	—	—	—	—	—	—	269 000	—	Dividende an die Actionäre Mk. 18,— per Actie	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	42 809	02	—	—	3 771 933	05	Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	—	—	—	—	—
									Mk. 142 883,07	—	—	—	—	—	—	—	—

### III. Transportgewerbe.

#### Expedition.

##### a) Eingang.

Der Bahnverkehr weist im Jahre 1899 eine wesentliche Steigerung gegen 1898 auf. Die Einlagerung von Rohzucker hat sich in denselben Grenzen bewegt wie im Vorjahre und waren die Läger in hiesigem Bezirk sämmtlich belegt. Die Lagerung betrug in diesem Jahre 161 000 Centner gegen 236 000 Ctr. im Jahre 1898 und ist diese Abnahme darauf zurückzuführen, daß die Bromberger Schlepsschiffahrt ihre Läger in Carlsdorf bedeutend vergrößert und dadurch einen Theil des hiesigen Lagers dahin gezogen hat.

Der Sammelgüterverkehr ist auch in dem Jahre 1899 weiter zurückgegangen, was lediglich auf die Einführung der Staffeltarife zurückzuführen ist. Der Verkehr stellte sich, wie folgt:

##### Berlin-Bromberg

1898 : 296 Waggons,

1899 : 177 „ „ , weniger 119 Waggons.

##### Stettin-Bromberg

1898 : 52 Waggons,

1899 : 52 „ „

##### Danzig-Bromberg

1898 : 18 Waggons,

1899 : 27 „ „ , mehr 9 Waggons,

müthig im Ganzen 110 Waggons weniger als 1898.

##### b) Versand.

Das Möbeltransport-Geschäft hat in erfreulicher Weise zugenommen und erweiterte sich der Verkehr auch nach vielen Kreisen der Umgegend.

##### c) Wasser-Verkehr.

Die Dampfverbindung mit dem oberen Rhekanal bewegte sich in den Grenzen des Vorjahres und ist die Expedition von Gütern dieselbe geblieben.

Der Versand von Soda, der von der Sodafabrik in Montwy übernommen war, ist in diesem Jahre ein größerer gewesen, und zwar dadurch, weil es gelungen ist, größere Transporte nach der Rheingegend über Danzig zu versenden.

#### Flößerei.

Ueber die Flößerei berichtet der „Verein deutscher Holz- und Flößereienten“:

Nur die erhebliche und anhaltende Preissteigerung in fast allen Waarengattungen war Veranlassung, daß die Einfuhr derselben trotz der noch

größeren Schwierigkeiten und Vertheuerungen des Flößereiverkehrs auch in 1899 fast die Einfuhrhöhe der Vorjahre erreichte.

Waren in den vorausgegangenen Wintern wenigstens etwas Frost und Schnee eingetreten, so blieben diese bis Januar 1899 ganz aus, so daß auch in Folge starker Regengüsse die Wege zu den Ablagen dauernd schlecht und wenig fahrbar blieben.

Hieran änderte auch wenig der Umstand, daß bis zum 10. Februar leichte Nachfröste und stellenweise etwas Schnee eingetreten waren.

Die Aussicht auf gute Preise veranlaßte das Heranschaffen der Hölzer an die Ablagen zu Wagen, wobei die Fuhrlöhne durchweg verdoppelt, vielfach auch verdreifacht werden mußten. Der Kostenpunkt war Nebensache; und da, wo die Wege auch nicht gleich fahrbar wurden, hat man die Anfuhr erst im Mai und Juni ausgeführt.

Zu dieser schwierigen und sehr theuren Anfuhr trat noch hinzu, daß auch die Verflößung die denkbar ungünstigste war. Schon im Frühjahr 1899 trat Wassermangel ein, und erst, als im Mai und Juni vereinzelt Regentage kamen, ging erst die Flößerei, allerdings langsam und kostspielig, vorwärts.

Wenn nun namentlich diejenigen Transporte, welche aus den Gouvernements Wolhynien und Minsk kamen, im Frühjahr mit dem kleinen Wasserstande auf dem Horyn, Slucz, insbesondere aber auf dem Pinsker Kanal und der Muchawiec zu kämpfen haben, so kamen im Sommer und Hochsommer recht beträchtliche Schäden durch die Sperrung bei Neuhof und Schillno hinzu, so daß die Verflößung dieser Hölzer sich ganz ungemein vertheuerte und dem Transportgewerbe große Verluste herbeiführte.

Vom 6. Juli an regnete es ununterbrochen, und das Wasser stieg auf allen Flüssen. Auf der Weichsel konnte wegen Hochwassers nicht gefloßt werden und die Bug- und Narewflöße stauten sich von Neuhof bis Wyszkiw, etwa 5 Meilen weit, an.

Wochenlang mußten die angesammelten Transporte warten, bevor sie weiter schwimmen konnten; uns insbesondere verursachte bei dem hohen Wasserstande der Weichsel das Halten der Flöße in Schillno zwecks Zollrevision außergewöhnliche Schwierigkeiten. Dazu kam noch, daß ein untergegangener Dampfer längere Zeit die Fahrt versperrte.

Nicht unerhebliche Schäden entstanden durch Zerreißen der Trasten, Wegschwimmen einzelner Tafeln und Stücke u. s. w., so daß sich die Flößerei ganz ungemein vertheuerte und der Holzexpedition große Verluste brachte.

Von Interessenten wird darüber Beschwerde geführt, daß wiederholte Gesuche beim Hauptzollamt in Thorn um Erleichterungen in der Zollabfertigung bei Schillno erfolglos blieben.

Anfangs Mai kamen die ersten russischen Holztransporte in Schullig an; der Hafen Brahemünde füllte sich langsam, so daß die im Juli ankommenden Transporte darin nicht Platz fanden und auf der Weichsel warten mußten. Da jedoch durch Regulirung derselben die geeigneten Lagerflächen für Floßholz auf der Weichsel eingegangen sind, so ist dieses stets den Gefahren des Hochwassers ausgesetzt.

Als solches am 16. Juli eintrat, rissen die auf der Weichsel lagernden Holztrafken sich gegenseitig mit sich fort, und es entstand eine Holzverschwimmung, wie sie seit vielen Jahren nicht mehr dagewesen ist.

Dies wiederholte sich noch einmal am 18. September, und war diesmal das Hochwasser auch nicht so bedeutend, so hatten sich die auf der Weichsel lagernden Holztrafken so bedeutend vermehrt, daß wiederum eine allgemeine Verschwimmung derselben eintrat und den Interessenten große Verluste brachte.

Die bis Fordon und Culm verschwommenen Hölzer mußten nach dem Fallen des Wassers durch Dampfer nach Brahemünde zurückgeschleppt werden, was erhebliche Kosten verursachte.

Außer dem Hochwasser richteten noch ungewöhnliche Stürme, namentlich der Orkan in der zweiten Hälfte des October, vielfach Schaden an.

Alle diese Hochwasser- und Sturmschäden wären jedenfalls zum größten Theile zu vermeiden gewesen, wenn man die von dem Verein berechtigtermaßen seit 12 Jahren erbetene Fürsorge für größere und sichere Lagerflächen in der Unterbrahe berücksichtigt hätte. Die diesjährige Betriebsperiode hat erneut bestätigt, daß der Sicherheitshafen in Brahemünde, der theilweise als Lagerplatz für die sich mehrenden Sägewerke der Unterbrahe dienen muß, für den hier in Betracht kommenden durchschnittlichen Flößereiverkehr, nachdem durch die Regulirung der Weichsel die Lagerplätze auf der letzteren zum größten Theile beseitigt sind, viel zu klein ist.

Unbestreitbar liegt ein dringendes Verkehrsbedürfniß dafür vor, in der Unterbrahe einen ausgiebigen Lagerschutz für Floßholz zu schaffen, und zweifellos ist dies, wie wiederholt in besonderen Eingaben nachgewiesen ist, am besten und sehr billig zu erreichen, wenn das Brahnauer Wehr um 1,80 bis 2 Meter erhöht und befestigt wird.

Dadurch wird zugleich die Beseitigung der Karlsdorfer Schleuse, ein auch für die zeitgemäße Entwicklung des Schiffsverkehrs mit der Weichsel bestehendes Verkehrshinderniß, bezweckt.

Der Flößereiverkehr durch den Bromberger Kanal und auf der Neze war 1899 öfters durch den kleinen Wasserstand, wodurch mehrmals das Nachtschleusen eingestellt werden mußte, beeinträchtigt. Die bis Ende November anhaltende milde Witterung berechnete zu der Annahme, noch sämtliche Transporte bis Gliezen verflößen zu können. Indes brachte das Anfangs December eingetretene Frostwetter das Grundeis zum Stehen, so daß mehrere Transporte auf der Neze und Warthe überwintern mußten.

Im Bromberger Kanal sind 163 Flöße und in Weißenhöhe 262 Neze flöße überwintert gegen 145 im Vorjahre und 42 im Winter 1897/98.

## Schiffahrt.

Der Schiffsverkehr war durch die nicht unbedeutende Abgabenerhöhung auf der unteren Neze, welche eine wesentliche Erhöhung der Schiffsfrachten auch für Bretterverladungen zur Folge hatte, erschwert. Da zugleich die Schiffahrt unter dem kleinen Wasserstande auf der Neze zu leiden hatte und zur Beschränkung der Lademengen gezwungen war, so hatte der Schiffer selbst trotz der Frachterhöhungen nur geringen Nutzen.

Es passirten:

### I. Weichselhafen Brahemünde.

Jahre	Bergfahrt		Thalfahrt		Zusammen	
	Richtung		Richtung			
	Weichsel—Bromberg		Bromberg—Weichsel			
	Kähne mit Ladung		Kähne mit Ladung		Kähne mit Ladung	
		Zo.		Zo.		Zo.
1897	646	61 850	717	77 706	1363	139 556
1898	883	76 705	1029	101 666	1912	178 371
1899	812	83 457	988	110 091	1810	193 548

## II. Bromberger Kanal.

Jahr	Bergfahrt		Thalfahrt		Z u s a m m e n	
	Richtung		Richtung			
	Bromberg-Berlin		Berlin-Bromberg		Rähne mit Ladung	
	Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung	
1897	732	78 190	684	70 514	1416	148 704 To.
1898	865	93 930	787	80 676	1652	174 606 „
1899	1 051	113 523	896	91 780	1947	205 303 „

## III. Untere Nege.

Jahr	Bergfahrt		Thalfahrt		Z u s a m m e n	
	Richtung		Richtung			
	Berlin-Bromberg		Bromberg-Berlin		Rähne mit Ladung	
	Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung	
1897	251	19 665	911	103 767	1162	123 432 To.
1898	359	30 167	1 025	119 489	1384	149 656 „
1899	411	33 858	1 337	146 992	1748	180 850 „

## Gesamter Güterverkehr zu Wasser.

	mit der Nege	mit der Weichsel
	Tonnen	Tonnen
1895	446 335	420 521
1896	569 513	543 161
1897	556 445	563 079
1898	618 931	675 263
1899	591 553	667 464

## Bromberger Schleppschiffahrt Actiengesellschaft.

Der Geschäftsbericht für 1899 (achtes Geschäftsjahr) bestätigt, daß das Gesamtunternehmen nach Ueberwindung schwerer Organisationsarbeiten und sonstiger Hindernisse in fast allen einzelnen Gewerbszweigen sich stetig günstig entwickelt. Selbst der rein landwirthschaftliche Betrieb war bei der guten Getreideernte trotz des schlechten Kartoffelertrages zufriedenstellend. Von den Verkehrszweigen war allerdings die Holzflößerei weniger günstig als im Vorjahre, indem durch den Bromberger Kanal nur 7425 Schleusenfüllungen gegen 8567 in 1898 befördert wurden, und der Betrieb des Frostes wegen früher als im Vorjahre geschlossen werden mußte. Auch beanspruchte die Bergung von auf der Weichsel gefährdeten Holzflößen bedeutende Mehrkosten. Dagegen weist der Umschlagshafen bei Karlsdorf, dessen Anlagen erweitert und verbessert wurden, eine erfreuliche Verkehrssteigerung auf. Es wurden daselbst in bezw. aus 77 Schiffen umgeschlagen in 1899

1245 Waggons	Zucker,
279 „	Holz,
202 „	Eisen,
121 „	Melasse,
60 „	Kohlen,
156 „	sonstige Güter

2063 Waggons mit 412 600 Ctr. Gütern  
gegen 1038 „ „ 207 600 „ „

im Vorjahre. Bedauerlich ist, daß die für den allgemeinen Verkehr sich immer nothwendiger erweisende Umwandlung der Haltestelle Karlsdorf in eine Güterstation mit direkten Tarifen noch immer nicht erfolgt ist. Durch Vollendung der Brücke ist nunmehr auch eine neue Verbindungsstraße zwischen der Fordoner und Thorner Chaussee hergestellt; es ist ferner ein Holzhafen für die neue Schneidemühle angelegt und in Brahnau ist ein Arbeiterwohnhaus für 8 Familien erbaut worden. Das neue Sägewerk ist unweit des Karlsdorfer Hafens errichtet. Das Nutzholzgeschäft bewegte sich in engen Grenzen. Die Maschinenbauanstalt war reichlich mit lohnenden Aufträgen versehen, sodaß zu deren rechtzeitiger Ausführung zeitweise sogar Nachtbetrieb erforderlich wurde. Auch die Ziegelei brachte bessere Erträge, indem die anerkannt guten Fabrikate zu lohnenden Preisen stets guten Absatz fanden. Die Bilanz in Höhe von 2 821 211,58 Mark weist für 1899 einen Reingewinn von 62 092,35 Mark (61 526,56 Mark im Vorjahre) auf, wovon wie im Vorjahre 5 Procent Dividende auf das Actien-Capital von 1 Million Mark zur Vertheilung gekommen ist.

## Activa.

Bilanz per

		M.	q.	M.	q.
Cassa-Bestand				14 218	66
Wechsel-Bestand abzüglich Zinsen				15 421	94
Effecten-Bestand				121 094	98
Grundstücks-Conto:					
laut letzter Inventur		434 636	56		
zugekauft div. Grundstücke	Mf. 164 986,60				
ab Verkauf von Landflächen	„ 110 510,—	54 476	60		
		489 113	16		
ab Abschreibung auf Gebäude		4 113	16	485 000	—
Wirtschafts-Conto					
Bestand an Vorräthen und Aussaaten laut Aufnahme				18 375	—
Brennerei					
laut letzter Inventur	Mf. 24 175,—				
Zugang: neuer Dampfessel 2c.	„ 2 670,—	26 845	—		
ab Abschreibung		1 845	—	25 000	—
Brennerei-Betriebs-Conto.					
Bestand an Vorräthen laut Aufnahme				6 412	20
Schneidemühle Braunau					
laut letzter Inventur	Mf. 101 396,—				
Zugang: div. Neuanschaffungen, massiver Schornstein 2c.	„ 7 330,—	108 726	—		
ab Abschreibung		5 726	—	103 000	—
Schneidemühle Braunau Betriebs-Conto.					
Löhne 2c. auf angefangene Holzeinschnitte				2 928	—
Schneidemühle Carlsdorf Neubau-Conto.					
Neubau-Anlage einschl. 100 Morgen Stapelplatz				205 273	78
Schneidemühle Carlsdorf Betriebs-Conto.					
Löhne 2c. auf angefangene Holzeinschnitte und Sägen-Vorrath				9 472	59
Ziegelei					
laut letzter Inventur	Mf. 138 784,—				
Zugang: ein Arbeiter-Wohnhaus für 8 Familien	„ 15 372,86	154 156	86		
ab Abschreibung		4 156	86	150 000	—
Ziegelei-Betriebs-Conto.					
Bestand an Steinen laut Aufnahme				6 971	50
Maschinen-Bau-Anstalt					
laut letzter Inventur:					
a. Gebäude	Mf. 4 275,—				
b. Maschinen und Werkzeuge	„ 36 970,—				
c. Modelle	„ 110,—				
d. Zeichnungen und Pläne	„ 60,—				
	Mf. 41 415,—				
Zugang	„ 20 932,—	62 347	—		
ab Abschreibung		10 347	—	52 000	—
Maschinen-Bau-Anstalt-Betriebs-Conto.					
Bestand an Vorräthen und angefangenen Arbeiten				28 962	55
Umschlagshafen Carlsdorf.					
laut letzter Inventur	Mf. 372 652,76				
Zugang durch Neubau zweier Speicher, Erweiterung der Gleisanlage, diverse Neuanschaffungen 2c.	Mf. 30 815,65				
Straßen- und Brückenbau-Erweiterung	„ 31 114,45				
	Mf. 61 930,10				
ab Zuteilung von 100 Morgen Land an die neue Schneidemühle	„ 22 500,—	39 430,10	86	412 082	86
ab Abschreibung		3 092	29	408 990	57
Umschlagshafen-Betriebs-Conto.					
Eisenbahnfrachten, Feuerversicherungen, Löhne, aufgelauene Lagermietzen 2c. für eingelagerte Zuckern				35 661	97
Baumaterialien-Conto.					
Bestand an Vorräthen, Schienen, Schwellen 2c. laut Aufnahme				6 988	80
General-Holz-Expeditiions- und Geräte-Conto					
laut letzter Inventur		292 574	—		
ab Abschreibung		37 574	—	255 000	—
Betriebs-Magazin.					
Bestand an Vorräthen, Del, Tauwerk, Kohlen 2c. laut Aufnahme				12 675	—
Ruhholz-Conto.					
Bestand laut Aufnahme				25 413	40
Schmiede- und Stellmacher-Werkstatt.					
Bestand an Vorräthen und angefangenen Arbeiten				408	—
Comptoir-Utensilien-, Wagen- 2c. Conto.					
laut letzter Inventur	Mf. 3 000,—				
diverse Neuanschaffungen	„ 1 572,15	4 572	15		
ab Abschreibungen		1 072	15	3 500	—
Cautions-Hypotheken-Conto				750 000	—
Debitoren				78 442	64
Summa Activa		Marf		2 821 211	58



### Kleinbahnen.

Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft hat mit Beibehaltung ihres Sitzes in Bromberg eine Zweigniederlassung in Königsberg i. Pr. errichtet.

Dem Geschäftsbericht für 1899 ist zu entnehmen:

Bei den Bromberger Kreisbahnen ist auch im letzten Betriebsjahre, welches am 30. September abschließt, eine erhebliche Zunahme des Verkehrs und eine entsprechende Vermehrung der Einnahmen zu verzeichnen gewesen, jedoch findet diese nicht ihren Ausdruck in dem erzielten Ueberschuß.

Die Einnahmen betragen . . . 166 327 Mk.,  
die Ausgaben . . . . . 135 948 „  
und der Ueberschuß 30 379 Mk.,  
während der Ueberschuß des Vorjahres 32 070 Mark betragen hat.

Dies verhältnißmäßig ungünstige Ergebnis findet seine Aufklärung in den großen Ausgaben, welche die Bahunterhaltung erforderte, um die Strecken leistungsfähiger zu machen; ferner durch die Wagenmiethe in Höhe von ca. 7000 Mark, welche zum ersten Male vom Betriebe getragen werden mußte, weil der Kreis es diesmal mit Recht ablehnte, diese Kosten wie in früheren Jahren aus eigenen Mitteln zu bezahlen.

### Activa.

### Bilanz am

		M.	P.	M.	P.
1	Grundstücks-Conto Crone . . . . .	13 277	91		
	5 % Abschreibung abgerundet . . . . .	677	91	12 600	—
2	Bromberger Kreisbahnen-Conto zurückgezahlt . . . . .	1 821 000	—	1 812 000	—
		9 000	—	1 745 000	—
3	Wirßiger Kreisbahnen-Conto . . . . .			198 000	—
4	Stadtbahn Briesen Bau-Conto . . . . .			92 000	—
5	Bachwitz—Lindenwald Eisenbahn-Conto . . . . .				
6	Mobilien-Conto . . . . .	11 880	25		
	10 % Abschreibung abgerundet . . . . .	1 180	25	10 700	—
7	Cassa-Conto . . . . .			1 636	69
8	Bankguthaben . . . . .			246 711	—
9	Cautions-Effecten- und Wechsel-Conto . . . . .			16 115	99
10	Effecten-Conto . . . . .			3 028 507	50
11	Materialien-Vorschuß-Conto . . . . .			253 502	05
12	Erneuerungsfonds-Effecten-Conto Bromberg . . . . .			23 385	02
13	„ „ „ Wirßig . . . . .			9 952	63
14	„ „ „ Briesen . . . . .			989	15
15	Diverse Debitoren . . . . .	603 674	35		
	ab diverse Creditoren . . . . .	149 551	89	454 122	46
				7 905 222	49

Das am 1. October 1899 begonnene Betriebsjahr läßt aber ein besseres Ergebnis erwarten. Die Betriebsmittel, welche zum Theil Eigenthum der Gesellschaft Lenz & Co. waren, sind inzwischen käuflich an die Gesellschaft übergegangen.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Erweiterungen und Ergänzungen der Bromberger Kreisbahnen sind noch nicht zur Ausführung gelangt, weil die Staats- und Provinzial-Beihilfen noch nicht endgültig bewilligt sind. Die Verhandlungen sind jedoch so weit gediehen, daß diese Angelegenheit im laufenden Geschäftsjahr zur Erledigung kommen wird.

Bei Bachwitz-Lindenwald betragen  
die Einnahmen . . . . . 5 229 Mk.,  
die Ausgaben . . . . . 1 039 „  
mithin der Ueberschuß 4 190 Mk.

gegen 2 372 Mark im Vorjahre.

Sehr günstig haben sich die Wirziger Kreisbahnen entwickelt.

Die Einnahmen des letzten Betriebsjahres betragen . . . . . 183 671 Mk.,  
die Ausgaben . . . . . 121 672 „  
mithin der Ueberschuß 61 999 Mk.  
gegen 44 313 Mark im Vorjahre.

Aus dem Reingewinn von 218 808,76 Mark für 1899 sind 6% Dividende (105 000 Mark) zur Vertheilung gekommen.

31. December 1899.

Passiva.

		M.	Fr.	M.	Fr.
1	Actien-Capital-Conto . . . . .			4 000 000	—
2	4% Obligationen-Conto . . . . .	1 821 000	—		
	davon per 31./12. 1899 ausgelooft . . . . .	9 000	—	1 812 000	—
3	3½% Obligationen-Conto . . . . .	1 718 000	—		
	verlooft per 31./12. 1899 . . . . .	10 000	—	1 708 000	—
4	Reservefonds-Conto . . . . .			12 994	60
5	4% Coupons-Einlösung-Conto				
	rückständig per 2./1. 1899 . . . . .	40	—		
	" " 1./7. 1899 . . . . .	420	—		
	fällig per 2./1. 1900 . . . . .	Mk. 36 420,—			
	davon eingelöst . . . . .	" 1 460,—		35 420	—
6	3½% Coupons-Einlösung-Conto				
	rückständig per 2./1. 1899 . . . . .	87	50		
	" " 1./7. 1899 . . . . .	367	50		
	fällig per 2./1. 1900 . . . . .	Mk. 30 537,50			
	davon eingelöst . . . . .	" 1 592,50		29 400	—
7	3½% Obligationen-Einlösung-Conto				
	Vortrag . . . . .	10 923	30		
	Zinsen für ausgelooft Obligationen . . . . .	945	—		
	½% Amortisation à Mk. 1 727 000 v. 1./1. — 30./9. 99 . . . . .	6 476	25		
	½% " à " 1 745 000 v. 1./10. — 31./12. 99 . . . . .	2 181	25		
	½% " à " 18 000 v. 22./3. — 30./9. 99 . . . . .	47	—		
	davon ab . . . . .	20 572	80		
	eingelöste Obligationen . . . . .	10 000	—	10 572	80
8	Cautions-Creditoren-Conto . . . . .			16 115	99
9	3½% Amortisations-Conto Kleinbahn Briesen . . . . .			990	—
10	Erneuerungsfonds-Conto Bromberg . . . . .			34 213	81
11	" " Wirfzig . . . . .			21 032	03
12	" " Kleinbahn Briesen . . . . .			1 007	50
13	" " Tappiau-Friedland . . . . .			4 667	—
14	Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .			218 808	76
				7 905 222	49

**Kleinbahn des Kreises Witkowo.**

Die Verwaltung und der Betrieb der 60 km langen und 60 cm Spurbreiten Bahnen liegt in der Hand des Kreises.

Der Betrieb fand auf den Strecken

- a) Gnesen—Niechanowo—Witkowo—Powidz,
- b) Gnesen—Niechanowo—Arcugowo—Mieltschin,
- c) Gnesen—Niechanowo—Mierzewo

statt.

Der Personen- und Güterverkehr war zufriedenstellend. Den Haupt-Güterverkehr bildet der Zuckerrübentransport.

Die Einnahme der Kleinbahn betrug im Jahre 1898/99 etwa 126 000 Mark, welche die Ausgaben des Betriebes, der Unterhaltung der Bahn, Beschaffung des Materials zc. deckt.

**Straßenbahnen.**

In dem Geschäftsbericht der **Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft** für 1899 heißt es:

In Bromberg, wo der Betrieb in Folge der stadtseitig ausgeführten Kanalisationsarbeiten in der Zeit von März bis December erheblich gestört und zeitweise auf einzelnen Strecken sogar ganz eingestellt werden mußte, ist die Einnahme im Vergleich zum Vorjahre um Mark 11 518,72 zurückgeblieben.

Dagegen beträgt die Einnahme aus dem Licht- und Kraftbetriebe des Elektrizitätswerkes Bromberg Mark 135 340,50, also Mark 26 104,03 mehr als im Vorjahre.

In Bromberg sind zwei neue Linien (5,87 km lang) nach den Vororten Schröttersdorf, Groß-Bartelsee und Prinzenhal projectirt. Mit der Ausführung dürfte in Kurzem begonnen werden können.

	<b>1898</b>	<b>1899</b>
In Bromberg beträgt das Anlage-Capital . . .	1 851 498,55 M.	1 876 211,67 M.
Caution bei Behörden . . .	17 946,— "	17 181,— "

Die Einnahmen in Bromberg betragen

	<b>1897</b>	<b>1898</b>	<b>1899</b>
a. Bahnbetrieb . . .	119 178,04 M.	164 826,92 M.	153 308,20 M.
b. Lichtbetrieb . . .	74 961,84 "	119 713,77 "	135 340,50 "
c. Sonstige . . .	5 349,10 "	4 758,17 "	11 920,40 "
Gesamteinnahme . . .	199 488,98 M.	289 298,86 M.	300 569,10 M.

Die Ausgaben betragen

	<b>1897</b>	<b>1898</b>	<b>1899</b>
a. Besoldungen . . .	58 659,23 M.	72 826,14 M.	82 227,20 M.
b. Geschäftskosten . . .	9 061,73 "	15 343,33 "	9 402,01 "
c. Steuern zc. . . .	3 248,49 "	4 797,90 "	8 432,72 "
d. Versicherung . . .	1 880,72 "	903,46 "	1 588,45 "
e. Unterhaltung . . .	36 704,54 "	66 853,30 "	76 996,11 "
Gesamtausgaben	109 554,71 M.	160 724,13 M.	178 646,49 M.

	<b>1897</b>	<b>1898</b>	<b>1899</b>
Betriebsüberschuß	89 934,27 M.	128 574,73 M.	121 922,61 M.
Abreibungen, Amortisation, Central-Verwaltung, Obligationen-Zinsen zc. zusammen . . .	73 337,47 "	94 348,35 "	54 652,64 "
bleibt <b>Reingewinn</b> für Bromberg.	16 596,80 M.	34 226,38 M.	30 269,97 M.

Die Verkehrsentwicklung betrug in Bromberg u. zw. die Gesamtzahl der zahlenden Personen:

	<b>1897</b>	<b>1898</b>	<b>1899</b>
auf Fahrscheine	12 861	131 075	550 597
„ Abonnements	31 067	53 529	67 891
„ Karten für Postbeamte	34 855	41 639	41 009
„ Karten in Sonderwagen	8 325	4 484	7 410
gegen baar (10 Pf.)	901 083	1 101 467	583 545
auf Marken erwachsene	277 953	430 588	393 799
„ Marken Kinder	12 675	20 283	18 598
	<u>1 278 801</u>	<u>1 783 465</u>	<u>1 662 849</u>

mithin gegen 1898 120 616 weniger, was, wie gesagt, auf die Betriebsstörungen durch die Kanalisations- und Wasserleitungsarbeiten zurückzuführen ist.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen:

<b>1898</b>	<b>1899</b>
164 826,92	153 308,20 Mk.

Die gesammte Geleislänge betrug Ende 1899 8 271,60 m, wovon 6 473,85 m durchgehende Bahnlänge.

**Licht- und Kraftvertheilungszug.**

Die Gesammtlänge der in Bromberg verlegten Leitungen betrug wie im Vorjahre 52 900 m.

Dagegen wurden 41 Elektrizitätszähler neu beschafft und der Stromverbrauch stieg von 317 434,8 Kilowattstunden, welche im Jahre 1898 nutzbar abgegeben wurden, auf 374 623,7 Kilowattstunden, oder um 18 Procent. Im Laufe des Berichtsjahres wurden 43 neue Hausanschlüsse ausgeführt, so daß am Schluß des Jahres 248 Hausanschlüsse vorhanden waren.

Das Elektrizitätswerk hat mithin auch in diesem Jahre erfreuliche Ertragnisse geliefert.

Nachstehende Tabelle gewährt einen Ueberblick über die Weiterentwicklung des Elektrizitätswerkes seit seinem Bestehen:

im Betriebsjahre	Es waren angeschlossen:						Insgesamt Kilowatt
	Glühlampen	Kilowatt	Bogenlampen	Kilowatt	Motoren	Kilowatt	
1896 . . . . .	3 647	210,45	136	44,02	14	26,13	280,60
1897 . . . . .	4 895	272,85	168	53,50	34	81,03	407,38
1898 . . . . .	6 048	330,50	314	119,06	68	153,30	602,86
1899 . . . . .	7 643	401,13	380	145,52	86	203,36	750,01

Steuerleistungs-Veranlagungs-Soll im Handelskammerbezirk (Regierungs-Bezirk Bromberg).

Bezirk der Handelskammer zu Bromberg.	Einkommensteuer 1899						Grund- steuer 1899	Gebäude- steuer 1899	Gewerbe- steuer 1899		Ergänzungssteuer 1899				
	für Einkommen bis 3000 Mark   über 3000 Mark				Zusammen				Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuerbetrag			
	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag M.	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag M.	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuerbetrag M.									
1 Bromberg Stadt . .	4 375	87 977	1 334	241 404	5 709	329 381	1 473	56	169 203	40	1 351	60 956	1 942	49 657	60
2 " Landkreis . .	2 865	42 486	183	28 924	3 048	71 410	98 891	71	55 063	50	376	11 964	1 414	18 434	—
3 Kreis Czarnikau . . .	1 442	21 558	141	20 738	1 583	42 296	50 410	07	23 308	40	326	8 288	992	13 085	60
4 " Filehne . . . .	1 349	20 285	89	15 224	1 438	35 509	36 032	61	19 035	40	204	5 332	968	13 117	20
5 " Gnesen . . . .	1 905	32 376	423	65 946	2 328	98 322	44 993	81	58 645	60	487	18 632	1 029	17 644	20
6 " Inowrazlaw . .	2 796	47 174	546	125 020	3 342	172 194	118 122	86	86 368	20	717	37 968	1 304	30 043	20
7 " Kolmar i. P. . .	3 298	50 516	411	64 058	3 709	114 574	59 147	89	65 812	30	707	22 348	1 916	24 261	—
8 " Mogilno . . . .	1 393	20 671	141	24 740	1 534	45 411	62 147	87	26 229	50	330	9 928	914	11 983	—
9 " Schubin . . . .	1 280	18 141	146	26 168	1 426	44 309	63 748	76	23 193	50	304	8 032	731	13 197	20
10 " Strelno . . . .	1 236	19 183	140	38 514	1 376	57 679	72 591	55	19 145	20	299	12 980	779	12 156	20
11 " Wirsitz . . . .	2 078	32 285	276	58 158	2 354	90 443	99 967	39	41 504	60	460	18 932	1 283	24 329	60
12 " Witkowo . . . .	831	11 602	65	15 664	896	27 266	39 908	37	11 586	40	150	3 228	532	7 968	—
13 " Wongrowitz . .	1 579	21 964	162	21 526	1 741	43 490	81 229	30	25 366	20	365	7 708	994	14 293	60
14 " Znin . . . .	1 200	18 683	113	11 874	1 313	30 557	65 704	35	18 583	90	268	6 808	703	8 715	20
Summa	27 627	444 901	4 170	757 958	31 797	1 202 859	894 370	10	643 446	10	6 344	233 104	15 501	258 885	60
dagegen 1898 99	27 049	432 256	4 055	706 836	31 104	1 139 092	894 572	97	623 142	10	6 290	226 212	14 509	237 584	80
1897/98	26 552	420 440	3 931	686 738	30 483	1 107 178	895 331	06	596 851	70	6 155	221 963	—	—	—

a. Direkte Steuern.

I. Steuerstatistik.

D. Statistischer Theil.

Zur Handelskammer beitragspflichtiges Gewerbesteuer-Eoll.

Kreis	Klasse I		Klasse II		Klasse III		Klasse IV		Insgesamt	
	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901
Bromberg Stadt . . . . .	9 555	15 400	12 739	12 456	16 603	17 296	3 472	3 972	42 369	49 124
Bromberg Land . . . . .	572	1 100	2 160	1 788	2 624	3 028	1 184	1 136	6 540	7 052
Czarnikau . . . . .	—	—	456	456	2 440	2 248	1 216	1 148	4 112	3 852
Filehne . . . . .	524	908	—	—	1 572	1 852	1 236	1 080	3 332	3 840
Gnesen . . . . .	1 724	2 492	2 460	2 328	6 116	5 272	1 744	1 508	12 044	11 600
Inowrazlaw . . . . .	14 944	22 332	3 024	3 636	8 096	7 340	2 924	2 792	28 988	36 100
Kolmar i. P. . . . .	3 880	300	1 860	1 428	5 304	5 856	1 900	1 940	12 944	9 524
Mogilno . . . . .	1 532	2 492	—	—	3 056	3 108	1 060	1 176	5 648	6 776
Schubin . . . . .	—	—	936	1 200	1 264	1 232	1 200	936	3 400	3 368
Strelno . . . . .	5 036	6 236	636	636	2 528	2 716	692	632	8 892	10 220
Wirsiß . . . . .	4 308	1 392	1 164	3 684	5 512	5 216	2 080	1 804	13 064	12 096
Witkowo . . . . .	—	—	444	444	224	240	472	496	1 140	1 180
Wongrowitz . . . . .	—	—	—	—	2 220	1 564	1 256	1 524	3 476	3 088
Znin . . . . .	572	524	—	—	1 552	1 748	756	712	2 880	2 984
Summa . .	42 647	53 176	25 879	28 056	59 111	58 716	21 192	20 856	148 829	160 804

Nach den Gewerbesteuerklassen vertheilen sich die Handelskammerkosten auf:

	1896/97	1897/98	1898/99	1899/00	1900/01
	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.
I. Klasse mit	19	28	25,5	29	33
II. Klasse "	18,5	16	18	17	17,5
III. Klasse "	50	42	41,5	40	36,5
IV. Klasse "	12,5	14	15	14	13

Nach Wahlkreisen vertheilen sich die Beiträge auf:

	1896/97	1897/98	1898/99	1899/00	1900/01
	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.
I. (Bromberg)	37	33	34	33	35
II. (Nafel)	13	12	14	13	11,5
III. (Znowrazlaw)	21,5	27	23,5	25	29
IV. (Gnesen)	15,5	16	15	15	14
V. (Schneidemühl)	13	12	13,5	14	10,5

Nach Kreisen ist die Vertheilung, wie folgt:

	1896/97	1897/98	1898/99	1899/00	1900/01
	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.
Bromberg Stadt	32,5	29	30	28,5	31
„ Landkreis	4,5	4	4	4	4,5
Gzarnikau . . .	2,5	2,5	3	3	2,5
Filehne . . .	2	2	2	2	2
Gnesen . . .	8,5	7,5	7,5	8,5	7
Znowrazlaw . .	17,5	19	18,5	19	22,5
Kolmar i. P. . .	8,5	7,5	8	8,5	6
Mogilno . . .	3,5	5	4,5	4	4,5
Schubin . . .	3,5	2,5	2,5	2	2,5
Strelno . . .	4	8	5	6	6,5
Wirsiß . . .	8	7,5	9,5	9	8,5
Witkowo . . .	1	1	1	1	0,5
Wongrowitz . .	2,5	2,5	2,5	2,5	1,5
Zuin . . . .	1,5	2	2	2	1

### Gewerbesteuerpflichtige des Stadtkreises Bromberg.

Auf Grund des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 sind veranlagt in

Klasse	Anzahl der Steuerpflichtigen					
	1900/1901	1899/1900	1898/99	1897/98	1896/97	1895/96
I	14	10	11	8	9	6
II	44	43	46	35	35	40
III	263	266	260	298	313	317
IV	1 024	1 032	1 042	979	898	850
Betriebssteuer .	284	293	277	262	260	249
zusammen	1 629	1 644	1 636	1 582	1 515	1 462

Klasse	Steuerbetrag					
	1900/1901 Mark	1899/1900 Mark	1898/99 Mark	1897/98 Mark	1896/97 Mark	1895/96 Mark
I	15 400	9 464	10 052	6 544	6 697	4 796
II	13 212	13 572	14 196	11 112	10 548	11 376
III	21 300	21 500	21 176	24 096	25 040	25 360
IV	16 428	16 420	16 688	15 648	14 332	13 600
Betriebssteuer .	5 530	5 640	5 570	5 195	5 015	4 800
zusammen	71 870	66 596	67 682	62 595	61 632	59 932

Für Gewerbebetriebe im Herumziehen (Hausirhandel) sind:

	Anzahl der Erlaubnißscheine.	Gebühren Mark.
1894	73	2 166
1895	77	2 130
1896	62	1 578
1897	88	2 496
1898	86	2 280
1899	84	2 220

ertheilt worden.

b. Zölle und  
 Uebersicht der Zölle und Steuern für 1899/1900 im  
 Es wurden ver

Gfd. Nr.	Bei dem	1.		2.		3.		4.	
		Zoll.		Tabaksteuer.		Zuckersteuer.		Salzsteuer.	
		ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
1	Hauptsteueramt Bromberg . . . . .	1 466	163 10	3 459	50	11	90	174 220	50
2	Hauptzollamt Inowrazlaw . . . . .	92	337 45	326	55	614 590	48	38 160	—
3	Steueramt I Czarnikau . . . . .	103	30	302	95	—	—	—	—
4	do. Gnesen . . . . .	1 140	15	5	40	58 472	60	16 800	—
5	do. Kolmar i. P. . . . .	413	75	384	50	—	—	14 400	—
6	do. Labischin . . . . .	53	45	105	05	—	—	—	—
7	do. Lobsens . . . . .	17	—	49	60	—	—	—	—
8	do. Margonin . . . . .	56	15	122	05	—	—	—	—
9	do. Mogilno . . . . .	221	90	10	15	—	—	—	—
10	do. Natel . . . . .	297	05	54	10	129 153	15	—	—
11	do. Schneidemühl . . . . .	742	20	163	05	—	—	—	—
12	do. Schöffn . . . . .	14	95	29	65	—	—	—	—
13	do. Schönlanke . . . . .	116	55	421	30	—	—	—	—
14	do. Wirsig . . . . .	60	90	48	—	26 193	80	—	—
15	do. Wongrowitz . . . . .	125	95	29	40	—	—	—	—
16	Steueramt II Crone a. B. . . . .	47	10	7	60	—	—	—	—
17	do. Gryn . . . . .	59	95	66	65	—	—	—	—
18	do. Filehne . . . . .	190	90	145	45	—	—	—	—
19	do. Schubin . . . . .	100	05	41	90	—	—	—	—
20	do. Wittowo . . . . .	31	75	1	80	—	—	—	—
21	do. Znin . . . . .	197	45	24	—	65 276	50	—	—
22	Neben-Zollamt II Anastazewo . . . . .	13	067 45	—	—	—	—	—	—
23	do. Terzyce (Bez. Bromberg)	138	899 85	—	—	—	—	—	—
24	do. Neu-Krumknie . . . . .	8	248 95	—	—	—	—	—	—
25	do. Papros . . . . .	68	824 95	8	—	—	—	—	—
26	do. Walentinowo . . . . .	6	258 25	—	—	—	—	—	—
27	do. Woycin . . . . .	30	813 35	2	60	—	—	—	—
28	Salzsteueramt I Inowrazlaw (Saline)	—	—	—	—	—	—	170 170	21
29	do. II Inowrazlaw . . . . . (Privatbergwerk.)	—	—	—	—	—	—	109 404	—
	Summa	1 828	603 85	5 809	25	893 698	43	523 154	71
	dagegen 1898/99:	1 860	190 85	8 259	50	768 572	30	1 195 492	05

## indirekte Steuern.

## Handelskammerbezirk (Regierungs-Bezirk Bromberg).

einnahmt an:

5. Branntweinsteuer und zwar:				6. Brausteuer.		7. Uebergangsabgabe von Bier.		8. Reichsstempelsteuer.		9. Preuß. Stempelsteuer.					
a. Maischbottich- und Materialsteuer.		b. Verbrauchsabgabe.		c. Zuschlag zur Verbrauchsabgabe.		d. Brennsteuer.									
M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.	M.	℥.				
39 167	65	1 456	273	—	—	765	60	42 139	40	2 076	85	1 862	50	143 711	80
64 139	05	72 723	90	—	—	3 713	20	3 946	90	—	—	65	—	191 127	—
79 732	30	60 832	80	—	—	3 689	80	4 129	—	—	—	—	—	15 227	60
103 029	60	222 182	90	—	—	12 100	50	15 431	40	—	—	109	—	51 869	60
89 562	40	73 774	40	—	—	3 735	25	1 579	40	—	—	—	—	9 520	50
96 826	40	32 608	—	—	—	14 294	85	—	—	—	—	—	—	9 456	50
123 672	65	47 347	30	—	—	12 096	75	1 916	30	—	—	—	—	2 942	20
129 497	65	175 575	90	—	—	10 095	10	317	95	—	—	—	—	3 419	—
154 060	15	205 907	90	—	—	9 157	25	4 810	70	—	—	—	—	16 358	60
267 511	20	80 380	85	—	—	35 302	15	3 693	15	—	—	—	—	13 244	30
29 019	—	46 880	70	—	—	1 103	90	15 370	90	—	—	8 60	—	22 355	80
60 291	15	35 543	70	—	—	2 344	70	—	—	—	—	—	—	145	—
37 095	50	62 825	70	—	—	5 609	85	1 606	35	—	—	—	—	3 963	—
140 079	30	854	05	—	—	11 801	85	3 126	30	—	—	—	—	2 371	—
103 138	90	77 078	50	—	—	5 900	90	1 798	10	—	—	1	—	24 155	40
75 413	60	386	30	—	—	4 294	15	3 846	10	—	—	—	—	7 475	—
109 184	45	1 158	90	—	—	11 923	70	36	—	—	—	—	—	7 590	90
15 561	30	65 351	30	—	—	950	80	3 330	95	—	—	—	—	9 889	60
16 364	85	56 224	—	—	—	1 384	10	9 750	—	—	—	—	—	3 376	70
8 549	25	29 614	90	—	—	329	70	—	—	—	—	—	—	1 968	50
43 841	50	49 664	80	—	—	1 449	50	200	65	—	—	—	—	8 632	20
13 900	85	35	50	—	—	650	—	—	—	—	—	—	—	31	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	309	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 799 638	70	2 853 225	30	—	—	152 693	60	117 029	55	2 076	85	2 046	10	549 371	—
1 736 413	45	2 799 547	—	14	—	118 395	35	115 174	07	2 929	80	2 263	20	465 037	—

## II. Gerichtswesen.

Wechselprozesse waren anhängig beim Landgericht

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Bromberg . . . . .	299	446	443	347	364
Gnesen . . . . .	180	200	261	161	181
Schneidemühl . . . . .	79	83	90	69	115

Im Handelsregister waren Ende 1899 eingetragen bei den Amtsgerichten:

	Einzel- firmen	Gesell- schaften	Ge- nossen- schaften	Pro- curen	Eingeleitet waren 1899		
					Concurte	Zwang- versteige- rungen	Zwang- vermal- tungen
Bromberg . . . . .	535	88	30	95	34	52	24
Crone a. B. . . . .	43	5	15	1	1	9	—
Czarnikau . . . . .	45	2	11	—	1	11	2
Cyin . . . . .	30	2	10	—	2	7	2
Filehne . . . . .	83	4	8	2	3	10	—
Gnesen . . . . .	205	29	34	6	7	23	8
Inowrazlaw . . . . .	328	42	20	22	15	36	22
Kolmar i. P. . . . .	29	3	7	1	2	9	4
Labischin . . . . .	27	4	7	2	1	8	4
Lobsens . . . . .	41	1	2	1	—	3	—
Margonin . . . . .	32	2	11	—	1	4	2
Mogilno . . . . .	50	4	13	1	2	9	1
Nakel . . . . .	111	8	15	6	3	5	3
Schneidemühl . . . . .	109	12	12	7	8	19	12
Schönlanke . . . . .	40	8	9	2	2	11	2
Schubin . . . . .	23	1	3	4	1	8	2
Strelno . . . . .	42	3	8	—	2	1	—
Tremessen . . . . .	51	4	12	1	3	8	1
Wirßig . . . . .	31	2	6	1	1	4	2
Wongrowitz . . . . .	98	7	18	4	5	13	5
Zuin . . . . .	51	7	20	2	3	10	4
Im Kammerbezirk zusammen	2 004	238	271	158	97	260	100
dagegen 1898:	1 914	221	264	146	75	344	147

Im Schiffsregister waren eingetragen bei den Amtsgerichten:

	Segelschiffe				Dampfschiffe	
	1896.	1897.	1898.	1899.	1898.	1899.
Bromberg . . . . .	49	56	54	72	5	5
Crone a. B. . . . .	2	—	—	—	—	—
Czarnikau . . . . .	1	—	—	1	—	—
Filehne . . . . .	4	5	5	4	—	—
Inowrazlaw . . . . .	32	34	34	36	—	—
Labischin . . . . .	1	1	2	2	—	—
Margonin . . . . .	2	2	1	2	—	—
Mogilno . . . . .	—	—	1	—	—	—
Nakel . . . . .	3	3	3	4	—	1
Schneidemühl . . . . .	3	3	5	5	—	—
Strelno . . . . .	1	—	—	—	—	—
Im Kammerbezirk zusammen	98	104	105	126	5	6

Ueber Gewerbeberichte vergl. Seiten 45 und 46.

### III. Geldverkehr.

#### Der Reichsbankverkehr Brombergs in 1899.

Der Zinsfuß in 1899 war seit länger als 25 Jahren der höchste. Er betrug in den letzten fünf Jahren für Wechsel

1895	1896	1897	1898	1899
3,14	3,66	3,81	4,27	5,04 Proc.

Der Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle Bromberg betrug

1895:	438 982 500	Mark,
1896:	458 246 700	=
1897:	510 344 100	=
1898:	584 345 200	= und
1899:	685 227 100	= ..

Davon war der Wechselverkehr

1895:	108 390 400	Mark,
1896:	84 467 400	=
1897:	82 838 300	=
1898:	92 172 700	= und
1899:	100 824 500	=

An Platzwechseln war Bestand

Anfang 1899: 2 619 Stück mit 5 276 588,71 M.

Zugang 1899: 14 985 = = 28 671 037,93 =  
17 604 = = 33 947 626,64 =

Abgang 1899: 14 686 = = 28 993 205,71 =

Bestand Ende 1899: 2 918 = = 4 954 420,93 M.

Die durchschnittliche Größe der Platzwechsel war: 1895 1896 1897 1898 1899

1 853 1 910 1 651 1 864 1 913 Mf.  
und 70 64 68 69 67 Tage

war die durchschnittliche Verfallzeit.

Der Gewinn an Platzwechseln betrug

1895:	126 566	Mf.
1896:	178 976	=
1897:	195 903	=
1898:	225 527	=
1899:	266 703	=

An Versandtwechseln wurden angekauft

1895:	3538	mit	8 593 720,95	Mark,
1896:	5292	=	7 322 716,46	=
1897:	7027	=	8 157 544,90	=
1898:	7119	=	8 874 448,49	=
1899:	5669	=	11 270 420,40	=

und betrug der Gewinn daraus

1895:	44 083	Mark,
1896:	43 570	=
1897:	53 041	=
1898:	65 729	= und
1899:	95 533	=

An Einzugswechseln war der Bestand

Anfangs 1899: 2 583 mit 1 508 002 M.

Zugang 23 306 = 31 881 337 =  
25 889 mit 33 389 339 M.

Abgang 23 215 = 31 877 733 =

Bestand Ende 1899: 2 674 mit 1 511 606 M.

Der Lombardverkehr war folgender:

1895:	25 839 700	M.
1896:	33 996 600	=
1897:	39 012 100	=
1898:	43 034 600	= und
1899:	38 136 700	=

Der Lombardbestand anfangs 1899 be-

trug . . . . . 1 524 400 Mark  
Zugang 1632 Darlehne mit 18 849 200 =

20 373 600 Mark

Zurückgezahlte 1375 Darlehne mit 19 287 500 =

Bestand Ende 1899 . . . . . 1 086 100 Mark.

Die Durchschnittsgröße jedes Darlehns war 1899: 11 549 Mark (11 100 in 1898) und der Gewinn betrug 68 269,23 Mark gegen 79 938,49 Mark im Vorjahre:

Der Giro-Verkehr war folgender:

1895:	273 655 600	Mark,
1896:	333 701 400	=
1897:	383 309 500	=
1898:	446 739 206	=
1899:	545 934 200	=

Der Bestand des Giro-Conto war

Anfang 1899: 851 888,96 Mark,  
Einnahme 1899: 266 549 857,40 =

267 401 746,36 Mark,

Berausgabe 1899: 266 713 144,30 =

so daß Ende 1899: 688 602,06 Mark  
als Bestand verblieb.

#### Der Reichsbankverkehr Brombergs von 1875 bis 1899.

Jahr	Giroverkehr	Lombard	Wechsel-	Gesamt-
	in Millionen Mark			
1875	—	5,7	84,6	91,2
1876	16,4	7,5	82,7	114,3
1877	85,3	7,7	80,5	181,7
1878	101,2	7,4	71,9	184,0
1879	75,6	5,1	67,0	157,1
1880	77,4	7,6	57,5	158,7
1881	76,9	5,8	62,8	160,1
1882	105,4	13,2	62,5	191,0
1883	108,0	14,8	60,6	227,3
1884	134,3	12,0	56,6	217,5
1885	136,6	12,4	47,8	202,8
1886	137,3	9,6	45,8	200,5
1887	129,8	10,4	44,2	203,8
1888	167,8	11,3	43,1	261,0
1889	176,5	12,5	51,0	270,0
1890	196,8	16,1	54,5	305,2
1891	195,4	16,2	54,0	299,7
1892	213,2	17,0	67,3	341,5
1893	221,2	21,6	80,2	361,7
1894	239,4	25,0	88,5	383,8
1895	273,7	25,8	104,8	439,0
1896	333,7	34,0	84,5	458,2
1897	383,3	39,0	82,8	510,3
1898	446,7	43,0	92,2	584,3
1899	545,9	38,1	100,8	685,2

**Die städtische Sparkasse zu Bromberg, 1840**  
errichtet.

Die Einlagen betragen Ende 1898 . . . 3 542 478,75  
Zuwachs während 1899

- a) durch Zuschreibung von Zinsen . . . 105 257,70
- b) durch neue Einlagen . . . . . 1 289 363,40

Dagegen Ausgabe 1899 für zurückgenommene Einlagen . . . . . 1 287 990,79  
sodas als Einlage verblieben Ende 1899 3 649 109,06

Der Reservefonds beträgt . . . . . 273 532,71  
und die Zinsüberschüsse des Rechnungsjahres (mit Einschluß der Zinsen des Reservefonds) betragen . . . . . 37 379,58

Aus dem Reservefonds bezw. den Ueberschüssen des Rechnungsvorjahres sind zu öffentlichen Zwecken bewilligt seit dem Bestehen der Kasse . . . . . 182 500,—

Die Kasse gewährt für Einlagen an Zinsen 2½, 3 und 4 Procent und erhält für ausgeliehene (angelegte) Kapitalien 3 bis 6 Procent.

An Sparkassen-Büchern (oder Obligationen) zc.

- a) wurden 1899  
ausgegeben . . . . . Stück 2113  
zurückgenommen . . . . . " 1123

- b) befanden sich am  
Schlusse des Rechnungsjahres im Umlaufe:

mit Einlagen bis 60 Mk.	Stück 4569
„ „ über 60	
bis 150 Mk.	„ 2618
„ Einlagen über 150	
bis 300 Mk.	„ 1861
„ Einlagen über 300	
bis 600 Mk.	„ 1610
„ Einlagen über 600	
bis 3000 Mk.	„ 1346
„ Einlagen über 3000	
bis 10 000 Mk.	„ 110
„ Einlagen über	
10 000 Mk.	„ 8
überhaupt	Stück 12122

Von dem Vermögen der Sparkasse sind zinsbar angelegt:

- a) auf Hypothek:
- auf städtische Grundstücke . . . . 1 266 950,—
- auf Hypothek:
- auf ländliche Grundstücke . . . . 60 300,—

- b) in den auf den Inhaber lautenden Papieren im Nominalwerth von . 1 898 300,—
  - c) gegen Faustpfand . . . . . 81 630,—
  - d) bei Instituten und Corporationen 624 734,—
- Der baare Kassenbestand im allgemeinen Sparkassenfonds am Schlusse 1899 betrug . . . . . 25 227,77  
und die Verwaltungskosten betragen während des Rechnungsjahres 1899 . 10 424,18

**Der Geschäftsumfang des Stadt-Verhamts in Bromberg** gestaltete sich 1898/99, wie folgt:

Aus dem Vorjahre wurden übernommen:

6 121 Pfänder

- im Werthe vom . . . . . 100 998 Mk.
- beliehen mit . . . . . 64 960 „

Im Laufe des Jahres wurden neu beliehen:

12 223 Pfänder

- im Werthe von . . . . . 200 881 Mk.
- beliehen mit . . . . . 130 542 „

Eingelöst bzw. verkauft wurden:

12 507 Pfänder

- im Werthe von . . . . . 197 269 Mk.
- beliehen mit . . . . . 127 612 „

Somit verblieben am Jahreschlusse Bestand:

5 837 Pfänder

- im Werthe von . . . . . 104 610 Mk.
- beliehen mit . . . . . 67 890 „

Hiernach ist die Pfänderzahl im Vergleich zum Vorjahre um 284 Stück zurückgegangen, die Darlehenssumme dagegen um 2 930 Mk. gestiegen.

Von den im Laufe des Jahres angenommenen 122 223 Pfändern wurden beliehen:

9 637 Pfänder bis 10 Mk.	
1 413 „ über 10 Mk. bis 20 Mk.	
454 „ „ 20 „ „ 30 „	
224 „ „ 30 „ „ 40 „	
145 „ „ 40 „ „ 50 „	
243 „ „ 50 „ „ 100 „	
83 „ „ 100 „ „ 200 „	
8 „ „ 200 „ „ 300 „	
16 „ „ 300 „ „ 500 „ und darüber.	

12 223 Pfänder.

Die **Bromberger Gewerbebank** (E. G. m. u. S.) zählte am Schlusse ihres Rechnungsjahres 1899: 198 Genossen und macht folgende Jahresrechnung auf:

	M.	ℳ.	M.	ℳ.
<b>Einnahmen (Gewinne).</b>				
Zinsen-Conto. Aus der Zinsen-Einnahme des Jahres 1898 wurden zurückgestellt und für das Jahr 1899 vereinnahmt . . . . .		3 982	16	
im Jahre 1899 wurden an Zinsen thatsächlich vereinnahmt. . . . .		75 586	88	
		Einnahme	79 569	04
dagegen wurden im Jahre 1899 an Zinsen thatsächlich verausgabt . . . . .		41 862	80	
und sind noch für das Jahr 1899 zu verausgaben (welche im Jahre 1900 in Einnahme zu stellen sind) . . . . .		5 675	59	
		Ausgabe	47 538	39
hiernach verbleibt für das Jahr 1899 ein Zinsenüberschuß von . . . . .				32 030 65
Prozeßkosten-Conto. Eingang auf Prozeßkosten früherer Jahre . . . . .				26 30
		Gesammt-Einnahmen		32 056 95
<b>Ausgaben (Verluste).</b>				
Geschäfts-Unkosten-Conto. Im Jahre 1899 wurden verausgabt für Gehälter, Tantième und Remunerationen, Miethszins, Heizung und Beleuchtung, Zeitschriften, Beiträge an Verbände und Handelskammer, Steuern, Handlungsbücher, Schreibmaterialien, Porto, Reisekosten zc. zusammen für das Jahr 1899 sind noch an Tantième und Unkosten zu zahlen . . . . .		15 433	96	
		2 300	—	
		zusammen	17 733	96
hierauf sind eingegangen im Jahre 1899 . . . . .		2 354	45	
mithin an Geschäfts-Unkosten in Ausgabe zu stellen . . . . .				15 379 51
Effecten-Conto. Verlust durch Kursrückgang der eigenen Effecten . . . . .				20 40
Mobilien-Conto. Die Neuanchaffungen, welche hiermit in Ausgabe gestellt werden, betragen . . . . .				91 85
Gewinnvertheilung. Die Einnahmen beziffern sich auf . . . . .		32 056	95	
dagegen die Ausgaben bis hierher auf . . . . .		15 491	76	
und es verbleibt ein Gewinn von . . . . .		16 565	19	
für welchen folgende Vertheilung in Vorschlag gebracht wird:				
Reservefonds-Conto. Zutheilung zum Reservefonds . . . . .		2 900	—	2 900 —
Dividenden-Conto. Zur Vertheilung einer Dividende von 6% auf M. 126 548,00 werden diesem Conto überwiesen und den Geschäftsguthaben zugeschrieben . . . . .		7 592	88	7 592 88
Ergänzungsfonds-Conto. Diesem Fonds werden überwiesen . . . . .		1 500	—	1 500 —
Special-Reservefonds-Conto. Der Special-Reserve wird der Rest des Gewinnes überwiesen mit . . . . .		4 572	31	4 572 31
		Vertheilungssumme	16 565	19
		Gesammt-Ausgaben		32 056 95

**Activa.****Bilanz für das Jahr 1899.****Passiva.**

M.	ℳ.		M.	ℳ.
13 673	28	Cassa-Conto. Baarer Kassenbestand:		
1 815	10	Effecten-Conto. Bestand an Werthpapieren.		
841 016	67	Wechsel-Conto. Wechselforderungen.		
4 515	95	Reichsbank-Giro-Conto. Guthaben bei der Reichsbank.		
		Genossenschaftsbank Berlin Giro-Conto. Guthaben bei der Deutschen Genossenschaftsbank Berlin. . . . .	9 816	61
		Reservefonds-Conto. Bestand des Reservefonds . . . . .	23 000	—
		Special-Reservefonds-Conto. Bestand des Special-Reservefonds . . . . .	11 853	94
		Ergänzungsfonds-Conto. Bestand des Ergänzungsfonds . . . . .	1 501	01
		Geschäftsguthaben-Conto der Genossen. Geschäftsguthaben der verbleibenden 198 Genossen einschließlich M. 7 154,28 Dividende pro 1899 . . . . .	146 726	57
		Dividenden-Conto. Dividende 6% pro 1899 M. 7 592,88 den Guthaben zugeschrieben.		
		Guthaben-Conto der Ausgeschiedenen. Guthaben der ausgeschiedenen Genossen einschließlich M. 438,60 Dividende pro 1899 . . . . .	9 657	93
231 375	35	Conto-Corrent-Conto. Bestand der Buchforderungen abzügl. M. 2 416,11 Buchschulden.		
68 159	28	Hypotheken-Conto. Hypothekenforderungen.		
		Sparkassen-Conto. Bestand der Sparkassenschulden . . . . .	950 630	36
525	53	Incasto-Conto. Bestand der Incasso-Wechsel.		
1	—	Mobilien-Conto. Werth der Geschäftsmobilien. (Feuerversicherungswerth M. 2 868,45.)		
		Zinsen-Conto. Bestand der Zinssschulden M. 6 625,65 abzügl. der Zinsforderungen „ 950,06 . . . . .	5 675	59
79	85	Prozeßkosten-Conto. Bestand an Kostenforderungen.		
		Geschäftsunkosten-Conto. Noch zu bezahlende Unkosten und Tantième an den Vorstand pro 1899 . . . . .	2 300	—
1 161 162	01	M.	M.	1 161 162 01

Dem **Vorschuß-Verein zu Bromberg** (C. G. m. u. S.) gehörten am Schlusse seines 40. Geschäftsjahres (1899) 620 Genossen an und weist folgendes Betriebscapital nach:

a) Mitglieder-Spareinlagen . . . . .	317 889,06	Mt.
b) Spareinlagen von Nichtmitgliedern	173 415,21	"
c) Geschäftsanttheile . . . . .	157 802,04	"
d) Reservefonds . . . . .	24 005,14	"
e) Special-Reservefonds . . . . .	10 975,97	"
zusammen	684 087,42	Mt.

**Schlußbilanz am 31. December 1899.**

	Activa		Passiva	
	ℳ.	₰.	ℳ.	₰.
Cassa-Conto . . . . .	5 163	81		
Wechsel-Conto . . . . .	638 605	14		
Gerichtskosten-Conto . . . . .	196	55		
Prämien-Conto . . . . .	12 761	22		
Hypotheken-Conto . . . . .	46 166	66		
Itensilien-Conto . . . . .	841	96		
Geschäftsantheil-Conto . . . . .			157 802	04
Mitglieder-Spareinlagen-Conto A . . . . .			317 889	06
Spareinlagen-Conto B . . . . .			173 415	21
Conto der Ausgeschiedenen . . . . .			75	18
Reservefonds-Conto . . . . .			24 005	14
Special-Reservefonds-Conto . . . . .			10 975	97
Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .			3 031	38
Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .			16 541	36
	703 735	34	703 735	34

Einen erfreulichen Ueberblick über die Geschäftsentwicklung des Vorschuß-Vereins giebt die nachfolgende **Statistische Uebersicht aus den Jahren 1875—99.**

Jahr	Mitglieder	Discontirte Wechsel Mark	Geschäfts- anttheile Mark	Mitglieder- Spareinlagen Mark	Spar- einlagen B Mark	Reserve- fonds Mark	Reingewinn Mark	Dividende o/o
1875	1017	1 663 834	184 072	292 289	37 150	9 728	2 686	9
1876	1049	1 569 785	183 910	222 557	25 117	11 066	6 565	8½
1877	1096	1 620 397	192 552	247 793	33 539	10 233	4 772	7
1878	1114	1 893 917	206 828	298 117	28 214	12 173	5 889	5
1879	1061	1 988 773	205 705	324 434	39 546	12 398	4 874	6
1880	986	2 158 726	201 827	358 761	33 170	12 435	4 670	6
1881	895	2 100 716	183 941	379 353	51 210	11 812	4 969	6
1882	856	2 717 167	182 746	442 436	60 194	13 781	9 409	5
1883	838	3 158 591	223 676	422 438	85 636	19 087	19 269	6
1884	860	2 974 705	232 749	467 779	100 654	22 686	17 761	6
1885	855	2 972 762	233 960	481 272	132 248	23 176	17 374	4
1886	783	2 904 577	224 173	404 658	119 208	19 980	14 164	5
1887	717	2 757 430	190 719	348 622	137 229	23 758	14 520	5
1888	721	2 794 106	182 841	386 357	124 052	29 313	15 979	5
1889	681	2 988 732	183 754	433 166	121 592	33 573	16 559	6
1890	593	2 532 948	191 138	367 330	114 652	—	—	—
1891	548	2 018 261	161 632	301 822	115 767	10 223	13 307	4
1892	543	2 020 401	148 020	287 793	108 902	17 124	12 720	4
1893	549	2 293 259	145 059	263 519	130 082	10 650	13 088	4
1894	546	2 171 183	146 562	263 967	143 929	17 864	12 503	6
1895	558	2 312 684	151 886	278 313	171 016	22 365	13 648	5
1896	581	2 308 401	152 697	304 081	164 750	28 735	10 829	5
1897	593	2 255 458	152 846	349 223	173 539	36 287	10 023	5
1898	609	2 611 613	153 616	335 028	159 022	31 742	9 997	5
1899	620	2 762 720	157 802	317 889	173 415	24 005	16 541	6

Der Spar- und Credit-Verein zu Crone a. B. (C. G. m. u. H.), dessen Mitgliederzahl am Schlusse des Geschäftsjahres 1899 148 betrug, vertheilte eine 4%ige Dividende und weist folgendes Betriebs-capital auf:

	M.
1. Spareinlagenbestand à 4 % . . . . .	158 228,50
2. Spareinlagenbestand à 3 % . . . . .	849,20
3. eingezahlte Geschäftsanteile . . . . .	16 137,56
4. Reservefonds . . . . .	2 524,—
5. Special-Reservefonds . . . . .	244,90
6. Geschäftsanteil in Kafel . . . . .	400,—
zusammen	178 384,16

Die **Schlus-Bilanz per ultimo December 1899** lautet, wie folgt:

	Activa.		Passiva.	
	M.	Fr.	M.	Fr.
1. Bücher-Conto . . . . .	271	11		
2. Capital-Conto . . . . .	400	—		
3. Debitoren-Conto . . . . .	450	07		
4. Utensilien-Conto . . . . .	606	—		
5. Gerichtskosten-Conto . . . . .	1 060	82		
6. Effecten-Conto . . . . .	2 473	70		
7. Cautions-Effecten-Conto . . . . .	3 300	—		
8. Cassa-Conto . . . . .	3 669	32		
9. Depositen-Conto . . . . .	9 000	—		
10. Prima-Wechsel-Conto . . . . .	67 345	65		
11. Sola-Wechsel-Conto . . . . .	95 752	—		
12. Special-Reservefonds-Conto . . . . .			244	90
13. Conto-Corrent-Conto . . . . .			849	20
14. Reservefonds-Conto . . . . .			2 524	—
15. Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .			3 044	51
16. Cautions-Conto . . . . .			3 300	—
17. Mitglieder-Guthaben-Conto . . . . .			16 137	56
18. Spareinlagen-Conto . . . . .			158 228	50
	184 328	67	184 328	67

Dem **Vorschuss-Verein zu Fitehne** (C. G. m. u. H.) gehörten am Schlusse des 38. Geschäftsjahres 508 Mitglieder an; derselbe vertheilte eine 5%ige Dividende und legt folgende Rechnung:

Debet.		Gewinnberechnung.	Credit.	
M.	Fr.		M.	Fr.
12 941	15	Zinsen-Conto . . . . .	22 956	05
—	—	Hypotheken-Zinsen-Conto . . . . .	663	75
329	70	Effecten-Zinsen-Conto . . . . .	3 152	58
343	66	Bank-Zinsen-Conto . . . . .	—	—
2 040	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	1 838	—
69	80	Cheq-Zinsen-Conto . . . . .	—	—
3 161	50	Verwaltungskosten-Conto . . . . .	—	—
889	33	Gerihtskosten-Conto . . . . .	87	62
1 073	40	Coursverlust an Effecten . . . . .	—	—
1 338	71	Geschäftskosten-Conto . . . . .	—	—
1 500	—	Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .	1 562	43
597	95	Bücher-, Porto- und Druckfachen-Conto . . . . .	19	50
12	20	Grundstücks-Verwaltungskosten-Conto . . . . .	200	—
169	70	Verbandskosten-Conto . . . . .	106	25
6 119	08	Reingewinn . . . . .	—	—
30 586	18		30 586	18

### Schlus-Bilanz

am 31. December 1899.

Debet.			Credit.	
M.	Fr.		M.	Fr.
2 220	62	Cassa-Conto . . . . .	—	—
—	—	Reservefonds-Conto . . . . .	19 054	71
—	—	Mitglieder Guthaben-Conto . . . . .	128 497	20
299 544	27	Sola-Wechsel-Conto . . . . .	—	—
32 106	79	Prima-Wechsel-Conto . . . . .	—	—
146 235	—	Lombard-Wechsel-Conto . . . . .	—	—
—	—	Reichsbank-Giro-Wechsel-Conto . . . . .	11 244	40
153	—	Deutsche Genossenschaftsbank-Giro-Conto . . . . .	—	—
—	—	Spareinlagen-Conto . . . . .	387 670	25
4 400	—	Grundstücks-Conto . . . . .	—	—
58 148	—	Effecten-Conto . . . . .	—	—
13 700	—	Hypotheken-Conto . . . . .	—	—
1 217	65	Utensilien-Conto . . . . .	—	—
—	—	Effecten-Reservefonds-Conto . . . . .	12	50
—	—	Special-Reservefonds-Conto . . . . .	5	47
—	—	Conto der Verbände . . . . .	168	58
—	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	2 040	—
—	—	Dividenden-Conto . . . . .	5 950	50
—	—	Cheq-Conto . . . . .	3 081	72
557 725	33		557 725	33

Der Geschäftsbericht des **Vorschussvereins zu Znowrazlaw** (C. G. m. u. H.) weist am Schlusse des 36. Geschäftsjahres einen Mitgliederbestand am 31. December 1899 von 563 Genossen nach. An Dividende wurden 8% vertheilt.

### Gewinn- und Verlust-Conto ultimo 1899.

	Debet.		Credit.	
	M.	Fr.	M.	Fr.
An Saldo rückständige Zinsen ultimo 1898 . . . . .	742	68		
An überhobene Zinsen bei den Banken pro 1898 . . . . .	2 874	49		
An gezahlte Zinsen pro 1899 . . . . .	68 295	63		
An überhobene Zinsen pro 1899 . . . . .	16 715	71		
An gezahlte Geschäftsunkosten pro 1899 . . . . .	12 901	50		
An Extra-Reserve-Conto 4% vom Extra-Reserve-Conto . . . . .	2 725	72		
An Extra-Reserve-Conto 4% vom Reserve-Conto . . . . .	1 900	32		
An Reingewinn . . . . .	41 817	54		
Per überhobene Zinsen pro 1898 . . . . .			14 676	27
Per eingegangene Zinsen pro 1899 . . . . .			129 764	56
Per rückständige Zinsen pro 1899 . . . . .			475	88
Per überhobene Zinsen bei den Banken pro 1899 . . . . .			3 056	88
	147 973	59	147 973	59

Activa.	Vermögensbilanz.		Passiva.	
	M.	ℳ.	M.	ℳ.
Kassenbestand	21 430	88	Reserve-	
Nückständige			Conto . . .	52 025 99
Zinsen . . .	475	88	Extra-Reserve-	
Ueberhobene			Conto	52 717 78
Zinsen bei den			Gewinn-	
Banken 1899	3 056	88	Antheil . . .	19 087 03
Wechsel-			Geschäfts-	
Conto . . .	2 114 092	29	Antheile	317 343 73
Giro-Conto			Dividenden-	
(Guthaben			Antheil	
bei der			pro 1899 . . .	12 006 28
Reichsbank)	1 000	—		453 180 81
Mobilien-			Zu zahlende	
Conto . . .	638	97	Dividende	10 718 52
Effecten-			Abschrei-	
Conto . . .	77 963	30	lungen . . .	100 —
Giro-Conto,			Sparein-	
Deutsche Ge-			lagen . . .	1 363 155 50
nosenschafts-			Nückdiscout	329 808 92
bank . . .	721	79	Ueberhobene	
			Zinsen . . .	16 715 71
			Verbands-	
			beiträge	350 —
			Check-Conto	45 350 53
Summa	2 219 379	99	Summa	2 219 379 99

Die Spar- und Darlehnskasse zu Inowrazlaw (C. G. m. u. S.) zählte am Schlusse ihres fünften Rechnungsjahres 96 Mitglieder und macht folgende Jahresrechnung auf:

Einnahmen . . . . .	Mk. 412 591,32
Ausgaben . . . . .	„ 410 106,02
Somit Kassenbestand Ende 1899	Mk. 2 485,30

Activa.	Vermögensbilanz.		Passiva.	
	M.	ℳ.	M.	ℳ.
Kassenbestand			Geschäftsgut-	
Ende 1899 . . .	2 485	30	haben der Ge-	
Geschäftsgut-			nossen . . .	4 769 51
haben bei der			Reservefonds und	
Provinzial-	4 800	—	Betriebsrück-	
Genossenschaft			lage . . . . .	1 502 23
Ausstand in lau-			Spareinlagen . . .	4 476 04
fenden Rech-			Schuld in lau-	
nungen bei Ge-	120 341	75	fenden Rech-	
nossen . . . . .			nungen an Ge-	
Borausbezahlte			nossen . . . . .	326 33
Wechselzinsen . . .	783	35	Schuld bei der	
Sonstige Außen-			Provinzial-	
stände . . . . .	82	10	Genossenschaft	66 657 80
			Wechsel . . . . .	50 000 —
			Gewinn . . . . .	760 59
Mk.	128 492	50	Mk.	128 492 50

Nach dem 28. Geschäftsbericht des Vorschuß- und Sparkassen-Vereins zu Wrotschen (C. G. m.

u. S.) betrug die Mitgliederzahl am 1. Januar 1900: 408. Zur Vertheilung kamen 8 Procent Dividende, und wird folgende Rechnung gelegt:

Debet.		Gewinn- und Verlust-Conto.	Credit.	
M.	ℳ.		M.	ℳ.
3 298	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . .	2 808	04
—	—	Gewinn-Vortrag . . . . .	636	79
12 053	31	Zinsen-Conto . . . . .	32 499	87
629	18	Provisions-Conto . . . . .	1 006	54
5 867	82	Geschäftskosten-Conto . . . . .	1 053	30
6 399	75	Spareinlagen-Zinsen-Conto		
		(zuzuschreiben) . . . . .		
9 756	47	Reingewinn . . . . .		
38 004	53	Summa	Summa	38 004 53

Debet.		Schlußbilanz.	Credit.	
M.	ℳ.		M.	ℳ.
—	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	3 298	—
357 973	59	Primawechsel-Conto . . . . .	—	—
170 840	—	Solawechsel-Conto . . . . .	—	—
—	—	Mitglieder Guthaben-Conto . . . . .	96 121	41
—	—	Reservefonds-Conto . . . . .	11 398	43
—	—	Special-Reservefonds-Conto . . . . .	1 948	75
—	—	Conto der Verbände . . . . .	226	75
—	—	Girowechsel-Conto (Banken-Conto)	209 585	39
—	—	Dividenden-Conto . . . . .	6 942	24
—	—	Spareinlagen-Conto . . . . .	200 609	20
—	—	Spareinlagen-Zinsen-Conto		
926	37	(zuzuschreiben)	6 399	75
6 674	19	Mobilien-Conto . . . . .	—	—
520	—	Cassa-Conto . . . . .	—	—
—	—	Guthaben-Conto . . . . .	—	—
—	—	Remunerations-Conto . . . . .	404	23
536 934	15	Summa	Summa	536 934 15

Der Verwaltungsbericht des Spar- und Vorschußvereins zu Nakel (C. G. m. b. S.) weist einen Mitgliederbestand am Schlusse seines 35. Geschäftsjahres von 1134 Genossen nach. An Dividende kamen 8 Procent zur Vertheilung.

Debet.		Gewinn- und Verlust-Conto.	Credit.	
M.	ℳ.		M.	ℳ.
7 087	80	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	6 798	50
171	40	Mobilien-Conto (10% Abschreibung		
		1 714 Mk.) . . . . .	—	—
—	—	Provisions-Conto . . . . .	808	76
—	—	Effecten-Comm.-Conto . . . . .	113	55
—	—	Solawechsel-Zinsen-Conto . . . . .	19 505	84
—	—	Primawechsel-Zinsen-Conto . . . . .	39 199	62
—	—	Lombardwechsel-Zinsen-Conto . . . . .	8 859	70
26 877	57	Spareinlagen-Zinsen-Conto . . . . .	22	90
8 500	—	Verwaltungskosten-Conto . . . . .	—	—
10 560	25	Zinsen-Conto . . . . .	14 982	49
5 407	73	Geschäftskosten-Conto . . . . .	150	75
3 504	15	Effecten-Conto (Coursverlust am 31. De-		
		cember 1899) . . . . .	—	—
300	—	Conto der Verbände und Hilfskasse . . . . .	—	—
28 033	21	Reingewinn . . . . .	—	—
90 442	11	Summa	Summa	90 442 11

Debet.		Schlußbilanz.		Credit.	
M.	Fr.	M.	Fr.	M.	Fr.
—	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	7 087	80	—
—	—	Conto der Verbände . . . . .	311	80	—
1 542	15	Mobilien-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Dividenden-Conto . . . . .	13 686	16	—
108 422	20	Effecten-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Conto der ausgeschiedenen Genossen . . . . .	988	47	—
—	—	Reservefonds-Conto . . . . .	34 362	15	—
—	—	Special-Reservefonds-Conto . . . . .	15 478	28	—
309 375	75	Solawechsel-Conto . . . . .	—	—	—
222 231	55	Lombardwechsel-Conto . . . . .	—	—	—
545 569	29	Primawechsel-Conto . . . . .	—	—	—
14 102	75	Cassa-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Girowechsel-Conto . . . . .	176 969	75	—
—	—	Dispositionsfonds-Conto . . . . .	531	60	—
6 000	—	Contocorrent-Conto B. . . . .	—	—	—
263 006	31	Contocorrent-Conto A. . . . .	—	—	—
—	—	Spareinlagen-Conto . . . . .	921 036	09	—
—	—	Check-Conto . . . . .	44 781	55	—
2 485	34	Reichsbank-Giro-Conto . . . . .	—	—	—
34 661	21	Giro-Conto (Deutsche Genossenschaftsbank . . . . .	—	—	—
1 338	70	Incassowechsel-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Geschäftsanteil-Conto . . . . .	291 628	64	—
—	—	Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .	1 872	96	—
1 508 735	25	Summa	Summa	1 508 735	25

Der Spar- und Vorschuß-Verein zu Schönlanke (E. G. m. b. H.) giebt in seinem Verwaltungsbericht über das 35. Geschäftsjahr einen Mitgliederbestand von 750 Genossen an und vertheilte 7% Dividende.

**Gewinn- u. Verlust-Conto. (Gewinn-Berechnung).**

Debet.		Credit.			
M.	Fr.	M.	Fr.		
—	—	Sola-Wechsel-Zinsen-Conto . . . . .	24 335	43	
—	—	Prima-Wechsel-Conto . . . . .	22 147	73	
—	—	Contocorrent-Zinsen-Conto . . . . .	20 802	76	
7 929	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	6 785	20	
9 411	78	Spareinlage-Zinsen-Conto (gezahlte) . . . . .	—	—	
24 433	11	„ „ „ (capitalisirte) . . . . .	—	—	
310	45	Check-Zinsen-Conto . . . . .	—	—	
2 688	03	Geschäftskosten-Conto . . . . .	—	—	
800	—	„ „ „ (reservirt) . . . . .	—	—	
3 252	35	Rückdisc-Conto . . . . .	—	—	
875	—	Verwaltungskosten-Conto . . . . .	—	—	
4 400	—	„ „ „ (schuldig) . . . . .	—	—	
19 970	90	Reingewinn . . . . .	—	—	
74 071	12	Summa	Summa	74 071	12

Debet.		Schluß-Bilanz.		Credit.	
M.	Fr.	M.	Fr.	M.	Fr.
—	—	Special-Reserve-Conto . . . . .	11 680	07	—
—	—	Reserve-Conto . . . . .	33 500	—	—
—	—	Anticipando-Zinsen-Conto . . . . .	7 929	—	—
—	—	Conto der Verbände . . . . .	200	—	—
29 453	64	Cassa-Conto . . . . .	—	—	—
392 007	23	Contocorrent-Conto A. . . . .	—	—	—
—	—	„ „ B. . . . .	102	30	—
—	—	Spareinlagen-Conto . . . . .	1 004 348	65	—
75	50	Gerichtskosten-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Dividenden-Conto . . . . .	8 226	69	—
—	—	Mitglieder Guthaben-Conto . . . . .	201 597	83	—
499 593	90	Sola-Wechsel-Conto . . . . .	—	—	—
411 753	92	Prima-Wechsel-Conto . . . . .	—	—	—
—	—	Giro-Wechsel-Conto . . . . .	24 329	80	—
—	—	Check-Conto . . . . .	38 705	95	—
—	—	Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .	2 263	90	—
1 332 884	19	Summa	Summa	1 332 884	19

Der Spar- und Vorschußverein zu Schulitz (E. G. m. u. H.) hatte am Ende seines 11. Geschäftsjahres 544 Genossen und vertheilte 7 Procent Dividende.

**Schluß-Bilanz pro 31. December 1899. Credit.**

Debet.		Schluß-Bilanz pro 31. December 1899. Credit.	
M.	Fr.	M.	Fr.
3 770	54	Cassa-Conto . . . . .	—
157 029	—	Wechsel-Conto . . . . .	—
—	—	Zinsen-Conto . . . . .	—
—	—	Reservefonds-Conto . . . . .	8 453
—	—	Special-Reservefonds-Conto . . . . .	980
—	—	Mitglieder Guthaben-Conto . . . . .	49 810
81	19	Gerichtskosten-Conto . . . . .	—
—	—	Urkosten-Conto . . . . .	—
—	—	Sparfassen-Conto . . . . .	114 015
—	—	Bücher-Conto . . . . .	32
211	34	Utenfilien-Conto . . . . .	—
12 200	—	Banken-Conto . . . . .	—
173 292	07	Summa	Summa
			173 292

Der Zruiner Credit-Verein (E. G. m. u. H.) in Zruin, gegründet 1880, hatte am Schlusse seines 20. Rechnungsjahres 599 Mitglieder, und vertheilte 7% Dividende.

**Gewinn- und Verlust-Conto.**

	Debet.		Credit.	
	M.	Fr.	M.	Fr.
Anticipando-Zinsen . . . . .	3 559	05	—	—
Utenfilien-Conto . . . . .	—	—	—	—
Abreibung . . . . .	30	—	—	—
Effecten-Conto (Kursverlust am 31. 12. 1899) . . . . .	750	35	—	—
Abgaben-Conto . . . . .	598	40	—	—
Geschäftskosten-Conto . . . . .	3 480	16	—	—
Conto-Corrent-Conto . . . . .	—	—	—	—
Abreibung vom Conto C. Doering . . . . .	2 000	—	—	—
Reingewinn . . . . .	9 922	93	—	—
Zinsen-Conto . . . . .	—	—	20 340	89
			20 340	89

**Schluß-Bilanz.**

	Activa.		Passiva.	
	M.	Fr.	M.	Fr.
Utenfilien-Conto . . . . .	236	40	—	—
Dokumenten-Conto . . . . .	3 650	—	—	—
Effecten-Conto . . . . .	48 000	—	—	—
Prämien-Conto . . . . .	6 476	75	—	—
Conto-Corrent-Conto . . . . .	11 692	72	—	—
Wechsel-Conto . . . . .	723 891	34	—	—
Cassa-Conto . . . . .	2 006	09	—	—
Depositen-Conto . . . . .	—	—	474 693	76
Sparfassen-Conto . . . . .	—	—	182 532	01
Banken-Conto . . . . .	—	—	38 166	26
Anticipando-Zinsen Guthaben-Conto . . . . .	59 561	45	3 559	05
Dividenden-Zuschreibung . . . . .	3 397	38	62 958	83
Special-Reserve-Zuschreibung . . . . .	6 700	—	7 300	—
Reservefonds-Conto . . . . .	20 817	84	23 951	09
Zuschreibung . . . . .	3 133	25	2 792	30
Verwaltungs-Conto . . . . .	—	—	—	—
			795 953	30
			795 953	30

Die Volksbank in Zruin (E. G. m. b. H.) mit 382 Mitgliedern am Schlusse des Jahres 1899 veröffentlicht folgende Bilanz.

	Activa.		Passiva.	
	M.	Fr.	M.	Fr.
Reservefonds . . . . .	—	—	93 000	00
Special-Reservefonds . . . . .	—	—	15 000	00
Verlustcontó . . . . .	—	—	10 269	98
Geschäftseinlagen . . . . .	—	—	85 279	05
Dividende . . . . .	—	—	2 581	15
Spareinlagen . . . . .	—	—	394 867	83
Banken . . . . .	35 919	35	—	—
Kostenvorschüsse . . . . .	60	50	—	—
Wechselfdarlehne . . . . .	551 571	11	—	—
Vereinsbank . . . . .	8 891	44	—	—
Baarbestand . . . . .	4 555	61	—	—
			600 998	01
			600 998	01

## IV. Post- und Telegraphen-Verkehr.

### a. Uebersicht

über den Post- und Telegraphen-Verkehr des Handelskammer- (Regierungs-) Bezirks Bromberg in den Orten der Postämter I., II. und III. Klasse im Jahre 1899.

Name des Ortes.	a. eingegangen:				b. aufgeliefert:				Postaufträge		Post- nachnahmen		Auf Postanweisungen		Zeitungs- nummern	Telegramme	
	Briefe, Post- arten, Druck- sachen, Ge- schäftspapiere und Waarenproben	Briefe mit	Pakete ohne	Pakete mit	Briefe, Post- arten, Druck- sachen, Ge- schäftspapiere und Waarenproben	Briefe mit	Pakete ohne	Pakete mit	a. ein- gegangen	b. auf- geliefert	a. ein- gegangen	b. auf- geliefert	a. ein- gegangen	b. auf- geliefert	(Gesamt- zahl)	a. ein- gegangen	b. auf- geliefert
	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Mark.	Mark.	Stück.	Stück.	Stück.
<b>Gesamtverkehr des Ober-Post- directionsbezirks Bromberg</b>	28 949 518	104 434	1 965 810	22 625	26 270 634	103 367	1 239 586	18 361	71 386	16 065	439 643	207 740	62 466 554	110 286 000	29 043 354	416 243	403 635
dagegen 1898	27 060 072	108 491	1 860 515	21 602	25 198 784	112 616	1 191 670	17 782	72 871	16 774	395 003	182 104	51 672 557	95 382 753	27 215 884	395 312	384 603
Amsee . . . .	62 842	238	4 630	80	37 544	539	2 618	16	98	1	1 208	109	67 161	341 234	63 726	1 122	908
Argenau . . . .	159 692	532	14 980	80	109 564	764	6 748	161	1 002	49	4 186	1 976	244 112	1 152 680	15 714	2 804	2 808
Bartschin . . . .	110 864	564	8 785	129	87 620	754	3 768	71	455	22	2 800	760	149 322	630 840	118 692	2 899	2 694
Bromberg (P. u. T. u.)	5 501 652	21 680	379 943	7 389	6 017 310	16 629	254 591	5 530	8 849	5 097	46 411	49 504	15 291 912	14 094 109	7 545 776	81 682	71 410
Budsin . . . .	60 976	169	5 263	35	57 772	262	2 408	40	126	21	1 473	558	1 883	6 637	49 004	763	891
Crone a. d. Brabe	294 802	737	24 471	134	240 344	1 084	15 300	339	1 011	335	5 336	2 600	637 337	1 692 428	209 874	3 591	3 029
Czarnikau . . . .	363 428	784	25 286	216	315 952	1 530	16 493	352	1 007	176	6 107	3 692	573 923	1 993 702	331 313	3 857	4 068
Elsenau . . . .	108 447	519	6 976	73	79 638	547	4 563	30	132	16	2 265	51	120 274	379 282	116 442	1 998	2 339
Erin . . . .	237 874	815	18 253	123	215 670	1 334	10 263	161	1 006	123	2 421	1 443	393 599	1 418 118	148 712	3 449	4 047
Fielehne . . . .	338 780	901	28 900	240	336 206	1 495	17 332	270	1 091	222	4 919	1 391	1 087 401	2 054 490	286 473	4 523	4 747
Fordon . . . .	114 088	318	7 247	128	91 624	326	3 648	165	196	66	1 473	884	196 924	448 134	108 472	1 712	1 303
Friedheim . . . .	50 960	171	4 242	19	49 920	320	1 945	28	85	21	1 141	160	95 159	269 618	66 850	655	617

Gnejen . . . . .	1 567 592	5 555	124 079	1 120	1 742 962	5 453	66 528	716	4 209	790	17 778	16 484	3 290 526	5 236 896	1 243 944	23 935	23 972
Gollantsch . . . . .	67 990	201	5 518	41	51 298	330	2 627	20	110	5	1 589	52	154 165	396 175	48 724	1 120	883
Gonsawa . . . . .	53 144	147	4 975	14	45 578	390	2 000	39	247	5	1 885	53	69 784	344 987	25 431	807	655
Güldenhof . . . . .	58 630	405	5 723	28	45 864	431	4 197	17	61	7	1 300	494	124 732	230 606	93 476	1 014	1 176
Zanowitz (Bz. Bbg.)	107 042	815	7 717	72	83 746	1 062	4 366	39	124	33	2 928	259	188 858	707 917	131 815	2 417	2 356
Znowbraskaw . . . . .	2 033 590	7 689	134 728	1 436	2 431 338	6 863	67 267	1 032	5 321	820	22 196	10 104	3 830 537	6 690 170	1 622 070	29 518	28 750
Klahrheim . . . . .	61 542	173	2 893	31	50 466	254	1 978	31	58	12	775	105	67 011	260 171	92 995	638	1 040
Kletzko . . . . .	77 172	221	5 871	67	57 584	395	3 664	68	238	43	1 847	509	132 539	349 848	56 380	1 144	1 077
Kolmar i. Posen . . . . .	353 912	1 124	24 519	292	295 880	1 317	13 535	145	1 236	214	5 446	4 576	888 716	1 591 155	245 294	4 697	5 421
Kreuz (Eisbahn) . . . . .	142 584	190	10 091	74	149 032	242	4 664	83	193	55	2 531	303	202 458	544 136	135 848	3 511	6 224
Kruschwitz . . . . .	177 450	761	16 416	278	125 554	1 508	8 458	99	880	65	4 626	478	267 604	1 282 538	165 600	3 108	3 576
Labischin . . . . .	154 492	653	12 339	57	120 822	895	5 920	135	487	20	3 190	1 872	327 421	649 198	163 436	2 940	2 473
Lobjens . . . . .	181 402	609	15 869	78	143 442	931	10 475	106	671	64	3 990	733	376 468	1 012 169	127 410	2 698	2 306
Margonin . . . . .	111 956	250	8 143	20	85 956	545	4 467	50	330	21	2 010	572	178 618	443 746	78 572	1 224	967
Mogilno . . . . .	345 202	1 674	21 089	238	291 200	1 849	10 565	182	1 471	262	6 502	2 856	658 734	1 670 495	187 864	4 114	5 076
Montwy . . . . .	93 548	404	4 539	89	60 606	585	2 500	15	79	18	1 362	26	109 638	260 007	183 410	1 442	1 530
Mrottschen . . . . .	119 054	738	8 661	53	98 384	861	4 500	17	657	101	2 881	362	259 065	731 859	56 110	1 844	1 898
Nakel (Nege) . . . . .	498 628	3 215	43 717	564	492 310	4 706	29 425	454	2 354	178	9 575	5 044	1 382 256	2 857 165	338 460	8 457	8 422
Nezthal . . . . .	48 464	283	3 548	17	59 488	73	2 171	3	120	17	1 124	94	178 082	192 071	52 264	1 262	1 459
Pakosch . . . . .	129 064	393	9 230	113	89 596	1 134	4 137	55	583	56	3 124	52	187 645	740 666	111 460	2 060	2 034
Polnisch-Cetzin . . . . .	50 960	48	1 632	16	45 346	57	1 115	30	97	11	657	51	42 212	101 310	13 580	340	432
Rogowo (Bz. Bbg.)	72 280	237	4 752	23	51 128	498	2 431	68	211	9	1 857	78	101 926	361 899	59 840	1 012	960
Samotschin . . . . .	169 520	628	13 345	68	118 586	837	7 571	81	395	136	3 480	139	583 712	942 073	106 913	3 180	2 567
Schleusenau . . . . .	226 746	210	11 451	39	171 860	341	6 276	97	545	33	2 815	237	268 104	669 003	84 674	1 632	1 569
Schneidemühl . . . . .	1 091 194	6 031	86 126	1 244	1 041 846	3 097	48 106	1 047	3 612	624	14 503	9 152	2 235 214	4 586 446	40 995	15 696	23 294
Schönlanke . . . . .	426 608	1 386	26 746	160	424 632	1 435	24 849	147	1 232	658	5 458	3 305	1 505 905	1 911 781	141 300	4 452	4 636
Schoffen . . . . .	74 256	208	6 334	104	52 416	347	3 667	66	178	28	1 671	142	114 406	380 175	1 210	1 133	1 141
Schubin . . . . .	192 504	701	14 449	414	173 212	912	7 445	104	306	38	311	1 244	416 367	1 001 660	189 647	2 348	2 207
Schulitz . . . . .	126 802	529	10 499	60	94 380	772	4 444	43	326	62	2 536	52	267 278	639 860	148 666	3 297	3 034
Schwarzenau (Bz. Bbg.)	63 544	298	3 840	23	45 864	262	2 577	111	111	17	1 024	135	110 857	224 018	57 885	1 157	863
Strelno . . . . .	363 168	1 487	23 217	228	247 390	2 022	10 886	280	2 021	223	6 007	1 768	580 323	1 733 110	216 393	3 576	3 992
Tremessen . . . . .	230 412	982	19 291	177	228 774	1 468	14 687	190	1 266	191	4 475	2 860	577 553	1 293 542	177 112	4 703	5 192
Ujch . . . . .	79 092	316	6 665	40	83 118	271	3 792	74	304	651	1 559	176	344 312	603 411	39 468	1 838	1 789
Weißenhöhe . . . . .	91 650	530	7 577	44	80 548	284	7 351	27	250	32	2 223	754	448 650	462 208	72 716	1 969	2 620
Welnau . . . . .	122 304	207	3 889	40	74 152	309	1 976	76	149	1	1 563	360	75 268	238 445	90 740	1 139	821
Wirzig . . . . .	138 710	685	14 218	116	115 570	754	7 088	70	403	23	3 515	2 028	428 356	996 337	61 495	2 323	1 798
Wissef (Bz. Bbg.)	67 028	142	5 771	42	52 884	282	2 529	30	136	13	1 704	156	426 396	91 769	64 031	675	757
Witkowo . . . . .	137 748	465	10 580	131	122 252	759	5 622	106	428	46	2 722	1 086	4 383	11 621	132 309	1 684	1 666
Wongrowitz . . . . .	338 336	1 652	30 671	234	324 038	2 166	18 186	352	1 829	235	6 942	6 292	730 241	2 136 509	275 734	6 230	7 464
Znin . . . . .	265 954	1 052	23 014	260	197 964	1 906	11 926	237	1 508	103	9 568	4 212	605 268	1 797 834	259 589	3 958	4 524

b. Der Post- und Telegraphenverkehr der Stadt Bromberg von 1875 bis 1899.

Jahr	Briefe, Postkarten, Drucksachen		Werthbriefe		Postanweisungsbeträge		Postaufträge		Postnachnahmen		Pakete		Zeitungsnummern	Depeschenverkehr	
	in 1000 Stück		in 1000 Stück		in Millionen Mark		in 1000 Stück		in 1000 Stück		in 1000 Stück		in 1000 Stück	in 1000 Stück	
	Gingang	Berfand	Gingang	Berfand	Gingang	Berfand	Gingang	Berfand	Gingang	Berfand	Gingang	Berfand	Berfand	Gingang	Berfand
1875	1274	1210	32	29	3,45	3,30	4	2	14	17	115	110	627	29,2	26,3
1876	1227	1442	33	23	4,19	4,19	5	3	13	17	128	111	571	32,6	26,7
1877	1384	1482	33	21	4,22	4,36	6	3	15	18	145	110	917	35,9	29,3
1878	1438	1516	30	20	4,37	4,74	7	3	13	14	178	117	1446	36,3	31,7
1879	1492	1628	29	17	4,56	4,96	8	4	12	13	153	118	1180	31,7	27,1
1880	1592	1661	29	18	5,12	5,41	8	4	17	16	159	118	1196	31,1	30,0
1881	1865	1779	29	16	5,34	5,57	8	4	16	15	156	121	1079	35,9	30,4
1882	2288	2654	29	16	5,34	5,96	8	3	14	17	180	127	819	38,6	33,0
1883	2323	2694	32	18	5,99	6,37	9	3	16	18	183	139	945	39,2	32,2
1884	2313	2514	29	17	6,15	6,68	9	4	14	20	182	136	895	35,6	32,4
1885	2655	2749	29	15	6,30	7,18	10	4	15	16	200	143	887	35,5	32,3
1886	3184	3117	25	15	6,38	7,30	9	5	15	20	194	131	900	35,9	37,3
1887	3411	3065	31	17	6,53	7,39	9	4	15	16	210	147	986	37,1	34,0
1888	3402	3025	31	18	6,94	7,86	9	4	15	17	215	149	1002	42,8	38,6
1889	3370	2988	24	14	7,30	8,46	9	4	17	20	237	167	1080	44,3	39,3
1890	3803	3712	25	14	7,73	9,27	9	5	18	19	256	172	1201	45,3	40,0
1891	3703	3516	24	15	8,13	9,38	10	5	19	20	267	178	1403	50,1	45,5
1892	3900	3843	27	15	8,75	10,18	11	5	22	24	285	186	1600	56,8	50,6
1893	3971	4344	27	15	9,23	10,56	11	6	25	24	303	209	1800	57,0	52,3
1894	4041	4196	27	16	9,62	10,75	11	7	25	25	322	207	2178	55,8	56,6
1895	4015	4530	25	15	9,90	10,86	10	8	27	25	342	211	4207	61,0	60,8
1896	4215	4881	29	16	10,50	11,15	10	6	33	23	427	220	4699	61,5	61,9
1897	4615	4931	28	16	11,44	11,62	9	6	48	38	429	222	6713	68,9	62,1
1898	4971	5427	25	19	12,24	12,30	9	6	42	45	355	247	7458	77,8	69,2
1899	5502	6017	22	17	15,29	14,04	9	5	46	50	434	260	7546	81,6	71,4

c. Fernsprechverkehr.

Ort.	Anzahl der Anschlüsse.				Gespräche im Stadtverkehr					Gespräche im Fernverkehr.				
	1896	1897	1898	1899	1895	1896	1897	1898	1899	1895	1896	1897	1898	1899
Argenau . . . . . (seit 11. 9. 99)	—	—	—	61	—	—	—	—	3 264	—	—	—	—	1 580
Bromberg . . . . .	241	266	321	360	488 280	593 135	708 084	872 957	983 757	9 303	8 786	12 711	28 681	37 532
Crone a. d. Brahe . . . (seit 17. 7. 99)	—	—	—	8	—	—	—	—	1 728	—	—	—	—	784
Elfenau . . . . . (seit 28. 9. 99)	—	—	—	12	—	—	—	—	4 080	—	—	—	—	4*)
Gnesen . . . . .	88	38	48	61	52 897	46 637	46 749	47 889	64 478	1 573	1 419	4 088	5 816	8 530
Güldenhof . . . . . (seit 26. 6. 99)	—	—	—	14	—	—	—	—	6 642	—	—	—	—	1 925
Inowrazlaw . . . . .	65	91	138	156	—	46 020	118 627	206 580	392 502	—	—	—	138	25 292
Kruschwitz . . . . .	—	—	20	30	—	—	—	8 064	24 414	—	—	—	2 756	7 071
Labischin . . . . . (seit 4. 12. 99)	—	—	—	5	—	—	—	—	84	—	—	—	—	122
Mogilno . . . . . (seit 16. 9. 99)	—	—	—	17	—	—	—	—	6 643	—	—	—	—	818
Mrotzchen . . . . . (seit 16. 10. 99)	—	—	—	7	—	—	—	—	1 980	—	—	—	—	311
Nakel (Neke) . . . . .	—	—	41	47	—	—	—	22 375	54 775	—	—	—	3 003	7 299
Pakosch . . . . .	—	—	11	13	—	—	—	7 157	5 260	—	—	—	2 367	3 948
Schneidemühl . . . . .	—	—	45	56	—	27 300	53 523	55 401	63 852	—	—	—	274	2 915
Schulitz . . . . .	—	—	12	13	—	—	—	10 890	13 146	—	—	—	4 451	6 879
Strelno . . . . . (seit 5. 10. 99)	—	—	—	14	—	—	—	—	3 675	—	—	—	—	774
Tremessen . . . . . (seit 11. 10. 99)	—	—	—	6	—	—	—	—	840	—	—	—	—	174
Weißenhöhe . . . . .	—	—	8	8	—	—	—	600	7 825	—	—	—	99	2 275
Wongrowitz . . . . . (seit 9. 11. 99)	—	—	—	13	—	—	—	—	1 980	—	—	—	—	161

\*) Seit 9. 11. 99.

## d. Fernsprechverkehr Brombergs 1889—1899.

Jahr	Zahl der Anschlüsse	Zahl der		Jahr	Zahl der Anschlüsse	Zahl der	
		Stadtgespräche	Ferngespräche			Stadtgespräche	Ferngespräche
1889	91	205 356	—	1895	239	488 280	9 303
1890	93	194 189	—	1896	241	593 135	8 786
1891	109	187 033	—	1897	266	708 084	12 711
1892	132	284 402	—	1898	321	872 957	28 681
1893	154	373 550	3 636	1899	360	983 759	37 532
1894	168	438 672	7 512				

## V. Eisenbahnverkehr.

Statistik pro 1899/1900.

## I. Personenverkehr:

Abgefertigte Personen.

im Direktionsbezirk Bromberg	Station Bromberg	Station Gnesen	Station Inowrazlaw	Station Nakel	Station Schneidemühl
1899/1900 5 687 962	455 963	200 392	239 720	110 767	187 206
1898/99 5 352 919	443 037	192 987	226 313	106 442	191 576
dagegen 1897/98 4 771 473	425 640	212 545	206 618	105 415	178 977

## II. Güterverkehr:

in Tonnen à 1000 kg.

	im Direktionsbezirk Bromberg		Station Bromberg		Station Gnesen		Station Inowrazlaw		Station Nakel		Station Schneidemühl	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
a. Stück-, Eis- und Cypreßgut .	196 663	148 938	13 213	23 673	8 039	5 545	9 125	4 489	2 726	3 132	5 905	6 221
b. Wagenladungen . . . . .	3 373 440	2 570 744	207 445	89 660	122 596	60 894	195 492	159 307	83 006	25 717	85 187	69 692
c. Dienstgut . . . . .	340 221	147 314	78 361	11 455	14 545	120	18 966	3 350	1 724	505	38 517	3 717
Gesamt-Summe	3 910 324	2 866 996	299 019	124 788	145 180	66 559	223 583	167 146	88 456	29 354	129 609	79 630
dagegen 1898/99	3 596 643	2 799 277	289 766	171 507	144 232	61 534	179 395	162 622	72 115	29 762	129 240	65 104

## III. Viehverkehr:

Stück.

a. Großvieh . . . . .	71 433	143 026	2 992	1 747	3 723	7 221	8 638	8 103	2 630	5 640	1 230	1 686
b. Kleinvieh . . . . .	728 659	1 897 216	6 498	17 242	33 601	348 830	6 042	153 226	3 143	14 944	760	1 126
Gesamt-Summe	800 092	2 030 242	9 490	18 989	37 324	356 051	14 680	161 329	5 773	20 584	1 990	2 812
dagegen 1898/99	757 117	1 895 901	7 067	18 256	23 711	476 600	18 059	265 319	7 061	23 818	3 791	2 161

## IV. Einnahmen:

Mark.

	im Direktionsbezirk Bromberg	Station Bromberg	Station Gnesen	Station Inowrazlaw	Station Nakel	Station Schneidemühl
a. aus Personen- und Gepäckverkehr	7 211 970	967 541	348 761	341 828	149 371	408 561
b. „ Güter- und Viehverkehr . .	18 478 114	1 653 334	712 545	904 141	338 030	531 428
Gesamt-Summe	25 690 084	2 620 875	1 061 306	1 245 969	487 401	939 989
dagegen 1898/99	24 347 241	2 483 944	1 026 004	1 132 112	478 123	946 724

## V. Frachtartikel: in Tonnen à 1000 kg.

	Directions- bezirk Bromberg 1898/99		Station Bromberg 1899/1900		Station Gnesen 1899/1900		Station Inowraz- law 1899/1900		Station Rafel 1899/1900		Station Schneide- mühl 1899/1900	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
	1. Abfälle . . . . .	311	739	15	126	—	—	—	—	—	—	—
2. Baumwolle, rohe zc. . . . .	295	70	—	2	—	—	—	—	—	—	22	—
3. Bier. . . . .	20 514	1 983	3 451	193	1 043	206	2 015	32	386	45	808	287
4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden zc.	152	83	274	5	7	6	4	1	—	10	—	2
5. Borke, auch Lohz . . . . .	1 023	276	49	31	31	—	—	—	—	—	—	—
6 A. Braunkohlen, rohe . . . . .	19 531	36 186	80	1 345	55	—	80	10	—	770	111	5
6 B. Braunkohlenbriketts zc. . . . .	48 295	417	393	259	310	—	—	—	—	50	1 194	—
7. Cement zc. . . . .	35 947	8 570	4 000	3 735	1 851	19	1 996	109	465	138	1 059	1 276
8. Chemikalien und Drogeriewaaren. . . .	1 232	1 179	65	35	14	—	13	1	—	—	14	—
9. Dachpappe, Steinpappe zc. . . . .	7 765	7 982	256	3 883	473	57	489	66	246	24	114	826
10. Düngemittel, auch künstliche . . . . .	177 839	53 157	1 557	186	6 390	2 319	9 756	5 481	4 283	792	798	230
11 A. Eisen, roh . . . . .	9 729	13 270	289	73	—	38	3 690	—	22	—	20	—
11 B. Luppen von Schweißisen zc. . . . .	13	242	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 C. Eisens- und Stahlbruch zc. . . . .	6 246	12 378	671	4 278	69	657	1 194	1 539	291	556	272	694
12. Eisen und Stahl, Stab- und Façon- eisen zc. . . . .	33 805	9 172	8 303	5 705	781	41	2 150	431	167	10	358	76
13. Eisenbahn-Schienen zc. . . . .	26 302	8 314	3 883	2 342	90	85	347	128	32	91	1 722	698
14. Eisenbahn-Schwellen, eiserne. . . . .	751	157	—	22	—	—	10	—	—	—	—	57
15. Eiserne Achsen, Bandagen, Räder zc. . .	1 394	627	1 090	526	2	—	—	12	—	—	417	286
16. Eiserne Dampfkessel, Reservoirs zc. . .	16 351	17 323	2 458	4 581	353	98	1 657	1 882	393	74	436	155
17. Eiserne Röhren und Säulen. . . . .	5 483	3 170	3 833	758	23	15	287	2 063	141	16	182	29
18. Eisens- und Stahldraht . . . . .	1 322	660	514	123	—	—	57	13	—	—	114	2
19. Eisens- und Stahlwaaren . . . . .	13 530	6 435	5 452	3 045	517	72	845	440	129	24	355	182
20. Eisenerz (ausschließlich Schwefelkies) .	33	264	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21. Erde, Kies, Mergel, Lehm, Thon zc. . .	34 913	34 700	116	119	259	—	4 826	3 052	—	—	547	123
22 A. Erze, rohe, ausschließlich Eisenerze	37	178	—	—	—	—	3	—	—	—	40	—
22 B. Kupfererz zc. . . . .	6	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 C. Uebrige Erze zc. . . . .	151	561	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23. Farbholz . . . . .	31	474	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
24. Fische und Heringe . . . . .	4 158	3 254	322	122	455	49	224	36	110	73	104	34
25. Flachz, Hanf, Heede, Werg . . . . .	194	273	11	—	2	—	19	—	10	5	2	—
26. Fleisch, auch Speck. . . . .	183	4 983	28	2	3	5	13	2	—	3	1	3
27. Garne und Twiste . . . . .	696	1 202	9	—	—	—	3	—	—	—	—	—
28 A. Weizen und Spelz . . . . .	39 042	64 119	12 678	222	3 227	935	4 311	3 924	1 359	487	428	80
28 B. Roggen . . . . .	59 975	122 042	21 653	245	6 630	3 317	2 967	1 768	5 196	337	930	1 239
28 C. Hafer . . . . .	11 258	34 230	2 485	191	80	1 615	486	68	1 184	74	150	547
28 D. Gerste . . . . .	21 870	54 361	4 733	462	215	2 210	1 859	5 643	432	872	128	36
28 E. Hülsenfrüchte . . . . .	9 241	10 932	664	81	127	206	871	986	62	62	43	52
28 F. Mais . . . . .	20 010	8 832	27	83	191	42	68	19	40	745	23	21
28 G. Malz . . . . .	2 272	5 135	27	295	201	21	44	—	10	46	236	1
28 H. Lein- und Delsamen . . . . .	3 682	5 177	10	1	420	64	121	304	58	10	17	8
28 I. Andere Sämereien . . . . .	5 210	3 265	461	566	331	119	427	274	91	26	62	44

	Directions- bezirk <b>Bromberg</b> 1898/99		Station <b>Bromberg</b> 1899/1900		Station <b>G n e s e n</b> 1899/1900		Station <b>Inowraz- law</b> 1899/1900		Station <b>N a k e l</b> 1899/1900		Station <b>Schneide- mühl</b> 1899/1900	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
	29. Glas und Glaswaaren . . . . .	5 036	4 015	734	141	346	77	261	62	27	23	1 170
30. Häute, Leder, Pelzwerk . . . . .	1 606	1 649	491	461	294	148	106	82	10	53	27	28
31 A. Rundholz, roh beschlagene Stämme .	24 329	34 682	1 515	926	427	87	253	118	528	137	543	348
31 B. Nutzholz, Werkholz, Holzdraht zc. .	53 993	114 695	6 130	8 478	2 494	1 108	6 213	166	759	162	890	4 117
31 C. Brennholz, Eisenbahnschwellen zc. .	70 598	173 958	1 946	753	1 075	12	2 752	32	1 037	—	819	432
31 D. Außereuropäisches Holz . . . . .	148	95	23	—	—	—	7	—	—	—	—	—
32. Holzzeugmasse, Strohmasse . . . . .	215	583	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
33. Hopfen. . . . .	46	33	6	—	2	—	1	—	—	—	1	1
34. Jute. . . . .	201	12	—	—	—	—	121	1	5	—	—	—
35. Kaffee und Kaffee-Surrogate. . . . .	595	375	24	154	172	21	41	1	—	148	16	10
36. Ralk, gebrannter. . . . .	56 479	38 995	3 468	91	2 964	30	2 382	17	1 450	27	844	37
37. Kartoffeln . . . . .	216 195	184 306	1 116	912	203	2 318	52	520	327	1 193	33 412	1 472
38. Knochen . . . . .	233	2 750	5	368	22	84	23	112	—	51	7	8
39. Knochenkohle, Beinschwarz . . . . .	176	57	3	—	—	—	—	—	—	—	16	—
40. Lumpen . . . . .	4 740	7 105	645	639	3	183	20	371	56	155	—	89
41 A. Mehl, Mühlensabritate . . . . .	33 665	52 472	866	8 359	1 161	8 569	1 616	3 105	270	2 849	1 729	658
41 B. Kleie . . . . .	78 304	39 711	3 957	4 072	1 894	2 955	4 250	2 593	1 795	325	905	402
42. Obst, Gemüse, Pflanzen zc. . . . .	2 369	2 513	295	63	135	22	100	26	60	16	137	47
43. Oele, Fette, Thran, Talg . . . . .	3 591	2 306	814	482	150	287	149	18	5	70	256	103
44. Delfuchen, Cocosfuchen zc. . . . .	36 277	17 189	536	103	1 794	874	6 555	1 673	397	268	166	66
45. Papier und Pappe zc. . . . .	4 035	5 794	950	128	150	40	137	11	—	18	130	53
46. Petroleum und andere Mineralöle . .	9 618	5 855	1 490	3 646	1 255	1 009	785	6	449	99	487	39
47. Reis und Reismehl . . . . .	678	412	6	23	383	11	14	—	—	49	5	8
48. Röhren von Thon und Cement . . . .	21 223	14 548	1 489	5 751	510	63	1 792	327	130	58	89	37
49. Rüben, Zucker . . . . .	682 729	622 777	1	828	28 713	—	1 934	38 800	23 875	—	87	—
49 A. Rübenschnitz, Futterrüben zc. . . .	—	—	691	260	68	14 540	19 756	5 314	5	13 168	23	—
50. Rübensyrup, Melasse . . . . .	19 901	22 340	1 257	23	43	1 200	3 834	1 516	50	322	38	12
51. Salpetersäure, Salzfäure . . . . .	526	23	—	—	—	—	3	—	—	5	11	—
52. Salz zc. . . . .	11 831	48 318	1 512	163	710	2	123	49 801	425	35	585	—
53. Schiefer . . . . .	616	301	103	16	25	—	19	—	5	—	34	15
54. Schwefelsäure . . . . .	990	20	7	—	11	—	13	—	—	—	32	—
55 A. Soda, rohe, calcinit, krytallifirte .	779	17 550	85	83	76	2	59	—	—	9	75	—
55 B. Soda, kauftische . . . . .	213	36	—	1	56	9	—	—	10	—	12	—
56 Spiritus . . . . .	13 637	39 327	2 596	1 422	574	1 056	82	51	446	313	137	207
56 A. Branntwein, Eßig zc. . . . .	—	—	14	62	78	155	240	9	—	2	33	3
57. Stärke, Stärkesyrup . . . . .	36 942	48 075	464	31	8	63	18	—	—	—	2 622	7 574
58. Steine, bearbeitet, Marmorwaaren, Platten zc. . . . .	10 029	1 528	294	99	72	62	1 416	7	31	10	175	22
59. Steine, gebrannte, Bruch- und Bausteine	228 189	264 495	2 569	17 537	3 723	900	49 451	6 586	2 151	501	1 037	55 969
60 A. Steinkohlen. . . . .	797 331	6 065	118 363	1 325	51 028	187	49 078	3 000	17 030	356	50 205	639
60 B. Steinkohlenbriketts . . . . .	4 756	396	724	—	31	—	431	—	100	—	107	—
60 C. Steinkohlencoaks . . . . .	15 993	3 097	521	809	365	151	1 934	227	10	29	36	477
61. Tabak, roh, Tabakrispen . . . . .	453	238	165	18	—	—	3	—	—	—	1	—
62. Theer, Pech, Asphalt, Harz zc. . . . .	9 041	2 079	4 913	686	256	28	213	53	25	13	615	140

	Directions- bezirk Bromberg 1897/98		Station Bromberg 1898/99		Station Gnesen 1898/99		Station Inowraz- law 1898/99		Station Mafel 1898/99		Station Schneide- mühl 1898/99	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
	63. Honwaaren, Porzellan, Steingut u. . . . .	4 994	7 409	608	185	289	40	362	34	10	10	316
64. Torf und Holzkohlen . . . . .	1 463	5 428	136	23	20	—	522	40	11	5	50	21
65. Wein . . . . .	477	352	78	36	54	1	56	—	—	3	22	5
66. Wolle . . . . .	961	2 958	95	56	2	14	9	43	21	44	13	19
67. Zink in Blöcken und Platten . . . . .	707	288	123	—	—	11	9	8	—	1	5	2
68 A. Zucker, roh . . . . .	72 560	130 744	24 306	4	—	10 000	2	7 288	2 612	458	70	2
68 B. Zucker, raffinirt . . . . .	4 120	2 425	343	134	928	55	512	1	20	22	120	25
69. Sammelfadungen . . . . .	12 294	494	1 724	172	319	—	12	—	—	6	1 456	—
70. Sonstige Güter . . . . .	80 599	114 814	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 A. Butter, Eier, Käse . . . . .	—	—	103	2	3	2	7	25	65	25	179	596
70 B. Stroh, Häcksel . . . . .	—	—	297	25	16	118	225	—	5	10	117	38
70 C. Heu . . . . .	—	—	683	31	430	—	83	—	—	16	5	125
70 D. Andere Futtermittel . . . . .	—	—	82	32	416	48	624	9 838	120	122	26	2 516
70 E. Uebrige Güter . . . . .	—	—	8 327	9 721	2 502	2 629	3 863	4 076	559	894	128	2 310

VI. Viehgattungen:

Stück.

71. Pferde, auch Fohlen, Maulthiere, Esel	10 866	14 348	767	368	2 004	3 700	212	409	595	490	354	478
72. Rindvieh, auch Kälber . . . . .	60 567	128 678	2 225	1 379	1 719	3 522	6 626	7 694	2 035	5 150	879	1 215
73. Schafe, auch Lämmer . . . . .	39 196	144 729	2 074	850	1	1 544	2 749	6 782	661	2 495	288	614
74. Schweine, auch Ferkel . . . . .	198 555	365 729	4 399	16 392	1 904	23 202	3 231	7 452	1 882	11 566	469	505
75. Geflügel und sonstiges Vieh . . . . .	490 908	1 386 758	25	—	31 696	324 084	62	138 992	1 600	883	—	—

Der Eisenbahnverkehr der Stadt Bromberg 1876—1899.

Jahr	Abfahrende Personen	Stations- Einnahmen Mark	Viehverkehr		Güterverkehr		
			Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Zusammen
			Stück		in Tonnen à 1000 Kilogramm		
1876	203 763	1 485 000	27 541	10 516	114 305	104 775	219 078*
1877	201 614	1 625 377	28 423	24 369	116 409	92 497	208 906*
1878	217 887	1 580 412	16 962	25 301	164 135	103 840	267 975*
1879	214 359	1 443 195	16 141	25 513	137 145	64 382	201 527*
1880	235 807	1 708 068	17 904	25 828	124 906	79 672	220 400*
1881	234 240	1 328 400	15 996	22 491	90 592	49 649	155 134
1882	237 547	1 491 424	10 909	19 009	95 321	50 602	145 923
1883	250 373	1 546 888	11 519	25 383	95 189	43 090	138 279
1884	253 243	1 642 500	13 409	24 883	114 049	44 841	158 890
1885	244 975	1 737 330	11 622	22 411	112 967	38 595	151 562
1886	264 911	1 912 643	11 199	14 050	124 697	37 705	162 402
1887	268 210	1 634 896	6 518	13 866	111 397	43 991	155 388
1888	295 256	1 678 309	11 972	17 546	109 863	54 486	164 349
1889	296 919	1 721 106	9 625	13 805	113 006	50 690	163 696
1890	314 454	1 839 080	5 969	8 669	126 400	48 130	174 530
1891	328 494	1 924 235	9 366	14 680	139 767	54 797	194 564
1892	341 199	1 987 378	11 713	21 700	127 534	59 586	187 120
1893	361 077	2 124 924	18 241	12 828	123 965	62 428	186 393
1894	373 198	2 192 252	4 244	17 372	133 788	69 639	203 427
1895	413 038	2 099 509	7 527	16 030	164 047	65 895	231 942
1896	386 902	2 199 451	8 438	16 809	176 658	76 391	253 049
1897	421 272	2 520 429	7 953	18 473	179 008	96 655	275 663
1898	432 487	2 413 012	9 358	18 127	203 443	98 119	301 562
1899	456 467	2 595 475	8 759	18 771	218 979	114 869	333 848

\*) einschließlich Dienstgut.

## VI. Wasserverkehr.

### A. Flößerei.

Die Flößerei auf der Weichsel über das Grenzzollamt Schillno betrug:

1890: 2 337 Trasten	1895: 1 270 Trasten
1891: 1 276 "	1896: 1 654 "
1892: 1 918 "	1897: 1 770 "
1893: 1 769 "	1898: 2 243 "
1894: 1 324 "	1899: 2 233 "

Von der Weichsel wurden in Brahemünde eingefloßt:

1874/78 durchschnittlich rot.: 544 479 lfde. Mtr.	1889: 928 345 lfde. Mtr.
1879: 431 088 " "	1890: 925 000 " "
1880: 617 359 " "	1891: 415 571 " "
1881: 503 631 " "	1892: 733 370 " "
1882: 643 579 " "	1893: 617 184 " "
1883: 680 341 " "	1894: 526 342 " "
1884: 444 098 " "	1895: 566 071 " "
1885: 553 473 " "	1896: 763 280 " "
1886: 512 349 " "	1897: 705 425 " "
1887: 619 512 " "	1898: 840 314 " " und
1888: 851 045 " "	1899: 775 342 " " von rot. 4m Breite.

Im Sicherheitshafen Brahemünde war Floßholz:

überwintert 1897/98 . . . . .	9 731 lfde. Mtr.
1898/99 . . . . .	29 656 " " und
1899/1900 . . . . .	*) 71 098 " " , wovon

10 537 lfde. Meter für die Bromberger Mühlen bestimmt sind.

### Lokal-Verkehr Brombergs:

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
a. Von der Weichsel wurden befördert:											
nach den Oberbrahe-Mühlen	24 987	25 565	14 970	17 285	15 777	11 159	16 269	16 565	20 639	22 438	15 237
nach den Unterbrahe-Mühlen	60 030	68 719	53 365	78 154	82 602	82 683	99 965	99 661	110 649	140 221	168 660
b. Von der Oberbrahe wurden befördert:											
nach den Oberbrahe-Mühlen	7 876	5 797	2 675	1 500	7 200	11 745	3 570	4 780	4 170	7 469	3 876
nach den Unterbrahe-Mühlen	365	1 310	1 247	5 031	4 575	6 897	4 639	1 359	3 703	5 913	4 332
zusammen	93 258	101 391	72 257	101 970	110 154	112 484	124 443	122 365	139 161	176 041	192 105

welche fast ausschließlich die Bromberger Mühlen aufnahmen.

\*) Ungefäherer Werth: 1,4 Millionen Mark.

Die **Flößerei durch den Bromberger Kanal** beanspruchte 1899 7 425 Schleusenfüllungen gegen 8 569 in 1898 und 7 879 in 1897, und vertheilte sich in den letzten 15 Jahren, wie folgt:

Es wurden eingefloßt von der

	Weichsel	Oberbrabe	oberen Neße		zusammen Meter
			ostwärts	westwärts	
1885	506 499	43 673	1 598	9 537	561 307
1886	490 608	58 593	296	6 654	556 156
1887	610 999	55 985	—	2 384	669 368
1888	697 174	41 207	93	2 698	741 172
1889	802 062	39 979	—	7 176	849 217
1890	845 051	41 237	2 776	10 640	899 704
1891	423 233	24 018	390	578	448 219
1892	557 909	30 700	1 424	1 150	591 183
1893	553 496	24 170	169	4 767	582 602
1894	357 418	44 173	—	1 462	413 053
1895	467 972	18 982	—	1 278	488 232
1896	633 905	32 440	—	1 362	667 707
1897	565 753	34 420	—	420	600 593
1898	618 102	32 253	—	1 051	650 355
1899	542 470	27 253	—	480	570 203*)

\*) Ungefährer Werth der Floßhölzer 17 Millionen Mark.

Außerdem gingen durch den **Bromberger Kanal**:

**1899.**

480 m gebundene Flöße von der oberen nach der unteren Neße.

30 " " " aus dem Speisefanal nach der oberen Neße.

600 " " " " " Bromberger Kanal nach der Oberbrabe.

4 332 " " " " " der Oberbrabe nach den Mühlen an der Unterbrabe.

3 876 " " " " " " " " " " " Oberbrabe.

15 237 " " " " " " " " " " " Oberbrabe.

168 660 " " " " " " " " " " " Unterbrabe.

250 " " " " " " " " " " " der Unterbrabe zum Auswaschen.

193 465 m gebundene Flöße im Werthe von 3,1 Millionen Mark.

Der **Stationsbetrieb in Weizenhöhe** hat sich insofern geändert, als durch die Genehmigung die Flöße bis 120 m Länge auf der unteren Neße, Warthe und Ober in 1899: 6456 Flöße, 80 bis 120 m lang, expedirt wurden.

Auf einheitlicher Grundlage von 80 m Länge ergibt sich folgende Statistik:

	1895	1896	1897	1898	1899
März . . . . .	—	—	293	51	112
April . . . . .	—	132	151	107	156
Mai . . . . .	468	380	594	325	252
Juni . . . . .	616	1 271	1 808	1 476	1 055
Juli . . . . .	927	1 706	1 514	1 530	1 165
August . . . . .	1 363	1 280	1 322	1 048	1 439
September . . . . .	951	1 013	1 290	1 191	1 219
October . . . . .	1 123	1 463	352	1 007	805
November . . . . .	535	663	124	1 005	806
December . . . . .	—	—	14	92	109
zusammen Flöße	5 983	7 908	7 462	7 832	6 818

## B. Schifffahrt.

## I. Weichselverkehr (untere Brahe).

Die Hafenschleuse Brahemünde passirten 1899:

a. auf der Bergfahrt (Richtung von Weichsel nach Bromberg).

Zahl der Rähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne à 1000 Kilo	Zahl der Rähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne à 1000 Kilo	
179	Kieferne Bretter und Bohlen . . . . .	19 400,0	432½	Uebertrag	47 898,0	
33	Kiefern-Rantholz . . . . .	4 760,0	1	Kleie . . . . .	100,0	
16	Kieferne Schwellen . . . . .	1 855,0	3½	Hafer . . . . .	350,0	
½	Eichen-Rundholz . . . . .	3,0	13	Erbsen . . . . .	1 465,0	
2	„ Rantholz . . . . .	200,0	1	Rübsen . . . . .	100,0	
1	Eichene Schwellen . . . . .	150,0	½	Maiskuchen . . . . .	80,0	
2	„ Speichen . . . . .	260,0	—	Obst . . . . .	7,0	
2	„ Parquet-Fußbodenstäbe . . . . .	300,0	1	Kartoffeln . . . . .	100,0	
17	Eisene Bretter . . . . .	1 890,0	18	Melasse . . . . .	2 245,0	
2	Tannene Bretter . . . . .	235,0	222	Stückgüter . . . . .	17 895,0	
1	Grubenschalen . . . . .	125,0	74	Kohlen und Schmiedekohlen . . . . .	8 100,0	
3	Telegraphenstangen . . . . .	300,0	1	Coaks . . . . .	100,0	
1	Brennholz . . . . .	10,0	35	Petroleum . . . . .	4 420,0	
12	Bandstücke . . . . .	860,0	2½	Häute . . . . .	205,0	
12	Pflastersteine . . . . .	940,0	½	Bech . . . . .	5,0	
4	Kugelsteine . . . . .	480,0	½	Theer . . . . .	4,0	
1	Mauersteine . . . . .	120,0	1	Spiritus . . . . .	120,0	
½	Dachpappe . . . . .	55,0	1	Rüböl . . . . .	30,0	
21	Roheisen . . . . .	2 290,0	1	Syrup . . . . .	20,0	
8	Stabeisen . . . . .	870,0	2	Formsand . . . . .	95,0	
1	Rohre von Eisen . . . . .	105,0	1	Baumaterialien . . . . .	115,0	
2	Träger „ „ . . . . .	370,0	—	Fische . . . . .	2,8	
16	Feldbahnschienen . . . . .	1 635,0	812	Rähne	Tonnen	83 456,8
11½	Weizen . . . . .	1 445,0				
17½	Roggen . . . . .	1 725,0				
23½	Gerste . . . . .	2 560,0				
21	Weizenmehl . . . . .	2 450,0				
22	Roggenmehl . . . . .	2 505,0				
432½	Rähne	Tonnen				

ferner:

10 Personen-Dampfer,

57 Schlepp- u. „

zusammen 879 Fahrzeuge.

b. auf der Thalfahrt (Richtung von Bromberg nach der Weichsel).

4	Kleisten . . . . .	210,0	752	Uebertrag	90 378,0	
3	Bühnenpfähle . . . . .	100,0	4	Mais . . . . .	440,0	
19	Faschinen . . . . .	450,0	4	Maiskuchen . . . . .	400,0	
3	Gerbstoffe . . . . .	270,0	2	Weizenmehl . . . . .	90,0	
37	Mauersteine . . . . .	4 280,0	1	Roggenmehl . . . . .	20,0	
61	Kalksteine . . . . .	6 850,0	1	Baumwollensaatmehl . . . . .	100,0	
42	Feldsteine . . . . .	4 465,0	1	Palmkernmehl . . . . .	100,0	
1	Pflastersteine . . . . .	135,0	18	Kartoffelmehl . . . . .	2 170,0	
16	Porzellanerde . . . . .	2 490,0	170	Stückgüter . . . . .	12 635,0	
1	Formsand . . . . .	80,0	12	Melasse . . . . .	1 285,0	
4	Gyps . . . . .	505,0	9	Thonrohre . . . . .	1 085,0	
7	Artillerie-Geschosse . . . . .	610,0	11	Ofenkacheln . . . . .	1 230,0	
9	Kohlen und Schmiedekohlen . . . . .	155,0	1	Töpfergeschirr . . . . .	50,0	
3	Braunkohlen . . . . .	250,0	1	Leere Fässer . . . . .	7,5	
523	Zucker . . . . .	67 388,0	1	Maschinenteile . . . . .	100,0	
2	Drainröhren . . . . .	250,0	988	Rähne	Tonnen	110 090,5
1	Salze . . . . .	95,0				
3	Soda . . . . .	305,0				
4	Weizen . . . . .	470,0				
9	Roggen . . . . .	1 020,0				
752	Rähne	Tonnen				

ferner:

13 Personen-Dampfer

54 Schlepp- u. „

zusammen 1055 Fahrzeuge.

**Vergleichende Statistik** der Jahre 1880 bis 1899 für den Schiffsverkehr durch die  
**Hafenschleuse Brahemünde:**

Jahr	Bergfahrt		Thalfahrt		Zusammen	
	Richtung		Richtung			
	Weichsel nach Bromberg		Bromberg nach Weichsel			
	Fahrzeuge	Ladung To.	Fahrzeuge	Ladung To.	Fahrzeuge	Ladung To.
1880	537	47 866	467	27 640	1004	75 406
1881	661	46 131	378	22 498	1039	68 629
1882	770	56 754	461	25 553	1227	82 317
1883	664	55 751	483	27 760	1147	83 511
1884	555	39 560	485	30 381	1040	69 941
1885	630	46 330	622	38 493	1252	84 823
1886	479	32 754	426	27 004	905	59 758
1887	588	45 611	669	48 921	1257	94 532
1888	389	35 066	609	49 551	998	84 617
1889	408	36 579	432	36 539	840	73 118
1890	385	32 362	561	48 862	946	81 224
1891	549	50 017	565	53 730	1114	103 717
1892	497	47 568	431	36 837	928	84 405
1893	495	47 503	353	34 339	848	81 842
1894	599	56 642	453	46 290	1052	102 932
1895	558	51 893	468	46 706	1026	98 199
1896	605	63 657	540	58 632	1145	122 289
1897	646	61 850	717	77 706	1363	139 556
1898	883	76 705	1029	101 666	1912	178 371
1899	879	83 457	1055	110 091	1934	193 548 *)

\*) Ungefährer Werth 39 Millionen Mark.

Die durchschnittliche Belastung der Rähne war

	1881/85	1886/90	1891/95	1896	1897	1898	1899	
mit	69	80	95	107	102	98	107	Tonnen Ladung.

**II. Der Schiffsverkehr der Stadt Bromberg.**

a. mit der Weichsel durch die Karlsdorfer Schleuse.

Es betrug 1899:

**1. Die Einfuhr nach Bromberg von der Weichsel**

Rähne	Ladung	Ort, woher	Gewicht in Tonnen à 1000 kg	Rähne	Ladung	Ort, woher	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
1	Felle	Danzig	130	294	Uebertrag		28 263
1	Coaks	do.	100	26	Güter	Königsberg	632
65	Steinkohlen	do.	7 160	1	do.	Brahmou	5
1	Theer	do.	87	12	do.	Thorn	695
1	Rüböl	do.	110	1	Roggen	do.	110
12	Pflastersteine	do.	1 445	2	Roggenmehl	Culm	200
1	Flintsteine	do.	140	1	Brennholz	do.	25
2	Schmiedeeisen	do.	30	1	Roggenkleie	Warschau	101
1	Stabeisen	do.	80	5	Weizen	Block	578
2	Eiserne Platten	do.	115	1	do.	Wloclawek	141
6	Roheisen	do.	685	1	Syrup	Schmollen	20
33	Petroleum	do.	4 240	2	Obst	Stangendorf	11
2	Feldbahnschienen	do.	175	347		zusammen:	30 777*
166	Güter	do.	13 766				
294			28 263				

\*) Ungefährer Werth = 8 120 000 Mark.

## 2. Die Ausfuhr aus Bromberg nach der Weichsel.

Rähne	Ladung	Ort, wohin	Tonnen	Rähne	Ladung	Ort, wohin	Tonnen
			à 1000 kg				à 1000 kg
1	Roggenmehl	Danzig	20	249		Uebertrag	24 652
90	Zucker	do.	12 468	1	Gerbstoffe	Warschau	110
40	Güter	do.	3 986	4	Drainröhren	Königsberg	518
103	do.	Thorn	6 560	3	Baumaterialien	Brahnau	78
2	do.	Königsberg	225	1	Feldbahnschienen	Karlsdorf	40
1	do.	Graudenz	50	1	Eiserne Träger	do.	15
1	do.	Warschau	130	1	Geräthe	Schulich	60
11	Mauersteine	Graudenz	1 213	1	do.	Brahnau	35
249			24 652	261		zusammen	25 507*

\*) Ungefährer Werth = 9 433 700 Mark.

## b. mit der Neze durch die II. Schlenze des Bromberger Kanals.

## 1. Die Ausfuhr von der Stadt Bromberg nach der Neze betrug 1899:

Bezeichnung der Ladung	Von Bromberg nach															Summe der Schiffsfahrzeuge	Gesamtt- Gewicht der beför- derten Güter  = Tonnen à 1000 kg										
	Berlin	Brandenburg	Burg	Dresden	Buchschwanz	Hamburg	Halle	Kanalsgarten	Labischin	Landsberg	Lochowo	Magdeburg	Montwy	Natol	Kruschwitz			Katolich	Potsdam	Brandy	Stettin	Spandau	Schönebeck	Piela	Ujch	Wallmischhafen	
Balken, kieferne . . .	5								1																	6	705
Brennholz . . . . .																		1								1	10
Bretter, kieferne . . .	114	1		4			3					5		2					1	2			1			133	14 150
do. eichene . . . . .	4		2						1																	7	1 210
do. eifene . . . . .						1																				1	100
Bühnenpfähle . . . . .														2												2	35
Drainröhren . . . . .								1							2	1										4	385
Gerste . . . . .	10		2								1											1				14	1 413
Grubenschalen . . . . .						1																				1	110
Güter . . . . .												19	1		2											22	1 605
Hafer . . . . .	9																									9	1 162
Mauersteine . . . . .					2			3	5	4	7	9	6										1			37	3 632
Melasse . . . . .					4																			4		8	1 065
Mehl . . . . .	42															1										43	4 855
Roggen . . . . .	50					1																				51	5 815
Zucker . . . . .					30																			2		32	3 400
Summe	234	1	4	4	2	35	5	—	4	2	5	6	23	12	11	9	1	1	1	2	1	1	1	1	6	371*)	39 652 Tonnen**)

\*) und 17 Schleppdampfer nach Montwy.

\*\*) Ungefährer Werth = 6 165 000 Mark.

2. Die Einfuhr nach Stadt Bromberg von der Nege betrug 1899:

Bezeichnung der Ladung.	V o n															Summe der Schiffsfahrzeuge.	Gesamttgewicht der beförderten Güter. Tonnen = à 1000 kg.					
	Amiela	Berlin	Warschin	Cüstrin	Eberswalde	Nürtenwalde	Friedrichsdorf	Duchschwanitz	Hamburg	Königs-Buchershausen	Kruschwitz	Landsberg a. N.	Magdeburg	Montroy	Nafel			Ratow	Prondy	Preyus	Stettin	
	n a c h B r o m b e r g																					
Brennholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20
Cement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	200
Feldsteine . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	350
Gerberlohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	150
Granaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	9 541
Güter . . . . .	—	25	—	—	—	1	—	—	9	—	—	1	37	1	2	—	—	—	—	69	145	275
Gusseisenröhren . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	220
Kachelöfen . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	80
Mais . . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	210
Mauersteine . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	60	—	—	—	—	61	2 901
Melasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	124
Nägel (eiserne) . . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	165
Pflastersteine . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	585
Preßkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	100
Roheisen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	391
Soda . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	1	18	1 834
Stabeisen . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	110
Thonerde . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	95
Torf . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	5	405
Träger (eiserne) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	290
Weizen . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	3	380
Summa . . . . .	2	26	1	1	7	2	1	5	13	1	1	1	40	18	7	2	60	1	80	*) 269	18 376 To.**)	

\*) sowie 15 Schleppdampfer.  
 \*\*) Ungefährer Werth 4 615 000 Mark.

Der Schiffsgüterverkehr der Stadt Bromberg  
 betrug demnach

a. mit der Weichsel:

b. mit der Nege:

Jahr	Einfuhr nach Bromberg		Ausfuhr aus Bromberg		Zusammen	
	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.
1888	359	21 825	122	9 215	481	31 040
1889	308	18 036	96	6 346	404	24 382
1890	282	17 002	110	8 145	392	25 147
1891	253	20 723	118	9 396	371	30 119
1892	221	18 328	38	2 627	259	20 955
1893	335	27 472	46	3 555	381	31 027
1894	339	27 163	146	15 161	485	42 324
1895	363	28 829	140	11 933	503	40 762
1896	318	26 419	243	21 952	561	48 371
1897	273	23 355	222	22 242	495	45 597
1898	388	32 568	232	22 846	620	55 414
1899	347	30 777	261	25 507	608	56 284*)

Jahr	Einfuhr nach Bromberg		Ausfuhr aus Bromberg		Zusammen	
	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.
1888	127	7 380	197	18 434	324	25 814
1889	136	9 133	162	15 285	298	24 418
1890	164	10 364	209	19 162	373	29 526
1891	130	8 713	188	18 942	318	27 655
1892	104	6 600	165	14 148	269	21 748
1893	142	8 340	166	15 495	308	23 835
1894	172	11 894	190	16 546	362	28 440
1895	148	10 184	252	23 174	400	33 358
1896	162	10 479	246	24 640	408	35 119
1897	166	11 130	317	33 289	483	44 419
1898	213	14 980	328	34 272	541	49 252
1899	269	18 376	371	39 652	640	58 028**)

\*) Ungefährer Werth 17 553 700 Mark.

\*\*) Ungefährer Werth 10 780 000 Mark.

## Der gesammte Schiffsverkehr Brombergs von 1888—1899.

Jahr	Einfuhr nach Bromberg		Ausfuhr aus Bromberg		Zusammen	
	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.	Kähne	mit Ladung in To.
1888	486	29 205	319	27 649	805	56 854
1889	444	27 169	258	21 631	702	48 800
1890	446	27 366	319	27 307	765	54 673
1891	383	29 436	306	28 338	689	57 774
1892	325	24 928	203	16 775	528	41 703
1893	477	35 812	212	19 050	689	54 862
1894	511	39 057	336	31 707	847	70 764
1895	511	39 013	392	35 107	903	74 120
1896	480	36 898	489	46 592	969	83 490
1897	439	34 485	539	55 531	978	90 016
1898	601	47 548	584	57 117	1185	104 665
1899	616	49 153*)	632	65 159†)	1248	114 312††)

\*) Einfuhrwerth = rot. 12 735 000 Mark.

†) Ausfuhrwerth = 15 598 700 „

††) Gesamtwertb = 28 333 700 Mark.

## III. Der Bromberger Kanalverkehr (II. Schleuse).

## a. Der Schiffsverkehr.

Jahr	Dampfer*)			Kähne*)								
	Berg- fahrt	Thal- fahrt	zuf.	Bergfahrt			Thalfahrt			Summe der Kähne		
				von Bromberg nach Neße	von Neße nach Bromberg	Summe	von Bromberg nach Neße	von Neße nach Bromberg	Summe	von Bromberg nach Neße	von Neße nach Bromberg	Summe
				leer	beladen	zusammen	leer	beladen	zusammen	leer	beladen	zusammen
1880	—	—	—	51	786	837	513	363	876	564	1 149	1 713
1881	—	—	—	36	751	787	415	384	799	451	1 135	1 586
1882	—	—	—	173	769	942	430	473	903	603	1 242	1 845
1883	—	—	—	185	657	842	396	512	908	581	1 169	1 750
1884	—	—	—	208	514	722	166	457	623	374	971	1 345
1885	—	—	—	427	607	1 034	292	651	943	719	1 258	1 977
1886	—	—	—	363	436	799	226	477	703	589	913	1 502
1887	—	—	—	483	567	1 050	288	698	986	771	1 265	2 036
1888	—	—	23	367	359	726	146	617	763	513	976	1 489
1889	25	28	53	258	379	637	205	444	649	463	823	1 286
1890	26	24	50	449	367	816	242	624	866	691	991	1 682
1891	30	32	62	410	400	810	184	588	772	594	988	1 582
1892	—	—	24	281	411	692	190	444	634	471	855	1 326
1893	68	—	68	263	441	704	244	456	700	507	897	1 404
1894	49	48	97	269	600	869	361	512	873	630	1 112	1 742
1895	21	18	39	288	593	881	338	515	853	626	1 108	1 734
1896	20	24	44	381	649	1 030	482	587	1 069	863	1 236	2 099
1897	30	26	56	416	732	1 148	491	684	1 175	907	1 416	2 323
1898	24	18	42	516	865	1 380	571	787	1 358	1 087	1 652	2 738
1899	30	30	60	516	1 051	1 567	658	896	1 554	1 174	1 947	3 121

\*) Die fiskalischen Fahrzeuge ausgeschlossen, deren Zahl 1899: 224 betrug.

## b. An Schiffsgütern sind 1899 durch die II. Schleuse befördert:

1. auf der Bergfahrt (Richtung von Bromberg nach der Neze)

2. auf der Thalfahrt (Richtung von der Neze nach Bromberg)

Rähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
1	Artillerie-Geschosse . . . . .	85
1	Baugeräthe . . . . .	3
1	Bühnenpfähle . . . . .	10
1	Brennholz . . . . .	10
1	Coaks . . . . .	100
6	Drainröhren . . . . .	585
15	Eisen- und Feldbahnschienen . .	1 515
37	Gerste . . . . .	3 875
47	Güter . . . . .	3 005
16	Hafer . . . . .	1 824
1	Maiskuchen . . . . .	83
88	Mehl . . . . .	10 071
53	Mauersteine . . . . .	5 380
19	Melasse . . . . .	2 452
1	Kartoffeln . . . . .	95
1	Raps . . . . .	100
69	Roggen . . . . .	7 790
21	Roheisen . . . . .	1 975
1	Spiritus . . . . .	120
18	Steinkohlen . . . . .	1 749
3	Telegraphenstangen . . . . .	300
2	Weizen . . . . .	192
11	Erbsen . . . . .	1 350
32	Zucker . . . . .	3 983
3	Grubenschalen . . . . .	285
	Holzwaaren u. zw.	
459	Kiefern- und Tannen-Bretter . .	50 568
74	Eisen-Bretter . . . . .	8 310
2	Eichen-Bretter . . . . .	220
4	Eichene Speichen . . . . .	560
12	Bandslöcke . . . . .	900
35	Kiefern-Kantholz . . . . .	4 011
2	Eichen-Kantholz . . . . .	210
12	Kieferne Schwellen . . . . .	1 590
2	Eichene Schwellen . . . . .	220
1051	Rähne	Tonnen 113 523

Rähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
6	Artillerie-Geschosse . . . . .	432
1	Baumwollensaatmehl . . . . .	100
3	Braunkohlen . . . . .	245
1	Brennholz . . . . .	200
3	Cement . . . . .	175
2	Eiserne Röhren . . . . .	225
2	Eiserne Nägel . . . . .	65
4	Faschinen . . . . .	100
38	Feldsteine . . . . .	4 020
12	Formsand . . . . .	1 588
5	Gerberlohe . . . . .	464
4	Gypsmehl . . . . .	493
154	Güter . . . . .	10 686
1	Hufeisen . . . . .	100
12	Kacheln . . . . .	1 320
65	Kalksteine . . . . .	7 309
18	Kartoffelmehl . . . . .	2 190
1	Kopfsteine . . . . .	105
2	Kantholz, kiefernes . . . . .	200
6	Mais . . . . .	525
4	Maiskuchen . . . . .	415
60	Mauersteine . . . . .	3 052
15	Melasse . . . . .	1 609
1	Preßkohlen . . . . .	100
1	Palmfarnöl . . . . .	100
5	Pflastersteine . . . . .	615
11	Roggen . . . . .	1 234
4	Roheisen . . . . .	391
22	Soda . . . . .	2 040
1	Salz . . . . .	100
1	Stabeisen . . . . .	100
2	Steinschotter . . . . .	65
5	Torf . . . . .	405
1	Töpfergeschirr . . . . .	50
3	Träger, eiserne . . . . .	290
18	Thonerde . . . . .	1 927
9	Weizen . . . . .	1 108
393	Zucker . . . . .	47 810
896	Rähne	Tonnen 91 780

**Vergleichende Statistik von 1873—1899 für den Schiffs- und Güter-Verkehr durch den  
Bromberger Kanal (II. Schleuse).**

Jahr	Bergfahrt		Thalfahrt		Zusammen	
	Rähne	Ladung To.	Rähne	Ladung To.	Rähne	Ladung To.
1873/75	1 222	72 000	487	21 000	1 709	93 000
1876/80	767	58 000	501	27 000	1 268	85 000
1881/85	722	60 000	514	35 000	1 236	95 000
1886	436	40 846	477	25 568	913	66 414
1887	567	51 707	494	38 931	1 061	90 638
1888	359	32 757	617	48 021	976	80 776
1889	379	36 135	444	35 251	823	71 385
1890	367	38 465	624	50 825	991	89 290
1891	400	39 591	588	52 668	988	92 259
1892	411	38 068	444	37 219	855	75 287
1893	441	41 599	456	37 169	897	78 768
1894	600	56 065	512	43 024	1 112	99 089
1895	593	56 770	515	45 689	1 108	102 459
1896	649	66 664	587	54 282	1 236	120 946
1897	732	78 190	684	70 514	1 416	148 704
1898	865	93 930	787	80 676	1 652	174 606
1899	1 051	113 523	896	91 780	1 947	205 303*)

\*) Ungefährer Werth 40 700 000 Mark.

Durchschnittliche Belastung der Rähne:

	1881/85	1886/90	1891/95	1896	1897	1898	1899
Tons	77	84	90	98	105	106	106 Ladung.

**IV. Der Wartheverkehr (untere Neße) (XII. Schleuse).  
Bergfahrt.**

Richtung Berlin nach Bromberg.

Rähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
17	Baumwollensaatmehl . . . . .	1 695
1	Baumaterialien . . . . .	110
2	Cement . . . . .	115
1	Cocosschrot . . . . .	80
4	Faschinen . . . . .	175
1	Formsand . . . . .	75
3	Fässer, leere . . . . .	81
180	Güter . . . . .	13 220
5	Geschosse . . . . .	442
5	Gerberlohe . . . . .	355
3	Gusseisenrohre . . . . .	265
1	Hufeisen . . . . .	90
16	Kacheln . . . . .	1 440
3	Mauersteine . . . . .	325
58	Maiskuchen . . . . .	5 391
26	Mais . . . . .	2 105
4	Rugholz . . . . .	350
2	Nägel, eiserne . . . . .	100
4	Preßkohle . . . . .	340
2	Palmkernmehl . . . . .	160
1	Pflastersteine . . . . .	135
14	Roheisen . . . . .	1 195
1	Soda . . . . .	30
1	Steinkohlen . . . . .	100
5	Salpeter . . . . .	455
2	Säcke, leere . . . . .	150
1	Salz . . . . .	100
1	Stabeisen . . . . .	110
38	Thonerde . . . . .	3 885
3	Träger, eiserne . . . . .	285
1	Töpfergeschirr . . . . .	50
5	Zuckerrüben . . . . .	449
411	Rähne mit Tonnen	33 858
925	leere Rähne	
121	Schleppdampfer	
1457	Fahrzeuge	

**Thalfahrt.**

Richtung Bromberg nach Berlin.

Rähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
10	Bandstücke . . . . .	745
16	Kanholz, Kiefern . . . . .	706
34	Bretter, eiserne . . . . .	3 735
553	„ Kiefern . . . . .	56 978
2	„ tannene . . . . .	220
14	Erbsen . . . . .	1 670
23	Feldsteine . . . . .	2 330
117	Gerste . . . . .	12 763
1	Granaten . . . . .	115
31	Hafer . . . . .	3 803
2	Güter . . . . .	150
11	Kartoffeln . . . . .	1 365
1	Kalksteingrus . . . . .	90
105	Mehl . . . . .	12 380
29	Melasse . . . . .	3 755
1	Mauersteine . . . . .	95
25	Rugholz . . . . .	2 925
255	Roggen . . . . .	28 913
1	Roheisen . . . . .	95
19	Soda . . . . .	1 960
4	Steinkohlen . . . . .	390
4	Spiritus . . . . .	335
11	Schwellen . . . . .	1 295
3	Schalbretter . . . . .	305
2	Schlempekohle . . . . .	225
4	Torf . . . . .	260
3	Telegraphenstangen . . . . .	300
5	Weizen . . . . .	514
62	Zucker . . . . .	7 806
1337	Rähne mit Tonnen	146 993
27	leere Rähne	
108	Schleppdampfer	
1472	Fahrzeuge	

zusammen 2 929 Fahrzeuge.

**Vergleichsstatistik des Schiffsverkehrs mit der unteren Neße (XII. Gromaden-Schleuse)  
von 1895 bis 1899.**

Jahr	Bergfahrt		Thalfahrt		Zusammen	
	Richtung Berlin-Bromberg	Richtung Bromberg-Berlin	Richtung Berlin-Bromberg	Richtung Bromberg-Berlin	Richtung Berlin-Bromberg	Richtung Bromberg-Berlin
	Rähne	mit Ladung	Rähne	mit Ladung	Rähne	mit Ladung
		Tonnen		Tonnen		Tonnen
1895	214	12 682	645	64 998	849	77 680
1896	198	11 610	808	86 605	1 006	98 215
1897	251	19 665	911	103 767	1 162	123 432
1898	359	30 167	1 025	119 489	1 384	149 656
1899	411	33 858	1 337	146 992	1 748	180 850*

\*) Ungefährer Werth 27 Millionen Mark.

Durchschnittliche Belastung der Rähne:

<b>1895</b>	<b>1896</b>	<b>1897</b>	<b>1898</b>	<b>1899</b>
mit 92	98	107	108	109 Tonnen Ladung.

## V. Der Schiffsverkehr mit der oberen Neße.

## a. Fuchsschwanz-Schleuse.

Bergfahrt. Bromberger Kanal nach Goplossee.			Thalfahrt. Goplossee nach Bromberger Kanal.		
Kähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg	Kähne	Ladung	Gewicht in Tonnen à 1000 kg
13	Baumwollensaatmehl . . . . .	1 400	71	Gerste . . . . .	7 895
2	Palmkernmehl . . . . .	195	130	Roggen . . . . .	15 327
48	Maiskuchen . . . . .	5 009	1	Erbfen . . . . .	125
1	Cocosbrot . . . . .	85	11	Weizen . . . . .	1 340
44	Güter . . . . .	3 440	2	Hafer . . . . .	255
1	Gerste . . . . .	80	10	Kartoffeln . . . . .	1 303
1	Raps . . . . .	100	18	Kartoffelmehl . . . . .	2 193
40	Mauersteine . . . . .	3 865	16	Mehl . . . . .	1 815
22	Roheifen . . . . .	2 203	39	Soda . . . . .	3 753
4	Salpeter . . . . .	460	68	Kalksteine . . . . .	7 725
8	Steinkohle . . . . .	710	29	Feldsteine . . . . .	3 110
6	Drainröhren . . . . .	575	5	Pflastersteine . . . . .	590
3	leere Säcke . . . . .	174	1	Mauersteine . . . . .	3
1	Dachpappe . . . . .	95	348	Zucker . . . . .	39 217
1	Feldbahnschienen . . . . .	100	16	Melasse . . . . .	1 727
3	Bauholz . . . . .	50	2	Schlempekohle . . . . .	220
2	Brennholz . . . . .	130	17	Kieferne Bretter . . . . .	1 895
5	Feldsteine . . . . .	565	2	Baugeräthe . . . . .	175
1	Bühnenpfähle . . . . .	5	2	Nutzholz . . . . .	70
			1	Brennholz . . . . .	20
			29	Kalksteinschotter . . . . .	3 416
206	Kähne	Tonnen	811	Kähne	Tonnen
606	leere Kähne		13	leere Kähne	
28	Schleppdampfer		26	Schleppdampfer	
840	Fahrzeuge		850	Fahrzeuge	
		19 241			92 010

## Gesamtverkehr der Fuchsschwanz-Schleuse.

Bergfahrt		Thalfahrt		Zusammen	
Kähne mit Ladung		Kähne mit Ladung		Kähne mit Ladung	
1895:	179 15 198 Tonnen	423	41 693 Tonnen	602	56 891 Tonnen
1896:	200 16 593 "	490	54 040 "	690	70 633 "
1897:	133 12 000 "	606	71 565 "	739	83 765 "
1898:	160 12 609 "	704	82 098 "	864	94 707 "
1899:	206 19 241 "	811	92 010 "	1 017	111 251 " *)

\*) Ungefährer Werth: 24 275 046 Mark.

## b. Labischer Schleuse.

Bergfahrt			Thalfahrt		
Rähne	Ladung	Gewicht in To. à 1000 kg	Rähne	Ladung	Gewicht in To. à 1000 kg
16	Baumwollsaatmehl . . . . .	1 633	1	Dampftramme . . . . .	10
2	Baumaterial . . . . .	130	1	Eichenschwellen . . . . .	5
3	Brennholz . . . . .	280	4	Feldsteine . . . . .	320
5	Drainröhren . . . . .	375	215	Getreide . . . . .	34 769
24	Feldsteine . . . . .	2 285	97	Kalksteine . . . . .	11 261
1	Feldbahnschienen . . . . .	100	17	Kartoffelmehl . . . . .	2 068
46	Güter . . . . .	3 168	9	Kartoffeln . . . . .	1 212
45	Maiskuchen . . . . .	4 879	17	Melasse . . . . .	1 716
49	Mauersteine . . . . .	5 043	15	Roggenmehl . . . . .	1 665
25	Nutzholz . . . . .	3 040	41	Soda . . . . .	3 979
1	Raps . . . . .	100	2	Schlempekohle . . . . .	221
23	Roheisen . . . . .	2 259	3	Schnitzel . . . . .	325
1	Roggenmehl . . . . .	80	348	Zucker . . . . .	41 193
3	Säcke, leer . . . . .	184			
4	Salpeter . . . . .	460			
5	Steinkohlen . . . . .	441			
5	Zuckerrüben . . . . .	475			
258	Rähne mit Tonnen	24 932	770	Rähne mit Tonnen	98 743
558	leere Rähne		56	leere Rähne	
35	Schleppdampfer		37	Schleppdampfer	
851	Fahrzeuge		863	Fahrzeuge	

## Gesamtverkehr durch die Labischer Schleuse.

Bergfahrt		Thalfahrt		Summe	
Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung	
1895:	247 21 520 Tonnen	388	38 799 Tonnen	635	60 358 Tonnen
1896:	250 23 000 "	416	45 551 "	666	68 551 "
1897:	244 21 330 "	485	58 426 "	729	79 756 "
1898:	191 17 229 "	685	80 000 "	876	97 229 "
1899:	258 24 932 "	770	98 743 "	1028	123 675 " *)

\*) Ungefährer Werth 25 573 657 Mark.

## c. Rafosch-Schleufe.

## Bergfahrt.

Rähne	Ladung	Gewicht in To. à 1000 kg
1	Getreide . . . . .	20
35	Feldsteine . . . . .	3 480
47	Maiskuchen . . . . .	4 893
46	Güter . . . . .	3 088
50	Mauersteine . . . . .	4 798
28	Rugholz . . . . .	3 004
1	Kaps . . . . .	100
13	Baumwollsaatmehl . . . . .	1 754
4	Salpeter . . . . .	460
1	Baumaterialien . . . . .	130
96	Kies . . . . .	4 800
21	Roheisen . . . . .	2 038
1	Cocoschrot . . . . .	84
3	Steinkohlen . . . . .	190
3	leere Säcke . . . . .	129
6	Drainröhren . . . . .	565
3	Brennholz . . . . .	280
86	Schnitzel . . . . .	4 352
1	Faschinen . . . . .	50
1	Feldbahnschienen . . . . .	100
447	Rähne mit . . . . . Tonnen	38 858
736	leere Rähne	
281	Schleppdampfer	
1464	Fahrzeuge	

## Thalfahrt.

Rähne	Ladung	Gewicht in To. à 1000 kg
128	Getreide . . . . .	14 363
1	Mauersteine . . . . .	125
3	Rugholz . . . . .	85
237	Zucker . . . . .	28 920
13	Mehl . . . . .	1 510
2	Schlempekohle . . . . .	226
61	Kartoffeln . . . . .	6 415
1	Dampftramme . . . . .	10
11	Melasse . . . . .	1 192
4	Schnitzel . . . . .	455
153	Rüben . . . . .	6 510
40	Soda . . . . .	3 990
654	Rähne mit . . . . . Tonnen	63 800
524	leere Rähne	
283	Schleppdampfer	
1461	Fahrzeuge	

## Gesamtverkehr der Rafosch-Schleufe.

Bergfahrt		Thalfahrt		Summe	
Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung		Rähne mit Ladung	
1895:	450 33 477 Tonnen	460	35 141 Tonnen	910	68 618 Tonnen
1896:	389 31 450 "	460	32 257 "	849	63 707 "
1897:	349 23 042 "	577	52 765 "	926	75 807 "
1898:	353 24 616 "	637	57 075 "	990	81 691 "
1899:	447 38 858 "	654	63 800 "	1101	102 658 " *)

\*) Ungefährer Werth 17 378 057 Mark.

## VI. Die Schiffsleistungen des Bromberger Kanals (II. Schleuse)

waren folgende:

Schleusenfüllungen für			
Schiffe	Floßholz	=	zusammen
1895: 1049	6404	=	7 453
1896: 1075	8699	=	9 774
1897: 1499	7880	=	9 379
1898: 1707	8569	=	10 276
1899: 1950	7426	=	9 376

## VII. Wasserstände.

### a. Hafenschleuse Brahemünde.

#### Uebersicht

der höchsten, mittleren und niedrigsten Wasserstände am Pegel des Unterhauptes der Hafenschleuse im Jahre 1899.

M o n a t	W a s s e r s t a n d		
	Höchster	Mittlerer	Niedrigster
	Meter.	Meter.	Meter.
Januar . . . . .	4,48	3,36	2,54
Februar . . . . .	5,14	3,77	2,50
März . . . . .	4,85	3,86	3,34
April . . . . .	4,42	3,81	3,18
Mai . . . . .	4,08	3,82	3,34
Juni . . . . .	3,42	3,03	2,76
Juli . . . . .	6,77	4,59	3,32
August . . . . .	3,80	3,04	2,64
September . . . . .	5,20	3,52	2,74
October . . . . .	4,62	3,64	3,24
November . . . . .	3,92	3,27	2,94
December . . . . .	4,78	3,97	3,34

## b. Wasserstände der Brahe am Pegel der Stadtschleuse in Bromberg für das Jahr 1899.

M o n a t	O b e r h a u p t				U n t e r h a u p t			
	höchster		niedrigster		höchster		niedrigster	
	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter
Januar . . . . .	5	50	5	30	2	28	2	00
Februar . . . . .	6	12	5	24	2	30	2	00
März . . . . .	5	40	5	16	2	16	1	90
April . . . . .	5	40	5	30	2	16	2	00
Mai . . . . .	5	38	5	20	2	10	1	92
Juni . . . . .	5	38	5	20	2	10	1	94
Juli . . . . .	5	40	5	08	2	10	1	82
August . . . . .	5	30	5	00	2	06	1	80
September . . . . .	5	34	5	14	2	12	1	90
October . . . . .	5	38	5	20	2	14	1	94
November . . . . .	5	38	5	26	2	16	2	00
December . . . . .	5	42	4	46	2	20	1	40

## VII. Arbeiterversicherung.

Die Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Bromberg weist für 1899 wenig Katasteränderungen gegen das Vorjahr auf.

### Kataster-Auszug.

	1894		1895		1896		1897		1898		1899		Von den versicherten Personen entfallen auf Nebenbetriebe
	Betriebe	Ber-sicherte Personen											
Segel- und Kleinschiffahrt . . . . .	7237	10 532	7156	10 226	7186	10 180	7163	10 028	7111	9 834	7174	9 708	41
Flößerei . . . . .	217	6 033	219	6 008	224	6 006	227	6 039	230	5 759	235	5 160	408
Dampfschiffahrt aller Art . . . . .	184	3 536	205	3 694	220	3 690	240	4 153	256	4 449	273	4 519	1 925
Fähren . . . . .	178	317	172	305	164	287	187	323	186	337	181	321	7
Baggerei . . . . .	24	485	44	689	47	777	47	742	48	777	51	753	246
Brahmbetrieb . . . . .	7	22	6	20	7	26	8	28	8	28	8	27	2
Treidelei . . . . .	113	129	112	129	146	164	182	200	170	186	167	182	—
Beamtenversicherung	—	13	—	13	—	9	—	12	—	12	—	229	—
Selbstversicherung	—	213	—	206	—	203	—	243	—	213	—	11	—
Summe	7960	21 280	7914	21 290	7994	21 342	8054	21 768	8009	21 595	8089	21 000	—

## Lohnstatistik.

Die anrechnungsfähigen Lohnsummen betragen:

Gewerbezweige	1897	1898	1899	Voll- arbeiter	Durch- schnittslohn
	Mark	Mark	Mark		
Segel- und Kleinschiffahrt . . . . .	5 551 138	5 831 471	6 101 826	9 459	645
Brahmbetrieb . . . . .	111 429	113 293	1 654 977	1 852	894
Flößerei . . . . .	1 613 762	1 751 532	1 350 805	1 619	834
Treibelei . . . . .	79 319	77 854	956 416	1 081	885
Dampfschiffahrt (Deckmannschaft) . . . . .	1 127 453	1 268 666	51 644	64	807
Fährbetrieb ohne Dampf . . . . .	126 260	137 998	157 737	303	520
Dampfschiffahrt (Maschinisten und Heizer) . . . . .	793 497	863 506	41 970	48	874
Dampffähren . . . . .	57 828	71 712	9 567	12	797
Handbaggerei . . . . .	16 041	15 517	121 465	134	906
Dampfbaggerei . . . . .	41 775	53 496	79 310	125	634
Erwerführerei . . . . .	70 910	78 993	87 823	67	1 311
Bergungsarbeiten . . . . .	14 043	10 636	12 147	13	967
Nebenbetriebe . . . . .	559 339	566 625	599 454	655	915
zusammen	10 162 794	10 941 299	11 225 141	15 432	

Das Umlageverfahren ergab für

Jahr	Unfall- Entschädigungen Mark	Reservefonds Mark	Uneinbringlich Mark	Verwaltungs- kosten Mark	Abzüge für Zinsen, Strafen u. Mark	mithin den Umlagebetrag von Mark
1886	782,70	2 500,—	—	25 717,30	—	80 000,—
1887	12 097,38	24 194,76	1 531,85	26 918,78	11 657,23	76 400,—
1888	16 179,88	24 269,82	91,76	29 833,76	1 655,22	68 720,—
1889	32 067,14	32 067,14	291,39	26 676,71	2 902,83	88 200,—
1890	42 838,15	34 270,52	368,81	23 128,16	3 335,64	97 270,—
1891	63 053,12	37 831,87	237,12	26 370,60	3 692,71	123 800,—
1892	70 833,57	35 416,79	2 655,59	27 339,19	2 421,53	133 823,61
1893	80 283,59	32 113,44	189,49	26 361,02	2 158,85	136 788,60
1894	91 312,61	27 393,78	566,81	28 607,80	3 759,71	144 121,29
1895	97 756,44	19 551,29	515,26	27 236,78	4 392,37	140 667,40
1896	118 160,55	11 816,06	243,04	30 078,10	3 313,42	156 984,33
1897	134 238,99	—	262,65	32 415,01	13 539,86	153 376,79
1898	142 947,74	2 135,22	353,82	32 459,43	3 612,33	174 283,88
1899	159 184,83	—	133,34	32 204,68	3 916,04	187 606,81

Es betragen:

Unfälle	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1886/1899
gemeldet . . . . .	87	235	231	291	336	406	363	442	430	398	586	630	649	697	5 781
entschädigt . . . . .	14	67	88	86	109	113	85	120	94	85	136	156	121	166	1 440

An Beiträgen zur **Posenischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft** war für eine Mark Grundsteuer zu entrichten:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
1. in der Sektion Bromberg Landkreis . . . . .	20 Pf.,	25 Pf.,	29 Pf.,	34 Pf.,	38 Pf.
2. " " " " Stadtkreis . 1 Mark	32 "	71 "	79 "	38 "	41 "
3. " " " Czarnikau . . . . .	29 "	30 "	33 "	38 "	40 "
4. " " " Filehne . . . . .	21 "	23 "	30 "	32 "	34 "
5. " " " Gnesen . . . . .	24 "	25 "	29 "	30 "	35 "
6. " " " Inowrazlaw . . . . .	19 "	23 "	25 "	28 "	30 "
7. " " " Kolmar i. P. . . . .	32 "	35 "	39 "	39 "	46 "
8. " " " Mogilno . . . . .	17 "	20 "	25 "	26 "	28 "
9. " " " Schubin . . . . .	20 "	24 "	27 "	31 "	33 "
10. " " " Strelno . . . . .	18 "	22 "	24 "	28 "	30 "
11. " " " Wirsig . . . . .	22 "	27 "	32 "	36 "	41 "
12. " " " Witkowo . . . . .	25 "	29 "	34 "	38 "	39 "
13. " " " Wongrowitz . . . . .	23 "	26 "	28 "	31 "	34 "
14. " " " Znin . . . . .	19 "	22 "	25 "	25 "	30 "

**Statistik der in Stadt Bromberg im Jahre 1899 bestehenden Krankenkassen.**

Pfd. Nr.	Namen der Orts-Krankenkassen	Durch- schnittszahl der versicherten Personen	Einnahme		Ausgabe		Reserve- fonds	
			M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
Orts-Krankenkasse.								
1	der Töpfer und Ofensetzer . . . . .	79	1 903	37	1 671	66	2 000	—
2	" Maurer . . . . .	598	13 207	44	11 814	12	10 033	85
3	" Zimmerer . . . . .	209	4 291	46	3 606	48	6 303	12
4	" Schuhmacher . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
5	" Schneider und Schneiderinnen . . . . .	141	2 357	93	2 078	02	1 695	92
6	" Tischler und verwandter Gewerbe . . . . .	444	12 032	84	10 691	61	13 776	62
7	" Klempner und Dachdecker . . . . .	143	4 709	93	4 196	92	5 800	—
8	" Kupferschmiede und verwandter Gewerbe . . . . .	132	4 045	19	3 529	64	3 272	06
9	" Bäcker und Conditoren . . . . .	227	3 184	28	3 130	65	2 861	50
10	für in Fabriken beschäftigte Personen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
11	Allgemeine Orts-Krankenkasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
12	Orts-Krankenkasse für Schiffahrt, Flößerei und ver- wandte Gewerbe . . . . .	1 029	37 867	39	36 564	95	32 583	60
13	Betriebs-Krankenkasse für die Mühlenanlagen der Mühlen-Administration zu Bromberg . . . . .	111	3 352	62	3 149	04	5 874	—
14	Fabrik-Krankenkasse der Firma J. G. Neumann in Bromberg . . . . .	76	2 047	86	1 782	62	4 000	—
15	Betriebs-Krankenkasse der Firma Julius Brilles in Bromberg . . . . .	177	1 948	34	1 886	96	1 611	66
16	Betriebs-Krankenkasse der Bromberger Schlepsschiffahrt- Aktien-Gesellschaft . . . . .	180	3 879	36	3 616	59	1 754	81
	Summe . . . . .	3 486						

## E. Innere Angelegenheiten.

Im Jahre 1899 fanden 5 Plenarsitzungen, 10 Ausschusssitzungen und 25 Beratungen von Sachverständigen-Commissionen statt. Im schriftlichen Verkehr sind 2152 Angelegenheiten gegen 1819 in 1898 erledigt worden.

Die Handelskammer widmete ihrem Präsidenten, Herrn Kommerzienrath Franke, anlässlich seines 70. Geburtstages eine besondere Ehrung durch Uebersendung einer kunstvoll ausgestatteten Adresse.

Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens ihrer Firmen wurden die Glückwünsche der Handelskammer überbracht an

- a) Herrn Kommerzienrath Aronsohn, (seit 25 Jahren) Inhaber der Bankfirma M. Stadthagen in Bromberg,
- b) Herrn Hoflieferant F. Corell, in Firma Hermann Krause, in Bromberg,
- c) Herrn D. Anstatt, in Firma J. G. Böhle, in Bromberg,
- d) Herrn Abraham Kurzig, in Firma Aron Abraham Kurzig, in Inowrazlaw; ferner gratulirte die Handelskammer
- e) Herrn Otto Grunwald, persönlich haftender Gesellschafter der Commandit-Gesellschaft Gruenauer'sche Buchdruckerei Otto Grunwald in Bromberg, aus Anlaß seines 50jährigen Buchdruckerjubiläums, und
- f) Herrn W. Rosengarten in Schneidemühl gelegentlich seines 25 jährigen Geschäftsjubiläums.

**Ehrenurkunden an Arbeiter**, welche 25 Jahre ununterbrochen in einem Betriebe thätig gewesen und sich durch befriedigende Leistungen und gute Führung ausgezeichnet haben, wurden von der Handelskammer fassungsgemäß überreicht an

1. Herrn Daniel Seifert, Werkführer in der Fabrik von G. J. Gamm in Bromberg;
2. Herrn Julius Seelig, Heizer in der Fabrik von C. A. Franke in Bromberg;
3. Herrn Julius Behnke, Brückenmeister,
4. Herrn Matthias Milewicz, Stapelmeister,
5. Herrn Johann Waldyn, Maschinist, in der Fabrik von Hermann Dyck in Bromberg;
6. Herrn Emil Bergmann, Obermeister in der Fabrik von Fr. Hege in Bromberg;
7. Herrn Hugo Sommer, Corrector,
8. Herrn Max August, Schriftfeger in der Gruenauer'schen Buchdruckerei Otto Grunwald in Bromberg.

Bromberg, im Juli 1900.

Gemäß Artikel 13 des Ausführungsgesetzes zum B. G. B. wurde mit Genehmigung des Herrn Regierungs-Präsidenten Herr Kaufmann **Adolph Fuß in Bromberg** als öffentlich ermächtigter Handelsmäkler für den Regierungs-Bezirk Bromberg bestellt und am 7. Mai 1900 vereidigt.

Die gesetzmäßigen **Ergänzungswahlen zur Handelskammer** für die Wahlperiode 1900 bis 1905 fanden vom 4. bis 6. December 1899 statt.

Es wählten von

599 Wahlberechtigten im	I. Bezirk	14 Wähler
322           "           "	II.       "	8       "
339           "           "	III.     "	44     "
431           "           "	IV.     "	17     "
342           "           "	V.     "	20     "
2033 Wahlberechtigte		103 Wähler.

Die ausscheidenden Mitglieder wurden wiedergewählt, und zwar für den

I. Wahlbezirk (Bromberg):

Herr Kommerzienrath L. Aronsohn, Bromberg,

Herr Fabrikbesitzer Carl Beck, Bromberg,  
Herr Kaufmann Rudolph Zawadzki, Bromberg.

II. Wahlbezirk (Rafel):

Herr Fabrikbesitzer Bernhard Schwarz, Rafel.

III. Wahlbezirk (Inowrazlaw):

Herr Kommerzienrath Julius Levy, Inowrazlaw,

Herr Bankier S. Salomonsohn, Inowrazlaw.

IV. Wahlbezirk (Gnesen):

Herr Kaufmann A. Schilling, Gnesen.

V. Wahlbezirk (Schneidemühl):

Herr Kaufmann Victor Groß, Schneidemühl.

Einen schweren Verlust erlitt die Handelskammer durch den am 12. Juni 1900 erfolgten Tod ihres Mitgliedes, des Herrn Fabrikbesitzers Hermann Dyck, welcher seit 20 Jahren dem Collegium angehörte und durch seine Sachkenntniß und gewissenhafte Pflichterfüllung hervorragend für eine ersprießliche Thätigkeit der Handelskammer mitgewirkt hat.

Die Handelskammer betrauert in dem verstorbenen Kollegen zugleich einen lieben und hochgeschätzten Freund, dessen Andenken stets in Ehren bleiben wird.

### Die Handelskammer

für den Regierungs-Bezirk Bromberg.

## Mitglieder der Handelskammer.

	Mitglied seit	Wahlperiode bis Ende
<b>I. Wahlbezirk.</b>		
1. Kommerzienrath <b>H. Franke</b> , Fabrikbesitzer in Bromberg, Präsident . . . . .	1875	1901
2. Kommerzienrath <b>L. Aronsohn</b> , Bankier in Bromberg, Vice-Präsident . . . . .	1883	1905
3. <b>Carl Beck</b> , Fabrikbesitzer in Bromberg . . . . .	1886	1905
4. <b>Wilhelm Blumwe</b> , Fabrikdirector in Prinzenthal bei Bromberg . . . . .	1897	1903
5. [ <b>H. Dyck</b> , Fabrikbesitzer in Bromberg, am 12. Juni 1900 verstorben]. . . . .	—	—
6. <b>L. Matthes</b> , Kaufmann in Bromberg . . . . .	1896	1901
7. <b>J. Moses</b> , Kaufmann in Bromberg . . . . .	1892	1903
8. <b>Emil Werckmeister</b> , Kaufmann in Bromberg . . . . .	1883	1901
9. <b>R. Zawadzki</b> , Kaufmann in Bromberg . . . . .	1893	1905
<b>II. Wahlbezirk.</b>		
10. <b>L. Bärwald</b> , Fabrikbesitzer in Nafel . . . . .	1896	1903
11. <b>A. Gremczynski</b> , Kaufmann in Nafel . . . . .	1896	1901
12. <b>Bernh. Schwarz</b> , Fabrikbesitzer in Nafel . . . . .	1896	1905
<b>III. Wahlbezirk.</b>		
13. Kommerzienrath <b>G. Goecke</b> , Fabrikbesitzer in Montwy . . . . .	1896	1903
14. <b>L. von Grabski</b> , Fabrikbesitzer in Inowrazlaw . . . . .	1896	1903
15. Kommerzienrath <b>Julius Levy</b> , Fabrikbesitzer in Inowrazlaw . . . . .	1896	1905
16. <b>M. Meumann</b> , Kaufmann in Inowrazlaw . . . . .	1896	1901
17. <b>S. Salomonsohn</b> , Bankier in Inowrazlaw . . . . .	1896	1905
<b>IV. Wahlbezirk.</b>		
18. <b>L. Gimkiewicz</b> , Kaufmann in Gnesen . . . . .	1896	1901
19. <b>Leon von Grabski</b> , Fabrikdirector in Gnesen . . . . .	1897	1903
20. <b>Aug. Schilling</b> , Kaufmann in Gnesen . . . . .	1896	1905
21. <b>Emil Waldstein</b> , Kaufmann in Gnesen . . . . .	1896	1901
<b>V. Wahlbezirk.</b>		
22. <b>Victor Gross</b> , Kaufmann in Schneidemühl . . . . .	1896	1905
23. [ <b>Louis Kronheim</b> , Kaufmann in Schneidemühl, ausgeschieden*] . . . . .	—	—
24. <b>Wilhelm Rosengarten</b> , Kaufmann in Schneidemühl . . . . .	1896	1903

\*) Herr Kronheim hat wegen Verlegung seines Wohnsitzes nach Bromberg am 2. Mai 1900 sein Mandat niedergelegt.

**Leopold Hirschberg,**  
Syndikus der Handelskammer.  
Amtsdauer seit 1. October 1878.



# Die jüngere Angelegenheiten.

## Mitglieder der Handelskammer.

№	Name	Wohnort	Wahljahr
1	Carl Bock	Leipzig	1867
2	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
3	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
4	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
5	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
6	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
7	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
8	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
9	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
10	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
11	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
12	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
13	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
14	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
15	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
16	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
17	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
18	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
19	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
20	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
21	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
22	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
23	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
24	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
25	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
26	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
27	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
28	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
29	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867
30	Wolfgang Bismarck	Leipzig	1867



# Inhalts-Verzeichniß.

Seite	Seite
<b>A. Einleitung.</b>	
<b>B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.</b>	
<b>I. Gesetzgebung — Handelsrecht.</b>	
Nichtigstellung der Handels- und Genossenschaftsregister . . . . .	5
Schutz des Firmenrechts . . . . .	5
Rechtsschutzstelle für Streitigkeiten mit Ausländern . . . . .	5
<b>II. Handelsgebräuche, Gutachten.</b> 7—10	
Handelsgebräuche für den Holzhandel und Holzverkehr im Regierungs-Bezirk Bromberg . . . . .	10
<b>III. Finanz- und Creditwesen.</b>	
Kronenprägungen . . . . .	11
Verbot von Coupons als Zahlungsmittel . . . . .	11
Mündelsicherheit der Pfandbriefe . . . . .	11
Zulassung von Preussischen Privatbanken als Hinter- legungsstellen . . . . .	11
Umschreibung von Schuldverschreibungen . . . . .	11
Postcheckverkehr . . . . .	11
<b>IV. Steuerwesen.</b>	
Preuß. Stempelsteuergesetz . . . . .	11
Branntweinsteuergesetz . . . . .	11
Brausteuern . . . . .	11
Besteuerung des Detailkreises . . . . .	12
<b>V. Zollwesen.</b>	
Verzollungsverfahren an der russischen Grenze . . . . .	12
Goldzollsätze . . . . .	12
Grenzartellgebühren . . . . .	12
Export nach Rußland (Frachtbriefe, Zolldocument) . . . . .	12
Tarifsätze bei der Ausfuhr von Getreide und Mehl . . . . .	12
Mühlenerregulativ . . . . .	12
Aufhebung der Privatlager für Getreidemühlen und Mälzereien . . . . .	13
Aufhebung der gemischten Getreidetransitlager bezw. Zollcredite . . . . .	13
Holzverzollung nach Maasß . . . . .	13
Zollamtliche Abfertigung von Bau- und Nutzholz in Schiffen . . . . .	13
Zollbegleitschein I für russisches Floßholz . . . . .	13
Zollrevision der Floßhölzer (Bestellung von Dampf- baraffen) . . . . .	14
<b>VI. Wasserverkehr.</b>	
a. Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder . . . . .	14
Resolution des landwirthschaftlichen Central- vereins für den Neßedistrict . . . . .	14
Antrag des Centralvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt . . . . .	14
Erweiterung des Bromberger Kanals . . . . .	16
b. Verkehrsabgaben . . . . .	21
Tarife der Schiffsahrts- und Flößereiabgaben für die Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe sowie der Hafenaufgaben in Brahe münde . . . . .	21
Liegezeiten im Hafen Brahemünde . . . . .	27
Strompolizeiordnung für die untere Neße (Länge der Flöße) . . . . .	29
Sebestelle für Schiffsahrts- und Flößereiab- gaben auf der unteren Neße . . . . .	29
Einführung der Nidordnung vom 30. Juni 1899 für die Binnenschiffahrt der Elbe auf die ostdeutschen Wasserstraßen . . . . .	29
Grenzzollamt Schillno . . . . .	31
<b>VII. Eisenbahnwesen.</b>	
a. Bahnprojecte : Bahnbau Bromberg-Posen von Schubin über Gryn, Gollantsch nach Wongrowitz . . . . .	32
b. Zugverbindungen : Tages Schnellzugsverbindung zwischen <sup>Danzig</sup> Königsberg über Dirschau - Bromberg - Inowrazlaw- Posen und Breslau vice versa Schnellzugsverbindung <sup>Posen</sup> Gnesen - Jarotschin- Ostrowo-Kempen-Kreuzburg-Kattowitz . . . . .	36
Fahrplanänderungen . . . . .	36
c. Verkehrseinrichtungen . . . . .	36
Haltestelle für Personen- und Güterverkehr in Karlsdorf . . . . .	36
Kurzbuch für die Thierbeförderung . . . . .	36
Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900 . . . . .	36
Wagenmangel . . . . .	36
Vermehrung der Kungenwagen . . . . .	37
Nachnahmebuch für Spediteure . . . . .	37
Ausstellung von Duplikatfrachtbriefen zu Sendungen nach Rußland . . . . .	37
Anbringung von Zeichen und Nummern auf Waarencollis nach den russischen Zoll- bestimmungen . . . . .	37
d. Tarifwesen : I. Auslandsverkehr. Umrechnung der Frachtenbeträge bei Sendungen nach Rußland . . . . .	37
Detarifirung von Exportzucker nach Special- tarif III . . . . .	37
Ostdeutscher Getreideverkehr nach preussisch- österreichischen Grenzstationen . . . . .	38
II. Inlandsverkehr. Beförderung von Silgütern unter Berechnung von Stückgutfrachten . . . . .	38
Frachtberechnung für gemischte Ladungen . . . . .	38
Frachtermäßigung für Musterkoffer der Geschäftsreisenden . . . . .	38
Sperrigkeitszuschlag für Watte . . . . .	38
Ausnahmefrachten für Rohthon aus Saarau i. Schl. und geschlemmter Erde aus Halle Halle a. S. . . . .	38
Ausfuhrtarife für schlesische Kohlen . . . . .	39
Braunkohlenbeförderung . . . . .	39
Staffeltarife für Getreide und Mehl . . . . .	39
Verfegung von Mehl und Mühlenfabrikate in die Allgemeine Wagenladungsklasse A. I. . . . .	39
Einführung des Getreide-Ausnahmetarifs C 1 . . . . .	39
Frachtermäßigung für Eichenfaßholz . . . . .	39
Staffeltarife für Hölzer des Specialtarifs II . . . . .	39
<b>VIII. Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr.</b>	
Telegraphische Geldanweisungen . . . . .	42
Fernsprechverbindung mit Stettin-Argenau . . . . .	42
Fernsprechverbindung von Bromberg, Inowrazlaw und Gnesen nach Breslau . . . . .	42
<b>IX. Gewerbefachen.</b>	
Einkaufsverfahren der Armeebedürfnisse durch die Proviantämter . . . . .	43
Abänderung der Gewerbeordnung . . . . .	43
Nachschlebung neuer Waaren bei Ausverkäufen . . . . .	44
Getreide-Preßhese . . . . .	44
Probenehmer für Rübenzucker und Melasse . . . . .	45
Gewerbegericht Bromberg . . . . .	45
Gewerbegericht Inowrazlaw . . . . .	46

**C. Sonderberichte der Interessenten.****I. Handel.**

Bankverkehr . . . . .	47
Wechselverkehr . . . . .	47
Effecten . . . . .	47
Hypothekverkehr . . . . .	47
Getreidehandel und Cerealien . . . . .	48
Weizen . . . . .	48
Roggen . . . . .	48
Gerste . . . . .	48
Hafer . . . . .	48
Mais . . . . .	48
Durchschnittspreise in Bromberg im Jahre 1899 . . . . .	49
Spiritushandel . . . . .	50
Drogenhandel . . . . .	50
Colonialwaarenhandel . . . . .	51
Holzhandel . . . . .	51
Kohlenhandel . . . . .	57
Eisenhandel . . . . .	57
Handel mit landwirthschaftlichen Maschinen . . . . .	57
Viehhandel und Schlachthof . . . . .	57
Wollhandel . . . . .	59
Manufacturwaaren . . . . .	59

**II. Industrie.**

Betriebe und Arbeiter . . . . .	59
Zuckerindustrie:	
Betriebsergebnisse der deutschen Zuckerfabriken vom 1. August 1899 bis 30. April 1900 . . . . .	62
Zuckerfabrik Kruschwitz . . . . .	63
"  Kujawien in Amsee . . . . .	64
"  Montwy in Szymborze . . . . .	65
"  Rafel . . . . .	66
"  Niezyszowo . . . . .	67
"  Tuczno . . . . .	68
"  Union bei Georgenburg . . . . .	69
"  Wierzchoslawice . . . . .	69
Mühlenindustrie . . . . .	69
Brennereien . . . . .	72
Brauereien . . . . .	72
Essigfabrikation . . . . .	72
Holzindustrie . . . . .	73
Dachpappenfabrikation — Baumaterialien . . . . .	74
Ziegeleiindustrie . . . . .	74
Kalkindustrie . . . . .	75
Ofenfabrikation . . . . .	75
Glasfabrikation . . . . .	75
Braunkohlenindustrie . . . . .	75
Maschinenindustrie . . . . .	75
Lederfabrikation . . . . .	78
Mechanische Schuhfabrikation . . . . .	78
Buchdruckereien, Zeitungswesen . . . . .	78
Sodafabrikation . . . . .	78
Stärkefabrikation . . . . .	79
Salzindustrie:	
Königl. Saline in Inowrazlaw . . . . .	79
Steinsalzbergwerk Inowrazlaw Act.-Ges. . . . .	79

**III. Transportgewerbe.**

Expedition . . . . .	81
Flößerei . . . . .	81
Schiffahrt . . . . .	82
Bromberger Schleppschiffahrt-Actien-Gesellschaft . . . . .	83
Leinbahnen:	
Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft . . . . .	86
Kleinbahn des Kreises Wittowo . . . . .	88
Straßenbahnen . . . . .	88

**D. Statistischer Theil.****I. Steuerstatistik.**

a. Directe Steuern . . . . .	89
Zur Handelskammer beitragspflichtiges Gewerbe-Steuerfoll . . . . .	90
Gewerbesteuerpflichtige des Stadtkreises Bromberg . . . . .	91
b. Zölle und indirecte Steuern . . . . .	93

**II. Gerichtswesen.**

Wechselprozesse . . . . .	94
Handelsregister . . . . .	94
Schiffsregister . . . . .	94

**III. Geldverkehr.**

Der Reichsbankverkehr Brombergs . . . . .	95
Städtische Sparkasse . . . . .	96
Stadtleihamt Bromberg . . . . .	96
Bromberger Gewerbebank . . . . .	97
Vorschußverein zu Bromberg . . . . .	98
Spar- und Creditverein zu Crone a. Br. . . . .	99
Vorschußverein zu Fische . . . . .	99
Vorschußverein zu Inowrazlaw . . . . .	99
Spar- und Darlehnskasse zu Inowrazlaw . . . . .	100
Vorschuß- und Sparkassenverein zu Mrottschen . . . . .	100
Spar- und Vorschußverein zu Rafel . . . . .	100
Spar- und Vorschußverein zu Schönlaute . . . . .	101
Spar- und Vorschußverein zu Schults . . . . .	101
Zuiner Creditverein . . . . .	101
Volksbank in Znin . . . . .	101

**IV. Post- und Telegraphenverkehr.**

a. Uebersicht über den Post- und Telegraphenverkehr im Regierungs-Bezirk Bromberg . . . . .	102—103
b. Post- und Telegraphenverkehr der Stadt Bromberg von 1875—1899 . . . . .	104
c. Fernsprecheverkehr . . . . .	105
d. Fernsprecheverkehr Brombergs 1889—1899 . . . . .	106

**V. Eisenbahnverkehr.**

I. Personenverkehr . . . . .	106
II. Güterverkehr . . . . .	106
III. Viehverkehr . . . . .	106
IV. Einnahmen . . . . .	106
V. Frachtartikel . . . . .	107
VI. Viehgattungen . . . . .	109
Der Eisenbahnverkehr der Stadt Bromberg 1876 bis 1899 . . . . .	109

**VI. Wasserverkehr.****A. Flößerei.**

Grenzzollamt Schillno . . . . .	110
Sicherheitshafen Brahemünde . . . . .	110
Lokal-Verkehr Brombergs . . . . .	110
Flößerei durch den Bromberger Kanal . . . . .	111
Bromberger Kanal . . . . .	111
Stationsbetrieb in Weizenhöhe . . . . .	111

	Seite		Seite
<b>B. Schifffahrt.</b>			
I. Weichselverkehr (untere Brahe)	112		
II. Schiffsverkehr der Stadt Bromberg:			
a) mit der Weichsel durch die Karlsdorfer Schleuse . . . . .	113		
1. Die Einfuhr nach Bromberg von der Weichsel . . . . .	113		
2. Die Ausfuhr aus Bromberg nach der Weichsel . . . . .	114		
b) mit der Neze durch die II. Schleuse des Bromberger Kanals:			
1. Die Ausfuhr von der Stadt Bromberg nach der Neze . . . . .	114		
2. Die Einfuhr nach Stadt Bromberg . . . . .	115		
Der Schiffs-Güterverkehr der Stadt Bromberg . . . . .	115		
Der gesammte Schiffsverkehr Brombergs von 1888—1899 . . . . .	116		
III. Der Bromberger Kanalverkehr (II. Schleuse).			
a. Schiffsverkehr . . . . .	116		
b. Schiffsgüter 1899 durch die II. Schleuse befördert . . . . .	117		
Schiffs- und Güterverkehr von 1873—1899 . . . . .	118		
Durchschnittliche Belastung der Rähne . . . . .	118		
		<b>IV. Der Wartheverkehr. . . . . 119</b>	
		Vergleichsstatistik des Schiffsverkehrs mit der unteren Neze . . . . . 119	
		<b>V. Der Schiffsverkehr mit der oberen Neze . . . . . 120</b>	
		a. Fuchschwanzschleuse . . . . . 120	
		Gesamtverkehr der Fuchschwanzschleuse . . . . . 120	
		b. Labischiner Schleuse . . . . . 121	
		Gesamtverkehr durch die Labischiner Schleuse . . . . . 121	
		c. Pakoisch-Schleuse . . . . . 122	
		Gesamtverkehr der Pakoisch-Schleuse . . . . . 122	
		<b>VI. Schleusenleistungen des Bromberger Kanals (II. Schleuse) 123</b>	
		<b>VII. Wasserstände.</b>	
		a. Hafenschleuse Brahemünde . . . . . 123	
		b. Wasserstände der Brahe . . . . . 123	
		<b>VIII. Arbeiterversicherung.</b>	
		Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Verufsgenossenschaft in Bromberg . . . . . 123	
		Pofensche landwirthschaftliche Verufsgenossenschaft Krankenkassen in Stadt Bromberg . . . . . 125	
		<b>E. Innere Angelegenheiten 126</b>	

IV. Die Erziehung . . . 119

V. Die Erziehung . . . 121

VI. Die Erziehung . . . 123

VII. Die Erziehung . . . 125

VIII. Die Erziehung . . . 127

IX. Die Erziehung . . . 129

X. Die Erziehung . . . 131

XI. Die Erziehung . . . 133

XII. Die Erziehung . . . 135

XIII. Die Erziehung . . . 137

XIV. Die Erziehung . . . 139

XV. Die Erziehung . . . 141

XVI. Die Erziehung . . . 143

XVII. Die Erziehung . . . 145

XVIII. Die Erziehung . . . 147

XIX. Die Erziehung . . . 149

XX. Die Erziehung . . . 151

E. Die Erziehung . . . 153

F. Die Erziehung . . . 155

G. Die Erziehung . . . 157

H. Die Erziehung . . . 159

I. Die Erziehung . . . 161

J. Die Erziehung . . . 163

K. Die Erziehung . . . 165

L. Die Erziehung . . . 167

M. Die Erziehung . . . 169

N. Die Erziehung . . . 171

O. Die Erziehung . . . 173

P. Die Erziehung . . . 175

Q. Die Erziehung . . . 177

R. Die Erziehung . . . 179

S. Die Erziehung . . . 181

T. Die Erziehung . . . 183

U. Die Erziehung . . . 185

V. Die Erziehung . . . 187

W. Die Erziehung . . . 189

X. Die Erziehung . . . 191

Y. Die Erziehung . . . 193

Z. Die Erziehung . . . 195



Biblioteka Główna UMK



300020843660