

015 510 / 1888

~~Tabl. 1057~~

3679

~~1057~~

*Konv.*

*Jahrgang 1888*

Jahres-Bericht

der

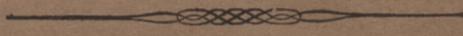
Handelskammer

zu

**BROMBERG**

für

1888.



**Bromberg.**

Gruenauer'sche Buchdruckerei G. Böhlke.

1889.



~~4657~~

3679

Jahres-Bericht

der

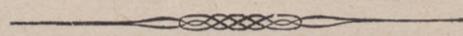
Handelskammer

zu

**BROMBERG**

für

1888.



**Bromberg.**

Gruenauer'sche Buchdruckerei G. Böhlke.  
1889.

Jahres-Bericht

Handelskammer

Handelskammer

015510



III

Handelskammer  
Torun  
1900

## A. Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs.

Im tiefsten Schmerze, welcher durch den zweimaligen Thronwechsel im Berichtsjahre 1888 alle Bevölkerungsschichten des deutschen Vaterlandes durchdrang, regte sich um so inniger die ausserordentliche Dankbarkeit, welche der deutsche Handels- und Gewerbestand den verblichenen Heldenkaisern und preussischen Königen, Wilhelm I. und Friedrich III., schuldet.

Die ungeahnte Machtstellung, welche Deutschland unter dem Scepter der beiden ersten Kaiser errang und sich zu sichern wusste, erhöhte die Zuversicht auf die Erhaltung des Friedens und belebte damit den Unternehmungsgeist auf fast allen wirthschaftlichen Gebieten. War der Erfolg desselben bisher nur auf einzelne Gewerbebezüge beschränkt, so trat doch eine allgemeine Besserung der Wirthschaftslage ein, als auch die Regierung Sr. Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II. aller Welt die Fortdauer der Friedensliebe und die Erhaltung eines gesicherten Friedens zeigte und bewies.

Der Aufschwung, welchen demzufolge das gesammte Wirthschaftsleben Deutschlands nahm, konnte selbstredend nicht ohne vortheilhafte Rückwirkung auf viele Gewerbebezüge unseres Bezirkes bleiben.

Insbesondere kamen der Industrie und dem Handwerkerstande diese günstigen Verhältnisse sehr zu Statten, neben einer ausgedehnten Bauthätigkeit, welche auch vielen kleinen Gewerbetreibenden hinreichende und lohnende Beschäftigung gab.

In geringerem Masse dagegen erwiesen sich die erwähnten Vortheile für den Handel, da die geschäftlichen Beziehungen vieler Handelsbezüge immer schwieriger wurden.

Zum Theil ist dies auch durch die vielfache Ablenkung und Schwächung des einst sehr regen und innigen Handelsverkehrs mit der benachbarten Landwirthschaft der Fall. Gegenüber den Vortheilen, welche die Herabsetzung der Hypothekenzinsen sowie die günstigen Erfolge der erheblichen zunehmenden technischen Nebengewerbe — mit Ausnahme der Brennereien — gewähren, wurde über empfindlichen Arbeitermangel und über die durch Hochwasserschäden und ungünstige Witterung beeinträchtigte Ernte geklagt, deren schlechter Ausfall durch die ganz bedeutende Preissteigerung aller Bodenerzeugnisse angeblich nicht ausgeglichen wurde.

In allen Erwerbszweigen — der Industrie, dem Handel, der Landwirthschaft und dem Transportgewerbe — hat man aber die übereinstimmende Ueberzeugung gewonnen, dass die Erweiterung des Bahnnetzes und die Verbesserung der wichtigsten Wasserstrassen das wesentlichste Förderungsmittel gleichermaßen für Hebung aller gewerblichen Unternehmungen ist. Alle betheiligten Interessenten haben sich in einem übereinstimmenden Beschlusse dafür ausgesprochen, dass insbesondere die Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder durch Erweiterung der Wasser-Bauanlagen und durch Regulirung der unteren Netze zu verbessern ist. Es ist ziffermässig und thatsächlich nachgewiesen worden, dass gegenüber dem grossen Aufschwunge, den der Schiffs- und Güterverkehr im Allgemeinen, selbst auf weniger wichtigen Wasserstrassen, genommen hat, die Güterbewegung auf obiger Wasserstrasse hauptsächlich durch die Mängel derselben erheblich zurückgegangen ist. Um so dringender erscheint daher auch die Nothwendigkeit, diese Wasserverbindung den zeitgemässen Verkehrsbedürfnissen entsprechend umzugestalten und derart leistungsfähig zu machen, dass sie voll und ganz ihre hohe wirthschaftliche Aufgabe zur Förderung und Entwicklung aller gewerblichen Interessen unseres Bezirkes und der Volkswohlthat unseres Vaterlandes erfüllen kann.

## B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

### I. Gesetzgebung.

Zur Förderung deutscher Handelsbeziehungen mit dem Auslande war seitens der Handelskammer zu Mannheim an das Kaiserliche Reichsamt des Innern eine Eingabe gerichtet worden, analog ähnlichen Einrichtungen anderer Staaten **deutsche Handelskammern im Auslande** einzurichten. In gleichem Sinne ist auch die hiesige Handelskammer an zuständiger Stelle vorstellig geworden.

In Gemässheit des Gesetzes vom 8. Juni 1871 ist das Reichsschatzamt betraut worden, bei **Abstempelung ausländischer Inhaberpapiere mit Prämien** sich nicht ausschliesslich auf die Prüfung der Echtheit der betr. Stempel zu beschränken, sondern auch anderweite Momente, wie die Aufführung der betr. Stücke nach Serie und Nummern in den s. Z. eingerichteten Verzeichnissen oder ähnliche Thatumstände zu bescheinigen.

Die Interessenten sind gemäss Erlass des Handelsministeriums auf die nach § 5 des **Markenschutzgesetzes** vom 30. November 1874 zu erneuernde Anmeldung der im Jahre 1879 eingetragenen Zeichen rechtzeitig aufmerksam gemacht worden.

Betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1887 über den **Verkehr mit blei- und zinkhaltigen Gegenständen** hat sich die Handelskammer gegen eine regelmässige und dauernde polizeiliche Kontrolle der hiesigen Gewerbetreibenden aussprechen können. Dieselben sind sich nach den eingezogenen Erkundigungen ihrer weitgehenden gesetzlichen Verantwortlichkeit derart bewusst, dass sie nicht nur bei der Anfertigung, sondern auch beim Ein- und Verkauf von blei- und zinkhaltigen Gegenständen mit der üblichen Sorgfalt verfahren.

Betreffend den **Kaffeeterminhandel** an den deutschen Börsen hat sich die Handelskammer in ihrem darüber erstatteten Gutachten dahin geäussert, dass durch Beseitigung des Terminhandels eine Schädigung des Kaffeegeschäfts an den inländischen Märkten zu Gunsten der ausländischen Kaffeemärkte allerdings zu befürchten sei. Nichtsdestoweniger haben sich die am Lokohandel beteiligten Interessenten dahin ausgesprochen, dass sie ein Bedürfniss zur Einführung des Kaffeeterminhandels an deutschen Börsen nicht anerkennen, vielmehr einen solchen für das solide Kaffeegeschäft nachtheilig halten.

Auch eine gesetzliche Aenderung der gebräuchlichen **Gewichtsvorrichtungen für Lieferungsproben** im Getreidehandel konnte die Handelskammer nach den angestellten Ermittlungen nicht befürworten.

Der Antrag der Handelskammer, dass die hiesige Reichsbankstelle in gleicher Weise wie die Banknoten der Provinzial-Actienbank des Grossherzogthums Posen auch die **Banknoten der Danziger Privat-Actienbank** in Zahlung nehme, wurde seitens der Reichsbank-Direction im Hinblick auf § 19 des Bankgesetzes abgelehnt.

## II. Eisenbahnwesen.

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 wurde seitens der Handelskammer als Mitglied des **Bezirkseisenbahnrats** in Bromberg Herr Ludwig Kolwitz und Herr Stadtrath M. Fliess als Stellvertreter für die nächste Amtsperiode wiedergewählt.

Dem Antrage des Vereins deutscher Spediteure, an Stelle des beabsichtigten ermässigten **Exporttarifs für Stückgüter** einen ermässigten Wagenladungstarif für die zum Export bestimmten Güter einzuführen, glaubte die Handelskammer im Interesse der kleineren exportirenden Gewerbetreibenden die erbetene Unterstützung versagen zu müssen.

Im Verfolg des vom Bezirkseisenbahnrathe gefassten Beschlusses betreffend die Gestellung von **dreiachsigen Wagen mit einer Ladefläche von 30 qm** und einer Tragfähigkeit von 15 000 kg (vergl. S. 6 des vorjährigen Berichts) hat die Handelskammer erneut sich auf eine diesbezügliche Anfrage der Königlichen Eisenbahndirection unterm 12. Juli 1888 dahin gutachtlich geäussert, dass allerdings für viele forstreiche Productionsbezirke die Einstellung zweiachsiger Wagen mit Länge der Ladefläche von 10 Metern und einer Tragfähigkeit von nur 10 000 kg im Allgemeinen genügen werde.

Dagegen muss als ein dringendes Verkehrsbedürfniss auch die Einstellung dreiachsiger offener Güterwagen selbst in Länge der Ladefläche von nur 9 Metern wiederholt hervorgehoben werden. Für die Handelswaren der ostdeutschen Sägewerke haben sich die Abschlüsse und Transactionen von 300 Centnern seit Jahren eingebürgert und dementsprechende Handels- und Verkehrsgebräuche befestigt, welche ohne Beeinträchtigung des Handels und der Industrie nicht zu beseitigen sind.

Dem Antrage der beteiligten Interessenten entsprechend hat die Handelskammer gebeten, die beabsichtigte Aufhebung der directen **Tarife im Rumänisch-Norddeutschen** Verbandsverkehre für Getreide und Mais mit der Station Bromberg (vergl. S. 5 des vorjährigen Berichts) rückgängig zu machen, und ist in dankenswerther Weise Seitens der hiesigen Königlichen Eisenbahndirection diesem Wunsche bis zur Beendigung der Maiscampagne für 1889 entsprochen worden.

Der Bezirkseisenbahnrat zu Erfurt hatte **Ausnahmetarife für Rohspiritus** — unter Ausschluss von Spirit —, mindestens aber die Einführung von Rohspiritus im Spezialtarif II besonders befürwortet. Dadurch war eine Gefährdung der ohnedies schon nothleidenden und umfangreichen Spritfabrikation Ostdeutschlands zu befürchten. Unter eingehender Darlegung aller einschlägigen Verhältnisse hat die Handelskammer Se. Excellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten, jeder Tarifänderung, welche geeignet ist, die nothleidende Spritindustrie und mittelbar auch das Brennereigewerbe unseres Bezirkes zu gefährden, die Genehmigung versagen zu wollen.

Auf Veranlassung der beteiligten Verkehrsbehörden wurde Seitens der Handelskammer eine eingehende Enquete darüber angestellt, wie gross ist das nach hier bezogene Quantum von **Draht, Drahtwaren, Ketten** etc., welchen Ursprungs sind dieselben, welches und welcher Art sind die Transportwege hierfür und wie hoch sind die hiesigen Durchschnittspreise der einzelnen Waarengattungen in den letzten Jahren.

Die zunehmende Einfuhr polnischer Kohlen veranlasste die Königliche Eisenbahndirection in Breslau, mit Vertretern aller betheiligten Interessentenkreise am 25. Mai 1888 Berathung darüber zu halten, wie der Verdrängung der Schlesischen Producte durch die ausländischen Kohlen abzuhelpen sei. Der Delegirte der Handelskammer konnte ziffermässig nachweisen, dass neben der polnischen Kohle auch die stetige und erhebliche Zunahme in der **Einfuhr englischer Kohle** in unsern Bezirk eine beachtenswerthe Gefahr für die heimische Production biete. Die eingehendsten Ermittlungen führten zu der Ueberzeugung, dass bahnsseitig hierfür Frachtermässigungen zu gewähren seien und es wurden solche auch für schlesische Kohlen widerrufflich genehmigt. Die für unsern Bezirk genehmigten Ermässigungen sind jedoch so äusserst gering, dass sie von kaum namenswerthem Einfluss gegen die zunehmende Einfuhr der englischen Kohlen sein können, deren Preis nicht wie bei der polnischen Kohle von schwankenden Valutaverhältnissen abhängig ist.

### III. Schifffahrt und Flösserei.

An der Bereisung und Berathung der **Weichsel-Schifffahrts-Kommission** vom 23.—25. August 1888 nahm der Delegirte der Handelskammer Theil. Es waren diesseits folgende Anträge gestellt:

- a. Auf der linken Uferstrecke der Weichsel von der Hafenspitze (Brahemünde) bis zum oberen Ende der Revisionsstelle (dem Weissenberg gegenüber) in Zwischenräumen von etwa 100 Metern Haltepfähle, welche beim Hochwasser den Traften gegen Verschwimmen und Beschädigungen dienen sollen, einzurammen, und unterhalb der Hafenspitze (Fordonnek) bis zur Ziegelei bei Fordon 3—4 Schwimmbojen anzubringen.

Während der letzte Theil dieses Antrages abgelehnt wurde, ist der erste mit der Modification genehmigt worden, die Haltepfähle in Abständen von 200 Metern anzubringen.

- b. Eine **Erweiterung des Sicherheitshafens** „Brahemünde“ bzw. die Anlage eines zweiten Schutzhafens an der unteren Brahe zu veranlassen.

Nachdem jedoch dieser Antrag abgelehnt war, sah sich die Handelskammer veranlasst, beim hohen Staatsministerium dieserhalb unterm 4. Dezember 1888 vorstellig zu werden.

In der Begründung der Eingabe heisst es u. A.:

„Der Holzhandel, die Holzindustrie und die Holzspedition gehören zu den bedeutendsten und umfangreichsten Gewerbeunternehmen und Erwerbszweigen unseres Bezirkes und gewähren vielen tausenden deutschen Arbeitern ihren Lebensunterhalt.

Der aus Privatmitteln erbaute Sicherheitshafen bei Brahemünde ist bestimmt, den genannten Betrieben einen regelmässigen und geordneten Verkehr und vor Allem ein sicheres Schutzlager für die von der Weichsel kommenden Flosshölzer zu bieten.

Die stetige Zunahme dieter Zufuhren hat erwiesen, dass die bestehenden Anlagen dieses Sicherheitshafens nicht mehr ihrem ursprünglichen Zwecke genügen. Es steht fest, dass selbst bei dem alljährlich eintretenden gewöhnlichen Hochwasser auf der Weichsel und unter Zugrundelegung des Durchschnittsverkehrs in den letzten 15 Jahren die Lagerflächen des Sicherheitshafens Brahemünde nur einen verhältnissmässig geringen Theil der Schutz suchenden Holztransporte bergen können. Die meisten der letzteren müssen — abgesehen von der schwer wiegenden Unsicherheit und Verzögerung des Verkehrs — mit ganz bedeutenden Mehrkosten gesichert werden, sofern dies überhaupt noch möglich wird.

In weit höherem Masse machen sich aber diese Missstände geltend, wenn die Zufuhren wie in den letzten Jahren über den Durchschnittsverkehr hinausgehen oder wenn bei früh eintretendem Frostwetter das Durchschleusen durch den Bromberger Kanal eingestellt werden muss. Dann müssen erhebliche Holz mengen den Wassergefahren auf der Weichsel ausgesetzt bleiben, weil für sie kein Lagerplatz im Hafen bzw. in den Lagerflächen der unteren Brahe vorhanden ist.

So waren in diesem Jahre, nachdem bereits etwa 9000 Schützen, seit 15 Jahren die grösste Anzahl, in Folge des ungestörten Schleusenbetriebes im Bromberger Kanal denselben passirt hatten, bei Eintritt des Frostes am 5. November 20 Traften Holz im Werthe von 400 000 Mark auf der Weichsel, die wegen Mangel an Platz im Sicherheitshafen nicht geborgen werden konnten und welche der Gefahr des Eisganges ausgesetzt blieben. Nur ein günstiger Witterungsumschlag gestattete die Wiederaufnahme der Flösserei; wäre das Eis zum Stehen gekommen, so würde das ganze erwähnte Objekt verloren gegangen sein.

Bei solcher Sachlage ist die Befürchtung wohlbegründet, dass nicht nur das Eigenthum der deutschen Interessenten, sondern auch der bedeutende Vermittelungsverkehr unseres Bezirkes in so hohem Grade gefährdet ist, dass dies nicht ohne sehr nachtheilige Rückwirkung auf die gesammte Wirthschaftslage unseres Bezirkes und der ausserhalb desselben wohnenden betheiligten Interessenten sowie auf die von all' diesen Unternehmungen abhängige grosse Zahl der deutschen Arbeiterbevölkerung bleiben kann.

Denn es muss hier hervorgehoben werden, dass die Holzzufuhren auf der Weichsel zum Theil aus den ostpreussischen Forsten stammen, welche mangels einer anderen Wasserverbindung ihren Weg auf den

Zuflüssen zur Narew und von dieser zur Weichsel nehmen. Zum grösseren Theil aber bestehen diese Holztransporte aus den Einschlägen derjenigen österreichischen und russischen Forsten, welche deutschen Unternehmern gehören und in welche dieselben ganz erhebliche Kapitalien zum Zwecke der Beschaffung der für Deutschland unentbehrlichen Holzgattungen angelegt haben.

Es dürfte somit unbestritten bleiben, dass hier ein weit über die engeren Grenzen unseres Bezirkes hinausgehendes allgemeines Interesse zum Schutze deutschen Eigenthums und des Erwerbes für einen grossen Theil der deutschen Arbeiterbevölkerung vorliegt. Wenn aber erwiesenermassen die Befürchtung der Schädigung dieser Interessenten schon jetzt vorhanden und begründet ist, so erhöht sich diese Gefahr von Jahr zu Jahr mit der zunehmenden Regulirung des Weichselstromes. Durch die sich mehrenden Buhnenanlagen oberhalb des Sicherheitshafens Brahemünde wird das Fahrwasser der Weichsel immer mehr eingedämmt, so dass in absehbarer Zeit auch auf der Weichsel selbst die noch vorhandenen Lagerstellen für Holzflösse verschwinden werden. In nicht zu ferner Zeit wird daher die dringendste Nothwendigkeit für Beschaffung anderweiter Lagerstellen ausserhalb des Weichselstromes eintreten.

Die Fürsorge hierfür wird somit auch aus letzterem Grunde unerlässlich, wenn die besagten Erwerbszweige erhalten werden sollen.“

Durch Erlass der Ressortministerien vom 8. März 1888 ist die **Flössordnung für die Oberbrahe** vom 20. November 1885 nur dahin abgeändert, dass die Flösse bis 80 Meter lang sein können und mit zwei Schrecken am Ende und mit einer Schrecke in der Mitte versehen sein müssen. Die Mannschaften haben die zur Schleusung erforderliche Hilfe zu leisten.

Wesentliche Aenderungen in der bisherigen Betriebsweise führte die unterm 24. April 1888 erlassene neue **Flösserei-Verordnung für den Hafen Brahemünde und für die untere Brahe** bis zum Gute Jagdschütz herbei, welche den Interessenten s. Z. zugestellt wurde. Von denselben wird es indessen als bedenklich bezeichnet, dass nicht behördlicherseits zugleich eine wirksame Kontrolle für die Erfüllung aller polizeilichen Vorbedingungen geschaffen ist, von denen nach den Bestimmungen der neuen Polizei-Verordnung viele Einrichtungen abhängig gemacht sind. Es wird als erforderlich erklärt, dass ein Königl. Revisionsbeamter auf der Weichsel die Innehaltung der polizeilichen Vorschriften überwacht.

Dem Berichte des „Vereins deutscher Holz- und Flössereiinteressenten“ entnehmen wir u. A.:

„In Folge der starken Zufuhren hat der Verein am 12. Juni d. J. die Regierung gebeten, den **Anlegeplatz** für Holztransporte gemäss § 2 Absatz 3 der neuen Flössereiverordnung auf der Weichsel bis zum Katherinchenberg auszudehnen und zu genehmigen, dass dementsprechend auch die Berechtigung zur Anmeldung für die Hafeneinfahrt erweitert wird.

Auch ist eine Beschränkung der **Anmeldefrist** auf bestimmte, den Fahrzeiten der mit Thorn und Bromberg verkehrenden Eisenbahnzüge entsprechende Tagesstunden beantragt worden.

Nachdem die Hafenverwaltung, wie im vorigen Berichte erwähnt, die **Lagerflächen der Unterbrahe** vom Hafen bis Karlsdorf auf 10 Jahre gepachtet hat, sah sich der Verein veranlasst, zu beantragen, dass bestimmte Termine zur Entgegennahme von freiwilligen Anmeldungen zum Belegen der Unterbrahe anberaumt werden, wobei die Reihenfolge der Tournummern innezuhalten ist. Diesem Antrage ist bereitwilligst entsprochen worden.

Auch genehmigte die Hafenverwaltung auf Antrag des Vereins, dass die **Liegegelder** für die Zeit, während welcher durch das eingetretene Frostwetter der Kanal gesperrt war, um  $\frac{2}{3}$  der Tarifsätze ermässigt wurden.

Als in Folge des Hochwassers im April 1888 die Eisenbahnbrücke bei Neuhof in die **Dewrenz** stürzte und dadurch Hindernisse für die nur im Frühjahr mögliche Flösserei auf der Dewrenz entstanden, bat der Verein die Königliche Eisenbahn-Direction um Beseitigung derselben; in dankenswerther Weise wurde dem Wunsche des Vereins entsprochen. Oberhalb des Brückenbaues wurden mehrere Pfähle eingeschlagen, von welchem aus die Flösse mittelst Taue sicher durch die vorhandenen Wasserrinnen der Brückenlinie geführt werden konnten.

An die Königliche Wasserbau-Inspektion richtete der Verein unterm 24. Mai d. J. die Bitte, auch an der oberen Brahe von der II. Schleuse bis Jagdschütz Haltepfähle zum Anlegen der Flösse errichten zu lassen.

An Se. Excellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten wurde die Bitte gerichtet, am langen Trödel oberhalb der IX. Schleuse des Bromberger Kanals einen **Liegehafen** von 30 bis 25 Hektare zum Lagern von 1000—1200 Schützen Flossholz ausführen zu lassen.

„Während nämlich, so heisst es in der Begründung dieses Antrages, die Flösserei vom Hafen bis zur IX. Schleuse, weil hier gerade Wasserflächen und gute Trödelsteige vorhanden sind, mit Dampf- und Pferdekraft betrieben wird, ist sie von der IX. Schleuse abwärts, wo die Netze schmal ist und starke Krümmungen hat, auch Trödelsteige nicht vorhanden sind, lediglich auf Menschenkräfte angewiesen und muss bei widrigen Winden und schlechtem Wetter unterbrochen werden. Dieses wirkt, zumal die Schleusenleistungen des Bromberger Kanals nicht mehr dem jetzigen Verkehre entsprechen, störend auch auf den Betrieb vom Hafen bis zur IX. Schleuse. Die jetzt nothwendigen Verkehrseinstellungen auf dieser Strecke

sind aber zu vermeiden, wenn an der IX. Schleuse ein Liegehafen errichtet wird. Denn während der Transport bis zur IX. Schleuse wasseraufwärts ein langsamer ist, leisten die Schleusen IX bis XII, weil hier stromabwärts geflösst wird, bei günstiger Witterung etwa 30 % mehr als die ersten acht Schleusen des Bromberger Kanals. Dadurch werden sich dann leichter die Verkehrsstockungen überwinden und die Ungleichheiten in der Beförderung auf den besagten Theilstrecken ohne die schwerwiegenden Betriebsstörungen im Hafen, in der Unterbrahe und zwischen der I. und IX. Schleuse gewissermassen beseitigen lassen.“

Der Bericht der **Bromberger Hafen-Actien-Gesellschaft** sagt u. A.:

„Die Hafenanlagen haben zum ersten Male seit ihrer Errichtung einem überaus gewaltigen Eisgange und einem ungewöhnlich grossen Hochwasser der Weichsel widerstanden, und nach den überstandenen Gefahren entwickelte sich der Flössereiverkehr in einem Umfange, der alle Erwartungen übertroffen hat.

Die Flösserei wurde, behindert durch Hochwasser, etwa zwei Wochen später als in den Vorjahren eröffnet und erst vom 10. Mai ab entwickelte sich ein regelmässiger Verkehr, der mit aussergewöhnlicher Lebhaftigkeit ohne Unterbrechung bis zum Eintritt von Eistreiben auf der Weichsel anfangs November fort dauerte. Das Eistreiben machte in den Tagen vom 13. bis 17. November das Einbringen der Flösse von der Weichsel in den Hafen unmöglich, jedoch konnte die Flösserei am 18. November wieder aufgenommen und bis 19. December fortgesetzt werden. Auf der Weichsel sind Flösse, die ihrer Bestimmung nach den Bromberger Kanal zu passiren haben, nicht verwintert. Der Wasserstand der Weichsel war während der ganzen Flössereiperiode günstig; bedeutendes Hochwasser ist nicht eingetreten.

Trotzdem der Hafen aber mit Einschluss der Wasserflächen in der Unterbrahe fast  $\frac{1}{2}$  Million Quadratmeter Holz aufnehmen könne, so wird selbst bei rastlosem Betriebe der Einschleusung und bei sorgfältigster Ausnützung der Wasserflächen es nicht ausgeschlossen sein, dass Holzflösse, die in aussergewöhnlich grosser Zahl zu gleicher Zeit vor dem Hafen eintreffen, durch Wochen auf der Weichsel liegen bleiben, wenn nicht für eine schnellere Entlastung des Hafens durch Weiterführung der Flösse auf dem Kanal Sorge getragen werden kann. Die unzulängliche Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals, gegenüber dem wachsenden Verkehr, ist seit Jahren fort und fort erörtert und neuester Zeit wiederum von der Königlichen Wasser-Bauinspektion anerkannt worden, indem diese beantragte, bei der 9. Schleuse einen Hafen zu errichten. Die Ausführung dieses Projects wird allseitig als Anfang zur Beseitigung der Missstände freudig begrüsst werden, aber die für die Flösserei und die Schifffahrt, für den allgemeinen Handelsverkehr und die Landwirthschaft hochwichtige Aufgabe wird erst dann gelöst sein, wenn man sich entschliesst, die Wasserstrasse zwischen der Oder und Weichsel in ihrer ganzen Ausdehnung aufzubessern.

Betreffend die **Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder** war mit allen betheiligten Interessenten ein gemeinsames Gutachten abgegeben über folgende Anfragen:

- A. Ob ein Bedürfniss, diese Wasserverbindung zu verbessern, thatsächlich vorliegt?
- B. Wie gross ist der dieses Bedürfniss umfassende Interessentenkreis?
- C. Welcher Art sind die Erweiterungen und Verbesserungen, welche seitens der Interessenten erstrebt werden?

Die ermittelten Thatsachen lassen keinen Zweifel darüber, dass hier thatsächlich ein sehr dringendes, alle gewerblichen Kreise umfassendes Verkehrsbedürfniss vorliegt. Die vorgeschlagenen Erweiterungen und Verbesserungen beruhen auf den langjährigen Erfahrungen, welche von den im praktischen Betriebe stehenden Berufsinteressenten gemacht sind. Neben den technischen Bauausführungen hat sich aber auch eine anderweite einheitliche Organisation der bautechnischen und strompolizeilichen Verwaltung für das wirtschaftlich zusammengehörige Verkehrsgebiet der Brahe, Netze und Warthe geltend gemacht.

Die zum ziffermässigen Beweise für die gestellten Forderungen beigefügte Verkehrsstatistik, graphisch veranschaulicht durch auch diesem Berichte angefügte Zeichnung, ist der klaren Uebersicht wegen grundsätzlich in Schifffahrt und Flösserei getrennt.

Aus obigem Gutachten entnehmen wir hier nur folgende Einzelheiten, nachdem die Frage ad A ausführlich begründet ist:

## **B. Wie gross ist der dieses Bedürfniss umfassende Kreis der Interessenten?**

### **a. Die Landwirthschaft.**

Der Landwirthschaftliche Centralverein für den Netzedistrikt hat in seiner Generalversammlung am 24. November 1888 einstimmig folgenden Antrag angenommen:

„In Anerkennung der vom III. Internationalen Binnenschifffahrts-Congress gefassten Beschlüsse hält der Landw. Centralverein für den Netzedistrikt die Erweiterung und Verbesserung der Wasserstrassen im Regierungsbezirk Bromberg als ein wesentliches Förderungsmittel der landwirthschaftlichen Interessen dieses Bezirkes und bittet die Königliche Staatsregierung durch Kanalisation der unteren Netze, durch

geeignete Bauausführungen an der Unterbrahe und dem Bromberger Kanal, sowie durch Schiffbarmachung der damit zusammenhängenden Zuflüsse diese einzige und äusserst wichtige Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder in einer dem zeitgemässen und steigenden Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Weise verbessern und somit ihren wirthschaftlichen Werth für die Landwirthschaft, die Industrie und den Handel im Osten Deutschlands erhöhen zu wollen.“

In den diesem Antrage zu Grunde liegenden Beschlüssen ist nachgewiesen, dass durch sachgemässe Stromregulirungen die Landwirthschaft den grössten Vortheil hat, nicht nur in der durch die Festlegung des Stromlaufes herbeigeführten Sicherung der Ufer und in der Verminderung der Gefahr von Eisversetzungen und Ueberschwemmungen, sondern auch in der Melioration und dem höheren Nutzungswerthe der von regulirten Flüssen und Kanälen durchschnittenen Grundstücke, indem dieselben durch Regulirung des Nutzungs- und Beseitigung des Schadenwassers ertragsfähiger gemacht werden. Nicht minder gross sind für die Landwirthschaft die anerkannten Vortheile der Verkehrserleichterungen und der billigen Wasserfrachten für den Versand der eigenen Bodenprodukte und Fabrikate, sowie auch für den Bezug der für letztere erforderlichen Rohmaterialien und sonstiger Bedarfsartikel, indem statistisch nachgewiesen ist, dass die Landwirthschaft mit ihren Erzeugnissen und Hilfsmitteln nahezu mit 60 Prozent an dem Güterverkehr zu Wasser schon jetzt theilhaftig ist.

#### b. der Handel

beklagt nach den Einzelberichten\*) die mangelhaften und unsicheren Verkehrsverbindungen auf der genannten Wasserstrasse, und es seien schliesslich hierfür nur wenige Einzelfälle angeführt: Mineralöle, Amerikanisches Harz, Theer, bekanntlich eines der wichtigsten Hilfsmaterialien für Kupferschmiede, Zucker-, Dachpappen-Fabriken etc. werden von Hamburg per Bahn nach Lübeck oder Kiel geschickt, von dort seewärts über Stettin nach Danzig verladen, um weichselaufwärts nach Bromberg zu kommen. Die Zeitdauer dieses Transportes ist etwa drei Wochen und der Transportpreis zwischen 1 Mk. 50 Pf. bis 3 Mk. 50 Mk., durchschnittlich 2 Mk. 50 Pf. für den Centner.

Die Wasserfracht Hamburg-Berlin beträgt bei einer Transportdauer von 3—4 Tagen 25 Pf. pro Centner, und bei der Möglichkeit einer gleichen Transportweise von Berlin nach hier würde sich die Wasserfracht auf etwa 50 Pf. für den Centner, und die Transportdauer auf etwa 6 Tage ermässigen, so dass jetzt die Fracht um etwa 200 % zu hoch und die Transportdauer um 2 Wochen zu lang ist.

c. Ebenso begründen die Spezialberichte\*) der **Industrie** das vorliegende Bedürfniss.

#### d. Das Transportgewerbe.

1. Die Schifffahrt ist gegenüber dem vorgeschrittenen Verkehrswesen hier hinter allen Anforderungen an einen zeitgemässen und einigermaßen leistungsfähigen Wasserverkehr zurückgeblieben:

Die zu flachen und schmalen Wasserbauanlagen und die schlechten Wasserverhältnisse auf der Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder machen die Fortbewegung der Fahrzeuge — bei fast gänzlichem Ausschluss regelmässiger Verbindung selbst mit Dampfern von nur kleinen Dimensionen — sehr zeitraubend, kostspielig und unsicher und gestatten auch nicht eine Vergrösserung der kleinen Fahrzeuge, welche ursprünglich aus localen Bedürfnissen entstanden, kein zeitgemässes Verkehrsmittel für Massentransporte auf längere Strecken bieten.

Daher auch die Nothlage des Schiffergewerbes.

Trotzdem hier der Schiffer für die gleichlange Fahrstrecke 150 bis 300 % höhere Frachten erhält, als auf der Oder, Elbe u. s. w., so bleibt sein Gewerbe nicht nur weniger lohnend, sondern wird des Oeftern sogar verlustbringend.

Der Schiffer braucht zur sicheren Fortbewegung seines Fahrzeuges auf besagter Wasserstrasse zeitweilig sogar 4 bis 5 Mann, während die selbst vollbeladenen Kähne auf den andern Wasserstrassen nur 2 Mann gebrauchen, und die Kosten eines Mannes betragen z. B. von Bromberg nach Landsberg 60 bis 70 Mark.

Diese Mehrkosten belasten aber in aussergewöhnlich grösserem Verhältnisse den Transport auf der in Frage stehenden Wasserstrasse, weil dieselbe nur schmale Schiffe mit einem Tiefgang von etwa 1 Meter und einer Tragfähigkeit von 125 Tonnen = 2000 Centner gestattet. Aber auch nur in den äusserst seltenen Fällen ist durchweg die Ausnutzung selbst dieser Tragfähigkeit möglich. In der Regel darf dieselbe kaum 80—100 Tonnen überschreiten, und des Oeftern sind die Schiffe gezwungen, längere Strecken mit nur halber Ladung von nicht mehr als mit 60 Tonnen = 1200 Centner zu fahren, wobei sie dann wiederum in den niedrigen Brückenjochen ein fast stetes Verkehrshinderniss finden.

Es liegt auf der Hand, dass bei derartigen Verkehrsverhältnissen, welche nur geringe Transportmengen zulassen, selbst hohe Frachten dem Schiffer keinen Nutzen lassen und zumeist durch die übermässigen Transportkosten, grössere Reisedauer und Unsicherheit der Fahrstrasse fast ganz absorbiert werden. Eine zeitgemäss leistungsfähige Wasserstrasse muss aber Fahrzeuge bis zu 250—300 Tonnen Tragfähigkeit gestatten, und das Schifffahrtsgewerbe kann bei dem zeitgemässen Verkehre auch dann nur lohnend sein, wenn

\*) Dieselben sind sehr umfangreich und deshalb hier fortgelassen.

es mit entsprechenden Fahrzeugen einen grossen Massentransport in annähernd bestimmten Fristen leistet. Der II. Internationale Binnenschiffahrts-Congress hat daher auch für alle Wasserstrassen, welche nicht lediglich einem lokalen Bedürfnisse zu dienen bestimmt sind, eine Leistungsfähigkeit bestimmt, welche den Verkehr von Fahrzeugen mit mindestens 250—300 Tonnen Tragfähigkeit und einen ungehinderten Dampfschleppdienst ermöglicht.

Die Verbreiterung der Fahrzeuge ist aber auch für den Durchgangsverkehr eine Nothwendigkeit, der sich die auf den Massentransport angewiesene Schifffahrt nicht ferner entziehen kann. Die Elbfahrzeuge, welche keinen allzugrossen Tiefgang haben, sind sämmtlich breit gebaut und werden nach Fertigstellung des Spree-Oder-Kanals (mit einer Kammerweite von 9,6 Metern) in die Oder, nicht aber weiter ostwärts kommen können, wenn nicht auch die Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel gleicherweise verbreitert und für die Elbschiffe fahrbar gemacht wird. In gleiche Nothlage sind jetzt auch die Weichselschiffe gebracht; auch diese müssen, da das Fahrwasser der Weichsel selbst nach der Regulirung nicht dauernd über 1 Meter Tiefe zu halten sein wird, zur Bewältigung der Massentransporte breit sein und breit gebaut werden; sie können aber nicht von der Weichsel westwärts fahren, wenn nicht auch die Verbindungsstrasse (Karlsdorfer Schleuse, Bromberger Kanal, untere Netze) dementsprechend verbreitert und regulirt wird. Auf der Weichsel fahren den Wasserverhältnissen angepasst durchgängig Raddampfer, welche aber wegen der engen Durchfahrt der Karlsdorfer Schleuse nicht einmal bis Bromberg kommen können.

2. Die Flösserei hat einen Verkehrsanteil von ca. 80 % an der Güterbewegung auf der Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder und darf somit berechtigtermassen die Beseitigung der Verkehrshindernisse umso mehr beanspruchen als die eigenartige Flossbeförderung in wechselseitiger Rückwirkung mit der Schifffahrt steht. Der Transport so grosser Holzmassen auf den schmalen krummen Wasserstrassen mit veralteten verhältnissmässig nur wenig leistungsfähigen Durchfahrtsanlagen erfordert naturgemäss einen so erheblichen Aufwand von Kapital, Zeit und Arbeit, dass auch hier das Bedürfniss einer mehr gesicherten und schnelleren Fortbewegung seit Jahren sich empfindlich geltend gemacht hat.

### C. Welcher Art sind die Erweiterungen und Verbesserungen, die erstrebt werden?

#### a. Unterbrahe.

1. **In der Brahemündung bezw. in der unteren Brahe sind grössere Lagerflächen für Flösse zu beschaffen.** Bei der fortschreitenden Regulirung der Weichsel durch Buhnen etc. werden die noch vorhandenen Lagerflächen in derselben in absehbarer Zeit gänzlich verschwinden, und bei dem stetig zunehmenden Flössereiverkehr ist ein entsprechender Ersatz hierfür nothwendig, nachdem sich die Lagerflächen des Weichselhafens Brahemünde als zu klein schon für den jetzigen Verkehr erwiesen haben, und die Gefahr vorliegt, dass bei mangelnden Lagerplätzen die Trachten auf der Weichsel bei den schnell wechselnden Wasserständen der Gefahr des Verschwimmens mehr als jetzt ausgesetzt werden.
2. **Der fast kreisförmige Lauf der Unterbrahe bei Schönhagen ist durch einen Durchstich grade zu legen,** wodurch auch die Unzuträglichkeiten und Kollisionen der Schiffe mit den vom Kettendampfer geschleppten Flössen auf diesem scharf gekrümmten Unterlaufe beseitigt würden.
3. **Die Karlsdorfer Schleuse ist zu vergrössern bezw. durch Anlage einer grösseren Doppelschleuse für den Durchgangsverkehr von der Weichsel zur Oder vice versa verwendbar zu machen.** Während die Schleusen im Hafen Brahemünde eine Weite von 9 Metern haben, sind die Thorhäupter der Karlsdorfer Schleuse nur 6,2 Meter breit, so dass grössere Weichseldampfer und Weichselschiffe nicht einmal bis nach Bromberg kommen können, und des Oefteren Umladungen selbst für diese kurze Strecke nothwendig werden.
4. **Die Brücken über die Brahe in Bromberg (Kaiser-, Danziger- und Wilhelmsbrücke) sind auf mindestens 4 Meter Lichthöhe bei mittlerem Wasserstande zu bringen.**

Es ist die erwähnte Höhe diejenige Dimension, welche der Zentralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt als das Minimum für die Höhe der Brückenjoche festgestellt hat, wenn durch dieselben ein ungestörter Schifffahrtsverkehr ermöglicht werden soll.

Die erwähnten Brückenjoche sind aber derart niedrig, dass sie selbst die jetzt verkehrenden kleinen Fahrzeuge (Dampfer und Schiffe) zumal sie, wie erwähnt, meist mit halber Ladung fahren müssen, nicht ohne Noth passiren können; leere Fahrzeuge aber hierbei ein stetes Verkehrshinderniss bieten, da sie meist durch künstliche Belastung erst und mit vielen kostspieligen Anstrengungen sich durch die niedrigen Brückenjoche durchwinden müssen.

5. **Die Einfahrt in das Schleusenbassin ist zu erweitern.** Durch die Insel in der Brahe werden schädliche und hinderliche Querströmungen verursacht, welche zu beseitigen sind, weil sie den Schiffer und Flösser zum Aufwand von doppelter Kraft für die Fortbewegung ihrer Fahrzeuge zwingen.

#### b. Bromberger Kanal.

6. **Anlage von Doppelschleusen.** Die Schleusen sind jetzt je 40,2 Meter lang, mit Kammerweiten 9,12 bis 9,75 Meter. Die Thorweiten sind bei der VII. nur 4,97 Meter, bei der VIII. Schleuse 5,3 Meter; bei

den übrigen Schleusen zwischen 6,2 bis 6,64 Meter. Der den Fahrzeugen gestattete Tiefgang ist auf 1 Meter beschränkt.

Es bedarf keines besonderen Nachweises, dass derartige enge Bauanlagen, welche wohl dem Verkehrsbedürfnisse vor hundert Jahren angepasst sind, auch nicht entfernt mehr dem heutigen Verkehr genügen können. Ihre Leistungsfähigkeit ist eine äusserst beschränkte, und dies wird im ganzen Wirthschaftsleben des deutschen Ostens um so tiefer empfunden, als der Kanal das einzige Bindeglied des Wasserverkehrs zwischen Weichsel und Oder ist. Die Nachtheile dieser veralteten Anlagen werden ja auch theilweise auf S. 106 der oben erwähnten ministeriellen Denkschrift zugegeben, nicht nur was die geringe Thorweite einzelner Schleusen, sondern auch die Störungen durch die zu niedrigen Brücken betrifft, wofür die Schafbrücke zwischen der VIII. Schleuse und dem Netzekanal mit einer Durchfahrtsöffnung von nur 4,9 Meter ein drastisches Beispiel giebt.

Neben der Erneuerung der Brücken (2 Joche mit je 9 Meter Lichtweite und je 4 Meter Lichthöhe) ist die Anlage von Doppelschleusen nothwendig geworden, bei denen jedoch unter Berücksichtigung des zu erwartenden Durchgangsverkehrs der grösseren Weichsel-, Elb- und Oderfahrzeuge die vom II. Internationalen Binnenschiffahrts-Kongresse beschlossenen Dimensionen für Normalschleusen innezuhalten sind. (S. 107 der Verhandlungen Wien 1887, Verlag des Donauvereins).

Diese Beschlüsse lauten:

1 u. 2 u. s. w.

### 3. Schleusen-Dimensionen.

- |  |            |
|--|------------|
| a. Drepeltiefe unter dem Normalwasserspiegel . . . . .   | 2,5 Meter. |
| b. lichte Weite in den Thoren . . . . .  | 7,0 „      |
| c. nutzbare Länge der Kammer von der Sehne des Abfallbodens im Oberhaupt bis zum<br>Anfange der Thorkammer im Unterhaupt . . . . . | 57,5 „     |

Zugleich muss hier auf den Beschluss hingewiesen werden, dass diesen **Minimal-Dimensionen** auch die Querprofile und zugehörigen Bauwerke für **kanalisierte Flüsse** entsprechen, und dass Kanäle mit kleineren Abmessungen sobald als möglich vergrössert werden sollen.

### c. Untere Netze.

7. Die Schleusen XI und XII sind gleichfalls auf vorerwähnte Dimensionen zu vergrössern, indem die vorhandenen Mängel zum Theil schon in der ministeriellen Denkschrift S. 40 ff. erörtert werden. Ebendasselbst wird auch anerkannt, dass
8. **Die Krümmungen des Flusses zu beseitigen sind.** Die dagegen bisher ausgeführten Durchstiche haben sich keineswegs bewährt und an anderen Stellen neue Krümmungen in so kurzer Aufeinanderfolge und mit so scharfen Kurven verursacht, dass nach wie vor hier nicht einmal von einem einigermaßen leidlichen Verkehre die Rede sein kann. Nur mit grossem Kraftaufwand und nur mittelst Ruderstangen können hier die Kähne mühsam fortbewegt werden, zumal es auch an Uferbefestigungen und Treidelstegen fehlt. Eine sachgemässe, wirksame und durchgreifende Kanalisierung dieser Flussstrecke ist aber auch für die Landwirthschaft von ausserordentlichem Vortheil, da die angrenzenden Ländereien und Wiesen bei nasser Witterung unter Wasser stehen und durch eine geeignete Flussregulierung nutzbringender gemacht werden können.
9. In gleicher Weise sind auch die Strecken von der XII. Schleuse bis unterhalb Lindenwerder, von oberhalb Friedheim bis zum Netzekrug unterhalb Friedheim, von der Dziembowerbrücke bis Usch in geeigneter Weise grade zu legen und mit der Strecke von Usch abwärts durch dauernd wirksame Regulierung bezw. **Kanalisierungsarbeiten und Wasserbauten** auf jene Leistungsfähigkeit zu bringen, welche der wirthschaftlichen hohen Bedeutung dieser einzigen Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder entspricht und für die Entwicklung eines zeitgemässen Wasserverkehrs erforderlich ist.
10. **Erhöhung und Erweiterung der Brücken.**

Die Samotschiner-, Dziembower- und die sog. Kuhbrücke, sowie alle ferneren von Usch abwärts bis Zantoch belegenen Brücken sind mit mindestens 2—3 Jochen von 9 Meter Lichtweite zu versehen, und alle Brücken sind bis zur normalen Lichthöhe von 4 Metern bei mittlerem Wasserstande zu erhöhen.

### d.

Im Allgemeinen ist bei der nothwendigen Verbesserung der Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder der allein massgebende **Grundsatz** innezuhalten, dass dieselbe die alleinige Trägerin des Wasserverkehrs zwischen Ost- und West-Deutschland und dass somit derselbe einheitlich zu gestalten ist.

Die Leistungsfähigkeit dieser wirthschaftlich hochwichtigen Wasserverbindung muss in allen Theilen genau auf diejenige Leistungsfähigkeit gebracht werden, welche die mit der Zeit beendeten Regulierungsarbeiten der Oder, Weichsel, Elbe und der anderen deutschen Ströme schaffen, um einen **einheitlichen ungehinderten Schiffahrtsverkehr** zwischen dem Osten und Westen Deutschlands zu erzielen.

e.

Im Anschluss an diese nothwendigen technischen und Verkehrsänderungen ist aber auch eine andere **Organisation** der jetzigen Verwaltung für Wasserbau- und Schifffahrtspolizei-Angelegenheiten nothwendig.

Die mit begrenzten Gebieten verschiedenen Regierungen unterstellten Bauämter müssen zu einer einheitlichen bautechnischen und strompolizeilichen Verwaltung vereinigt werden. Denn nicht zum mindesten leidet unter den jetzigen Verhältnissen der Schifffahrts- und Flössereiverkehr auf der Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder auch unter den verschiedenen, von den verschiedenen Bezirksregierungen erlassenen und oft erheblich abweichenden Bestimmungen und Polizei-Verordnungen.

Wird der Verkehr auf der genannten Wasserstrasse, welche sicherlich als ein einheitliches zusammenhängendes, in sich abgeschlossenes Verkehrsgebiet anzusehen ist, einheitlich gestaltet, so muss auch folgerichtig die gesammte bautechnische und strompolizeiliche Verwaltung desselben **einer** Behörde untergestellt werden.

Aehnlich den bestehenden Strombauverwaltungen, deren Geschäftskreis durch den Ministerialerlass vom 22. Januar 1889 erweitert wurde, muss für das besagte zusammenhängende Brahe-, Netze- und Warthegebiet **eine** mit gleichen Befugnissen wie die Strombauverwaltungen versehene Wasserbau-Verwaltung errichtet werden, was auch seitens des Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt in seiner Sitzung vom 19. Januar 1887 bereits als nothwendig anerkannt wurde.

## D. Statistik des Wasserverkehrs zwischen Weichsel und Oder.

### A. Schiffsverkehr 1888.

#### a. Durchgehender Verkehr:

	Schiffe	
I. Von Weichsel nach unteren Netze . . . . .	46 leer, 118 beladen mit	10 936 Tonnen.
Nach Weichsel von unteren Netze . . . . .	30 „ 150 „ „	12 077 „
	<u>76 leer, 268 beladen mit</u>	<u>23 013 Tonnen.</u>
	344 Schiffe.	
II. Von Weichsel nach oberen Netze . . . . .	210 leer, 31 beladen mit	2 305 Tonnen.
Nach Weichsel von oberen Netze . . . . .	12 „ 352 „ „	29 504 „
	<u>222 leer, 383 beladen mit</u>	<u>31 809 Tonnen.</u>
	605 Schiffe.	
III. Von unteren Netze nach oberen Netze . . . . .	58 leer, 20 beladen mit	1 233 Tonnen.
Nach unteren Netze von oberen Netze . . . . .	5 „ 66 „ „	5 167 „
	<u>63 leer, 86 beladen mit</u>	<u>6 400 Tonnen.</u>
	149 Schiffe.	

Durchgangsverkehr in der Richtung nach der	
Weichsel (ostwärts) . . . . .	<u>47 leer, 568 beladen mit</u> 46 748 Tonnen.
	615 Schiffe.
Oder (westwärts) . . . . .	<u>314 leer, 169 beladen mit</u> 14 474 Tonnen.
	483 Schiffe.
	<u>361 leer, 737 beladen mit</u> 61 222 Tonnen.
	1 098 Schiffe.

#### b. Lokalverkehr Brombergs.

##### A. Versand.

##### 1. Nach der Weichsel (ostwärts):

a. auf Oberbrahe verladen . . . . .	41 beladene Kähne mit	3 075 Tonnen.
b. „ Unterbrahe „ . . . . .	81 „ „ „	6 140 „
	<u>122 Schiffe</u>	<u>mit 9 215 Tonnen.</u>

##### 2. Nach der Oder (westwärts)

→ Untere Netze . . . . .	<u>29 leere, 151 beladene Schiffe</u> mit	16 110 Tonnen.
	180 Schiffe.	

##### 3. Nach der oberen Netze.

	<u>104 leere, 46 beladene Schiffe</u> mit	2 320 Tonnen.
	150 Schiffe.	

**Versand 452 Schiffe mit zus. 27 645 Tonnen.**

**B. Empfang.****1. Von der Weichsel:**

122 leere, 337 beladene Schiffe mit . . . . . 21 825 Tonnen.  
459 Schiffe.

**2. Von der Oder:**

Untere Netze 108 leere, 90 beladene Schiffe mit . . . . . 4 945 Tonnen.  
198 Schiffe.

**3. Von der oberen Netze:**

34 leere, 48 beladene Schiffe mit . . . . . 3 761 Tonnen.  
82 Schiffe.

**Empfang 739 Schiffe mit . . . . . 30 531 Tonnen.**

**Lokalverkehr 1191 Schiffe mit . . . . . 58 176 Tonnen.**

**Gesamter Schiffsverkehr.**

Ostwärts 1 017 Schiffe mit 64 669 Tonnen.

Westwärts 1 272 „ „ 54 729 „

zusammen 2 289 Schiffe mit 119 398 Tonnen.

**Vergleichs-Tabelle des Schiffsverkehrs mit den Vorjahren.****1. Hafenschleuse Brahemünde:**

**Bergfahrt**  
(Richtung nach Bromberg)

**Thalfahrt**  
(Richtung nach Weichsel)

1880 637 beladene Schiffe mit 47 878 Tonnen. 467 beladene Schiffe mit 27 640 Tonnen.

1888 486 „ „ „ 35 066 „ 705 „ „ „ 49 551 „

oder 1888 nach Abzug des Verkehrs

mit der oberen Netze 455 beladene Schiffe mit 32 761 Tonnen. 353 beladene Schiffe mit 20 047 Tonnen,

so dass sich der Verkehr mit der Weichsel nach Anzahl der Schiffe um etwa 30 % und nach Menge der Güter um über 30 % verringert hat.

**2. Schleuse II (Bromberger Kanal).**

**Bergfahrt**

**Thalfahrt**

1873/5 1222 beladene Schiffe mit 72 000 Tonnen. 487 beladene Schiffe mit 21 000 Tonnen.

1876/80 767 „ „ „ 58 000 „ 501 „ „ „ 27 000 „

1881/85 722 „ „ „ 60 000 „ 514 „ „ „ 35 000 „

1886 436 „ „ „ 40 846 „ 477 „ „ „ 25 568 „

1887 567 „ „ „ 51 707 „ 494 „ „ „ 38 931 „

1888 359 „ „ „ 32 757 „ 617 „ „ „ 48 021 „

oder 1888 nach Abzug des Verkehrs mit der oberen Netze

284 beladene Schiffe mit 28 132 Tonnen. 217 beladene Schiffe mit 14 756 Tonnen,

so dass sich für dieselben Verkehrsrichtungen und Relationen, wie in früheren Jahren der **Schiffsverkehr** zwischen Weichsel und Oder um mehr als die Hälfte und der **Wassertransport der Güter** nach beiden Richtungen hin (ost- und westwärts) der Menge nach um nahezu die Hälfte verringert hat.

**3. Schleuse XII (Untere Netze).**

**Bergfahrt**  
(Richtung Bromberg)

**Thalfahrt**  
(Richtung Berlin)

Bd. XXIV d. Reichsstatistik.

1875 Schiffe 275 beladen mit 13 717 Tonnen. 551 beladen mit 35 517 Tonnen.

1888 „ 160 „ „ 10 903 „ 363 „ „ 37 785 „

oder 1888 nach Abzug des Verkehrs mit der oberen Netze

Schiffe 140 beladen mit 9 670 Tonnen. 297 beladen mit 30 450 Tonnen,

so dass für die gleiche Relation seit dem Jahre 1875 der Schiffsverkehr auf der unteren Netze um etwa 50 % und der Güterverkehr um etwa 20 % zurückgegangen ist.

**B. Flössereiverkehr 1888:**

**I. Von der Weichsel** wurden durch die Hafenschleuse Brahemünde geflösst: 853 760 laufende Meter von rund 4 Meter Breite; davon sind weitergeflosst:

a. nach der Oder . . . . .	700 212 lfde. Meter
b. nach Bromberg	
1. Oberbrahe . . . . .	23 369 l. M.
2. Unterbrahe . . . . .	31 401 „ „ = 54 770 „ „ = 754 982 l. M.

**II. Von der oberen Brahe:**

a. nach der Oder . . . . .	41 587 lfde. Meter
b. nach Bromberg	
1. Oberbrahe . . . . .	2 500 l. M.
2. Unterbrahe . . . . .	1 517 „ „ = 4 017 „ „ = 45 604 l. M.

**III. Von der oberen Netze:**

a. nach der Oder . . . . .	2 698 lfde. Meter
b. nach Bromberg . . . . .	93 „ „ = 2 791 „ „
	<u>zusammen 803 377 l. M.</u>

**Flösserei.**

Durchgangsverkehr . . . . .	744 497 lfde. Meter
Lokalverkehr . . . . .	58 880 „ „
	<u>zusammen 803 377 lfde. Meter.</u>

**Vergleichende Tabelle mit früheren Jahren.**

	Hafenschleuse Brahemünde	II. Schleuse Bromberger Kanal
1874/78 durchschnittlich . . . . .	544 479 lfde. Meter	552 495 lfde. Meter
1879/83 „ . . . . .	575 200 „ „	632 430 „ „
1884 „ . . . . .	444 098 „ „	461 923 „ „
1885 „ . . . . .	553 473 „ „	549 523 „ „
1886 „ . . . . .	512 349 „ „	553 991 „ „
1887 „ . . . . .	619 512 „ „	636 539 „ „
1888 „ . . . . .	851 045 „ „	741 799 „ „

so dass sich der Flössereiverkehr stetig vergrössert hat und gegen frühere Jahre um über 40% gestiegen ist.

**IV. Post und Telegraphie.**

Im Laufe des Jahres 1888 ist im Bezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirection Bromberg die Zahl der Poststellen um 1 Postamt III. Klasse, 12 Postagenturen und 13 Posthülfsstellen, die Zahl der Telegraphenbetriebsstellen um 18 vermehrt worden, sodass am Ende des Jahres 1888 479 Poststellen und 262 Reichs-Telegraphenbetriebsstellen vorhanden waren. Ausserdem bestanden 160 amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen gegenüber 133 solcher Stellen im Jahre 1887. Die Zahl der Postbriefkasten hat sich um 75, nämlich auf 1504 erhöht. Behufs der Beschleunigung der Landbriefbestellung sind 20 Landbriefträger zu Fuss neu eingestellt und 2 Landbriefträger mit Fuhrwerk ausgerüstet worden; am Schlusse des Jahres waren im Landbriefträgerdienste 769 Personen, darunter 62 mit Fuhrwerk ausgerüstet, thätig.

Dem Verkehrsbedürfnisse der Stadt Bromberg ist durch die Einrichtung einer neuen Abfertigungsstelle am Postschalter des Hauptpostamts, durch die Vermehrung der Zahl der Briefkasten von 42 auf 43 und durch die Einrichtung von 7 täglichen Briefkastenleerungen, anstatt der vorherigen 5 bzw. 6, Rechnung getragen worden.

Von den im **Telegraphenverkehr** des Ober-Postdirectionsbezirks Bromberg getroffenen Verbesserungen ist besonders die Einrichtung erwähnenswerth, dass das hiesige Postamt jetzt auch des Nachts auf der Telegraphenleitung nach Fordon, Schultitz, Thorn Telegramme absenden bzw. empfangen kann, so dass von den in dieser Leitung befindlichen Telegraphenbetriebsstellen bei Hochwasser der Weichsel auch des Nachts sich Hilfe herbeirufen lässt. Im Weiteren ist das hiesige Telegraphenamts mit der unterirdischen Leitung Berlin-Thorn verbunden worden, so dass der telegraphische Verkehr auf dieser Linie für Bromberg auch im Falle einer Störung der oberirdischen Linie durch Stürme etc. sichergestellt ist.

Die **Stadtfernsprechanlage** in Bromberg, welche Ende 1887 65 Theilnehmer mit 75 End- und 7 Zwischenstellen umfasste, hat auch im Laufe des Jahres 1888 eine Erweiterung erfahren und zählte am Schlusse desselben 78 Theilnehmer mit 87 End- und 7 Zwischenstellen. Bei 14 Theilnehmern waren besondere Weckvorrichtungen eingeschaltet. Die Länge der im Betriebe befindlichen Anschlussleitungen ist von 66,9 km auf 85 km gewachsen.

Die Zahl der Verbindungen der Theilnehmer unter einander betrug im Jahre 1888 180918 gegen 142409 im Vorjahre.

Die für die Nachtzeit eingerichteten telegraphischen Verbindungen mit der Feuerwehr sind im abgelaufenen Jahre nicht zur Benutzung im Ernstfalle gekommen.

Die Handelskammer unterstützte auch die Petition des deutschen Buchdrucker-Vereins dahingehend, dass eine Zwischenportostufe von 5 Pf. für **Drucksachen** im Gewichte von über 50 bis 100 Gramm innerhalb Deutschlands und Oesterreich-Ungarns eingeführt werde.

### V. Versicherungswesen.

Der Verwaltungsbericht der **Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft** in Bromberg giebt interessante Aufschlüsse über die mannigfachen und aussergewöhnlichen Schwierigkeiten, welche sich in fast allen Verwaltungszweigen immer fühlbarer machen. Schon der Umstand, dass neben kaum 300 Grossbetrieben 7000 kleine Wanderbetriebe vorhanden sind, von denen die meisten einen nur nominellen Wohnsitz haben, oft aber ausserhalb des Genossenschaftsbezirkes einem steten schwer zu ermittelnden Aufenthaltswechsel unterliegen, erklärt zur Genüge die sorgfältige Kontrolle, die hier eingeführt ist.

Die unbedingte Nothwendigkeit, das Umlageverfahren noch vor Schiffahrtsbeginn zu beenden, erfordert die strengste Innehaltung der gesetzlichen Termine, sowie die Revision der Lohnnachweisungen und die Einschätzung für diejenigen Betriebe aufs Aeusserste zu beschleunigen, welche Lohnnachweisungen gar nicht oder nicht rechtzeitig eingesandt haben.

Bei mehr als 4000 Lohnnachweisungen mussten die Werthangaben für die auf den Schiffen geleisteten Naturalien (Kost, Logis etc.) berichtigt werden, da für diese Werthe nach § 3, Abs. 1 des Unfall-Versicherungsgesetzes und § 15, Abs. 3 des Ausdehnungsgesetzes die Ortsdurchschnittspreise am Wohnsitz des Unternehmers massgebend sind.

#### Kataster-Auszug.

Hauptbetrieb.	Am 31. December 1887		Am 31. December 1888	
	Anzahl der		Anzahl der	
	Betriebe	versich. Personen	Betriebe	versich. Personen
a. Segel- und Kleinschiffahrt	6 562	9 923	6 791	10 051
b. Flösserei . . . . .	175	3 715	177	3 647 einschl. 503 Pers. in Nebenbetrieben
c. Dampfschiffahrt . . . . .	143	2 190	148	2 488 einschl. 957 Pers. in Nebenbetrieben
d. Fährbetriebe . . . . .	184	268	199	391 einschl. 9 Pers. in Nebenbetrieben
e. Baggerei . . . . .	61	4 278	23	304 einschl. 154 Pers. in Nebenbetrieben
f. Prahmbetriebe . . . . .	26	56	25	53
g. Treidelei . . . . .	4	6	—	—
h. Selbstversicherungen der Unternehmer . . . . .	—	92	—	95
i. Beamtenversicherung . . . . .	—	4	—	4
Summa	7 155	20 532	7 363	17 033

Es ergibt sich also gegen das Vorjahr eine Zunahme von 208 Betrieben, während die Zahl der durchschnittlich versicherten Personen um 3 499 zurückgegangen ist. Der erhebliche Rückgang der letzteren ist vorwiegend auf den Austritt der staatlichen Baggereibetriebe und auf Ueberweisungen an die See- und andere Berufsgenossenschaften zurückzuführen; die Zunahme der Betriebe bestätigt die Thatsache, dass eine grosse Anzahl von kleinen Betrieben noch immer nicht ihrer gesetzlichen Anmeldepflicht entsprochen hat.

## Lohnstatistik.

An anrechnungsfähigen Löhnen sind ermittelt bzw. festgestellt worden:

Von den Gesamtbetrieben entfallen auf die einzelnen Gewerbszweige	Durchschnittlich versicherte Personen für 1888.	Beitrags- pflichtige Lohnsumme für 1888 Mark	Durchschnittslohn für eine versicherte Person	
			1887	1888
a. Segel- und Kleinschiffahrt . . . . .	10 818	5 321 727	M. 426	M. 492
b. Flösserei . . . . .	3 090	1 830 250	„ 490	„ 592
c. Dampfschiffahrt . . . . .	1 631	1 210 436	„ 718	„ 742
d. Fährbetriebe . . . . .	391	218 230	„ 399	„ 558
e. Treidelei . . . . .	321	123 010	„ 193	„ 383
f. Prahmbetriebe . . . . .	190	108 624	„ 457	„ 572
g. Baggerei . . . . .	160	84 786	„ 510	„ 529
h. Nebenbetriebe (Hauptbetriebe anderer Berufsgenossen- schaften) . . . . .	333	203 453	—	—
i. Selbstversicherung von Unternehmern . . . . .	95	90 206	(„ 911)	(„ 950)
k. Beamtenversicherung . . . . .	4	7 693	(„ 1648)	(„ 1923)
Summe	17 033	9 198 415	durchschnittlich M. 536	
Dagegen im Jahre 1887	20 532	10 024 863	„ „ 488.	

Im Jahre 1888 kamen 231 **Unfälle** zur Anzeige, so dass bis Ende 1888 im Ganzen 553 Unfälle gemeldet waren.

Die 1888 gemeldeten Unfälle vertheilen sich wie folgt:

a u f:	Gemeldete Unfälle		Davon bisher entschädigte Unfälle	
	Z a h l	Auf 1000 vers. Personen kommen	Z a h l	Auf 1000 vers. Personen kommen
a. Segel- und Kleinschiffahrt . . . . .	122	11	40	3,7
b. Flösserei . . . . .	36	12	18	5,8
c. Dampfschiffahrt . . . . .	37	23	12	7,4
d. Fährbetrieb . . . . .	5	15	2	5,1
e. Treidelei . . . . .	—	—	—	—
f. Prahmbetrieb . . . . .	2	11	2	10,5
g. Baggerei . . . . .	3	19	1	6,2
h. Nebenbetriebe . . . . .	25	75	4	12,0
i. Selbstversicherte Unternehmer . . . . .	1	11	1	10,5
k. Beamtenversicherung . . . . .	—	—	—	—
Summe	231	—	80	—
Hierzu kommen <b>neue</b> in 1888 geleistete Entschädigungen aus Unfällen der Vor- jahre . . . . .			8	
		Zusammen	88	

Es entfallen demnach auf 1000 versicherte Personen 13,56 gemeldete und 5,17 entschädigte Unfälle.

An Entschädigungen wurden 1888 gezahlt: M. 16179,88 (darunter M. 13682,45 Renten), wofür 150 % mit M. 24269,82 in den Reservefonds eingelegt wurden.

Umgelegt wurden für 1888 M. 68 720 auf M. 9 198 415 Löhne. Die laufenden Verwaltungskosten betragen M. 25 191,65 und ergaben einen Durchschnittsbeitrag

	1887	1888
auf einen versicherten Betrieb . . . . .	M. 3,32	M. 3,42
auf den Kopf der versicherten Person . . . . .	„ 1,16	„ 1,48
und auf je 1000 M. Lohn . . . . .	„ 2,37	„ 2,74

Der Vermögensbestand der Genossenschaft betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1888:

1. Verwaltungskosten für 1889 . . . . .	M.	28 922,49
2. Eiserner Betriebsfonds . . . . .	„	30 000,—
3. Reservefonds . . . . .	„	51 445,97
4. Aussenstände aus der Umlage für 1888 . . . . .	„	1 343,74
5. Mobilien im Werthe von . . . . .	„	1 000,—
6. Bibliothek . . . . .	„	200,—

Gesamtwert Mk. 112 912,20.

Ausser der „Betriebs-Krankenkasse“, „Werkstätten-Krankenkasse“ der Königlich Eisenbahn-Direction in Bromberg und der „Betriebs-Krankenkasse der Königlich Wasserbau-Inspection zu Bromberg“ befinden sich innerhalb der Stadt Bromberg auf Grund des Gesetzes vom 15. Juni 1883 noch 15 Krankenkassen, über deren Bestand folgende Statistik Näheres ergibt:

**Statistik pro 1888**  
der in Bromberg bestehenden **Krankenkassen.**

Lfd. No.	N a m e n d e r K r a n k e n k a s s e	Durchschnittszahl der versicherten Personen	Einnahme fl.	Ausgabe fl.	Reservefonds. fl.
Ortskranken-Kasse:					
1	der Töpfer und Ofensetzer . . . . .	83	1 274,28	1 026,62	900
2	der Maurer . . . . .	326	3 028,03	2 955,18	1 700
3	der Zimmerer . . . . .	186	3 038,61	2 897,72	1 003
4	der Schuhmacher . . . . .	209	2 661,06	2 113,34	818,97
5	der Schneider und Schneiderinnen . . . . .	65	740,82	604,58	809,30
6	der Tischler und verwandter Gewerbe . . . . .	366	6 486,08	5 739,73	3 800
7	der Klempner und Dachdecker . . . . .	129	2 181,30	1 899,99	1 347,09
8	der Kupferschmiede und verwandter Gewerbe . . . . .	125	1 947,13	1 694,70	800
9	der Bäcker und Conditoren . . . . .	161	1 838,10	1 485,15	2 500
10	für in Fabriken beschäftigte Personen . . . . .	787	13 593,93	12 421,00	6 300
11	Allgemeine Ortskranken-Kasse . . . . .	1625	19 811,60	18 438,91	9 300
12	Ortskranken-Kasse für Schifffahrt, Flösserei und verwandter Gewerbe . . . . .	1540	27 856,18	27 603,85	19 400
13	Betriebs-Krankenkasse für die Mühlen-Anlagen der Mühlen-Administration zu Bromberg . . . . .	132	4 243,19	4 202,43	6 192
14	Fabrik-Krankenkasse der Firma J. G. Neumann in Bromberg . . . . .	116	1 813,24	1 171,02	800
15	Kranken-Unterstützungskasse für selbstständige Schneider in Bromberg, E. H. . . . .	91	951,88	899,47	1 500
		5941	91 465,43	85 153,69	57 170,36

(Hierzu muss bemerkt werden, dass die Durchschnittszahl der Arbeiter augenscheinlich auf Grundlage von Vollarbeitern mit ganzjähriger Beschäftigung reduziert ist. Es wäre sonst nicht erklärlich, dass z. B. 2 (Kasse der Maurer), 12 (Schiffer und Flösser) eine so erheblich geringe Mitgliederzahl hat, welche bekanntlich während der Betriebsperioden fast das Dreifache der obigen Zahlangaben beträgt.

### C. Berichte der Interessenten.

Das **Bankgeschäft** bewegte sich im Jahre 1888 im Allgemeinen in bisherigen Grenzen und war der Verkehr im Effectengeschäft wenig verändert, da seit einigen Jahren anhaltend nur feste zinstragende Papiere zu Anlagezwecken gekauft werden. Neu-Anlagen, oder vielmehr Beteiligungen an den im Jahre 1888 so vielfach zur Emission gelangten Industriewerthen oder auch ausländischen Rentenpapieren waren nur in verschwindend kleinen Beträgen zu verzeichnen, zumal das Privatpublikum eingedenk der unausgesetzt systematischen Warnungen gegen russische Effecten und ganz besonders Angesichts der politischen Constellation sich abwartend verhielt. Der flüssig gebliebene Geldstand hat inländische Rentenpapiere und Pfandbriefe auf stabilem Courseniveau erhalten, jedoch sind solche mit einem Zinsertragniss von ca. 3 % nicht immer begehrt. Dagegen sind bedeutende Einlagen bei den Sparkassen gemacht worden, da dieselbe die Einlagen mit gleichem Zinsfusse, bei

kleineren Sparbüchern sogar höher, verzinsen, ohne gegenüber den Coursschwankungen von Anlagewerthen für die Einleger einen Capitals-Verlust zu bedingen. Andererseits hat eine augenscheinliche Verschiebung des Besitzstandes in ausländischen Werthen auch nicht stattgefunden, da der Mehrzins'ertrag doch wesentlich dazu beiträgt, dieselben zu behalten.

Der Ausschluss der Beleihungsfähigkeit Russischer Staatseffecten Seitens der Reichsbank hat zwar neue Investitionen in diesen Werthen sehr wesentlich vermindert, aber die Freimachung vom alten Besitze in den Kreisen des Privatpublikums auch nicht wesentlich gefördert.

Am beliebtesten sind hier neben Westpreussischen  $3\frac{1}{2}$  %igen Pfandbriefen auch sonstige Privat-Hypotheken-Pfandbriefe geblieben, da die ersteren keiner, letztere einer sehr mässigen Ausloosung unterworfen sind.

Der Verkehr in Hypotheken war schwach, da erststelliges Material sehr schwer erhältlich ist, und andere Stellen trotz besserer Verzinsung nicht beliebt sind.

In Russischen Banknoten und Devisen auf Russische Plätze hat eine wesentliche Abnahme stattgefunden, da durch die Kornzoll-Erhöhung der Getreidebezug vom Ausland auch hier fast ganz aufgehört hat.

Der Wechsel-Verkehr hat in den Kreisen der Landwirthschaft gegen das vorige Jahr eher eine Aufbesserung erfahren. Unsere Landwirthe haben allerdings in den voraufgegangenen Jahren einen schweren Stand gehabt, zumal der niedrige Preis der landwirthschaftlichen Producte etc. den Grundwerth des landwirthschaftlichen Besitzes folgemässig auch sehr stark beeinflusste. Jetzt scheinen sie den schwierigsten Standpunkt überwunden zu haben, da einerseits durch Erhöhung der Kornzölle jedenfalls bessere Preise eingetreten sind, andererseits aber die intensive Cultivirung des Bodens auch wesentlich grössere Erträge liefert. Es haben vielfache Besitzveränderungen, und namentlich von kleineren Gütern in der Nähe der Zuckerfabriken stattgefunden, und sind mit diesen neuen Betriebskräften auch neue Betriebsmittel eingeführt. Man darf wohl die Erwartung aussprechen, dass die schlimmste Zeit der Landwirthschaft als überwunden zu betrachten ist, und dass bei geordneter, intelligenter Bewirthschaftung ohne übermässige Ausgaben diese in geregelte Bahnen sich überführt.

Die Reduction des Zinsfusses der Westpreussischen Pfandbriefe macht sich nur wenig zu Gunsten der Landwirthschaft bemerkbar, da die bedeutenden Kosten der Convertirung von den bepfandbriefften Rittergütern getragen werden müssen, und zur Ergänzung des Sicherheitsfonds bei der Landschaft der weitaus grössere Theil der Güter nach wie vor den höhern Zinsfuss als  $3\frac{1}{2}$  % zahlen muss. In den Kreisen des kleineren Besitzstandes macht sich eine sehr bemerkliche Bewegung zur Gründung von Genossenschaften nach System Rayffeisen bemerkbar, doch wird allgemein auf das neue Gesetz, welches die beschränkte Haftpflicht einführen soll, gewartet.

Im **Getreidegeschäft** war die übermässige Steigerung der Preise, wie sie kurz nach der Ernte eingetreten ist, der gesunden Entwicklung nachtheilig. Die hohen Preise hatten einerseits den Absatz erschwert, andererseits, namentlich für Roggen, den Südrussen Gelegenheit gegeben, Verschlüsse zu rentabeln Preisen zu machen, so dass die Hauptstapelplätze mit Waaren genügend versorgt wurden und die Provinzialmärkte ihr Rendiment dorthin verloren hatten. — Es sei hierbei bemerkt, dass die Ernte in Südrussland, sowohl quantitativ als qualitativ, sich besser herausgestellt hat, wie früher angenommen wurde und einen Theil des Ernteaussfalls in Deutschland, England und Frankreich zu decken im Stande war.

Für **Weizen** hat die eingetretene mattere Stimmung am Berliner Terminmarkt gegen Herbst angehalten und gingen Preise 10—12 Mk. zurück. Effektive Waare wurde in Folge dessen hier zwar auch etwas matter, doch hielten sich die Preise ziemlich auf letztem Standpunkte, da die Zufuhren und Anerbietungen sehr schwach waren und die hiesigen Mühlen herankommende Waaren schlank aufnahmen. — Als diese schliesslich aber ihre Produkte nicht mit Nutzen absetzen konnten, mussten sie sehen, auch Rohprodukte billiger anzuschaffen, und gingen dann die Körnerpreise auch hier zurück, sich mehr dem Weltmarkte anpassend. Dementsprechend hatten wir im Monat Oktober Preise von 180—185 Mk. für gute Qualitäten, die dann allmählich auf 172—75 Mk. zurückgingen. — Zum Jahresschluss wurde die Stimmung wieder etwas fester, da die Zufuhren trotz der Nähe des Neujahrstermins aussergewöhnlich schwach waren, und haben wir gute Weizen mit 175—78 Mk. zu notiren; geringe Qualitäten und blauer Weizen werden mit 160—170 Mk. bezahlt. — Im Allgemeinen sind die Qualitäten besser, als man früher angenommen hat; die Weizen sind zwar vielfach grau und besetzt, doch kommt auch viel feine Exportwaare an den Markt.

In **Roggen** haben seit dem Spätsommer die direkten Zufuhren sehr abgenommen, da die Producenten in Folge der verspäteten Ernte und Bestellzeit sich ganz den Feldarbeiten widmen mussten und sich mit Dreschen und Ausfuhr nicht beschäftigen konnten. Die Folge davon war, dass der hiesige Markt sich unabhängig von dem flauerem Verlauf des Berliner Marktes hielt und wir hier während des ganzen Monat Oktober ca. 150 Mk. für disponible Waaren zahlten. Im November waren Zufuhren wieder belangreicher, trotzdem hielten sich Preise ziemlich auf demselben Standpunkte, während Berlin successive mit seinen Notirungen auf 151—53 Mk. zurückgegangen war und man hier dementsprechend mit 138/40 Mk. hätte kaufen müssen. — Der Grund für dieses Missverhältniss lag in den Einkäufen des hiesigen Proviantamtes, welches, unabhängig von der allgemeinen Lage des Weltmarktes, den Landwirthen hier Preise von 150—52 Mk. zahlte und so die

Mühlen und Händler zwang, gleichen Schritt zu halten, da erstere, um im Betriebe zu bleiben, die Waare haben müssen und letztere sich aus alten Verbindungen nicht herausdrängen lassen wollen. — Diese Position ist um so empfindlicher für die hiesige Geschäfts-lage, als wir durch die neuen benachbarten Bahnanlagen, die sämmtlich unseren Platz umgehen und uns die Waare entziehen, fast ausschliesslich auf den Verkehr mit unserer nächsten Umgebung angewiesen sind. — Es wäre daher sehr wünschenswerth, dass, wenn das Proviantamt seinen Bedarf direkt von Producenten deckt, dies zu marktgemässen Preisen geschehen würde. — Als Anfangs December das Proviantamt seine Ankäufe einschränkte, konnten Preise sich mehr reguliren, und notiren wir zuletzt für Roggen 140—145 Mk. — Es ist auffallend, dass, ebenso wie bei Weizen, auch die Roggenzufuhren verhältnissmässig sehr schwach bleiben, und muss man nach den grossen Waarenankünften kurz nach der Ernte fast zu dem Schluss kommen, dass ein grosser Theil der Producenten mit dem Erdrusch der zum Verkauf disponiblen Cerealien bereits fertig ist.

Bei Hafer liegt das Geschäft, ebenso wie bei Roggen, in den Händen des Proviantamtes, das Preise von Mk. 130—36 zahlt, während man mit Rendiment für auswärtige Plätze höchstens 120—25 Mk. zahlen dürfte, da unsere hiesigen diesjährigen Qualitäten fast durchgängig gering sind. — Es tritt daher der seltene Fall ein, dass wir hierher russische Waare, die besser als unsere hiesige ausfällt, beziehen und den Zoll tragen können.

In Gerste bleibt das Geschäft eng begrenzt und fast vollständig auf den Lokalabsatz angewiesen, da die vorkommenden Qualitäten als Export-Brauwaare nicht genügen; selbst hiesige Brauereien finden schwer ausreichend befriedigende Waare. Die Preise variiren sehr und sind für Futterwaare mit 115—120 Mk., Mittelwaare zu Mühlenzwecken 125—130 Mk., Brauwaare 135—145 Mk. zu notiren.

In Erbsen hat sich das Geschäft auch ungünstiger gestaltet, da dem grösseren Angebot von Futterwaare keine genügende Nachfrage gegenübersteht und daher solche nur zu billigen Preisen zu placiren war; gute Kochwaare bleibt gefragt, kommt aber wenig vor. Zu notiren sind Futtererbsen 125—30 Mk., Kochwaare 150 Mk.

Fassen wir nun die Lage des Geschäfts im ganzen abgelaufenen Jahre zusammen, so müssen wir das Resultat für die Getreidebranche als befriedigend bezeichnen. Die Preise haben für alle Cerealien grösstentheils steigende Tendenz bewahrt; es bot sich deshalb im Frühjahr Gelegenheit, die im Winter angesammelte Waare mit Nutzen zu realisiren, sowie auch besonders das Herbstgeschäft einen recht befriedigenden Verlauf nahm.

Kartoffeln waren während ihrer Entwicklungsperiode so ungünstig vom Wetter beeinflusst, dass die Ernte darin sowohl in Bezug auf Qualität wie auch Quantität nur als eine geringe gelten kann. Auf niedrig gelegenen Aeckern und recht schwerem Boden ist das Ernteergebniss darin geradezu eine Missernte zu nennen.

Auf die Ernte in Zuckerrüben haben die Witterungsverhältnisse weniger schädlich gewirkt. Jedoch ist das Ernteergebniss nur mittelmässig, die Qualität der Rübe gut und ergiebig im Zuckergehalt.

Die **Mühlenindustrie** kann im Allgemeinen mit dem diesjährigen Ergebniss und der Rentabilität recht zufrieden sein, da die Mehlpreise sich allmählich steigerten und der Absatz daher auch ein flotter wurde. Erst vom October ab gaben Preise nach, und der Absatz wurde geringer, weil Bäcker und Händler grosse Vorräthe angekauft hatten, und diese erst verbrauchen, ohne Neukäufe zu machen, wie das stets bei rückgängigen Conjunktoren der Fall ist.

Den höchsten Preis für Weizenmehl hatten wir am 12. September mit Mk. 14,80 pro 50 Kilo, den niedrigsten am 19. März mit 11,60 Mk. pro 50 Kilo, während wir am 28. November Mk. 13,60 notirten und auch so schliessen.

Diesen Schwankungen entsprechend waren auch unsere für Weizen gezahlten Preise; während wir im Herbste Mk. 182/87 für gute Weizen zahlten, mussten die Preise im November um Mk. 10 pro To. zurückgehen. Eine grössere weitgehende Festigkeit ist nur auf geringe Zufuhren zurückzuführen. Geringe Weizen, wie mit Brand besetzte, kommen recht häufig vor und erzielen Mk. 160/162, während Mittelweizen Mk. 170 erzielen.

Die Bestimmung des Herrn Handelsministers, dass Rauweizen, wovon noch ca. 70 000 To. in Berlin lagen, vom Frühjahr 1889 ab nicht mehr für den Terminhandel verwendbar sind, war wohl mit die Veranlassung, dass die Berliner Preise bis Mk. 16 dafür zurückgingen, während der Frühjahrstermin nur 7 Mark vom höchsten Standpunkte einbüsste.

Diese Bestimmung darf für die Mühlenindustrie als eine durchaus günstige angesehen werden, denn wir haben dadurch für Weizen unserer Gegend einen höheren Cours an der Börse, und nach diesem werden sich auch unsere Mehlpreise regeln müssen. Die Rauweizen aber, die sich nur in geringen Procentsätzen gemischt vermahlen lassen, werden nach und nach verschwinden.

Der Consum in Weizenmehl ist momentan nur local, da durch Schluss der Schifffahrt jeder Versand nach Süd-Deutschland aufgehört hat.

Roggenmehl hatte gleiche Preisschwankungen wie Weizenmehl aufzuweisen, und zwar war zu Beginn des Jahres die Notiz Mk. 8,20, sie erreichte am 12. September 11,80 Mk. und schliesst mit 11,20 Mk. Der

Absatz war auch hierin bis zum October ein flotter; Berliner Notirungen gestatteten Abladungen dorthin, ebenso war im localen Verkehr das Geschäft ein sehr lebhaftes.

Die Qualität des diesjährigen inländischen Roggens lässt für die Müllerei viel zu wünschen übrig; um gutes Mehl zu liefern, müssen volle 3% Mehl weniger gezogen werden wie in den Vorjahren. Einen Vorzug verdient der polnische Roggen, derselbe hat ein besseres Effectivgewicht, ist daher auch trockner und feinschaliger.

Preise der Körner haben sich behauptet und durch Ankäufe der Proviantämter zum Nachteil für die Mühlen erhöht, denn erstere zahlten bis 153 Mark, während momentan nur bis 146 Mark gezahlt wird. Die Müller können diese Preise aber nicht bezahlen, werden dadurch geschädigt und suchen ihren Bedarf in russisch-polnischem Roggen zu decken, der in letzter Zeit ca. 1500 Tonnem nach hier transit mit 94 Mark gehandelt ist, also mit Hinzurechnung des ganzen Zolles von Mk. 50 p. T. auf Mk. 144 zu stehen kommt, daher immer noch Mk. 2 billiger ist als der vom Proviantamt gezahlte Preis. Geringe Weizen- und Roggenmehle fanden sehr schlanken Absatz und sind sämtliche Läger geräumt. Der grösste Theil in diesen Marken nahm seinen Weg in die Provinz Schlesien.

Futtermehl und Kleien sind allerdings abgesetzt, doch nur zu geringen Preisen, da die zollfreie Einfuhr dieser Artikel bessere Preise nicht aufkommen lässt. Noch nie war wie im Jahre 1888 ein so starkes Missverhältniss in den Preisen der Futterartikel zu den Körnerpreisen zu verzeichnen, und mit der Zeit wird dieser Missstand für die Mühlen zu einer Lebensfrage, wenn die zollfreie Einfuhr von Kleie nicht aufhört.

Das von den Handlungsmühlen im diesseitigen Bezirke verarbeitete Getreidequantum betrug:

	Weizen	Roggen
1888	40 000	35 600 Tonnen
1887	38 900	36 800 „
1886	38 200	36 150 „
1885	39 000	35 800 „
1880	16 200	18 500 „
1875	11 420	14 500 „

Die Königlichen Seehandlungs-Mühlen hier notirten 1888 folgende Preise:

Datum.	Weizenmehl 00.	Weizenmehl 3.	Weizenfuttermehl	Weizenkleie	Roggenmehl 0/I.	Roggenmehl 3.	Roggen-Schrot	Roggenkleie
1888.								
11. Januar	11,60	7,20	4,00	3,60	8,40	5,60	6,20	3,60
23. Januar	11,40	7,00	4,00	3,80	8,20	5,60	6,20	3,60
19. März	11,40	7,00	4,20	4,00	8,20	5,60	6,20	3,80
23. März	11,80	7,40	4,20	4,00	8,40	5,80	6,40	3,80
4. April	12,40	8,00	4,20	4,00	8,80	6,20	6,80	4,00
18. April	12,80	8,40	4,40	4,20	8,80	6,20	6,80	4,20
3. Mai	13,20	8,60	4,40	4,20	8,80	6,20	6,80	4,20
22. Mai	13,40	8,60	4,40	4,20	9,20	6,60	7,00	4,20
11. Juni	12,60	8,20	4,40	4,20	9,20	6,60	7,00	4,20
21. Juni	12,20	8,20	4,40	4,20	9,00	6,40	6,80	4,20
11. Juli	12,20	8,20	4,40	3,80	9,00	6,40	6,80	4,10
1. August	12,60	8,20	4,40	3,80	9,40	6,80	7,20	4,00
4. August	13,00	8,60	4,40	3,80	9,80	7,20	7,60	4,20
7. August	13,40	8,60	4,40	3,80	10,20	7,20	8,00	4,20
13. August	12,80	8,00	4,40	3,80	9,60	6,60	7,40	4,20
20. August	13,00	8,00	4,40	3,80	9,80	6,80	7,60	4,40
25. August	13,40	8,40	4,40	3,80	10,00	6,80	7,80	4,40
30. August	13,80	8,80	4,40	4,00	10,40	7,00	8,00	4,40
4. September	14,00	9,00	4,40	4,00	10,80	7,20	8,20	4,40
10. September	14,40	9,40	4,60	4,20	11,40	7,60	8,60	4,60
12. September	14,60	9,60	4,80	4,40	11,80	7,60	9,00	4,60
20. September	14,00	9,00	4,80	4,80	11,20	7,20	8,60	4,40
8. October	14,20	9,20	5,00	4,60	11,60	7,60	9,00	5,00
29. October	13,80	9,00	5,00	4,60	11,60	7,60	9,20	5,00
19. November	13,80	9,40	5,20	4,80	11,60	7,60	9,00	5,20
27. November	13,40	9,40	5,20	4,80	11,20	7,60	8,60	5,20
19. Dezember	13,00	9,40	5,00	4,60	10,80	7,60	8,40	5,00

Nach den ganz erheblichen Bewegungen, welche das **Spiritus-Geschäft** im vorigen Jahre erfahren hatte, ist für das Berichtsjahr 1888 im Allgemeinen ein ruhiger Gang zu verzeichnen. Das neue Branntweinsteuer-Gesetz mit seinen später zwar mehrfach erleichterten Ausführungsbestimmungen hat den Verkehr doch in wesentlich veränderte Bahnen eingelenkt. Anfänglich übte eine bedeutende Menge von nachversteuerter Waare noch einen grossen Druck auf den Werthstand aus und dann bildeten sich infolge des geringeren Inlands-Consums und mangelnden Exports vorzeitig grössere Läger, welche ebenfalls die Preisgestaltung beeinträchtigten. Einem neuen Projecte betr. Gründung einer Spiritusbank wurde zwar wiederum nur wenig Vertrauen entgegengebracht, doch wirkte die Agitation immerhin insofern ungünstig auf das Geschäft, als durch die bestehenden Ungewissheiten jegliche Unternehmungslust schwand. Nur der Umstand, dass durch aussergewöhnlich ungünstige Witterungsverhältnisse ein frühzeitiger Schluss der Brenncampagne herbeigeführt wurde, verlieh dem Markte auf kürzere Zeit ein festeres Gepräge. Nachher herrschte indessen bei effectiv eingetretenem schwächeren Consum eine andauernde Stille und die Preise hielten sich entsprechend constant. Erst

vom Monat September ab trat eine Erhöhung auf Grund der Steigerung der Getreidepreise und der ungünstigen Nachrichten über den Stand der neuen Kartoffelernte ein, auch hat später während derselben der unerwartet gekommene Frost erheblichen Schaden verursacht und mit dazu beigetragen, dass die neue Campagne erst später eröffnet wurde.

Es zeigt sich, dass die neue Production gegen das Vorjahr zurückbleiben dürfte, da meist nur das Contingentquantum abgebrannt und 70er Waare sehr wenig zu Markte gebracht wird. Dem Brennereibesitzer ist ausserdem durch günstigere Kartoffelpreise eine anderweite bessere Verwerthung für seine Kartoffeln geboten.

Die gesammte Zufuhr pro 1888 steht gegen die pro 1887 mit ca. 600 000 Liter zurück; dessen ungeachtet erreicht der Lagerbestand hierorts am Schlusse des Jahres fast denjenigen pro ultimo 1887 mit circa 250 000 Liter.

Die monatlichen Durchschnittspreise stellen sich, wie folgt für

	50er	70er
pro Januar . . . . .	ca. Mk. 46,—	und . . . . . Mk. 30,—
„ Februar . . . . .	„ „ 45,—	„ . . . . . „ 29,—
„ März . . . . .	„ „ 45,—	„ . . . . . „ 29,—
„ April . . . . .	„ „ 48,—	„ . . . . . „ 29,—
„ Mai . . . . .	„ „ 51,50	„ . . . . . „ 32,50
„ Juni . . . . .	„ „ 51,—	„ . . . . . „ 32,—
„ Juli . . . . .	„ „ 51,—	„ . . . . . „ 32,—
„ August . . . . .	„ „ 51,50	„ . . . . . „ 31,50
„ September . . . . .	„ „ 52,50	„ . . . . . „ 33,25
„ October . . . . .	„ „ 51,25	„ . . . . . „ 32,—
„ November . . . . .	„ „ 51,50	„ . . . . . „ 32,25
„ December . . . . .	„ „ 51,50	„ . . . . . „ 32,50

per 10 000 Liter % exclus. Gebinde.

Das Sprit-Geschäft nahm einen regulären Verlauf, gelangte jedoch nicht zu dem bisherigen Umfange.

#### Bericht über den Holzhandel.

Das Ergebniss des Jahres 1888 ist für alle am Holzhandel Betheiligten ein recht befriedigendes zu nennen. Das Geschäft setzte bei Eröffnung der Flössereiperiode, welche in Folge des vorjährigen langen Winters erst Anfang Mai begann, mit voller Lebhaftigkeit ein und behielt diese Tendenz mit Ausnahme für einige wenige nebensächliche Artikel bei gesteigerten Preisen bis zum Schluss der Campagne bei.

Ein derartiger guter Markt war umsoweniger vermuthet worden, als allseitig bekannt war, dass grosse Ankünfte zu erwarten seien, und es kamen in der That so gewaltige Mengen Holz heran, wie wir sie hier noch nicht erlebt haben. Die diesjährigen Zufuhren überschritten die der besten Jahre um ca. 180 000 Meter. Die Folge davon war, dass der Kanal trotz angestrengtester Arbeit Tag und Nacht, die Mengen nicht fortschaffen konnte, und verblieben jetzt bei Schluss der Schifffahrt noch 1½ Hafenfüllung, ca. 150 000 Meter, wovon ein Theil in der Unterbrahe placirt ist.

Bei dieser Gelegenheit sei gleich darauf hingewiesen, dass nach den bisherigen Erfahrungen in allen betheiligten Kreisen der Hafen bei Brahemünde sich sogar für den Durchschnittsverkehr der letzten Jahre als zu klein erwiesen hat und nicht entfernt dem steigenden Verkehr mehr genügt.

Am 5. November trat der erste Frost ein, und war der Hafen und die von der Hafengesellschaft gepachtete Unterbrahe mit Hölzern voll belegt, so dass durch die Hafenschleuse nichts mehr einschleusen konnte. Es blieben aus diesem Grunde oberhalb des Hafens auf der freien Weichsel 20 Traften Holz im Werthe von 400 000 Mark den Elementen preisgegeben stehen. Wäre das Weichseleis zum Stehen gekommen, was glücklicherweise nicht der Fall war, so wäre das ganze Object unrettbar verloren gegangen; indess konnte nach eingetretenem Thauwetter durch Wegschleusen aus dem Hafen nach dem Kanal für die draussen stehenden Hölzer Platz geschaffen werden. Ein derartiger Zustand ist für die Dauer aber nicht haltbar, da zu leicht grosse Kapitalien gefährdet werden können und ist aus diesem Grunde eine Vergrösserung des bestehenden event. die Erbauung eines zweiten Sicherheitshafens unbedingt nöthig geworden.

Aus den oben angeführten Thatsachen ist zu schliessen, dass die Lage des Geschäftes eine recht gesunde ist, denn die grossen Zufuhren übten auf die Preise nicht den geringsten Einfluss aus. Es machte sich von allen Seiten Bedarf geltend, speciell war derselbe für Hamburg, Bremen und Berlin bedeutend, Danzig und Stettin traten erst gegen Ende der Saison als flotte Käufer auf.

Unser Holzmarkt speciell war bei dem flotten Geschäft in grossem Massstabe betheiligte, die Importeure hatten im verflossenen Winter rechtzeitig in Russland aus erster und zweiter Hand grosse Parteen erworben und verwertheten dieselben hier im Markt zu recht guten Preisen, so dass ihnen recht lohnender Nutzen verblieb.

In Rundkiefern zeichneten sich die diesjährigen Ankünfte insofern gegen die Vorjahre angenehm aus, als das Gros hervorragend gute Qualitäten aufwies, und wickelte sich dadurch das Geschäft leichter ab.

Doch waren auch abfallende Qualitäten beachtet, wofür gleichfalls Bedarf vorhanden war, selbstverständlich profitirten erstere mehr von den Preisen.

Die Steigerung in diesem Artikel gegen das Vorjahr für gute Qualitäten ist mit 6 bis 8 Pfg., für Mittel- und abfallende Qualität 4 bis 6 Pfg. pro Cubikfuss zu notiren. Für eine besonders gute Partie, tadellos im Wuchs und äusserlich glatt, welche ein Berliner Grosshändler aus Südrussland brachte, wurden 70 Pfg. pro Cubikfuss ab Weichsel erzielt. Der früh eintretende Frost machte dem Geschäft ein schnelles Ende und sind in Folge dessen im Hafen Brahemünde noch unverkaufte Transporte zurückgeblieben, doch befinden sich dieselben alle in deutschen Händen.

Eichene Plançons hatten im Vorjahre durch mangelnde Nachfrage vom Auslande sehr gelitten, und den Eignern Schaden gebracht, in Folge dessen war die Production hierin im letzten Winter sehr beschränkt worden. In diesem Jahre machte sich aber wieder auch hierfür lebhaftere Nachfrage geltend, und da die Ankunft den Begehr nicht deckte, zogen die Preise rapide an.

Jede herankommende gut gearbeitete Partie wurde hauptsächlich von Stettin angekauft. Man zahlte bei guter Qualität und bei sauberer Arbeit und 24 Cubikfuss Durchschnitt bis 2,25 Mark pro Cubikfuss, was einer Preissteigerung von 20 bis 25 Procent gegen das Vorjahr gleichkommt.

Kieferne Balken und Mauerlatten standen ebenso in Gunst wie die beiden vorgenannten Artikel. Es machte sich hierfür starker Begehr für das Inland sowohl auch für das Ausland bemerkbar, und machten die Preise sofort ansehnliche Fortschritte. Trotz der grossen Ankunft in diesem Artikel wurde der Bedarf nicht gedeckt. Berliner Händler haben Partien, die sie auf der Weichsel kauften und welche in Folge hoher Tournummer keine Aussicht mehr hatten, durch den Kanal zu kommen, per Schiff nach Berlin verladen, durch welche Manipulation die Waare sich um 6 bis 8 Pfg. pro Cubikfuss vertheuerte.

Die Steigerung für Balken und Mauerlatten beträgt gut 10 Pfg. pro Cubikfuss.

Elsen und Birken gehörten zu den unbeliebten Artikeln. Erstere waren sehr stark zugeführt und, da noch bedeutende Vorräthe aus dem Vorjahre zurückgeblieben waren, verflauten sich die Preise, und konnten Abschlüsse hierin im Gegensatz zu der sonstigen Tendenz des Marktes nur sehr schwer und zu sehr reducirten Preisen zu Stande kommen.

Der Preisfall hierfür gegen das Vorjahr beträgt 15 Procent.

Birken wenig zugeführt; aber hierfür war auch nicht der geringste Begehr vorhanden.

Kieferne Bretter haben sich nicht in entsprechendem Verhältniss vertheuert, wie das Rohmaterial, doch hatten sie immerhin von der steigenden Conjunctur Nutzen. Die Nachfrage war eine sehr rege und wickelten sich die Abschlüsse sehr coulant ab; die Vorräthe in trockenen Brettern auf den Mühlen sind seit Monaten total geräumt.

Die **Schneidemühlen-Industrie** hatte gleichfalls recht günstige Ergebnisse zu verzeichnen. Im Verhältniss zu Rohmaterialpreisen waren die Preise für Schnittwaaren nicht gleicherweise gestiegen. Immerhin war die sehr rege Nachfrage nach letzteren anhaltend und die Abschlüsse wickelten sich zu besseren Preisen sehr coulant ab. Die Vorräthe von trockenen Brettern waren von den Mühlen gänzlich geräumt worden.

Für die Bromberger Schneidemühlen bleibt leider der Krebschaden, dass die Wasserabladungen durch die schlechte Beschaffenheit der Netze immer schwieriger werden, bestehen. Es hat auch in diesem Jahre stets an Kahnräumen gefehlt, und trotz der hohen Frachten (für das Schock  $\frac{5}{4}$  Stambretter 26 Mark) waren die Ablader zeitweise nicht in der Lage, den beim Verkauf übernommenen Verpflichtungen, in einer bestimmten Frist abzuladen, nachzukommen. Es trägt diese Plage wahrlich nicht zur Hebung des diesseitigen Geschäfts bei, und wird, wenn nicht recht bald Abhülfe durch Kanalisierung der unteren Netze geschaffen wird, die Schneidemühlen-Industrie hier zurückgehen, weil eine zu hohe Frachtdifferenz mit an regulirten Strömen belegenen Werken besteht. Die hiesigen Werke waren zum Theil mit Einschnitten für eigene Rechnung, zum Theil mit Lohnschnitt für den Winter so in Anspruch genommen, dass sie nur mit Aufbietung aller Kräfte bei verlängerter Arbeitszeit bis zum Frühjahr Alles fertig zu schaffen hoffen. Im Ganzen dürften ca. 45 000 Stück Rundhölzer über Winter eingeschnitten werden, wovon ca. 20 000 Stück für fremde Rechnung gehen.

Die **Holzpedition** gestaltete sich ungünstiger als im Vorjahre. Mit der Flösserei konnte in Folge des langen Winters und der im Frühjahr 1888 noch vorhandenen grossen Schneemassen erst sehr spät begonnen werden. Erst um Mitte April, nach Ablauf des ersten Hochwassers, konnte mit dem Verbande begonnen werden, und nahm nun die Flösserei auf den Hauptströmen ihren normalen glatten Verlauf. Auf den Nebenflüssen der Weichsel verlief sich das Wasser zu schnell und erschwerte in den Sommermonaten ganz ausserordentlich den Transport. Erst nach Johanni besserten sich auch auf diesen Flüssen in Folge anhaltender Regengüsse die Wasserverhältnisse und gestalteten sich auch dort nunmehr die Flösserei-Verhältnisse normal, so dass auch die Hölzer aus den entferntesten Bezugsgegenden nach dem Inlande geschafft werden konnten.

Indess hatten die grossen und anhaltenden Ueberschwemmungen der Brahe, Netze u. s. w. zur Folge, dass im Jahre 1888 erst im Mai der Flössereibetrieb begonnen werden konnte, welcher während der ganzen Verkehrsperiode grösstentheils noch von den steten Schwankungen der Wasserstände beeinflusst war. Als dann

Anfangs November durch das plötzliche Frostwetter eine Betriebsstockung eintrat, waren nicht nur Lagerplätze und Verkehrsstrassen vom Hafen Brahemünde bis nach Gletzen und weiter mit Holztransporten gefüllt, sondern es waren noch einige zwanzig Traften im Werthe von einer halben Million Mark den Eis- und Wassergefahren auf der Weichsel ausgesetzt geblieben und erheblichem Verluste preisgegeben, weil diese Hölzer wegen Platzmangel im Sicherheitshafen nicht gleich geborgen werden konnten. In dieser Nothlage gelang es den Interessenten, durch Aufeisungen im Bromberger Kanal, zumal allmählich auch die Witterung etwas günstiger wurde, nach verhältnissmässig kurzer Zeit den Betrieb wieder aufzunehmen und so energisch fortzusetzen, dass dadurch auch die noch auf der Weichsel befindlichen Hölzer geborgen werden konnten. Den Verhältnissen entsprechend, waren auch erhebliche Lohnerhöhungen der Flösser und Arbeiter eingetreten, so dass diese und andere Mehrkosten des Betriebes den Unternehmergewinn der Holzspedition wesentlich beeinträchtigen mussten.

Es passirten 1888 auf dem Wasserwege von Schillno die deutsche Grenze: 1821 Weichseltraften enthaltend:

32 969 Plançons	552 868 kieferne Rundhölzer
24 333 eich. Kreuzhölzer und Kanthölzer	241 934 kieferne Sleepers
3 325 eich. Rundhölzer	791 912 kieferne Schwellen
538 115 eich. Plattschwellen	10 955 tannene Balken und Mauerlatten.
19 676 eich. Weichenschwellen	18 232 tannene Rundhölzer
5 105 eich. Planken und Bretter	33 395 Rundelsen
668 556 eich. Stäbe und Blamiser	2 593 Rundeschen
70 662 kieferne Balken und Timbers	5 065 Rundbirken
722 430 kieferne Mauerlatten	146 873 eichene Rundklötze.

Durch die Hafenschleuse bei Brahemünde gingen 853 760 laufende Meter Flossholz mit 199 411 Stück Auflast.

Bezeichnung der Holzgattungen.	Stückzahl.	Kubikmeter-Inhalt.
Kiefern-Rundholz . . . . .	463 685	557 119,05
„ -Kantholz und -Kreuzholz . . . . .	355 083	155 679,14
„ -Schwellen . . . . .	147 835	16 625,71
„ -Latten etc. . . . .	39 335	1 375,11
Eichen-Rundholz . . . . .	5 071	3 298,77
„ -Kantholz und -Kreuzholz . . . . .	10 724	1 577,92
„ -Plançons und -Schiffsholz . . . . .	21 521	14 877,10
„ -Schwellen . . . . .	383	103,20
„ -Stäbe und -Stabholz . . . . .	50 958	19 *,50
Tannen-Rundholz . . . . .	14 052	19 269,51
„ -Kantholz . . . . .	3 385	2 224,85
Birken-Rundholz . . . . .	3 309	2 582,39
Elsen-Rundholz . . . . .	27 900	19 296,78
Eschen-Rundholz . . . . .	1 392	1 291,73
Buchen-, Pappeln- etc. Rundholz. . . . .	1 138	449,46
In Summa	1 145 771	795 969,22

Durch den **Bromberger Kanal** wurden weiterschleust:

	1888	1887	1886	1885	1884
von der Weichsel . . . . .	697 174	310 999	490 608	506 409	415 344 l. M.
„ „ Oberbrahe . . . . .	41 510	55 985	58 593	43 673	46 579 „
„ „ oberen Netze . . . . .	93	—	296	1 598	2 839 „
„ „ oberen Netze westwärts	2 698	2 384	6 654	9 537	7 533 „
zusammen . . . . .	741 475	669 368	556 151	561 307	472 295 l. M.

Von **Weissenhöhe** wurden expedirt:

	1888	1887	1886
April . . . . .	—	125	23
Mai . . . . .	214	774	508
Juni . . . . .	1 736	1 482	1 130
Juli . . . . .	1 818	1 587	1 814
August . . . . .	1 470	1 362	1 338
September . . . . .	1 397	1 164	1 093
October . . . . .	1 519	1 091	680
November . . . . .	404	499	580
December . . . . .	89	—	14
zusammen . . . . .	8 647	8 084	7 180 Netzflösse.

Während im vorigen Winter an der Station Weissenhöhe nur 9 Triften verblieben, haben den Winterstand 1888/89 daselbst 649 Triften nehmen müssen, deren Anstellung mit vielen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft war.

Vom Hafen Brahemünde bei Weissenhöhe haben etwa 200 Schützen (Traften) = 160 000 lfd. Meter 1888/89 überwintern müssen.

Die **Bromberger Hafen - Actien - Gesellschaft** erzielte im Jahre 1888 einen Reingewinn von M. 228 547,75. Das

### Gewinn- und Verlust-Conto

weist auf:							
		Debet:					
Hafenbetrieb-Conto:							
Gehälter und Diäten . . . . .	M.	11 400	00				
Arbeitslohn für Bedienung der Hafenschleuse . . . . .	„	6 605	28				
Abgaben und Versicherungsprämie . . . . .	M. 5 489,55						
Pacht für die Hafentrassen in der Brahe . . . . .	„ 900,00	6 389	55				
Instandhaltung der Anlagen . . . . .	M.	28 069	03				
Neu-Anlagen:							
Schutzvorrichtung für die Schleusenthore . . . . .	M. 1 870,05						
Eisentheile zu den neuen Schleusenthoren . . . . .	„ 1 610,81						
Eiserne Geländer auf den 8 Treppen der Schleuse . . . . .	„ 2 030,00						
Baukosten eines Flösser-Unterkunfts-Gebäudes . . . . .	„ 1 982,40						
Anlage eines Windmotors nebst Wasserleitung . . . . .	„ 5 497,73	12 990	99				
Bureaubedarf, Reisekosten, Porti und Diverse . . . . .	M.	4 194	58				
Beschaffung und Unterhaltung der Utensilien und Insgemein . . . . .	„	5 474	85				
	„	75 124	28				
Zu: Reserve für die angeschafften, am 31. Dezember cr. noch nicht abgerechneten neuen Schleusenthore und einen Schuppen zur Aufbewahrung derselben . . . . .	„	8 060	00	83 184	28		
Reingewinn pro 1888 . . . . .	M. 228 547,75						
Vertheilung des Reingewinnes:							
Zur Einlösung der am 17. October 1888 regelmässig ausgeloozten und zur Rückzahlung im Jahre 1889 gekündigten 6 Actien à 500 M. . . . .	M.	3 000	00				
6 pCt. Tantième dem Aufsichtsrath . . . . .	M. 13 712,86						
2 pCt. do. dem Vorstand und den Hafenbeamten . . . . .	„ 4 570,95	18 283	81				
2 pCt. dem Pensions- und Unterstützungs-Fonds . . . . .	M.	4 570	95				
5 pCt. Dividende auf M. 1 429 000 . . . . .	M. 71 450,00						
5 pCt. Dividende auf in Folge regelmässiger Ausloosung am 13. October 1887, am 18. März 1888 eingelöster 10 Actien à 500 M. (76 Tage) à 5,28 M. . . . .	„ 52,80	71 502	80				
Reserve zur ausserordentlichen Ausloosung von Actien . . . . .	M.	131 190	19	228 547	75		
	„			311 732	03		
		Credit:					
Hafenbetrieb-Conto							
Schleusengeld für Flossholz . . . . .	M. 184 223,00						
desgl. für beladene Schiffe . . . . .	= 3 877,59						
desgl. für unbeladene Schiffe . . . . .	= 1 028,65	188 629	15				
Hafengeld für Flossholz für 30 Liegetage . . . . .	= 73 722,50						
desgl. für Flossholz für Ueberliegezeit . . . . .	= 9 796,75	83 519	25				
Nutzung des Aussendeichlandes . . . . .	M.	5 926	85				
Extraordinaria . . . . .	=	629	25	278 704	50		
Zinsen-Conto . . . . .	=			23 640	73		
Effecten-Conto Coursegewinn . . . . .	=			9 386	80		
	=			311 732	03		

Die Bilanz am 31. Dezember 1888 weist auf:

### Activa:

Hafen-Conto							
Saldo vom 31. December 1887 . . . . .	M.	1 408 894	42				
Ab: Amortisation pro 1888 . . . . .	=	82 500	—	1 326 394	42		
Cassa-Conto (einschliesslich Giro-Guthaben bei der Reichsbank) . . . . .	=			11 877	17		
Conto pro Diverse							
Guthaben bei der Stadt-Spar-Kasse in Bromberg . . . . .	=	224 726	76				
Diverse Debitoren . . . . .	=	689	20	225 415	96		
Effecten-Conto							
M. 600 000 Westpreussische 3 1/2 proc. Pfandbriefe à 99,15 pCt. . . . .	=			594 900	—		
Davon:							
a. für die beiden Reserve-Fonds: { Reserve-Fonds . . . . .	=	300 000	—				
{ Dividenden-Reserve-Fonds . . . . .	=	200 000	—				
	=	500 000	—				
M. 504 200 Westpreussische 3 1/2 pCt. Pfandbriefe à 99,15 pCt. . . . .	=	499 914	30				
b. sonstige Effecten der Gesellschaft:							
M. 95 800 Westpreussische 3 1/2 pCt. Pfandbriefe à 99,15 pCt. . . . .	=	94 985	70				
	=	594 900	—				
Effecten-Conto des Pensions- und Unterstützungs-Fonds:							
M. 36 000 Westpreussische 3 1/2 pCt. Pfandbriefe à 99,15 pCt. . . . .	M.			35 694	—		
				2 194 281	55		

## Passiva:

Actien-Capital-Conto				
Saldo-Vortrag vom 31. December 1887 . . . . . M.	1 429 000	—		
Ab: Amortisation pro 1888 . . . . . "	82 500	—	1 346 500	—
Reserve-Conto für ausgeloste Actien:				
Für die am 17. October 1888 regelmässig ausgelosten Actien . . . . . "	3 000	—		
und die am 17. October 1888 ausserordentlich ausgelosten Actien . . . . . "	79 500	—	82 500	—
Reserve-Fonds-Conto . . . . . "			300 000	—
Tantiemen-Conto . . . . . "			18 283	81
Pensions- und Unterstützungs-Fonds-Conto				
Saldo-Vortrag vom 31. December 1887 . . . . . "	29 674	10		
Zugang pro 1888 . . . . . "	4 570	95		
Zugang pro 1888 an Zinsen . . . . . "	1 038	59		
Zugang pro 1888 an Coursgegninn . . . . . "	471	20	35 754	84
Dividenden-Conto				
Dividende pro 1887 . . . . . "	25	—		
5proc. Dividende pro 1888 auf M. 1 429 000 . . . . . "	71 450	—		
5proc. Dividende auf 10 eingelöste Actien . . . . . "	52	80	71 527	80
Dividenden-Reserve-Fonds-Conto . . . . . "			200 000	—
Reserve zur ausserordentlichen Auslosung von Actien				
Saldo-Vortrag vom 31. December 1887 . . . . . "	79 964	91		
Ab für am 17. October 1888 ausserordentlich ausgeloste Actien . . . . . "	79 500	—		
Zugang pro 1888 . . . . . "	464	91		
Hafenbetrieb-Conto . . . . . "	131 190	19	131 675	10
			8 060	00
			2 194 281	55

Ueber die **Zuckerindustrie** in der Campagne 1888/89 wird berichtet:

Von den 85 036 Morgen, welche in der Provinz Posen mit Rüben bebaut wurden, sind 9 527 164 Centner Rüben verarbeitet worden.

Der Ernteertrag pro Morgen erreichte also 124,4 Centner gegen 102,5 Centner im Vorjahre. Die Durchschnittspolarstation des Saftes betrug 13,46 % gegen 14,11 % in 1887/88.

An der Rübenverarbeitung waren die einzelnen Fabriken unserer Provinz wie folgt beteiligt:

Fabrik.	1882/3	1883/4	1884/5	1885/6	1886/7	1887/8	1888/9
1 Amsee . . . . .	1 129 614	1 125 820	812 600	626 400	725 960	643 950	749 300
2 Fraustadt . . . . .	608 000	675 520	982 070	820 000	1 020 000	656 580	740 210
3 Gnesen . . . . .	380 000	507 940	493 460	311 250	450 840	362 310	510 269
4 Görchen . . . . .	—	—	256 970	214 510	305 520	291 850	435 355
5 Komorze . . . . .	125 025	250 000	230 000	128 260	102 460	eingegangen	—
6 Kosten . . . . .	357 780	533 830	559 030	421 580	612 290	517 230	661 260
7 Kruschwitz . . . . .	960 320	842 910	716 520	558 800	706 411	699 790	914 120
8 Nakel . . . . .	650 000	642 000	530 000	557 330	602 520	420 300	550 300
9 Opalenica . . . . .	—	—	469 680	526 619	913 560	844 310	1 147 970
10 Pakosch . . . . .	795 965	762 690	697 670	360 820	462 520	333 870	333 880
11 Schroda . . . . .	660 464	852 040	1 020 460	649 960	856 090	710 550	798 580
12 Szymborze . . . . .	687 810	831 490	728 800	644 160	636 730	560 590	558 270
13 Tuczno . . . . .	—	—	400 180	455 900	529 710	482 440	566 610
14 Wierschoslawice . . . . .	817 520	822 240	699 970	528 210	663 800	750 240	744 640
15 Wreschen . . . . .	370 010	486 000	386 000	239 420	421 260	346 390	429 860
16 Zduny . . . . .	382 550	560 030	562 930	398 474	553 650	272 560	386 540
Zusammen	7 920 058	8 892 510	9 446 340	7 441 693	9 562 961	7 892 960	9 527 164

gegen 7 453 278 Centner, welche 19 westpreussische Fabriken in der Campagne 1888/89 verarbeiteten.

Die **Salzindustrie** hatte zwar einen grösseren Absatz, indess war das Ergebniss kein befriedigendes. Es gelang nur vorübergehend bei dem hohen Rubelcourse Salz nach Russland mit geringem Nutzen abzusetzen und nur solange, bis die Kaukasischen Salzwerke durch Frachtermässigungen auf den Russischen Bahnen die Abfuhr von hier unmöglich machten.

Etwas grösser war der Versand nach Ost- und Westpreussen wegen der höheren Frachten für englisches Salz nach den Ostseehäfen. Die Verkaufspreise blieben unverändert.

Die Königliche Saline in Inowrazlaw versandte 1888

16 140 Tonnen Speise-, Vieh- und Gewerbesalz

32 „ Mutterlaugensalz

340 cbm Soole und Mutterlauge.

Gefördert wurden ausserdem 4800 Tonnen Steinsalz und etwa 90 Tonnen Kalisalze.

Die **Sodafabrikation** war sehr zufriedenstellend.

Die missliche Lage des Brennereigewerbes begünstigte insofern die **Stärkefabrikation**, als sie sämtliche anderweitig unverwendbaren Kartoffeln sehr billig ankaufen konnte. Die Production ist umfangreicher als im Vorjahre gewesen, während das Ausbeuteverhältniss im Allgemeinen niedriger war.

**Ueber Papier- und Pappenfabrikation** wird eine bessere Prosperität dieses Industriezweiges beachtet. Die Rohmaterialien sind nicht unwesentlich gestiegen, dem entsprechend waren auch mit Leichtigkeit bessere Preise für das Fabrikat zu erzielen. Die Grossisten versuchten, von den Lägern Posten zu alten Preisen zu kaufen, und da ihnen dieses nicht gelang, so mussten sie sich bequemen, höhere Preise zu bewilligen. Es ist ein Aufschlag für Papier von 10% zu erreichen, während bei Pappen ein solcher nur von 6% zu erlangen ist.

Strohpapier ist infolge der schlechten Strohernte sehr gesucht. (Die Strohpreise stiegen von Mark 24 auf Mark 42 pro 1200 Pfund) zu 8½ Pf. pro Pfund. Der Aufschlag beträgt 12½%. Es sind sehr bedeutende Quantitäten Stroh von Russland nach hier eingeführt worden und Preise waren infolgedessen auf Mk. 34 gewichen. Die Strohpapierfabriken suchten ihren Bedarf in vorjährigem Stroh, welches zu Futterzwecken nicht zu verwerthen war, zu decken und erhielten solehes daher billiger.

Ueber das **Ledergeschäft** wird berichtet:

Rohe deutsche Rindhäute sind im Jahre 1888, da die Ausfuhr nach dem Auslande geringer als wie sonst war, wenn auch nicht erheblich, so doch um etwas billiger geworden, rohe Rosshäute dagegen waren das ganze Jahr hindurch lebhaft gefragt und blieben die Preise dafür dieselben, während rohe Kalbfälle einen ausserordentlich niedrigen Standpunkt erreicht haben.

Von rohen Wildhäuten, die durchweg billiger geworden waren und bei denen der Rückschlag theilweise bis 15% betrug, haben einzelne, besonders begehrte Gattungen im letzten Quartal wieder ihren vorjährigen hohen Preis erreicht.

Ziegenfelle, Hasenfelle wurden mit bescheidenem Gewinn leicht abgesetzt; der Export ins Ausland war durch zu hohe Frachten erschwert. Für den Bahnversand wäre die Gestellung besonderer Güterwagen zur Verladung frischer Häute sehr erwünscht.

Gegerbte Waare war zu Militairlieferungen sehr gesucht.

Sohlleder dagegen mussten während des Jahres 6—7 Mark pro Centner billiger abgegeben werden, weil über Bedürfniss zugeführt wurde.

Brandsohlleder theilten dasselbe Schicksal. Nur einzelne bessere Fabrikate blieben zu früheren Preisen begehrt.

Kipsbrandsohlleder blieben unverändert.

Fahllleder in feingenerbter Beschaffenheit fortwährend knapp, bis Mark 1,80 pro Pfund bezahlt.

Schwarzes und braunes Geschirrlleder, Verdeckleder bleiben durch Bedarf für Truppen recht begehrt.

Von Rossleder hatten Fabrikanten lohnenden Absatz. Walksachen sind theurer, Schuhleder à Mk. 1,30 pro Pfund zu haben.

Die **Schäftefabrikation** konnte in den ersten Monaten des Jahres in Folge der schweren elementaren Verhältnisse zu einer befriedigenden Entwicklung nicht gelangen. Es machte sich bei allen Consumenten eine andauernde Muthlosigkeit geltend. Die aussergewöhnlichen Ueberschwemmungen, verbunden mit der lang andauernden Kälte, waren von euschneidend nachtheiliger Wirkung auf den Gang des Geschäftes

Es fing dasselbe erst an sich zu beleben, als diese Periode beendet war und es steigerte sich nunmehr der Verkehr so bedeutend, dass es schwer wurde, allen eingehenden Aufträgen gerecht zu werden. Es hatte den Anschein, als ob sich in Folge der so intensiv eingetretenen Stockung ein um so grösserer Bedarf andauernd geltend gemacht hatte.

Das Sommergeschäft zeigte wie alljährlich dieselbe Physiognomie und hatte einen ruhigen Verlauf. In den Herbstmonaten wurde der Verkehr etwas animirter und hielt bis Jahresschluss an.

Die **Ziegelfabrikation** hatte sich eines anhaltend günstigen Absatzes zu erfreuen. Die grössere Bau-thätigkeit erhöhte den Bedarf derart, dass er zeitweise nicht hier zu decken war und noch grosse Bezüge von auswärts stattfanden. Die Preise waren durchweg höher als im Vorjahre.

Auch die **Dachpappenfabrikation** war wesentlich besser als im Vorjahre.

Die **Ofenfabrikation**, welche ihr Absatzgebiet in Russland gänzlich eingebüsst hat, hatte grösseren Absatz nach Westpreussen erlangt, wobei die Nachfrage insbesondere nach besseren Fabrikaten sich stetig mehrte. Die Industrie klagt nur über die schlechten Arbeitsverhältnisse. Gute Arbeiter bleiben stets gesucht. Vielfach wurde die Abschaffung der Akkordarbeiten und die Kürzung der üblichen Arbeitszeit versucht.

Die **Seifenfabrikation** war erschwert durch die erhebliche Preissteigerung für Talg, Knochenfett, Palmöl, Palmkernöl, während die Seifenfabrikate entsprechende Preiserhöhungen nicht zu erzielen vermochten.

Der **Kohlenhandel** ist gegen das Vorjahr zurückgeblieben. In den Bahnzufuhren schlesischer Kohlen nach Bromberg ist ein Rückgang von 10 135 Tonnen zu verzeichnen, während die Zufuhr englischer Kohlen nach Bromberg von 8895 Tonnen im Jahre 1887 auf 9847 Tonnen gestiegen ist (mehr 952 Tonnen = ca. 11 %.)

Die Zufuhren betragen

	englische	schlesische Kohlen
1882	4 962 Tonnen	35 325 Tonnen
1883	6 867 „	31 324 „
1884	8 163 „	42 887 „
1885	10 153 „	54 097 „
1886	10 400 „	60 230 „
1887	13 998 „	46 358 „
1888	11 704 „	36 223 „

Das **Eisengeschäft** entwickelte sich im Jahre 1888 in ganz erfreulicher Weise und nimmt dasselbe in hiesiger Stadt in dem Absatze an Wiederverkäufer in den Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen bereits eine dominirende Stellung gegen die grösseren Städte in diesen Provinzen ein.

Einige hiesige Maschinenfabriken hatten grössere Arbeiten von Behörden und Privaten übernommen und war ihr Bedarf in Walzeisen und Blechen ein ganz wesentlicher.

Die Verwendung von Trägereisen zu Bauten wird immer allgemeiner und die Nachfrage danach grösser, in Folge dessen sind am hiesigen Orte einige ganz bedeutende Läger in Träger- und anderem Façoneisen errichtet; es ist der Absatz aus denselben ein zufriedenstellender und stetig wachsender. Noch vor wenigen Jahren wurde der Bedarf an eisernen Trägern für den hiesigen Ort und die Umgegend seitens der Consumenten aus Berlin bezogen, was jetzt gänzlich aufgehört hat.

In Baubeschlägen war das Geschäft in diesem Jahre kein flottes, da die Bauthätigkeit in Folge der enorm hohen Preise der gebrannten Steine zuweilen nachliess.

Das Detailgeschäft in Eisen-Stahl-Messing war im Durchschnitt und namentlich in den letzten Monaten ein zufriedenstellendes und hat der hiesige Ort auch recht ansehnliche und mannigfaltige Läger in diesen Artikeln aufzuweisen.

Die **Maschinenfabriken** waren den grössten Theil des Jahres vollauf beschäftigt; die Rentabilität aber war wegen der erhöhten Rohmaterialienpreise keine entsprechend befriedigende, da die meisten Artikel einen nur geringen Nutzen brachten.

Der Absatz in landwirthschaftlichen Maschinen war nicht bedeutend, doch weit besser als im Vorjahre.

Sehr günstig war wiederum die Fabrikation einzelner, meist patentirter Spezialartikel, wie Kugelmühlen, Kleereiber, Wagenachsen, Brennereiapparate, Holzbearbeitungsmaschinen u. dergl. Diese bewährten Fabrikate finden zu guten Preisen nicht nur einen immer mehr steigenden Absatz nach fast allen Gegenden im Inlande, sondern auch der Export nach dem Auslande erhöht sich von Jahr zu Jahr, was sowohl für die Leistungsfähigkeit dieser Industrie als für die anerkannte Trefflichkeit ihrer Fabrikate spricht.

Das **Kolonialwaarengeschäft** war nur in einzelnen Artikeln durch eingetretene Preissteigerungen lebhafter geworden, während das **Manufakturwaarengeschäft** sich im Allgemeinen weniger vortheilhaft als in den Vorjahren gestaltete.

## D. Verkehrsstatistik.

### I. Geldverkehr.

Die **städtische Sparkasse** zu Bromberg, 1840 errichtet.

Die Einlagen betragen Ende 1887 . . . . . 1 425 645,04 Mark

Zuwachs während 1888:

a. durch Zuschreibung von Zinsen 1888 . . . . . 40 163,71 „

b. durch neue Einlagen . . . . . 711 283,13 „

Dagegen Ausgabe 1888 für zurückgenommene Einlagen . . . . . 521 636,51 „

so dass als Einlage verblieben Ende 1888. . . . . 1 655 455,37 „

Der Reservefonds beträgt . . . . . 142 695,19 „

und die Zinsüberschüsse des Rechnungsjahres (mit Einschluss der Zinsen des Reservefonds) betragen . . . . . 19 233,28 „

Aus dem Reservefonds bzw. den Ueberschüssen des Rechnungsvorjahres sind zu öffentlichen Zwecken verwendet:  
seit dem Bestehen der Kasse . . . . . 146 500,00 Mark

Die Kasse gewährt für Einlagen an Zinsen pCt.  $2\frac{1}{2}$ , 3,  $3\frac{1}{3}$  und 4 und erhält für ausgeliehene (angelegte)

Capitalien . . . . . „  $3\frac{1}{2}$ , 4,  $4\frac{1}{2}$  und 5

An Sparkassen-Büchern (oder Obligationen) etc.:

a. wurden 1888

ausgegeben . . . . . Stück 1 078

zurückgenommen . . . . . „ 729

b. befanden sich am Schlusse des Rechnungsjahres im Umlaufe:

mit Einlagen bis 60 Mark . . . . . Stück 1 436

„ „ über 60 bis 150 M. „ 936

„ „ „ 150 „ 300 „ „ 1 036

„ „ „ 300 „ 600 „ „ 815

„ „ „ 600 Mark . . . . . „ 585

überhaupt . . . . . Stück 4 808

Von dem Vermögen der Sparkasse sind zinsbar angelegt:

a. auf Hypothek: auf städtische Grundstücke . . . . . 522 599,90 M.

„ „ „ ländliche „ . . . . . 52 350,00 „

b. in den auf den Inhaber lautenden Papieren in Nominalwerth, von 1 174 800,00 „

Der baare Kassenbestand im allgemeinen Sparkassenfonds am Schlusse

1888 betrug . . . . . 31 300,00 „

im Reservefonds . . . . . 74,77 „

und die Verwaltungskosten betragen während des Rechnungsjahres 1888 . . . . . 5 229,45 „

Der Gesamtumsatz der **Reichsbankstelle Bromberg** einschliesslich der von derselben ressortirenden Nebenstellen Inowrazlaw, Flatow und Konitz betrug

1888 260 982 200 Mark,

1887 203 795 000 „

Der Bankzinsfuss war im Jahre 1888 vom

1. Januar bis 16. September . . . 3 pCt. für Wechsel,

17. September „ 5. Dezember . . . 4 „ „ „

6. Dezember „ 31. Dezember . . .  $4\frac{1}{2}$  „ „ „

durchschnittlich 3,224 pCt.

dagegen 1887 3,408 „

für Lombard:

vom 1. Januar bis 16. September . .  $3\frac{1}{2}$  bzw. 4 pCt.,

„ 17. September „ 5. Dezember . .  $4\frac{1}{2}$  „ „

„ 6. Dezember „ 31. Dezember . . 5 „  $5\frac{1}{2}$  „

durchschnittlich 3,824 bzw. 4,324 pCt.

dagegen 1887 3,908 „ 4,408 „

Der gesammte Wechselverkehr betrug

1888 43 121 200 Mark, 1883 60 603 400 Mark,

1887 44 164 200 „ 1882 62 560 900 „

1886 45 828 500 „ 1881 62 841 700 „

1885 47 792 800 „ 1880 57 506 900 „

1884 56 603 400 „ 1879 67 011 100 „

und 1878 71 890 600 „

Das Diskonto-Wechselgeschäft gestaltete sich im Jahre 1888 wie folgt:

Der Bestand am 1. Januar 1888 betrug

1084 Stück mit 1 915 825,87 Mark,

Zugang 5502 „ „ 9 189 556,41 „

zusammen 6586 Stück mit 11 105 382,28 Mark,

Dagegen gingen ab 5655 „ „ 9 347 992,63 „

Es verblieben Ende 1888 931 Stück mit 1 757 389,65 Mark.

Die durchschnittliche Grösse der einzelnen Wechsel betrug 1 670 Mark, die durchschnittliche Verfallzeit 65 Tage. Der aus dem Diskontogeschäft erzielte Gewinn betrug 56 762,64 Mark gegen 64 250,08 Mark in 1887 und 94 014,88 Mark im Jahre 1883.

Rimessenwechsel aufs Inland wurden 2 522 im Werthe von 4 380 397,61 Mark angekauft und brachten einen Gewinn von 22 320,54 Mark gegen 25 705,54 Mark im Jahre 1887.

Der Bestand der Inkassowechsel war am 1. Januar 1888:

	1 006 Stück im Werthe von	775 866,62 Mark
Zugang	11 481 „ „ „ „	7 869 567,78 „
zusammen	12 487 Stück	8 645 434,40 Mark
Abgang	11 438 „ mit	7 953 204,65 „
Mithin blieben	1 049 Stück mit	692 229,75 Mark

Bestand am 31. Dezember 1888. Der durchschnittliche Bestand betrug 573 100 Mark.

Das Lombardgeschäft hatte einen Umsatz

	im Jahre 1888 von	11 259 500 Mark
„	1887 „	10 375 400 „
„	1886 „	9 637 600 „
„	1885 „	12 414 100 „

Der am 31. Dezember 1888 verbliebene Bestand betrug

in Bromberg:

75 Stück auf Effecten mit	474 100 Mark	
„ Waaren „	7 900 „	Darlehen.
		in allen Nebenstellen:
35 Stück auf Effecten mit	148 600 Mark	
„ Waaren „	— „	Darlehen.

Der erzielte Gewinn des Lombardverkehrs ergab für Bromberg 19 784,42 Mk., für Inowrazlaw 4 147,42 Mk., für Konitz 2 404,76 Mark und für Flatow 351,87 Mark.

Im Giroverkehr war der Bestand am 1. Januar 1888 645 261,40 Mark.

Auf Giro-Conto sind vereinnahmt

a. durch Baarzahlungen (1681)	19 229 658,85 Mk.
b. durch diskontirte Wechsel (883)	6 974 323,81 „
c. durch eingezogene Wechsel und Effecten (102)	29 760,47 „
d. durch Uebertragungen am Platze (84)	540 835,— „
e. durch Uebertragungen von anderen Bankstellen (2865)	40 453 439,59 „
	<u>zusammen . 67 228 017,72 Mk.</u>

Dagegen wurden auf Giro-Conto verausgabt

a. durch Baarzahlungen (2771)	44 173 825,32 Mk.
b. durch eingelöste Domizilwechsel (48)	358 350,45 „
c. durch Uebertragungen am Platze (84)	540 835,— „
d. durch Uebertragungen auf andere Bankstellen (2956)	21 912 613,51 „
	<u>zusammen 66 985 624,28 Mk.</u>

Am 31. December 1888 verblieb auf Giro-Conto demnach ein Bestand von 887 654,84 Mk.

Auf Giro-Uebertragungs-Conto gingen 1888 ein

a. durch Uebertragung zwischen Giro-Interessenten	21 912 613,51 Mk.
b. durch Zahlungen von Behörden und Personen ohne Giro-Konto	33 630 743,25 „
	<u>zusammen . 55 543 356,76 Mk.</u>

denen ein Abgang von 40 453 475,59 Mark gegenübersteht. Der gesammte Giro-Verkehr betrug 1888 167 844 300 Mark gegen 129 802 900 Mark im Jahre 1887.

Zahlungsanweisungen wurden ertheilt: 34 Stück mit 186 857,81 Mark gegen die Provision von 38,93 Mark und 4 Stück mit 89 838,80 Mark franco Provision = 276 696,61 Mark, wovon 123 459,60 Mark überhaupt eingelöst wurden.

Der Verkehr mit Reichs- und anderen Staatskassen betrug 38 357 000 Mark gegen 19 149 800 Mark im Jahre 1887.

Die Bromberger Gewerbebank (E. G.) weist nach pro 1888:

**Gewinn- und Verlust-Conto.**

Debet.			Credit.		
An Geschäftskonten-Conto . . . . .	13089	—	Per Lombard-Zinsen-Conto . . . . .	13445	21
„ Mobilien-Conto . . . . .			„ Interessen-Conto . . . . .	64675	85
10 % Abschreibung . . . . .	132	85			
„ Sparkassen-Zinsen-Conto . . . . .	12904	58			
„ Depositen-Zinsen-Conto . . . . .	18934	59			
„ Interessen-Conto . . . . .					
Ueberhobene Zinsen . . . . .	2172	60			
„ Gewinn-Saldo . . . . .	30887	44			
	78121	06		78121	06

Der Reingewinn mit M. 30 887,44 wurde vertheilt mit 10 % in Reservefonds 5 % Dividende pro 1888 und M. 4 829,10 auf Reserve-Interessen-Conto.

**Activa.**

**Schluss-Bilanz.**

**Passiva.**

Cassa-Conto . . . . .	27479	08	Reserve-Interessen-Conto		
Wechsel-Conto . . . . .	1174128	62	Bestand am 31. 12. 1888 . . M. 13403.76		
Lombard-Conto . . . . .	260085	69	Ueberweisung pro 1888 . . „ 4829.10	18232	86
Mobilien-Conto . . . . .	1195	71	Sparkassen-Conto . . . . .	341000	90
Obligations-Conto . . . . .	83143	65	Reserve-Fond-Conto		
Grundstück-Conto . . . . .	21509	52	Bestand am 31. 12. 1888 . . M. 77572.97		
Giro-Conto Deutsche Genossenschaftsbank			Ueberweisung pro 1888 . . „ 3088.74	80661	71
von Soergel, Parissius & Co., Berlin . .	9574	39	Depositen-Conto . . . . .	679182	50
Giro-Wechsel-Conto . . . . .	972	59	Mitglieder-Capital-Conto . . . . .	469322	55
Giro-Conto Reichsbank . . . . .	9275	99	Interessen-Conto		
Effecten-Conto . . . . .	26177	48	überhobene Zinsen . . . . .	2172	60
			Dividenden-Conto		
			zu zahlende Dividende . . . . .	22969	60
	1613542	72		1613542	72

**Statistische Uebersicht.**

	Mitglieder-Capital.	Reservefond.	Spar- und Depos.-Gelder.	Wechsel.	Geschäfts-Umsatz.	Reingewinn.	Dividende.	Zahl der Mitglieder.
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.		
1880	527330	25934	403710	689264	8278648	24077	8 %	450
1881	673874	32694	616066	1001219	16590885	56324	8 %	519
1882	837149	40880	827056	1259233	18689145	68900	7 1/2 %	593
1883	1018721	50274	959090	1543695	23502613	80976	7 %	660
1884	1038641	59421	957903	1615471	26736729	84754	6 %	634
1885	985181	66805	820661	1356218	23717661	69994	4 %	499
1886	655207	73154	792544	1171835	22402750	60509	5 %	437
1887	543455	77464	796310	985150	21644060	41956	4 1/2 %	411
1888	469322	80661	1020183	1174128	20024505	38887	5 %	391

Der Bromberger Vorschuss-Verein berichtet:

**Roh-Bilanz pro 31. December 1888.**

	M.	₰.	M.	₰.
Bilanz-Conto . . . . .	1 453 393	86	1 453 393	86
Cassa-Conto . . . . .	3 206 432	50	3 161 946	53
Wechsel-Conto . . . . .	3 469 621	78	2 803 704	62
Zinsen-Conto . . . . .	43 451	80	43 451	80
Reserve-Fonds-Conto . . . . .	—	—	29 312	96
Gerichtskosten-Conto . . . . .	1 066	05	617	90
Geschäftsanteil-Conto . . . . .	20 015	65	202 856	77
Mitglieder-Depositen-Conto . . . . .	221 155	32	607 512	93
Spareinlagen-Conto . . . . .	114 989	63	239 041	89
Unkosten-Conto . . . . .	8 860	42	8 860	42
Utensilien-Conto . . . . .	1 151	08	114	86
Grundstücks-Conto . . . . .	27 690	51	2 147	—
Participat-Conto Jägerhof . . . . .	1 152	—	—	—
Gewinn- und Verlust-Conto . . . . .	23 780	76	39 759	82
	8 192 761	36	8 592 761	36



## B. Telegraphenverkehr in den Jahren 1887 und 1888.

J a h r	Länge der Telegra- phenlinien. km	Länge der Telegra- phen- leitungen. km	Zahl der im Betriebe- findlichen Apparate. Stück.	Zahl der Telegra- phen Be- triebsstellen. Stück.	Zahl der auf egebe- nen Tele- gramme. Stück.	Zahl der angekom- menen Tele- gramme. Stück.	B e m e r k u n g e n .
A. Ober-Postdirectionsbezirk Bromberg.							
1887 . . . .	2 732	6 003	487	244	172 410	178 457	
1888 . . . .	2 438	6 104	496	262	194 982	199 351	
Mithin 1888 mehr weniger . . .	106	101	9	18	22 572	—	20 894
B. Telegraphenbetriebsstellen in Bromberg.							
1887 . . . .	—	—	30	—	34 069	37 108	
1888 . . . .	—	—	32	—	38 924	42 817	
Mithin 1888 mehr weniger . . .	—	—	2	—	4 855	5 709	

## III. Eisenbahn.

Der Güterverkehr hiesiger Station betrug in Tonnen:

	1888		1887	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1. Steinkohlen und Coaks . . . . .	233	36 223	136	46 358
2. Braunkohlen . . . . .	—	5 228	10	—
3. Roh- und Gusseisen . . . . .	1 413	1 413	1 943	874
4. Eisenbahnschienen . . . . .	1 135	1 680	537	701
5. Eisen, façonnirt . . . . .	1 068	3 146	741	3 742
6. Eisen und Stahlwaaren . . . . .	1 271	2 341	1 257	3 231
7. Getreide, Saaten . . . . .	695	23 195	734	17 031
8. Kartoffeln . . . . .	327	1 529	484	609
9. Flachs, Hanf, Werg . . . . .	—	45	15	20
10. Bau- und Nutzholz . . . . .	6 527	3 833	5 934	2 685
11. Mühlenfabrikate . . . . .	8 111	2 517	7 428	777
12. Spiritus . . . . .	334	939	585	884
13. Steine, Ziegelsteine . . . . .	13 168	2 986	6 047	4 917
14. Kalk, Kalksteine . . . . .	96	2 148	205	1 959
15. Sammelgut . . . . .	167	2 184	203	2 304
16. Wagenladungen . . . . .	7 963	16 435	7 508	19 072
17. Eil- und Stückgut . . . . .	11 978	6 163	10 224	6 223
Zus. 161 474 Tonnen u. z. . . . .	54 486	106 988	43 991	111 397 = 155 388 Tonnen
Dagegen		1886 . . . .	37 705	124 697 = 162 402 „
„		1885 . . . .	38 595	112 967 = 151 562 „
„		1884 . . . .	44 841	114 049 = 158 890 „
„		1883 . . . .	43 090	95 189 = 138 279 „
„		1882 . . . .	50 602	95 321 = 145 923 „
„		1881 . . . .	49 650	105 484 = 155 134 „
„		1880 . . . .	81 400	139 000 = 220 400 „

Der Viehverkehr betrug:

	1888		1887	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
a. Pferde . . . . .	229	221	259	263
b. Ochsen, Rinder, Kühe . . . . .	791	1 221	710	944
c. Schafe, Kälber, Schweine . . . . .	1 315	9 923	6 678	3 801
d. Ferkel, Lämmer . . . . .	3 374	607	6 219	1 510
Summa	17 546	11 972	13 866	6 518
	29 518		20 384 Stück.	

Der Personenverkehr betrug:

Abfahrende Personen: 1888: 295 256 1887: 268 210 1886: 264 911 1885: 244 975.

Die Einnahmen der Station betragen:

	1888 M.	1887 M.
a. Aus dem Personenverkehr . . . . .	610 435,44	598 390,14
b. „ „ Gepäck- und Viehverkehr . . . . .	45 012,58	34 061,27
c. „ „ Güterverkehr . . . . .	1 022 861,80	1 002 445,00
Sa. M.	1 678 309,82	1 634 896,41

## IV. Wasserstrassen.

Der Flösserei-Verkehr im Jahre 1888 war folgender:

Eingang.	Holz gattungen.	Stückzahl.	cbm.
Von der Weichsel sind zur Tour gemeldet: *)	Beschlagene Eichen . . . . .	22 340	12 100
	Träger darin . . . . .	21 744	9 966
	Rundeichen . . . . .	5 778	4 515
	Träger darin . . . . .	8 742	4 917
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	176 553	119 541
	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	525 340	738 759
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	22 743	14 806
	Träger darin . . . . .	27 994	12 830
	Eichene Schwellen . . . . .	1 018	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	65 040	—
	Eichene Zaunpfähle . . . . .	110	—
	Eichene Speichen und Blamiser . . . . .	35 792	—
	Kieferne Latten . . . . .	21 472	—
	Von der Oberbrahe sind zur Tour gemeldet: *)	Kieferne und tannen Kantholz . . . . .	23 920
„ „ „ Rundholz . . . . .		24 780	34 847
	Summa Eingang	984 365	968 476
	dagegen 1887	908 835	721 211
<b>Ausgang.</b>			
Von der Weichsel sind durch den Kanal gegangen:	Beschlagene Eichen . . . . .	13 685	7 412
	Träger darin . . . . .	13 142	6 023
	Rundeichen . . . . .	5 620	4 389
	Träger darin . . . . .	8 526	4 795
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	81 452	55 150
	„ „ „ Rundholz . . . . .	471 966	663 702
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	13 011	8 470
	Träger darin . . . . .	15 930	7 315
	Eichene Schwellen . . . . .	1 018	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	62 782	—
	Eichene Zaunpfähle . . . . .	110	—
	Eichene Speichen und Blamiser . . . . .	36 792	—
	Kieferne Latten . . . . .	21 472	—
	Von der Oberbrahe durch den Kanal:	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	23 920
Kiefern und tannen Rundholz . . . . .		24 780	34 847
Von der Weichsel zur Unterbrahe:	Beschlagene Eichen . . . . .	45	24
	Träger darin . . . . .	42	19
Von der Weichsel zur Oberbrahe:	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	2 131	1 388
	Träger darin . . . . .	2 640	1 210
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	120	81
	„ „ „ Rundholz . . . . .	22 481	31 613
	Kieferne Schwellen . . . . .	2 258	—
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	1 421	962
Im Hafen überwintern:	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	13 983	19 664
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	3 521	2 292
	Träger darin . . . . .	4 254	1 950
	Rundeichen . . . . .	158	124
	Träger darin . . . . .	216	122
	Beschlagene Eichen . . . . .	8 610	4 664
Im Hafen überwintern:	Träger darin . . . . .	8 560	3 924
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	93 560	63 348
	„ „ „ Rundholz . . . . .	16 910	23 780
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	4 080	2 658
	Träger darin . . . . .	5 140	2 355
	Summa Ausgang	984 366	968 476

\*) Anmerkung. Alle von der Zollbehörde in Thorn abgefertigte Hölzer, welche zur Hafeneinfahrt bei Brahemünde gemeldet werden, pflegen zugleich zum Durchschleusen durch den Bromberger Kanal „zur Tour gemeldet“ zu werden, weil die Reihenfolge des Durchschleusens durch den Kanal nach der Reihenfolge der angemeldeten und erteilten Tournummern geschieht. Daraus folgt aber noch nicht, dass diese „zur Tour angemeldeten“ Hölzer auch wirklich durch den Bromberger Kanal geschleust werden, denn nach dem vorbehaltenen Bestimmungsrecht der Eigenthümer bleiben sie oft lagern oder werden auf den Mühlen der Unterbrahe verschmitten.

Unangemeldete Hölzer sind solche Weichselhölzer, welche

- a. in Schultitz aufgeschnitten oder direct weichselabwärts für Elbing, Danzig u. s. w. bestimmt sind,
- b. oder von vornherein zum Aufschnitt für die Mühlen der Unter- bezw. Oberbrahe bestimmt sind (diese Mühlen-Hölzer haben ein bestimmtes Vorschleuserecht) und
- c. gehören hierher auch die Hölzer, welche von der Oberbrahe auf die Mühlen der Unterbrahe zum Aufschneiden gebracht werden.

## Unangemeldete Hölzer \*).

Ausgang	Holz gattungen	Stückzahl	c'm
von der Weichsel geflösst und in Kälne verladen:	Eichene Bohlen . . . . .	1 730	394
	Elsene Bohlen . . . . .	10 200	2 256
	Elsene Bretter . . . . .	14 785	973
	Eichen Kant- und Riegelholz . . . . .	1 303	122
	Kieferne Bretter . . . . .	180 760	16 967
	Eichene Schwellen . . . . .	9 581	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	5 837	—
	Kieferne Schaalbretter . . . . .	140 760	—
	Eichenes Stabholz . . . . .	14 198	—
	Von der Weichsel zur Unterbrahe:	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	24 150
Von der Weichsel zur Oberbrahe:	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	17 970	25 270
Von der Ober- zur Unterbrahe:	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	1 170	1 953
In Schulitz ausgewaschen:	Eichenes Kreuzholz . . . . .	1 084	101
	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	46 229	65 009
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	626	423
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	3 912	2 546
	Träger darin . . . . .	4 226	1 936
	Eichene Schwellen . . . . .	306 330	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	688 758	—
	Eichenes Stabholz und Blamiser . . . . .	76 800	—
Nach Danzig gegangen:	Beschlagene Eichen . . . . .	10 600	5 741
	Träger darin . . . . .	10 480	4 803
	Rundelsen, Birken, Eschen . . . . .	14 220	9 257
	Träger darin . . . . .	16 430	7 530
	Kiefern und tannen Kantholz . . . . .	817 350	553 414
	Kiefern und tannen Rundholz . . . . .	24 892	35 004
	Eichene Schwellen . . . . .	205 170	—
	Kieferne Schwellen . . . . .	75 442	—
	Eichenes Stabholz und Blamiser . . . . .	593 300	—
	<b>Summa Ausgang</b>	<b>3 318 298</b>	<b>767 665</b>

\*) Anmerkung wie auf Seite 32.

## Die Hafenschleuse Brahemünde passirten

1888	851 045	Meter Flossholz von rot. 4 Meter Breite	1882	643 579	Meter Flossholz von rot. 4 Meter Breite
1887	619 512	„ „ „ „ „ „ „ „	1881	503 631	„ „ „ „ „ „ „ „
1886	512 349	„ „ „ „ „ „ „ „	1880	617 359	„ „ „ „ „ „ „ „
1885	553 473	„ „ „ „ „ „ „ „	1879	431 088	„ „ „ „ „ „ „ „
1884	444 098	„ „ „ „ „ „ „ „	1878	531 952	„ „ „ „ „ „ „ „
1883	680 341	„ „ „ „ „ „ „ „			

Im Jahre 1888/89 überwinterten an Flossholz

im Aussenhafen . . . . .	475	lfde. Meter
im Binnenhafen . . . . .	78 252	„ „
in den Braheflächen . . . . .	2 722	„ „

zus. 81 449 lfde. Meter

In den letzt zurückgelegten fünf Jahren sind dem Weichselhafen folgende Holzgattungen und Mengen zugeführt:

H o l z g a t t u n g	K u b i k m e t e r				
	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.
Kiefern-Rundholz . . . . .	557 119	345 253	312 596	292 447	244 500
„ -Kantholz . . . . .	155 679	161 257	82 628	94 043	99 559
„ -Schwellen . . . . .	16 626	13 926	51	4 861	4 367
„ -Latten . . . . .	1 375	840	39	2 151	659
Eichen-Rundholz . . . . .	3 299	1 710	1 572	2 074	2 038
„ -Kantholz . . . . .	1 578	4 796	2 721	2 890	2 061
„ -Plançons . . . . .	14 877	31 977	37 597	62 588	37 353
„ -Schwellen . . . . .	103	544	22	102	468
„ -Stäbe und Stabholz . . . . .	199	271	121	182	321
Tannen-Rundholz . . . . .	19 270	10 671	9 647	10 477	10 321
„ -Kantholz . . . . .	2 225	8 643	10 246	23 120	10 034
Birken-Rundholz . . . . .	2 582	1 019	1 399	296	213
Elsen-Rundholz . . . . .	19 297	23 965	23 779	7 071	4 520
Eschen-Rundholz . . . . .	1 292	1 946	4 467	2 121	364
Buchen-, Pappeln- etc. Rundholz . . . . .	449	1 725	2 341	1 738	143
<b>Summa</b>	<b>795 970</b>	<b>608 548</b>	<b>489 226</b>	<b>506 161</b>	<b>416 921</b>

Der Flössereiverkehr durch den **Bromberger Kanal** betrug in den letzten Jahren:

	1888.	1887.	1886.	1885.	1884
von der Weichsel } (II. Schleuse)	700 212	610 999	490 608	506 499	415 344 l. M.
„ „ Oberbrahe }	41 587	55 985	58 593	43 673	46 579 „
„ „ oberen Netze . . . . .	93	—	296	1 598	2 839 „
„ „ Netze westwärts . . . . .	2 698	2 384	6 654	9 537	7 533 „
	<u>744 590</u>	<u>669 368</u>	<u>556 151</u>	<u>561 307</u>	<u>472 295 l. M.</u>

Ausserdem sind befördert:

93 m gebundene Holzflösse vom Speisekanal nach Bromberg.
2 560 „ „ „ „ „ „ der unteren Netze.
138 „ „ „ „ von der Netze bei Nakel nach der unteren Netze.
31 401 „ „ „ „ „ Weichsel nach der Unterbrahe.
23 369 „ „ „ „ „ „ „ „ Oberbrahe.
1 517 „ „ „ „ „ „ „ „ Unterbrahe.
2 500 „ „ „ „ „ „ „ „ von Mühlhof nach Oberbrahemühle in Bromberg.

rund 800 000 m gebundene Holzflösse.

### b. Schiffsverkehr.

Die **I. Hafenschleuse Brahemünde** 1888 passirenden Schiffsfahrzeuge incl. Dampfer waren wie folgt befrachtet:

#### a. die auf der Bergfahrt:

Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo	Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo
18	Kieferne Bretter und Bohlen . . . . .	1 960,0	3	Mehl . . . . .	262,5
41	Kiefern-Kantholz . . . . .	4 490,0	1	Baumwollensaatmehl . . . . .	50,0
1	„ „ -Schwellen . . . . .	6,0	2	Zuckerrüben . . . . .	185,0
3	Eichene Schwellen . . . . .	185,0	1	Getrocknete Rübenbrocken . . . . .	75,0
2	Eichen-Kantholz . . . . .	200,0	1	Heu . . . . .	20,0
1	Ahorn-Rundholz . . . . .	30,0	2	Obst . . . . .	17,5
6	Bandstücke . . . . .	360,0	6	Syrup und Melasse . . . . .	221,5
10	Grubenschaaalen . . . . .	1 010,0	3	Petroleum . . . . .	127,3
135	Kohlen . . . . .	10 907,2	—	Kiehnöl . . . . .	10,0
1	Theer . . . . .	90,0	13	Thomasschlacke . . . . .	1 245,0
2	Glasbruch . . . . .	75,0	3	Feldsteine . . . . .	255,0
2	Roheisen . . . . .	200,0	1	Ziegelsehotter . . . . .	5,0
1	Dachpappe . . . . .	90,0	3	Pulver und Munition . . . . .	300,6
5	Diverse Baumaterialien . . . . .	235,0	1	Geschütze und Lafetten . . . . .	61,5
23	Weizen . . . . .	2 692,5	—	leere Fässer . . . . .	5,4
38	Roggen . . . . .	3 203,4	1	Fische . . . . .	2,5
—	Gerste . . . . .	61,2	1	Käse . . . . .	2,0
3	Hafer . . . . .	251,4	55	Stückgüter . . . . .	6 263,0

#### b. die auf der Thalfahrt:

Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo	Zahl der Kähne	Benennung der geladenen Waaren	Gewicht per Tonne von 1000 Kilo
—	Kieferne Bretter . . . . .	10,0	1	Gypsmehl . . . . .	60,0
26	Brenn- und Verbandholz . . . . .	163,0	16	Zucker . . . . .	1 705,0
15	Faschinen . . . . .	595,0	32	Melasse . . . . .	2 852,0
220	Feldsteine . . . . .	17 707,5	11	Soda . . . . .	739,5
82	Steinschotter . . . . .	7 286,3	9	Weizen . . . . .	775,2
50	Mauersteine . . . . .	4 287,0	3	Roggen . . . . .	165,8
32	Kalksteine . . . . .	2 872,3	—	Gerste . . . . .	11,0
3	Diverse Baumaterialien . . . . .	207,5	1	Rüben . . . . .	79,0
9	Porzellanerde . . . . .	738,0	1	Mehl . . . . .	1 017,0
8	Thonerde . . . . .	680,0	18	Kartoffelstärke . . . . .	1 561,6
3	Töpferwaaren . . . . .	215,0	6	Heringe . . . . .	391,5
3	Glaswaaren . . . . .	300,0	2	leere Fässer . . . . .	13,0
5	Pulver und Munition . . . . .	444,5	53	Stückgüter . . . . .	4 674,5

In den letzten fünf Jahren wurden berg- und thalwärts durch die Hafenschleuse transportirt:

im Jahre 1884 in 1 040 Schiffsfahrzeugen 69 941,4 Tonnen à 1000 Kilo

„ „ 1885 „ 1 252 „

84 854,6 „ „ „

„ „ 1886 „ 905 „

59 758,2 „ „ „

„ „ 1887 „ 1 257 „

94 531,6 „ „ „

„ „ 1888 „ 998 „

84 616,7 „ „ „

II. Durch die **Karlsdorfer Schleuse** kamen von Danzig **englische Steinkohlen** 1888:

nach Bromberg 107 Kähne mit 9849 Tonnen (8895 Tonnen in 1887)

„	Labischin	9	343	„
„	Bartschin	2	138	„
„	Pakosch	1	50	„
„	Bronislaw	10	734	„
„	Kruschwitz	1	72	„
„	Nakel	2	142	„
„	Samotschin	1	75	„

zus. 133 Kähne mit 11 704 Tonnen.

Dagegen	1887	13 089	„
„	1886	10 400	„
„	1885	10 153	„
„	1884	8 163	„
„	1883	6 867	„
„	1882	4 962	„

Durch die **Karlsdorfer Schleuse** gingen nach der Weichsel in **Bromberg (Unterbrahe)** beladen

32	Kähne mit Gütern	nach Danzig	mit 49 550 Centnern
11	„ „ Melasse	„ „	22 145 „
2	„ „ Soda	„ „	4 000 „
6	„ „ Weizenmehl	„ „	8 240 „
1	„ „ Roggenmehl	„ „	1 200 „
3	„ „ Zucker	„ „	6 400 „
2	„ „ Kartoffelmehl	„ „	3 170 „
4	„ „ Weizen	„ „	6 700 „
1	„ „ Roggen	„ „	1 200 „
10	„ „ Gütern	„ Thorn	6 600 „
1	„ „ Baumaterialien, Baugeräthe	„ „	1 200 „
1	„ „ Mauersteinen	„ „	1 600 „
4	„ „ Roggenmehl	„ Graudenz	6 500 „
1	„ „ Weizenmehl	„ „	1 500 „
1	„ „ Weizen	„ „	2 000 „
1	„ „ Weizen	„ Kulm	800 „

zus. 81 Kähne

mit 122 805 Centnern.

III. Auf der **Oberbrahe** in Bromberg sind beladen und durch die Stadtschleuse nach der Unterbrahe befördert:

30	Kähne mit Ziegelsteinen	nach Thorn	mit 48 940 Centnern.
2	„ „ „	„ Fordon	1 200 „
1	„ „ „	„ Elbing	800 „
1	„ „ „	„ Unterbrahe	2 000 „
2	„ „ Ziegelgruss	„ Pieckel	2 500 „
1	„ „ Feldsteinen	„ Thorn	2 300 „
1	„ „ Maurer-Rüstzeug	„ Thorn	1 200 „
1	„ „ Zimmer- „	„ Unterbrahe	400 „
1	„ „ Nutzholz	„ Schulitz	150 „
1	„ „ Soda	„ Danzig	2 000 „

zus. 41 Kähne

mit 61 490 Centnern.

IV. **Statistische Nachrichten** über den Schleusenverkehr an der II. Schleuse.

Jahr	Anzahl der		Anzahl der ausserdemgemachten Schleusenfüllungen	Kähne sind befördert				Dampfer		Gewicht der Ladungen.	
	beförderten Holzflösse	dabei gemachten Schleusenfüllungen		aufwärts		abwärts		Personen-schiffe	Schlepp-Dampfschiffe	aufwärts	abwärts
				leer	beladen	leer	beladen				
1888											
VonderWeichsel	700 213	9203	680 <sup>1/2</sup>	367	359	146	617	2	21	655 130	960 414
„ „ Oberbrahe	41 587	544 <sup>1/2</sup>		726		763				1 615 544	
	741 799	9747 <sup>1/2</sup>		1489							

## Nachweisung

der Fahrzeuge, welche im Jahre 1888 in Bromberg beladen wurden und die  
2. Schleuse aufwärts passirten.

Bezeichnung der Ladung.	von Bromberg nach											Summa der Schiffsfahrzeuge	Gesamt- Gewicht der be- förder-ten Güter Centner.	Durch Schleppdampfer wurden befördert Fahrzeuge mit:				
	Bartschin	Berlin	Brandenburg	Fuchsschwanz	Hamburg	Kruschwitz	Labischin	Magdeburg	Montwy	9. Schleuse	Pakosch				Potsdam	Pturke	Stettin	10. Schleuse
Bohlen (Eschen) . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 600	—
Bretter (Elsen) . . . . .	—	3	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3	10 200	—
Bretter (Eichen) . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 300	—
Bretter (Kiefern) . . . . .	—	32	1	—	6	—	—	10	—	—	—	1	—	—	—	50	105 000	—
Cement . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	800	1
Güter . . . . .	—	—	—	—	—	4	—	—	21	—	—	—	—	—	—	25	26 500	7
Hafer . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	9 574	—
Kantholz (Kiefern) . . . . .	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	8	13 480	—
Phosphatmehl (Dung) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	600	1
Roggen . . . . .	—	42	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	43	100 504	—
Roggenmehl . . . . .	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	15	31 810	—
Schaalbretter (kiefern) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	4 400	—
Schleusenthore . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	300	—
Schwellen (Eichen) . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	500	1
Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1 000	—
Weizenmehl . . . . .	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	15	33 150	—
Werksteine . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	700	1
Ziegelsteine . . . . .	1	—	—	10	—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	20	21 280	—
Summa	1	111	1	12	6	6	2	16	21	1	2	2	2	7	7	197	368 698	—
Durch Schleppdampfer wurden befördert Fahrzeuge nach:	—	—	—	2	—	3	—	—	5	—	1	—	—	—	—	—	—	11

## Nachweisung

der Schiffsfahrzeuge, welche im Jahre 1888 mit Ladung für Bromberg bestimmt,  
die 2. Schleuse abwärts passirten.

Bezeichnung der Ladung.	V o n											Summa der Schiffsfahrzeuge.	Gesamt- Gewicht der beförderten Güter. Centner.	Durch Schleppdampfer wurden befördert Fahrzeuge mit					
	Aniela b. Nakel	Berlin	Eberswalde	Eichhorst	Erkner	Friedrichsdorf	Fuchsschwanz	Hohensaathen	Dt. Krusehin	Kruschwitz	Magdeburg				Montwy	Nakel	Polajewo, Polen	Przewoz, Polen	Stettin
Asphalt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 000	—	
Brennholz (elsen) . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2 200	—
Cement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	
Dachpappe . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	200	—
Feldsteine . . . . .	—	—	—	1	—	15	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	17	29 500	—
Güter . . . . .	—	12	—	—	—	1	—	—	—	28	—	—	—	—	—	31	74 000	1	
Heu . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	50	—
Melasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2 700	—
Pech (Steinkohlen) . . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4 500	—
Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2 000	—
Roggen und Weizen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 880	—
Soda . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	11	10 500	5
Steinkohlentheer . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3 300	—
Torf . . . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	13 800	—
Weizen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3	3 680	1
Summa	8	13	1	1	3	2	16	1	1	1	28	14	1	2	1	34	127	149 610	—
Durch Schleppdampfer wurden befördert Fahrzeuge nach: .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	7

Kähne sind durch den Kanal gegangen:	Art der Ladung:	Stückzahl.
<b>A. Richtung Bromberg-Berlin</b>		
	Getreide . . . . .	103
	Zuckerrüben . . . . .	2
	Güter . . . . .	31
	Nutzholz . . . . .	150
	Ziegelsteine . . . . .	22
	Steinkohlen . . . . .	29
	Diverse Ladungen . . . . .	22
	Leer . . . . .	367
	Königl. Fahrzeuge beladen . . . . .	57
	do. do. leer . . . . .	78
	Summa	861
<b>B. Richtung Berlin-Bromberg</b>		
	Feldsteine . . . . .	249
	Brennholz. . . . .	2
	Güter . . . . .	98
	Kalksteine . . . . .	30
	Kartoffelmehl . . . . .	17
	Melasse . . . . .	32
	Porzellanerde . . . . .	17
	Soda . . . . .	22
	Torf . . . . .	8
	Zucker . . . . .	18
	Getreide . . . . .	12
	Geschosse . . . . .	5
	Diverse Ladungen . . . . .	114
	Leer . . . . .	146
	Königl. Fahrzeuge beladen . . . . .	39
	Königl. Fahrzeuge leer . . . . .	89
	Summa	898

## Lokal-Verkehr Brombergs.

von Bromberg nach der oberen Netze			von Bromberg nach der unteren Netze			von der oberen Netze nach Bromberg			von der unteren Netze nach Bromberg		
Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.
25	Güter	26 500	43	Roggen	100 504	2	Roggen	3 800	72	Güter	74 000
1	Cement	800	15	Roggenmehl	31 800	3	Weizen	3 600	8	Asphalt, Pech, Theer und Pappe	9 000
1	Dünger	600	15	Weizenmehl	33 150	11	Soda	10 500		Torf	13 800
1	Steinkohlen	1 000	3	Hafer	9 574	2	Melasse	3 700	8	Cement	300
1	Werksteine	700	72	Bretter und Bauholz	142 700	1	Heu	50	1	Feldsteine	1 800
17	Ziegelsteine	16 800				2	Brennholz	2 200	1		
46	—	46 400	3	Ziegelsteine	4 480	16	Feldsteine	27 700	1		
	<b>Dazu</b>		151	—	322 208	37	—	51 550	90	—	98 900
104	leere		29	<b>Dazu</b> leere		34	<b>Dazu</b> leere		108	<b>Dazu</b> leere	

## Wiederholung.

von Bromberg nach der oberen Netze . . . . .	46	=	46 400
„ „ „ „ unteren Netze . . . . .	151	=	322 208
von der oberen Netze nach Bromberg . . . . .	37	=	51 550
„ „ unteren Netze „ „ . . . . .	90	=	98 900
	324		519 058
Dazu leere Fahrzeuge 275			

## Durchgehender Verkehr

nach der oberen Netze			nach der unteren Netze			von der oberen Netze			von der unteren Netze		
Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.	Anzahl	beladen mit	Gewicht Ctr.
4	Güter	4400	16	Roggen	34 763	2	Roggen	2800	1	Weizen	2000
24	Steinkohlen	34 885	5	Weizen	7500	3	Weizen	4497	26	Güter	38 103
3	eichene Schwellen	3700	1	Hafer	1700	2	Weizenmehl	3450	4	Zucker	6000
31		42 985	1	Gerste	2000	1	Rips	2000	3	Flaschen	6800
	<b>Dazu</b>		1	Weizenmehl	1700	14	Zucker	24 200	3	Thon	4800
210	leere		3	Syrup	708	33	Melasse	55 815	72	Feldsteine	106 500
			2	Kiehntheer	3300	14	Soda	21 470	8	Ziegelsteine	20 700
			2	Zuckerrüben	3700	17	Kartoffelmehl	31 300	5	Bauholz	11 500
			1	Güter	1400	30	Kalksteine	52 442	3	Töpfergeschirr	6625
			1	Feldsteine	1800	2	Bautensilien	3100	5	Geschosse und Granaten	8813
			5	Steinkohlen	6990	234	Feldsteine	389 000	13	Porzellanerde	25 000
			4	Glasbrocken	6200	352		590 074	6	Faschinen	3500
			6	Bandstöcke	7600		<b>Dazu</b>		1	Heringe	1200
			4	Geschosse und Granaten	7760	12	leere		150		241 541
			66	Bretter und Bauholz	131 600				30	<b>Dazu</b>	
			118		218 721					leere	
			46	<b>Dazu</b>							
				leere							

## Wiederholung

nach der oberen Netze	31	=	42 985
„ „ unteren „	118	=	218 721
von „ oberen „	352	=	590 074
„ „ unteren „	150	=	241 541
	651		1 093 321
Dazu leere Fahrzeuge	298		

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

Beim Landgericht Bromberg im Jahre 1888 anhängig 182 **Wechselprocesse** (1887: 220, 1886: 336).

Bis zum Schlusse des Jahres 1888 waren im **Handelsregister** des Königl. Amtsgerichts Bromberg

616 Einzelfirmen im Firmenregister eingetragen,

72 „ davon gelöscht, verblieben

544 „ (582 in 1887).

57 Handelsgesellschaften im Gesellschaftsregister eingetragen,

8 „ davon gelöscht, verblieben

49 „ (46 in 1887).

110 Procuren ins Procurenregister eingetragen,

34 „ davon gelöscht, verblieben

76 „ (98 in 1887).

8 Genössenschaften eingetragen.

Ausserdem waren 1888 bei demselben Gerichte 13 Concurse, 66 Zwangsversteigerungen und 29 Zwangsverwaltungen zur Einleitung gekommen (im Vorjahre 16, 81 resp. 21).

Die Zahl der **Gewerbsteuerpflichtigen** betrug im Rechnungsjahre 1888/89:

1888/89	1887/88	Steuerklasse	
24	22	Kaufleute	Klasse A I
360	350	„	„ A II
592	585	Händler	„ B I
17	15	Klein-Händler mit geistigen Getränken	„ B II
195	192	Gast- und Schankwirthe	„ C
261	260	Handwerker	„ H
32	26	Schiffer	„ K
61	59	Fuhrleute (einschl. der Pferdebahn)	„ K
1542	1509		

Die Handelssteuer der im Firmenregister eingetragenen Kaufleute betrug: 1886/87: 19 821 Mark, 1887/88: 20 109 Mark, 1888/89: 21 582 Mark.

Die **Handelskammer** hielt 1888 6 öffentliche Plenarversammlungen neben 11 geheimen und Commissionssitzungen ab. Die Sachverständigen-Commissionen wurden in 6 streitigen Fällen von den Parteien in Anspruch genommen. Das Correspondenz-Journal des Secretariats weist 341 Nummern auf.

Die Sitzungsprotokolle wurden gemäss § 27 des Gesetzes vom 24. Februar veröffentlicht.

Die Betheiligung der Wahlberechtigten unseres Bezirkes an den Handelskammerwahlen war folgende:

Im Wahltermine 1888 wählten von 319 Wahlberechtigten 39 Wähler, 1887 dagegen von 319 Wahlberechtigten 14 Wähler.

Bromberg, im Juni 1889.

## Die Handelskammer.



W. 2166/57

The [illegible]



## Verzeichniss der Mitglieder.

---

1. Hermann Franke, Vorsitzender.
2. M. Fliess, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Louis Aronsohn.
4. Carl Beck.
5. Herm. Dyck
6. S. Hirschberg.
7. Ludwig Kolwitz.
8. Carl Wenzel.
9. Emil Werckmeister.

Leopold Hirschberg, Secretär.

---

Verzeichnis der Mitglieder

1. Hermann Fiedler, Tübingen

2. H. Fiedler, Tübingen

3. Louis Fiedler

4. Carl Fiedler

5. Hermann Fiedler

6. H. Fiedler

7. Ludwig Fiedler

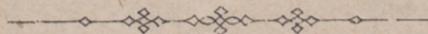
8. Carl Fiedler

9. Carl Fiedler

Ludwig Fiedler, Tübingen

# Inhalts-Verzeichniss.

	Seite		Seite
<b>A. Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs.</b>	3	Spiritus . . . . .	19
<b>B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.</b>		Holzhandel . . . . .	20
<b>I. Gesetzgebung.</b>		Schneidemühlen, Holzspedition . . . . .	21
Handelskammern im Auslande . . . . .	3	Zuckerindustrie, Salzindustrie . . . . .	24
Prämienpapiere . . . . .	3	Soda, Papier und Pappen . . . . .	25
Markenschutz, Verkehr mit bleihaltigen Gegenständen, Kaffeeterminhandel, Getreidegewicht, Banknoten . . . . .	4	Leder, Schäftefabrikation . . . . .	25
<b>II. Eisenbahnwesen.</b>		Ziegel, Dachpappen, Oefen . . . . .	25
Exporttarif für Stückgüter . . . . .	4	Seifenhandel . . . . .	25
Dreiachsige Güterwagen . . . . .	4	Kohlen, Eisen . . . . .	26
Rumänisch-Nordd. Getreidetarif . . . . .	4	Maschinenfabrikation . . . . .	26
Spiritustarif, Tarif für Drahtwaaren . . . . .	4	Colonialwaaren, Manufacturen . . . . .	26
Kohlentarife . . . . .	5		
<b>III. Schifffahrt und Flösserei.</b>		<b>D. Verkehrs-Statistik.</b>	
Weichsel-Schiffahrts-Commission . . . . .	5	<b>I. Geldverkehr.</b>	
Sicherheitshafen Brahemünde . . . . .	5	Städt. Sparkasse . . . . .	26
Flossordnung für Oberbrahe . . . . .	6	Reichsbankstelle Bromberg . . . . .	27
Flössereibetrieb . . . . .	6	Bromberger Gewerbebank . . . . .	29
Wasserstrasse zwischen Weichsel und Oder mit Statistik und Karte . . . . .	7—13	Bromberger Vorschussverein . . . . .	29
<b>IV. Post und Telegraphie.</b>		<b>II. Post und Telegraphie.</b>	
Postämter, Telegraphenbetrieb . . . . .	13	Postverkehr . . . . .	30
Fernsprechbetrieb, Porto für Drucksachen . . . . .	14	Telegraphenverkehr . . . . .	31
<b>V. Versicherungswesen.</b>		<b>III. Eisenbahnen.</b>	
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	14	Güter- und Viehverkehr . . . . .	31
Krankenkassen Brombergs . . . . .	16	Personenverkehr-Einnahmen . . . . .	31
<b>C. Berichte der Interessenten.</b>		<b>IV. Wasserstrassen.</b>	
Bankgeschäft . . . . .	16	Flösserei . . . . .	32
Getreidegeschäft . . . . .	17	Schiffsverkehr . . . . .	34
Mühlenindustrie . . . . .	18	Hafenschleuse.	
		Karlsdorf, Oberbrahe.	
		Bromberger Kanal.	
		Obere Netze.	
		<b>E. Innere Angelegenheiten des Handels- und Gewerbestandes.</b>	
		Prozesse, Concourse, Handelsregister . . . . .	38
		Handels- und Gewerbesteuer . . . . .	38
		Handelskammer . . . . .	39



# Inhalts-Verzeichnis

1	A. Allgemeine Lage des Handels und Verkehrs	1
2	B. Aesthetische Gesichts- und Würdigung	2
3	I. Gewerbe	3
4	II. Handwerke	4
5	III. Rohstoffe und Mineralien	5
6	IV. Eisenbahn	6
7	V. Post und Telegraphie	7
8	VI. Wasserstraßen	8
9	VII. Innere Angelegenheiten des Handels und Gewerbestandes	9
10	VIII. Verkehr	10
11	IX. Statistik	11
12	X. Literatur	12
13	XI. Sonstiges	13
14	XII. Zusammenfassung	14
15	XIII. Schluss	15

Schiffahrt 1888

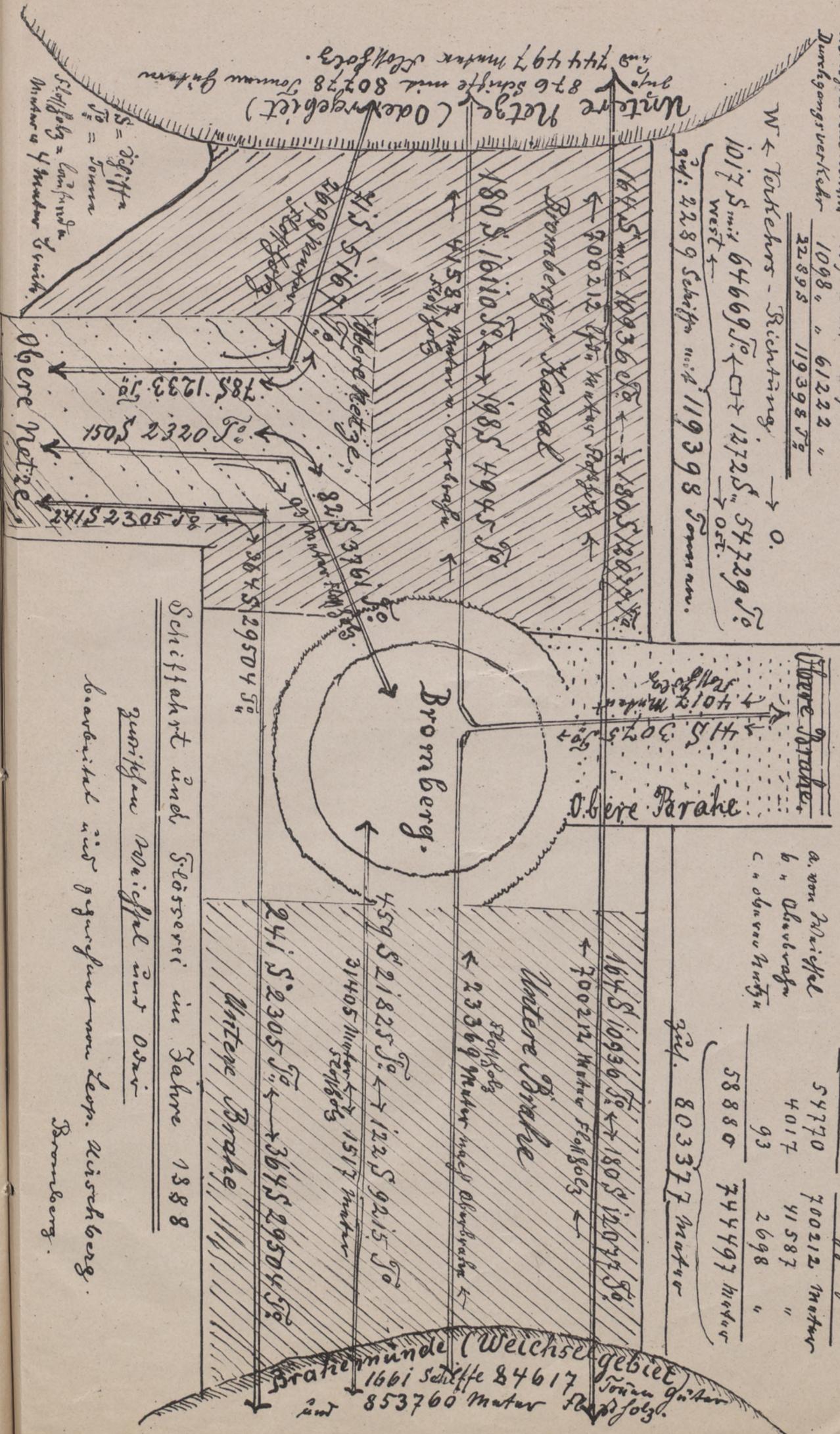
Brombg. Localverkehr  
 Durchgangsverkehr  
 11915 mit 58176 T<sub>o</sub>  
 1098 " 61222 "  
 22898 119398 T<sub>o</sub>

W ← Verkehr - Richtung → O.  
 10175 mit 64669 T<sub>o</sub> → 12725 " 54729 T<sub>o</sub>  
 west ← → ost.  
 22898 Schiffe mit 119398 Tonnenn.

Flössereiverkehr 1888

Localort.	Durchgangsw.
a. von Mairfeld	54770
b. " Oberbrunn	4017
c. " oberer Muth	93
	2698
	58880
	744497 Mutter

22. 803377 Mutter



Schiffahrt und Flösserei im Jahre 1888

Quartier Mairfeld mit Ost

beachtet ist gerichtet nach Leop. Mischberg.  
 Bromberg.

Brakemünde (Wechselgebiet)  
 1661 Schiffe 84617 T<sub>o</sub>  
 853760 Mutter Flösser

Wittene Netze  
 876 Schiffe mit 80778 T<sub>o</sub>  
 744497 Mutter Flösser

S = Schiffe  
 T<sub>o</sub> = Tonnenn

Wittene Netze = 3 Familien  
 Mutter 4 Mutter 1 Schiff



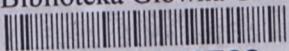


Biblioteka Główna UMK



300020843728

Biblioteka Główna UMK



300020843728

