

# Staatswissenschaftliche Studien.

---

In Verbindung mit

Prof. Dr. **Gustav Cohn** in Göttingen, Prof. Dr. **Eheberg** in Erlangen, Hofrat Prof. Dr. **Helferich** in München, Hofrat Prof. Dr. **von Inama-Sternegg** in Wien, Geh.-Rat Prof. Dr. **Laspeyres** in Gießen, Prof. Dr. **Lexis** in Göttingen, Prof. Dr. **Carl Menger** in Wien, Prof. Dr. **von Miaskowski** in Wien, Prof. Dr. **J. Neumann** in Tübingen, Prof. Dr. **Paasche** in Marburg, Prof. Dr. **Philippovich v. Philippsberg** in Freiburg, Prof. Dr. **Pierstorff** in Jena, Geh.-Rat Prof. Dr. **Roscher** in Leipzig, Hofrat Prof. Dr. **Schanz** in Würzburg, Prof. Dr. **von Schönberg** in Tübingen, Prof. Dr. **Stieda** in Rostock, Prof. Dr. **Umpfenbach** in Königsberg, Geh.-Rat Prof. Dr. **Ad. Wagner** in Berlin

herausgegeben

von

**Dr. Ludwig Elster,**

Professor an der Universität Breslau.

**3. Band, 4. Heft.**

**Dr. August Köttgen, Studien über Getreide-  
verkehr und Getreidepreise in Deutschland.**

---

**Jena,**

Verlag von **Gustav Fischer.**

1890.

# Studien

über

## Getreideverkehr und Getreidepreise

in

BA 647

Deutschland.

225

108

Von

341

Dr. August Köttgen.

---

Jena,

Verlag von Gustav Fischer.

1890.

Die nachfolgende Abhandlung wurde der philosophischen Fakultät der Universität Bonn als Doktordissertation unterbreitet.

Vorgelegt von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Nasse.

3. Band 4. Heft.

Dr. August Kötter's, Studien über Getreide.

# Dem Andenken

meines hochverehrten Lehrers

## Erwin Nasse

in Dankbarkeit gewidmet.

# Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung . . . . .	1— 2
<b>I. Allgemeines.</b>	
1. Der Getreideverkehr . . . . .	3— 5
2. Die Getreidepreise . . . . .	5— 6
<b>II. Der Getreideverkehr nach den einzelnen Bezirken geordnet.</b>	
1. Ost- und Westpreußen . . . . .	7—14
2. Pommern . . . . .	14—17
3. Mecklenburg . . . . .	17—18
4. Schleswig-Holstein . . . . .	18—21
5. Posen . . . . .	21—23
6. Schlesien . . . . .	23—26
7. Brandenburg . . . . .	26—29
8. Die Stadt Berlin . . . . .	29—33
9. Der nordwestliche Teil von Deutschland . . . . .	33—40
10. Die Provinz Sachsen und die mitteldeutschen Kleinstaaten . . . . .	40—44
11. Das Königreich Sachsen . . . . .	44—46
12. Die Rheinlande . . . . .	46—50
13. Westfalen mit Waldeck und Lippe-Detmold . . . . .	50—52
14. Hessen-Nassau, der Kreis Wetzlar und die Provinz Oberhessen . . . . .	52—54
15. Das Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen . . . . .	54—55
16. Mannheim und Ludwigshafen . . . . .	55—57
17. Elsass-Lothringen . . . . .	57—58
18. Baden . . . . .	58—60
19. Württemberg und Hohenzollern . . . . .	60—61
20. Bayern . . . . .	61—63
<b>III. Die Getreidepreise . . . . .</b>	<b>64—67</b>
Schlussbemerkung . . . . .	67

## Einleitung.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Erfurt hat in den letzten Jahren angefangen, die Bewegung einiger wichtiger Güter auf deutschen Eisenbahnen zur kartographischen Darstellung zu bringen.

So liegen für die Jahre 1886 und 1887 Karten vor, welche den Bahnverkehr in Weizen, Roggen und Mehl (Mühlenfabrikate) zwischen den einzelnen deutschen Gebieten höchst anschaulich schildern und zugleich die aus der Reichsstatistik ersichtlichen Zahlen für den Wasserverkehr aufgenommen haben.

Aus diesen Karten in Verbindung mit den Ergebnissen der Erntestatistik, den Berichten der Handelskammern und der Statistik der Getreidepreise ein Bild zu entwerfen, welches den Weizen-, Roggen- und Mehlhandel im Innern Deutschlands wenigstens in den Hauptzügen wiedergibt, ist die Aufgabe dieser Arbeit.

Dabei war zunächst, was den Wert des statistischen Materials angeht, zu beachten, daß die Zahlen der Ernte- und Preisstatistik an Genauigkeit mit denen der Verkehrsstatistik nicht entfernt zu vergleichen sind.

Die Erntestatistik ist noch nicht in ein solches Stadium getreten, daß sie die Menge des jährlich Geernteten auch nur annähernd genau wiederzugeben vermöchte; nur die Bewegungen von einem Jahre zum anderen läßt sie mit mäfsiger Sicherheit erkennen. Wir haben deshalb darauf verzichtet, die in den Jahren 1886 und 87 nach den verschiedenen Aufstellungen geernteten Quantitäten hier in Betracht zu ziehen und uns begnügt, den Durchschnitt von 4 Jahren verschiedenartigen Ernteaufsalles bei der Berechnung der Produktion eines jeden Verkehrsgebietes zu Grunde zu legen. Die Jahre 1881—84 sind gewählt, weil dieselben eine von sehr geringer bis zu recht guter Ernte aufsteigende Linie bilden.

Bei der Feststellung der Preise sind nur die Ergebnisse der Reichsstatistik benutzt worden, weil sie unseres Erachtens brauchbarer sind, als die aus gar zu verschiedenartigen Einzelzahlen gewonnenen Resultate der preussischen Erhebungen.

Das gesamte Reichsgebiet ist in der von uns zu Grunde gelegten Verkehrsstatistik in Bezirke eingeteilt, welche sich wesent-

lich mit den Provinzen, resp. in Süddeutschland mit den Einzelstaaten decken; einzelne Kleinstaaten sind zu den nächstliegenden Provinzialgebieten gerechnet.

In jedem Bezirk ist angegeben:

1. Der Verkehr innerhalb der Grenzen ohne Anfangs- und Endstation (V. i. B.);
2. der Versand nach anderen (V.),
3. der Empfang von anderen Bezirken (E.) und zwar bei jedem genau die Höhe des Versands bezw. Empfangs.

Diese letzteren Zahlen sind es fast allein, welche uns interessieren. — Der Verkehr im Bezirke wird sich meistens nach der Gröfse des Bezirks richten und selten einen Schlufs über die Quellen und Richtungen der einzelnen Transporte zulassen; um so deutlicher sind die Aufschlüsse, welche wir durch die Versand- und Empfangsziffern erhalten.

Die Ergebnisse der Eisenbahnstatistik sind schon mehrfach Gegenstand der Bearbeitung gewesen, nämlich in verschiedenen Aufsätzen von Thamer enthalten im „Archiv für Eisenbahnwesen“ und betitelt: „Deutschlands Getreide-Ernte und die Eisenbahnen“. Vgl. Archiv 1885 S. 165 fg., 1886 S. 311 fg., 1887 S. 353 fg., 1888 S. 207 fg., 1889 S. 379 fg. — Die genannten Arbeiten haben sich jedoch ein von dem unserigen wesentlich verschiedenes Ziel gesteckt: sie stellen nicht die Richtung, Stärke und Länge der Bewegung, sondern ihr schließliches Resultat, d. h. in jedem einzelnen Bezirk die Menge des Geernteten, des Versand- bezw. Empfangsüberschusses (im Bahn- wie im Wasserverkehr) zusammen und berechnen die zur Verwendung und weiter die — nach Abzug der Aussaat — zum Verzehr verbleibenden Mengen. —

So dankenswert und nützlich diese Berechnungen sein mögen, von denen auch in die gegenwärtige Arbeit einige Zahlen aufgenommen sind, so möchten wir doch nicht unterlassen, auf das Bedenken aufmerksam zu machen, welches der ganz gleichartigen Verwertung des verschiedenartigen statistischen Materials entgegensteht. — Die schon berührte Unsicherheit der Statistik der Ernteergebnisse ist ein Faktor, der bei der Beurteilung der Endresultate immer sehr stark ins Gewicht fällt und uns bewogen hat, auf eine genaue, den einzelnen Jahren folgende Vergleichung der Ernte und des Verkehrs zu verzichten.

# I. Allgemeines.

## 1. Der Getreideverkehr.\*)

Deutschland enthält bekanntlich Gebiete, welche mehr als ihren Bedarf hervorbringen, neben solchen, welche bedeutende Zuschüsse erfordern; die ersteren gruppieren sich wesentlich um die Ostseeküste herum: Ost- und Westpreußen, Pommern, Mecklenburg, Schleswig - Holstein produzieren mehr als sie bedürfen, — ebenso Posen und die Provinz Sachsen; in dieses Gebiet hinein springt im Osten Brandenburg vor, welches vermöge seiner geringeren Fruchtbarkeit und der hohen Bevölkerungsziffer der Reichshauptstadt eine gröfsere Zufuhr bedarf. Durch das Königreich Sachsen wird die Verbindung hergestellt zwischen Brandenburg und den westlichen Provinzen, welche sämtlich unzulängliche Produktion aufweisen. — In Süddeutschland besteht das Gebiet der Fehlbeträge aus Württemberg und Baden; die umliegenden Bezirke haben sämtlich günstige Erzeugungsverhältnisse.

Von den benachbarten Staaten gehören Frankreich und die Schweiz der Kategorie der Einfuhrbedürftigen an, Österreich-Ungarn und besonders Rufsland exportieren, Schweden und Norwegen sowie Dänemark müssen einen Teil ihres Bedarfs aus dem Auslande decken. England bildet den Weltmarkt für das gesamte überseeische Getreide und nimmt dadurch eine Sonderstellung ein; — Belgien und die Niederlande spielen vermöge ihrer grossen Seehäfen und ihrer Lage zum Westen Deutschlands eine Vermittlerrolle.

---

\*) Vgl. Lexis: Die Wirkung der Getreidezölle. Sonderabdruck aus der Festgabe für Georg Hanssen zum 31. Mai 1889. Tübingen 1889.

Solange Deutschland noch ein Getreide ausführendes Land war, d. h. bis zum Anfange der siebziger Jahre, erschien es als das Naturgemälde, daß der Überfluß an Getreide von den Ostseehäfen aus seewärts versandt wurde, und zwar der Weizen namentlich nach England. dessen Bedarf ja ein ganz besonders großer ist. Die deutschen Ostseehäfen besorgten zugleich den Versand des russischen Getreides, welches in derselben Richtung sich bewegte. Der Westen bezog seine Einfuhr über die Niederlande, — ein anderer Teil der betreffenden Fehlbetragsgebiete versorgte sich aus Österreich-Ungarn. Auch als im Laufe der Zeit das Deutsche Reich ein Land mit vorwiegender Getreideeinfuhr wurde, änderte sich an diesen Verkehrsrichtungen noch nichts. Erst mit den achtziger Jahren trat ein Umschwung ein: der österreichische Anteil an der deutschen Getreideeinfuhr ging mehr und mehr zurück, der russische hob sich in demselben Maße; die Zölle verteuerten den inländischen Preis über den Freihandelspreis hinaus, und die Ausfuhrgebiete an der Ostsee waren nicht mehr im Stande, ihren Weizen auf den auswärtigen Markt zu bringen; immer mehr suchten sie ihren Absatz in den deutschen Einfuhrgebieten. Das Resultat dieser Entwicklung sind die Verkehrsverhältnisse der Jahre 1886 und 1887.

Für diese beiden Jahre lassen sich vier Hauptströmungen unterscheiden, für Weizen und Roggen gemeinsam, nicht aber für Mehl und Mühlenfabrikate geltend.

a) Es zeigt sich ein Exporthandel von Rußland und den deutschen Ostseeprovinzen her nach Norden und Westen zu. Die russischen Getreidevorräte gehen über die Provinz Preußen, werden dort durch einheimische Überschüsse verstärkt und schließlich von Königsberg und Danzig aus verschifft. Ein Teil des Seeverbands von deutschem Ursprung wird nicht eigentlich ausgeführt, sondern über die westlichen Häfen, namentlich auch die niederländischen, nach dem Westen Deutschlands transportiert. In analoger Weise versenden Pommern und Mecklenburg einen Teil ihrer bedeutenden Getreideproduktion, doch nimmt die Bedeutung dieses Versands ab, je weiter man nach Westen kommt.

b) Das zweite Merkmal ist die Versorgung Brandenburgs und Berlins, welche von Norden und Osten aus erfolgt. Namentlich sind die Provinzen Posen und Preußen zu nennen, daran anschließend ein Empfang aus den russischen und preussischen Ostseehäfen, der durch Stettin und den Finow-Kanal vermittelt wird; in zweiter Linie kommen noch Mecklenburg und Schlesien in Betracht.

c) Mitteldeutschland auf der linken Seite der Elbe und das Königreich Sachsen werden beherrscht von einem mächtig starken und sehr breiten Strome, der, aus überseeischem (besonders russischem und amerikanischem) Getreide zusammengesetzt, bei den Elb- und Weserhäfen seinen Anfang nimmt und, angewachsen durch die Überschüsse Hannovers und der Provinz Sachsen, sich nach Westen und Süden ergießt; derselbe entsendet seine Ausläufer nach Bayern, Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen, Hessen-Nassau und Westfalen.

d) Als bedeutendster Verkehrsträger ist schliesslich der Rhein zu nennen, der von Emmerich her enorme Getreidequantitäten ins Land hinein befördert; vom Strome aus werden die umliegenden Gebiete versorgt; bei Mannheim wird der grösste Teil der Transporte zur Bahn verladen und nach Süddeutschland und der Schweiz versandt.

Von dem Mehlhandel gilt das soeben Gesagte nicht; derselbe richtet sich naturgemäss nach der Entwicklung der Mühlenindustrie; und so geschieht es, dass in vielen Bezirken sich ein lebhafter Verkehr findet ohne besonderen Überschuss, und in vielen Gegenden mit geringer Produktion und entwickelter Industrie der einführenden Richtung des Getreidehandels eine ausführende des Mehlverkehrs gegenübersteht.

## 2. Die Getreidepreise

gruppieren sich naturgemäss derart, dass nach den Empfangsquellen zu die niedrigsten liegen, und von da aus nach den Hinterländern eine Stufe nach der anderen aufwärts führt. Wollte man dieses Verhältnis kartographisch darstellen, so würde man am zweckmässigsten verschiedene Ausgangspunkte mit Rayons wählen derart, dass jedesmal der folgende Rayon eine Preissteigerung darstellte. Der eine Ausgangspunkt läge dann etwa in Russisch-Polen unweit der preussisch-posenschen Grenze; der zweite etwa bei Hamburg, der dritte bei Emmerich. Die Grenzen der verschiedenen Gebiete würden dann liegen: rechts von der Elbe, diese hinabgehend, und: dem Rhein parallel mitten durch Westfalen, Hessen-Nassau und Württemberg laufend.

Diese Grenzen können sich nicht scharf markieren, weil niemals die beiden benachbarten Grenzgebiete wesentlich verschiedene Preise haben können: sobald auf der einen Seite allein der Preis steigt, dehnt sich die andere (billigere) Seite aus und verdrängt das

Nachbargebiet so lange, bis die höheren Transportkosten das Gleichgewicht der Preise wieder hergestellt haben.

Das östliche Gebiet hat wesentlich Rußland als Quelle, das mittlere zum größten Teil auch Rußland, zum geringeren Nordamerika, Indien etc. wie das westliche. Der Preis des mittleren Ausgangspunktes ist höher als der des östlichen, der westliche wieder höher als der mittlere; aus diesen Sätzen lassen sich die Grundzüge des Handels konstruieren. Die Darstellung geringerer Unterschiede zwischen Weizen- und Roggenverkehr bleibt dem speziellen Teile vorbehalten.

Bei den Mehlpreisen sind zu viele Qualitäten und zu wenige Plätze von der Reichsstatistik angegeben, als daß man aus den Differenzen Schlusfolgerungen ziehen könnte.

## II. Der Getreideverkehr nach den einzelnen Bezirken geordnet.

### 1. Ost- und Westpreußen.

Der Charakter des Getreideverkehrs ist in diesem Gebiete ein sehr ausgesprochener: es ist wesentlich Ausfuhrland für einheimisches wie russisches Getreide, namentlich für Weizen. Es zerfällt in zwei Bezirke, deren erster das Binnenland umfaßt, während der andere durch die Ostseehäfen Memel, Königsberg, Pillau, Elbing, Danzig und Neufahrwasser gebildet wird.

#### A. Weizen.

		1881—84	
Durchschnittliche Produktion	} insgesamt:	163 000 t	
		} pro Kopf	Ostpreußen: 41 kg
			Westpreußen: 60 kg
		d. preufs. Staat: 43 kg	
		1886	1887
Binnengebiet. V.		93 000—101 400 t	
E.		2 200— 2 100 t	
V. nach den Häfen:		74 500— 80 000 t	
		1885	
Häfen. E. (Bahn):		331 700—137 200—234 600 t	
V. zur See:		197 000—224 200 t	
E. aus Polen:		44 900— 45 800 t	
		1885	
E. aus d. übr. Rufsl.:		245 200— 17 200—107 300 t	
Flußverkehr. Zu Thal bei Thorn:		27 500— 26 200 t	
Zu Thal bei Danzig:		37 600— 37 400 t	

Das Binnengebiet fällt auf durch den enormen Abstand zwischen Bahnversand und Bahnempfang, welcher durch die großen Transporte nach den Häfen zu hervorgebracht wird. Ein verhältnismäßig geringer Teil des Versands wendet sich nach Südwesten, nach Posen, Brandenburg und weiter nach dem Königreich Sachsen.

Die Produktionsverhältnisse sind in Westpreußen recht günstige, in Ostpreußen weniger.

Die Gesamtweizen-Produktion überstieg im Durchschnitt der Jahre 1881—84 die Versandmenge um nicht viel mehr als das Doppelte, eine auffallende Erscheinung, welche sich auch durch die Versorgung der produktionslosen Hafenstädte nicht ausreichend erklären läßt, wenn wir nicht annehmen, daß die Weizenkonsumtion im Innern der Provinz Preußen eine sehr geringe ist; diese Annahme wird durch Thamers Aufsatz (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1888 S. 230 fg.) bestätigt, welcher für die Provinz einen Verzehr an Weizen von 24 kg auf den Kopf der Bevölkerung ausrechnet.

Zur Ergänzung des Bildes ist noch der recht bedeutende Flußverkehr zu erwähnen, welcher von Rußland her nach den Häfen zu sich bewegt und der Provinz den Charakter eines Durchfuhrbezirkes verleiht.

Die Bedeutung der Hafenstädte für den Weizenhandel geht schon aus dem Gesagten hervor, sie wird noch sehr erheblich verstärkt durch die bedeutenden Transporte aus Polen und dem übrigen Rußland, welche allerdings im Jahre 1886 recht unbedeutend erscheinen, in den Jahren 1885 und 87 aber eine solche Größe zeigen, daß der Empfang aus dem preussischen Produktionsgebiete ganz erheblich in den Hintergrund tritt.

Dem Gesamtbahnempfang der Häfen entspricht der Versand derselben zur See, wenn man den Versandüberschuß von 1886 auf Rechnung der enormen 85er Zufuhr setzt. Die Ausfuhr bezw. Durchfuhr ist gerichtet nach Großbritannien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Schweden und Norwegen, ein Teil gelangt auch nach Schleswig-Holstein und den Nordseehäfen.

Mit diesen Zahlen stimmen die Berichte der Handelskammern von Königsberg und Danzig vollkommen überein:

Das Jahr 1886 wird allgemein als ein ungewöhnlich schlechtes Geschäftsjahr dargestellt, und zwar wird solches zurückgeführt einmal auf die im allgemeinen recht guten Ernten der vorausgegangenen Jahre, welche die Nachfrage herabgedrückt hätten, sodann auf die

russische Tarifpolitik, welche die russischen Ausfuhrhäfen begünstige und den preussischen Durchfuhrhandel zu vernichten drohe. Eine Besserung im Jahre 1887 sei ja nicht zu leugnen, doch sei, allgemein betrachtet, der für den Handel der beiden Hafenstädte so wichtige Weizenverkehr im Abnehmen begriffen.

a. Königsberg notiert für die Jahre

	1885	1886	1887
einen Anfangsbestand von:		42 500—	20 400 t
eine Zufuhr vom	{ Inlande:	28 112—39 774—	47 555 t
	{ Auslande:	195 371—22 631—	87 950 t
einen See-Export von:		224 248—93 110—	130 113 t

b. Danzig gibt folgende Daten:

	1883	1884	1885	1886
Anfangsbestand:				33 986 t
Zufuhr	{ per Bahn:			79 253 t
	{ per Landfuhr:			4 000 t
	{ per Wasser:			37 709 t
Gesamt:	213 930—	114 589—	172 763—	154 950 t
See-Export:	164 960—	73 150—	115 342—	105 766 t

Ein Vergleich der von Königsberg und Danzig aufgeführten Zahlen mit dem oben dargestellten Verkehr der Provinz ergibt, dafs neben den genannten Hafenplätzen der ganze übrige Handel bedeutungslos erscheinen mufs; und in der That haben Memel, Tilsit und auch Thorn nur von ganz geringen Umsätzen zu berichten.

Das Resultat der vorstehenden Angaben über die Hafenstädte ist folgendes:

1. Eisenbahnverkehr		1886	1887
Empfang aus Rufslund:		62 100—	153 100 t
Empfang aus dem Inlande:		75 100—	81 500 t
		<u>137 200—</u>	<u>234 600 t</u>

2. Flufsschiffahrtsverkehr, wenn man annimmt, dafs der Durchgang bei Thorn aus Rufslund stammt, die Verstärkung desselben bei Danzig aber aus dem Inlande:

	1886	1887
Empfang aus Rufslund:	27 500—	26 200 t
Empfang aus dem Inlande:	10 100—	11 200 t
	<u>37 600—</u>	<u>37 400 t</u>

3. Gesamtverkehr ad 1 und 2.

	1886	1887
Empfang aus Rufsland:	89 600—	179 300 t
Empfang aus dem Inlande:	85 200—	92 700 t
	<u>174 800—</u>	<u>272 000 t</u>

4. Seeverkehr der Seehäfen Memel, Pillau-Königsberg und Neufahrwasser-Danzig (Reichs-Statistik).

	1886	1887
Versand	197 100—	224 200 t
Davon nach inländischen Seehäfen:	26 600—	27 700 t
nach Großbritannien:	63 400—	80 500 t
nach den Niederlanden:	51 000—	59 100 t
nach Belgien:	18 100—	7 800 t
nach Dänemark:	27 200—	23 600 t
nach ausländ. Seehäfen überhaupt:	170 500—	196 500 t

Mit unserer oben aufgestellten Behauptung, die Verteuerung des inländischen Preises durch den Zoll habe die Ausfuhr des deutschen Getreides unmöglich gemacht, scheinen diese Zahlen nicht im Einklang zu stehen, denn während der Empfang aus dem Inlande 1886 fast die Hälfte, 1887 mehr als ein Drittel des Gesamt-empfangs ausmacht, nehmen die inländischen Häfen nur etwa ein Achtel des Seeversands auf. Dazu ist jedoch zu bemerken: zunächst die große Zahl der Einwohner der Hafenstädte (300—400 000), welche trotz der Preiserhöhung eher unverzolltes deutsches, als verzolltes russisches Getreide konsumieren werden; dies fällt ins Gewicht, da erfahrungsmäßig in großen Städten der Weizenverbrauch besonders stark ist. — Sodann ist anzunehmen, daß der Versand nach den Niederlanden zum großen Teil den Rhein hinauf nach Deutschland gegangen ist; dies bestätigt nicht nur der Handelskammerbericht von Karlsruhe, welcher von einem bedeutenden Bezug an Weizen aus den Ostseeprovinzen via Rotterdam spricht, — es wird auch dargethan durch den Königsberger Bericht, welcher unter den Bestimmungsorten des Seeversands den deutschen Zollverein mit 48 368 t (1886) bzw. 58 734 t (1887) aufführt. Diese Zahlen sind mit der Reichsstatistik, nach welcher die Seehäfen des deutschen Zollvereins aus Pillau-Königsberg nur 15 140 t (1886) und 14 365 t (1887) und Hamburg-Altona nur 2 008 t (1886) und 4 633 t (1887) erhalten haben, nur dadurch zu vereinigen, daß man den Versand nach den Niederlanden in Betracht zieht. — Schliesslich

steht mit unserer Annahme in Übereinstimmung der Umstand, daß während der letzten Jahre die Niederlande im Seeversand neben Großbritannien in den Vordergrund getreten sind.

Reichsstatistik:

Seeversand	1883	1884	1885	1886	1887
a. Pillau - Königsberg nach					
Großbritannien:	54 805	23 324	52 178	20 967	32 789 t
nach den Niederlanden:	19 237	21 841	53 948	33 925	41 588 t
b. Neufahrwasser-Danzig nach					
Großbritannien:	68 374	23 363	44 760	42 380	47 675 t
nach den Niederlanden:	7 449	8 165	18 924	17 110	17 499 t

**B. Roggen.**

1881—84.

Durchschnittliche Produktion	{ im Ganzen:	550 000 t
	{ pro Kopf {	Prov. Preussen: 164 kg.
		Staat Preussen: 140 kg.
		1886 1887
Binnengebiet. V.		81 600—100 500 t
	V. nach den Häfen:	42 700— 68 900 t
	V. nach Berlin:	11 400— 8 700 t
	V. nach d. Königr. Sachsen:	10 000— 6 600 t
Häfen. E.		62 400—107 900 t
	E. aus den russ. Ostseeprovinzen:	12 600— 34 200 t
	E. aus Polen:	6 700— 4 700 t
Flußverkehr. Zu Thal. Memel (Tilsit):		6 300— 5 800 t
	Zu Thal. Weichsel (Thorn):	14 600— 9 200 t
	Zu Thal. Weichsel (Danzig):	12 700— 12 600 t
V. zur See:		74 100—118 200 t

Die Roggenproduktion der Provinz Preußen ist eine recht erhebliche, daher auch der Bahnversand des Binnenlandes nicht unbedeutend ist, wenngleich nicht so bedeutend wie der Weizenversand, der Empfang dagegen nicht nennenswert. Die Richtung des Versands ist dieselbe wie bei Weizen: das größere Quantum geht nach den Häfen, ein anderer Teil nach Berlin und dem Königreich Sachsen.

In den Häfen bleiben im Roggenverkehr die aufserdeutschen Gebiete hinter der Provinz Preußen erheblich zurück; als beteiligt sind die russischen Ostseeprovinzen und Polen zu nennen.

Einen Beitrag zum Durchfuhrhandel gewährten auch die

Wasserstraßen: Memel und Weichsel; ohne Zuhilfenahme dieser Transporte würden sich die hohen Ziffern der Seeausfuhr nur sehr schwer erklären lassen.

Nach den Berichten der Handelskammern hat sich der Roggenhandel von Königsberg und Danzig wie folgt entwickelt:

a. Königsberg		1885	1886	1887
Anfangsbestand:			10 700—	9 550 t
Zufuhr	vom Inlande:	24 867—	24 568—	53 481 t
	vom Auslande:	113 002—	19 120—	41 068 t
See-Export:		130 993—	42 575—	94 909 t

Auch hier zeichnet sich also das Jahr 1886 durch seinen geringen Verkehr aus, offenbar aus den oben schon aufgeführten Gründen.

b. Danzig		1883	1884	1885	1886
Anfangsbestand:					11 070 t
Zufuhr	per Bahn:				20 819 t
	„ Landfuhr:				2 000 t
	„ Wasser (Weichsel):				12 749 t
Gesamtzufuhr:		61 920—	33 696—	51 566—	46 710 t
See-Export:		42 740—	16 220—	29 558—	39 178 t

Bemerkenswert ist auch hier das ungünstige Resultat des 86 er Roggenhandels.

Resultat:

1. Eisenbahnverkehr.		1886	1887
Empfang aus Rufsland:		19 300—	38 900 t
„	„ dem Inlande:	43 100—	69 000 t
		<u>62 400—</u>	<u>107 900 t</u>
2. Flufsschiffahrt,			
berechnet wie bei Weizen.			
Empfang aus Rufsland:		12 700—	9 200 t
„	„ dem Inlande:	6 300—	9 200 t
		<u>19 000—</u>	<u>18 400 t</u>
3. Gesamtverkehr ad 1 und 2.			
Empfang aus Rufsland:		32 000—	48 100 t
„	„ dem Inlande:	49 400—	78 200 t
		<u>81 400—</u>	<u>126 300 t</u>

4. Seeverkehr der Häfen (Reichsstatistik).

	1886	1887
Versand:	74 100	118 200 t
Davon nach inländischen Seehäfen:	16 500	47 100 t
" Pommern:	7 500	19 800 t
" ausländ. Seehäfen:	57 600	71 100 t
" Norwegen:	22 500	20 600 t
" Schweden:	8 900	10 700 t
" Dänemark:	5 700	6 700 t
" den Niederlanden:	8 300	25 300 t

Mit dem oben aufgestellten Grundsatz, daß das deutsche Getreide neuerdings in Deutschland Absatz zu suchen genötigt sei, stehen in Übereinstimmung die Thatsachen, daß ebenso wie im Empfang so auch im Seeversand vorwiegend das Inland eine gesteigerte Beteiligung zeigt, — daß der Versand nach dem Auslande nur bei den Niederlanden erheblich gewachsen ist, — und daß endlich — laut dem Bericht der Handelskammer — Königsberg allein im Jahre 1886: 18 527 t, im Jahre 1887: 56 437 t nach dem deutschen Zollverein zur See versandt hat.

C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
Binnengebiet. E.	21 400	19 300 t
V.	26 400	32 700 t
Häfen. E.	39 900	64 700 t
V.	9 900	8 100 t
E. aus Rufsland:	22 900	43 200 t
E. aus Preußen:	16 300	20 800 t
Seeversand. Neufahrwasser—Danzig:	26 500	50 000 t
Königsberg—Pillau:	2 500	16 200 t

Im Innern zeigt sich eine ähnliche Verkehrsrichtung wie bei Weizen und Roggen, jedoch ist der Verkehr mit den Häfen mehr ein gegenseitiger; die Höhe der vorigen Ziffern wird hier bei weitem nicht erreicht.

Der Transport über die Hafenstädte ist auch bei Mehl ein sehr erheblicher; die Seeausfuhr wird kaum gedeckt durch die Überschüsse des Bahnempfangs. Unter den Mühlenfabrikaten ist der größte Teil Kleie, welche in der Quantität Mehl übertrifft und vorwiegend nach Dänemark verschickt wird.

Im Bahnempfang der Häfen wiegt Rußland vor.

Nach dem Berichte der Handelskammer hat Danzig an Roggen- und Weizen-Mehl empfangen:

1882	1883	1884	1885	1886
6 964	— 6 352	— 14 366	— 15 879	— 20 129 t

Davon per Weichsel:

2 136	— 2 423	— 3 044	— 2 532	— 4 309 t
-------	---------	---------	---------	-----------

Der Mehlhandel hat also im Gegensatze zum Getreidehandel beständig zugenommen.

## 2. Pommern

ist gleichfalls in Binnenland und Häfen eingeteilt; jedoch läßt sich hier ein gleichmäßiger Zug der verschiedenen Getreidearten nicht feststellen. Ausschlaggebend ist auch hier der Wassertransport, der bei Roggen ziemlich gleichförmig in den letzten Jahren sich von Rußland her über Stettin die Oder hinauf gegen Berlin zu bewegt hat, während er bei Weizen noch schwankt und einmal im Empfang von Rußland her, dann wieder im Versand nach den westlichen Häfen seinen Schwerpunkt findet.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion:	1881—84.	pro Kopf	44 kg
	1886	1887	
Inneres. V.	15 300	— 13 700	t
E.	8 500	— 8 300	t
Häfen. V.	2 300	— 2 100	t
E.	16 700	— 12 900	t
V. des Inneren nach den Häfen:	9 700	— 8 700	t
E. der Häfen aus Brandenburg:	5 000	— 2 400	t
Seeversand von Stettin nach den Niederlanden			
(Reichsstatistik):	28 200	9 000	t

Die Produktion an Weizen ist keine besonders hohe, daher auch der Bahnverkehr geringer ist, als in Preußen. Hervorzuheben ist der Überschufs des Bahnversands im Binnenbezirk, der des Empfangs in den Hafenstädten, welcher die Versorgung der letzteren veranschaulicht; — da nun auch die Provinz Brandenburg an dem Bahnempfang der Küstenstädte beteiligt ist, so ist ein Zug nach der See nicht zu verkennen.

Wichtiger als dieses aber ist der Verkehr auf den Wasserstraßen, bei welchem in gewissen Jahren die Einfuhr, in anderen (namentlich den letztern) die Ausfuhr überwogen hat. Die Berichte der Stettiner Handelskammer geben folgende Zahlen:

	1882	1883	1884	1885	1886
Zufuhr	6 649	—34 341	—73 222	—18 462	— 3 748 t
Ausfuhr } zur See:	3 248	— 2 487	— 168	—10 761	—29 000 t

Für 1887 notiert die Reichsstatistik bei Stettin:

5 100 t Einfuhr zur See aus dem Osten, 9 800 t Ausfuhr zur See nach dem Westen.

Die starke Ausfuhr Stettins von 1886 kann naturgemäß nicht aus dem Überschufs des Bahnempfangs herrühren, der ja in allen Häfen zusammen nur 14 400 t betragen hat, er ist vielleicht zum Teil auf Überschüsse aus den vorhergehenden Jahren, jedenfalls aber zum anderen Teil auf große Zufuhren auf der Oder zurückzuführen, welche letztere Annahme durch die Notiz des Handelskammerberichts von Breslau gestützt wird, daß 1886 ein größeres Quantum Weizen von Breslau aus zu Wasser via Stettin nach Rotterdam und Mannheim gegangen sei.

Auch steht mit dieser Voraussetzung im Einklang, daß nach der Reichsstatistik der weitaus größte Teil des Stettiner Seeverbands nach den Niederlanden gerichtet war.

Was nun die großen Zufuhren hauptsächlich russischen Weizens in den Jahren 1883, 84 und 85 anbetrifft, so können wir die Vermutung aussprechen, daß sie auf dem nächsten und billigsten Wege, d. h. durch die Oder und den Finow-Kanal nach Berlin zu abgesetzt sind; und zwar schliessen wir solches aus der Analogie des Roggenverkehrs.

## B. Roggen.

	1881—84.
Durchschnittliche Produktion:	pro Kopf 216 kg
	1886 1887
V.	43 700—38 900 t
V. nach den Häfen:	23 400—21 600 t
V. nach Berlin:	10 200— 7 700 t

Wichtiger als der Weizenverkehr ist der des Roggens, sowohl des inländischen, wie des ausländischen. Die Produktion ist sehr bedeutend; von dem nicht geringen Versand des inneren Bezirks geht der größere Teil nach den Häfen, ein anderer nach Berlin. Beherrscht aber wird der Roggenhandel Pommerns durch die enor-

men Transporte von Rufsland her, welche nach dem Berichte der Handelskammer von Stettin für Berlin bestimmt waren. In Stettin sind nach diesem Bericht von Osten kommend angelangt:

1882	1883	1884	1885	1886	1887
89 828	—169 582	—132 961	—149 288	—124 102	—183 341 t

Wir finden diese Mengen wieder in der Statistik des Durchgangsverkehrs auf dem Finow-Kanal, welche als Durchgang nach der Havel

für 1886:	144 450 t,
„ 1887:	161 337 t notiert.

Bei der Gestalt der Provinz und der Lage der Haupthafenstadt Stettin ist anzunehmen, daß ein großer Teil des Bahnverkehrs nach den Häfen bestimmt war, in Stettin zu Schiffe verladen und die Oder hinauf abgesetzt zu werden.

Die Bedeutung Stettins für die Versorgung der Stadt Berlin liegt danach auf der Hand und unsere Vermutung bezüglich der Weizentransporte von 1883, 84 und 85 dürfte gerechtfertigt erscheinen.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
a. Inneres. V.	13 900	—16 500 t
E.	7 000	—8 000 t
b. Häfen. V.	9 100	—7 800 t
E.	10 500	—10 700 t
Stettiner Seezufuhr:	9 600	—12 700 t
Stettiner Seeausfuhr:	51 200	—54 800 t

### Binnenschiffahrtsverkehr.

	1886	1887
Empfangsrichtung, Küstrin (Oder) zu Thal: Versandrichtung, Finow-Kanal nach der Havel:	10 410	—11 882 t
	37 462	—42 318 t
	1886	1887

Mehrversand im Binnenschiffahrtsverkehr nach

Thamer a. a. O.	36 781	—35 260 t
-----------------	--------	-----------

Der Bahnverkehr in Mehl etc. ist nicht besonders wichtig und beschränkt sich auf einen Austausch unter den Nachbargebieten. — Dagegen ist bei Stettin eine sehr bedeutende Mehrausfuhr nach den Niederlanden, Schweden und Norwegen zu verzeichnen, welche

wohl aus den Fabrikaten nahegelegener großer Mühlenunternehmungen zusammengesetzt ist, denn auch im Binnenschiffahrtsverkehr ist der Versand dem Empfang erheblich überlegen.

### 3. Mecklenburg.

1881—84.

Durchschnittliche Produktion	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Weizen 145 kg} \\ \text{Roggen 400 kg} \end{array} \right\}$	pro Kopf
		$\left\{ \begin{array}{l} \text{Weizen 97 500 t} \\ \text{Roggen 276 000 t} \end{array} \right\}$

Von den beiden Mecklenburg sind in der uns vorliegenden Statistik die Häfen ausgenommen und mit den schleswig-holsteinischen Häfen zu einem Bezirk vereinigt.\*)

Vorab ist zu erwähnen die ungewöhnliche Höhe der Produktion an Weizen wie Roggen, zu welcher die Höhe der Verkehrszahlen kaum in einem glaubhaften Verhältnis steht, und welche vielleicht auf Besonderheiten der mecklenburgischen Statistik in etwas zurückzuführen sein dürfte.

Bei Roggen ist auf die hier sehr weit verbreitete Verwendung desselben als Viehfutter aufmerksam zu machen. Ein wie großer Teil der Produktion aber durch diese Art des Verbrauchs ausscheidet, ist bei der Schwierigkeit der statistischen Erhebungen überhaupt wohl nicht festzustellen.

Was die Richtung des Verkehrs anlangt, so überwiegt der Versand nach Süden und Westen den nach den Häfen.

#### A. Weizen.

	1886	1887
V.	27 600	30 100 t
E.	2 900	3 100 t
V. nach den Häfen:	7 200	9 600 t

Am Versand sind die gesamten Nachbarbezirke mehr oder weniger beteiligt, außer den mecklenburg-schleswig-holsteinischen Häfen sind es namentlich Schleswig-Holstein, die Elbhäfen, Brandenburg und Pommern.

Der Bahnempfang ist unbedeutend.

\*) Häfen siehe unter 4. S. 18 fg.

### B. Roggen.

	1886	1887
V.	34 000—39 900 t	
E.	2 400—1 600 t	
V. nach Hannover:	13 000—13 000 t	
V. nach Berlin:	4 600—6 800 t	

Ähnlich ist der Roggenverkehr entwickelt, nur mit der Maßgabe, daß der Verkehr mit den Häfen noch mehr zurücktritt, dagegen Hannover und Berlin unter den zu versorgenden Bezirken die erste Stelle einnehmen und sogar das Königreich Sachsen als Abnehmer eines allerdings geringen Quantums auftritt.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

V.	21 300—21 000 t
E.	1 200—1 700 t

Die gleiche südliche und südwestliche Richtung nach Berlin, der Provinz Sachsen, Brandenburg u. s. w. zeigt der Mehlersand, der mit seinem recht erheblichen Überschufs wohl geeignet erscheint, die großen einheimischen Getreidevorräte Mecklenburgs zu reduzieren.

## 4. Schleswig-Holstein.

Auch hier begegnen sich die beiden Strömungen des inländischen und des ausländischen Getreides in den Häfen, ein Seeversand ist aber so zu sagen gar nicht mehr festzustellen. Was von einheimischem Getreide in die Häfen gelangt und dort nicht verzehrt ist, ist offenbar in den Transporten aufgegangen, die nach Südwesten sich ihren Weg gesucht haben. Sieht man von Lübeck ab, so ist der ganze Handel von untergeordneter Bedeutung gewesen.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion 1881—84 pro Kopf 60 kg  
(ganze Provinz inkl. Häfen).

	1886	1887
Inneres V.		
E.	13 800—15 300 t	
	13 700—13 800 t	
Häfen	1886	1887
V.	20 100—17 000 t	
E.	18 300—25 200 t	

	1886	1887
E. aus Schleswig-Holstein:	10 300	12 100 t
E. aus Mecklenburg:	7 200	9 600 t
V. nach Schleswig-Holstein:	6 600	5 600 t
V. nach den Elbhäfen:	6 600	4 300 t
V. nach Hannover:	4 600	4 000 t

#### Lübecks Seeverkehr.

E.	17 038	15 988 t
E. aus Rufsland:	11 645	12 880 t
V.	3 857	3 120 t
V. nach den Niederlanden:	2 851	— t

Das Innere der Provinz hat mit den Ostsee- und den Elbhäfen ausgetauscht ohne erhebliches Übergewicht nach der einen oder anderen Seite. Auch sonst scheinen weder Ein- noch Ausfuhrn stattgefunden zu haben; die Höhe der Produktion machte beides entbehrlich.

Die Hafennorte Kiel, Flensburg, Lübeck, Travemünde, Wismar und Rostock empfangen erhebliche Quantitäten aus dem Innern von Schleswig-Holstein und Mecklenburg und versenden hauptsächlich nach Schleswig-Holstein, den Elbhäfen und Hannover; die Gesamtsummen von Versand und Empfang sind nicht wesentlich verschieden, 1886 überwiegt der Versand, 1887 der Empfang.

Der einzige Hafen von einiger Bedeutung für den Seehandel ist Lübeck, welches die Einfuhr eines mäfsigen Quantums russischen und preussischen Weizens vermittelt. Der Seeversand ist ganz gering, — nur als äufserster Ausläufer der versendenden Richtung an der Ostseeküste verdient ein Transport nach den Niederlanden erwähnt zu werden. —

Der gröfsere Teil der Bahn- und Seezufuhr wird von den ca. 300 000 Einwohnern der Hafenstädte in Anspruch genommen werden.

#### B. Roggen.

	1881—84.	1886	1887
Durchschnittliche Produktion:	pro Kopf	147 kg	
Inneres. V.		8 700	13 200 t
E.		15 900	13 900 t

2\*

		1886	1887
Häfen.	V.	27 600	23 400 t
	E.	5 800	7 100 t
Lübecker Seeinfuhr:		14 948	12 992 t

Bei Roggen hat die ausländische Strömung entschieden das Übergewicht, wenn schon der Verkehr nicht bedeutend ist im Vergleich zu der einheimischen Produktion.

Im Innern war auch hier der Unterschied zwischen Versand und Empfang nicht groß; doch zeigte sich eine bestimmte Richtung des Handels dadurch, daß unter dem Versandgebiet Hannover, unter den Empfangsbezirken die Häfen die erste Stelle einnahmen.

Die Häfen stellen dem geringen Bahnempfang aus den anliegenden Gebieten einen ziemlich großen Versand entgegen, der aus der hauptsächlich russischen Seeinfuhr sich zusammensetzt und nach Schleswig-Holstein, Hannover, Hamburg etc. sich lenkt.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

		1886	1887
Inneres.	V.	16 800	17 400 t
	E.	19 200	17 700 t
Häfen.	V.	19 900	20 900 t
	E.	6 000	4 200 t
Lübecker Seeempfang:			
im Ganzen			24 600 t
aus Rußland			23 800 t

Genau dasselbe wie über Roggen ist über Mehl und Mühlenfabrikate zu sagen: im Binnengebiete mäfsiger Versand und Empfang mit einer Verschiebung von Nordosten nach Südwesten, in den Häfen überwiegender Versand nach Schleswig-Holstein und den Elbhäfen, hervorgerufen durch gröfsere Seeinfuhr.

Zu bemerken ist, daß es sich hier hauptsächlich um Kleie, Malzkeime und sonstige Abfälle handelt.

An den drei letztbehandelten Küstengebieten: Pommern, Mecklenburg und Schleswig-Holstein lassen sich deutlich die Reste früherer Handelsbeziehungen von der neueren Verkehrsrichtung unterscheiden. Alle drei Bezirke sind mit Getreide von der Natur gut versehen, und namentlich die beiden ersten zweifellos im stande, einen Teil ihrer Produktion auszuführen. Sie haben dieses früher auch gethan und zwar zur See, da ihre Hinterländer entweder selbst

produktiv genug waren oder doch sich mit Leichtigkeit anderweitig versehen konnten. Auch jetzt noch strömen überall Getreidemengen aus dem Innern den Häfen zu; aber ihr Verbleib ist ein anderer wie sonst.

Während früher der überschüssige Weizen nach England ging, wurde zu Anfang der siebziger Jahre der Preis auf dem Weltmarkte durch die grofsartige Ausdehnung der Produktion in Rufsland und namentlich in Nord-Amerika derart herabgedrückt, dafs die Ausfuhrverhältnisse immer schwieriger wurden. Dazu kam infolge der starken Bevölkerungszunahme und der erhöhten Lebenshaltung eine Steigerung des inländischen Bedarfs, welche grofse Massen von Getreide vom Weltmarkte hereinzog; der Preis dieses Getreides bestimmte sich nach dem der überseeischen Produktions-Gebiete, welche, mit dem europäischen Absatzgebiete verglichen, so gut wie unerschöpflich schienen. Aber dieser Preis war so gering, dass das einheimische Getreide selbst in Deutschland nur sehr schwer zu konkurrieren vermochte, zunächst aber verloren die westlich gelegenen Ostseebezirke ihren Absatz im Auslande. Auch als die Getreidezölle den inländischen Preis noch mehr über den des Weltmarkts steigerten, hat sich der Ausfuhrhandel dieser Bezirke nicht besonders belebt. — Stettin allerdings folgte dem Beispiele der östlicheren Häfen und fand wenigstens 1886 ein neues Absatzgebiet im Westen Deutschlands; Lübeck aber wurde lediglich Einfuhrhafen für russisches Getreide. Ein Verkehr in gröfserem Mafsstabe wird sich bei Lübeck schwerlich entwickeln können; der Bahnversand geht nicht über Hannover hinaus; um nach den eigentlichen Bedarfsländern — besonders Westfalen und den Rheinlanden — zu versenden, sind offenbar die Bahntarife zu hoch. Ein bedeutender Umsatz kann sich nur da entwickeln, wo — wie bei Stettin — die Wasserstrafse billige Beförderung gewährt.

## 5. Posen.

Die Provinz Posen ist im wesentlichen Ausfuhrland, Durchfuhrgebiet für preussischen Weizen und russisches Mehl nur in beschränktem Mafse.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion pro Kopf

1881—84

50 kg

	1886	1887
E. aus Preußen:	7 100—	7 800 t
V.	43 600—	43 800 t
Küstrin (Warthe) — Flußverkehr.		
Zu Thal:	3 100—	4 300 t
Zur Verwendung nach Abzug des V. Überschusses:	1886	1887
(Thamer a. a. O.)	57 400—	71 600 t

Die reichliche Produktion, verbunden mit den mäfsigen Zuschüssen der Provinz Preußen, veranlaßt eine im Verhältnis sehr lebhaft ausgeführte Ausfuhr nach Brandenburg, Schlesien, dem Königreich Sachsen u. s. w. Der Verkehr auf den Flüssen scheint nicht sehr lebhaft gewesen zu sein, namentlich hat der Bromberger Kanal, der doch die Verbindung mit Rußland herstellt, in den Jahren 1884—86 nach der Reichsstatistik durchschnittlich nur etwa 8—10 000 t Getreide befördert; auch der Durchgang auf der Warthe bei Küstrin ist nicht von Bedeutung gewesen.

Da sonach auf diesem Wege keine Verschiebungen des Verkehrs vorgekommen sind, so ist die Höhe des Bahnversands im Vergleich zur Gesamtproduktion auffallend und berechtigt zu dem Schlusse, daß der Weizenkonsum der Provinz kein bedeutender gewesen ist.

### B. Roggen.

	1881—84	
Durchschnittliche Produktion pro Kopf:	222 kg	
	1886	1887
V.	110 900—	105 100 t
V. nach Schlesien:	53 500—	65 300 t
V. nach dem Königr. Sachsen:	39 500—	28 500 t

### Flußverkehr.

Schwerin (Warthe) zu Thal: 10 600— 9 900 t

Anders als mit Weizen verhält es sich mit Roggen, dessen ungewöhnlich hohe Produktion den äußerst starken Bahnversand leicht erklärt. Als Absatzgebiete treten hauptsächlich auf Schlesien und das Königreich Sachsen, ferner Brandenburg, Berlin und die Provinz Sachsen. Die Eisenbahn wird hier wohl deshalb so stark benutzt, weil dem südlichen Posen eine geeignete Wasserstraße nach Süden und Westen zu mangelt; im Norden ist die Warthe

ein recht willkommener Verkehrsvermittler, wie der Durchgang zu Thal bei Schwerin a. d. W. beweist.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

E.	24 600—22 600 t
V.	14 300—14 700 t
Flußverkehr	1886 1887
Bromberger Kanal:	3 600—6 200
i. d. Richtung nach der Netze.	

Im Mehlverkehr zeigt sich die Provinz als Durchfuhrgebiet, indem sie russisches Mehl empfängt und auf der anderen Seite nach Brandenburg, Berlin u. s. w. versendet. Einen kleineren Zuschufs vermittelt auch der Bromberger Kanal.

### 6. Schlesien.

Im schlesischen Handel sind drei Richtungen bemerkenswert: erstens ein durchfuhrartiger Verkehr im Nordwesten, welcher Getreide aus Posen empfängt und nach dem Königreich Sachsen versendet; ferner eine wesentlich in das südliche Schlesien gehende Getreidezufuhr aus Russisch-Polen und Galizien; endlich der Mehlverkehr um die Stadt Breslau, welche die Überschüsse ihres Getreideempfangs großenteils als Mehl wieder versendet.

Die Provinz ist eingeteilt in drei Bezirke: 1. die Stadt Breslau, 2. die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz und 3. den Regierungsbezirk Oppeln.

#### A. Weizen.

	1881—84
Durchschnittliche Produktion:	43 kg pro Kopf
Breslau-Liegnitz.	1886 1887
V. nach Breslau:	20 700—19 800 t
V. nach dem Königr. Sachsen:	12 100— 7 800 t
E. aus Posen:	11 700—12 700 t
Stadt Breslau. E.:	28 200—30 000 t
E. aus Schlesien:	20 700—21 100 t
E. aus Posen:	5 100— 7 100 t
V.	2 800— 2 700 t
E. Überschufs:	25 400—27 300 t

Die durchschnittliche Gesamtproduktion ist eine mittlere. Im

Regierungsbezirke Oppeln ist der Weizenverkehr ein sehr mäfsiger, die Bezirke Liegnitz und Breslau dagegen haben einen nicht unbedeutenden Versand nach der Stadt Breslau und dem Königreich Sachsen, dem ein mäfsiger Empfang aus Posen gegenübersteht.

Wichtig ist der hohe Empfang der Stadt Breslau, aus der eigenen Provinz und (zum geringeren Teile auch) aus Posen rührend. Da der Bahnversand nur gering ist, so mufs der Überschufs des Empfangs auffallen, der, auf die ca. 300 000 Einwohner verteilt, auf den Kopf ungefähr 85 kg Weizen ergeben würde, ein Quantum, welches den durchschnittlichen Verbrauch des preussischen Staates um beinahe die Hälfte übertrifft. Von diesem Überschusse aber wird ein grofser Teil gemahlen wieder ausgeführt, wie die Statistik des Mehlverkehrs ergeben wird.

### B. Roggen.

	1881—84	
Durchschnittliche Produktion:	pro Kopf	129 kg
Gesamt-Provinz	1886	1887
E.-Überschufs:	94 200—	122 300 t
E. aus Posen:	53 900—	65 300 t
E. aus Russ. Polen:	33 900—	42 900 t
V. nach Königr. Sachsen:	4 900—	4 200 t
Stadt Breslau. E.	44 000—	49 600 t
V.	6 300—	5 100 t
Üb.	37 700—	44 500 t

Die Roggenproduktion der Provinz bleibt hinter dem preussischen Durchschnitt zurück, daher in allen drei Bezirken ein erheblicher Empfangsüberschufs besteht. Als Quelle desselben sind zu nennen: Posen, Russisch-Polen, Galizien, die Provinz Preussen. Auf der Seite des Versands ist nur das Königreich Sachsen erwähnenswert.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

Oppeln.	1886	1887
E. aus Galizien:	4 400—	3 500 t
V.	11 000—	9 800 t
Breslau-Liegnitz.		
E.	49 200—	43 800 t

	1886	1887
E. aus St. Breslau:	24 700	22 900 t
V.	33 000	35 200 t
Stadt Breslau.	1886	1887
V.	45 300	41 500 t
E.	14 900	16 300 t
	Üb.	30 400—25 200 t
V. nach Liegnitz-Breslau:	24 700	22 900 t
E. von Liegnitz-Breslau:	6 100	6 300 t
V. nach Bayern:	3 400	4 900 t

### Oder-Untermwasser.

	1885	1886	1887
Zu Thal ab Breslau.	7 800	5 600	11 700 t
Getreide und Sämereien:	15 700	17 400	15 200 t
Mühlenfabrikate:			
Zu Berg nach Breslau.	1 600	2 400	4 800 t
Getreide und Sämereien:	900	—	400 t
Mühlenfabrikate:			

Von ungewöhnlich großer Bedeutung ist der Mehlhandel gewesen.

Zwar im Regierungsbezirk Oppeln ist nur ein mässiger Empfang aus Galizien und ihm gegenüber ein gröfserer Versand in die nördlichen Bezirke zu melden; dagegen zeigen schon Liegnitz und Breslau einen sehr regen Verkehr, welcher zerfällt in einen aus der Stadt Breslau, Oppeln, Galizien, Ungarn und Deutsch-Österreich, also wesentlich aus südlicher Richtung zusammenkommenden starken Empfang und einem etwas geringeren Versand nach Nordwesten, namentlich dem Königreich Sachsen und Brandenburg.

Die Stadt Breslau zeigt sich als wichtiger Platz mit sehr bedeutendem Versandüberschufs; an diesem waren die nördlichen Regierungsbezirke stark beteiligt, ausserdem ist der Entfernung wegen von Interesse der Mehlsversand nach Bayern, der von 1886 zu 1887 noch erheblich zugenommen hat. Die hohen Ziffern lassen darauf schliessen, dafs der Mühlenbetrieb des Stadtbezirks ein sehr lebhafter ist. Die Statistik des Wasserverkehrs, welche wir dem Breslauer Handelskammerbericht entnehmen, zeigt an, dafs hier die Grundrichtung des Versands und Empfangs dieselbe gewesen wie im Bahnverkehr. Das Wichtigste ist der Mehlsversand nach Nordwesten; der Getreideverkehr dorthin ist schon eher als ein gegenseitiger Austausch zu bezeichnen. Dafs eine Ergänzung der Ge-

treidezufuhr von Österreich-Ungarn her auf dem Wasserwege stattgefunden, läßt sich nicht annehmen, da die Oder erst bei Ratibor schiffbar wird. Die Landzufuhr aus der fruchtbaren Umgebung wird allerdings nicht unbedeutend das Angebot vermehrt haben; gleichwohl aber tritt durch die Mühlenindustrie und den damit verbundenen Versand eine solche Reduktion des Empfangsüberschusses ein, daß der Verbrauch von Breslau den der übrigen größeren Städte nicht sehr stark übertroffen haben kann.

## 7. Brandenburg (ohne Berlin).

Als Merkmale für die Richtung des Getreidehandels sind zu erwähnen:

1. die Transporte aus Nordosten,
2. die Versorgung Berlins,
3. die Ausfuhr nach Süden und Westen.

Der Weizenhandel tritt hinter dem Roggen- und Mehlsversand sehr zurück.

### A. Weizen.

	1881—84.	
Durchschnittliche Produktion	pro Kopf	25 kg.
	1886	1887
E.	34 700—33 600	t
V.	22 800—20 700	t
Verkehr mit den einzelnen Nachbargebieten.	1886	1887
Mecklenburg.		
Liebenwalde (Havel) zu Th.	—	— 2 000 t
E. (Bahn):	3 100—	3 600 t
Pommern.		
Finow-Kanal (nach der Havel):	8 600—	20 100 t
E. (Bahn):	2 700—	2 400 t
V. (Bahn):	7 800—	5 800 t
Preussen.	E. (Bahn):	5 700— 7 300 t
Posen.		
Friedr. Wilh. Kanal (n. d. Spree):	3 200—	2 300 t
E. (Bahn):	12 000—	12 000 t
Schlesien.		
E. (Bahn):	3 700—	2 800 t
Prov. Sachsen.		

Plauenscher Kanal (n. d. Elbe):	—	2 600 t
(n. d. Havel):	3 600—	3 600 t
Rathenow.		
(Havel) z. B.:	—	3 400 t
Empfangs-Ueberschuss im Binnenschiffverkehrsverkehr (Thamer).		
	1886	1887
	21 100—	21 000 t

Die Produktion ist bekanntlich eine sehr geringe. Gleichwohl ist der Überschufs des Empfangs per Bahn und per Wasser nicht sehr erheblich, — jedenfalls aber nicht ausreichend, die Verbrauchsmenge bis auf den preussischen Durchschnitt zu ergänzen. Auf der Empfangsseite stehen die gesamten Nachbarländer aufser dem Westen und Südwesten; Mecklenburg mit geringen Zuschüssen, Pommern vermöge der Wasserstrasse; — im Bahnverkehr namentlich Preussen und Posen, endlich — mit geringen Quantitäten — Schlesien. Der Versand dient hauptsächlich der Versorgung Berlins; ein mäfsiger Bahntransport nach Pommern (Binnengebiet und Hafenstädte) scheint aus den vorgestreckten Teilen der Provinz Brandenburg dem Zuge nach der Wasserstrasse gefolgt zu sein. Nach Westen ist der Plauensche Kanal der Vermittler eines mäfsigen Austausches gewesen, während die Havel 1887 einen geringen Zuschufs gebracht zu haben scheint.

Zu bemerken ist, dafs die Zahlen des Wasserverkehrs nicht ohne weiteres Versand und Empfang des Bezirks angeben, da die Durchgangsstellen mit den Bezirksgrenzen sich nicht decken.

### B. Roggen.

		1881—84
Durchschnittliche Produktion	pro Kopf	217 kg
		1886 1887
V.		54 400—71 500 t
E.		34 600—18 600 t
		1886 1887
V. nach dem Königr. Sachsen:		24 000—31 300 t
V. nach Berlin:		11 100—15 900 t
E. aus Pommern:		5 700— 4 200 t
E. aus Posen:		7 200— 4 800 t
Flufsverkehr Rathenow.		
(Havel) zu Berg:		34 900—36 900 t
Finow-Kanal n. d. Havel:		144 500—161 300 t

Im Gegensatze dazu finden sich ungewöhnlich große Quantitäten Roggen vor. Im Vergleich zu der hohen Produktion ist der Bahnverkehr gering. Es überwiegt durchaus diejenige Strömung, welche nach Süden und Westen (namentlich dem Königreiche Sachsen) geht; erst in zweiter Linie steht der Versand nach Berlin. — In der Empfangsrichtung wiegt der Schifffahrtsverkehr vor, so im Verkehr nach Westen (Provinz Sachsen) und nach Nordosten (Pommern); doch ist der größte Teil der Wasserzufuhr für Berlin bestimmt.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate. \*)

	1886	1887
V.	59 200	72 500 t
E.	48 700	49 300 t
Verkehr mit den einzelnen Nachbarbezirken.		
V. nach Berlin:	24 000	31 300 t
E. von Berlin:	24 000	25 200 t
Mecklenburg.		
E. (Bahn):	4 100	3 300 t
Liebenwalde zu Thal:	5 700	6 100 t
(Havel)		
Pommern.		
Finow-Kanal (n. d. Havel):	37 500	42 300 t
E. (Bahn):	6 200	5 300 t
Posen.		
E. (Bahn):	3 100	3 100 t
Friedr. Wilh. Kanal (n. d. Spree):	11 200	12 100 t
Schlesien.		
E. (Bahn):	6 900	6 900 t
Königr. Sachsen.		
V. (Bahn):	7 200	11 300 t

\*) Auf einem Schreibfehler beruht offenbar die Berechnung von Thamer (Archiv 1889 S. 389), nach welcher Brandenburg 32198 t Versandüberschufs im Binnenschifffahrtsverkehr von 1887 gehabt haben soll. Es wird dieses Empfangsüberschufs sein; wie denn auch für 1886 in derselben Spalte 45388 t Empfangsüberschufs angesetzt sind. Dafs im Binnenschifffahrtsverkehr von Brandenburg ein Umschwung eingetreten sein sollte, ist bei der Gleichförmigkeit der 86er und 87er Zahlen nicht anzunehmen.

Prov. Sachsen.	1886	1887
V. (Bahn):	13 200—14 800 t	
Rathenow { zu Berg:	11 200—15 100 t	
(Havel) { zu Thal:	9 200—11 500 t	
Hannover—Oldenburg.		
V. (Bahn):	3 800—4 300 t	

Mafsgebend ist hier die bedeutende Entwicklung der Berliner Mühlenindustrie; sodann hat Brandenburg eine Verschiebung nach Südwesten vermittelt, indem es von Mecklenburg, Pommern, Posen und Schlesien empfing und nach dem Königreich Sachsen, der Provinz Sachsen und Hannover versandte.

## 8. Die Stadt Berlin.\*)

Zwei Dinge sind bei Berlin merkwürdig: das gänzliche Zurücktreten des Weizenhandels und die fortschreitende Entwicklung des Mehilverkehrs; beide sind nur im Vergleich miteinander richtig zu verstehen. —

### A. Weizen.

	1886	1887
E.	19 400—21 100 t	
E. aus Brandenburg:	12 100—12 500 t	
V.	4 300—4 100 t	

### Spreeverkehr.

Angek. zu Berg:	4 600—21 800 t
Abgeg. zu Thal:	9 200—19 500 t
zu Berg:	300—2 200 t

Der Bahnempfang hat einen hauptsächlich durch Zufuhr aus der Provinz Brandenburg hervorgebrachten Überschufs aufzuweisen, ist aber im Vergleich zur Einwohnerzahl kaum nennenswert. Der Schiffsverkehr hat sich zwar von 1886 zu 87 gehoben, zeigt aber auffallenderweise keinen Empfangsüberschufs. Die gesamte Verbrauchsmenge hat auf den Kopf der Bevölkerung zwischen 8 und 13 kg betragen. Der unkontrollierbare Verkehr per Landfuhr ist allerdings aufser Ansatz geblieben, doch mufs bezweifelt werden, dafs er im Vergleich zur Einwohnerzahl von Bedeutung ist.

\*) Vgl. Mucke: Verkehr und Verbrauch von Getreide in Berlin, Dresden 1889.

### B. Roggen.

Spreeverkehr		1886	1887
Angek. zu Berg:		145 500	159 000 t
zu Thal:		7 600	8 100 t
Abgeg. zu Berg:		8 500	6 000 t
zu Thal:		9 000	28 700 t
Bahnverkehr	{ E.:	41 700	41 800 t
	{ V.:	6 500	3 800 t
	{ Üb.:	<hr/>	<hr/>
E. aus Brandenburg:		11 100	15 900 t
„ Mecklenburg:		4 600	6 800 t
„ Pommern:		10 200	7 700 t
„ Preußen:		11 360	8 700 t

Der Hauptnachdruck liegt auf dem Schiffsverkehrsverkehr. Von den zu Berg angekommenen Mengen wird der Finow-Kanal das Hauptquantum befördert haben. — Im Bahnverkehr ist nur der Empfang nennenswert, welcher sich aus Brandenburg, Mecklenburg, Pommern und Preußen, also wesentlich der nordöstlichen Richtung zusammensetzt. Die Durchschnittsverbrauchsmenge beträgt ungefähr 125 kg.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
E.	67 200	78 300 t
V.	63 000	69 100 t
Üb.	<hr/>	<hr/>
	4 200	9 200 t

#### Schiffsverkehrsverkehr.

E. zu Berg:		25 500	37 800 t
zu Thal:		19 900	19 700 t
		<hr/>	<hr/>
		45 400	57 500 t
V. zu Thal:		35 300	42 800 t
		<hr/>	<hr/>
Üb.		10 100	14 700 t
		4 200	9 200 t
		<hr/>	<hr/>
Gesamtüb.		14 300	23 900 t

#### Richtungen.

	1886	1887
E. aus Brandenburg:	24 500	31 300 t
V. nach Brandenburg:	23 400	25 200 t
E. aus Mecklenburg:	4 700	5 900 t

	1886	1887
E. aus Posen:	5 000—	5 500 t
E. aus Schlesien:	9 400—	7 000 t
E. aus dem Königreich Sachsen:	5 100—	5 500 t
E. aus Ungarn:	4 700—	5 400 t
V. nach dem Königreich Sachsen:	6 800—	7 500 t
V. nach der Provinz Sachsen:	15 700—	14 300 t
V. nach Bayern:	10 900—	15 300 t

Ohne Zuhilfenahme der Mehlbeförderung wäre der Getreideverkehr Berlins gar nicht zu verstehen. Die Roggenzufuhr müßte etwa zehnmal so groß sein wie die Weizenzufuhr, während man doch sonst in allen großen Städten einen weit über den Durchschnitt hinausgehenden Weizenkonsum findet. Eine befriedigende Erklärung findet man nur, wenn man annimmt, daß im Mehlverkehr Weizen für Roggen eingetauscht ist, und allerdings ist die Zufuhr wie Abfuhr an Mehl so bedeutend und die Differenz beider so gering, daß die Vermutung nahe liegt, daß Berlin von seinen Roggenvorräten einen großen Teil gemahlen wieder ausgeführt und dafür Weizenmehl empfangen habe.

Die Richtung anlangend, ist zunächst der Austausch mit Brandenburg bemerkenswert; sodann zeigt sich der schon bei Brandenburg erwähnte indirekte Transport nach Südwesten; namentlich ist aufmerksam zu machen auf den gesteigerten Versand nach Bayern.

Das Resultat des Mehlverkehrs ist ein mäßiger Überschufs des Empfanges.

Berlins Getreide- und Mehlverbrauch läßt sich auf Grund der Angaben Muckes (a. a. O.) wie folgt berechnen:

Überschufs:

	a. des Roggen- und Weizenverkehrs:	b. des Mehlverkehrs:
1875 —	32 900 —	78 000 t
1876 —	80 700 —	62 100 t
1877 —	119 100 —	55 800 t
1878 —	100 600 —	61 600 t
1879 —	196 000 —	58 000 t
1880 —	24 400 —	55 100 t
1881 —	98 000 —	50 100 t
1882 —	144 700 —	47 600 t
1883 —	147 100 —	44 800 t
1884 —	167 100 —	11 800 t

a. des Roggen- und Weizenverkehrs: b. des Mehlverkehrs

1885	—	192 000	—	20 600 t
1886	—	181 600	—	12 700 t
1887	—	177 300	—	23 900 t

Die Erklärung für das Anwachsen der Getreidezufuhren bei abnehmendem Überschufs des Mehlverkehrs gibt die Entwicklung der Berliner Mühlenindustrie. Dazu werden von Mucke noch folgende Daten gegeben:

Verkehr Berlins von Mehl und Mühlenfabrikaten zu Wasser.  
Tonnen:

Jahre	zu Thal		zu Berg		mehr ange- kommen als abge- gangen
	ange- kommen	abge- gangen	ange- kommen	abge- gangen	
1875	3 972	629	18 896	—	22 240
1876	1 986	—	13 718	—	15 703
1877	3 629	—	15 763	—	19 392
1878	2 758	—	19 801	—	22 560
1879	15 176	9 579	36 123	—	41 720
1880	2 905	1 064	41 279	—	43 120
1881	4 987	3 340	23 411	501	24 557
1882	10 439	10 398	21 669	1 085	20 625
1883	12 658	16 604	27 908	3 242	20 721
1884	10 208	15 512	35 286	3 756	26 226
1885	12 663	18 150	37 566	2 307	29 772
1886	19 910	35 260	25 512	1 688	8 475
1887	19 691	42 801	37 835	—	14 725

An- und Abfuhr von Mehl und Mühlenfabrikaten durch Eisenbahnen. Tonnen:

Jahre	an	ab
1875	77 414	21 620
1876	72 569	26 162
1877	74 454	38 047
1878	77 587	38 499
1879	68 891	52 535
1880	59 511	47 519
1881	69 542	44 055
1882	87 650	60 675
1883	83 227	59 154
1884	69 064	80 887
1885	66 281	73 019
1886	67 168	62 959
1887	78 277	69 140

Ein nicht ziffermässig zu berechnendes Element ist die Landzufuhr, welche aber an Bedeutung mit dem Bahn- und Wasserverkehr schwerlich zu vergleichen ist.

## 9. Der nordwestliche Teil von Deutschland.

Es sind zusammengefasst: die Provinz Hannover und Oldenburg mit dem Landgebiet von Hamburg und Bremen; drei eigene Bezirke bilden: die Elbhäfen (Hamburg, Altona, Stade, Glückstadt, Cuxhafen), die Weserhäfen (Bremen, Bremerhaven etc.) und die Emshäfen (Emden, Leer, Papenburg).

Ein dreifacher Zug macht sich in diesen Bezirken bemerkbar:

1. von den Häfen nach dem Innern, hauptsächlich auf den Wasserstraßen und am stärksten bei Roggen;

2. von Norden, Osten und Südosten nach Westen und Südwesten bei Weizen und Mehl, während bei Roggen lediglich der Empfang in diesen Richtungen festzustellen ist;

3. nach den Häfen zu behufs Ausfuhr zur See in geringem Mafse bei Weizen, bedeutend bei Mehl.

Die Erklärung der drei Richtungen ist wohl folgende: die letztgenannte ist der Rest des frühern überseeischen Ausfuhrhandels, welcher von dem auferdeutschen Angebot zurückgedrängt wurde. — Ihr entgegen kommt die mächtige ausländische (namentlich russische) Strömung; diese aber stößt naturgemäss auf grofse Schwierigkeiten, da östlich von der Elbe das ganze Land von den Ostseeprovinzen aus reichlich versorgt werden kann, — Hannover und die Provinz Sachsen aber ihren Bedarf selbst produzieren; es bleibt also nur noch die südwestliche Grenze nach Westfalen und Hessen-Nassau, welche beide Bedarf haben.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion:	1881—84.
Hannover:	pro Kopf 47 kg Winterweizen.
Bezirk:	pro Kopf 45 kg
	115 800 t im Ganzen.
Binnengebiet:	1886 1887
E.	18 800—27 100 t
V.	47 900—33 400 t

	V. nach	1886	1887
Westfalen:		14 300	— 11 700 t
Hessen-Nassau:		8 700	— 7 900 t
Elbhäfen. E.		14 000	— 8 100 t
V.		5 700	— 10 600 t
Flußverkehr zu Berg.			
Hamburg (Elbe):		8 600	— 20 100 t
Weserhäfen. V.		3 400	— 7 100 t
Flußverkehr zu Berg.			
Bremen (Weser):		—	— 10 100 t
Emshäfen. V.		4 200	— 2 300 t
Flußverkehr zu Berg.			
Emsmündung:		2 800	— — t
Seeinfuhr.			
Hamburg:		42 300	— 55 900 t
Davon aus Rufsland:		17 600	— 13 200 t
Altona:		20 300	— 13 800 t
Gesamtverkehr.			
Bremen:			
Einfuhr:		4 100	— 18 500 t
Ausfuhr:		4 000	— 16 800 t

Die Weizenproduktion des erstgenannten Bezirks ist mäfsig, der ziemlich hohen hannoverschen steht die weniger bedeutende Oldenburgs entgegen. Was den Bahnverkehr angeht, so herrscht unverkennbar der Zug vor, welcher von der Küste aus nach Südwesten geht.

Neben den Ostseehäfen Schleswig-Holsteins, den Weserhäfen und Mecklenburg ist nur noch der Regierungsbezirk Magdeburg als Empfangsquelle zu nennen. Als Absatzgebiete sind von Bedeutung Westfalen und Hessen-Nassau; — der Versand hat sich aber (in kleinern Quantitäten) bis nach Württemberg und Baden erstreckt. Der nicht unerhebliche Versandüberschuß des Jahres 1886 ist im folgenden Jahre durch Verstärkung des Empfangs und Verminderung des Versands bis auf weniger als ein Viertel herabgegangen.

Auffallend ist der geringe Verkehr zwischen Binnengebiet und Häfen. Der Versand aus den Häfen ist ja freilich von 1886 zu 87 gestiegen, spielt aber immer noch keine große Rolle. Selbst der wesentlich größere Wasserverkehr verleiht dem Weizenhandel der

Nordseehäfen nicht entfernt die Bedeutung, welche bei denen an der Ostsee festzustellen war.

Als Gegenströmung ist aufzuführen ein mäfsiger Bahnempfang der Elbhäfen, der wohl hauptsächlich für England bestimmt ist.

Die vorstehenden Zahlen und Angaben bedürfen aber doch einer Ergänzung, wenn wir der Bedeutung Hamburgs und Bremens gerecht werden wollen. Wir entnehmen diese der Reichsstatistik und den Berichten der Kaufmannschaften. Aus letzteren ersehen wir zunächst, dafs es im Jahre 1886 mit aufsergewöhnlichen Schwierigkeiten verknüpft gewesen ist, die zur See eingeführten Getreidemassen im Lande abzusetzen. Man sei, sagt der 86er Bericht von Hamburg, mit grofsen Vorräten in das Jahr hinein gegangen und dazu seien dann noch die guten Ernten gekommen. Die oben stehenden Zahlen beweisen, dafs die Lager in Hamburg recht grofse gewesen sind, denn die Seeausfuhr Hamburgs ist nach unserer statistischen Karte nicht von grofser Bedeutung gewesen. Es wäre auch kaum zu verstehen, wenn das russische und ostpreussische Getreide aus den Ostseehäfen erst Hamburg anlaufen wollte, ehe es weiter ginge nach England. Offenbar ist an der Mündung der Elbe eine Stockung des Verkehrs eingetreten.

Eine Übersicht über die Entwicklung des Hamburger Getreideverkehrs geben die vom Handelsstatistischen Bureau herausgegebenen Jahreshefte „Hamburgs Handel und Schifffahrt,“ aus welchen wir folgende Zahlen entnehmen:

I. Einfuhr.	1879	1880	1881	1882	1883
Summa:	51 100	65 200	69 600	66 200	73 700 t
aus den Ver. Staaten:	15 300	30 800	18 300	12 900	7 400 t
„ den russ. Ostseehäfen:	—	—	—	—	2 400 t
„ den russ. Häfen am Schwarzen Meer:	—	—	—	1 400	— t
„ Altona:	3 500	8 600	12 000	11 400	18 500 t
von der Ober-Elbe:	11 500	6 300	11 500	2 800	14 700 t
per Lübeck-Hamb. Bahn:	15 000	8 100	7 700	15 200	13 100 t

I. Einfuhr.	1884	1885	1886	1887
Summa:	88 100	64 000	61 600	71 700 t
aus den Vereinigten Staaten:	29 000	2 600	12 200	23 200 t
„ den russ. Ostseehäfen:	6 500	13 000	12 900	10 500 t
„ den russ. Häfen am Schw. Meer:	2 600	7 200	4 800	2 700 t

	1884	1885	1886	1887
aus Altona:	18 700	— 18 200	— 6 000	— 5 800 t
von der Ober-Elbe:	1 500	— 1 300	— 2 700	— 3 600 t
per Lübeck-Hamb. Bahn:	7 700	— 10 500	— 7 800	— 4 400 t
II. Ausfuhr.	1880	1881	1882	1883
Summa:	— 23 500	— 21 200	— 30 500	— 28 500 t
nach Großbritannien:	— 4 800	— 600	— 2 500	— 3 900 t
„ der Ober-Elbe:	— 10 200	— 8 200	— 17 600	— 13 600 t
per Berlin-Hamb. Eis.:	— 5 000	— 7 900	— 5 600	— 8 700 t
II. Ausfuhr.	1884	1885	1886	1887
Summa:	61 900	— 23 800	— 15 600	— 26 000 t
nach Großbritannien:	900	— 900	— 300	— 300 t
„ der Ober-Elbe:	45 100	— 12 800	— 9 200	— 17 700 t
per Berlin-Hamb. Eis.:	11 400	— 8 200	— 3 600	— 4 400 t

Aus vorstehender Tabelle ergibt sich, daß der gröfsere Teil der Zufuhr zur Versorgung der Stadtbevölkerung dient: die ausnahmsweise hohe Ausfuhr von 1884 ist durch analoge Einfuhr 1883 und 84 bedingt. Durchschnittlich beträgt der Einfuhrüberschufs ungefähr 40 000 t oder etwa 80 kg pro Kopf der Bevölkerung. — Die Tabelle ergibt ferner, daß die Seeausfuhr fast gänzlich verschwunden ist, und daß in der Einfuhr bis 1883 Amerika dominierte, dann Russland ihm den Rang streitig machte und daß jetzt die Beteiligung beider Länder schwankt.

In Bremen ist der Weizenhandel von 1886 überhaupt sehr gering gewesen.

Bremer Gesamt-	(Kaufm.)	1882 :	Einfuhr	Ausfuhr
			19 600	— 17 800 t
		83 :	3 700	— 4 600 t
		84 :	10 000	— 7 600 t
		85 :	5 300	— 7 600 t
		86 :	4 100	— 4 000 t
		87 :	18 500	— 16 800 t

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion:	1881—84
Binnengebiet	{ 482 000 t i. G. 177 kg pro Kopf
	1886 1887
V.	4 900 — 5 100 t
E.	66 500 — 64 100 t

	1886	1787
E. aus den Weserhäfen:	18 300—18 100 t	
E. aus der Prov. Sachsen:	14 200—13 400 t	
E. aus Mecklenburg:	13 000—13 000 t	
Flußverkehr zu Berg:		
Hamburg (Elbe):	97 000—87 600 t	
Bremen (Weser):	13 500—15 200 t	
Ems-Mündung:	11 300—11 100 t	
Empfang zur See:		
Hamburg:	85 300—54 100 t	
Altona:	52 800—75 800 t	
aus Rußland:		
Hamburg:	80 400—51 200 t	
Altona:	45 700—66 800 t	
Bremen:	18 700—22 200 t	
Geestemünde:	32 200—23 300 t	

Während bei Weizen es auffiel, daß trotz mäfsiger Produktion die Ausfuhr überwog, so müssen wir bei Roggen das gerade Gegenteil feststellen: bei sehr guten Erzeugungsverhältnissen ist dennoch der Versand verschwindend gegenüber dem Empfang. Unter den Hauptquellen des Bahnempfangs sind die Elbhäfen nicht aufgeführt, da sie ihre Ausfuhr ins Zollgebiet auf dem Wasserwege absetzen. Aufser dem Versand der Weserhäfen nach dem Innern ist ein nennenswerter Bahnverkehr der Häfen überhaupt nicht festzustellen, so daß im Gegensatze zum Weizen hier nur Weser und Elbe als Vermittler eines über Hannovers Grenzen hinausgehenden Transportes von Bedeutung sind.

Aus „Hamburgs Handel und Schifffahrt“.

I. Einfuhr	1879	1880	1881	1882	1883
Summa:	48 200—47 000—41 300—37 000—81 900 t				
aus d. Ver. Staaten:	3 400—4 800—3 200—3 600—16 300 t				
„ d. russ. Ostseehäfen:	300—400—300— — 700 t				
„ d. russ. Häfen am Schwz. Meer:	10 000—13 700—5 600—5 600—33 800 t				
„ Altona:	15 600—10 500—5 800—8 400—11 300 t				
per Lübeck-Hamb. Eisenbahn:	10 400—7 800—5 300—9 700—9 600 t				
I. Einfuhr	1884	1885	1886	1887	
Summa:	196 400—133 200—108 500—84 700 t				
aus d. Ver. Staaten:	32 900—1 400—1 300—700 t				

I. Einfuhr	1884	1885	1886	1887	
aus d. russ. Ostseehäfen:	300—	1 300—	4 000—	8 100 t	
„ d. russ. Häfen am Schw. Meer:	94 300—	72 600—	76 300—	43 200 t	
„ Altona:	26 900—	19 700—	11 400—	19 300 t	
per Lübeck-Hamb. Eisenbahn:	3 800—	7 600—	7 000—	6 800 t	
II. Ausfuhr	1879	1880	1881	1882	1883
Summa:	—	20 900—	16 100—	18 800—	95 600 t
nach der Ober-Elbe:	—	16 000—	13 300—	15 800—	94 300 t
II. Ausfuhr	1884	1885	1886	1887	
Summa:	239 900—	156 200—	95 800—	87 100 t	
nach der Ober-Elbe:	235 300—	153 900—	94 000—	84 300 t	

Die Vereinigten Staaten sind verdrängt durch die russischen Häfen am Schwarzen Meere; die Ausfuhr wird völlig beherrscht von der Richtung nach Süden die Elbe hinauf.

Bremens Gesamt-	Einfuhr	Ausfuhr
(Kaufm.) 1882 :	75 800—	65 800 t
	83 :	96 100— 67 300 t
	84 :	122 800— 100 600 t
	85 :	97 100— 99 000 t
	86 :	58 000— 54 800 t
	87 :	65 900— 54 200 t

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
Binnengebiet.	V. 87 800—	101 300 t
	E. 38 400—	36 700 t
	Üb. 49 400—	64 600 t
	1886	1887
V. nach Westfalen:	21 000—	23 900 t
„ „ Hess.-Nassau:	16 000—	20 500 t
Elbhäfen.	E.: 24 700—	29 300 t
	V.: 16 800—	14 100 t
Flußverkehr.		
Durchgang an der Hamb. Zollgrenze:		
	Zu Berg:	13 900— 18 900 t
	Zu Thal:	35 600— 37 400 t
Bremer Zollgrenze:		
	Zu Thal:	2 400— 4 500 t

Seeverkehr.	1886	1887
Hamburg	Ausfuhr: 57 500—58 800 t	Einfuhr: 6 400— 9 200 t
Bremen	Ausfuhr: 3 100— 6 300 t	Einfuhr: 2 100— 2 800 t

Die starken Roggenvorräte, welche nach dem oben Dargestellten in der Provinz Hannover sich finden, erfahren in etwas eine Verminderung durch den Versandüberschufs in Mehl. Mit dem Regierungsbezirk Magdeburg sowie mit den Elb- und Weserhäfen hat ein reger Austausch stattgefunden; ob hier vielleicht Roggenmehl gegen Weizenmehl umgetauscht wurde, läßt sich nicht entscheiden. Der gröfsere (überschiefsende) Teil des Versands geht wieder nach Süden und Westen: Westfalen, Hessen-Nassau, den Rheinlanden etc.

In den Häfen überwiegt eine nach der See zu gerichtete Strömung die ihr entgegengesetzte entschieden, sowohl im Bahn- wie auch namentlich im Wasserverkehr. An dem Bahnempfang der Elbhäfen, dem einzigen von Bedeutung, sind die umliegenden Bezirke (Schleswig-Holstein nebst Häfen und das hannoversche Gebiet) ziemlich gleichmäfsig beteiligt. Die Angaben der Reichsstatistik können das Übergewicht des Transportes nach den Häfen zwecks Ausfuhr lediglich bestätigen.

Über den Verbleib des Überschusses vergleiche nachfolgende Tabelle.

Aus „Hamburgs Handel und Schifffahrt“.

I. Einfuhr.	1879	1880	1881	1882	1883
Weizenmehl:	38 100—37 300—45 300—66 000—75 200 t				
von der Ober-Elbe:	5 800— 9 000—13 100—18 000—20 300 t				
Roggenmehl:	12 100— 7 800— 7 300— 6 900— 9 500 t				
I. Einfuhr.		1884	1885	1886	1887
Weizenmehl:		77 200—66 000— 60 200—53 100 t			
von der Ober-Elbe:		16 800—23 100—19 800—16 200 t			
Roggenmehl:		10 600—13 600—18 400—30 700 t			
II. Ausfuhr.	1879	1880	1881	1882	1883
Summa:	38 100—38 400—47 600—69 000—80 300 t				
darunter Roggenmehl:	—	—	—	—	—
nach Grofsbritannien:	22 600—25 800—25 600—52 700—56 600 t				
nach den Niederlanden:	3 200— 2 600— 2 500— 4 300— 7 300 t				

II. Ausfuhr.	1884	1885	1886	1887
Summa:	76 600	59 400	58 300	64 300 t
darunter Roggenmehl:	—	7 900	13 700	29 200 t
nach Großbritannien:	49 000	34 300	24 000	19 200 t
nach den Niederlanden:	8 100	5 300	10 300	14 500 t

Die Einfuhr ist zusammengekommen aus den verschiedensten Richtungen Deutschlands; als Hauptausfuhrländer erscheinen Großbritannien und die Niederlande. Aufser einer Verstärkung des Roggenmehlexports von 1885—87 sind wesentliche Veränderungen nicht zu bemerken.

## 10. Die Provinz Sachsen und die mitteldeutschen Kleinstaaten.

Das Gebiet im Mittelpunkte von Deutschland zerfällt in zwei Teile, einen nördlichen, enthaltend den Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogtum Anhalt, und einen südlichen, umfassend die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, den Kreis Schmalkalden und die Thüringischen Staaten. Der Schwerpunkt der Produktion liegt im Regierungsbezirk Magdeburg, die Hauptverkehrsrichtung ist die nach Süden und Südwesten, das am meisten hervortretende Merkmal die Versorgung des Königreichs Sachsen aus seinem nördlichen Nachbargebiet.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion beider Bezirke im Ganzen:		1881—84.	260 000 t
		pro Kopf 75 kg	
		1886	1887
Nördlicher Bezirk: V.		75 900	66 100 t
	E.	8 900	7 200 t
		<hr/>	
	Üb.	67 000	58 900 t
Südlicher Bezirk: V.		54 000	60 900 t
	E.	31 000	30 900 t
		<hr/>	
	Üb.	23 000	30 000 t
Aus dem nördlichen in den südlichen Bezirk und umgekehrt:		23 700	22 900 t
	bezw.	5 400	4 400 t

	1886	1887
Beide Bezirke.		
V. nach dem Königreich Sachsen:	62 000—	59 400 t
„ „ „ Bayern:	14 400—	15 000 t
„ Hannover:	4 500—	8 000 t
Flußverkehr.		
Niegripper Schleuse (Plauenscher Kanal).		
Nach der Elbe:	—	2 600 t
Nach der Havel:	3 600—	3 600 t
Hamburger Zollgrenze zu Berg:	8 600—	20 100 t
Magdeburg.		
Angekommen zu Berg:	2 200—	6 100 t
Angekommen zu Thal:	300—	— t
Abgegangen zu Berg:	4 800—	2 200 t
Abgegangen zu Thal:	3 400—	3 200 t
Dresden Eingang zu Berg:	12 500—	17 800 t

Die Weizenproduktion ist eine ganz besonders große: sie übersteigt den preussischen Staatsdurchschnitt um drei Viertel. Etwa um ein Drittel der Produktion wird die Einfuhr per Bahn von der Ausfuhr überstiegen. Namentlich im nördlichen Bezirk ist der Versandüberschuß ein ganz beträchtlicher. In dem Verkehr der beiden Bezirke unter einander überwiegt begreiflicherweise der Versand des stärker produzierenden Regierungsbezirks Magdeburg. Im übrigen versenden beide Bezirke ein sehr hohes Quantum nach dem Königreich Sachsen, nach Bayern und Hannover. In welcher Weise der Verkehr im Flußgebiet der Elbe diese Verhältnisse etwa noch geändert hat, ist nicht mit Sicherheit festzustellen; abgesehen von dem geringfügigen Transport auf dem Plauenschen Kanal; — doch ist nach der Bahnstatistik zu vermuten, daß von den Transporten, die 1887 die Hamburger Zollgrenze passierten, einiges in die hier fraglichen Bezirke und darüber hinaus in das Königreich Sachsen gelangt ist; — endlich ist noch zu erwähnen, daß bei Dresden ein Eingang die Elbe hinauf notiert ist, der wohl teilweise aus der Provinz Sachsen stammt. — Alles in allem spielt hier der Flußverkehr lange nicht die Rolle, wie im Osten, was in der Lage der Bezirke seinen Grund haben mag, da aus einem großen Teil der nördlichen Gebiete der Weg nach dem Königreich Sachsen nicht länger ist, wie der zur Elbe.

## B. Roggen.

	1881—84.
	pro Kopf:
Magdeburg:	166 kg
Anhalt:	180 kg
Merseburg und Erfurt:	150 kg
Thüring. Staaten:	105 kg
	1886    1887
Aus dem nördlichen in den südlichen Bezirk:	22 900—26 200 t
Beide Bezirke: V.	56 700—70 300 t
E.	52 400—55 400 t
	<hr/>
Üb.	4 300—14 900 t
V. nach dem Königreich Sachsen:	15 600—24 300 t
V. nach Hannover:	13 900—13 400 t
E. aus Brandenburg:	12 200—15 600 t
E. aus Posen:	4 500— 2 300 t

### Flußverkehr.

Hamburg zu Berg:	97 000—87 600 t
Magdeburg.	
Angekommen zu Berg:	14 100— 9 300 t
Dresden (Elbe).	
Eingang zu Berg:	22 600—23 300 t

Da auch an Roggen der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogtum Anhalt produktiver sind, als die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, und namentlich produktiver als die Thüringischen Staaten, so ist auch hier der nördliche Teil der versendende, der südliche der empfangende. Der Versandüberschufs beider Bezirke zusammen ist nicht besonders hoch und leicht aus der Höhe der Produktion erklärt. Unter den Richtungen des Bahnverkehrs steht der Versand nach dem Königreich Sachsen auch hier voran; sodann aber macht sich eine Verschiebung von Osten nach Westen bemerkbar, indem Brandenburg und Posen im Empfang, Hannover im Versand auftritt. Ein Zusatz, welcher namentlich in einer Verstärkung des Versands nach dem Königreich Sachsen besteht, wird durch den Flußverkehr gegeben, der auch hier entweder aus den Elbhäfen oder der Provinz Sachsen stammen kann.

**C. Mehl und Mühlenfabrikate.**

		1886	1887
Reg.-Bez. Magdeburg etc.		V.	39 000—44 900 t
		E.	41 400—42 300 t
Verkehr mit Hannover.	V.		7 500— 7 100 t
	E.		10 500— 9 300 t
„ „ Brandenburg.	V.		2 300— 1 900 t
	E.		9 900—10 400 t
„ „ dem Reg.-Bez. Merseburg etc.	V.	11 300—15 300 t	
	E.	6 400— 7 400 t	
„ „ dem Königr. Sachsen	V.	4 900— 3 400 t	
	E.	6 600— 8 000 t	
Reg.-Bez. Merseburg etc.		E.	66 000—69 800 t
		V.	45 200—49,200 t
		Üb.	20 800—20 600 t
Verkehr mit dem Königr. Sachsen	E.		24 000—25 000 t
			12 500—14 000 t
„ „ Berlin:	E.		13 800—12 600 t
	V.		2 300— 2 500 t
„ „ dem Reg.-Bez. Magdeburg etc.	E.	11 300—15 300 t	
	V.	6 400— 7 400 t	
„ „ Bayern	E.	2 000—2 600 t	
	V.	6 600—8 100 t	

**Flußverkehr.**

Hamburg (Elbe).		
Zollgrenze zu Berg:		13 900—18 900 t
„ „ Thal:		35 600—37 400 t

**Niegripper Schleuse.  
(Plauenscher Kanal.)**

Richtung nach der Elbe:		4 600—6 100 t
„ „ „ Havel:		3 700—4 700 t

**Magdeburg.**

Angekommen zu Berg:		56 100—56 300 t
---------------------	--	-----------------

Der Bahnverkehr ist in beiden Bezirken ein äußerst reger: im nördlichen sind Empfang und Versand nicht wesentlich verschieden, im südlichen überwiegt entschieden der Empfang.

Der Regierungsbezirk Magdeburg verkehrt mit Hannover, Brandenburg, dem Königreich Sachsen — und dem südlichen Bezirk; —

bei Brandenburg überwiegt der Empfang, bei den Regierungsbezirken Merseburg und Erfurt nebst Zubehör der Versand.

Der südliche Bezirk tauscht zwar auch mit allen seinen Grenzgebieten aus, doch so, daß mit Ausnahme von Bayern und Hessen-Nassau überall der Empfang den Versand erheblich übertrifft. An erster Stelle erscheint das Königreich Sachsen, welches einen sehr bedeutenden Zuschufs liefert, sodann, neben dem schon erwähnten Verkehr mit dem nördlichen Bezirke, namentlich Berlin. Nach Südwesten zu fließt ein geringer Teil des Überschusses wieder ab.

Neben dem Bahnverkehr sind anzuführen die Transporte auf der Elbe, welche vorwiegend stromabwärts gerichtet sind, und ein mäßiger Austausch auf dem Plauenschen Kanal.

Die großen Quantitäten Mehl, welche die Elbe hinauf nach Magdeburg befördert worden sind, stammen wohl aus den verschiedenen an den Strom angrenzenden Bezirken: Hannover, Mecklenburg, Brandenburg, Sachsen. Aus Berlin rühren sie offenbar nicht her, da solches durch den Verkehr auf dem Plauenschen Kanal zum Ausdruck gelangen müßte.

## 11. Das Königreich Sachsen.

Das Königreich Sachsen ist der Endpunkt eines ungewöhnlich großen Getreideversands. Bei Weizen ist der Empfangsüberschufs noch um die Hälfte größer wie die gesamte Produktion; bei Roggen beträgt er etwa ein drittel der letzteren; die Verbrauchsmengen des Weizens und Roggens verhalten sich wie 1 : 2 — der Weizenverbrauch ist also ein sehr starker.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion	1881—84	
	pro Kopf 24 kg	
	1886	1887
E. 112 000—114 800 t	E.	112 000—114 800 t
V. 3 200— 3 600 t	V.	3 200— 3 600 t
E. aus den benachbarten Elbgebieten:		62 300— 59 400 t
E. aus Galizien:		15 400— 21 100 t
E. aus Schlesien:		12 100— 8 800 t
E. aus Posen:		11 600— 9 500 t
E. aus Preußen:		2 700— 2 600 t

### Flußverkehr.

Dresden (Elbe)	1886	1887
Ankunft zu Berg:	12 500	17 800 t

Infolge der geringen Produktion verschwindet der Versand neben den enorm großen Empfangsquantitäten. Es lassen sich drei Richtungen der Einfuhr unterscheiden:

1. eine von Norden her kommende aus der Provinz Sachsen nebst zugehörigen Gebieten, — deutschen Ursprungs;
2. eine aus Nordosten, aus den Provinzen Posen und Preußen russischen und deutschen Weizen bringende;
3. eine aus Österreich-Ungarn und Schlesien.

Am wichtigsten ist die erstgenannte, welche noch verstärkt wird durch die Zufuhren auf der Elbe.

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion	1881—84	
	pro Kopf 92 kg	
	1886	1887
E. aus Posen:	101 000	98 600 t
V.	5 600	5 300 t
E. aus Brandenburg:	24 000	31 300 t
E. aus der Prov. Sachsen etc.:	15 600	24 300 t
E. aus Preußen:	10 000	6 600 t

### Flußverkehr.

Dresden (Elbe).	
Ankunft zu Berg:	22 600—23 300 t
Schandau Zollgrenze (Elbe).	
Durchgang zu Berg:	7 600— 8 900 t

Der Roggenproduktion entspricht ein bedeutendes Übergewicht des Bahnempfangs. Auch hier finden sich die Elbgebiete als Herkunftsländer, doch treten sie zurück hinter Posen und die Provinz Brandenburg; auch die Provinz Preußen ist mit größeren Quantitäten vertreten. Hier erreicht also die starke Strömung ihr Ende, welche wir bei Erwähnung der östlichen preussischen Provinzen bemerkten.

Zur Ergänzung dienen die Zahlen des Flußverkehrs, welcher hier bis nach Böhmen hinauf geht; dazu geben wir die Notiz der

Dresdener Handelskammer (1886 u. 1887): dafs durch Sachsen ein Transithandel von Rufsland nach Böhmen gegangen sei.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
V.	68 000—	78 500 t
E.	53 400—	56 700 t
Üb.	14 600—	21 800 t
Verkehr mit der Provinz ) V.	30 600—	33 000 t
Sachsen: ) E.	17 400—	17 500 t
V. nach Bayern:	18 900—	25 500 t
E. aus Schlesien:	13 000—	13 000 t
Flufsverkehr.		
Schandau (Elbe). zu Thal:	8 800—	8 500 t
Dresden (Elbe). zu Thal Abgang:	4 800—	3 900 t
V. i. B.	165 400—	170,400 t

Infolge der bedeutenden Mühlenindustrie des Königreichs Sachsen ist der Verkehr, namentlich auch der Versand recht lebhaft. Hier tritt wieder die südwestliche Richtung hervor, indem Schlesien, Brandenburg und Berlin als zuführende Gebiete, Bayern als abnehmendes Gebiet erscheint. Nach Norden zu findet der schon bei der Provinz Sachsen erwähnte Austausch mit bedeutendem Übergewicht des Versands statt. Daneben her geht ein geringer Wassertransport die Elbe hinab.

Von Interesse ist der enorm grofse „Verkehr im Bezirk“, welcher die Ausbildung der Mühlenindustrie in grofsen Unternehmungen veranschaulicht.

## 12. Die Rheinlande

zerfallen in fünf Bezirke, und zwar: zwei Hauptgebiete auf beiden Rheinseiten, zwei Industriegegenden: das Ruhr- und das Saarrevier und schliesslich die Hafengruppe: Ruhrort, Mülheim, Duisburg.

Selten ist der Gang des Verkehrs ein so einfacher und in die Augen springender: die Wasserstrafse dominiert vollständig im Weizen-, Roggen- und Mehlhandel. Der ganze Bahnverkehr hat die eine Hauptaufgabe, die bei Emmerich die Zollgrenze passierenden Massen zu verteilen; der Handel entwickelt sich da, wo ein in-

dustrie- und menschenreiches Binnenland, wie das Ruhrgebiet, grössere Quantitäten auswärtigen Brotgetreides verlangt. Dazu tritt dann ein nicht sehr bedeutender Verkehr der Bezirke untereinander; — eine Einwirkung von Osten ist nur bei Mehl zu spüren, welches in mässiger Quantität aus Hannover kam.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion 1881—84  
im Ganzen 138 000 t  
pro Kopf 32,8 kg

#### Flussverkehr.

Durchgang bei Emmerich (Rhein)	1886	1887
Zu Berg:	351 700—	382 000 t
Duisburg, (Rhein). Ankunft zu Berg:	32 800—	39 800 t
Ruhrhäfen. V.	43 300—	46 700 t
E.	4 600—	2 000 t
V. nach Westfalen:	27 000—	24 900 t
V. nach dem Rhein. Ruhrrevier:	8 400—	13 300 t

#### Ruhrrevier.

E.	20 100—	23 500 t
V.	1 600—	1 300 t
Üb.	18 500—	22 200 t

#### Rechtsrhein. Hauptgebiet.

E.	10 500—	9 300 t
V.	3 500—	3 300 t

#### Linksrhein. Hauptgebiet.

V.	15 500—	16 900 t
E.	14 700—	15 200 t

V. i. B. 46 500— 47 800 t

#### Flussverkehr (Hand.-K.).

Im Kölner Rheinhafen zu Berg angebracht: 13 500— 17 900 t

#### Saarrevier.

E.	12 600—	11 400 t
V.	300—	300 t

#### E. aus Lothringen:

7 400— 6 700 t

Bei ihrer verhältnismässig geringen Weizenproduktion ist die Rheinprovinz darauf angewiesen, ihren Bedarf zum Teil aus den enormen Massen zu decken, welche von Nord-Amerika, Ostindien,

Rufsland und auch von Ostpreußen her über Emmerich den Rhein herauf anlangen.

Als Vermittler treten zunächst auf die Ruhrhäfen. Als deren Hauptabnehmer ist besonders zu nennen: Westfalen (das Ruhrgebiet von Westfalen), — sodann das Ruhrrevier und die anderen Bezirke der Rheinprovinz. — Nach den Handelskammerberichten hat der Duisburger Hafen an diesen Sendungen den grössten Anteil.

Das Ruhrrevier der Rheinprovinz empfängt ausser der schon notierten Sendung aus den Häfen geringere Mengen aus Westfalen und dem linksrheinischen Bezirk.

Das rechtsrheinische Hauptgebiet, zerfallend in einen südlichen Teil oberhalb der Ruhr und einen nördlichen unterhalb hat keinen erheblichen Bahnverkehr; es empfängt vom linken Ufer und aus den drei Häfen. — Der zweifellos viel bedeutendere Empfang und Versand auf dem Wasserwege läßt sich nicht genau feststellen.

Das linksrheinische Hauptgebiet hat im Verhältnis zu seiner Grösse noch geringere Zahlen aufzuweisen. Für die Ergänzung derselben liefert der Handelskammerbericht von Köln ein Beispiel. Erwähnt mag noch werden der ziemlich bedeutende „Verkehr im Bezirk“, der anzudeuten scheint, daß grössere Quantitäten vom Rheine aus ins Innere befördert worden sind.

Das Saarrevier versorgt sich von Süden her aus Lothringen, Mannheim, Ludwigshafen etc.

## B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion.

	1881—84
	pro Kopf 64 kg
	im Ganzen 269 000 t

## Flussverkehr.

Durchgang zu Berg bei Emmerich (Rhein):	1886	1887	
	204 300—	232 500	t
Duisburg (Rhein).			
Ankunft zu Berg:	75 700—	74 500	t
Ruhrhäfen.	V.	67 300—	68 900 t
V. nach dem rhein. Ruhrgebiet:		29 200—	33 900 t
V. nach dem westf. Ruhrgebiet:		22 100—	21 600 t
Rhein. Ruhrgebiet.	E.	35 600—	40 700 t
	V.	2 200—	2 200 t

Rechtsrhein. Hauptgebiet.	1886	1887
E.	7 200—	8 000 t
V.	7 800—	8 100 t
Linksrhein. Hauptgebiet.	E.	13 200—16 200 t
	V.	10 400—11 100 t
Flußverkehr (Hand.-K.).		
Im Kölner Rheinhafen zu Berg angebracht:	17 600—	18 400 t
Saarrevier.	E.	3 200— 6 700 t
	V.	2 900— 1 600 t

Dieselben Verhältnisse finden sich bei Roggen. Die relative Roggenproduktion in den Rheinlanden ist geringer wie in allen anderen preussischen Provinzen. Die Einfuhr von der Rheinmündung her ist zwar nicht so bedeutend wie bei Weizen, doch ist davon auch ein größerer Prozentsatz in die rheinischen Bezirke gelangt.

Die drei Häfen versenden zum überwiegenden Teil in das rheinische und westfälische Ruhrgebiet.

Das rheinische Ruhrgebiet empfängt außerdem keine bedeutenden Mengen und hat ganz geringen Versand.

Das rechtsrheinische Hauptgebiet hat unbedeutenden und fast gleich hohen Empfang und Versand; im ersteren überwiegen die Häfen und der Westen, im letzteren das Ruhrgebiet und Westfalen.

In gleicher Weise beschränkt sich das linksrheinische Hauptgebiet auf einen relativ unbedeutenden Verkehr mit den angrenzenden Bezirken. Bedeutender ist auch hier der Flußverkehr.

Im Saarbezirk ist der Roggenverkehr unbedeutend.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

Durchgang zu Berg bei Emmerich (Rhein):	1886	1887
Ruhrhäfen.	34 500—	47 700 t
	V.	27 800—27 800 t
	E.	4 400— 5 700 t
Ruhrrevier.	E.	41 500—45 700 t
	V.	5 900— 7 600 t

	1886	1887
Rechtsrhein. Gebiet.	E. 16 000—17 100 t	
	V. 6 800—11 900 t	
Linksrhein. Gebiet.	E. 38 200—41 600 t	
	V. 17 900—20 000 t	
E. aus Belgien:	12 200—12 400 t	
Saarrevier.	E. 10 400—15 100 t	
	V. 3 400—3 900 t	

Auch im Mehlverkehr ist der angedeutete Grundzug unverkennbar, wie die Zahlen beweisen, — nur ist der Maßstab bedeutend kleiner.

Auffallend und von den bisherigen Erscheinungen abweichend ist der Empfangsüberschuß im linksrheinischen Hauptgebiet, der auf Zuschüsse aus Belgien, Hannover und Hessen-Nassau zurückzuführen ist. — Hier ist also die einzige Stelle, an welcher der Verkehr von Osten her herübergreift.

Der Saarbezirk erhält seine Zuschüsse aus Lothringen und der Pfalz, welche ihrerseits aus Mannheim-Ludwigshafen bezieht.

### 13. Westfalen mit Waldeck und Lippe-Deimold.

Westfalen ist analog der Nachbarprovinz in Hauptgebiet und Ruhrrevier zerlegt; mit dem ersten sind Waldeck und Lippe-Deimold zu einem Bezirke vereinigt.

Charakteristisch für den Getreidehandel ist das Zusammenreffen zweier Strömungen, der durch ganz Ost- und Mittel-Deutschland gehenden südwestlich gerichteten, also hier aus Hannover kommenden, mit der vom Rheine aus sich bewegenden. Es hat den Anschein, als ob die letztere die Oberhand bekäme, im Roggenhandel behauptet sie allein das Feld; in dem stark bevölkerten Ruhrgebiet wiegt sie gleichfalls vor.

#### A. Weizen.

	1881—84
Durchschnittliche Produktion	pro Kopf 38 kg
Hauptgebiet.	1886 1887
	E. 40 400—36 800 t
	V. 23 300—19 200 t

	1886	1887
E. aus Hannover:	14 300	— 11 700 t
E. aus 3 Rheinhäfen:	13 500	— 15 100 t
V. nach dem westfäl. } Ruhrgebiet {	7 400	— 8 100 t
„ „ „ „ rhein. }	6 000	— 4 100 t

Flußverkehr.

Durchgang zu Berg bei Minden (Westf.)	—	— 7 500 t
Ruhrgebiet.	E. 24 700	— 22 000 t
aus den Häfen:	13 800	— 9 800 t
Westfalen:	7 400	— 8 100 t
Hannover:	2 200	— 2 100 t

Die Produktion in beiden Bezirken zusammen bleibt etwas hinter dem preussischen Durchschnitt zurück; — daher ein erheblicher Empfangsüberschufs in beiden Bezirken.

Das Hauptgebiet hat als Zuschufsquellen hauptsächlich Hannover und die drei Rheinhäfen, als Absatzgebiete: den westfälischen und den rheinischen Ruhrbezirk.

Das Ruhrgebiet empfängt hauptsächlich aus den Häfen, sodann aus Westfalen, sehr wenig aus Hannover. Der Versand ist unbedeutend.

**B. Roggen.**

	1881—84	
Durchschnittliche Produktion	pro Kopf 118 kg	
	1886	1887
Hauptgebiet:	E. 22 600	— 18 400 t
	V. 2 200	— 3 400 t
E. aus den Rheinl.	15 400	— 12 400 t
Ruhrgebiet.	E. 24 500	— 23 900 t
	V. 1 900	— 2 100 t
E. aus den Häfen:	22 100	— 21 600 t

Da auch die Roggenproduktion den Durchschnitt nicht erreicht, so ist auch hier der Empfang weit beträchtlicher als der Versand.

In beiden Bezirken stammt der Empfang zum weitaus größten Teil aus den Häfen und der Rheinprovinz.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
Hauptgebiet.	V. 36 700—36 700 t	E. 31 000—34 700 t
Verkehr mit Hannover:	V. 6 500— 5 500 t	E. 12 300—14 600 t
Verkehr mit dem Ruhrgebiet:	V. 11 900—13 500 t	E. 7 800— 9 300 t
Ruhrgebiet.	E. 37 600—38 400 t	V. 19 400—23 200 t
V. nach dem westf. Hauptgeb.	7 800— 9 300 t	
V. nach dem rhein. Ruhrgeb.:	7 300— 6 800 t	
E. aus dem westfäl. Hauptgeb.:	11 900—13 500 t	
„ „ den Ruhr-Häfen:	9 800— 9 300 t	
„ „ Hannover:	8 700— 7 000 t	

Wiederum zeigt sich hier, daß der Mehlverkehr einen anderen und vielfach einen umgekehrten Verlauf nimmt, wie der Verkehr in Weizen und Roggen.

Das Hauptgebiet hat z. B. einen Versandüberschuß; sein Hauptschwerpunkt liegt in dem Austausch mit Hannover, während sein Verkehr mit den drei Häfen ganz unbedeutend ist.

An dem Empfangsüberschuß des Ruhrreviers sind das westfälische Hauptgebiet, die Häfen und Hannover beinahe gleichmäßig beteiligt; im Versand ist außer dem westfälischen Hauptgebiet nur das rheinische Ruhrrevier zu nennen.

Der einzig durchgehende Zug ist in etwa die Versorgung der Ruhrgegend; im übrigen ist nur ein lebhafter Austausch festzustellen.

### 14. Hessen-Nassau, der Kreis Wetzlar und die Provinz Oberhessen.

Bemerkenswert ist im Weizen- und Mehlhandel die Strömung nach Südwesten, welche auch nach Süddeutschland sich fortsetzt; — ferner die geringe Ausdehnung des Roggenverkehrs; schließlic ist zu beachten die Lage des Bezirks an der Hauptwasserstraße des westlichen Deutschland.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion der	1881—84
Prov. Hess.-Nassau:	pro Kopf 38 kg
	1886      1887
E.	24 900—21 700 t
V.	23 000—17 100 t
E. aus Hannover:	8 700— 7 900 t
E. aus d. Prov. Sachsen:	4 100— 5 600 t
V. nach Baden:	6 100— 3 800 t

Im Bahnverkehr ist der Überschufs kaum nennenswert; — doch überwiegt im Empfang der Nordosten, im Versand der Südwesten. Zieht man die bedeutenden Weizenquantitäten in Betracht, welche den Rhein hinauf gegangen sind, so wird die Annahme begründet, dafs eine Ergänzung von dieser Seite her stattgefunden.

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion der	1881—84
Prov. Hess.-Nassau:	pro Kopf 76 kg
	1886      1887
E.	12 900— 9 300 t
V.	3 300— 7 100 t

Trotz der äußerst geringen Produktion der Provinz Hessen-Nassau ist der Bahnverkehr ein sehr unbedeutender gewesen.

Die Höhe des Verkehrs zu Wasser läfst sich nicht nachweisen.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886      1887
E.	48 000—55 600 t
V.	24 200—28 000 t
Verkehr mit dem Grofsherz. Hessen:	V.      7 900— 8 400 t
	E.      5 600— 6 100 t
E. aus Hannover:	16 100—20 500 t
E. aus d. Prov. Sachsen:	8 500— 9 000 t
V. nach Westfalen:	3 500— 3 600 t
V. nach d. Rheinprovinz:	4 700— 5 800 t

Es zeigt sich die beachtenswerte Erscheinung eines Empfangs

von Nordosten verbunden mit Versand nach Nordwesten. — Es hat den Anschein, als wenn die Transporte von Hannover, der Provinz Sachsen, Brandenburg etc. zum Teil, da sie nach Südwesten zu keinen Bedarf mehr vorfinden, nach Nordwesten sich Absatz suchen müßten.

## 15. Das Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen.

Weit wichtiger als der Weizen- und Roggenhandel, der vom Rheine hergeleitet wird, ist die rückläufige Bewegung des Mehlverkehrs. Die korneinführenden Bezirke im Süden bauen statt Roggen und Weizen mehr Spelz, Mais u. a. und führen ihre Überschüsse als Mehl aus.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion des Großherz. Hessen:

	1881—84
Weizen:	pro Kopf 56 kg
Spelz:	” ” 10 kg
	1886 1887
	E. 9 600—8 200 t
	V. 7 800—5 000 t

Bei der nicht unbedeutenden Produktion ist der Bahnverkehr gering und beschränkt sich auf einen mäßigen Austausch mit den angrenzenden Bezirken, namentlich Mannheim, Ludwigshafen und Hessen-Nassau. Zweifellos ist dazu noch ein Zuschufs auf dem Rheine gekommen, nach Thamer (a. a. O.) 9 093 t (1886) und 6 240 t (1887). —

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion des Großherz. Hessen:

	1881—84
	pro Kopf 84 kg
	1886 1887
	V. 11 800—2 000 t
	E. 6 700—3 800 t

Mehrempfang  
im Binnenschiffahrtsverkehr: 19 626—12 988 t  
(Thamer)

Dafs Roggen als Brotfrucht in Süddeutschland zurücktritt, zeigt sich daran, dafs ungeachtet der im Vergleich zu den Produktionsverhältnissen des preussischen Staates äufserst geringen Ernte im Bahnverkehr der Versand noch überwiegt.

Der Binnenschiffverkehrsverkehr scheint dagegen bedeutender gewesen zu sein.

**C. Mehl und Mühlenfabrikate.** 1886 1887

	E.	42 000—43 800 t
	V.	9 600—14 400 t
E. aus Württemberg:		8 500— 7 200 t
E. aus Baden:		7 900— 7 900 t
E. aus Hessen-Nassau:		7 400— 8 400 t
E. aus Bayern:		5 400— 7 100 t
V. nach Hessen-Nassau:		5 600— 6 200 t
Mehrempfang zu Wasser:		2 936— 5 038 t

(Thamer)

Von großer Bedeutung im Verhältnis zu dem Umfange des Bezirks ist der Mehlhandel, von welchem hervorzuheben ist zunächst der Austausch mit Hessen-Nassau, sodann der überwiegende Empfang aus Württemberg, Baden und Bayern.

**16. Mannheim und Ludwigshafen.**

Der wichtigste Platz für den süddeutschen Getreidehandel ist Mannheim bezw. Ludwigshafen, welche einen eignen statistischen Bezirk bilden. Von hier aus werden Württemberg, Baden und die Schweiz mit Weizen versehen, welcher, wie oben bemerkt, in bedeutenden Mengen den Rhein hinauf geht und in den genannten Häfen zur Bahn verladen wird. In geringem Mafse spüren die südwestdeutschen Bezirke auch noch den öfter erwähnten südwestlichen Zug; der letztere scheint jedoch immer mehr abzunehmen. Der Roggenverbrauch ist abgesehen von Bayern, welches eine mäfsige Produktion hat, in ganz Süddeutschland unbedeutend; im Jahre 1887 hat sich der Roggenhandel von Mannheim-Ludwigshafen etwas gehoben, während er 1886 bei weitem nicht den zehnten Teil des Weizenhandels ausmachte. Im Mehlerverkehr zeigt sich aufser der Rheinströmung und dem Empfang aus dem Nordosten ein Rückschlag aus Württemberg und Baden nach Westen und Norden.

### A. Weizen.

	1886	1887
V.	225 800—232 900 t	
E.	7 200 — 5 300 t	
Zufuhr zu Wasser:		
Mannheim:	215 800—227 000 t	
Ludwigshafen:	50 000— 42 000 t	
V. nach der Schweiz:	69 000— 63 500 t	
V. nach Württemberg:	30 700— 36 400 t	
V. nach Baden:	61 000— 73 600 t	
V. nach d. bayer. Pfalz:	20 900— 25 800 t	
V. nach d. Elsafts:	32 300— 23 000 t	

Die angegebenen Zahlen bedürfen keiner Erklärung; sie verdeutlichen zur Genüge die Wichtigkeit des Bezirks.

### B. Roggen.

	1886	1887
V.	14 400—33 100 t	
E.	600— 500 t	
Zufuhr zu Wasser:		
Mannheim:	18 900—29 500 t	
Ludwigshafen:	? — 8 000 t	
V. nach Baden:	6 800—13 500 t	
V. nach der bayr. Pfalz:	3 000— 7 000 t	
V. nach dem Elsafts:	1 500— 5 100 t	

Weit unbedeutender sowohl in Bezug auf die Mengen des Beförderten als auch in Bezug auf die Ausdehnung des Absatzgebietes ist der Roggenversand. Allerdings scheint auch nach den Handelskammerberichten das Jahr 1886 ganz besonders ungünstig gewesen zu sein.

Charakteristisch für die scharfe Grenze, welcher der Ausdehnung gewisser Getreidearten durch die Vorliebe und Gewohnheit der Bevölkerung gesetzt wird, ist ein Blick auf den Verbleib der bei Emmerich eingeführten Getreidemengen. Während von Weizen 60 und mehr Prozent bis Mannheim-Ludwigshafen hinauf geführt werden, bleibt der Roggen zum allergrößten Teile (84—90%) in Norddeutschland. — Die rheinische und westfälische Bevölkerung, welche an das Roggenbrot als Hauptnahrungsmittel gewöhnt ist, be-

zieht sehr erhebliche Mengen Roggen aus dem Auslande, während in Süddeutschland lediglich noch Weizen Nachfrage findet.

	Weizen		Roggen	
	1886	1887	1886	1887
Einfuhr bei Emmerich:	351 700	382 000	204 300	232 500 t
Angebracht in Ruhrort, Mülheim, Duisburg:	43 300	46 700	67 300	68 900 t
Angebracht in Köln:	13 500	17 900	17 600	18 400 t
Angebracht in Mannheim:	215 800	227 000	18 900	29 500 t
Angebracht in Ludwigshafen:	50 000	42 000	?	8 000 t

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
V.	18 900—33 800 t	
E.	8 200—8 000 t	
Zufuhr per Wasser:		
Mannheim:	8 500—20 900 t	
Ludwigshafen:	2 100—3 300 t	
V. nach d. Pfalz:	6 000—8 800 t	
V. nach Baden:	800—7 000 t	

Der Mehlverkehr steht ungefähr auf gleicher Höhe wie der Roggenverkehr. Der Versand verteilt sich ziemlich gleichmäßig nach allen Seiten. Beachtenswert ist ein wenn auch geringer Empfang aus Württemberg und Baden.

## 17. Elsaß-Lothringen.

### A. Weizen.

	1881—84.
Durchschnittliche Produktion:	pro Kopf 143 kg
	1886      1887
E.	44 500—42 600 t
V.	11 300—17 000 t
Üb.	33 200—25 600 t
E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	40 000—23 900 t

Die Reichslande haben nach den vorliegenden Zahlen einen ungewöhnlich hohen Weizenverbrauch, da zu einer ganz aufsergewöhnlich

hohen Produktion noch ein nicht unerheblicher Empfangsüberschuss tritt. Der Empfang kommt vorwiegend aus Mannheim, Ludwigshafen und Belgien; der Entfernung wegen ist ein geringer Transport von Hannover her zu nennen, welcher als letzter Ausläufer der bekannten großen Strömung sich darstellt. Unter der Rubrik Versand steht das Saargebiet voran.

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion:

1881—84  
pro Kopf 27 kg

	1886	1887
E.	6 200—11 800 t	
V.	6 600— 3 900 t	

Der hervorragenden Bedeutung des Weizens entsprechend, ist bei Roggen weder die Produktion noch der Handel erheblich; letzterer beschränkt sich auf einen wenig pointierten Verkehr mit den umliegenden Bezirken.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
E.	32 600—37 900 t	
V.	8 600— 9 600 t	
E. aus Baden:	7 100— 5 300 t	
E. aus Württemberg:	3 800— 1 600 t	
E. aus Hannover:	3 100— 5 200 t	
E. aus Mannh.-Ludwigshafen:	2 800— 7 800 t	

Wichtiger ist der Mehlverkehr. Er vereinigt die Endpunkte dreier Strömungen: der Rheinströmung durch Vermittlung von Mannheim-Ludwigshafen, der südwestwärts gerichteten durch Empfang aus Hannover, besonders aber der nordwestlichen aus Baden und Württemberg.

### 18. Baden.

#### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion:

1881—84  
Weizen: pro Kopf 30 kg

Durchschnittliche Produktion:

	1881—84	
Spelz: pro Kopf	63 kg	
	1886	1887
E.	82 000—91 600 t	
V.	5 300— 4 800 t	
Üb.	76 700—86 800 t	
E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	61 100—73 600 t	
E. aus Württemberg:	6 300— 3 400 t	
E. aus Hessen-Nassau:	6 100— 3 800 t	
E. aus Hannover:	8 900— 1 700 t	

Im Großherzogtum Baden ist die Weizenproduktion zwar gering, um so bedeutender aber die Erzeugung von Spelz sowie der Empfangsüberschuß; an Weizen und Spelz bleiben ca. 150 kg pro Kopf zur Verwendung, ein selten erreichter Satz. Die Hauptquelle ist Mannheim-Ludwigshafen; dann folgen für 1886 Württemberg, Hessen-Nassau und Hannover; diese südwestliche Richtung ist jedoch 1887 noch mehr zurückgegangen. Außerdem dürften noch Zuschüsse auf dem Wasserwege stattgefunden haben. — Der Handelskammerbericht von Karlsruhe erwähnt einen bedeutenden Bezug aus den Ostseeprovinzen, derselbe wird zweifellos in den aus Mannheim-Ludwigshafen angekommenen Transporten enthalten sein.

**B. Roggen.**

Durchschnittliche Produktion:	1881—84	
	pro Kopf 30 kg	
	1886	1887
E.	8 500—15 300 t	
V.	400— 200 t	
E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	6 800—13 500 t	

Der ganze Roggenverkehr ist kaum nennenswert. Zu erwähnen ist höchstens ein Empfang aus Mannheim im Jahre 1887. Die Produktion ist gering. Auch hier vermerkt der erwähnte Handelskammerbericht einen Empfang aus Königsberg, Danzig und Odessa.

**C. Mehl und Mühlenfabrikate.**

	1886	1887
E.	20 500—26 300 t	
V.	27 400—27 900 t	

	1886	1887
E. aus Württemberg:	11 600—	11 700 t
E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	3 700—	7 100 t
V. nach Hess.-Darmstadt:	7 900—	7 900 t
V. nach Lothringen:	7 100—	5 300 t
V. nach der Pfalz:	5 300—	6 100 t

In Mehl bildet die badische Bewegung die Fortsetzung und Verstärkung des mehrerwähnten von Württemberg aus nach Nordwesten gehenden Zuges, indem sie vorwiegend aus Württemberg herbeischafft und nach Hessen-Darmstadt, Lothringen und der Pfalz ausführt. In erster Linie wird es sich hier um Spelzmehl handeln.

## 19. Württemberg und Hohenzollern.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion:	1881—84	
Weizen:	pro Kopf 20 kg	
Spelz:	pro Kopf 108 kg	
	1886	1887
E.	73 700—	80 600 t
V.	13 500—	10 700 t
Üb.	60 200—	69 900 t

E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	30 700—	36 400 t
E. aus Bayern:	29 200—	31 100 t
E. aus Hannover:	3 900—	1 100 t
V. nach Baden:	6 300—	3 600 t
V. nach der Schweiz:	5 300—	6 100 t

Die niedrige Weizenproduktion wird ergänzt durch viel höhere Einfuhrüberschüsse aus Mannheim-Ludwigshafen, Bayern und Hannover, während der Westen und Süden, Baden und die Schweiz, auf der Empfangsseite stehen; — ferner durch die großen Mengen von Spelz, welche den Weizenvorrat bei weitem übertreffen.

### B. Roggen.

Durchschnittliche Produktion:	1881—84
	pro Kopf 22 kg

	1886	1887
E.	1 800—3 100 t	
V.	300— 100 t	

Die Produktion ist gering, ebenso der Verkehr.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	E.	35 900—29 000 t
	V.	11 400—22 900 t
	Üb.	24 500— 6 100 t
E. aus d. Königr. Sachsen:		1 800— 4 000 t
E. aus Bayern:		2 800— 3 500 t
E. aus der Prov. Sachsen:		1 800— 4 200 t
V. nach Baden:		11 600—11 700 t
V. nach Hess.-Darmstadt:		8 500— 7 200 t
V. nach Bayern:		4 200— 3 800 t

Sehr erheblich ist der Versandüberschufs in Mehl, der allerdings im Jahre 1887 wesentlich abgenommen hat; auch hier wird namentlich Spelz in dem Versand enthalten gewesen sein. — Der Empfang kommt meistens aus der nordöstlichen Richtung; der Versand geht nach Baden, Hessen-Darmstadt und Lothringen und bildet, durch Quantitäten aus Baden verstärkt, eine eigene Gegenströmung gegen den allgemeinen Zug nach Süden und Südwesten.

## 20. Bayern.

Den direkten Gegensatz zu dem geringen Verbrauchsquantum an Roggen und Weizen bilden die bayrischen Verhältnisse.

### A. Weizen.

Durchschnittliche Produktion:		1881—84	
	Weizen:	pro Kopf 78 kg	
	Spelz:	pro Kopf 22 kg	
		1886	1887
Hauptgebiet:	E.	50 200—63 100 t	
	V.	51 500—50 800 t	

Pfalz:	E. 25 800—29 800 t
	V. <u>2 000— 1 800 t</u>
	Üb. 23 800—28 000 t
Hauptgebiet:	
E. aus Österr.-Ungarn:	30 100—53 400 t
E. aus d. Prov. Sachsen:	14 400—15 200 t
V. nach Württemberg:	29 200—31 100 t
V. nach der Schweiz:	18 500—16 000 t
Zu Wasser (Donau).	
Zu Berg:	23 700—44 800 t

Pfalz.

E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	20 900—25 800 t
-------------------------------	-----------------

Zu den ungewöhnlich guten Produktionsverhältnissen kommt noch der Zuschufs von Mannheim-Ludwigshafen nach der Pfalz, während im Hauptgebiet 1886 ein ganz geringer Versandüberschufs, 1887 ein viel gröfserer Empfangsüberschufs auftritt. Im Weizenverkehr des Hauptgebietes zeigt sich eine Verschiebung von Österreich-Ungarn und dem Königreich Sachsen her nach Württemberg und der Schweiz. Die Wasserzufuhr bei Passau gibt dem Empfang ein ganz entschiedenes Übergewicht.

**B. Roggen.**

	1881—84.	
Durchschnittliche Produktion:	pro Kopf 128 kg	
	1886	1887
Hauptgebiet:	E. 7 300— 8 900 t	
	V. <u>2 000— 1 700 t</u>	
	Üb. 5 300— 7 200 t	
Pfalz:	E. 8 100—12 300 t	
	V. <u>900— 700 t</u>	
	Üb. 7 200—11 600 t	

Die Roggenproduktion ist nicht unbedeutend, obwohl sie den preussischen Staatsdurchschnitt nicht erreicht; — der Verkehr dagegen ist im Verhältnis zur Gröfse der Bezirke nicht grofs und bringt nur in der Pfalz einen nennenswerten Zuschufs, der gröfstenteils aus Mannheim-Ludwigshafen stammt. Der Eingang auf der Donau ist unbedeutend.

### C. Mehl und Mühlenfabrikate.

	1886	1887
Hauptgebiet:	E. 53 900—71 300 t	V. 18 500—21 900 t
	Üb. 35 400—49 400 t	
E. aus d. Königr. Sachsen:	18 900—25 500 t	
E. aus d. Prov. Sachsen:	8 900—11 300 t	
E. aus Berlin:	10 900—15 300 t	
V. nach Hess.-Darmstadt:	5 400— 7 100 t	
V. nach Württemberg:	2 800— 3 500 t	
'    Zu Wasser (Donau). }	5 800— 6 500 t	
'    Zu Berg: }		
Pfalz:	E. 19 600—24 600 t	V. 9 800—10 000 t
E. aus Mannheim-Ludwigshafen:	6 000— 8 800 t	
E. aus Baden:	5 300— 6 100 t	
E. aus Württemberg:	2 300— 2 900 t	
V. nach dem Saargebiet:	3 300— 4 000 t	

Trotz der günstigen Vorratsverhältnisse hat auch der Mehlverkehr einen nicht unerheblichen Überschufs des Empfangs aufzuweisen; dabei zeigt sich eine ziemlich starke Strömung aus den Elbgebieten, welche durch einen Versand nach Württemberg und Hessen-Darmstadt fortgesetzt wird.

Die Einfuhr auf der Donau ist mäfsig.

Die Pfalz ist teils von Mannheim-Ludwigshafen, d. h. durch die Rheinströmung, teils von Württemberg und Baden durch die erwähnten rückläufigen Transporte versorgt worden. — Dagegen hat sie eine geringere, offenbar auch im Empfang enthaltene Menge an den Saarbezirk abgegeben.

### III. Die Getreidepreise.

Ein Blick auf die Getreidepreise, wie sie in der „Statistik des Deutschen Reiches“ enthalten sind, zeigt uns die völlige Übereinstimmung ihrer Gruppierung mit den Bahnen des Verkehrs. Auch die Preise steigern sich stufenweise von den Ausgangspunkten; die niedrigsten Sätze finden sich im Nordosten, — die höchsten im Südwesten.

Zunächst ist zu bemerken, daß die Verschiedenheit der angenommenen Qualitäten vielfach das Verhältnis verschiebt.

Auch soll vorab die Höhe der Transportkosten gestreift werden, damit diese einen Anhalt für die Beurtheilung der Preisdifferenzen gewähren:

Getreide zahlt auf den deutschen Eisenbahnen pro Tonnen-Kilometer (tkm) einen Streckensatz von 4,5 Pfg., dazu pro Tonne 1,20 Mark Expeditionsgebühr.

Die Luftlinie von Posen nach Köln beträgt ca. 700 km, der Bahntransport würde also erheblich über 33 Mark pro Tonne zu stehen kommen. —

Bedeutend billiger ist natürlich der Wasserweg. Nach den Berichten der Mannheimer Handelskammer wurde an Seefracht von den Ostseehäfen nach Rotterdam und Antwerpen 1886: 6,03 Mark, 1887: 6,08 Mark für die Tonne gezahlt, an Rheinflacht bis Mannheim 1886: 4,22 Mark, 1887: 5,52 Mark pro Tonne; für die Rheinflacht bedeutet das pro tkm etwa 0,844—1,104 Pfg.

Daraus folgt, daß die Bahn vermieden wird, wo immer die Wasserstrasse offen steht, ein Satz, der am besten durch den Breslauer Bericht verdeutlicht wird, daß ein größeres Quantum Weizen von dort aus via Stettin-Rotterdam-Mannheim nach Süddeutschland gegangen sei. —

Damit steht in Übereinstimmung, daß die Richtung nach Südosten den großen Strömen parallel im Bahnverkehr eigentlich kaum vorkommt. Dagegen ist die südöstliche, welche die Stromgebiete verbindet, von der größten Bedeutung.

### A. Weizen.

Die Bezeichnung der Qualität lautet meistens: „Durchschnittsqualität“; wo das Gewicht angegeben ist, beträgt es durchschnittlich: 75 kg pro hl, — nur bei Berlin 71,3—71,5 kg. Bei Lindau dagegen 78—79 kg. Bei Halle heißt es: „hiesige gesunde Landware, mittel;“ — es scheint also keine besonders gute Qualität gemeint zu sein. —

	1879—87	1886	1887
Durchschnitt	226 M.	Maximum	203,51—201,74 M.
	178 M.	Minimum	150,10—159,11 M.
182 M.	{	180 M.	Königsberg 153,50—159,17 M.
		185 M.	Stettin 154,25—166,36 M.
		178 M.	Posen 150,10—159,11 M.
		184 M.	Berlin 152,32—164,38 M.
187 M.	{	188 M.	Magdeburg 158,72—166,36 M.
		181 M.	Halle a/S. 153,48—162,70 M.
		192 M.	Leipzig 162,61—170,13 M.
203 M.	{	201 M.	Köln 167,59—171,44 M.
		206 M.	Frankf. a/M. 174,39—180,18 M.
		—	Mannheim —190,13 M.
216 M.	{	201 M.	München 188,50—190,08 M.
		220 M.	Stuttgart 199,00—194,36 M.
		226 M.	Lindau 203,51—201,74 M.

Aus der ersten Gruppe sind Königsberg, Stettin, Posen und Berlin aufgeführt; die niedrigsten Preise hat durchweg Posen, etwas höhere Königsberg; daß die Stettiner Preise die Berliner etwas übersteigen, wird an der geringern Qualität der letzteren liegen.

Die Preise der zweiten Gruppe liegen erheblich höher wie die der ersten, wenn man die augenscheinlich mindere Qualität des halleschen Weizens in Betracht zieht; das Aufsteigen von Magdeburg nach Leipzig entspricht völlig dem Zuge des Verkehrs.

In der rheinischen Strömung entsprechen Köln und Frank-

furt a. M. sowie für 1887 auch Mannheim den Versorgungs-Verhältnissen vollständig.

Bei den süddeutschen Zahlen fällt die große Differenz der Durchschnitte von München und Stuttgart auf, welche möglicherweise darauf zurückzuführen ist, daß in Stuttgart der ausländische Weizen längere Zeit vor dem bayerischen stark bevorzugt wurde; — in den beiden letzten Jahren ist dieser Unterschied verschwunden.

Überhaupt scheint die Abnahme des Abstandes zwischen Maximum und Minimum von 1886 auf 1887 auf einen Fortschritt in der Ausgleichung der Preise hinzudeuten.

### B. Roggen.

Unter den Roggenpreisen weichen von der gewöhnlich angenommenen Qualität (ca. 70 kg per hl, gute Durchschnittsware) ab:

Berlin mit 67 kg pro hl, Breslau (mit 66 kg), Lindau (73—74 kg).

	1879—87		1886	1887
Durchschnitt	185 M.	Maximum	171,11—168,59	M.
	130 „	Minimum	118,54—104,10	„
142 M.	$\left\{ \begin{array}{l} 136 \\ 130 \\ 146 \\ 142 \\ 150 \\ 149 \end{array} \right.$ „	Königsberg	118,54—104,10	„
		Danzig	120,20—107,97	„
		Stettin	126,51—118,36	„
		Posen	120,43—111,96	„
		Berlin	130,59—120,88	„
		Breslau	131,08—120,92	„
157 M.	$\left\{ \begin{array}{l} 151 \\ 155 \\ 160 \\ 162 \end{array} \right.$ M.	Lübeck	132,67—121,38	„
		Magdeburg	133,52—124,44	„
		Halle a/S.	135,73—126,84	„
		Leipzig	139,88—129,91	„
166 M.	$\left\{ \begin{array}{l} 166 \\ 166 \end{array} \right.$ M.	Köln	142,31—133,88	„
		Frankfurt	142,82—137,34	„
175 M.	$\left\{ \begin{array}{l} 165 \\ 176 \\ 185 \end{array} \right.$ M.	München	144,96—141,58	„
		Stuttgart	149,33—153,83	„
		Lindau	171,11—168,59	„

Eine Vergleichung der beiderseitigen Preisgruppen ergibt, daß die Differenzen zwischen den Städten verschiedener Abteilung bei Roggen größer sind als bei Weizen. Die Erklärung dafür findet sich in der Stellung, welche Deutschland im internationalen Ge-

treidehandel einnimmt. — Für den Weizenverkehr liegt der Schwerpunkt in England als dem Lande, welches das weitaus größte Quantum ausländischen Weizens verbraucht; neben und vor Rußland stehen hier die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, so daß zwei Quellen für Deutschland sich öffnen, eine östliche und eine westliche. — Im Westen Deutschlands konkurriert also das russische Getreide mit dem amerikanischen, wodurch die Preise vielfach herabgedrückt werden. Im Roggenhandel dagegen stehen sich wesentlich Deutschland und Rußland allein gegenüber, ein Land kann das andere nicht entbehren; die Stufenfolge der Preise muß sich also genau analog den Entfernungen vom Versandorte, d. h. den Ostseehäfen ausbilden.

Ein zweiter Grund für die Verschiedenartigkeit der Preisentwicklung bei beiden Getreidearten ist die Thatsache, daß Roggen von den sächsischen Bezirken in weit stärkerem Maße aus dem Osten bezogen wird als Weizen. Vgl. oben unter 10 A und B und 11 A und B.

Der mitteldeutsche Verkehrsbezirk bezieht erhebliche Quantitäten Roggen aus Brandenburg und Posen, das Königreich Sachsen sogar mehr als die Hälfte seines Empfangs in Roggen; Weizen dagegen produzieren die sächsischen Regierungsbezirke so reichlich, daß nicht nur für die südwestliche Strömung kein Raum mehr bleibt, sondern auch noch der große Bedarf des Königreichs Sachsen zum größeren Teile davon gedeckt werden kann. — Bei Roggen mußten also außer dem Preise der östlichen Herkunftsländer mindestens noch die Bahntransportkosten bezahlt werden; — bei Weizen waren die östlichen Provinzen als Bezugsquellen entbehrlich.

---

### Schlussbemerkung.

Der deutsche Getreidehandel hat eine derartige Ausdehnung erreicht, daß kein Bezirk, wie viel oder wie wenig er erzeugen mag, sich seinen Einflüssen entziehen könnte.

Die Höhe der Preise richtet sich nicht mehr, wie früher, nach den einheimischen Produktionsverhältnissen, sondern nach der Entfernung von den Seehäfen, welche die Ein- und Ausfuhr vermitteln, und nach der Art und Zahl der Transportmittel.