

# Handelskammer Graudenz

für die Kreise

Graudenz Stadt, Graudenz Land, Marienwerder,  
Rosenberg, Stuhm, Schwetz, Tuchel, Königs.

Jahresbericht für 1900.

Erster, allgemeiner Teil.

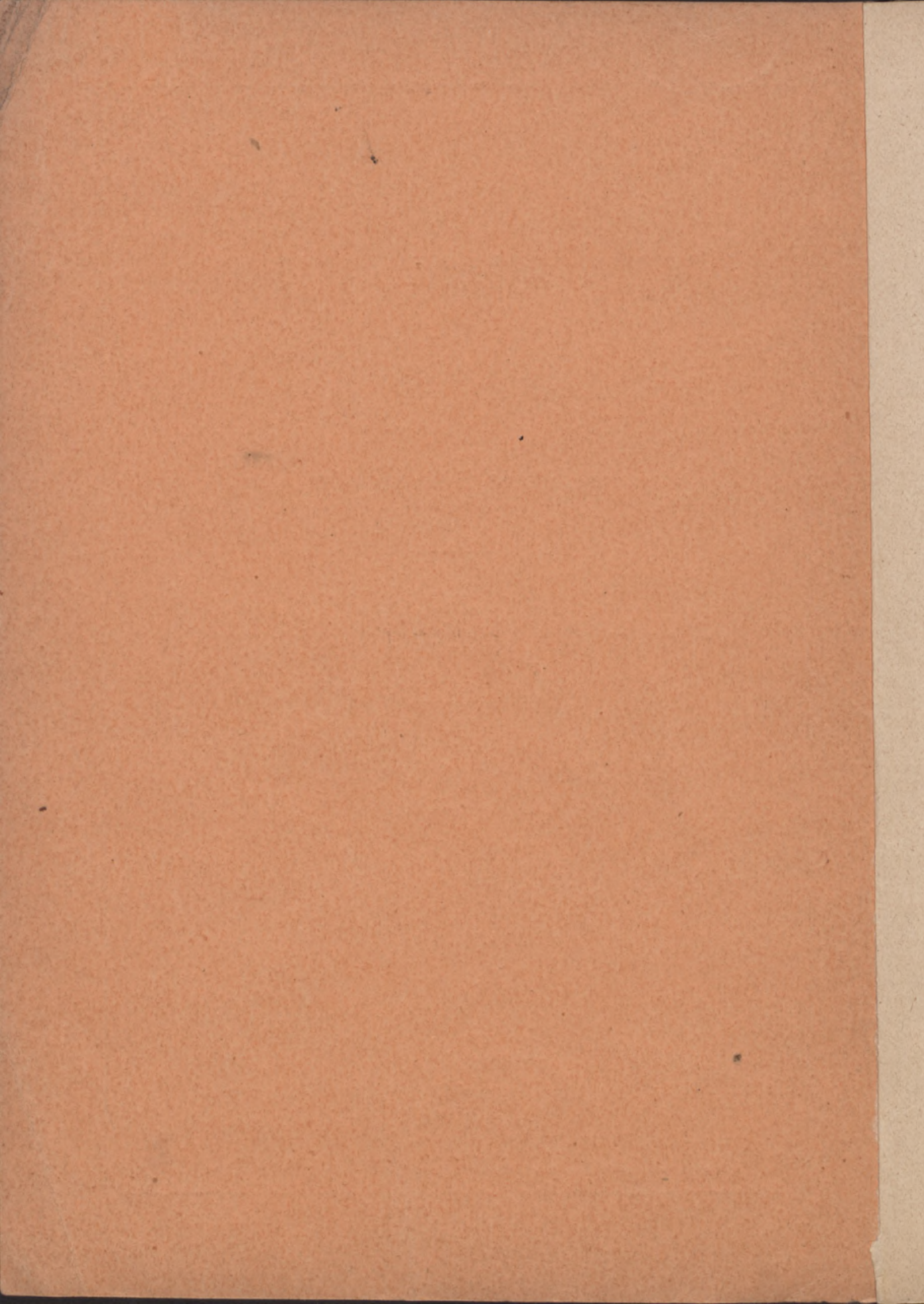


Graudenz

Druck von Gustav Rötke's Buchdruckerei

Juli 1901.

*zu 1. Jan. V 19*





Erster, allgemeiner Teil  
des  
Jahresberichtes  
der  
Handelskammer Graudenz

für das Jahr 1900.

(April 1900 bis April 1901.)



Graudenz

Druck von Gustav Rötke's Buchdruckerei

Juli 1901.

09631



D. 1010/56.

ZBIORNICA  
Księgozbiorów  
Zabezpieczonych



## 1. Innere Angelegenheiten.

Die im vorigen Jahresberichte erwähnte **Erweiterung des Bezirkes** durch Einbeziehung der Kreise Konitz und Tuchel ist im Berichtsjahre durchgeführt worden. Während die anderen Handels- und Industriezweige beider Kreise zumeist für den lokalen Bedarf arbeiten, hat der Holzhandel und die Holzindustrie, insbesondere die Sägemühlenindustrie, die Leisten-, Zylinderfaß- und Holzornamentenfabrikation, die ihre Fabrikate nach allen Erdteilen absetzen, eine große Bedeutung.

Das Wahlstatut ist demzufolge abgeändert und durch folgendes ersetzt worden:

### Statut

betreffend Regelung der Wahlen zur Handelskammer Graudenz für die Kreise Graudenz Stadt, Graudenz Land, Marienwerder, Rosenberg, Stuhm, Schwetz, Tuchel und Konitz.

Auf Grund des § 10 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 wird unter Aufhebung des Statuts vom 25. Mai 19. August 1897 wird unter Aufhebung des Statuts vom 23. Juni 1899 folgendes Statut zur Regelung der Wahlen der Mitglieder für die Handelskammer zu Graudenz erlassen:

§ 1. Zahl der Mitglieder. Die Zahl der aus den Wahlen der Wahlberechtigten des Handelskammerbezirks hervorgehenden Mitglieder der Handelskammer wird auf 23 festgesetzt.

§ 2. Wahlsystem. Die Wahlen der Handelskammermitglieder erfolgen in der Weise, daß die nach § 3 des Gesetzes Wahlberechtigten unter Zugrundelegung des Ergebnisses ihrer Veranlagung zur Gewerbesteuer in drei Abteilungen geteilt werden.

Die erste Wahlabteilung wählt acht Mitglieder, die zweite und dritte — abgesehen vom V. Wahlbezirke — je sieben Mitglieder, ferner die zweite und dritte Abteilung im V. Wahlbezirke zusammen ein Mitglied.

§ 3. Wahlbezirke. Zur Ausführung der Wahlen der zweiten und dritten Wahlabteilung werden sechs Wahlbezirke gebildet.

Der I. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Graudenz, umfassend die Kreise Graudenz Stadt, Graudenz Land und Schwetz, wählt für jede der beiden Abteilungen drei, demnach insgesamt sechs Mitglieder.



Der II. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Marienwerder, umfassend den Kreis Marienwerder, wählt für jede der beiden Abteilungen ein, demnach insgesamt zwei Mitglieder.

Der III. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Rosenberg, umfassend den Kreis Rosenberg, wählt für jede der beiden Abteilungen ein, demnach insgesamt zwei Mitglieder.

Der IV. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Stuhm, umfassend den Kreis Stuhm, wählt für jede der beiden Abteilungen ein, demnach insgesamt zwei Mitglieder.

Der V. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Tuchel, umfassend den Kreis Tuchel, wählt für beide Abteilungen zusammen ein Mitglied.

Der VI. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Könitz, umfassend den Kreis Könitz, wählt für jede der beiden Abteilungen ein, demnach insgesamt zwei Mitglieder.

Die Wahlen der ersten Wahlabteilung erfolgen gemeinsam für den ganzen Handelskammerbezirk in Graudenz.

§ 4. Ausscheiden der Mitglieder. Es scheiden alle 2 Jahre aus und sind zu ersetzen:

		bei den ersten Ergänzungswahlen	bei den zweiten Ergänzungswahlen	bei den dritten Ergänzungswahlen
Aus der 1. Wahlabteilung		3	2	3
Aus der 2. Abteilung im Wahlbezirke	I	2	—	1
	II	—	1	—
	III	—	—	1
	IV	—	1	—
	V	—	1	—
	VI	1	(von der 2. und 3. Abteilung zusammen gewählt)	—
Aus der 3. Abteilung im Wahlbezirke	I	1	2	—
	II	1	—	—
	III	—	—	1
	IV	—	—	1
	V	—	—	—
	VI	—	(siehe bei der 2. Wahlabteilung)	1

Die Ausscheidenden sind wieder wählbar.

Alle Ergänzungs- und Ersatzwahlen werden von denjenigen Wahlbezirken und Abteilungen vorgenommen, von denen die Ausgeschiedenen gewählt waren.

§ 5. Wahlverfahren. Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung mittels Stimmzettel gemäß § 14 des Gesetzes.



Jeder Wahlberechtigte kann sich bei den Wahlen durch seinen in das Handelsregister eingetragenen Prokuristen vertreten lassen. In diesem Falle ist dem Prokuristen als Legitimation eine von dem Wahlberechtigten zu unterzeichnende Vollmacht auszustellen.

Ungültig sind diejenigen Stimmzettel, welche mehr Namen enthalten, als Mitglieder in dem Wahlgange zu wählen sind.

Wer in mehreren Abteilungen gewählt ist, hat zu erklären, welche Wahl er annimmt.

Die dritte Abteilung wählt zuerst, die erste zuletzt.

Graudenž, den 31. Dezember 1900.

#### Die Handelskammer.

(L. S.)

A. Benžki.

Vorstehendes Statut wird hierdurch genehmigt.

Berlin, den 7. Februar 1901.

#### Der Minister für Handel und Gewerbe.

In Vertretung:

(L. S.)

Lohmann.

Die ersten **Ergänzungswahlen** fanden Ausgangs des Jahres 1900, die **Neuwahlen** auf Grund der Erweiterung des Bezirkes Anfangs 1901 statt. In Stuhm fand für Herrn Apothekenbesitzer Graup, der aus Stuhm fortzog und sein Mandat niederlegte, eine **Ersatzwahl** statt, die jedoch ergebnislos verlief. Wir beabsichtigen daher, das Mandat vor Ablauf der Wahlperiode des Herrn Graup nicht zu besetzen.

**Plenar-Sitzungen** fanden am 7. Mai, 3. September 1900 und 4. März 1901 statt; **Ausschuß-Sitzungen** wurden von Mai 1900 bis Mai 1901 12 abgehalten.

Auf der Tagesordnung der Plenarsitzung standen folgende Punkte zur Verhandlung:

7. Mai 1900: Bericht des Syndikus über die Thätigkeit der Kammer, Bericht über den Stand und die Revision der Kasse, Mißstände im Ausverkaufswesen, Festsetzung eines Gebührentarifes für die Revision des Gründungsheganges von Aktien-Gesellschaften, Gestellung von Güterwagen, Einstellung von Kurswagen in die Nachtschnellzüge nach Berlin, Getreideausnahmetarife, Präsentationswahlen für Handelsrichterposten, Warenhaussteuer.

3. September 1900: Bericht des Syndikus über die Thätigkeit der Kammer, Auslosung der ausscheidenden Mitglieder und Vorbereitung der Ergänzungswahlen, Nachtrag zum Statut der Handelskammer, Abänderung der Geschäftsordnung, Gewährung eines Zuschusses für die kaufmännische Fortbildungsschule in Graudenž und Bericht über die Organisation der Schule, Errichtung kaufmännischer Fortbildungsschulen in anderen Städten des Bezirkes und Gewährung von Zuschüssen, Verbesserung der Bahn- und Zugverbindungen und Bericht über die Sitzung des Bezirkes-Eisenbahn-Rates, das Gutschein-Unwesen, Verkauf von Nutzholz durch den Forstfiskus, Revision



des Handelsregisters, Präsentationswahl für den Posten zweier Handelsrichter am Landgerichte zu Elbing, Anträge aus der Versammlung.

An den Oberpräsidenten Herrn Staatsminister Dr. v. Gofler wurde aus Anlaß seiner Genesung folgendes Begrüßungstelegramm gerichtet:

„Zum ersten Male treten wir heute zusammen, seit Ew. Excellenz von jener heimtückischen Krankheit genesen, welche weite Bevölkerungskreise lange Zeit mit banger Besorgnis erfüllte. Dankerfüllten Herzensblicken wir zur Vorsehung hinauf, die das teure Leben Ew. Excellenz Hochderen Familie, der Provinz, dem Vaterlande erhalten hat. Möge es Ew. Excellenz vergönnt sein, nunmehr noch viele Jahre in ungeschwächter geistiger und körperlicher Frische an der Spitze unserer Provinz Ihres schweren Amtes zu walten.

Dies ist unser Herzenswunsch!

Die V. Plenar-Versammlung der Handelskammer Graudenz.  
gez.: Wenßki.“

Es lief darauf folgendes Antworttelegramm ein:

„Herzlichen Dank für die freundliche Begrüßung. Die treuen Wünsche erwidere ich in der Zuversicht, daß die Arbeiten der Kammer den Fortschritt in Westpreußens Entwicklung wesentlich fördern werden.  
Oberpräsident v. Gofler.“

4. März 1901: Wahlprüfungen und Einführung der neu gewählten Mitglieder, Wahlstatut der Handelskammer, Einsetzung eines Schiedsgerichtes, Feststellung von Thatbeständen durch Sachverständigen-Kommissionen und Bestellung und Beeidigung von Sachverständigen, Feststellung von Handelsgebräuchen im Getreidehandel, Revision des Handelsregisters, Verleihung von Ehrenurkunden an gewerbliche Arbeiter, Stellungnahme zur Regelung der äußeren Handelspolitik, die wasserwirtschaftliche Vorlage und das Projekt eines Weichsel-Nit-Kanals, Besteuerung des Saccharins, kaufmännisches Fortbildungsschulwesen im Bezirke der Kammer, Beratung des Haushaltsplanes für 1901/2, Bericht des Syndikus über die Thätigkeit der Kammer seit der letzten Plenar-Sitzung, Neuwahl des Präsidiums, geheime Sitzung (Anstellungsvertrag des Syndikus).

An den Herrn Regierungs-Präsidenten von Horn richteten wir gelegentlich seines Ausscheidens aus dem Amte folgendes Begrüßungsschreiben:

„Hochzuverehrender Herr Regierungs-Präsident!

Die heutige VII. Plenarversammlung der Handelskammer nimmt mit großem Bedauern davon Kenntnis, daß Ew. Hochwohlgeboren Sich entschlossen haben, von Ihrem schweren Amte, das Sie 10 Jahre hindurch zu Nutz und Frommen unseres Regierungsbezirkes verwaltet haben, zurückzutreten.

Wir beklagen diesen Entschluß umso mehr, als Ew. Hochwohlgeboren unsern Bestrebungen in der Förderung von Handel und Gewerbe stets ein überaus reiches Wohlwollen und thatkräftige Unterstützung entgegengebracht haben.

Ew. Hochwohlgeboren bitten wir, hierfür unsern ehrerbietigsten Dank hochgeneigtest entgegennehmen und uns ein freundliches Andenken bewahren zu wollen.



Wir knüpfen hieran den innigen Wunsch, daß es Ew. Hochwohlgeboren noch viele Jahre vergönnt sein möge, Sich der wohlverdienten Ruhe in ungeschwächter Rüstigkeit zu erfreuen."

Es traf darauf folgende Antwort ein:

"Der verehrlichen Handelskammer spreche ich für die freundlichen Abschiedsgrüße vom 4. d. Mts., welche mir soeben übermittelt wurden, meinen aufrichtigen und herzlichen Dank ergebenst aus. Ich gebe dabei der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß die energischen und nicht ermüdenden Bestrebungen der Kammer zur Förderung und Hebung von Handel und Gewerbe Ihres Bezirkes stets von bestem Erfolge begleitet sein mögen.  
gez.: v. Horn."

Der **Haushaltungsplan für das Rechnungsjahr 1901** wurde folgendermaßen festgesetzt:

1. Gehalt . . . . .	4900 Mk.
2. Drucksachen, Porto, Bureaubedürfnisse . . . . .	1220 "
3. Beiträge an Vereine . . . . .	180 "
4. Miete, Heizung, Beleuchtung, Vereinigung . . . . .	600 "
5. Reisekosten . . . . .	900 "
6. Bücher, Zeitschriften . . . . .	400 "
7. Für das kaufmännische Fortbildungswesen . . . . .	1200 "
8. Insgemein . . . . .	900 "
	<hr/>
	Summa 10300 Mk.

Die veranlagte Gewerbesteuer summe beträgt in der I. und II. Gewerbesteuer-Klasse im ganzen Bezirke . . . . . 25200 Mk.

III. und IV. Gewerbesteuer-Klasse im Kreise	}	Graudenz (Stadt und Land)	12200 "
		Marienwerder . . . . .	7000 "
		Rosenberg . . . . .	7100 "
		Stuhm . . . . .	3000 "
		Schweß . . . . .	6000 "
		Tuchel . . . . .	1000 "
		Könitz . . . . .	4500 "

zusammen 66000 Mk.

16% davon ergeben 10560 "

davon ab für Einziehung der Beträge 260 "

---

bleiben 10300 Mk.

Der Zuschlag zur Gewerbesteuer konnte mithin von 18 auf 16% herabgesetzt werden.

Der **Kassenabchluß für das Jahr 1900** stellt sich folgendermaßen:

1. Gehalt . . . . .	4485,00 Mk.
2. Drucksachen . . . . .	1050,25 "
3. Porto und Bureaubedürfnisse . . . . .	502,15 "
4. Beiträge . . . . .	200,10 "
5. Miete, Heizung u. s. w. . . . .	603,61 "
6. Reisekosten . . . . .	528,60 "
	<hr/>

Seite 7369,71 Mk.



	Übertrag	7369,71 Mf.
7. Bibliothek . . . . .		301,32 "
8. Kaufmännisches Fortbildungswesen . . . . .		475,00 "
9. Rückzahlungen . . . . .		173,57 "
10. Zinsgemein . . . . .		1448,94 "
	zusammen	9768,54 Mf.

Die Einnahmen beliefen sich auf insgesamt 12251,30 Mf., so daß ein Überschuß von 2492,76 Mf. verblieb.

## 2. Vertretungen von Handel und Industrie.

Der **Deutsche Handelstag** hielt am 8. und 9. Januar 1901 eine Vollversammlung ab, in der über das Zolltarifgesetz und die Handelsverträge, das Börsengesetz, das Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen, die Errichtung einer Auskunftsstelle für den Außenhandel und die Neuordnung des Handelstages verhandelt und die Wahlen von Mitgliedern des Ausschusses vorgenommen wurden; wir waren bei den Verhandlungen durch unsern Syndikus vertreten. Über die für unsern Bezirk wichtigeren Beschlüsse ist an den betreffenden Stellen Mitteilung gemacht worden. Die im vorigen Jahresberichte erwähnte Reorganisation des Deutschen Handelstages ist zum Abschlusse gekommen. Die neuen Satzungen sind in der letzten Vollversammlung beschlossen worden. Von den Neuerungen sind besonders hervorzuheben die Einsetzung von Fachkommissionen und die Erweiterung des Vorstandes und des Ausschusses.

Im Ausschusse sollen nach Möglichkeit die verschiedenen Industrie- und Handelszweige und die verschiedenen Teile des Deutschen Reiches vertreten sein. Diejenigen Mitglieder, für die ein Jahresbeitrag von mindestens 1000 Mark festgesetzt wird, entsenden aus ihrer Mitte je 1, die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin je 2 Personen in den Ausschuß. Die Vollversammlung wählt 24 Mitglieder, die einem Mitgliede des Deutschen Handelstages angehören müssen, in den Ausschuß. Der Ausschuß selbst kann 8 Personen zuwählen, die nicht einem Mitgliede des Deutschen Handelstages anzugehören brauchen. Die Provinzen Westpreußen und Posen sind durch das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Danzig und die Handelskammer für den Regierungsbezirk Posen im Ausschusse vertreten.

Die **Vereinigung Ostdeutscher Handelskammern** hielt am 11. Mai 1900 eine Versammlung ab, in der über folgende Fragen verhandelt wurde: Weingesez, Neuordnung des Deutschen Handelstages, Einführung des Maximal- und Minimaltarifs bei Neuordnung der Handelsbeziehungen Deutschlands zu den auswärtigen Staaten, Frachtermäßigung für galizisches



Petroleum, Gebührenordnung für Revisionen bei Prüfung des Gründungsherganges von Aktiengesellschaften, Warenhaussteuer, Börsesteuer. Wir waren bei den Verhandlungen nicht vertreten.

Der **Deutsch-Russische Verein** hielt am 21. April 1900 eine Generalversammlung ab, aus deren Verhandlungen hervorgehoben sei: Der künftige deutsch-russische Handelsvertrag und der Plan einer Ausstellung von Erzeugnissen der Metallindustrie in Rußland. Wir waren bei der Versammlung nicht vertreten.

Außer den genannten Vereinen gehörten wir im Berichtsjahre dem Deutschen Verbands für das kaufmännische Unterrichtswesen, dem Zentral-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt und dem Verein zur Förderung des Gewerbesleißes an.

Der **Verband Ostdeutscher Industrieller**, der auch aus unserem Bezirke eine Anzahl Kaufleute und Industrielle zu seinen Mitgliedern zählt, hat sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Wir sind mit dem Verbands besonders in der Frage der Verbesserung der Verkehrswege des öfteren gemeinschaftlich vorgegangen. Seine 3. ordentliche Hauptversammlung hielt der Verband am 30. November 1900 in Posen ab; von besonderem Interesse für unsern Bezirk ist ein dabei gehaltener Vortrag des Herrn Redakteur Dix-Berlin über die Verkehrsverhältnisse in den Ostprovinzen.

Mit mehreren **kaufmännischen Vereinen** unseres Bezirkes haben wir im Berichtsjahre engere Fühlung genommen. In mehreren Städten, in denen bisher noch kein kaufmännischer Verein bestand, haben wir die Begründung kaufmännischer Vereine, die sowohl zu einer materiellen als auch ideellen Hebung des Kaufmannsstandes beitragen können und ferner die Handelskammer bei ihrer Thätigkeit zu unterstützen geeignet sind, angeregt. In Dt.-Gylau ist auf unsere Anregung ein kaufmännischer Verein begründet worden; in Riesenburg ist der bereits seit längeren Jahren bestehende kaufmännische Verein reorganisiert worden.

Über die einzelnen kaufmännischen und gewerblichen Vereine sowie über ihre Thätigkeit im Berichtsjahre sei folgendes mitgeteilt:

Der kaufmännische Verein in Graudenz (begründet 1844) zählt 116 ordentliche, 9 außerordentliche und 4 Ehrenmitglieder. Er hält in der Regel im Winter jeden Freitag Sitzungen ab, in denen häufig fachliche Fragen besprochen werden. Vorträge wurden im Winterhalbjahre 1900/01 (abgesehen von einer litterarischen Veranstaltung) gehalten von den Herren Oberlehrer Manstein über Hexenprozesse, Professor Reimann über Paris, Handelskammer-Syndikus Dr. Freymark über Ideen der Deutschen Handelspolitik beim Beginne des XX. Jahrhunderts. Der Verein ernennt zwei Mitglieder des Kuratoriums der kaufmännischen Fortbildungsschule zu Graudenz. Nach Erlass der Novelle der R.-G.-O. vom 30. Juni 1900 nahm der Verein die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses für die meisten Branchen



in die Hand. Vorsitzender ist Herr Bankdirektor Strohmann, Mitglied der Handelskammer, Stellvertreter Herr Stadtrat Braun, Mitglied der Handelskammer.

Der Kaufmännische Verein in Marienwerder (begründet 1891) zählt 50 ordentliche und 3 außerordentliche Mitglieder. Vorsitzender ist Herr J. Hirschberg.

Der Kaufmännische Verein in Piesenburg (begründet 1896) zählt nach seiner Anfang 1901 auf Anregung der Handelskammer vorgenommenen Reorganisation 33 Mitglieder aus allen kaufmännischen Branchen. Sitzungen sind je nach Bedarf, in der Regel alle 3—4 Wochen einmal, in Aussicht genommen. Der Verein hat aus seiner Mitte 2 Mitglieder für das Kuratorium der kaufmännischen Fortbildungsschule ernannt. Der Vorstand besteht aus den Herren Fabrikdirektor Kiewer, Mitglied der Handelskammer, S. Wiebe jr., Joh. Siewerth.

Der Kaufmännische Verein in Dt.-Ehlan ist Anfang 1901 auf Anregung der Handelskammer begründet worden.

Der Kaufmännische Verein in Schweß (1898 begründet) zählt 44 Mitglieder (Kaufleute und einige Gewerbetreibende). Vorsitzender ist Herr Buchdruckereibesitzer C. Büchner, Stellvertreter Herr B. Bukofzer.

Der Gewerbe-Verein in Graudenz (begründet 1880), eingetragener Verein, zählt etwa 200 Mitglieder aus allen Berufsständen. Er bezweckt die Förderung allgemeiner und gewerblicher Bildung und hält jeden zweiten Montag Sitzungen ab, in denen über fachliche Gegenstände verhandelt wird. Er hat 3 Abteilungen mit besonderen Kuratoren gebildet: 1) für Volksunterhaltungsabende, 2) für Knabenhandfertigkeitsunterricht, 3) für Volksbibliothek. Vorsitzender ist Herr Justizrat Kabilinski, Stellvertreter Herr Stadtbaurat Witt.

Der Gewerbe-Verein in Marienwerder (begründet 1875) zählt 240 Mitglieder aus allen Berufskreisen. Es wurden 1900 Vorträge gehalten über Venedig, Paris, China, die Alpenwelt und einen Ausflug in den Weltenraum; in mehreren Sitzungen wurde über das Unfallversicherungsgesetz und den Bau einer Wasserleitung verhandelt. Vorsitzender ist Herr Gewerberat Fischer, Stellvertreter Herr Kaufmann C. Fischer.

Der Gewerbe-Verein in Schweß (begründet 1901) zählt 70 Mitglieder aus allen Berufskreisen. Vorträge wurden gehalten über Paris und seine Weltausstellung, und die Anwendung der Elektrizität im Handwerksbetriebe. Vorsitzender ist Herr Landrat Graßhoff, Stellvertreter Herr Bürgermeister Geißler.

### 3. Handels- und Gewerbegesetzgebung.

Die Novelle zur **Reichs-Gewerbe-Ordnung** vom 30. Juni 1900 ist am 1. Oktober 1900 in Kraft getreten.

Von ihren Bestimmungen sind für den Handel besonders folgende zu erwähnen:

§ 139c. In offenen Verkaufsstellen und den dazu gehörenden Schreibstuben (Komtoren) und Lagerräumen ist den Gehilfen, Lehrlingen und



Arbeitern nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden zu gewähren.

In Gemeinden, welche nach der jeweilig letzten Volkszählung mehr als zwanzigtausend Einwohner haben, muß die Ruhezeit in offenen Verkaufsstellen, in denen zwei oder mehr Gehilfen und Lehrlinge beschäftigt werden, für diese mindestens elf Stunden betragen; für kleinere Ortschaften kann diese Ruhezeit durch Ortsstatut vorgeschrieben werden.

Innerhalb der Arbeitszeit muß den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern eine angemessene Mittagspause gewährt werden. Für Gehilfen, Lehrlinge oder Arbeiter, die ihre Hauptmahlzeit außerhalb des die Verkaufsstelle enthaltenden Gebäudes einnehmen, muß diese Pause mindestens ein und eine halbe Stunde betragen.

§ 139d. Die Bestimmungen des § 139c finden keine Anwendung

- 1) auf Arbeiten, die zur Verhütung des Verderbens von Waren unverzüglich vorgenommen werden müssen,
- 2) für die Aufnahme der gesetzlich vorgeschriebenen Inventur sowie bei Neueinrichtungen und Umzügen,
- 3) außerdem an jährlich höchstens dreißig von der Ortspolizeibehörde allgemein oder für einzelne Geschäftszweige zu bestimmenden Tagen.

§ 139e. Von neun Uhr abends bis fünf Uhr morgens müssen offene Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein. Die beim Ladenschluß im Laden schon anwesenden Kunden dürfen noch bedient werden.

Über neun Uhr abends dürfen Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geöffnet sein:

- 1) für unvorhergesehene Notfälle,
- 2) an höchstens vierzig von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Tagen, jedoch bis spätestens zehn Uhr abends,
- 3) nach näherer Bestimmung der höheren Verwaltungsbehörde in Städten, welche nach der jeweilig letzten Volkszählung weniger als zweitausend Einwohner haben, sowie in ländlichen Gemeinden, sofern in denselben der Geschäftsverkehr sich vornehmlich auf einzelne Tage der Woche oder auf einzelne Stunden des Tages beschränkt.

Die Bestimmungen der §§ 139c und 139d werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Während der Zeit, wo die Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, ist das Feilbieten von Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe (§ 42b Abf. 1 Ziffer 1) sowie im Gewerbebetriebe im Umherziehen (§ 55 Abf. 1 Ziffer 1) verboten. Ausnahmen können von der Ortspolizeibehörde zugelassen werden. Die Bestimmung des § 55a Abf. 2 Satz 2 findet Anwendung.

§ 139f. Auf Antrag von mindestens zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber kann für eine Gemeinde oder mehrere örtlich unmittelbar zusammenhängende Gemeinden durch Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeindebehörden für alle oder einzelne Geschäftszweige angeordnet werden, daß die offenen Verkaufsstellen während bestimmter Zeiträume oder während des ganzen Jahres auch in der Zeit



zwischen acht und neun Uhr abends und zwischen fünf und sieben Uhr morgens für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Die Bestimmungen der §§ 139c und 139d werden hierdurch nicht berührt.

Auf Antrag von mindestens einem Drittel der beteiligten Geschäftsinhaber hat die höhere Verwaltungsbehörde die beteiligten Geschäftsinhaber durch ortsübliche Bekanntmachung oder besondere Mitteilung zu einer Äußerung für oder gegen die Einführung des Ladenschlusses im Sinne des vorstehenden Absatzes aufzufordern. Erklären sich zwei Drittel der Abstimmenden für die Einführung, so kann die höhere Verwaltungsbehörde die entsprechende Anordnung treffen.

Der Bundesrat ist befugt, Bestimmungen darüber zu erlassen, in welchem Verfahren die erforderliche Zahl von Geschäftsinhabern festzustellen ist.

Während der Zeit, wo Verkaufsstellen auf Grund des Abs. 1 geschlossen sein müssen, ist der Verkauf von Waren der in diesen Verkaufsstellen geführten Art sowie das Feilbieten von solchen Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe (§ 42b Abs. 1 Ziffer 1) sowie im Gewerbebetrieb im Umherziehen (§ 55 Abs. 1 Ziffer 1) verboten. Ausnahmen können von der Ortspolizeibehörde zugelassen werden. Die Bestimmung des § 55a Abs. 2 Satz 2 findet Anwendung.

§ 139g. Die Polizeibehörden sind befugt, im Wege der Verfügung für einzelne offene Verkaufsstellen diejenigen Maßnahmen anzuordnen, welche zur Durchführung der im § 62 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Grundsätze in Ansehung der Einrichtung und Unterhaltung der Geschäftsräume und der für den Geschäftsbetrieb bestimmten Vorrichtungen und Gerätschaften sowie in Ansehung der Regelung des Geschäftsbetriebes erforderlich und nach der Beschaffenheit der Anlage ausführbar erscheinen.

Die Bestimmungen im § 120d Abs. 2 bis 4 finden entsprechende Anwendung.

§ 139h. Durch Beschluß des Bundesrats können Vorschriften darüber erlassen werden, welchen Anforderungen die Laden-, Arbeits- und Lager Räume und deren Einrichtung, sowie die Maschinen und Gerätschaften zum Zwecke der Durchführung der im § 62 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Grundsätze zu genügen haben. Die Bestimmung im § 120e Abs. 4 findet Anwendung.

Soweit solche Vorschriften durch Beschluß des Bundesrats nicht erlassen sind, können sie durch Anordnung der im § 120e Abs. 2 bezeichneten Behörden erlassen werden.

§ 139i. Die durch § 76 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs sowie durch § 120 Abs. 1 begründete Verpflichtung des Geschäftsinhabers findet an Orten, wo eine vom Staate oder der Gemeindebehörde anerkannte Fachschule besteht, hinsichtlich des Besuchs dieser Schule entsprechende Anwendung.

Der Geschäftsinhaber hat die Gehilfen und Lehrlinge unter 18 Jahren zum Besuche der Fortbildungs- und Fachschule anzuhalten und den Schulbesuch zu überwachen.

§ 139k. Für jede offene Verkaufsstelle, in welcher in der Regel mindestens zwanzig Gehilfen und Lehrlinge beschäftigt werden, ist innerhalb



4 Wochen nach Inkrafttreten dieses Gesetzes oder nach der Eröffnung des Betriebes eine Arbeitsordnung zu erlassen.

In Graudenz ist auf Grund der Bestimmungen über den Ladenschluß unter unserer Mitwirkung für fast sämtliche Geschäftszweige der 8 Uhr-Ladenschluß eingeführt worden.

Die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses wird nicht nur von den kaufmännischen Angestellten, sondern auch von den meisten Kaufleuten als eine große Erleichterung empfunden.

Über die Bestimmungen über die Mittagspause, die für große Städte berechnet sind, von den Kaufleuten der kleineren Städte jedoch — zumal an Markttagen, wo Ausnahmen nicht zulässig sind, als sehr lästig empfunden werden, werden mannigfache Klagen laut.

Bei der Feststellung von Arbeitsordnungen (auf Grund des § 139 k) sind wir Interessenten aus unserem Bezirke behilflich gewesen. Gleichfalls haben wir an Interessenten eine große Anzahl gutachtlicher Auskünfte über die beim Ladenschluß in Betracht kommenden Fragen erteilt. Auf Grund des § 139 h ist vom Bundesrate eine Verordnung erlassen worden, wonach in den offenen Verkaufsstellen und den dazu gehörenden Komtoren für die daselbst beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge eine nach der Zahl dieser Personen ausreichende geeignete Sitzgelegenheit vorhanden sein muß.

Von den die Industrie berührenden Bestimmungen sind insbesondere die über die „Lohnbücher“ (für bestimmte Gewerbe kann der Bundesrat Lohnbücher oder Arbeitszettel vorschreiben, in die Art und Umfang der übertragenen Arbeit, bei Akkordarbeit die Stückzahl, die Lohnsätze, die Bedingungen für die Lieferung von Werkzeugen und Stoffen zu der übertragenen Arbeit einzutragen sind; § 114 a) und über die Lohnzahlungsbücher zu erwähnen.

Über die Lohnzahlungsbücher wird im § 134 Abf. 3 folgendes festgesetzt:

„In Fabriken, für welche besondere Bestimmungen auf Grund des § 114 a Abf. 1 erlassen sind, ist auf Kosten des Arbeitgebers für jeden minderjährigen Arbeiter ein Lohnzahlungsbuch einzurichten. In das Lohnzahlungsbuch ist bei jeder Lohnzahlung der Betrag des verdienten Lohnes einzutragen; es ist bei der Lohnzahlung dem Minderjährigen oder seinem gesetzlichen Vertreter auszuhändigen und von dem Empfänger vor der nächsten Lohnzahlung zurückzureichen. Auf das Lohnzahlungsbuch finden die Bestimmungen des § 110 Satz 1 und des § 111 Abf. 2 bis 4 Anwendung.“

Nach § 111 sind die Eintragungen von dem Arbeitgeber oder dem dazu bevollmächtigten Betriebsleiter vorzunehmen. Diese Bestimmungen werden als sehr lästig empfunden, und es ist eine Milderung und Erleichterung dringend erwünscht.

Das neue **Unfallversicherungsgesetz** ist am 30. Juni 1900 (neue Fassung vom 5. Juli 1900), das Gesetz, betreffend die Abänderung des



**Krankenversicherungsgesetzes** gleichfalls am 30. Juni 1900, das **Schlachtvieh- und Fleischbeschauengesetz** (siehe Jahresbericht für 1899/1900 Seite 29) unter dem 3. Juni 1900, das Gesetz, betreffend die **Patentanwälte** unter dem 21. Mai 1900, das Gesetz, betreffend die **Entziehung elektrischer Arbeit** unter dem 9. April 1900, das **Wein-**  
**gesetz** unter dem 24. Mai 1901, das Gesetz über die **privaten Ver-**  
**sicherungs-Unternehmungen** unter dem 12. Mai 1901 erlassen worden.

Gegenüber den Anträgen, für **Sacharin** eine hohe Steuer und Stellung unter Rezepturzwang einzuführen, haben wir die Besteuerung des Sacharins mit 40 Mk. für 1 kg befürwortet, uns aber gegen jede Beschränkung des freien Verkehrs ausgesprochen.

Einer Eingabe der Handelskammer Kottbus, worin um eine Milderung des Entwurfes einer Polizeiverordnung vom 12. März 1900, betreffend Verkehr mit **Mineralölen** gebeten wird, haben wir uns angeschlossen. Der Entwurf ist darauf einer Umarbeitung unterzogen worden.

In der Frage der Bekämpfung von Auswüchsen beim **Ausver-**  
**kaufswesen**, in der wir seiner Zeit ein ausführliches Gutachten erstattet hatten (abgedruckt im vorigen Jahresbericht), hat der Staatssekretär des Reichsamts des Innern erklärt, daß zur Zeit eine entsprechende Abänderung des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes nicht beabsichtigt sei; dagegen sollten die Polizeibehörden und Staatsanwälte angewiesen werden, in der Richtung vorzugehen, daß bei der Bekämpfung schwindelhafter Ausverkäufe ein öffentliches Interesse anzunehmen und deswegen auch im öffentlichen Interesse und von Amtswegen einzuschreiten sei; ferner sollten die Gerichtsvollzieher und Konkursverwalter darauf hingewiesen werden, zu den unreellen Ausverkäufen nicht irgendwie durch ihre Thätigkeit die Hand zu bieten.

Das **Gutschein-System**, das in der Hauptsache darin besteht, daß dem Erwerber eines Gutscheines die Lieferung eines im Werte erheblich über den Preis des Gutscheines hinausgehenden Gegenstandes in Aussicht gestellt wird, sobald er von der Firma eine bestimmte Anzahl von Gutscheinen käuflich erworben, diese an andere Personen abgesetzt und jede von diesen Personen wiederum auf ihren Gutschein die gleiche Anzahl von Gutscheinen von der Firma bezogen hat, hat auch dem Detailhandel unseres Bezirkes nennenswerte Schädigungen zugefügt. Wir nahmen daher in unserer Sitzung vom 4. September 1900 Stellung dagegen. Nachdem die zuerst von dem Herrn Regierungs-Präsidenten öffentlich erlassene Warnung vor dem Ankauf von Gutscheinen wenig Erfolg gehabt hatte, ist der gewerbsmäßige Vertrieb von Gutscheinen durch Urteil des Reichsgerichts vom 14. Februar 1901 aus § 286 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs und § 22 ff. des Reichsstempelgesetzes als strafbar erklärt worden. Der Handelsminister hat die Regierungs-Präsidenten ersucht, gegebenenfalls



auf die Einleitung eines Strafverfahrens gegen die in Betracht kommenden Personen hinzuwirken.

Vom Reichskanzler ist auf Grund des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes unter dem 20. November 1900 eine auch von uns befürwortete Verordnung über den **Kleinhandel mit Garn** erlassen worden, wonach die zum Einzelverkaufe aufgemachten baumwollenen und wollenen Garne aller Art nur in bestimmten Einheiten des Gewichts und unter Angabe der Gewichtsmenge, baumwollene Garne bis zur Gesamtlänge von 100 m jedoch auch in bestimmten Einheiten der Länge und unter Angabe der Länge im Einzelverkehre gewerbsmäßig verkauft oder feilgehalten werden dürfen.

Der Erlaß einer Verordnung über den **Kleinhandel mit Kerzen**, wonach Packungen mit Stearin-, Paraffin- und Kompositionskerzen nur in bestimmten Einheiten des Gewichtes und unter Angabe der Gewichtsmengen verkauft oder feilgehalten werden dürfen, ist von uns befürwortet worden.

Ein Antrag, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, anzuordnen, daß **Steinkohlen, Braunkohlen und Koks** im Einzelverkehre nur in vorgeschriebenen Gewichts-Einheiten gewerbsmäßig verkauft oder feilgehalten werden dürfen, ist von dem Reichstage fast einstimmig angenommen worden. Der Staatssekretär des Innern hat eine weitere Verfolgung und Prüfung dieses Antrages zugesagt.

---

#### 4. Besondere Angelegenheiten von Handel und Industrie und deren einzelnen Zweigen.

Wir haben uns einer Eingabe des Verbandes Deutscher Eisenwarenhändler, die über die **Ausschließung des Handels** bei Lieferungen für die Militärbehörden Beschwerde führt, angeschlossen. Der Kriegsminister hat darauf die betreffende Behörde angewiesen, das Wettbewerbsverfahren aufzuheben und eine nochmalige Ausschreibung dieser Lieferung unter Zulassung des Zwischenhandels eintreten zu lassen. Bezüglich der gewünschten allgemeinen Änderung der Lieferungsbedingungen — in der Richtung, daß bei Submissions-Ausschreiben die Beschränkung des Submittentenkreises auf Selbstproduzenten unterlassen werde — seien die Erwägungen noch nicht abgeschlossen.

Der Minister für Handel und Gewerbe hat im Abgeordnetenhaus erklärt, er sei schon verschiedene Male dafür eingetreten, daß die Händler bei den Submissionen der Staatsverwaltung zugelassen werden möchten,



und innerhalb der Grenzen der besonderen Bedürfnisse des beteiligten Ressorts sei ihm das auch von dem Kriegsminister zugesichert worden. Er selbst schließe den Zwischenhandel von den Submissionen keineswegs aus.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat erklärt, es stehe mit den von ihm wiederholt bekannt gegebenen Grundsätzen über das staatliche Verdingungswesen in Widerspruch, wenn bei Ausschreibungen von Lieferungen Angebote von Händlern nicht zugelassen würden; es solle der freie Wettbewerb nicht in dieser Weise erschwert werden.

Von den Getreidehändlern in mehreren Städten unseres Bezirkes wird immer noch darüber Klage geführt, daß die **Proviantämter** Offerten des Handels grundsätzlich nicht berücksichtigten, wiewohl der Minister für Handel und Gewerbe uns im Einvernehmen mit dem Kriegsminister erklärt hat, daß der freie Wettbewerb zwischen Produzenten und Handel nicht nur zulässig, sondern sogar erwünscht sei. Aus mehreren Bezirken wird uns berichtet, daß die Proviantämter auch Offerten des Handels berücksichtigten. Wir werden dieser Frage weiter unser Augenmerk zuwenden.

Die von mehreren Seiten uns mitgeteilten Klagen, daß **Raffineisenvereine** dem Handel dadurch große und gesetzlich unstatthafte Konkurrenz bereiteten, daß sie — über ihre Befugnisse hinaus — regelrechte Handelsgeschäfte betreiben, haben uns zu weiteren Erhebungen über diese Frage veranlaßt. Wir werden diese Angelegenheit weiter verfolgen.

Der seit dem 6. Februar 1901 eingeführte **Ausnahmetarif** für Futter- und Strennmittel schließt den Handel ausdrücklich aus. Wir haben demzufolge den Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten, den Tarif auch auf den Handel auszudehnen. (Näheres ist in dem Abschnitt Gütertarifwesen mitgeteilt worden.)

Der Deutsche Handelstag beschäftigte sich auf Antrag mehrerer Handelsvertretungen mit der Frage, inwieweit für gewisse Waren die **Beseitigung der Brutto- für Nettoberechnung** und die Einführung einer zutreffenden Taraberechnung zu erstreben sei. Der Ausschuß des Deutschen Handelstages beschloß: 1) bei dem Syndikate der Raffinerieen einzutreten für reine Tara bei Zucker in Kisten und Fässern und bei Kandis in Kisten und Körben verpackt, für Festsetzung eines Maximaltarafages bei Zucker in Broten und zwar bei Broten in blauem Papier  $4\frac{1}{2}\%$ , in grauem Papier bis  $3\frac{1}{2}\%$  und für Beibehaltung des Verkaufs von Zucker in Säcken brutto für netto; 2) im übrigen von einem Vorgehen hinsichtlich der weiter in Frage kommenden Artikel als zur Zeit aussichtslos abzugehen, sich vielmehr darauf zu beschränken, durch eine Anregung bei den Handelskammern der Importplätze eine Besserung der betreffenden Tarafäge anzustreben.



Vielfachen Klagen über das **Verfahren des Forstfiskus bei den Holzverkäufen** zufolge veranstalteten wir hierüber nähere Erhebungen und beriefen die Interessenten zur einer Besprechung. Auf Grund dieser Beratungen haben wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten eine Denkschrift über die Beschwerden der Interessenten hinsichtlich der Holzversteigerungen eingereicht und ihn gebeten, daß den Interessen des Käufers in den Verkaufsbedingungen mehr als bisher Rechnung getragen würde und ihm durch eine frühzeitige Fertigstellung des auf den öffentlichen Versteigerungsterminen zu verkaufenden Holzes schon ungefähr eine Woche vor dem Verkaufe die Möglichkeit zu einer Besichtigung des Holzes gegeben werde, ferner, daß die Forstverwaltung ihren Organen, Beamten und Arbeitern die größte Sorgfalt bei der Aufarbeitung des Holzes und bei der Kennzeichnung der kranken Stämme zur Pflicht mache.

Ferner haben wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten über die Klagen der Interessenten über das Verfahren bei den Holzsubmissionen auf dem Stamme (Verkauf von krankem Holze und von Brennholz als Nutzholz) Bericht erstattet.

Die Handelskammer Thorn hat sich diesem Vorgehen angeschlossen. Der Herr Regierungs-Präsident hat darauf Abhilfe zugesagt.

Weitere Mitteilungen über diese Frage befinden sich im 2. Teile beim Holzberichte (Seite 27 ff.).

Gegenüber den Anträgen, die bei den **Getreidepreisnotierungen** angewandten Benennungen der verschiedenen Qualitäten mit „gut, mittel, gering“ durch die Benennungen „fein, gut, mittel“ zu ersetzen, haben wir die Beibehaltung der bisherigen Bezeichnungen, die den thatsächlichen Verhältnissen am meisten entsprächen, befürwortet. Die Ersetzung der bisherigen Bezeichnungen „gut, mittel, gering“ für die einzelnen Kategorien durch die Benennungen „fein, gut, mittel“ würde nur zur Folge haben, daß die einzelnen Benennungen in Zukunft mit anderen Begriffen als bisher und als sie im allgemeinen üblich sind, verbunden würden; zu einer derartigen willkürlichen Änderung, die naturgemäß auch nicht im Interesse der Landwirte liegen würde, da die einzelnen Kategorien entsprechend niedriger bewertet werden würden, liege naturgemäß kein Anlaß vor.

Die Bestrebungen, einzelne Erwerbszweige in **Kartelle** zu vereinigen, haben sich im Jahre 1900 weiter ausgedehnt, so daß gegenwärtig — abgesehen von anderen Industriezweigen — besonders eine große Anzahl von Rohmaterialien- und Halbfabrikaten-Industrien kartelliert sind. Der Zusammenschluß von Angehörigen der einzelnen Erwerbszweige zu Kartellen hat in vielen Fällen zweifellos seine Berechtigung und volkswirtschaftliche Bedeutung. Sobald jedoch die Kartelle eine solche Macht in sich ver-





einigen, daß sie den Markt völlig beherrschen und ein Monopol erlangen, liegt die Gefahr nahe, daß sie ihre Macht mißbrauchen und die Preise der von ihren Mitgliedern hergestellten Waren zu sehr in die Höhe treiben. Werden hierdurch die Konsumenten von Fertigfabrikaten sehr belastet, so bedeutet eine zu starke Steigerung der Preise der Rohmaterialien und Halbfabrikate, besonders wenn der Wettbewerb des Auslandes durch Schutzzölle erschwert oder verhindert wird, geradezu eine Gefahr für die gesamte Volkswirtschaft. Es sei in dieser Hinsicht nur daran erinnert, daß bei mehreren Artikeln große Mengen nach dem Auslande zu niedrigeren Preisen als im Inlande verlangt wurden, abgestoßen worden sind. Durch derartige Manipulationen wird die Verfeinerungs- und Fertigfabrikaten-Industrie, deren Förderung in Deutschland bei seiner wachsenden Bevölkerung naturgemäß in erster Linie erforderlich ist, in ihren Grundlagen erschüttert und auf die Dauer gegenüber dem Auslande leistungsunfähig gemacht. Es sind uns im Berichtsjahre öfter Klagen unterbreitet worden, daß der Export aus unserem Bezirke, besonders nach Rußland für Eisengeräte und Maschinen, unter der Wirkung derartigen Maßnahmen außerordentlich erschwert worden ist.

Damit über die Thätigkeit und die Wirksamkeit der Kartelle völlige Klarheit geschaffen wird, haben wir den übrigens auch von anderer Seite (so den Abgeordneten Gröber, Lieber, Pichler) gemachten Vorschlag, daß eine Enquete über die Wirkungen der gewerblichen Kartelle, Syndikate und Ringe veranstaltet werde, befürwortet.

Das Reichsamt des Innern hat nach den Mitteilungen des Staatssekretärs des Innern im Reichstage eingehende Erhebungen über diese Frage eingeleitet.

Die Abgeordneten Frhr. Heyl zu Herrnsheim, Münch-Ferber und Graf v. Oriola haben im Reichstage beantragt:

„Der Reichstag wolle beschließen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen eine sachgemäße Reichsaufsicht für solche Kartelle oder Syndikate eingeführt wird, deren Geschäftsgebarungen einen nachweislich monopolistischen Charakter angenommen haben.“ —

Vom Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns folgende Zuschrift zu:

„Im Auftrage des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe wird Herr Professor N. Holz aus Aachen im April d. Js. die Provinz Westpreußen zur **Untersuchung der Wasserverhältnisse** bereisen. Es sollen dabei nicht nur die größeren Flußläufe, Radaune und Brahe, welche letztere an der Schleiße in Mühlhof noch namhafte, bisher ungenutzte Wasserkräfte besitzt, berücksichtigt, sondern auch die kleineren Wasserläufe in den Kreis der Untersuchung gezogen werden. Bei den letzteren ist namentlich die Feststellung erwünscht, welche von ihnen sich etwa zur Ausnutzung durch



Betriebe der Kleineisenindustrie oder ähnlicher Gewerbe mit geringem Kraftbedarf besonders eignen und welche Verbesserungen an den hierfür in Betracht kommenden Gefällstrecken angebracht erscheinen.

Ich setze die Handelskammer hiervon mit dem Ersuchen ergebenst in Kenntnis, die beteiligten industriellen Kreise des Kammerbezirks auf die Reise des Professors Holz und deren Zweck aufmerksam zu machen, sowie bis zum 1. März d. Js. etwaige Wünsche hinsichtlich der Reise zu äußern und mir dort vorhandenes Material, welches für den fraglichen Zweck von Bedeutung sein könnte, zur Verfügung zu stellen.“

Wir haben darauf erwidert:

„Von den in unserem Bezirke belegenen Wasserläufen dürften die Ossa, Gardenga, Liebe, Ferse, das Schwarzwasser und die obere Brahe noch eine weitergehende Ausnutzung der Wasserkräfte gestatten.

Diese bisher noch unausgebeuteten Wasserkräfte dürften sich unserer Ansicht nach in der Hauptsache wohl nur für die Erzeugung elektrischer Energie für Beleuchtungsanlagen und für Kleingewerbliche Betriebe in kleinen Städten, sowie hier und da für landwirtschaftliche Betriebe verwerten lassen. Eine Ansetzung von Betrieben der Kleineisenindustrie, die in dem Erlasse vom 15. d. Mts. angedeutet wird, unter Benutzung der durch die Wasserläufe gegebenen Kräfte, erscheint uns jedoch wenig aussichtsvoll, da die anderen Vorbedingungen, die für eine Errichtung derartiger Betriebe wichtiger als die billige Erzeugung der Betriebskraft sind, insbesondere die billige Anfuhr der Rohmaterialien, die Geschicklichkeit der Arbeiter u. s. w., in unserer Gegend fehlen.

Eine Ausnutzung der Wasserkräfte in dem Osten wird überhaupt vielfach dadurch in hohem Grade erschwert werden, daß die Stellen, an denen sich die Wasserkräfte ausnutzen lassen, von den Verkehrsstraßen, insonderheit den Eisenbahnen der Natur der Sache nach entfernt zu liegen pflegen, so daß die hohen Transportkosten den Vorteil der billigen Kraft-erzeugung wieder aufheben.

Eine Übertragung der Kraft auf weitere Strecken dürfte infolge der großen damit verbundenen Kosten gleichfalls nur teilweise und nur dort möglich sein, wo die Wasserkräfte besonders groß sind.

Ferner steht einer rationellen Ausnutzung der Wasserkräfte nach den bei uns gemachten Erfahrungen vielfach das Fehlen eines einheitlichen Vorgehens bei den landwirtschaftlichen Meliorationen, die von einem eng begrenzten Kreise ohne Rücksicht auf die weiteren Interessengebiete des betreffenden Wasserlaufes vorgenommen zu werden pflegen, hindernd entgegen. Hierdurch können die Absichten auf eine Ausnutzung der Wasserkräfte häufig durchkreuzt werden; die Vorbedingung einer planmäßigen Ausnutzung der Wasserkräfte, die Bildung von Reservoirs, die das überschüssige Wasser eines bestimmten Gebietes in der regenreichen Zeit aufnehmen und aufspeichern und in der regenarmen Zeit abgeben und so eine gleichmäßige Ausnutzung der Wasserkräfte das ganze Jahr hindurch ermöglichen, wird dadurch häufig plötzlich zerstört werden können. Es scheint uns



daher zunächst eine einheitliche, sich über ein größeres Gebiet erstreckende Regelung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse notwendig zu sein.

Wir gestatten uns, eine Untersuchung der Wasserverhältnisse der oben genannten Flüsse gehorsamst anheimzustellen.“

Dem Reichs-Versicherungsamte haben wir auf seine Anfrage empfohlen, daß die Lagerungs-, Holzfällungs- und die der Beförderung von Gütern oder Personen dienenden Betriebe (§ 1 Abs. 7 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) folgenden **Berufsgenossenschaften** zugeteilt werden: Die Holzfällungsbetriebe den Holz-Berufsgenossenschaften, die Beförderungsbetriebe der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, die Lagerungsbetriebe, soweit mit ihnen ein den Zwecken des Handels dienender Fuhrwerksbetrieb verbunden ist, der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, sonst der Expeditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft.

Wir haben beschlossen, an gewerbliche Arbeiter **Ehrenurkunden** zu verleihen, und in unserer Sitzung vom 4. März 1901 folgende Bestimmungen darüber erlassen:

1. Die Handelskammer verleiht gewerblichen Arbeitern, Arbeiterinnen, Meistern und gewerblichen Hilfspersonen, die längere Zeit in demselben Betriebe des Handelskammer-Bezirktes thätig gewesen sind und sich durch befriedigende Leistungen und gute Führung ausgezeichnet haben, Ehrenauszeichnungen und zwar bei fünfzehnjähriger Dienstzeit in Gestalt eines künstlerisch ausgestatteten Diploms, nach fünfundzwanzigjähriger Dienstzeit einer silbernen Medaille.

2. Die Verleihung erfolgt auf Antrag. Antragsberechtigt ist der Inhaber (Vorstand) jedes im Bezirke der Handelskammer belegenen, im Handelsregister eingetragenen und zur Handelskammer wahlberechtigten Betriebes. Dem Antrage sind Nachweisungen beizugeben über die Zeit der Anstellung und die Dauer der Beschäftigung und über die Leistungen und Führung der auszuzeichnenden Arbeiter.

3. Der Verwaltungsausschuß entscheidet nach eigenem Ermessen über die eingegangenen Anträge.

In dem Falle, daß der Ausschuß hinsichtlich der Genehmigung eines Gesuches Zweifel hegt, bleibt die Entscheidung der Plenar-Sitzung vorbehalten.

4. Die Verleihung der Ehrenurkunden geschieht in feierlicher Weise durch den Betriebsherrn eventl. auch durch Mitglieder der Kammer.

Es ist darauf bereits für mehrere Arbeiter die Verleihung von Ehrenurkunden beantragt worden.

Dem Herrn Regierungs-Präsidenten haben wir im Herbst 1900 einen eingehenden Bericht über die **Lage der Industrie** im Jahre 1900 erstattet.

Über die Gesamtzahl der in unserem Bezirke belegenen, der Gewerbeinspektion unterstellten **industriellen Betriebe** und der darin beschäftigten Arbeiter im Jahre 1900 giebt folgende Tabelle Auskunft; spezielle Angaben sind im 2. Teil bei den Einzelberichten gemacht worden.



Kreis	Zahl der Anlagen				Zahl der Arbeiter				
	zu- sam- men	mit Dampf- betrieb	mit son- stigen Mo- toren	ohne Mo- tore	zu- sam- men	erwachsene		jugendliche (unter 16 Jahren)	
						männl.	weibl.	männl.	weibl.
Graudenž Stadt	87	31	16	40	3606	3028	340	169	69
Graudenž Land	112	30	74	8	705	609	89	7	—
Marienwerder	107	49	45	13	1151	1048	59	28	16
Rosenberg . .	196	56	91	49	1517	1427	68	20	2
Stuhm . . .	184	55	78	51	587	497	64	26	—
Schwež . . .	267	95	92	80	1642	1541	40	44	17
Tuchel . . .	98	21	37	40	376	348	6	21	1
König . . .	158	51	6	101	1361	1117	128	91	25
zusammen	1209	388	439	382	10945	9615	794	406	130

## 5. Kaufmännisches Unterrichtswesen.

Das von uns im Einvernehmen mit der Königlichen Regierung aufgestellte und im vorigen Jahresberichte näher dargelegte Programm der Ausbildung des **Fortbildungsschulwesens** in unserem Bezirke ist im Jahre 1900 zum Teile verwirklicht worden.

Die Umgestaltung der kaufmännischen Fortbildungsschule zu **Graudenž** ist im Sommer 1900 zum Abschlusse gekommen. Das im vorigen Jahresberichte mitgeteilte Ortsstatut ist vom Bezirksausschusse unverändert genehmigt worden und in Kraft getreten. Über die Schule wird folgendermaßen berichtet:

„Das verflossene Schuljahr begann am 19. April mit 79 Schülern. Lehrer unserer Fortbildungsschule waren Herr Rektor und Ortschulininspektor Ambrassat, gleichzeitig Anstaltsleiter, und die Herren Blum, Eichstaedt, Lindner, Nowakowski und Prahl. Die Unterrichtshonorare wurden gegen früher in einigen Fächern etwas erhöht; sie stiegen von 1,75 Mk. auf 2 Mk. und für Buchführung und Handelslehre auf 2,50 Mk. Seit dem 18. April 1900 besitzt die Anstalt ihr eigenes Ortsstatut und hat somit für ihr Bestehen und ihre gedeihliche Entwicklung ein festes Fundament erhalten. Am 8. September fand in den Räumen der Handelskammer die erste Sitzung des auf Grund des Ortsstatuts ernannten neuen Schulvorstandes statt. Es



gehören demselben folgende Herren an: Stadtrat Braun, Vorsitzender; Handelskammerpräsident Benktl, stellvertretender Vorsitzender; Handelskammersyndikus Dr. Freymark, Kaufmann Karsten, Kaufmann Fritz Nyser, Stadtverordnetenvorsteher Mehrlein, Bankdirektor Strohmann, Stadtrat Lettenborn und der Anstaltsleiter Rektor Ambrassat. Das Sommersemester schloß am 27. September mit einer eingehenden Prüfung, zu welcher sämtliche Mitglieder des Kuratoriums erschienen waren. Mit Beginn des Wintersemesters wurde in Klasse III und IV ein neues Lesebuch, das speziell für kaufmännische Unterrichtsanstalten berechnet ist, in Gebrauch genommen; es ist dies das „Lesebuch für Handelsschulen“ von Dr. L. Voigt. Am 22. Oktober besuchte Herr Geheimer Oberregierungsrat Dr. Simon aus Berlin als Vertreter des Herrn Handelsministers in Begleitung des Herrn Geheimen Finanzrats Dr. Conze aus dem Finanzministerium, des Herrn Oberregierungsrats v. Gizycki und des Herrn Regierungs-Assessors Dr. Dschenzig, die beiden letztgenannten als Vertreter der Regierung zu Marienwerder, unsere Schule\*) und wohnte in Klasse II und IV dem Unterrichte bei. In der Sitzung des Kuratoriums am 20. November wurde eine Schulordnung beraten, die das Verhalten der Schüler während ihres Aufenthalts in der Fortbildungsschule regelt. Der erste Schultag im Jahre 1901, der 7. Januar, wies eine Frequenz von 90 Schülern auf. Die Gesamtschülerzahl betrug 133.

Am 17. Januar wurde des 200jährigen Bestehens unseres Königreichs in gebührender Weise gedacht. Jeder Klassenlehrer hielt in seiner Klasse eine Ansprache und wies auf die weltgeschichtliche Bedeutung des Tages hin. Das Schuljahr schloß am 25. März ebenso wie das Sommersemester mit einer Prüfung. Drei Schüler der I. Klasse, die die Anstalt absolviert haben, erhielten als Erinnerungszeichen für Fleiß und Wohlverhalten eine Prämie in Gestalt eines Buches.

Es ist das verflossene Schuljahr für die Entwicklung der Anstalt von großer Bedeutung. Sie erhielt in demselben ein Ortsstatut, ein Kuratorium, eine Schulordnung, ein neues, zweckentsprechendes Lesebuch und endlich wurde auch der Lehrplan einer eingehenden Revision und Umgestaltung unterworfen. Sie hat nunmehr alle Grundlagen für eine gedeihliche Weiterentwicklung. Möge ihr dieselbe für alle Zeit beschieden sein!“

Die Kosten der Schule beliefen sich nach dem Vorschlage auf 2325 Mk., von denen 1200 Mk. durch Schulgeld, 700 Mk. durch einen Zuschuß der Regierung und 425 Mk. durch einen Zuschuß der Handelskammer aufgebracht werden. Der Unterricht wird in 4 Klassen Montags und Donnerstags von 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> bis 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr erteilt.

---

\*) Anm. Die genannten Herren verhandelten ferner mit Vertretern der Stadtverwaltung über die Errichtung eines neuen Fortbildungsschulgebäudes. Wir waren an dieser Konferenz durch mehrere Vertreter beteiligt. Endgiltige Beschlüsse sind über die dabei verhandelten Fragen bisher nicht gefaßt worden.



Unterrichtsfächer sind:

	I	II	III	IV (Vorlasse)
Handelslehre . . . . .	1	1	1	—
Verkehrslehre . . . . .	1	1	1	—
Kaufmännisches Rechnen . . . . .	2	2	2	2
Korrespondenz . . . . .	1	1	1	—
Buchführung . . . . .	1	1	—	—
Deutsch . . . . .	—	—	1	3
Schönschreiben . . . . .	—	—	—	1
Stenographie . . . . .	1	1	—	—
	7	7	6	6

Das Kuratorium hat für das kommende Schuljahr die Einführung des Stenographie-Unterrichts als obligatorisches Lehrfach in die zwei oberen Klassen beschlossen. Eine Verlegung des Unterrichtes auf die Tagesstunden wurde mit Rücksicht auf die Einführung des obligatorischen 8 Uhr-Ladenchlusses als unthunlich erachtet und die Verlegung auf mehrere Abende von  $\frac{3}{4}8$ — $\frac{3}{4}10$  in Aussicht genommen.

Für die kaufmännische Fortbildungsschule in **Marlenwerder** ist ein Ortsstatut erlassen worden, das auf unsere Anregung nachträglich noch durch einen Zusatz ergänzt worden ist, in dem über die Zusammensetzung des Schulvorstandes Bestimmung getroffen worden ist. Der Schulvorstand besteht danach aus einem von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ernannten Vorsitzenden, dem Leiter der Schule und 5 Mitgliedern, von denen 1 der Magistrat, 1 die Stadtverordneten-Versammlung, 1 die Handelskammer und 2 der kaufmännische Verein zu wählen hat. Der Vorstand ist im April 1901 noch nicht gebildet worden, sondern bestand noch aus den bisherigen Mitgliedern: Landrat Dr. Brückner, Domprediger Grunau und den Kaufleuten Köbel, Helm, Düster, Schaenske und J. Hirschberg. Durch die Ernennung eines Mitgliedes ist uns eine Einwirkung auf die Verwaltung der Schule gesichert, und wir haben einen Zuschuß zur Deckung der Kosten für das nächste Jahr zu leisten beschlossen. Die Kosten beliefen sich im Jahre 1900 auf 1415,17 Mk., von denen ein Teil durch Schulgeld (16 Mk. jährlich) und der Rest durch Staats-Zuschuß aufgebracht wurde. Die Zahl der Schüler betrug 65, die in 3 Klassen, wöchentlich je 6 Stunden, in den Fächern: Handelslehre und Handelsrecht, Korrespondenz, Rechnen, Deutsch, Buchführung und Schreiben unterrichtet wurde. Der Unterricht wurde am Montag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag von 3—5 Uhr nachmittags und Dienstag, Mittwoch und Donnerstag von 7—9 Uhr abends erteilt.

Die Erfolge der Schule werden als gute bezeichnet.



In **St.-Gy-lau** ist auf Grund unserer Vorschläge ein Ortsstatut erlassen worden, das dem Graudenzer nachgebildet worden ist. Das Kuratorium besteht danach aus dem Herrn Bürgermeister Grzywacz (vom Herrn Regierungs-Präsidenten ernannt), Beigeordneten Blum (Vertreter der Handelskammer), Ratsherr Reuhoff, Stadtverordneten-Vorsteher Seefeldt, Kaufmann Kühne, Kaufmann Schilkowski und dem Leiter, Rektor Rudloff. Der Unterricht wird von etwa 54 Schülern besucht werden und soll (in 2 Klassen) Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag von 7—9 Uhr nachmittags und Sonnabend von 2 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$  Uhr stattfinden.

Unterrichtsfächer sind:

	kl. II	kl. I
Deutsch . . . . .	2	—
Schön schreiben . . . . .	1	—
Handelslehre . . . . .	—	1
Kaufmännisches Rechnen und Wechselllehre . . . . .	2	2
Buchführung . . . . .	—	1
Kaufmännische Korrespondenz . . . . .	—	1
Handelsgeographie und Verkehrslehre . . . . .	2	1

In **Mewe** soll auf unsern Antrag bei der gewerblichen Fortbildungsschule eine gesonderte kaufmännische Klasse eingerichtet werden, in der die kaufmännischen Angestellten in Buchführung (1 Stunde), Handelslehre (1 Stunde), Handelsgeographie (1 Stunde), Korrespondenz (1 Stunde) und Rechnen (2 Stunden) unterrichtet werden sollen. Wir haben beschlossen, zu den Kosten dieser Einrichtung einen Zuschuß zu zahlen. Die Zahl der kaufmännischen Angestellten beläuft sich auf 36.

In **Niesenburg** besteht bei der gewerblichen Fortbildungsschule eine besondere kaufmännische Klasse, die von 20 Lehrlingen besucht wird. Unterricht wird erteilt in Buchführung, Korrespondenz, Deutsch und Rechnen. Herr Direktor Kiewer, Mitglied der Handelskammer, ist Mitglied des Kuratoriums. Wir haben in Aussicht genommen, zu den Kosten dieser Klasse in Zukunft einen Zuschuß zu leisten.

In **Neuenburg** stellte sich die Stadtverwaltung der Frage der Errichtung einer kaufmännischen Fortbildungsschule sympathisch gegenüber, hat jedoch zur Zeit diese Frage bis zur Entscheidung der Erbauung eines neuen Schulgebäudes vertagt.

Der Magistrat in **Schweß** hat es abgelehnt, auf unsere Anregung, betreffend Errichtung einer kaufmännischen Fortbildungsschule, einzugehen, und erklärt, selbst für ausreichende Fortbildung des kaufmännischen Nachwuchses Sorge tragen zu wollen.



In **Könitz** haben sich die Kaufleute für die Errichtung einer kaufmännischen Fortbildungsschule erklärt und vorläufig zur weiteren Verfolgung dieses Projektes ein Komitee eingesetzt. Wir haben bei dem Magistrat den Erlaß eines Ortsstatuts beantragt.

Nach der folgenden Übersicht über das gewerbliche Fortbildungsschulwesen besteht noch in Rosenberg, Stuhm, Tschel und Czersk das Bedürfnis nach der Errichtung von kaufmännischen Fortbildungsschulklassen für die jungen Kaufleute.

Über den Stand des **gewerblichen Fortbildungsschulwesens** in den Städten unseres Bezirks giebt folgende Tabelle Auskunft:

**Übersicht über den Stand des gewerblichen Fortbildungsschulwesens**  
in den Städten des Kammerbezirks.

(Die Kosten werden überall vom Staate getragen; Lehrerfächer sind Deutsch, Rechnen (evtl. Buchführung), Zeichnen; die Stundenzahl beträgt meist je 6 wöchentlich; die Schulpflicht erstreckt sich zumeist bis zum vollendeten 18., in Christburg und Neuenburg bis zum 17. Lebensjahre. Die Erfolge werden im allgemeinen als befriedigende bezeichnet. Aus mehreren Orten wird über geringe Teilnahme und teilweise Antipathie der Gewerbetreibenden gegenüber der Schule Klage geführt.)

Ort und Jahr der Begründung der Schule	Zahl der Schüler	Zahl der Klassen	Bemerkungen über den Unterricht der kaufmännischen Angestellten und Zahl derselben
Graudenz 1877 bezw. 1897	625	21 (4 aufsteig. u. 1 Vorber.-Kl.)	Es besteht eine besondere kaufmännische Fortbildungsschule.
Lessen	—	—	Es besteht keine Fortbildungsschule.
Rehden 1886	45	2	Die kaufm. Angestell. nehm. an d. Unterrichte d. gewerbl. Fortbildungssch. teil.
Marienwerder 1887	188	6 (4 aufst. Stuf., 1 Vorber.- u. 5 Zeichenkl.)	Es besteht eine besondere kaufmännische Fortbildungsschule.
Mewe 1889	121	4 außerdem 3 f. Zeichn. u. 1 f. Buchführung	Für die kaufm. Angestellten (gegenwärtig 36) bestand bisher ein Kursus in Buchführung und wird in Zukunft eine besondere Fachklasse eingerichtet werden.
Garnsee 1890	30	1	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 6.
Rosenberg 1899	61	3 u. 2 f. Zeichnen	dto. Zahl: 16.
Riesenburg 1887	96	4 u. 1 kaufmänn. Unterricht	Für die kaufm. Angestellten (20) besteht eine besondere Fachklasse mit Unterricht in kaufmännischer Buchführung, Korrespondenz, Deutsch und Rechnen.
Bischofswerder 1891	88	4	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 10.
Freystadt 1887	59	4	dto. Zahl: 5.
Stuhm 1886	68	2	dto. Zahl: 16.
Christburg 1891	60	3	dto. Zahl: 10.



Ort und Jahr der Begründung der Schule	Zahl der Schüler	Zahl der Klassen	Bemerkungen über den Unterricht der kaufmännischen Angestellten und Zahl derselben
Schweß 1887	170	5	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 33. Daneben besteht ein besonderer Kursus für Buchführung und Wechsellehre.
Neuenburg 1886	101	4 u. 1 Ergänzungsklasse	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 25. (Die Errichtung einer besonderen kaufm. Fortbildungsschule ist geplant.)
Tuchel 1887	79	3	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 20.
Konitz 1884	200	7	dto. Zahl: 35. (Die Errichtung einer besonderen kaufmännischen Fortbildungsschule ist vorbereitet worden.)
Egerst 1886	125	4	Die kaufm. Angestellten besuchen die gewerbl. Fortbildungsschule. Zahl: 21. Sie erhalten aber gesondert von den anderen Unterricht in kaufmännischem Rechnen, Buchführung u. Wechsellehre.

Der **Deutsche Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen** hielt am 21. bis 23. Mai in Weimar eine Ausschußsitzung ab, aus deren Verhandlungen folgende Punkte hervorgehoben seien:

Beratung und Beschlußfassung über die vom Verbands Deutsche Gewerbeschulmänner und dem Deutschen Vereine für das Fortbildungswesen aufgestellten Statuten für die Begründung eines „Zentralverbandes für gewerbliches und kaufmännisches Unterrichtswesen in Deutschland“; die Einführung der Handelsbetriebslehre in den Lehrplan der kaufmännischen Unterrichtsanstalten; die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich des Fortbildungsschulzwanges, die sich daraus ergebenden Rechtsfragen und die von den Richtern und Verwaltungsbehörden getroffenen Entscheidungen; die Organisationspläne der Städte Frankfurt a. M. und Mannheim und die sonstigen an verschiedenen Orten hervorgetretenen Organisationsbestrebungen.

## 6. Postwesen.

Der **Postverkehr** hat durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, von dessen Bestimmungen hauptsächlich die Herabsetzung der Gewichtsgrenze für den einfachen Brief von 15 auf 20 Gramm, die Ermäßigung der



Gebühren im Ortsverkehre und die Verbilligung der Versendung von Geschäftspapieren hervorgehoben seien, eine wesentliche Erleichterung erfahren.

Eine neue **Postordnung** ist unter dem 20. März 1900 erlassen worden.

Gleichfalls ist die Verbilligung von **Fernsprechgebühren**, die durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899 für kleine und mittlere Orte erfolgt ist — die Anschlußgebühr beträgt jetzt z. B. für Graudenz nur noch 120 Mk. — mit Freuden begrüßt worden.

Von der durch § 6 des Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushaltsetats für das Jahr 1900, dem Reichskanzler erteilten Ermächtigung, den **Postcheckverkehr** einzuführen, hat die Reichsregierung bisher keinen Gebrauch gemacht, da sie die von der Reichstagskommission dafür aufgestellten Bedingungen vom Standpunkte der finanziellen Interessen des Reiches aus — besonders bei den durch die Postreformen hervorgerufenen Ausfällen an Einnahmen der Postverwaltung — nicht erfüllen zu können glaubte. Der Staatssekretär des Reichspostamtes hat jedoch im Reichstage erklärt, daß das Reichspostamt damit beschäftigt wäre, für die Ausgestaltung des Postcheckwesens eine neue Grundlage zu suchen.

Laut Verfügung des Reichspostamtes vom 8. April 1901 (auf Grund des Gesetzes vom 11. März 1901) können bei den Postämtern nach Bedürfnis zur Erleichterung der Abholung der Postfächer **verschließbare Postabholungsfächer** eingerichtet werden, in die die eingehenden Postfächer gelegt werden; die Leerung der Fächer durch die Abholer kann auch außerhalb der Schalterdienststunden gestattet werden. Für die Überlassung eines Schließfaches nebst 2 Schlüsseln erhebt die Post eine Gebühr von 12 Mk. jährlich bei gewöhnlicher Größe (14 cm Höhe, 11 cm Breite, 36 cm Tiefe) und von 18 Mk. bei größerem Umfange. Aus Anlaß des in Graudenz vorzunehmenden Umbaues des Postgebäudes ist die Frage der Errichtung von Postabholungsfächern in Erwägung gezogen worden; wir haben Erhebungen darüber eingeleitet, in welchem Umfange von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht werden würde.

Von der Oberpostdirektion Frankfurt a. M. ist vorgeschlagen worden, daß Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere, die nach der Ortstage frankiert sind, von der **Nachsendung in den Fernverkehr** ausgeschlossen und als unbestellbar behandelt werden möchten, weil die Einziehung des höheren Portos beim Fernverkehre den Postanstalten große Umstände bereite, ohne daß die Nachsendung in vielen Fällen erforderlich sei. Um ein Gutachten ersucht, haben wir den Antrag im



allgemeinen befürwortet und empfohlen, daß nur dann die Nachsendung erfolgen solle, wenn dies durch einen bezüglichen Vermerk des Absenders gewünscht würde.

Die Handelskammer Harburg führte darüber Beschwerde, daß seit Einführung der **Klopferapparate** im Telegraphenverkehre viel häufiger als früher Verstümmelungen der Telegramme vorkämen, und ersuchte uns um Unterstützung ihres Vorgehens.

Wir stellten fest, daß auch in unserem Bezirk mehrfach Verstümmelungen der Telegramme infolge der Klopferapparate vorgekommen seien. Da der Klopferapparat keine sichtbaren Zeichen hinterläßt und infolgedessen eine nähere Feststellung unmöglich macht, an welcher Stelle die Verstümmelung erfolgt ist, scheint die Befürchtung nicht unbegründet zu sein, daß die Beamten in manchen Fällen leicht zu einer unachtsamen und sorglosen Behandlung der Telegramme verleitet werden könnten. Wir haben das Reichspostamt um Abhilfe hiergegen gebeten, jedoch den Bescheid erhalten, daß die durch Einführung der Klopferapparate bewirkte größere Leistungsfähigkeit und Sicherheit in der Telegraphenübermittlung die etwa hervorgetretenen Mängel bei weitem aufwäge und daher eine Änderung der bisherigen Einrichtung unthunlich erscheinen lasse.

Das durch Verfügung vom 29. März 1899 versuchsweise angeordnete Verfahren, **Privattelegramme** im deutschen Verkehre nur dann nachzusenden, wenn dies entweder vom Aufgeber vorgeschrieben oder vom Empfänger beantragt worden ist, ist nunmehr endgiltig eingeführt worden. Dasselbe Verfahren hat auf Telegramme des außerdeutschen Verkehrs Anwendung zu finden, sofern der Aufgabsort in Europa liegt.

Das Reichspostamt veranstaltete am 18. Februar 1901 mit Vertretern der Handelskammern eine **Konferenz** zur Beratung einzelner Fragen des Post- und Telegraphenwesens. Es wurde hauptsächlich über folgende Gegenstände verhandelt: Klopferapparate im Telegraphenbetriebe, Telegramm = Ankunftsformulare, Verzögerung der telegraphischen Korrespondenz mit England, Wörterverzeichnis für Telegramme in verabredeter Sprache, Versendung von Drucksachen unter einfachem Streifband oder in offenem Umschlage, Annahme von Einschreibefendungen, Briefumschlagsformulare, Postscheckwesen, Postabholungsfächer, Versendung von Kalzium-Karbid durch die Post, Freimachen von Drucksachen durch Beflebung mit Briefmarken.

Die Handelskammer Frankfurt a. D. beabsichtigte, bei der Postverwaltung die **Beschleunigung des Postverkehrs** Ostdeutschlands mit den westlich von Berlin belegenen Orten zu beantragen und ersuchte uns um Unterstützung ihres Vorgehens. Da auch unser Bezirk an dieser Frage wesentlich interessiert ist, erklärten wir uns zu einem gemeinschaftlichen Vorgehen bereit.



Klagen über Mängel im Graudenzner **Fernsprechverkehr** (sowohl innerhalb der Stadt als auch außerhalb) veranlaßten uns, Erhebungen hierüber zu veranstalten, deren Ergebnis wir der Post mit der Bitte um Abhilfe unterbreitet haben.

Einem an uns gerichteten Antrage, daß im **Graudenzner Bahnpostamt** auch zur Zeit der Abfahrt und der Ankunft der Züge der Fernsprechverkehr an der dortigen öffentlichen Fernsprechstelle mit der Stadt ermöglicht werde, hat die Postverwaltung durch Aufstellung eines Fernsprech-Automaten entsprochen. Auf unsern weiteren Antrag, daß der Verkehr am Bahnpostamt weiter ausgestaltet werden möge, insbesondere in der Richtung, daß es zur Zeit der Abfahrt und der Ankunft der Züge stets für den öffentlichen Verkehr zugänglich sei, hat die Postverwaltung Einrichtung getroffen, daß ein Beamter wochentägig während der Zeit von 8—12 Uhr vormittags und 3—7 Uhr nachmittags ununterbrochen zur Abfertigung des Publikums am Schalter bereit ist, und in der Zeit von 6—8 Uhr vormittags, 11—3 und 7—11 Uhr nachmittags wochentägig Gelegenheit zur Auslieferung von Telegrammen und zu Fernsprechanmeldungen geboten ist. Ein von Interessenten gestellter und von uns der Postverwaltung mitgeteilter Antrag, daß der Nachtzug 62 von Graudenz nach Bromberg einen Postwagen mit sich führen möge, ist mit Rücksicht darauf, daß die  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Abgang des Zuges in die Briefkasten gelegten Brieffschaften schon jetzt mit dem Zuge mitbefördert werden, abgelehnt worden; Wertsendungen werden allerdings mit dem Zuge 62 nicht befördert.

Für die Errichtung von neuen **Postämtern** in der Lindenstraße und in der Culmer Vorstadt in Graudenz hat sich immermehr ein Bedürfnis herausgestellt.

Unser Antrag auf Beschleunigung der Ausstragung der in **Bischofswerder** 3<sup>27</sup> aus Dt.-Gylau und 4<sup>28</sup> aus Zablonowo ankommenden Brieffschaften ist von der Postverwaltung abgelehnt worden, da das Bedürfnis hiernach nur sehr gering sei.

Über den **Umfang des Postverkehrs** bei den Postämtern des Bezirkes im Jahre 1900 giebt die folgende Tabelle Auskunft:



## Übersicht über den Postverkehr der Post- (ausschließlich der

Bemerkung: Die römischen Ziffern bedeuten den Rang des

Name des Ortes	Porto- und Tele- graph. Ge- bühren Ein- nahme  je 1000 Mk.	An Empfänger im Orts- oder Landbestellbezirke eingegangene portopflichtige und portofreie				Im aufgegebene und porto-	
		Briefe, Postkart, Druckf., Geschäfts- papiere u. Waren- proben je 1000 Stück	Pakete ohne	Briefe mit	Pakete mit	Briefe, Postkart, Druckf., Geschäfts- papiere u. Waren- proben je 1000 Stück	Pakete ohne
		W e r t a n g a b e					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Grandenz I . . .	272	2832	219	6	1,5	3007	128
Grandenz III . .	5	111	20	—	—	950	6
Leffen III . . .	19	152	14	0,8	—	117	6
Rehden III . . .	11	128	8	0,3	—	86	4
Melno III . . .	7	82	4	0,2	—	74	2
Marienwerder I .	140	1055	104	5	1	933	77
Mewe II . . .	32	244	22	0,9	0,2	209	13
Garnsee III . . .	10	91	7	0,3	—	82	7
Czerwinsk III . .	12	114	7	0,4	0,1	94	10
Bischofswerder III	19	156	16	0,6	0,1	111	8
Dt.-Chtau I . . .	64	861	74	2	0,6	710	27
Freystadt III . .	19	164	15	0,6	0,1	112	7
Niesenburg II . .	40	373	33	1	0,3	305	27
Rosenberg II . . .	43	329	23	0,9	0,2	246	39
Stuhm II . . .	25	224	17	0,6	0,1	198	12
Christburg II . . .	29	209	20	0,8	0,1	145	22
Nikolaiten III . .	11	87	6	0,3	—	68	11
Reh Hof III . . .	7	74	5	0,2	—	51	3
Schweß II . . .	57	625	45	1,5	0,3	510	30
Neuenburg II . . .	34	301	28	0,8	0,1	258	15
Grutschno III . .	5	58	4	0,1	—	48	2
Lastowitz III . .	7	59	3	0,2	—	58	3
Lianno III . . .	9	44	4	0,1	—	50	2
Nische III . . .	11	95	9	0,3	—	74	4
Prust III . . .	7	86	4	0,3	—	56	3
Terespöl III . . .	16	25	2	0,4	—	24	1
Warlubien III . .	17	251	9	—	—	204	6
Tuchel II . . .	40	324	25	0,7	0,2	302	16
Gr.-Schliewitz III	7	57	4	0,1	—	42	3
Pöln.-Czetzin III	4	43	2	—	—	26	1
Konitz I . . .	101	848	50	5	1,6	924	43
Bruß III . . .	—	—	—	—	—	—	—
Czerst III . . .	31	213	19	0,7	0,1	204	11



## Ämter des Bezirkes im Jahre 1900 (Postagenturen).

Postamtess. Mengen unter 100 sind nicht angegeben worden.

Orte portopflichtige freie		An Empfänger im Orts- od. Landbestellbezirk eingegangene portopflichtige und portofreie		Betrag der		Zahl der von den Verlags-Postanstalten abgesetzten Zeitungsnummern	Telegramme	
Briefe mit	Päckete mit	Postnachnahme-sendung.	Postauftrags-briefe	ein-gezahlt	aus-gezahlt		auf-gegebene	ein-gegan-gene
angabe je 1000 Stück	je 1000 Stück	je 1000 Mark	je 1000 Mark	je 1000 Stück	je 1000 Stück	je 1000 Stück	je 1000 Stück	je 1000 Stück
9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
6	1	30	6	9408	7797	13182	33	36
0,1	—	0,6	—	154	122	—	1	1
1	0,1	4	0,7	1082	297	—	2	3
0,5	—	2	0,3	616	289	101	1	2
0,2	—	0,8	—	243	113	—	0,5	1
4	1	13	2	4841	5790	704	14	14
1	0,2	5	1	1609	585	9	3	4
0,3	—	1	0,2	472	193	—	0,8	1
0,5	—	1	—	310	155	—	2	1
0,8	0,1	3	0,4	1214	369	—	2	3
2	0,5	11	2	3265	1362	9	15	12
0,7	—	4	0,5	1061	426	—	3	3
1	0,3	5	0,8	1906	912	14	6	5
1	0,2	5	0,7	1825	963	17	5	4
0,8	—	4	1	1177	479	22	2	3
1	0,1	4	0,8	1501	647	—	4	4
0,2	—	2	0,1	292	286	—	1	0,9
0,2	—	1	0,1	395	137	—	1	0,6
2	0,3	8	2	2908	1545	70	6	7
1	0,2	6	1	2048	784	207	4	4
0,2	—	1	0,1	175	85	0,5	—	0,7
0,3	—	1	—	181	107	797	9	1
—	—	1	0,1	283	166	—	1	0,9
0,4	—	2	0,3	488	240	—	1	1
0,3	—	1	0,1	186	115	59	1	6
0,1	0,1	0,5	—	118	48	—	2	2
0,4	—	3	0,2	612	579	191	2	2
1	0,3	7	1	1862	507	83	5	4
0,1	—	2	0,2	249	212	60	1	0,7
—	—	0,8	0,1	101	52	0,5	—	0,4
4	2	12	3	3756	2594	176	19	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	0,1	7	0,1	1465	495	2	4	4



Der Verkehr der Postämter I unseres Bezirkes entwickelte sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen:

Ort . . . . .		Graudenzenz	Marienwerder	Dt.-Eylau	König
Porto- und Telegraphengebühren-Einnahme je 1000 Mk.	1898	239	102	51	82
	1899	265	107	59	86
	1900	272	140	64	101
Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäfts-Papiere, Warenproben, Pakete je 1000 Stück	1898	2835	968	820	811
	1899	2924	1020	876	877
	1900	3058	1165	938	907
Ausgegangene dto.	1898	2930	926	650	926
	1899	3024	905	607	963
	1900	3141	1015	740	971
Betrag der eingezahlten Postanweisungen in 1000 Mk.	1898	7395	4022	2296	2960
	1899	8464	4550	2895	3391
	1900	9408	4841	3265	3756
Betrag der ausgezahlten Postanweisungen in 1000 Mk.	1898	5674	4613	959	1862
	1899	6852	5290	1239	2247
	1900	7797	5770	1362	2594
Abgesetzte Zeitungsnummern in 1000 Stück	1898	8824	669	8,4	154
	1899	9888	675	9,1	148
	1900	13182	704	9,2	176
Angekommene und aufgegebene Telegramme in 1000 Stück	1898	61	27	20	24
	1899	67	27	23	30
	1900	68	28	27	34

An Fernsprecheinrichtungen sind im Berichtsjahre neu hergestellt worden:

Stadt-Fernsprecheinrichtungen in Lessen, Czerwinsk, Mewe, Bischofswerder, Dt.-Eylau, Riesenburg, Rosenberg, Christburg, Laszkowitz, Neuenburg, Schwetz, König; Umschaltestellen (Ortsfernspredneze mit weniger als fünf Teilnehmern) in Melno, Rehden, Wiedersee, Sedlinen, Tiefensee, Bukowitz, Dianno, Sartowitz, Terespol, Warlubien; öffentliche Fernsprechstellen in Gr.-Plauth, Königl. Neukirch und Kl.-Altonia; neue Fernsprechverbindungsanlagen: Marienwerder - Riesenburg - Rosenberg - Dt.-Eylau - Weissenberg - Neumark; Dirschau - Pelsplin - Mewe - Czerwinsk - Neuenburg; Marienburg - Christburg; Danzig - Graudenz; Graudenz - Lessen - Bischofswerder; Schwetz - Laszkowitz; König - Krojanken - Kgl.-Neukirch - Mittel.



Ferner sind das Amt Stuhm in die Doppelleitung Danzig-Dirschau-Marienburg-Stuhm-Marienwerder-Graudenz-Schweß-Bromberg, und das Amt Rehden in die Doppelleitung Graudenz-Rehden-Zablonowo-Chrißburg-Lautenburg eingeschaltet worden.

## 7. Eisenbahnwesen.

### a) Bahnverbindungen und Allgemeines.

Die in unserem letzten Jahresberichte ausgesprochene Hoffnung, daß den dringendsten Verkehrsbedürfnissen unseres Bezirkes allmählich Rechnung getragen werden würde, hat sich zum Teile verwirklicht.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich auf die von uns und den anderen Interessenten erhobenen dringenden Vorstellungen zur Umwandlung der Strecke Marienburg-Thorn in eine Vollbahn entschlossen. Gleichwohl harren noch eine große Anzahl Wünsche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ihrer Erledigung.

Die Vorlage, betreffend Umwandlung der Strecke **Marienburg-Thorn** in eine Vollbahn, ist in den Staatshaushaltsetat aufgenommen worden.

Für den Umbau ist von der Regierung eine Summe von 2400000 Mk. und als erste Rate für das Jahr 1901 der Betrag von 500000 Mk. gefordert worden. Die Staatsregierung beabsichtigt mit der Vorlage nicht, die Bahn auf die volle Leistungsfähigkeit der Vollbahnen zu bringen, sondern will sie eingleisig belassen und auch die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse nur teilweise den an die Hauptbahnen zu stellenden Bedingungen anpassen; die Schnelligkeit der Hauptbahnen dürfte daher auch nicht voll erreicht werden. Gleichwohl bedeutet die Vorlage den bestehenden Verhältnissen gegenüber einen großen Fortschritt, da die Schnelligkeit der Züge ungefähr verdoppelt werden wird, und die Bahn bei der Regelung der Anschlüsse zweifellos größere Berücksichtigung als bisher finden wird.

Wenn daher die Vorlage die Wünsche auf eine Verbesserung der Bahnverbindungen nur teilweise befriedigt, so erschien es doch in Rücksicht auf eine möglichst schnelle Fertigstellung des Umbaues angezeigt, die weitergehenden Wünsche zurückzustellen. Dagegen haben wir nachdrücklich darauf hingearbeitet, daß der Umbau nicht verzögert, sondern möglichst beschleunigt würde. Wir haben uns mit den zuständigen Stellen dieserhalb



in Verbindung gesetzt und von mehreren Seiten die Versicherung erhalten, daß der Umbau bestimmt in 2 bis 3 Jahren zu Ende geführt werden soll. Gleichfalls hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhanse eine möglichste Beschleunigung des Umbaues und Fertigstellung in zwei Jahren zugesagt.

Eine Reihe von Abgeordneten haben unsere Forderungen nachdrücklich unterstützt. —

Unsere Anträge auf Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke **Paskowitz-Graudenz-Jablonowo** sind bisher ergebnislos geblieben.

Gleichfalls hat unser Antrag, betreffend Erbauung einer staatlichen Nebenbahn **Mewe-Morroschin** bisher keinen Erfolg gehabt; wir hegen jedoch die Hoffnung, daß diese Strecke in der nächsten Nebenbahnvorlage enthalten sein wird.

Anträge auf Erbauung einer staatlichen Nebenbahn **Culm-Mischke** als Fortsetzung der Bahn Anislaw-Culm, die von den Landwirten der Culmer Niederung gestellt wurden, sind von uns im Interesse einer besseren Verbindung der Städte Graudenz und Culm miteinander, sowie der Stadt Graudenz mit der Jordaner Gegend, unterstützt worden.

Die Vorbereitungen zur Erbauung von **Kleinbahnen** in den Kreisen Graudenz, Marienwerder, Stuhm, Schwetz, Tuchel sind im Jahre 1900 weitergeführt worden, sodaß die Eröffnung mehrerer Bahnen, so z. B. der Marienwerderer Kleinbahn, sowie der Bahn Melno-Culmsee, in Kürze zu erwarten steht.

Die im **Kreise Schwetz** projektierten **Kleinbahnen** haben wir angeregt, nicht schmal-, sondern normalspurig auszuführen; auf jeden Fall erscheint uns aber der Ausbau einer normalspurigen Bahn von Neuenburg nach Hardenberg erforderlich. In der bezüglichen Eingabe haben wir folgendes ausgeführt:

„Wie uns mitgeteilt worden ist, ist von mehreren Seiten — aus Ersparnisrückichten — empfohlen worden, die Kleinbahnstrecke Hardenberg-Neuenburg-Michelau-Schwetz-Supponin nicht normalspurig, sondern schmalspurig auszubauen. Wenn sich auch die Kosten für die Anlage einer schmalspurigen Bahn wesentlich niedriger stellen würden, als für die einer normalspurigen, so scheinen uns doch gewichtige wirtschaftliche Interessen für die Erbauung einer normalspurigen Bahn zu sprechen.

Während den schmalspurigen Kleinbahnen im allgemeinen die Aufgabe zuzuweisen ist, ländliche Bezirke mit den Städten, nach denen sie gravitieren, zu verbinden und an das Bahnnetz anzuschließen, so scheint uns die geplante Bahnstrecke darüber hinaus von größerer Bedeutung zu sein.

Die Bahnstrecke Hardenberg-Neuenburg-Michelau-Schwetz-Supponin, die bei einer Länge von vielleicht ungefähr 10 Meilen ein fruchtbares, be-



völkertes Gebiet durchschneiden würde, ist dazu berufen, den in der Niederung belegenen Teil des Kreises Schwyz, der bisher nur zum geringsten Teile Bahnverbindung hat, zu erschließen und mit den Städten Schwyz, Neuenburg und Graubenz zu verbinden; sie soll ferner eine Verbindung der 3 Städte Schwyz, Neuenburg und Graubenz untereinander herstellen und die Stadt Neuenburg überhaupt erst an das Bahnnetz anschließen. Diesen Aufgaben kann eine schmalspurige Bahn bei weitem nicht in dem Maße, wie eine normalspurige, gerecht werden.

Daß zunächst eine schmalspurige Kleinbahn nicht leistungsfähig genug ist, um dem Personenverkehr im erforderlichen Umfange nutzbar gemacht zu werden, kann keinem Zweifel unterliegen.

Gleichfalls aber würde der Güterverkehr bei der Anlage einer schmalspurigen Bahn durch die infolge der Umladung entstehenden Kosten sehr erschwert werden. Diese Erschwernisse würden sich ganz besonders bei den vielfachen Beziehungen des linksseitigen Weichselufers mit der Stadt Graubenz fühlbar machen, da alsdann bei den Transporten nach und von Graubenz jedesmal eine Umladung in Michelau nötig sein würde, während die Waggons bei Anlage einer normalspurigen Bahn direkt nach dem Bahnhofe Graubenz übergeführt bzw. von dort direkt nach den einzelnen Stationen des Kreises Schwyz versandt werden könnten.

Die Anlage eines Rollbocksystems, dessen Errichtung nach unseren Informationen empfohlen worden ist, kann diese Erschwernisse in keinem Falle beseitigen.

Das Rollbocksystem hat sich unseres Wissens bisher in Forst N.-L. gut bewährt, doch liegen die Verhältnisse dort ganz anders, als hier, da die Staatsbahnwaggons vermittelt der Rollböcke in Forst nur von dem Bahnhofe nach den einzelnen Fabrikgebäuden und sonstigen Etablissements — bei einer Entfernung von 1 km bis höchstens ca. 3 km — übergeführt werden. Bei den großen Entfernungen, um die es sich hier handelt, erscheint es fraglich, ob die Staatsbahnverwaltung darauf eingehen werde, eine derartig weite Versendung ihrer Waggons zu gestatten; in jedem Falle aber würde seine Benutzung den Betrieb infolge der Inanspruchnahme doppelter Betriebsmittel und der Beförderung der durch das Gewicht der Waggons auf mindestens das Doppelte erhöhten Last wesentlich verteuern.

Dazu kommt, daß ein Rollbocksystem einen besonders starken und soliden Unterbau erheischt, dessen Anlage die durch die geringere Spurweite erzielten Ersparnisse zum guten Teile, wenn nicht ganz absorbieren würde — oder gar noch höhere Kosten erfordern würde, als die Anlage einer normalspurigen Bahn. —

Die Anlage einer normalspurigen Bahn ist von ganz besonderer Wichtigkeit für die Stadt Neuenburg. Wenn der Staat es auch im allgemeinen grundsätzlich ablehnt, bei derartigen kleinen Entfernungen Nebenbahnen anzulegen, so erscheint es uns doch weiterer Bemühungen wert zu sein, den Staat zu bewegen zu versuchen, diese Strecke als Nebenbahn auszubauen, zumal, da sie bei Anlage des Kleinbahnsystems nicht allein den



Zweck verfolgen würde, Neuenburg an die Ostbahn anzuschließen, sondern das Kleinbahnsystem in höherem Grade zu befähigen, seine befruchtende Wirkung auf das Wirtschaftsleben der davon durchzogenen Gegenden auszuüben; bei Erbauung der projektierten Kleinbahnen würde naturgemäß die Verzinsung einer Nebenbahn in höherem Grade gewährleistet werden. — Zum mindesten scheint es uns aber erforderlich zu sein, daß die Strecke Neuenburg-Hardenberg als normalspurige Kleinbahn angelegt wird.

Wenn für die Kleinbahn eine Schmalspur gewählt werden sollte, so würde sich das unseres Wissens in Aussicht genommene 3-Schiensystem, das neben dem Betriebe der schmalspurigen Bahn die direkte Überführung der Staatsbahnwaggons nach Neuenburg ermöglichen würde, wohl empfehlen.“

Aus dem Antwortschreiben des Landrates des Schweizer Kreises sei folgendes mitgeteilt:

„Aus der gefl. Zuschrift vom 15. Juni d. Js., betreffend die projektierte Schweizer Kreisbahn, haben wir in erster Linie den Wunsch der Handelskammer ersehen, die wirtschaftlichen Interessen des Handelskammerbezirks und somit auch des Kreises Schwyz zu fördern, und der Kreisverwaltung Anregung und Material zur genauen Prüfung der für die Entwicklung und Rentabilität der Kreisbahn, sowie für die Interessen des Kreises Schwyz und der benachbarten Gebiete äußerst wichtige Frage zu geben, welche Spurweite für die Kreisbahn zweckmäßig zu wählen sei. Es liegt uns deshalb zunächst am Herzen, der Handelskammer für das gefällige Schreiben freundlichst und aufrichtig zu danken. Wir brauchen nicht zu versichern, daß die angeregte Frage bereits den Gegenstand eingehender Erwägungen gebildet hat. Bei diesen Erwägungen sind auch bereits diejenigen Gesichtspunkte erörtert, auf welche die Handelskammer besonders hingewiesen hat.

Wenn die bisherigen Erwägungen dahin geführt haben, daß wir die Vorarbeiten für die Kreisbahn mit 1 m Spurweite in Auftrag gegeben haben, so hat doch der Wunsch, den besonderen Verhältnissen der Stadt Neuenburg nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, uns veranlaßt, für die Strecke Hardenberg-Neuenburg gleichzeitig eine 3. Schiene projektieren zu lassen, welche, auf Normalspur angelegt, den Transport von Staatsbahnwagen auch im Kleinbahnbetriebe ermöglichen würde.

Für unsere endgiltige Stellungnahme werden demnächst wesentlich die technischen und finanziellen Gesichtspunkte maßgebend sein, und wir fürchten allerdings, daß nach beiden Richtungen sich der Normalspur schwer zu überwindende Hindernisse entgegenstellen werden. Sollte sich herausstellen, daß alle Schwierigkeiten sich durch erhöhte Geldaufwendungen beseitigen lassen werden, so würde die Entscheidung wesentlich davon abhängen, inwieweit sich das außerhalb des Kreises Schwyz liegende Interessengebiet, also in erster Linie die Stadt Graudenz, an der Finanzierung unseres Unternehmens beteiligen würde.



Es führt zu weit, alle diese Fragen schon jetzt eingehend zu besprechen. Wir haben zunächst das Schreiben der Handelskammer dem Regierungs-Baumeister K., welcher die Vorarbeiten für uns ausführt, zur gutachtlichen Äußerung übergeben.

Die Äußerung lautet:

(Die Äußerung kann hier übergangen werden.)

Wenn demnächst nach Fertigstellung der Vorarbeiten das gesamte zur Beurteilung notwendige technische und Zahlenmaterial vorliegen wird, werden wir zu der angeregten Frage endgültig Stellung nehmen und nicht unterlassen, der Handelskammer weitere Mitteilung zukommen zu lassen.“

Eine endgültige Entscheidung ist noch nicht gefällt worden.

Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist an Seine Majestät den Kaiser und König ein ausführlicher **Bericht über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1890—1900** erstattet worden. Der Minister hat uns ein Exemplar dieses Berichtes überwiesen, das unserer Bibliothek einverleibt worden ist.

Als unsern Vertreter im **Bezirks-Eisenbahn-Rate** haben wir, wie für die vergangene, so auch für die gegenwärtige Wahlperiode, unsern Präsidenten und als dessen Vertreter unser Mitglied Herrn Stadtrat Braun gewählt.

Der **Bezirks-Eisenbahn-Rat** hielt am 22. Juni 1900 eine Sitzung ab, aus deren Verhandlungen folgendes hervorgehoben sei: Einstellung eines Kurswagens im Schnellzugsverkehre zwischen Braundenz und Berlin; Einrichtung der Ein- und Ausgänge auf den Bahnhöfen mit Bahnsteigsperrre nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und des Verkehres; Bestellung von Güterwagen bei Privatanschlußgleisen; Einrichtung von Telephonverbindungen zwischen den Güterabfertigungsstellen und den öffentlichen Fernsprechstellen; Aufhebung der ermäßigten Kohlenausfuhrtarife; Erweiterung des Getreideausnahmetarifes vom 13. Dezember 1897.

Aus der Sitzung vom 27. November 1900 seien folgende Verhandlungsgegenstände hervorgehoben: Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife (der Antrag auf Aufhebung wird angenommen); Verfrachtung von Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach Hamburg, Stettin und Neufahrwasser unter Aufhebung der per mare-Klausel zu den Säzen des Spezialtarifs III; Einführung von Staffeltarifen für Wagenladungsgüter, Einführung eines Notstandstarifes für Heu, Stroh und Torfstreu für die Provinz Westpreußen; Herstellung einer Tages Schnellzugsverbindung Königsberg-Breslau über Bromberg.

Der **Umfang des Eisenbahnverkehrs** der zu unserem Bezirke gehörenden Stationen im Jahre 1900/1901 geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor:



## Übersicht über den Eisenbahn-

Stb. Nr.	Stationen	Personen-	Güterverkehr				Einnahmen			ab-	
		Zahl der verkauften Fahrkarten (je 1000 Stck.)	Stückgut-		Wagen-		aus dem Person.- (einkl. Gepäck-) Verkehr	aus dem Güter- (einkl. Vieh-) Verkehr	zu- sam- men	gefertigte Fracht- briefe	
			Em- pfang to	Ver- sand to	Em- pfang to	Ver- sand to				je 1000 M.	je 1000 M.
1	Graudenz	257	7350	10752	96002	52272	409	745	1154	75978	62796
2	Bosfarfen	9	30	26	2960	1564	4	6	10	443	363
3	Roggenhausen	11	145	61	2445	2346	7	10	17	1120	804
4	Garnsee	26	594	216	3196	2504	20	28	48	4569	2221
5	Schönbrück	6	70	33	1491	2266	2	5	7	533	504
6	Wiedersee	6	145	58	4398	8041	4	10	14	1243	1218
7	Leßien	16	1089	311	9817	9079	16	76	92	8974	3872
8	Sedlinen	18	211	236	3539	5904	12	19	31	2033	2423
9	Marienwerder	117	3400	2251	69343	36074	181	322	503	35178	23847
10	Rachelshof	17	—	—	—	—	9	—	9	—	—
11	Kehhof	32	628	400	6319	6169	21	27	48	4414	3003
12	Stuhm	33	1386	525	9980	7878	33	59	92	10522	4869
13	Braunswalde	9	84	48	2476	2708	4	7	11	983	674
14	Buchwalde Wpr.	4	38	30	2239	1290	2	6	8	370	221
15	Scharnhorst	7	162	82	3043	6114	6	9	15	1585	869
16	Adl. Schönau	9	131	74	4723	4845	10	17	27	1198	1458
17	Sawdin	4	42	34	1951	4763	4	7	11	623	670
18	Freystadt	24	1171	527	12028	7663	26	79	105	10862	6011
19	Wilkau	7	53	17	5286	2372	4	21	25	876	490
20	Gr.-Rosainen	7	144	67	6016	1078	5	20	25	1430	592
21	Kröyen	6	83	36	1565	1172	3	7	10	501	360
22	Gr.-Plauth	5	77	34	4716	5212	2	13	15	729	477
23	Volkens-Seeberg	4	89	22	7640	3803	2	21	23	558	499
24	Riejenburg	13	302	222	19973	6629	15	56	71	3866	1907
25	Nitzwalde	14	111	68	2476	3446	6	8	14	1376	757
26	Melno	29	1517	512	45321	27113	25	152	177	21605	5015
27	Boguschan	5	102	156	3908	5203	4	10	14	758	715
28	Lindenau	11	412	246	12901	13525	11	28	39	3621	2320
29	Fürstenau	7	—	—	—	—	4	—	4	—	—
30	Bischofswerder	25	1621	632	13376	11060	45	111	156	11778	5994
31	Raudnitz	13	610	187	4952	2109	10	23	33	1591	991
32	Dt.-Eylau	53	2323	1965	24606	7268	132	189	321	19700	11064
33	Nischke	22	97	118	4078	2406	9	21	30	1043	1201
34	Ober-Gruppe	10	—	—	—	—	5	—	5	—	—
35	Gruppe	39	285	79	2045	1706	13	9	22	1950	866
36	Dubelno	11	121	16	—	—	4	1	5	395	145
37	Jezewo	16	701	135	—	—	9	4	13	2530	1044
38	Laszkowiz	35	612	429	5379	7071	62	49	111	5566	2518



## Verkehr der Stationen des Bezirkes.

Stbe. Nr.	Stationen	Personenverkehr	Güterverkehr				Einnahmen			abgefertigte Frachtbriefe	
		Zahl der verkauften Fahrkarten (je 1000 Stck.)	Stückgut		Wagenladungs-		aus dem Person- (einkl. Gepäck-) Verkehr	aus dem Güter- (einkl. Vieh-) Verkehr	zusammen		
			Em-pfang to	Ver- sand to	Em-pfang to	Ver- sand to	je 1000 M.	je 1000 M.	je 1000 M.	Em-pfang	Ver- sand
39	Dritschmin	15	468	162	3838	9256	16	30	46	3182	1917
40	Falkenhorst	1	—	—	—	—	0,5	—	0,5	—	—
41	Lianno	14	536	120	2491	4025	15	48	63	3386	1737
42	Lindenbusch	9	447	95	769	5644	8	11	19	2281	1197
43	Poln. Cefzin	16	563	282	1141	6623	12	12	24	2926	2208
44	Tuchel	38	2083	1611	8301	13210	54	126	180	16872	10635
45	Sehlen	4	22	21	621	1044	3	3	6	390	444
46	Frankenhausen	11	148	109	2807	3470	8	20	28	1350	1103
47	Könitz	119	3626	3765	38320	17423	239	379	618	37783	30544
48	Mittel	12	246	199	3382	11877	10	16	26	1841	1944
49	Czeršk	41	2320	1486	22971	17157	75	287	362	21382	13310
50	Long	12	—	—	—	—	8	—	8	—	—
51	Kruft	24	970	305	12778	10914	26	63	89	7357	3704
52	Parlin	20	549	176	5776	2525	18	32	50	3336	2095
53	Lerespol	38	402	575	1630	1062	47	42	89	3152	2215
54	Schönau	4	192	135	2525	2351	4	16	20	1098	560
55	Schweß	50	2127	1137	55395	13583	65	186	251	20679	10641
56	Warlubien	22	521	235	5413	6727	50	38	88	4282	3022
57	Gardenberg	25	1231	871	9915	6204	51	80	131	12325	7575
58	Scherwinsk	22	1040	430	12802	15460	41	80	121	7117	4570
59	Morroshin	29	1412	567	12741	8238	43	101	144	12278	4621
60	Schroop	12	343	188	7877	9625	7	16	23	2990	2150
61	Troop	7	249	136	5347	4646	6	16	22	2015	1565
62	Groß-Wapliß	9	154	77	3618	33964	7	32	39	1360	3459
63	Christburg	25	1623	714	7477	7763	33	83	116	12293	9337
64	Nikolaiken	15	590	336	6616	10296	14	30	44	4021	3530
65	Riesenburg	30	1540	896	34717	16100	41	148	189	12322	7197
66	Rosenberg	25	1292	816	25638	9232	29	96	125	9084	6092
67	Charlottenwerder	7	260	104	6025	4600	4	23	27	1640	1539
68	Sommerau	10	—	—	—	—	5	—	5	—	—
69	Dt.-Cylau St.	23	473	542	9521	6613	25	49	74	4239	3656
70	Dt.-Cylau	34	764	860	10814	3820	34	35	69	7728	6322
71	Alteiche	0,3	3	3	40	3315	0,09	0,6	0,7	44	262

Anmerkung. Die Stationen 1—59 gehören zur Eisenbahndirektion Danzig, 60—63 zu Königsberg, 64—71 zur Marienburg-Mlawkaer Bahn.



Der Verkehr der größeren Orte des Bezirkes entwickelte sich danach in den letzten Jahren folgendermaßen:

		Jahr	Graudenzen	Marienwerder	Dt.-Eylau Spth.	Schwet	König	Czerst
Personenverkehr	Zahl der verkauften Fahrkarten (je 1000 Stück)	1895	200	78	44	50	100	31
		1899	251	97	81	56	107	40
		1900	257	117	53	50	119	41
	Einnahme (je 1000 Mk.)	1895	293	134	110	48	192	54
		1899	396	164	133	63	229	77
		1900	409	181	132	65	239	75
Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungsverkehr; bei Einnahme inkl. des Viehverkehrs)	Empfang (je 1000 to)	1895	87	36	10	59	32	12
		1899	104	61	31	58	36	29
		1900	104	73	27	58	42	25
	Versand (je 1000 to)	1895	31	18	5	34	16	7
		1899	63	34	7	16	20	18
		1900	63	39	9	15	21	19
	Einnahme (je 1000 Mk.)	1895	471	192	121	233	349	130
		1899	656	304	199	167	360	252
		1900	745	322	189	186	380	287
	Gesamteinnahme (je 1000 Mk.)	1895	765	325	231	281	541	184
		1899	1052	468	322	230	589	329
		1900	1153	503	321	251	618	362

### b) Zugverbindungen und Personenverkehr.

Der von unserem Vertreter im Bezirks-Eisenbahn-Rate eingebrachte und von diesem angenommene Antrag, daß beim Nachtverkehre von Graudenzen mit Berlin und umgekehrt **Kurswagen** eingestellt werden möchten, ist von der Eisenbahndirektion abgelehnt worden.

Unser Antrag, daß an das **Tages-D-Zug-Paar** auf der Strecke **Insterburg-Thorn-Posen-Berlin** für Graudenzen anstatt wie bisher in Zablonowo in Thorn ein direkter Anschluß geschaffen werden möchte, ist auch in diesem Jahre von der Eisenbahnverwaltung nicht durchgeführt worden. Der D-Zug nach Berlin kann also von Graudenzen sowohl bei der Hin- als der Rückfahrt nach wie vor nur in Zablonowo erreicht werden.

Unserem Antrage entsprechend sind **Rückfahrkarten** Graudenzen-Berlin auch über Zablonowo eingeführt worden.



Vom 1. Mai 1901 wird auf der Strecke **Königsberg-Breslau** ein D=Zug=Paar mit folgendem Fahrplane eingelegt:

7 <sup>27</sup> ab Königsberg	an 1 <sup>34</sup>
9 <sup>20</sup> ab Danzig	an 12 <sup>07</sup>
10 <sup>03</sup> ab Dirschau	ab 11 <sup>01</sup>
11 <sup>10</sup> ab Laskowitz	ab 9 <sup>40</sup>
— ab Terespol	ab 9 <sup>26</sup>
12 <sup>06</sup> ab Bromberg	ab 8 <sup>45</sup>
12 <sup>56</sup> ab Inowrazlaw	ab 7 <sup>56</sup>
2 <sup>41</sup> ab Posen	ab 6 <sup>17</sup>
5 <sup>20</sup> an Breslau	ab 3 <sup>30</sup>

Von Graudenz aus bestehen an den D=Zug Breslau-Königsberg in beiden Richtungen, sowie bei dem Zuge Königsberg-Breslau in der Richtung nach Graudenz, direkte Anschlüsse, dagegen nicht an den Zug Königsberg-Breslau von Graudenz aus. Denn Zug 752 (ab Graudenz 9<sup>28</sup>, an Laskowitz 10<sup>14</sup>), der den Anschluß an den D=Zug vermitteln soll, trifft bereits ungefähr 1 Stunde vor Abfahrt des D=Zuges (11<sup>09</sup>) in Laskowitz ein. Infolge dieses langen Aufenthaltes wird den von Graudenz kommenden Reisenden die Benutzung des D=Zug=Paares fast völlig unmöglich gemacht, da bei Reisen nach Bromberg naturgemäß der Personenzug 376 (ab Laskowitz 10<sup>24</sup>, an Bromberg 11<sup>30</sup>) und bei Reisen nach Inowrazlaw, Gnesen, Posen u. s. w. die Verbindung über Thorn, die nicht mehr Zeit erfordert, dagegen bedeutend weniger Fahrgehalt kostet (ab Graudenz 9<sup>27</sup>, an Thorn 11<sup>36</sup>, Inowrazlaw 12<sup>34</sup>, Posen 2<sup>54</sup>), benutzt wird. Um den von Graudenz kommenden Reisenden die Benutzung des D=Zuges Königsberg-Breslau zu ermöglichen, würde daher die Späterlegung des Zuges 752 um  $\frac{3}{4}$  bis 1 Stunde erforderlich sein. Es würde alsdann ein direkter Anschluß an den D=Zug gewonnen und so die Verbindung von Graudenz mit Inowrazlaw, Posen, Breslau u. s. w. bedeutend verbessert werden. Eine derartige Verlegung des Zuges 752 ist im Interesse der anderen Anschlüsse unbedenklich, ja sogar sehr erwünscht. Die Vormittags-Verbindung von Graudenz mit Könitz und Dirschau (=Danzig), die bisher infolge des einstündigen Aufenthaltes in Laskowitz (Zug 752 an Laskowitz 10<sup>14</sup>, Zug 706 nach Könitz ab 11<sup>13</sup>, Zug 373 ab nach Dirschau 11<sup>13</sup>) sehr ungünstig ist, würde dadurch gleichfalls erheblich verbessert werden, da die Züge nach Könitz und Dirschau direkten Anschluß an einen ungefähr 10<sup>1/4</sup> Uhr aus Graudenz abzulassenden Zug haben würden. Die bisher bei Benutzung dieser Verbindung von Graudenz nach Danzig 4<sup>1/2</sup> Stunden und nach Könitz 4 Stunden währende Fahrt würde dann nur noch ungefähr 3<sup>1/2</sup> bezw. 3 Stunden dauern.

Der Anschluß an den Zug 376 von Dirschau nach Bromberg (ab Laskowitz 10<sup>24</sup>) würde allerdings bei Späterlegung des Zuges 752 auf=



gegeben werden. Der Zug 376 ist aber für Graudenz und die anderen an den Strecken Marienwerder=Graudenz, Kornatowo=Graudenz und Jablonowo=Laskowitz liegenden Stationen in der Hauptsache nur für den Verkehr mit Bromberg (und darüber hinaus mit Schneidemühl=Berlin) von Bedeutung. Die Verbindung mit Bromberg würde aber bei Späterlegung des Zuges 752 und bei Benützung des D=Zuges ebenso günstig wie bei der bisherigen Personenzugverbindung sein, die Verbindung von Graudenz mit Berlin würde dagegen eine bedeutende Verbesserung und Beschleunigung erfahren, da der jetzt in Bromberg 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stunden dauernde Aufenthalt dann auf die Hälfte reduziert werden würde.

Allen diesen wesentlichen Vorzügen, die die Späterlegung des Zuges 752 für den Verkehr mit Danzig, Könitz, Berlin, Posen, Breslau u. s. w. gewähren würde, würde allein der Nachteil gegenüberstehen, daß die bisherige Vormittagsverbindung zwischen den Stationen der Strecke Graudenz=Laskowitz einerseits mit den zwischen Laskowitz und Bromberg belegenen Stationen (Parlin, Prust, Klarheim und Maximilianowo) andererseits aufgehoben würde. Doch ist der Lokalverkehr mit diesen Stationen, die vollständig nach Bromberg gravitieren, von ganz geringer Bedeutung und wird durch die anderen Verbindungen (z. B. des Morgens) in völlig ausreichender Weise bewältigt. Eine Störung würde allerdings der Verkehr mit Schwetz erleiden, falls der D=Zug nicht in Terespol anhält. Im Interesse der zusammen mehr als 20000 Einwohner zählenden Städte Culm und Schwetz, für die die Anschlußstation an den D=Zug Terespol ist, ist jedoch auch ein Anhalten des D=Zuges in Terespol erforderlich.

Trotzdem also die Verlegung des Zuges 752, die die bisher sehr ungünstigen Verbindungen Graudenz nach verschiedenen Richtungen wesentlich verbessern würde, unbedenklich ist, hat die Eisenbahndirektion zu Danzig unsern Antrag auf Verlegung des Zuges 752 „wegen der alsdann eintretenden erheblichen Schädigung des Nahverkehrs“ abschlägig beschieden.

Wir haben darauf die Anträge,

1. daß Zug 752 ungefähr  $\frac{3}{4}$  bis 1 Stunde später aus Graudenz abgelaufen werde, so daß er einen direkten Anschluß an den D=Zug Königsberg=Breslau, sowie an die Züge Laskowitz=Dirschau und Laskowitz=Könitz erhält, und mit der größten zulässigen Geschwindigkeit von Graudenz nach Laskowitz durchgeführt wird,
  2. daß das D=Zug-Paar auch in Terespol hält,
- an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, sind jedoch darauf gleichfalls abschlägig beschieden worden.

Der von anderer Seite gestellte Antrag, Zug 703, der jetzt 9<sup>40</sup> vormittags aus Könitz geht und 1<sup>40</sup> in Laskowitz eintrifft, bereits



ungefähr 8<sup>50</sup> aus Könitz abgehen zu lassen und so zu beschleunigen, daß er in Laszkowitz um 11 Uhr eintrifft und Anschluß an den D-Zug Königsberg-Breslau gewinnt, ist von uns befürwortet worden.

Die beantragte Verlegung des Zuges 703 wird nicht nur für Könitz und die an der Strecke Könitz-Laszkowitz belegenen Stationen einen Anschluß an den neuen D-Zug Königsberg-Breslau, sowie an den Zug Bromberg-Dirschau gewähren und eine günstigere Verbindung mit Graudenz und damit mit der Regierungshauptstadt Marienwerder, mit Thorn und dem östlichen Teile Westpreußens sowie dem mittleren und südlichen Teile der Provinz Ostpreußen schaffen, sondern auch durch die Vermittlung eines direkten Anschlusses von Dirschau, Nakel und besonders Neustettin her eine bei der Lage der Dinge verhältnismäßig günstige Verbindung der nach Neustettin zu gravitierenden Teile Hinterpommerns und der um Könitz belegenen Gegenden mit dem mittleren und östlichen Teile Westpreußens und dem größeren Teile Ostpreußens ermöglichen.

Welche Verbesserung die Verbindung der Könitzer Gegend mit der Regierungshauptstadt beispielsweise durch diese Zugverlegung erfahren würde, geht aus folgender Vergleichung der Verbindung von Schlochau mit Marienwerder hervor:

Entfernung in km		bisher	bei der beantragten Verlegung des Zuges 703
15	ab Schlochau . . . . .	813	813
	an Könitz . . . . .	839	839
92	ab " . . . . .	940	850
	an Laszkowitz . . . . .	140	ungefähr 11
	ab " . . . . .	256	11 <sup>16</sup>
	an Graudenz . . . . .	340	12 <sup>10</sup>
38	ab " . . . . .	426	12 <sup>55</sup>
	an Marienwerder . . . . .	539	214

Diesem großen Vorteile, der die Einrichtung einer direkten Tagesverbindung des Westens der Provinz und der angrenzenden Gegenden mit dem Osten Westpreußens und der Provinz Ostpreußen bietet, steht allerdings der Nachteil gegenüber, daß der Anschluß vom Zug 305 Schneidemühl-Könitz an den Zug 703 verloren gehen würde. Diese Verbindung scheint uns aber für den Verkehr der an der Strecke Schneidemühl-Könitz belegenen Stationen mit der Tucheler Gegend von sehr geringer Bedeutung zu sein und nur für den Verkehr von Berlin mit der Tucheler Gegend in Betracht zu kommen. Das Interesse an dieser Verbindung ist aber bei der schwachen Bevölkerung des Tucheler Kreises gleichfalls gering. Erfahrungsgemäß wird diese Verbindung von Berlin mit Tuchel hauptsächlich zur



Herbst- und Winterzeit von den heimkehrenden „Sachfengängern“ benutzt, die dann nichts zu versäumen haben und, wenn sie bei Nacht von Berlin nach Königs fahren wollen, zur Weiterfahrt nach Tüchel ebenso den Mittagszug benutzen können. Für die Benutzer der drei oberen Wagenklassen kommt diese Verbindung überhaupt nicht in Betracht.

Der Antrag ist von der Eisenbahndirektion abgelehnt worden.

Der Zentralausschuß Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine ersuchte uns um Unterstützung seiner hinsichtlich der **Reform der Personentarife** gemachten Vorschläge, daß innerhalb des Gebietes der preussischen Verkehrsverwaltung eine Fernzone für Fahrten über 300 km eingerichtet werde, dergestalt, daß für Reisen, die eine Länge von 300 km übersteigen, nur der Fahrpreis für 300 km erhoben wird. Bei völliger Anerkennung des Grundgedankens dieses Antrages, daß die Tarife bei weiteren Reisen verbilligt werden möchten, haben wir von einer Unterstützung dieses Antrages abgesehen.

Die regelmäßigen Einheitsätze der preussischen Staatseisenbahnen betragen am 1. April 1900:

Nr.	B e z e i c h n u n g	I. Kl. II. Kl. III. Kl. IV. Kl.			
		für die Person und das km in Pfg.			
1	Einfache Fahrkarten . . . Schnellzug	9,0	6,67	4,67	—
	„ „ „ „ „ Personenzug	8,0	6,0	4,0	2,0
2	Gewöhnliche Rückfahrkarten und An- schlußrückfahrkarten, jedes km . .	6,0	4,5	3,0	—
3	Sonntagskarten jedes km Personenzug	4,0	3,0	2,0	—
4	Sommerkarten und feste Rundreisekarten:				
	a) mit 45 Tagen Geltungsdauer . . .	6,0	4,5	3,0	—
	Zuschlag zum Fahrpreis	3 Mk.	2 Mk.	1 Mk.	—
	b) mit geringerer als 45 tägiger Geltungs- dauer, sofern sie diejenige der ge- wöhnlichen Rückfahrkarten über- steigt . . . . .	6,0	4,5	3,0	—
	Zuschlag zum Fahrpreis	2 Mk.	1,5 Mk.	1 Mk.	—
5	Vereinsfahrcheine . . . . .	6,3	4,67	3,27	—
6	Arbeiterfahrkarten . . . . .	—	—	—	1,0
	Auf einfache und Rückfahrkarten werden 25 kg Gepäck frei befördert. Die Gepäckfracht beträgt 0,5 Pfg. für je 10 kg und 1 km.				



Die Weiterführung des 9<sup>18</sup> aus Jablonowo nach **Freystadt** abgehenden und dort 10<sup>50</sup> eintreffenden Zuges nach Marienwerder und Kiesenburg wird lebhaft gewünscht.

Während die Direktion der **Marienburg-Mlawkaer** Eisenbahn im Sommer 1900 den Bedürfnissen des reisenden Publikums durch Einlegung eines weiteren Zugpaares zwischen Marienburg und Dt.-Gylau Rechnung getragen hatte, ist diese Einrichtung bei Aufstellung des Sommerfahrplans für 1901 unterblieben. Die Verkehrsverhältnisse, besonders der Städte Rosenberg und Kiesenburg, sind dadurch recht ungünstig geworden. Der letzte Zug geht von Dt.-Gylau in der Richtung nach Marienburg bereits um 5 Uhr 5 Minuten nachmittags ab, so daß den später ankommenden Reisenden ein Weiterkommen unmöglich ist.

Die Wiedereinlegung des früheren Zugpaares ist sehr erwünscht.

### c) Güterverkehr.

Die Einführung von **Staffeltarifen für Holz**, sowie für **Getreide** und Mühlenfabrikate beim Versand von dem Osten nach Mitteldeutschland und dem Westen ist für eine Hebung der Land- und Forstwirtschaft des Ostens und der damit zusammenhängenden Gewerbe eine Notwendigkeit und wird von uns entschieden befürwortet.

Die schädigenden Wirkungen der **Getreideausnahmetarife** vom 23. Dezember 1897 nach den Hafenplätzen, die in neuester Zeit auch auf die Nachbarorte z. B. von Danzig ausgedehnt worden sind, haben sich auch im Berichtsjahre in unserem Bezirk wiederum fühlbar gemacht. Die Anträge, die Ausnahmetarife auf alle Plätze auszudehnen, in denen sich Handelsmühlen befinden, sind bisher abgelehnt worden. Gleichfalls erscheint unsere Anregung, die ermäßigten Tarife nur für das thatsächlich zum Export gebrachte, nicht aber auch für das in den Hafenplätzen und ihrer Umgegend verbleibende Getreide anzuwenden, als wenig aussichtsvoll, nachdem die Ausnahmetarife auch auf die in den Nachbarorten der Seeplätze belegenen Mühlen ausgedehnt worden sind. Wir werden daher für die Ausdehnung der Ausnahmetarife auf sämtliche Plätze in dem Geltungsbereiche des Tarifs, in denen sich Handelsmühlen befinden, auch in Zukunft eintreten.

Für das Jahr 1901 wird die Frage der Einführung von Staffeltarifen für Getreide und der Ausdehnung der Ausnahmetarife vom 13. Dezember 1897 weniger brennend sein, da die Brotgetreideernte im Jahre 1901 in unserm Bezirke zum größten Teile ausfallen wird.



Zur Erleichterung des Bezuges des Getreides und des Saatgutes aus anderen Gegenden haben wir die Einführung von **Ausnahmetarifen** für Getreide für die Zeit des Notstandes in folgender Eingabe beantragt:

„Die durch die ungünstige Witterung im Herbst und Winter verursachte Zerstörung der Wintersaaten, die einen großen Teil der Landwirte zur Umackerung und Neubestellung ihrer Felder mit Sommerfrucht zwingt, und der infolgedessen zu erwartende fast völlige Ausfall der Ernte an Brotgetreide in dem größten Teile unseres Bezirkes und der angrenzenden Gebiete wird in diesem Jahre den Bezug von großen Mengen Brotgetreide nach unserem Bezirke erforderlich machen.

Es wird von sachverständiger Seite vielfach angenommen, daß die Ernte an Brotgetreide in unserem Bezirke nicht einmal für den Bedarf der Landwirtschaft ausreicht, so daß also nicht nur das für die Ernährung der städtischen, sondern auch eines großen Teiles der ländlichen Bevölkerung erforderliche Brotgetreide, gleichwie ein großer Teil des zur Winterbestellung benötigten Saatgutes aus anderen Gegenden bezogen werden muß.

Zur Deckung dieses Bedarfes ist sowohl im Interesse der Allgemeinheit als auch im besonderen der Mülerei und der Landwirtschaft unseres Bezirkes die Einführung ermäßigter Bahntarife für die Zeit des Notstandes erforderlich.

Die Mülerei unseres Bezirkes ist hinter den in und bei den Seestädten gelegenen Mühlen durch die Ausnahmetarife vom 13. Dezember 1897, die, ursprünglich nur für das zum Exporte kommende Getreide bestimmt, auch auf das von den Mühlen in den Hafenplätzen und den Nachbarorten zum einheimischen Bedarfe bezogene Getreide angewandt werden und diesen Mühlen einen verhältnismäßig weit billigeren Bezug des Getreides als den Binnenmühlen ermöglichen, schwer benachteiligt worden. Die schädlichen Folgen dieser ungleichen Behandlung haben sich für einen Teil der Binnenmühlen bisher um deswillen nicht in vollem Umfange fühlbar gemacht, weil diese in Mitten einer Gegend belegen sind, die Getreide in größeren Mengen hervorbringt, und daher das erforderliche Getreide zum Teil aus der näheren Umgebung beziehen können. Wenn ihnen dieser Vorzug verloren geht, wie es in diesem Jahre der Fall ist, so wird ihnen die Konkurrenz mit den Hafenummühlen, die nicht nur das etwa zur Verfügung stehende einheimische Getreide, sondern auch das ausländische Getreide billig beziehen können, auf das äußerste erschwert. Es würde daher bei den jetzigen Frachtverhältnissen zu erwarten sein, daß die Binnenmühlen das zum Betriebe erforderliche Getreide nicht erhalten können, oder doch nur zu unverhältnismäßig hohen Preisen, die eine Konkurrenz mit dem in den Hafenummühlen gewonnenen Mehl kaum mehr ermöglichen. Hierdurch wird die Mülerei unseres Bezirkes in ihrem Bestande ernstlich gefährdet.

Dies aber würde auch für die Landwirtschaft eine große Gefahr bedeuten, da eine leistungsfähige Mülerei, die der Landwirtschaft einen



leichten und vorteilhaften Absatz ihrer Produkte ermöglicht und die sonst von weiterher zu beziehenden Futtermittel billig liefert, eine der wichtigsten Stützen für das Gedeihen der Landwirtschaft ist.

Hat die Landwirtschaft schon aus diesem Grunde das gleiche Interesse wie die Mülerei an einer Frachtherabsetzung für Brotgetreide, so kommt noch hinzu, daß die Landwirtschaft in Folge des Ausfalls der Winterung auf Bezug von Saatgut aus anderen Gegenden angewiesen ist. Um den Bezug des Saatgetreides zu erleichtern, ist es jedoch erforderlich, daß die ermäßigten Tarife nicht allein, wie es bei den Notstandstarifen für Futter- und Streumittel der Fall ist, für die Bezüge der landwirtschaftlichen Betriebe bzw. Genossenschaften, sondern auch des Handels eingeführt werden. Denn ein großer Teil der landwirtschaftlichen Betriebe ist schon sonst auf die Vermittelung des Zwischenhandels angewiesen; ganz besonders aber trifft dies bei der gegenwärtigen Notlage zu, wo ein großer Teil der Landwirte nicht die Mittel zum Ankauf des Getreides zur Verfügung hat und daher auf die Gewährung auf Kredit bei dem Kaufmann reflektieren muß.

Ev. Excellenz unterbreiten wir daher ehrerbietigst die Bitte, die Einführung ermäßigter Tarife für Brotgetreide beim Bezuge aus anderen Gegenden nach unserem Bezirke sowie den anderen Notstandsgebieten mit allgemeiner Geltung für die Zeit des Notstandes hochgeneigtest baldigst anordnen zu wollen.“

Gleichfalls haben wir für die Zeit des Notstandes die Einführung von Staffeltarifen für Sommergetreide bei der Ausfuhr aus unserem Bezirke beifürwortet. —

**Zucker** aller Art in Ladungen von mindestens 10000 kg zur Ausfuhr über See oder über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstraßen oder über die Landgrenzen ist aus Spezialtarif I in Spezialtarif III versetzt worden; die gleiche Vergünstigung kann dem von den Raffinerien bezogenen Zucker pro rata der zum Exporte gebrachten Raffinade auf Antrag und bei Erfüllung der gestellten Bedingungen gewährt werden.

Der seit dem 6. Februar 1901 eingeführte Ausnahmetarif für **Futter- und Streumittel**, der eine Frachtermäßigung von 25 % gewährt, kommt nur bei Bezügen der landwirtschaftlichen Betriebe bzw. Genossenschaften, nicht aber auch der Kaufleute zur Anwendung. Die den Handel ausschließenden Anwendungsbestimmungen des Tarifes setzen nicht nur den Handel zurück und schädigen ihn schwer, sondern schließen auch die auf die Vermittelung des Handels angewiesenen — insbesondere kleineren — Landleute von den Vergünstigungen der Frachtherabsetzung aus. Wir haben daher bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, daß die den Handel ausschließenden Anwendungsbestimmungen des Tarifes aufgehoben werden; leider sind die von der Mehrzahl der



Handelsvertretungen in dieser Richtung eingebrachten Vorstellungen erfolglos geblieben.

Einen von der Zentrale für Spiritus-Verwertung gestellten Antrag, daß von einer Reihe nordöstlich gelegener Stationen für die **Verfrachtung von Spiritus und Sprit zur Ausfuhr** nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser der Spezialtarif III in Anwendung gebracht würde, haben wir unter der Bedingung befürwortet, daß die ermäßigten Tarife nur für den zur Ausfuhr kommenden, nicht etwa auch für den in den Hafenplätzen verbleibenden oder von dort wieder landeinwärts versandten Spiritus zur Anwendung kommen.

Auf Beschluß des Staatsministeriums ist in Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Kohlenverwendung zur Erleichterung der Zufuhr ausländischer **Kohlen** der Rohstofftarif für die Zeit des Weiterbestehens der damaligen Verhältnisse, mindestens aber für 2 Jahre, eingeführt worden. Wir haben diesen Beschluß mit Freuden begrüßt, wenn auch eine durchgreifende Einwirkung auf die Gestaltung des Kohlenmarktes davon nicht zu erwarten stand.

Die Einführung ermäßigter Tarife, vielleicht des Ausnahmetarifcs 5, für Transporte von **Plastersteinen**, ist von uns befürwortet worden.

Die Detarifierung von **Feldspath und Quarz** haben wir im Interesse der Glas- und Ofenfabrikation, sowie der Emaillefabrikation unseres Bezirkes empfohlen. Gleichfalls haben wir die Veretzung von **Kalkspath, Marmorwehl** und Kreide in den Rohstofftarif angeregt.

Die Einführung eines Ausnahmetarifcs für **Metallzement** von Zürich-Wollishofen nach Leipzig haben wir befürwortet.

Von einer Unterstützung des Antrages des Vereins deutscher Papierfabrikanten auf Frachtherabsetzung für **Papier** haben wir abgesehen, da wir uns bei dem Zusammenschluß der Papierfabriken zu einem Ringe von einer Frachtherabsetzung keinen Vorteil für die Papierkonsumenten versprechen konnten.

Der Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte hat mehrere Anträge, betreffend Frachtherabsetzung der **landwirtschaftlichen Maschinen**, an die Eisenbahnverwaltung gerichtet, die sich hauptsächlich auf die Veretzung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in Wagenladungen aus Spezialtarif I mit der Nebenklasse A 2 nach Spezialtarif III mit der Nebenklasse II, oder wenn dies nicht zu erreichen sein sollte, auf die Einführung eines Ausnahmetarifcs, nach dem wenigstens nicht höhere Frachtsätze von Ladungen à 5000 kg, als die des Spezialtarifs I, und von Ladungen à 10000 kg, als die des Spezialtarifs II erhoben werden, erstrecken.

Diese Anträge werden von uns befürwortet.



Den Druckfachen des Landeseisenbahnrates sei folgender **Gütertransporttarif** entnommen:

Entfernungen	Stückgutklassen				Wagenladungsklassen					
	Eilstückgut		Frachtstückgut		Allgemeine		Spezialtarife			
	Allgemeine Eilgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	A <sub>1</sub>	B	A <sub>2</sub>	I	II	III
<b>Streckenätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen</b>										
1 bis 50 km . . . . .	22	11	—	—	—	—	—	—	—	—
51 " 200 " (anzustoßen an den Satz für 50 km)	20	10	—	—	—	—	—	—	—	—
201 bis 300 km (anzustoßen an den Satz für 200 km)	18	9	—	—	—	—	—	—	—	—
301 bis 400 km (anzustoßen an den Satz für 300 km)	16	8	—	—	—	—	—	—	—	—
401 bis 500 km (anzustoßen an den Satz für 400 km)	14	7	—	—	—	—	—	—	—	—
über 500 km (anzustoßen an den Satz für 500 km)	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—
bis 726 km . . . . .	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
über 726 " . . . . .	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
auf alle Entfernungen . .	—	—	—	—	6,7	6	5	4,5	3,5	—
1 bis 100 km . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,6
über 100 km (durchgerechnet)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2
<b>Abfertigungsgebühren für 100 kg in Pfennigen</b>										
1 bis 10 km . . . . .	20	10	—	—	8	} 6	6	6	6	6
11 " 20 " . . . . .	22	11	—	—	9					
21 " 30 " . . . . .	24	12	—	—	10					
31 " 40 " . . . . .	26	13	—	—	11					
41 " 50 " . . . . .	28	14	—	—	12					
51 " 60 " . . . . .	30	15	—	—	12	} 9	9	9	9	
61 " 70 " . . . . .	32	16	—	—	12					
71 " 80 " . . . . .	34	17	—	—	12					
81 " 90 " . . . . .	36	18	—	—	12					
91 " 100 " . . . . .	38	19	—	—	12					
über 100 " . . . . .	40	20	—	—	12	12	12	12	12	

Die Eisenbahndirektion zu Danzig macht darauf aufmerksam, daß die Frist für den **Aufbrauch** der in den Anlagen C und D der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 vorgeschriebenen **Frachtbriefformulare**, die durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 verschiedene Änderungen erfahren haben, vom Reichs-Eisenbahnramte bis zum 31. Dezember 1901 ausgedehnt worden ist.



Die Eisenbahnverwaltung macht auf folgende Bestimmungen der **Eisenbahn-Verkehrsordnung** aufmerksam (§ 53, 1 und § 58, 4 u. 5).

- § 53, 1. „Der Absender haftet für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt die Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.“
- § 58, 4 u. 5. „Die Stückgüter sind in haltbarer, deutlicher und Verwechselungen ausschließender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe, äußerlich zu bezeichnen (signieren). Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, daß Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet.“

Die Güterabfertigungsstellen seien angewiesen, Entschädigungsansprüche bei Verstößen hiergegen unbedingt abzulehnen.

Unser Antrag auf Aufstellung eines stärkeren Ladekrahnes und Anbringung einer Rampe auf Bahnhof **Sardenberg** ist, wie vordem von der Eisenbahndirektion, so auch von dem Minister der öffentlichen Arbeiten abgelehnt worden.

Unser Antrag, daß die **Güterwagen** den Inhabern von Privatanschlußgleisen zur Zeit der verkürzten Be- und Entladefristen auf Wunsch mehrfach des Tages — und zwar morgens und mittags — gestellt werden möchten, ist von dem Bezirks-Eisenbahn-Rate angenommen worden. Die Eisenbahnverwaltung erklärte eine Bestellung der Wagen für eine bestimmte Tageszeit für unzulässig, erklärte jedoch, die Wünsche der Interessenten nach Möglichkeit berücksichtigen zu wollen.

Auf Grund der wiederum von den Interessenten erhobenen Klagen hat unser Vertreter im Bezirks-Eisenbahn-Rate den Antrag gestellt, daß die Ladefristen für die Inhaber von Anschlußgleisen auch zu Zeiten des gesteigerten Güterverkehrs keinesfalls unter 6 Arbeitsstunden herabgesetzt werden und zu seiner Begründung folgendes angeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung hat am 18. März folgenden Plan der Bedienungzeiten und Ladefristen der Anschlüsse auf Station Schwyz festgesetzt:

Ankunft der Wagen		Zuführung der Wagen	Die Ladefrist endet um	Die Abholung der Wagen erfolgt
mit Zug	uhr	uhr	uhr	uhr
351	8 B.	9 B.	1 N.	2 N.
353	12 "	12 N.	5 "	6 "
355	4 N.	4 "	8 B.	9 B.
357	7 "	7 "	1 N.	2 N.
359	11 "	6 B.	1 "	2 "



Danach beträgt die Zeit, die der hier in Betracht kommenden Zuckerfabrik Schwez zum Be- und Entladen der Wagen zur Verfügung steht, z. B. bei dem Zuge 351 und 353 rechnermäßig 4 bzw. 5 Stunden, tatsächlich jedoch, da von 12—1 Uhr Mittagspause ist, nur 3 bzw. 4 Stunden. In diesem kurzen Zeitraume einen größeren Transport Wagen zu be- oder entladen, ist naturgemäß unmöglich, zumal, wenn die für einen Tag verlangten Wagen sämtlich oder zum größeren Teile des Morgens auf einmal angeliefert werden.

Die Fabrik kann daher die Ent- und Beladung der Wagen ohne größere Störung des Betriebes nicht in der vorgeschriebenen Zeit vornehmen und muß daher Standgeld zahlen, ohne daß die Eisenbahnverwaltung ihren Zweck, den Wagenumlauf möglichst zu beschleunigen, erreicht. In jedem Falle aber bedeutet eine so weit gehende Einschränkung der Ladefristen für die Fabrik eine Belästigung, die in keinem Verhältnisse zu den der Eisenbahnverwaltung etwa erwachsenden Vorteilen steht.

Es ist daher zum mindesten erforderlich, daß die Ladefrist auch zu Zeiten des gesteigerten Güterverkehrs auf 6 Arbeitsstunden verlängert wird, wenn den Interessen der Fabriken auch hiermit in vielen Fällen noch nicht Genüge geschieht, zumal da die Eisenbahnverwaltung es abgelehnt hat, eine Bestellung nicht nur für einen Tag, sondern auch für 2 Tageszeiten (morgens und mittags) zuzulassen.“

Klagen über unzureichende **Gestellung der Güterwagen** werden von verschiedenen Seiten geführt; so ist z. B. in dem Berichte über die Glasfabriken in einzelner Mitteilung darüber gemacht worden; gleichfalls wird von Holzhändlern darüber Klage geführt, daß die 10 m langen, offenen Wagen häufig nicht rechtzeitig zu erhalten seien.

Über unvorsichtiges Handhaben und **Rangieren der Eisenbahnenwagen**, die mit zerbrechlichen Waren beladen sind, wird aus den Interessentenkreisen lebhaft Klage geführt.

Eine Anzahl von Änderungen hinsichtlich der **Tarifierung und Klassifizierung** einzelner Waren sind in der Sitzung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 19. Dezember 1900 beschlossen worden.

Bei der Eisenbahndirektion Danzig haben wir die Aufnahme einer Reihe von Gütern (wie Petroleum, Destillate daraus, Malztreber, Melasse, Gaswasser, Teer, Solaröl, Steinkohlenteer, Sprit, Spiritus, Holzgeist u. s. w.) in das Verzeichnis der Güter, die auf Grund des § 35 der allgemeinen Tarifvorschriften zur Beförderung in **Kesselwagen** zuzulassen sind, befürwortet.



## 8. Schiffahrt.

Die **wasserwirtschaftliche Vorlage**, die dem Abgeordnetenhanse am 10. Januar 1901 zugegangen ist, ist von uns freudig begrüßt worden.

Die Vorlage forderte, abgesehen von der ursprünglichen Kanalvorlage und sonstigen Maßnahmen zum Ausbau von Kanälen und Flußläufen im Interesse des Schiffahrtsverkehrs und der Landeskultur, insbesondere auch die Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel (für 400 to-Schiffe) und entsprach somit den von uns bereits gelegentlich der früheren Kanalvorlage ausgesprochenen Wünschen.

Die vom Zentralvereine für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt unermüßlich verfolgten Bestrebungen, das Zustandekommen der Kanalvorlage zu fördern, haben wir nach Kräften unterstützt. Wenn die Vorlage vor der Hand auch gescheitert ist, so hegen wir doch die Hoffnung, daß die Erkenntnis von dem Nutzen dieses großen nationalen Werkes sich stetig Bahn brechen und in absehbarer Zeit zur Annahme der Kanalvorlage führen wird.

Eine von der Handelskammer Bromberg zur Kanalvorlage an das Abgeordnetenhaus gerichtete Petition, betreffend Beseitigung der **Karlsdorfer Schleuse** in der unteren Brahe, haben wir befürwortet.

Dem Magistrate Graudenz, der von dem Herrn Regierungspräsidenten um einen Bericht über die Frage eines **Weichsel-Ost-Kanals** ersucht worden war, haben wir folgendes Gutachten erstattet:

„In der Begründung der Wasserwirtschaftlichen Vorlage heißt es (bei Sympher, d. W. W. W.):

„Insbesondere dürfte die deutsche Landwirtschaft des Ostens den gebotenen Vorteil (sc. der Durchführung der wasserwirtschaftlichen Vorlage) erkennen, nachdem der Rhein-Elbe-Kanal zu einem Rhein-Weichsel-Kanal werden soll, der dem deutschen Getreide und Holz einen ununterbrochenen Weg bis zu dem aufnahmefähigen Westen bietet und sie dadurch in den Stand setzt, den ausländischen Erzeugnissen mit derselben Waffe, der billigen Wasserbeförderung, zu begegnen, die bisher allein dem überseeischen Getreide und Holz zur Verfügung stand. In gleicher Weise wird auch der nicht landwirtschaftliche Teil des Ostens den Ausbau seines Wasserstraßennetzes und den Anschluß an den Westen begrüßen, denn für die wirtschaftliche Hebung der Ostprovinzen haben niedrige Transportkosten wesentliche Bedeutung.“

Wenn in diesen Worten eine Ermäßigung der Transportkosten als eine wesentliche Vorbedingung für die Hebung der Ostprovinzen bezeichnet wird, so ist dies durchaus zutreffend; für die Ostprovinzen ist bei ihrer geographischen Lage, bei der weiten Entfernung sowohl von den Gegenden, die die industriellen Rohstoffe hervorbringen, als auch von denen, die die überschüssigen Produkte der Land- und Forstwirtschaft und die daraus hergestellten Fabrikate des Ostens aufnehmen können, eine Verbilligung der Transportkosten von geradezu vitaler Bedeutung.



Die Aufhebung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate hat die vordem sehr lebhaft ausgeführten von diesen Produkten aus den Ostprovinzen nach Mittel- und Westdeutschland zum größten Teile aufgehoben, so daß gegenwärtig ein Transport von diesen Gütern nach Mittel- und Westdeutschland nur noch bei Benutzung des Wasserweges über See in geringem Umfange stattfindet.

Die Aufhebung des Identitätsnachweises hat allerdings der Ausfuhr von Getreide ins Ausland eine wesentliche Stütze gegeben; gegenwärtig jedoch, wo eine Erhöhung der Getreidezölle nicht ausgeschlossen erscheint und eine Wiedereinführung des Identitätsnachweises wieder in den Bereich der Möglichkeit gerückt ist, ist eine Verbilligung der Transportkosten für Getreide und Mühlenfabrikate beim Versand aus dem Osten nach Mittel- und Westdeutschland erforderlich, um den Osten in den Stand zu setzen, seine Produkte nach dorthin absetzen zu können.

Gleichfalls ist eine Verbilligung der Transportkosten für Holz erforderlich, wenn anders die Ostprovinzen in Mittel- und Westdeutschland gegenüber dem ausländischen Holze wettbewerbsfähig gemacht werden sollen; die erbetene Einführung von Staffeltarifen für Holz ist bisher nicht erfolgt. Wenn auch für Eisen, Kohlen, Düngemittel u. s. w. beim Versand von den Gewinnungsstätten nach dem Osten billige Tarife erstellt worden sind, so sind die Frachtkosten für diese für die Industrie und die Landwirtschaft unentbehrlichen Roh- und Hilfsstoffe zu hoch, so daß eine weitere Frachtverbilligung erforderlich ist. Gleichfalls bedürfen eine große Anzahl anderer Rohstoffe und Fabrikate einer weiteren Transportverbilligung.

Die anfangs erwähnte Bemerkung der wasserwirtschaftlichen Vorlage, daß der Osten bei Durchführung der wasserwirtschaftlichen Vorlage der ersehnten Frachtverbilligung teilhaftig werde, trifft für den größten Teil unseres Bezirkes, insbesondere soweit er an der Weichsel gelegen ist, zu. Die weiter von der Weichsel entfernt gelegenen Orte werden jedoch diese Frachtverbilligung nur noch zum Teile genießen, da die hohen Anschlußfrachten von der Binnenwasserstraße bis zu den betreffenden Orten die Fracht auf diesem Wege wieder zu sehr verteuern würden.

So wird z. B. die Fracht für Getreide (1 to) von Dt.-Oylau nach Herne, die jetzt beim Bahntransporte (958 km) = 41,40 Mk. kostet, nach Durchführung der Kanalvorlage rund 15 Mk. für den Wassertransport von Graudenz nach Herne und 3,90 Mk. Anschlußfracht von Dt.-Oylau nach Graudenz, zusammen also über 19 Mk. betragen. Bei einer Preisdifferenz von 20 Mk. für eine to Roggen sowohl als auch Weizen, die für den Durchschnitt der letzten Jahre berechnet worden ist, zwischen Dt.-Oylau und Herne würde die Verfrachtung auf diesem Wege also noch Rechnung geben. Die Anschlußfracht (3,90 Mk.), wozu noch die Nebengebühren und die Umschlagspesen in Graudenz hinzukommen, macht bei der verhältnismäßig geringen Strecke des Bahntransportes (66 km Bahntransport gegen 1053 km Wassertransport) einen unverhältnismäßig hohen Teil der gesamten Fracht aus und erreicht ungefähr den Betrag, den z. B. die Wasserfracht von Rotterdam bis Mannheim (499 km) bei 8 mal so weiter Entfernung ausmacht.



Die Fracht für Kartoffeln (1 to) beträgt von Dt.-Eylau nach Berlin jetzt mit der Bahn (468 km, Rohstofftarif) 10,10 Mk., die Fracht bei Benutzung der west-östlichen Binnenwasserstraße würde betragen rund 6 Mk. für den Wassertransport von Graudenz nach Berlin und 2,20 Mk. Anschlußfracht von Dt.-Eylau, zusammen also ungefähr 8,50 Mk. bei Berücksichtigung der anderen hinzutretenden Spesen. Die Anschlußfracht würde also in diesem Falle beinahe die Hälfte der Wasserfracht von Graudenz nach Berlin ausmachen.

Die Vorteile der großen west-östlichen Binnenwasserstraße würden daher Dt.-Eylau bei weitem nicht mehr in dem Grade, wie den an der Wasserstraße belegenen Orten, zu gute kommen.

Dt.-Eylau jedoch liegt hart an der Peripherie des Kreises, für den die Benutzung der Binnenwasserstraße noch wirtschaftlich ist. Die wenige Meilen östlich von Dt.-Eylau belegenen Orte, wie Osterode und vollends Allenstein, werden den Anschluß an die Binnenwasserstraße überhaupt nicht mehr erreichen können und entweder den bisherigen Weg über See zu Transporten nach Mittel- und Westdeutschland benutzen oder überhaupt auf den Verkehr mit diesen Gegenden verzichten müssen.

Da eine entsprechende Herabsetzung der Bahnfracht — wenn auch nicht für Getreide, so doch für Eisen, Kohlen, Düngemittel u. s. w. — ausgeschlossen erscheint, so wird, um auch diesen Gegenden, die, wie gezeigt, einer Ermäßigung der Transportkosten dringend bedürfen, an dem Vorzuge der billigen Verfrachtung der west-östlichen Binnenwasserstraße Anteil nehmen zu lassen, die Fortführung der Rhein-Weichsel-Wasserstraße mitten durch Westpreußen hindurch bis in das Herz Ostpreußens hinein erforderlich sein.

Die Erbauung eines derartigen „Mittelland-Kanals“ quer durch Westpreußen hindurch würde die Anschlußfracht bis zur Weichsel auf ungefähr  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$  der bisherigen Kosten herabsetzen und so die Benutzung der west-östlichen Wasserstraße auch weiteren Kreisen West- und insbesondere Ostpreußens ermöglichen.

Es liegt auf der Hand und soll hier nicht näher ausgeführt werden, daß die Erbauung eines derartigen „Mittelland-Kanals“ nicht nur im Interesse des Verkehrs mit den großen Konsumtionsgebieten Mittel- und Westdeutschlands und den Erzeugungstätten der industriellen Rohstoffe, sondern auch für den Verkehr der einzelnen Teile der Provinzen Ost- und Westpreußen miteinander von großer Bedeutung sein würde. Sie würde auch die Transportkosten insbesondere für Massengüter beim Maherverkehr (so z. B. für Steine u. s. w.) bedeutend herabsetzen und zur Belebung der Volkswirtschaft der davon durchzogenen Gegenden in hohem Grade beitragen können.

Ein Kanal, der diese Funktionen erfüllen soll, kann naturgemäß nur mitten durch West- und Ostpreußen hindurch geführt werden. Eine Kanalisierung der Drewenz, die im südlichen Teile Westpreußens hier und da wohl gewünscht wird, kann diesen Aufgaben nicht gerecht werden. Denn ganz abgesehen davon, daß die Regulierung eines Grenzflusses mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, würde ein derartiger Kanal nur einem ganz beschränkten Gebiete Westpreußens — das übrigens sich zum größten Teile die Rhein-Weichsel-Wasserstraße unter Benutzung der Bahn bis Thorn hin



nußbar machen kann — zu gute kommen; ferner würde gerade auf einen Grenzfluß der von der Landwirtschaft gegen die Wasserstraßen erhobene Vorwurf, daß sie Einfallsthore für die ausländischen Produkte seien, anzuwenden sein. Weiteren Kreisen West- und Ostpreußens kann nur ein „Mittelland-Kanal“ dienen, der von der Weichsel vielleicht bei Graudenz ausgehend — unter Benutzung der Ossa zunächst bis zum Oberländischen Kanale (Dt.-Gylau—Osterode) geführt wird und dann später vielleicht in Verbindung mit dem projektierten Masurischen Schiffahrtskanal unter Benutzung der Alle bis zum Pregel weitergeführt wird. Vom Standpunkte der Interessen unseres Bezirkes aus und im Interesse des Anschlusses weiterer Teile West- und Ostpreußens an die west-östliche Binnenwasserstraße wird zunächst und vor allen Dingen die Erbauung eines Kanals bis zum Gebiete des Gezerichsees erforderlich sein. Es würde sich alsdann der Kreis, der die west-östliche Binnenwasserstraße erreichen und benutzen kann, bis weit in den Süden und Osten Ostpreußens ausdehnen.

Die Fortsetzung der Rhein-Weichsel-Binnenwasserstraße bis in das Herz West- und Ostpreußens hinein würde daher, wenn die gesetzgebenden Faktoren die Schaffung eines einheitlichen Wasserstraßennetzes in Preußen beschließen, als ein integrierender Bestandteil dieser Pläne anzusehen sein.

Was die Tracierung dieser Wasserstraße anlangt, so würde seine Erbauung dem Laufe der Ossa folgend, von Gr.-Plovenz aus bis zum Oberländischen Kanal wohl auf keine besonderen Schwierigkeiten stoßen. Von Plovenz bis Klodtken dürften sich allerdings wohl einige Schwierigkeiten ergeben, da die Ossa auf dieser Strecke in einem tief eingeschnittenen Thale läuft; auch die Höhendifferenz ist nicht unerheblich. Von Klodtken aus würde es nicht zweckmäßig sein, dem Laufe der Ossa weiter zu folgen, da die Mündung alsdann zu weit nördlich liegen und auch Graudenz nicht berührt werden würde. Es würde wohl am zweckmäßigsten sein, von Klodtken aus einen Kanal durch die Ebene zwischen den Pfaffenbergen und der Stadt Graudenz hindurch zu graben, einen Ladehafen im Anschluß an den Graudenzer Güterbahnhof zu errichten und den Kanal kurz oberhalb von Graudenz in die Weichsel münden zu lassen.

Das Projekt eines Weichsel-Ost-Kanals ist bereits im Jahre 1893 Gegenstand eingehender Erwägungen seitens des Graudenzer Magistrats gewesen. Der Magistrat beantragte damals bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Einleitung der nötigen Vorarbeiten, erhielt jedoch darauf einen ablehnenden Bescheid.

Gelegentlich der Beratungen über die Kanalvorlage wurde diese Frage wieder öffentlich erörtert. Ein Vertreter der Regierung sprach sich schon damals im Abgeordnetenhause dahin aus, daß die Fortsetzung der west-östlichen Binnenwasserstraße bis in das Herz West- und Ostpreußens eine Konsequenz der Kanalvorlage sein würde. Sodann wurde dieses Projekt von dem Grafen Mirbach als Kompensationsobjekt für die Kanalvorlage befürwortet.

Wir haben diese Angelegenheit damals mit regem Interesse verfolgt, es jedoch für angezeigt gehalten, Wünsche in dieser Richtung bei der Beratung der Kanalvorlage nicht geltend zu machen, da wir bei der Lage der Dinge nur eine Gefährdung der Kanalvorlage darin erblickten und da



ferner auch keinerlei eingehende Vorarbeiten vorlagen. Außerdem schien es uns zweckmäßig zu sein, zunächst auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes hinzuwirken.

Im Winter 1899/1900 wurde alsdann die Frage bei uns aus den Kreisen der ostpreussischen Großindustrie angeregt; wir wurden damals angegangen, in dieser Frage die Initiative zu ergreifen. Wir erklärten uns dazu bereit, wenn der Wunsch dazu an uns aus weiteren Kreisen herantreten sollte.

Nachdem jetzt die Schaffung eines einheitlichen Wasserstraßennetzes in Preußen von der Regierung der Volksvertretung vorgeschlagen worden ist, halten wir es für angezeigt, daß auch diesem Projekte, dessen Durchführung, wie gezeigt, die Volkswirtschaft weiter Kreise West- und Ostpreußens befruchten und der Schlußstein des West-Ost-Kanalprojektes sein würde, näher getreten wird.

Wir befürworten daher die Einleitung der nötigen Vorarbeiten, sowohl was die technische Durchführbarkeit, als auch was die wirtschaftliche Bedeutung dieser Wasserstraße im einzelnen anlangt."

Die von den Interessenten vorgetragenen Klagen über die **Verfandung der Weichsel** am Fährplaz zu **Graudenz** veranlaßten uns, an den Herrn Oberpräsidenten, als den Chef der Weichselstrombauverwaltung, eine Eingabe zu richten, in der wir die mißlichen Verhältnisse und deren nachteilige Folgen für das Wirtschaftsleben der Stadt Graudenz und seiner Umgebung eingehend darlegten, und ihn um Hilfe hiergegen zu bitten. Im Auftrage des Herrn Oberpräsidenten kam darauf der Strombaudirektor umgehend nach Graudenz und veranstaltete mit Vertretern von Magistrat und Handelskammer eine Besprechung über diese Frage. Das Ergebnis war, daß die Strombauverwaltung in entgegenkommender Weise der Stadt einen Bagger mit Spülapparat gegen Berechnung der Selbstkosten zur sofortigen Verbesserung des Anlegeplatzes zur Verfügung stellte. Ferner wurde die Errichtung eines Parallelwerkes am Fährplaz von der Trinkemündung an bis zum Fuße des Schloßberges in Erwägung gezogen, wobei die Strombauverwaltung weitgehende Förderung dieses Projektes zusagte. Mit dem Bau des Parallelwerkes wird wahrscheinlich bereits im Sommer 1901 begonnen werden. — Gleichfalls ist eine Verbesserung der Verhältnisse am Lagerplaz durch den Magistrat geschaffen worden.

Das Projekt einer **Uferbahn** und eines Handelshafens in Graudenz ist fertig gestellt worden. Zur Nachweisung der Ausbaumwürdigkeit der Anlage haben wir dem Magistrate in Graudenz über den zu erwartenden Verkehr ein Gutachten erstattet, aus dem folgendes hervorgehoben sei:

Das Gebiet, das von der Anlage einer Uferbahn in Graudenz Vorteil haben wird, setzt sich zusammen aus dem Kreise Graudenz (Stadt und Land) und aus Theilen der Kreise Marienwerder, Rosenberg, Briesen, Strassburg, Löbau, Thorn, Culm, Schwes und Tuchel. Die Grenzen dieses Gebietes werden bei den einzelnen Gütern verschieden sein. So wird z. B. der Umkreis, der die Uferbahn bei Frachttransporten benutzen wird, beim Bezuge von Kolonialwaren aus Danzig bis weit nach Südoß (Lautenburg), dagegen



weniger weit nach Norden reichen, während dieser Kreis sich beim Bezuge von Materialwaren aus Bromberg (Berlin, Magdeburg, Stettin) weiter nach Norden ausdehnen wird. Beim Versand von Getreide nach Danzig wird dieses Gebiet im Norden und Osten eingeschränkt werden, beim Bezuge von russischen Futtermitteln sich nach Norden weiter ausdehnen. Im wesentlichen wird das Interessengebiet der Uferbahn, wie bereits früher die Handelskommission festgestellt hat und wie es auch jetzt noch für die meisten Güter zutrifft, von den Orten Garussee, Lautenburg, Culmsee, Tuchel und Warlubien begrenzt werden. Bei Durchführung der wasserwirtschaftlichen Vorlage und der Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraße von der Weichsel bis zur Oder werden hierin natürlich einige Abänderungen eintreten; bei der bedeutenden Steigerung des Wasserverkehres, die dann erfolgen wird, ist aber mit Sicherheit zu erwarten, daß das Interessengebiet der Graudenzener Uferbahn noch weiter ausgedehnt werden wird. Es sei in dieser Hinsicht nur daran erinnert, daß alsdann eine große Anzahl Transporte, die jetzt aus Westpreußen nach Mittel- und Westdeutschland über See gehen und bis Danzig die Bahn benutzen, alsdann mit den Binnenwasserstraßen befördert werden und auf diese in Graudenz übergehen würden und umgekehrt. Graudenz wird dann der Umschlagsplatz für das gesamte östlich der Weichsel belegene Gebiet Westpreußens (mit Ausnahme des südlichen Zipfels) bis nach Dt.-Eylau und Osterode werden.

Da die Grenzen des Interessengebiets der Graudenzener Uferbahn für die einzelnen Güter verschieden sind, lassen sich bestimmte Angaben über den auf der Uferbahn zu erwartenden Verkehr nicht gewinnen, zumal da bisher auch keine zuverlässige Statistik über den bei Graudenz sich vollziehenden Wasser- bezw. Umschlagsverkehr vorhanden ist. Man ist daher im wesentlichen auf Mutmaßungen und Schätzungen angewiesen.

Einen Anhalt über den zu erwartenden Verkehr dürften die Nachweisungen des Verkehrs auf der Thorner Uferbahn geben. Wenn man Graudenz und Thorn hinsichtlich ihrer Bedeutung als Umschlagsplatz mit einander vergleicht, so hat Thorn allerdings vor Graudenz den Vorteil voraus, daß es direkt an der Grenze gelegen ist und daher für mehrere aus Rußland kommende Artikel, hauptsächlich Futtermittel, der Ankunftsort ist, von dem die Waren nach den verschiedenen Richtungen — zumeist mit der Bahn — weiter versandt werden.

Hingegen hat aber Graudenz in anderer Hinsicht als Umschlagsplatz bedeutende Vorzüge vor Thorn. Zunächst ist das Fahrwasser der Weichsel unterhalb Graudenz weit günstiger, als auf der Strecke Graudenz-Thorn, was für den Verkehr mit Danzig von großer Wichtigkeit ist. Der Schiffsverkehrsverkehr auf der Strecke Graudenz-Danzig ist daher weniger Störungen unterworfen, als oberhalb von Graudenz. Sodann liegt Graudenz im Herzen der Provinz, hat ein weit ausgedehnteres Hinterland als Thorn, hat eine schon jetzt recht beachtenswerte Industrie, die Thorn in dem Umfange fehlt. Die Vorzüge, die Thorn als Handelsplatz für den Verkehr mit Rußland hat, dürften durch die günstige Lage Graudenz im Mittelpunkte der Provinz zum mindesten aufgewogen werden, so daß man für die Graudenzener Uferbahn sicherlich zum mindesten denselben Verkehr wie in Thorn erwarten kann.



Diese Annahme wird auch durch die Nachweisungen der amtlichen Eisenbahnstatistik gestützt.

Eine Zusammenstellung des Verkehrs der Güter, die für den Verkehr der Uferbahn in Betracht kommen, für Thorn und Graudenz, ergibt die in der Anlage beigefügte Tabelle. (Von dem Abdrucke dieser Tabelle wird hier abgesehen.)

Nach dieser Tabelle ist der Verkehr Thorns beim Empfange allerdings um rund 56000 to, beim Versand um 62000 to größer, als in Graudenz. Dieses Plus auf Seiten Thorns wird aber beim Empfange durch den Umfang des Verkehrs in Kleie, Delfuchen, Rübensyrup und Zucker, beim Versande gleichfalls durch den Verkehr in Kleie und Delfuchen hervorgerufen. Nun ist aber in Betracht zu ziehen, daß gerade diese Massengüter, in denen sich auch in dem Hinterlande von Graudenz ein bedeutender Verkehr vollzieht, der dem Thorner ungefähr entsprechen dürfte, in der Statistik bei Graudenz nicht zum Ausdruck kommen, weil sie jetzt seitwärts vorbei oder durch Graudenz durchgehen, nicht aber hier umgeschlagen werden. Nach der Erbauung der Uferbahn in Graudenz würden aber die sehr bedeutenden Transporte an diesen Gütern über die Graudenzener Uferbahn gehen. Zieht man daher diese Güter auch bei dem Thorner Verkehre nicht in Betracht, so ergeben sich für den Verkehr in Thorn und Graudenz ungefähr gleiche Zahlen. Es ist ferner zu beachten, daß in Graudenz zugleich mit der Uferbahn mehrere Anschlußgleise für industrielle Unternehmungen, wie für Herzfeld & Victorius, geschaffen werden würden, die bei ihren Transporten nach und von der Bahn die Gleise der Uferbahn mit benutzen müßten und daher den Verkehr der Uferbahn und die Einnahmen daraus bedeutend steigern würde.

Nach allem scheint uns die Annahme berechtigt zu sein, daß die Graudenzener Uferbahn zum mindesten denselben Verkehr wie die Thorner erreichen wird.

Der Verkehr der Thorner Uferbahn gestaltete sich folgendermaßen:

	E s g i n g e n		Verkehr zusammen Waggons
	ein Waggons	aus Waggons	
1899	6066	3059	9125
1898	5371	2663	8034
1897	4835	2819	7654
1896	4954	2238	7192
1895	5420	2786	8206
1894	4410	3499	7909
1893	4182	3893	8075
1892	3234	2056	5290
1891	3673	2857	6530
1890	3030	1907	4937
1889	2417	574	2991



Von den größeren gewerblichen Anlagen, die von der Graudenz-er Uferbahn Vorteil haben würden, sind folgende zu nennen: Zuckerfabrik Melno, Zuckerfabrik Culmsee, Syrupfabrik Boguschau (speziellere Angaben über den Umfang des Verkehrs dieser Fabriken werden nachher angeführt werden). Lederfabrik J. Ascher Söhne in Lautenburg. In Graudenz: Herzfeld & Victorius. Die Fabrik würde durch ein Anschlußgeleise mit der Uferbahn verbunden werden. Die zu Wasser kommenden Rohmaterialien, wie Kohle und Roheisen, würden allerdings wohl direkt mit Fuhrwerken in die Fabrik gebracht werden. Dagegen würden die nach dem Bahnhofe gehenden und von dort kommenden Transporte die Uferbahn benutzen. Dieser Verkehr hatte im Jahre 1900 folgenden Umfang:

Empfang (Kohle, Koks, Walzeisen, Brucheisen, Formsand u. s. w.) . . . . .	3700 to
Versand (fertige Fabrikate) . . . . .	2500 "
	zusammen 6200 to

= 620 Waggons.

Aktiengesellschaft A. Bengki. Die zu Wasser von Danzig kommenden Rohmaterialien und Waren (Pflugschare und Streichbleche, Stabeisen, Schmiedekohlen, Gießereikoks, Eisenwaren) würden voraussichtlich vermitteltst der Uferbahn auf das zu errichtende Anschlußgeleise transportiert werden. Der Verkehr an diesen Gütern erreichte im Jahre 1900 einen Umfang von 2000 to = 200 Waggons. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Fabrik im Jahre 1900 einen großen Theil des Bedarfs statt wie sonst bei westfälischen, bei schlesiischen Werken decken mußte. Der Bezug von Materialien aus Westfalen, die über Danzig gehen und von dort aus zu Schiff nach Graudenz gebracht werden, pflegt sonst weit größer zu sein.

Von den am Bahnhofe belegenen Fabriken dürften die von Max Falk & Co. (Theer, Kohle, Thonwaren), Weißner & Wüst (Kohle und Thonwaren), Kampmann & Co. (Zementwaren, Kohle), Mühlenwerke Spönnung & Liebert gleichfalls die Uferbahn benutzen. Gleichfalls dürfte M. Schulz vielleicht ein Anschlußgeleise unter Benutzung der Uferbahn errichten.

Für den Verkehr der Uferbahn würden hauptsächlich folgende Waren in Betracht kommen:

1. Futtermittel (Empfang). In den nächsten Umkreis von Graudenz (im Süden bis Gottersfeld, im Norden bis Mischke) sind im Jahre 1899 10000 to russische Futtermittel per Bahn eingeführt worden. Außerdem sind größere Mengen schon jetzt zu Schiff nach Graudenz verfrachtet und von hier aus in die nächste Umgegend mit Fuhrwerk versandt worden. Alle diese Futtermittel würden in Zukunft aller Voraussicht nach zu Wasser nach Graudenz kommen und von hier aus über die Uferbahn auf die Bahn übergehen. Der Umkreis, der auf diesem Wege Futtermittel bezieht, würde sich aber noch bedeutend weiter nach Norden, wie nach Osten erstrecken, als hier angenommen ist. Der Verkehr an russischen Futtermitteln dürfte daher zum mindesten auf 15000 to = 1500 Waggons anzunehmen sein.

2. Mais (Empfang). In den unter 1 beschriebenen Umkreis sind im Jahre 1899 rund 1300 to = 130 Waggons Mais von Danzig aus per Bahn eingeführt worden. Diese Transporte würden ebenso wie die be-



deutenden Mengen, die schon jetzt zu Wasser nach Graudenz kommen, in Zukunft sämtlich über die Uferbahn gehen. Der Verkehr dürfte mit 250 Waggons nicht zu hoch geschätzt sein.

3. Düngemittel (Empfang). In den unter 1 beschriebenen Kreis sind im Jahre 1899 zu Bahn 16000 to Düngemittel eingeführt worden. Davon dürfte die Hälfte auf Kali und Kainit, das aus Staßfurt per Bahn kommt, und Superphosphat, das per Bahn aus Posen kommt, und die andere Hälfte auf Chilisalpeter und Thomasmehl, das über Danzig eingeführt wird, entfallen. Die Transporte an Thomasmehl und Chilisalpeter (ungefähr 8000 to = 800 Waggons) dürften zum Teil über die Uferbahn gehen. Nach dem projektierten Ausbau einer leistungsfähigen Wasserstraße von der Weichsel bis zur Elbe dürften vielleicht auch Kali und Kainit zu Wasser nach Graudenz kommen und alsdann gleichfalls über die Uferbahn gehen.

4. Roheisen, Walzeisen, Koks, Eisenwaren und Schienen (Empfang). Roheisen und Walzeisen dürfte in den bei der Maschinenfabrik A. Benzki, A.-G., angegebenen Mengen über die Uferbahn gehen. Schienen, die in den letzten Jahren in großen Mengen zu Wasser nach Graudenz gekommen sind, würden gleichfalls vermittelt der Uferbahn auf die Bahn umgeschlagen werden. Eisenwaren dürften für das Hinterland von Graudenz in großen Mengen aus Danzig über Graudenz bezogen werden und gleichfalls die Uferbahn benutzen.

5. Holz (Empfang). Die Provinz Westpreußen ist in immer wachsendem Umfange auf den Bezug von galizischem und russischem Holze angewiesen. Graudenz, inmitten der Provinz gelegen, ist dazu vor allen berufen, dieses Holz den einzelnen Orten des mittleren Teiles Westpreußens zuzuführen. Ein großer Teil dieser Mengen dürfte über die Uferbahn gehen.

6. Kohlen (Empfang). Eine Anzahl von Fabriken (so die Zuckerrfabriken, Maschinenfabriken) beziehen per Schiff aus Danzig englische Kohle, die die Uferbahn benutzen wird. Gleichfalls dürfte die steam small Kohle, die die Eisenbahnfracht von Danzig aus nicht trägt, nach Erbauung der Uferbahn von einem größeren Umkreise über Graudenz (und zwar unter Benützung der Uferbahn) bezogen werden. Die Kohlentransporte würden einen bedeutenden Umfang annehmen.

7. Kalk, Theer, Pech (Empfang). Der Bezug von diesen Gütern ist bedeutend; beispielsweise bezieht die Firma Falck & Co. jährlich ungefähr 1000 to Theer aus Danzig, die vom Schiff in die Fabrik vermittelt der Uferbahn transportiert werden würden.

8. Materialwaren und Drogen, raffinierter Zucker, Seringe, Petroleum (Empfang). Diese Waren werden schon jetzt in großen Mengen zu Schiff von Danzig nach Graudenz bezogen und von hier aus in die Umgegend im Umkreise von vielleicht 10 Meilen versandt. Gleichfalls kommen eine Anzahl Güter (wie Zichorien, Papier u. s. w.) von Bromberg her zu Schiff nach Graudenz, um von hieraus in die Umgegend weiter versandt zu werden. Diese Bezüge, die naturgemäß sämtlich über die Uferbahn gehen würden, würden dann sehr bedeutend zunehmen. In größeren Mengen werden auf diesem Wege auch Stapelartikel, wie Soda, Schlemmkreide, Dele u. s. w. bezogen.



Die Rhederei Johannes Jz transportierte im

Jahre 1898	7500 to,
„ 1899	8600 to,
„ 1900	10000 to

Güter nach Graudenz. Ein Teil — vielleicht die Hälfte hiervon — besteht aus Massengütern, die andere Hälfte aus Stückgütern, zumeist der eben angegebenen Art. Die Bromberger Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die anderen Schiffer dürften ungefähr die gleiche Menge Stückgüter nach Graudenz bringen, sodaß der Gesamtverkehr an Stückgütern sich auf 12000 to belaufen dürfte. Ein Teil von dieser Ware bleibt allerdings in Graudenz.

9. Roh-Zucker, Rübenkreude-Melasse. (Versand.) Der von der Melnoer Zuckerfabrik produzierte Zucker wird nach Erbauung der Uferbahn zu Bahn nach Graudenz gehen und hier in das Schiff umgeschlagen werden. Gleichfalls dürfte die Zuckerfabrik Culmsee einen großen Teil ihrer Produktion über Graudenz versenden.

Die Melnoer Fabrik versendet jährlich im Durchschnitt ungefähr 5000 to (sie empfängt außerdem größere Mengen Säcke, Eisen, Dele, Kohlen auf diesem Wege), die Culmseeer 23000 to.

Gleichfalls verladet die Rübenkreude-Fabrik Boguschau einen großen Teil ihrer Produktion über Graudenz nach Danzig; es dürfte sich dabei um mehrere hundert to handeln.

Melasse dürfte auch von diesen Zuckerfabriken auf diesem Wege versandt werden.

10. Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate, Kartoffeln, Spiritus. (Versand.) Der Versand von diesen Waren nach Danzig dürfte nach Erbauung der Uferbahn aus einem größeren Umkreise über Graudenz erfolgen. Der Versand von diesen Waren erreicht einen bedeutenden Umfang.

11. Geschnittenes Holz (Versand) wird über die Uferbahn zu Schiff nach Danzig versandt werden.

12. Leder und Häute (Empfang und Versand). Die Lautenburger Lederfabrik bezieht schon jetzt große Mengen Häute aus Danzig zu Schiff über Graudenz; diese Transporte dürften später bedeutend zunehmen.

13. Thonwaren. (Versand.) Die Firma Max Falck & Co. verladet große Mengen Steine, Ornamente u. s. w. nach Danzig sowohl als auch nach Warschau. Die neue Fabrik, die Dachwerk herstellt, wird große Mengen zum Export bringen, die ihren Weg über die Uferbahn nehmen werden. Gleichfalls dürfte Meißner & Wüst auf diesem Wege bessere Ziegelfabrikate versenden; ebenso dürfte die Zementwaren-Fabrik Kampmann & Co. beim Versenden der Fabrikate die Uferbahn benutzen.

Von einer Anzahl Interessenten wird gegenüber dem von Thorn aus verfolgten Projekte eines **Holzhauses unterhalb Thorns** die Anlage eines Holzhauses bei Schulitz betrieben. Von dem Herrn Regierungspräsidenten um ein Gutachten über diese Frage ersucht, beriefen wir eine Versammlung der Interessenten und berichteten dem Ergebnisse dieser Verhandlungen zufolge, daß der Holzhandel und die Holzindustrie unseres Bezirkes an dem Bau eines Holzhauses sowohl bei Thorn als auch bei Schulitz nicht



direkt interessiert sei, so daß sich eine weitere Stellungnahme zu einem von den beregten Projekten erübrige.

In Sachen der Neueinführung einer **Binnenschiffahrtsabgabe im Danziger Hafen** und der Erhöhung der Seeschiffahrtsabgabe richteten wir an den Minister der öffentlichen Angelegenheiten folgende Eingabe:

„Die Neueinführung einer Binnenschiffahrts-Abgabe und die Erhöhung der Seeschiffahrts-Abgabe, die in dem Entwurfe eines Tarifes für die Erhebung der Hafengebühren in Danzig-Neufahrwasser vom 7. Januar 1901 vorgesehen ist, ist dazu angethan, die wirtschaftlichen Interessen unseres Bezirkes, wie überhaupt ganz Westpreußens schwer zu schädigen.

Unser Bezirk ist bei seiner geographischen Lage, der weiten Entfernung sowohl von den Gegenden, die die industriellen Rohstoffe, wie Kohlen, Eisen u. s. w. erzeugen, als auch von denen, die die überschüssigen Produkte der Land- und Forstwirtschaft des Ostens aufnehmen können, auf die Wasser-Verfrachtung in hohem Grade angewiesen. Er versendet nicht nur Güter, wie Getreide und Zucker, die ins Ausland gehen, zu Wasser über Danzig, sondern muß auch den Wasserweg über Danzig zur Versendung von Getreide u. s. w., das die hohe Bahnfracht seit Aufhebung der Staffeltarife nicht mehr tragen kann, nach West-, teilweise auch nach Mitteldeutschland benutzen. In gleicher Weise dient Danzig für die Provinz Westpreußen nicht nur als Importhafen für ausländische Materialien und Waren, wie z. B. englische Kohlen, Roheisen, Materialwaren, sondern auch für Erzeugnisse anderer Teile Deutschlands, insbesondere des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, wie z. B. Koks, Eisen u. s. w., die über See nach Danzig eingeführt und von dort aus zu Wasser — hochwertige Güter teilweise auch zu Bahn — ins Binnenland weiter transportiert werden.

Gleichfalls ist der Wasserweg für die Provinz Westpreußen für den Binnenverkehr mit Danzig, z. B. für den Versand von Thonwaren, Mehl und Mühlenfabrikaten u. s. w. nach Danzig, sowie für den Bezug von raffiniertem Zucker, Materialwaren u. s. w. von Danzig, von großer Bedeutung.

Die Neueinführung einer Binnenschiffahrts-Abgabe in Höhe von 8 Pf. für die Tonne, die den größten Teil des Binnenschiffahrtsverkehrs unserer Provinz mit Danzig treffen würde, sowie die Erhöhung der Seeschiffahrts-Abgabe von 20 % würde die Kosten des Transports über Danzig erheblich steigern, da die Schiffer und Rhedereien, wie es naturgemäß ist und auch bei Einführung der Abgabe beabsichtigt wird, darnach trachten werden, die Abgabe auf die Verfrachter abzuwälzen.

Was insbesondere die Binnenschiffahrts-Abgabe anlangt, so bedeutet diese eine Erhöhung der bisherigen Fracht um mehrere Prozente. Beispielsweise betrug im Durchschnitte der letzten Jahre die Fracht für Eisen und Schienen sowie andere Massengüter 2 Mk., für Zucker und Stückgüter 4 Mk. für die Tonne; die Binnenschiffahrtsabgabe würde also die Fracht um 4 bzw. 2 % und bei Berücksichtigung der Erhöhung der Seeschiffahrts-Abgabe außerdem noch um  $\frac{1}{2}$  % verteuern. Eine derartige Erhöhung der Transportkosten würde aber für den Schiffahrtsverkehr sehr ins Gewicht fallen.



Die Weichselschiffahrt hat sich bisher infolge der ungünstigen Wasser-  
verhältnisse, die durch die Regulierungsarbeiten bisher nur zum Teile  
verbessert worden sind und den Schiffahrtsverkehr sehr erschweren und  
unregelmäßig gestalten, sowie infolge des Fehlens geeigneter Umschlagsplätze  
im Verhältnis zu der Schiffahrt auf den anderen großen deutschen Strömen  
nur wenig entwickelt und wird zur Zeit nur von 2 Rhedereien, hauptsächlich  
mit Dampfern, und von einzelnen Privatschiffern mit Segelschiffen — im  
allgemeinen ohne Anwendung des modernen Schleppverkehrs — betrieben.

In den letzten Jahren hat die Weichselschiffahrt infolge des Aufblühens  
der großgewerblichen Thätigkeit in dem ganzen Weichselthale und hauptsächlich  
in einzelnen Städten (so z. B. der Zuckersfabrikation, der Mühlenindustrie,  
der Eisengießerei und Maschinenfabrikation, des Holzverarbeitungsgewerbes,  
der Ziegeleiindustrie) den Anlauf zu einer modernen Ausbildung genommen.  
Sie bedarf jedoch zur Zeit noch einer nachhaltigen Förderung, wie sie von  
der Staatsregierung nicht nur durch die Regulierungsarbeiten, sondern  
auch durch den in der wasserwirtschaftlichen Vorlage enthaltenen Ausbau  
der Bromberger Wasserstraßen, sowie von den Kommunalverbänden z. B.  
durch das Projekt eines Hafenshafens und einer Uferbahn in Graudenz  
geplant wird, wenn sie sich weiter entwickeln soll und der Provinz West-  
preußen die dringend notwendige Verbilligung des Gütertransportes  
verschaffen und damit den Impuls zu einer Förderung des gesamten  
Wirtschaftslebens geben soll. Die Belastung der Schiffahrt mit neuen  
Abgaben läuft diesen Bestrebungen entgegen.

Im Sommer v. Js. mußten die Rhedereien infolge der ungünstigen  
Wasserverhältnisse eine Erhöhung ihrer Frachten eintreten lassen; die Folge  
davon war, daß ein großer Teil der bisher zu Schiff beförderten Güter,  
wie z. B. Walzeisen, Mehl, Getreide u. s. w., auf die Bahn übergingen.  
Hieraus geht hervor, daß die Schiffahrt an der Grenze ihrer Leistungs-  
fähigkeit angelangt ist. Eine Erhöhung der Transportkosten zu dem jetzigen  
Zeitpunkte wird die weitere Entwicklung der Schiffahrt ungünstig beeinflussen  
müssen und dadurch unserem Bezirke empfindliche Schädigungen zufügen.

Sollte die Erhöhung der Danziger Schiffahrtsabgabe etwa als eine  
Gebühr für die Erweiterung der Danziger Hafenanlagen gedacht sein, so  
gestatten wir uns schließlich noch darauf hinzuweisen, daß diese Gebühr doch  
in der Hauptsache das Hinterland, das von dem Ausbau des Danziger  
Hafens keinen direkten Vorteil hat, treffen würde.

Ev. Excellenz bitten wir daher gehorsamst, in Rücksicht auf die  
schwierige Lage, in der sich schon jetzt sämtliche Erwerbszweige Westpreußens  
befinden, hochgeneigtest von der Erhöhung der Seeschiffahrtsabgabe, ganz  
besonders aber von der Einführung der Binnenschiffahrtsabgabe in Danzig  
absehen zu wollen.“

Die Einführung der Binnenschiffahrtsabgabe in dem fiskalischen Hafen  
ist bis zum 1. Oktober 1901 verschoben worden, um Zeit für eine nochmalige  
Prüfung der Tarifffrage zu gewinnen; es ist in Aussicht genommen, das  
schon jetzt erhobene städtische Stromgeld und die staatliche Hafensabgabe auf  
einheitlicher Grundlage zu regeln und für gemeinsame Rechnung einzuziehen.



Die Staatsregierung hat mehrere Entwürfe zur Neuregelung der **Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen** aufgestellt, die eine bedeutende Erhöhung der bisherigen Abgaben enthalten, und außerdem die Erhebung der Abgaben durch eine zu weitgehende Spezialisierung in verschiedene Tarifklassen sehr erschweren und somit der Schiffahrt große Schädigungen zufügen. Da die Interessen unseres Bezirkes hierdurch gleichfalls berührt werden, haben wir gegen die neuen Entwürfe Stellung genommen und den Interessenten erklärt, uns ihrem Vorgehen gegen die Einführung dieser Tarife anschließen zu wollen.

Dem Herrn Regierungs-Präsidenten haben wir von neuem ein eingehendes Gutachten über das Projekt der Einrichtung einer regelmäßigen **Personendampfer-Verbindung auf der Weichsel** erstattet, worin wir die Einführung einer Personendampfer-Verbindung als wünschenswert, an der Hand von eingehenden Berechnungen jedoch als kostspielig und riskant für den Unternehmer bezeichneten, sodaß eine Beihilfe seitens der interessierten Kommunalverbände bezw. des Staats erforderlich sein würde. Wir erklärten uns zu einer weiteren Mitarbeit an der Durchführung dieses Projektes bereit. Besonders wiesen wir dabei noch auf die Notwendigkeit hin, daß der Gütertransport auf der Weichsel durch weitere Regulierung des Flußbettes und vor allem durch die Herstellung geeigneter Anlege- und Umschlagsplätze erleichtert werde; wenn sich auf der Weichsel in größerem Umfange ein regelmäßiger und pünktlicher Güterverkehr vermittlest Dampfer entwickeln würde, so würde dieser — wie es in ähnlicher Weise auch in dem Unterlaufe der Oder der Fall ist — auch dem Personenverkehre nutzbar gemacht werden können.

Bei der **Weichselbereisung**, die in der Zeit vom 3. bis 5. Juli 1900 durch die Stromschiffahrts-Kommission vorgenommen wurde, waren wir durch unseren Präsidenten vertreten.

Die Frage der Pflasterung des **Anlegeplatzes bei Neuenburg** sowie des von dort nach der Stadt zu führenden Weges ist weiter gefördert worden; hinsichtlich einer Verbesserung des **Fährbetriebes** der Fähre zwischen Neuenburg und Gr.-Nebräu ist eine Einigung zwischen der Stadt und dem Fährbesitzer bisher nicht erzielt worden; die Verhandlungen schweben zur Zeit noch. Es ist dringend erforderlich, daß die mißlichen Fährverhältnisse baldigst verbessert werden.

Dem Herrn Ober- und dem Herrn Regierungspräsidenten haben wir ein eingehendes Gutachten über die Beseitigung der **Mastenkrähne** bei den Weichselbrücken erstattet. Vorausgesetzt, daß sich die Anbringung von Vorrichtungen zum Legen und Stellen der Masten auf den Schiffen selbst technisch ermöglichen ließe — zu dem Ergebnisse kamen wir —, würden die Schiffer bei dem Umbau von Krähnen sich vielleicht durch Gewährung von Prämien zur Anbringung derartiger Vorrichtungen bewegen lassen, so daß dann eine Beseitigung der Mastenkrähne erfolgen könne. Übrigens würde bei einem



weiteren Anwachsen des Verkehrs auf der Weichsel der Segelbetrieb durch den modernen Schleppbetrieb immer mehr ersetzt werden.

Den von mehreren Interessenten ausgehenden Klagen zufolge, daß sich bei **Getreideverladungen** nach Danzig zu Schiff häufig **Mankos** ergäben, haben wir mit den interessierten Kreisen Verhandlungen angeknüpft, die hoffentlich dazu führen werden, daß diese Klagen in Zukunft verstummen.

Dem Herrn Oberpräsidenten haben wir aufsein Ersuchen folgendes Gutachten, betreffend Vorschläge zur besseren **Verhütung von Schiffsunfällen auf See** durch Zusammenstoß, erstattet:

Die unterzeichnete Handelskammer wird von der in Rede stehenden Frage materiell zwar nicht berührt, weil sich in ihrem Bezirke keine überseeischen Rhedereien befinden. Es sollen die nachstehenden Ausführungen auch keinen Anspruch darauf erheben, ein auf rein fachmännische Erfahrungen gegründetes abgeschlossenes Gutachten darzustellen; vielmehr sollen es Betrachtungen allgemeiner Art sein, die vielleicht doch in der einen oder anderen Richtung der Sache förderlich sein können.

Mit der stetigen Zunahme des Seeverkehrs wird naturgemäß ein Begegnen der in entgegengesetzter Richtung fahrenden und sich auf ihren Kursen kreuzenden Schiffe immer häufiger und dadurch die Gelegenheit von Zusammenstößen immer größer. Ein ganz besonderer Faktor für die Kollisionsgefahr ist aber die fortlaufende Steigerung der Geschwindigkeit der Dampfschiffe, besonders der Passagierdampfer.

Es scheint fast, als ob mit Zunahme dieser Gefahren die Mittel zu deren Abwendung nicht gleichen Schritt gehalten haben.

Wie die Erfahrung lehrt, und wie übrigens ganz selbstverständlich erscheint, ist

1. die Kollisionsgefahr am größten bei Nebel und in finsterner Nacht bei dickem Wetter;
2. wird der Möglichkeit einer Kollision erheblich Vorschub geleistet, wenn Schiffe von verschiedener Geschwindigkeit und besonders bei Nacht sich kreuzen.

Das noch in lebhafter Erinnerung stehende furchtbare Schiffsunglück des Lloyd dampfers „Elbe“ ist bekanntlich dadurch verursacht, daß der Kapitän des englischen Schiffes „Kraathie“, welches mit etwa acht Knoten Geschwindigkeit dampfte, die Schnelligkeit der mit ca. 15 Knoten fahrenden „Elbe“ unterschätzte und der Meinung war, noch rechtzeitig vor dem Bug der letzteren vorbeizukommen.

Aus diesen Erscheinungen wären daher vielleicht folgende Lehren zu ziehen:

Zu 1. Zur Verringerung der Kollisionsgefahr bei Nebel und dickem Wetter dürfte eine Vervollkommnung namentlich der in ihrer Entwicklung offenbar zurückgebliebenen akustischen Signale geboten erscheinen. Insbesondere aber müßten durchgreifende Vorschriften erlassen werden, welche auch eine ordnungsmäßige Handhabung und Inbetriebsetzung dieser Signale gewährleisten.



Zu der Handhabung dieser akustischen Signale, wie sie gegenwärtig geübt wird, sei bemerkt, daß die im Artikel 12 der „deutschen und englischen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See“ vorgeschriebene Anwendung der Schallsignale in Zeitintervallen von mindestens zwei Minuten kaum genügend sein dürfte, weil bei stürmischem Wetter, wenn der Schall mit dem Winde fortgerissen wird, das Signal unter Umständen kaum weiter zu hören ist, als ein schnellfahrender Dampfer in dieser Zeit an Weg zurückzulegen vermag. Kommt nun noch hinzu, daß die vorgeschriebenen Intervallen auf solchen Schiffen, wo die Apparate mit der Hand bedient werden, durch Unachtsamkeit des bedienenden Mannes vielleicht nicht einmal immer richtig innegehalten werden, so dürfte diese Art der Signalisierung doch oft unzureichend sein.

Insbefondere sei auch noch darauf hingewiesen, daß die bestehenden Schallsignale, seien es Nebelhörner, Dampfpfeifen oder Glocken mit nur einem Ton besser durch zweitönige Instrumente ersetzt werden würden, weil unter Umständen ein einzelner Ton sich leicht mit dem Sturmgebraus oder mit dem Ton des eigenen Signal-Apparates verschmelzen und so für den Interessierten unvernnehmbar werden kann.

Es dürfte daher in erster Linie darauf hinzuwirken sein, daß sämtliche Seeschiffe, namentlich aber schnellfahrende Dampfschiffe, mit Schallsignalen ausgerüstet werden, welche während des Nebels und bei dickem Wetter automatisch durch motorische Kraft betrieben und weiterschallende **doppeltönige** Signale geben, die in Zeitintervallen von nicht mehr als einer halben Minute stattzufinden haben.

Für die Schaffung und zweckmäßige Ausgestaltung solcher Apparate würde es sich wohl empfehlen, daß die deutsche Regierung einen internationalen Preis-Wettbewerb veranstaltete.

Die Frage, ob eine hierdurch zu erzielende technische Vervollkommnung des elektrischen Signalwesens zu allgemeiner Anwendung kommen und bei den schiffahrttreibenden Nationen allgemein einzuführen wäre, soll hier nicht weiter erörtert werden. Wenn das Deutsche Reich hier führend vorgehe, dürfte aber eine spätere internationale Regelung dieser wichtigen Angelegenheit um so leichter werden.

Aber wenn auch selbst zunächst nur für die deutschen Schiffe bessere, als die bestehenden veralteten akustischen Signalapparate zur Einführung kämen und eine Verordnung für deren zuverlässige Handhabung geschaffen würde, so dürfte auch schon hierdurch zum mindesten ein erheblicher Schutz für die deutschen Schiffe und diejenigen ausländischen, die mit diesen in Kollisionsgefahr kommen könnten, erreicht werden, weil dadurch doch das fremde Schiff von dem Herannahen des mit einem entsprechenden Apparate ausgerüsteten deutschen Schiffes zeitig genug unterrichtet würde.

Zu 2. Um die Gefahr zu mindern, welche durch die große Geschwindigkeit der Schiffe, namentlich aber dadurch entsteht, daß die Geschwindigkeit des entgegenkommenden bzw. den eigenen Kurs kreuzenden Schiffes und besonders bei Nachtzeit nicht richtig taxiert wird, würde sich die Herbeiführung einer möglichst international einzuführenden Bestimmung empfehlen, daß jedes Dampfschiff, welches bei Nebel, dickem Wetter oder in der Nacht



eine größere Geschwindigkeit als acht Knoten hat, seine Fahrt sofort auf etwa acht Knoten reduzieren muß, sobald ihm das Herannahen eines anderen Schiffes durch irgend ein Signal, sei es ein optisches oder akustisches, bekannt wird.

Wenn alle Dampfschiffe, welche sich einander so nähern, daß sie in Kollisionsgefahr kommen könnten, in diesem Augenblick mit annähernd derselben Geschwindigkeit fahren, so können die Führer natürlich die gegenseitige Bewegung besser taxieren.

Eine Herabminderung der Geschwindigkeit bei Nebel zc. dürfte sich dann wohl erübrigen, zumal wenn erst bessere und zuverlässige akustische Signalapparate geschaffen sind. Eine generelle Herabminderung der Schiffsgeschwindigkeit würde auch zu tief in die gesamten wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse einschneiden. —

Wenn wir nun in Vorstehendem, soweit es von unserem Standpunkte aus möglich ist, diejenigen Fragen berührt haben, inwieweit die Kollisionsgefahr von Schiffen auf offener See verhindert werden kann, so sei es uns noch gestattet, darauf hinzuweisen, wie überhaupt den Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen bei Seereisen noch weiter vorgebeugt werden kann, wenn nun trotz aller erdenklichen Vorsichtsmaßregeln doch noch Zusammenstöße vorkommen.

Hier muß die Schiffsbau-technik und der ernste Wille der Reedereien, vielleicht aber auch nach einer hier anzudeutenden Richtung die Aufsicht der Staatsbehörden eingreifen.

Die Schiffsbau-technik darf zu gar keinen neuen Mitteln greifen, damit solche schrecklichen Unfälle, wie z. B. beim Untergang der „Elbe“, gänzlich vermieden werden.

Der Schiffsbau-techniker braucht nur bekannte Mittel und Erfahrungen in geeigneter Weise zur Anwendung zu bringen, wenn auch mehr oder weniger unter Hintenansehung solcher Erwägungen, welche lediglich und allein wirtschaftliche Vorteile zum Hauptziele haben.

Es müßten solche Schiffe, welche vorwiegend oder fast ausschließlich zum überseeischen Passagierverkehr benutzt werden, zum allermindesten aber solche Schiffe, welche eine bestimmte Anzahl von Passagieren aufnehmen sollen, derart gebaut sein, daß selbst die erheblichste Kollision das Wrack nicht zum Sinken zu bringen vermag und dieses sich so lange auf der Oberfläche hält, bis Rettung von außerhalb kommt. Daß man durch eine zweckmäßige Ausbildung des bekannten Schotten-systems dies zu erreichen vermag, steht außer Zweifel.

Die Art und Weise, wie man die Schotten (die wasserdichten Abteile) bei Rauffahrteischiffen heute ausbildet, ist allerdings nicht geeignet, derartige schwere Unfälle auszuschließen. Wir greifen da nochmals zurück auf den Untergang der „Elbe“.

Bekanntlich rannte der englische Kohlendampfer „Kathie“ die „Elbe“ derart an, daß der Maschinenraum und die denselben von dem Achterteil trennende Quierwand zerstört wurde. Der hinter dieser Quierwand befindliche große Schott und der Maschinenraum bildeten aber einen so erheblichen



Teil des Schiffsraums, daß die unverlezt gebliebenen wasserdichten Abteile nicht mehr den Auftrieb des Schiffes über Wasser zu erhalten vermochten.

Dies Schottensystem würde daher bei Passagierdampfern zweckmäßig so auszugestalten sein, daß niemals zwei größere Schotten nebeneinander placiert werden, deren Displacement so umfangreich ist, daß durch ihre Füllung mit Wasser das Wrack untergehen muß, wenn zufälligerweise die trennende Quermwand durch einen Zusammenstoß zerstört wird. Es werden also vor und hinter dem Maschinenraum, welcher notwendigerweise einen großen Teil des Schiffsdisplacements einnimmt, nur kleine Schotten angeordnet werden müssen, sodaß, wenn selbst das Schiff mitten durch den Maschinenraum in zwei Teile berstet und sogar die benachbarten kleinen Schotten in Mitleidenschaft gezogen werden, jeder Teil des Schiffes noch genügend Auftrieb behält, damit sich die darauf befindlichen Menschen bis zur Rettung von außerhalb bergen können. Auch die übrigen vor und hinter dem Maschinenraum befindlichen Schotten müssen so klein angelegt werden, daß selbst die Zerstörung mehrerer solcher wasserdichten Abteile das Schiff nicht zum Sinken bringen kann.

Auch würde durch die Anordnung vieler kleiner, anstelle der jetzigen großen Schotten, das Schiff gegen Zerstörung von außen viel widerstandsfähiger werden, weil die größere Anzahl von Quermänden den ganzen Schiffskörper stabiler macht. Ransen hatte bekanntlich sein Schiff „Fram“, das er zur Polarfahrt benutzte, abgesehen von der äußeren Form namentlich dadurch gegen die Eispressungen widerstandsfähiger gemacht, daß er dem Schiffskörper eine Anzahl von Stäben gab, welche sämtlich auf Druck beansprucht wurden.

Es soll nicht in Abrede gestellt werden, daß durch die hier vorgeschlagene Ausgestaltung des Schottensystems bei einem Rauffahrteischiff dessen Benutzung als Frachtschiff wesentlich eingeschränkt wird. Die Herstellung des Schiffes wird auch erheblich teurer werden. Durch die große Anzahl von Quermänden wird das Eigengewicht größer und daher die nutzbare Tragfähigkeit geringer. Manche Frachten wie z. B. lange Hölzer und Schienen lassen sich in solchen Schiffen vielleicht garnicht oder nur schwer verladen. Kurz, es lassen sich gegen diese Vorschläge erhebliche wirtschaftliche Bedenken erheben, die auch zweifellos aus Interessentenkreisen geltend gemacht werden würden.

Gegen eine obligatorische Einführung solcher Schiffe, oder vielmehr gegen solche gesetzliche Bestimmungen, welche deutsche Schiffe zum überseeischen Personenverkehr in größerem Umfange nur dann zulassen, wenn sie solche besondere Bedingungen erfüllen, würden sich natürlich besonders die Rhedereien sträuben. Diese würden einwenden, daß sie im Wettbewerb mit den Rhedereien anderer Nationen unterliegen müßten, wenn eine solche Verordnung, was natürlich zunächst fast unmöglich erscheint, nicht zugleich in allen schiffahrttreibenden Staaten erlassen wird.

Wenn dieser Einwand für den ersten Augenblick auch richtig erscheinen mag, so kann demselben aber doch entgegengehalten werden, daß derartige Schiffe, welche alle erdenklichen Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen



haben, von Passagieren aller Nationen selbst zu erheblich höheren Beförderungspreisen lieber benutzt werden würden, wodurch ein Ausfall infolge minder rationeller Ausnutzung als Frachtschiff reichlich aufgewogen werden dürfte; denn ebensogut wie man in einem Lugszuge der Eisenbahn eine um nur geringes größere Geschwindigkeit und etwas mehr Bequemlichkeit teurer bezahlt, würde man sich nicht sträuben, die Gewährleistung einer möglichst großen Sicherheit für das Leben entsprechend zu bezahlen.

Man kann vielleicht sogar behaupten, daß, wenn eine Rhederei es sich angelegen sein ließe, ihre neu zu erbauenden Passagierschiffe unter den Gesichtspunkten größtmöglich erreichbarer Sicherheit gegen Kollisionsgefahr herstellen zu lassen, alsbald ein Wettbewerb in dieser Richtung und nicht wie bisher nur in bezug auf Höhe der Fahrpreise und Komfort in der Ausstattung der Schiffe, eintreten müßte.

Zum Schluß sei hier noch einer Maßnahme Erwähnung gethan, deren Einführung vielleicht von den zuständigen Stellen erwogen werden könnte.

Das bestausgebildete Schottensystem wird natürlich unnütz sein, wenn die Luken in den Schottwänden, welche den Verkehr aus einer Schotte in die andere gestatten, sei es in leichtfertiger Weise oder aus anderen Gründen, nicht geschlossen werden. Wie erinnerlich, kam das Kriegsschiff „Großer Kurfürst“ bei seiner Kollision dadurch zum Sinken, daß die Luken in den Schottwänden nicht geschlossen waren. Es ist aber eine erfahrungsgemäße Erscheinung, daß Menschen um so gleichgiltiger und nachlässiger in den Mitteln zur Abwendung von Gefahren werden, je mehr sie durch ihren Beruf solchen Gefahren ausgesetzt sind. So mag es auch hier bei den Führern und Mannschaften der Schiffe sein.

Vielleicht wäre bei Passagierschiffen deshalb eine gesetzliche Kontrolle in der Weise angebracht, daß diejenigen Schiffsluken, welche solche Schotte abschließen, deren Besteigung nicht fortwährend erforderlich ist, vor jedesmaligem Verlassen eines deutschen Hafens amtlich revidiert und plombiert werden, sofern das Schiff zur Passagierbeförderung verwendet wird. Auch für die Schließung der im Verkehr befindlichen Schotte wäre eine strenge Dienstvorschrift angebracht. Wenn nun eine Luke der im allgemeinen nicht zu besteigenden Schotte aus irgend welchen Gründen unterwegs geöffnet werden muß, so ist dies in ein Register unter Angabe der Gründe und der Zeit der Öffnung einzutragen und die Luke nach Gebrauch von einem Beamten des Schiffes wieder zu schließen und mit seiner Plombe zu versehen. Es ist nicht zu verkennen, daß alle derartigen Maßnahmen Unbequemlichkeiten für die Beteiligten mit sich bringen, namentlich wenn die Handhabung von den unteren Organen ungeschickt und vielleicht auch manchmal über das Ziel hinauschießend ausgeübt wird.

Man kann sich aber ebensowenig der Ansicht verschließen, daß in dieser wichtigen Frage kein Mittel unversucht gelassen werden sollte, um die Gefahren, die unser moderner Verkehr auf See mit sich bringt, zu mindern!

Wenn die vorstehend gemachten Vorschläge besonders nur für Passagierschiffe empfohlen werden, so soll damit nicht gesagt sein, daß der Schutz des Lebens der Mannschaften auf Frachtschiffen weniger erstrebenswert sei.



Es kommt hier jedoch in Betracht, daß die Schiffe, die ausschließlich Frachten befördern, viel weniger solchen Kollisionsgefahren ausgesetzt sind, weil ihre Geschwindigkeit geringer ist. Treten aber solche Katastrophen ein, so ist es einer kleinen ausgebildeten seetüchtigen Schiffsmannschaft doch leichter, sich zu retten, als vielen hunderten seeunkundigen Passagieren.

Jede Maßnahme seitens des Staates oder Reiches, die darauf gerichtet ist, die vorstehend beregten namenloses Unglück bringenden Unfälle zu mindern, wird das Ansehen unseres Reiches und jeder Erfolg das Ansehen unserer Kauffahrtei-Marine und das Vertrauen zu ihr heben.

Auf Ersuchen des Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt haben wir über den **Güterverkehr auf der Weichsel** Erhebungen angestellt.

Es wurden darnach im Jahre 1900 folgende Gütermengen (in to) von den Weichselrhedereien nach folgenden Stationen befördert:

	stromauf	stromab	zusammen
Danzig . . . . .	—	24000	24000
Dirschau . . . . .	1500	500	2000
Mewe . . . . .	700	250	950
Kurzbrack . . . . .	2460	150	2610
Neuenburg . . . . .	1250	160	1410
Graudenz . . . . .	11600	550	12150
Schweß . . . . .	1100	250	1350
Culm . . . . .	1770	260	2030
Bromberg . . . . .	13800	—	13800
Thorn . . . . .	8000	—	8000
	42180	26120	68300

Hierzu kommen noch die von den Privatschiffen beförderten Güter, die sich schätzungsweise insgesamt für Stückgüter auf ungefähr 10000 to belaufen dürften. Die Menge der von den Privatschiffen beförderten Massengüter, die in ganzen Kahladungen befördert werden, wie Getreide, Ölsaaten, Steinkohlen, Mauersteine, Zucker und Melasse, ferner Petroleum in Tankschiffen, läßt sich nicht genau feststellen.

Die Einführung einer **Statistik** über den Schiffsverkehr in Graudenz ist angeregt worden.

## 9. Straßenwesen.

Eine Ermäßigung des **Brückenzolles** bei Benutzung der Graudenzer Weichselbrücke haben wir von neuem beantragt; der Magistrat Graudenz und die landwirtschaftlichen Vereine „Eichenkranz“ und „Dragaß“ schlossen sich unserem Vorgehen an. Der Herr Regierungs-Präsident erwiderte uns auf unsern Antrag, daß die weitere Verfolgung einer Herabsetzung des



Brückengeldes, die auch er in einigen Positionen für wünschenswert halte, zur Zeit keine Aussicht auf Erfolg biete, nachdem der Finanzminister und der Eisenbahnminister sich einstweilen gegen eine Herabsetzung des im wesentlichen in gleicher Höhe bestehenden Brückengeldes der Thorner Weichselbrücke ausgesprochen haben. Die Erhebung des Brückengeldes auf dieser sei für 14 Monate in fiskalische Selbstverwaltung genommen, deren finanzielles Ergebnis zunächst abgewartet werden solle. Nach Ablauf dieser Frist werde er die Frage einer etwaigen Änderung des Graudenzner Brückentarifs wieder aufnehmen.

Bei der Eisenbahndirektion zu Danzig regten wir zur Verbesserung des **Bahnüberganges in der Rehdenerstraße** in Graudenz die Anlage von Streichschienen und die Trennung der bisher für Fuhrwerke und Personen gemeinschaftlichen Schranken in zwei besondere Schranken an, solange die Unterführung noch nicht hergestellt sei. Die Eisenbahndirektion erklärte darauf, für gute Chauffierung des Bahnüberganges Sorge tragen, den Bahnübergang für den Fuhrwerks- und Personenverkehr jedoch nicht trennen zu wollen; sie werde jedoch bestrebt sein, Anstauungen an dem Übergange durch Verminderung der Sperrungsdauer der Schranken zu verringern. Da das Überschreiten des Überganges für Personen häufig mit Gefahren verbunden ist, haben wir unsern Antrag auf Trennung der beiden Schranken sowie auf Anlegung einer Unterführung an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet.

Das den Verkehr vom **Zuscherdamm** nach dem Güterbahnhofe in Graudenz vermittelnde Thor war von der Eisenbahndirektion völlig für jeden Verkehr gesperrt worden; das Thor mußte schließlich jedoch von der Direktion wieder für den Verkehr freigegeben werden.

## 10. Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Eine **Revision des Börsengesetzes** wurde von der Vollversammlung des Deutschen Handelstages in folgender Resolution befüwortet:

„Der Deutsche Handelstag erachtet eine Änderung des Börsengesetzes für erforderlich, namentlich nach der Richtung hin, daß der Verletzung der Vertragstreue bei Börsentermingeschäften in allen Fällen der gesetzliche Schutz entzogen, das Börsenregister beseitigt und die Unterjagung des Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten und in Anteilen von Bergwerks- und Fabrikunternehmungen wieder aufgehoben wird.

Für den Fall der Beibehaltung des Börsenregisters ist zu fordern, daß für die Erhebung des Einwands der Nichteintragung eine Frist von höchstens drei Monaten gesetzt und die Bestellung von Sicherheiten und Abgabe von Schuldanerkenntnissen auch dann, wenn nicht beide Parteien in einem Börsenregister eingetragen waren, für wirksam erklärt werde.“



Der Handelsminister sprach sich in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Februar 1901 für eine Reform des Börsegesetzes in dem Rahmen des Grundgedankens, der dem B. G. zu Grunde liegt, aus.

Das Gesetz, betreffend Änderungen im **Münzwesen**, ist am 1. Juni 1900 erlassen worden. Darnach sollen die goldenen 5 Mark=Stücke, die silbernen und nickelnen 20 Pfg.=Stücke außer Kurs gesetzt werden. Der Gesamtbetrag der Reichsilbermünzen soll bis auf weiteres 15 Mk. für den Kopf der Bevölkerung nicht übersteigen (bisher 10 Mk. abgesehen von den Thalern); zur Neuprägung der Münzen sind Landesilbermünzen insoweit einzuziehen, als solche für die Neuprägungen und deren Kosten erforderlich sind. (Es wird dadurch ein größerer Teil der Thaler in Scheidemünzen umgewandelt werden.)

Vom Reichstage wurde bei der Beratung dieses Gesetzes die Resolution angenommen: „Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, bei Neuprägungen von **Reichsgoldmünzen** auf eine vermehrte Prägung von Kronen hinzuwirken.“

Derjelbe Wunsch ist von dem Deutschen Handelstage geltend gemacht worden. Der Staatssekretär des Reichsschatzamts hat demzufolge eine weitere Ausprägung von 10 Mark=Stücken veranlaßt und am 11. Februar im Reichstage erklärt, daß im Laufe des Jahres eine weitere Vermehrung um 25 Millionen Mark in Kronen erfolgen werde.

Der Deutsche Handelstag hat mehrfachen an ihn gerichteten Anregungen zufolge etwaige Anträge auf **Ausprägung von Münzen**, insbesondere die Ausprägung einer Münze zwischen dem 50 und 10 Pfg.=Stück (eines 20 oder 25 Pfg.=Stücks), sowie eine andere Ausprägung des 50 und 10 Pfg.=Stücks zwecks besserer Unterscheidung in Erwägung gezogen und bei den Handelskammern eine diesbezügliche Umfrage veranstaltet. Endgiltige Beschlüsse sind bisher von ihm nicht gefaßt worden.

Von der **Reichsbank** ist anlässlich ihres 25jährigen Bestehens eine Denkschrift über ihre Thätigkeit in den Jahren 1876—1900 herausgegeben worden, aus dem folgende Kapitel hervorgehoben seien: Verwaltungsorganisation, Notenausgabe, Giro- und Abrechnungsverkehr, Ankauf und Einziehung von Wechseln und Wertpapieren, Lombardverkehr, Diskontopolitik, Leistungen für die Finanzverwaltung des Reiches und der Bundesstaaten, Regelung des Geldumlaufs, Verwaltung und Vermehrung von Wertgegenständen, An- und Verkauf von Wertpapieren, Banknovelle vom 7. Juni 1899.

Das Statut der **Reichsbank** ist durch Verordnung vom 3. September abgeändert worden.

Im Bezirke der Kammer ist im Berichtsjahre die Reichsbanknebenstelle in Dt.-Gylau neu errichtet worden; die Verwaltung der **Reichsbanknebenstelle** in Marienwerder ist einem besonderen Beamten übertragen worden.



## 11. Gerichtswesen, Schiedsgericht, Bestellung von Sachverständigen.

Nach der Mitteilung des Justizministers in der Sitzung des Herrenhauses vom 29. März 1901 hat der Justizminister umfassende Erhebungen über eine Revision der **Gerichtskosten** der freiwilligen Gerichtsbarkeit, über deren Höhe aus dem Handelsstande vielfach Klagen geführt worden sind, angestellt.

Die Frage der Errichtung einer **Kammer für Handelsfachen** beim Landgerichte zu Graudenz ist von uns weiter im Auge behalten worden. Für die Kammer für Handelsfachen beim Landgerichte in Elbing haben wir im Berichtsjahre des öfteren — im Einvernehmen mit den Ältesten der Kaufmannschaft in Elbing — Präsentationswahlen vorgenommen.

Einer Anzahl von Gerichten sowie sonstigen Behörden haben wir über **Handelsgebräuche** Gutachten erstattet; es seien folgende davon hervorgehoben:

Vom 14./VI. 1900: In der Fabrikation und im Handel mit **bleiröhren** ist im allgemeinen eine Gewichtsabweichung von höchstens 5 % zulässig.

Vom 6./VI. 1900: Ein Gastwirt, der von einem Brauer oder Bierverleger **Bier** geliefert erhalten hat, ist in Ermangelung besonderer Vereinbarung handelsgebräuchlich verpflichtet, die leihweise überlassenen **Gefäße** sogleich nach der Entleerung zurückzusenden, oder, falls die Lieferung durch eigenes Gespann des Verkäufers erfolgt, dem Bierfahrer die Gefäße nach der Entleerung bereitzustellen. Eine Frist von 3 Monaten erscheint hierfür außerordentlich hoch bemessen, zumal da sich das Bier nicht so lange Zeit in den Fässern u. s. w. hält, und dürfte dem Abnehmer nur in seltenen Fällen zugestanden werden, kann aber keinesfalls als handelsgebräuchlich bezeichnet werden; vielmehr muß die Zurückgabe in einer kürzeren Frist erfolgen.

Vom 31./VIII. 1900: Über die bei der Versendung von **Manufakturpapier** anzuwendende Verpackung dürfte sich bei dem geringen Umfange derartiger Handelsgeschäfte kein allgemein gültiger Handelsgebrauch feststellen lassen.

In der Regel wird jedoch Manufakturpapier, worunter gemeinhin alte oder in Druckereien überzählig gewordene Zeitungen verstanden werden, von den Druckereien oben und unten mit je einem Pappdeckel in Größe der Manufaktur bedeckt und mit Stricken verschnürt, mit der Bahn versandt; eine Verpackung der Seiten (Bogenränder) findet dabei nicht statt.



Diese Verpackung wird nach den uns von sachverständiger Seite gemachten Mitteilungen ohne Rücksicht darauf, zu welchem Zwecke die Makulatur verwandt werden soll, vorgenommen und auch dann als ausreichend erachtet, wenn bei der Bestellung erklärt worden ist, daß die Makulatur zum Einwickeln von Backwaren dienen soll.

Bom 31./VIII. 1900: Wenn der in einem Materialwaren-Detailgeschäft angestellte **Handlungsgehilfe** das Durchzählen von Heringen auch nicht als dauernde Beschäftigung zu besorgen hat, so ist er doch handelsgebräuchlich verpflichtet, wenn es sich um eine zuverlässige Feststellung der in einer Tonne enthaltenen Zahl von Heringen handelt, der Anordnung seines Chefs entsprechend, Heringe, die in Tonnen verpackt sind, in den Geschäftsräumen, wozu auch der Hof gehört, durchzuzählen.

Bom 19./XII. 1900: a) Bei der Abmachung einer Lieferung von 2—3000 Centner **Kohlen**, monatlich abzunehmen, ist der Käufer verpflichtet, die Mindestmenge (also 2000 Centner) abzunehmen, und berechtigt, die Lieferung bis zur Höchstmenge (also bis 3000 Centner) zu fordern; der Verkäufer ist im letzteren Falle verpflichtet, das geforderte Quantum zu liefern.

b) Unter einem „Waggon“ Kohlen versteht man, wenn nichts anderes vereinbart worden ist, ein Menge von 200 Centner. Der Großhändler ist jedoch berechtigt, auch Waggon von 300 Centner zu liefern; dagegen ist er nicht berechtigt, den sich dabei über 200 Centner ergebenden Überschuß auf eine spätere Lieferung in Anrechnung zu bringen und dann statt 200 Centner vielleicht nur 150 Centner oder gar nur 100 Centner zu liefern. Er muß vielmehr auch dann in jedem Falle dem Käufer einen vollen Waggon mit einem Inhalte von 200 Centner liefern.

c) Bei Abmachung einer Lieferung von „ca.“ 1000 Centner Steinkohlen darf die Spannung nach unten und nach oben 5% betragen.

Bom 29./XII. 1900: Nach den uns von sachverständiger Seite gemachten Mitteilungen pflegt sich der Handel mit **Lumpen**, falls sie unfortiert und ohne Vereinbarung einer bestimmten Qualität verkauft werden, in der Weise zu vollziehen, daß der Differenz dem Reflektanten einen Posten Lumpen „auf Kalkulation“ liefert. Der Empfänger fortiert (kalkuliert) sodann die offerierte Ware und giebt dem Lieferanten an, welchen Preis er dafür bezahlen wolle. Wenn über diese Preisofferte keine Einigung erzielt wird, bleibt die offerierte Ware zur Verfügung des Lieferanten. Das Ausfortieren (Kalkulieren)



eines zum Verkaufe offerierten Waggons Lumpen seitens des Empfängers bedeutet daher handelsgebräuchlich nicht eine Annahmehandlung und eine Bewilligung der von dem Differenten etwa geltend gemachten Preisforderung, sondern nur eine Untersuchung der Ware im Sinne des § 377 H.-G.-B., zum Zwecke der Feststellung des Wertes der Lumpen.

Vom 2./II. 1901: Die von dem Kläger geforderte **Lagermiete** von 20 Mk. monatlich für 252 Sack Stärke erscheint uns bei Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse als durchaus angemessen.

Eine monatliche Lagermiete von 20 Mk. für 252 Sack macht — angenommen, daß sämtliche Säcke die ganze Zeit hindurch gelagert haben — monatlich für 1 Centner 4 Pfg. aus. Dieser Betrag ist als sehr niedrig anzusehen, beträgt doch z. B. die Lagermiete der bahnamtlichen Spediteure bis zu 50 Pfg. für 1 Centner. Wenn auch die Tarife der bahnamtlichen Spediteure für diesen Fall nicht maßgebend sein können, so würden wir dem Kläger doch, falls die 252 Sack die ganze Zeit hindurch auf seinem Speicher gelagert hätten, eine bedeutend höhere Vergütung als 4 Pfg. für den Centner zubilligen.

Da im vorliegenden Falle die Säcke nach und nach abgefahren worden sind, so daß nur ein Teil die gesamte Zeit in dem Speicher lagerte, ist eine Durchschnittsmiete von 20 Mk. für den Monat als angemessen anzusehen.

Vom 19./II. 1901: Es besteht kein Handels- bzw. Ortsgebrauch, wonach ein Kaufmann berechtigt wäre, dem Lieferanten eine Ware zurückzusenden, weil auf der zugleich mit der Ware übersandten Faktura ein falsches Zahlungsziel angegeben worden ist. Das **Zahlungsziel** läuft daher bereits von dem ersten Eingange der Waren, nicht etwa erst von dem Termine, an welchem die zuerst von dem Besteller wegen falscher Fakturierung zurückgesandten Waren zum zweiten Male bei ihm eingegangen sind.

Vom 4./V. 1901: 1. Der **Schleppschiffsführer** ist handelsgebräuchlich verpflichtet, wenn der Wasserstand so niedrig ist, daß es nicht möglich ist, den Schleppzug ungeteilt über die seichten Stellen zu schleppen, zu „sändern“, d. h. die Rähne so hintereinander gegen den Strom zu stellen, daß dieser gezwungen wird, mit größerer Kraft über die seichten Stellen zu fließen, um dadurch den Sand wegzureißen.

2. Wenn auch dieses Sändern nicht hilft, so erscheint uns der Schleppschiffsführer nicht als verpflichtet, solange bei



dem Schiffszuge zu warten, bis der Eintritt eines höheren Wasserstandes ein Weitererschleppen des Schiffszuges ermöglicht.

Zur Feststellung von **Handelsgebräuchen im Getreidehandel** haben wir eine Kommission eingesetzt.

Die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin luden uns zu einer gemeinsamen Besprechung über die **Nancen im Holzhandel** Ostdeutschlands ein und ersuchten um Übersendung bezüglichen Materials; wir haben darauf entsprechende Erhebungen angestellt.

Gerichten haben wir in Prozeßangelegenheiten des öfteren **Sachverständige** benannt, so z. B. für Herstellung von Bierapparaten, Anlage von elektrischen Anlagen.

Beim Amtsgerichte Graudenz haben wir die Vereidigung des Herrn C. Döll als gerichtlichen **Sachverständigen** für Gold- und Silberfachen, sowie die des Herrn H. Richter als gerichtlichen Sachverständigen für chemische und physikalische Untersuchungen befürwortet. Beide Herren sind darauf vereidet worden.

Über die Stellung der von den Handelsvertretungen **öffentlich angestellten und vereideten Gewerbetreibenden** (wie Dispacheure, Feldmesser, Güterbestätiger, Probennehmer, Handelschemiker, § 42 des Handelskammer-Gesetzes\*) hat der Minister für Handel und Gewerbe einen Erlaß an die Handelsvertretungen gerichtet, aus dem folgendes hervorgehoben sei:

\*) Anmerkung. § 42 I des H.-K.-G. lautet: „Die Handelskammer ist befugt, Dispacheure und solche Gewerbetreibende der in § 36 der Reichs-Gewerbe-Ordnung bezeichneten Art, deren Thätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, öffentlich anzustellen und zu beeidigen. Auf Auktionatoren findet diese Bestimmung keine Anwendung. Vorschriften, die die Handelskammer für die hiernach angestellten Personen erläßt, sind dem Minister für Handel und Gewerbe vorzulegen.“

§ 36 der Reichs-Gewerbe-Ordnung lautet (mit einer durch die Novelle vom 30. Juni 1900 vorgenommenen Änderung): „Das Gewerbe der Feldmesser, Auktionatoren, Bücherrevisoren, derjenigen, welche den Feingehalt edler Metalle, oder die Beschaffenheit, Menge, oder richtige Verpackung von Waren irgend einer Art feststellen, der Güterbestätiger, Schaffer, Wäger, Messer, Bracker, Schauer, Stauer u. s. w. darf zwar frei betrieben werden, es bleiben jedoch die verfassungsmäßig dazu befugten Staats- oder Kommunalbehörden oder Korporationen auch ferner berechtigt, Personen, welche diese Gewerbe betreiben wollen, auf die Beobachtung der bestehenden Vorschriften zu beeidigen und öffentlich anzustellen.“

Die Bestimmungen der Gesetze, welche den Handlungen der genannten Gewerbetreibenden eine besondere Glaubwürdigkeit beilegen oder an diese Handlungen besondere rechtliche Wirkungen knüpfen, sind nur auf die von den verfassungsmäßig dazu befugten Staats- oder Kommunalbehörden oder Korporationen angestellten Personen zu beziehen.



„ . . . Die Reichsgesetzgebung unterscheidet in den §§ 404, 407, 410 der Zivilprozessordnung „öffentlich bestellte Sachverständige“ und „im allgemeinen beeidigte Sachverständige“. Während die Sonderstellung der letzteren sich darin erschöpft, daß bei ihnen an Stelle der Eidesleistung in jeder einzelnen Sache die Berufung auf den allgemein geleisteten Eid genügt, bestehen die prozessualen Folgen der öffentlichen Bestellung zum Sachverständigen darin, daß öffentlich bestellte Sachverständige von den Gerichten vorzugsweise zu Sachverständigen in der einzelnen Rechtsache gewählt werden sollen und daß sie verpflichtet sind, der gerichtlichen Ernennung zum Sachverständigen Folge zu leisten. An sich sind die Eigenschaften der allgemeinen Beeidigung und der öffentlichen Bestellung als Sachverständiger unabhängig von einander; es kann im allgemeinen vereidigte Sachverständige geben, die nicht öffentlich bestellt sind, und umgekehrt; beide Eigenschaften können sich aber auch in einer Person vereinigen. Wer zur öffentlichen Bestellung oder zur Beeidigung zuständig ist, bestimmt die Landesgesetzgebung.

Der bisherige Rechtszustand in Preußen war, soweit die Justizbehörden in Frage kommen, ein ungleichmäßiger und unklarer. Daher wurde durch den neuen § 86 Satz 1, den das preußische Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit (Art. 130 Nr. 10) in das Ausführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetz eingestellt hat, die Grundlage zu einer einheitlichen Regelung der Angelegenheit im Wege der Justizverwaltung geschaffen. Wie aus der Entstehungsgeschichte der angeführten Vorschrift erhellt, ist der Rechtszustand seit dem 1. Januar folgender:

Eine „Ernennung“ oder sonstige öffentliche Bestellung von Sachverständigen wird durch die Justizbehörden nicht mehr erfolgen. Diese werden sich vielmehr darauf beschränken, Sachverständige im allgemeinen zu beeidigen. Die Beeidigung durch die Justizbehörden soll nur für gerichtliche Angelegenheiten Wirkungen äußern. Wenn noch andere Organe zuständig sind, Sachverständige im allgemeinen zu beeidigen, so hat es hierbei sein Bewenden. Im Sinne der Prozeßgesetze sind diese ebenso im allgemeinen beeidigte Sachverständige wie die von den Justizbehörden beeidigten.

Die allgemeine Verfügung vom 5. Februar d. J. giebt diesen Grundsätzen Ausdruck; insbesondere ist in ihrem § 13 ausgesprochen, daß nicht etwa in Folge des angeführten § 86 die von den Justizbehörden beeidigten Sachverständigen ausschließlich als solche in Betracht kommen. Dabei wird auf den § 42 des Handelskammergesetzes ausdrücklich hingewiesen.

Falls die Handelskammern von der ihnen in dieser Vorschrift gegebenen Befugnis Gebrauch machen, so werden die demgemäß öffentlich angestellten und beeidigten Sachverständigen insofern vor den von den Justizbehörden beeidigten privilegiert sein, als von der Wahl der ersteren nur unter besonderen Umständen abgesehen werden darf; sie werden den lehterwähnten Sachverständigen insofern gleichstehen, als auch bei ihnen die Berufung auf den allgemeinen Eid zur Bekräftigung des Gutachtens genügt.

Dazu ist allerdings erforderlich, daß die in meinem Erlasse vom 29. September 1897 vorgeschriebene Eidesformel einen Zusatz erhält, dem-



zufolge die Vereidigung sich auch auf die Erstattung von Gutachten erstreckt, etwa so, daß hinter „erfüllen“ die Worte eingeschaltet werden:

„sowie auch die von mir in meiner Eigenschaft als öffentlich angestellter . . . . . erforderten Gutachten unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstatten.“

Um nicht Bemängelung der Gerichte hervorzurufen, ist ferner geboten, daß die Art der Gutachten in der Eidesformel\*) möglichst genau bezeichnet wird. Hierzu bietet die hinter dem Wort „angestellter“ gelassene Lücke den geeigneten Platz.

Es kann erwartet werden, daß die Gerichte der dargestellten völlig klaren Rechtslage Rechnung tragen werden. Sollte die Annahme sich bezüglich der auf Grund des § 42 des Handelskammergesetzes bestellten Sachverständigen nicht überall verwirklichen, so hat sich der Herr Justizminister bereit erklärt, durch eine Belehrung auf eine zutreffende Praxis der Gerichte hinzuwirken.“

Wir haben die Vereidigung mehrerer Gewerbetreibenden auf Grund dieser Bestimmungen in Erwägung gezogen.

Einer auf Anregung der Handelskammern Hannover und Magdeburg von der Mehrzahl der deutschen Handelskammern erlassenen **Vorschrift für Handelschemiker** haben wir uns angeschlossen. Es seien folgende allgemeine Vorschriften daraus hervorgehoben:

„§ 1. Die Beeidigung und öffentliche Anstellung selbständiger Chemiker, welche die Beschaffenheit, den Reingehalt oder Nutzwert von Handelswaren irgendwelcher Art gewerbmäßig feststellen, erfolgt durch die amtliche Handelsvertretung des Bezirks, in welchem sie ein Laboratorium halten.

Die Anstellung gilt nur für die Zeit, in welcher der beeidigte und öffentlich angestellte Chemiker den Sitz seiner die Anstellung begründenden Thätigkeit ausschließlich im Bezirk der anstellenden amtlichen Handelsvertretung hat.

§ 2. Als Sachverständige für Nahrungsmittel-Untersuchungen im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1894 und des Ministerialerlasses vom 10. Mai 1895 sind nur diejenigen öffentlich angestellten Chemiker anzusehen, welche den Befähigungsnachweis eines deutschen Bundesstaates für die Untersuchung von Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Gebrauchsgegenständen besitzen.

\*) Anmerkung: Die Eidesformel ist demnach folgendermaßen zu fassen:

„Ich . . . . . schwöre bei Gott, dem Allmächtigen und Allwissenden, daß ich als öffentlich angestellter . . . . . die bestehenden Vorschriften getreulich beobachten und die mir obliegenden Pflichten gewissenhaft erfüllen, sowie auch die von mir in meiner Eigenschaft als öffentlich angestellter . . . . . erforderten Gutachten unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstatten werde. So wahr mir Gott helfe.“



§ 3. Voraussetzung für die Beeidigung und öffentliche Anstellung als Handelschemiker bildet der Nachweis:

1. daß der Antragsteller deutscher Reichsangehöriger ist;
2. daß er den Befähigungsnachweis eines deutschen Bundesstaates für die Untersuchung von Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Gebrauchsgegenständen besitzt; (Es folgen Ausnahmen davon.)
3. daß sein Laboratorium die zur Ausführung der Untersuchung von Handelswaren erforderliche und dem Stande der chemischen Wissenschaft entsprechende Einrichtung besitzt.

Die amtliche Handelsvertretung ist befugt, sich über diesen Punkt durch einen von ihr zu ernennenden Sachverständigen oder in sonst geeigneter Weise zu überzeugen.

(Uebergangsbestimmungen.)

(§ 4. Eidesformel.)

§ 5. Die amtliche Handelsvertretung hat die Beeidigung in geeigneter Weise bekannt zu geben und eine Liste der beeidigten Chemiker zu Jedermanns Einsicht in ihrem Geschäftszimmer aufzulegen. Über die Beeidigung wird dem Chemiker eine Urkunde ausfertigt.

§ 6. Die von den amtlichen Handelsvertretungen beeidigten und öffentlich angestellten Chemiker führen ein von der amtlichen Handelsvertretung näher zu bestimmendes Siegel, das ihren Namen, den Namen der Handelsvertretung, welche sie beeidigt hat, und die Umschrift „Öffentlich angestellter Handelschemiker“ enthält. Sie haben sich desselben bei der Siegelung von Proben und bei Stempelung ihrer Prüfungszeugnisse und Gutachten zu bedienen.

§ 8. Die Föschung in der Liste (§ 5) erfolgt:

1. auf Antrag oder im Todesfalle des beeidigten und öffentlich angestellten Chemikers;
2. wenn er den Sitz seiner die öffentliche Anstellung begründenden Thätigkeit aus dem Bezirke der amtlichen Handelsvertretung, die ihn angestellt hat, wegverlegt;
3. wenn ihm die Fähigkeit zur öffentlichen Anstellung von der zuständigen Behörde auf Grund eines ordentlichen Verfahrens rechtskräftig aberkannt worden ist.

Im Falle der Föschung ist die Anstellungsurkunde zurückzugeben. Föschungen in der Liste sind in derselben Weise wie Eintragungen bekannt zu machen.“

(§ 9—20 spezielle Bestimmungen.)

Für die Prüfung des Gründungsherganges der Aktiengesellschaft **Marionwerder Kleinbahn-Aktiengesellschaft** haben wir gemäß § 192 H.-G.-B. Revisoren ernannt, die ihren Prüfungsbericht erstattet haben.

Auf Grund mehrfacher Anregung haben wir ein Schiedsgericht eingesetzt und folgende **Schiedsgerichtsordnung** erlassen:

#### I. Errichtung und Zweck des Schiedsgerichts.

Die Handelskammer Graudenz errichtet auf Grund der §§ 1025 ff. der Zivil-Prozeß-Ordnung ein Schiedsgericht, das die Aufgabe hat, Streitig-



keiten, die in das Gebiet des Handels fallen oder das Dienstverhältnis der kaufmännischen Angestellten betreffen, auf gültlichem Wege, oder wenn sich dies nicht erreichen läßt, durch die Fällung eines Schiedsspruches schnell und ohne Verursachung größerer Kosten beizulegen.

## II. Zusammenetzung des Schiedsgerichts.

Das Schiedsgericht besteht aus einem Vorsitzenden und zwei bis vier Beisitzern. Die Handelskammer wählt auf je zwei Jahre den Vorsitzenden und zwei Stellvertreter. Die Beisitzer werden in jedem einzelnen Falle von dem Vorsitzenden aus der Zahl der Mitglieder der Handelskammer oder der Sachverständigen-Kommissionen, nötigenfalls auch anderer geeigneten Sachverständigen, berufen; in der Regel soll der Syndikus der Handelskammer dem Schiedsgerichte als Beisitzer angehören. Bei Streitigkeiten zwischen Prinzipalen und Angestellten muß die Hälfte der Beisitzer aus kaufmännischen Angestellten bestehen.

Auf die Ausschließung und Ablehnung der Beisitzer finden die §§ 41 bis 43 *R.-P.-D.* sinngemäße Anwendung.

## III. Eröffnung des schiedsrichterlichen Verfahrens.

Das Schiedsgericht tritt nur dann in Thätigkeit, wenn beide Parteien einen dahingehenden Antrag stellen und gleichzeitig erklären, daß sie sich dem Verfahren unter Ausschluß des Rechtsweges unterwerfen wollen.

Beantragt nur eine der Parteien ein schiedsrichterliches Verfahren, so hat der Vorsitzende die andere Partei aufzufordern, sich binnen acht Tagen zu erklären, ob sie sich dem Verfahren unterwerfen wolle.

Der Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung ist bei der Handelskammer schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu erklären.

Der Vorsitzende des Schiedsgerichts setzt die Termine fest und benachrichtigt die Beisitzer, die Parteien und die etwa zu ladenden Zeugen und Sachverständigen.

Die Parteien müssen in der Regel bei der Verhandlung persönlich zugegen sein. Auswärtige können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die eine beglaubigte Vollmacht vorzulegen haben.

Personen unter 21 Jahren bedürfen der Vertretung durch ihren Vater oder Vormund bezw. eine von diesen bevollmächtigte Person; sie sind aber berechtigt, bei der Verhandlung zugegen zu sein. Erscheint eine Partei nicht, so hat der Vorsitzende einen neuen Termin zu bestimmen und die nicht Erschienenen hiervon mittels eingeschriebenen Briefes zu benachrichtigen. Sind auch in dem neuen Termine nicht beide Parteien anwesend, so ist im Protokoll zu vermerken, daß ein schiedsrichterliches Verfahren nicht zustande kam. Ein Versäumnisverfahren findet nicht statt.

## IV. Verfahren vor dem Schiedsgerichte.

Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen und handhabt die Sitzungspolizei; er vertritt das Schiedsgericht nach innen und außen.

Das Schiedsgericht hat die Parteien zu hören, das dem Streite zu Grunde liegende Sachverhältnis zu ermitteln und, soweit es ihm erforderlich,



erscheint, zu diesem Behufe Zeugen und Sachverständige zu vernehmen und die Vorlegung des Beweismaterials, wie Bücher, Korrespondenzen u. s. w. anzuordnen.

Über jede Sitzung wird ein Protokoll aufgenommen, das von dem Vorsitzenden und dem Protokollführer, sowie den Parteien zu unterzeichnen ist. Jeder Partei ist auf Antrag eine Ausfertigung des Verhandlungsprotokolls, die von der Handelskammer zu beglaubigen ist, zu überlassen.

Anerkennnisse, Verzichtleistungen und Vergleiche sind stets, Anträge und Erklärungen nur auf Antrag zu Protokoll zu nehmen, den Parteien vorzulesen und von diesen zu unterschreiben.

#### V. Vergleich.

Die Hauptaufgabe des Schiedsgerichts ist die Herbeiführung einer gütlichen Einigung der Parteien. Das Schiedsgericht hat auf das Zustandekommen eines Vergleiches nach Möglichkeit hinzuwirken.

Vergleiche sind zu Protokoll zu nehmen und von den Parteien mit zu unterzeichnen.

Erst wenn eine Einigung nicht erzielt wird, so findet die Abgabe eines Schiedsspruches statt.

#### VI. Schiedsspruch.

Der Schiedsspruch hat unter den Parteien die Wirkungen eines rechtskräftigen gerichtlichen Urteils.

Das Endurteil wird in geheimer Sitzung mit Stimmenmehrheit gefaßt; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Der Schiedsspruch ist von dem Vorsitzenden zu verkünden, mit einer kurzen Darlegung des Sachverhalts und mit Gründen zu versehen, von den Schiedsrichtern unter Angabe des Tages der Abfassung zu unterzeichnen und den Parteien zuzustellen, sowie unter Beifügung der Beurkundung der Zustellung in einem Exemplare auf der Gerichtsschreiberei des zuständigen Gerichtes niederzulegen.

Im übrigen gelten die Bestimmungen der §§ 1025 ff. der Z. P. O.

#### VII. Kosten.

Das Schiedsgericht stellt gleichzeitig die Kosten des Verfahrens fest. Als Kosten werden nur berechnet die Gebühren der Sachverständigen (2 Mark für die Stunde), Zeugen (nach der Gebührenordnung für Zeugen), die baaren Auslagen, die Schreib-, Stempel- u. s. w. Gebühren.

Die Kammer ist berechtigt, zur Deckung dieser Unkosten einen Voranschuß zu erheben.

Zum Vorsitzenden des Schiedsgerichts ist der Präsident der Kammer, zu Stellvertretern die Herren Fabrikbesitzer und Stadtrat Victorius und Stadtrat Braun gewählt worden.

Über die **Feststellung von Thatbeständen** durch Sachverständigen-Kommissionen haben wir folgende Bestimmungen erlassen:



1. Zur Feststellung von Thatbeständen, z. B. der Beschaffenheit u. s. w. einer Ware zu einem bestimmten Zeitpunkte, zum Zwecke der Ausglei- chung von Differenzen und ev. späteren Verwendung bei Streitfällen bildet die Handelskammer Sachverständigen-Kommissionen.

2. Anträge auf Erstattung von Gutachten über Thatbestände sind unter Darlegung des Sachverhaltes bei der Handelskammer anzubringen. Berechtigt zur Stellung von Anträgen sind im allgemeinen nur die zur Handelskammer wahlberechtigten Firmen des Handelskammer-Bezirktes.

3. Bei Stellung von Anträgen wählt die Handelskammer (der Ver- waltungs-Ausschuß und in eiligen Fällen der Präsident) aus den Mit- gliedern der ein für alle Male eingesetzten Sachverständigen-Kommissionen der einzelnen Branchen oder, wenn deren Zahl nicht ausreicht, aus den anderen Sachverständigen mehrere (in der Regel zwei) geeignete Herren aus, die unter dem Vor- sitze eines Handelskammer- bzw. eines anderen Kommissionsmitgliedes die Untersuchung vornehmen und der Handelskammer ein schriftliches Gutachten über das Ergebnis derselben erstatten.

4. Die Handelskammer verleiht das von der Kommission erstattete Gutachten ihren Akten ein und händigt eine beglaubigte Abschrift davon dem Antragsteller aus.

5. An Gebühren hat der Antragsteller an die Handelskammer für jedes Kommissionsmitglied für jede angefangene Stunde eine Gebühr von 2 Mk., sowie einen Ersatz für die baaren Auslagen abzuführen.

In dem Falle, daß der Antragsteller nicht zur Handelskammer wahl- berechtigt ist, hat er außerdem eine Gebühr von 3 Mk. an die Handels- kammer zu zahlen, die in deren Kasse fließen.

Die anrufende Partei hat zur Deckung sämtlicher Gebühren und Un- kosten einen Kostenvorschuß zu leisten.

Die **Revision des Handelsregisters** haben wir in diesem Jahre weiter durchgeführt und den Gerichten eine große Anzahl von Gut- achten in Firmenangelegenheiten erstattet, sowie Anträge auf Eintragung und Löschung von Firmen unterbreitet.

Zur Revision des Handelsregisters haben wir in den größeren Orten unseres Bezirktes Kommissionen eingerichtet und zur Anleitung der Kommissionsmitglieder folgende Leitsätze für die Revision des Handels- registers festgestellt:

#### Leitsätze.

Auf Grund des § 126 des Reichs-Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 sind die Handelskammern verpflichtet, die Registergerichte betreffs der Verhütung unrichtiger Ein- tragungen, sowie behufs der Berichtigung und Bervollständigung des Handels- registers zu unterstützen; sie sind berechtigt, Anträge zu diesem Zwecke bei den Registergerichten zu stellen und gegen Verfügungen, durch die über solche Anträge entschieden wird, das Rechtsmittel der Beschwerde zu erheben.



### 1. Verfahren bei der Revision des Handelsregisters.

Zur Revision des Handelsregisters setzt die Kammer in den größeren Orten des Handelskammer-Bezirktes Kommissionen ein, die je nach der Größe des Ortes und der Anzahl der zur Verfügung stehenden Vertrauensmänner aus zwei bis drei Personen bestehen.

Diese Kommissionen haben das Handelsregister alljährlich mindestens einmal durchzusehen — und zwar zweckmäßig nach dem Bekanntwerden der neuen Gewerbesteuer-Veranlagungen (in der Zeit zwischen Ostern und Pfingsten) — und die im Handelsregister vorzunehmenden Änderungen der Handelskammer zu unterbreiten, sowie sonst der Handelskammer auf Befragen über Firmenangelegenheiten Auskunft zu erteilen.

Die Kommissionen beraten, wenn es erforderlich ist, kollegialisch; in vielen Fällen wird es genügen, wenn die einzelnen Kommissions-Mitglieder die von der Handelskammer zur Verfügung gestellten Auszüge aus dem Handelsregister durchsehen und die vorzunehmenden Veränderungen der Kammer vorschlagen.

In kleinen Orten wird es genügen, wenn die Funktionen der Kommissionen durch je einen Vertrauensmann wahrgenommen werden, gegebenen Falles können sie auch den Vorständen der kaufmännischen Vereine übertragen werden.

Die endgiltige Entschließung über die Vorschläge der Kommissionen bezw. der Vertrauensmänner behält sich die Kammer vor.

### 2. Richtlinien für die Registerpflicht der Gewerbetreibenden.

Die Gewerbetreibenden, die den Gewerbesteuer-Klassen I—III angehören, sowie von den zur IV. Gewerbesteuerklasse gehörenden diejenigen, die zum Mittelsaße von 16 Mk. und darüber veranlagt sind, sind unter den in den folgenden Bemerkungen angegebenen Einschränkungen in der Regel als eintragungspflichtig zu erachten.

#### Bemerkungen.

1. Auch die Schank- und Gastwirtschaften, die der Gewerbesteuer-Klasse I—III angehören, werden in der Regel als eintragungspflichtig zu bezeichnen sein; Schank- und Gastwirtschaften, die zur IV. Gewerbesteuer-Klasse gehören, sind dagegen in der Regel dem Kleingewerbe zuzurechnen und nicht handelsregisterpflichtig.

2. Handwerker sind nur dann als registerpflichtig zu erachten, wenn ein mit dem Handwerk verbundener Handel einen solchen Umfang hat, daß er, unabhängig von dem Handwerke betrieben, handelsregisterpflichtig sein würde, oder wenn das Geschäft einen solchen Umfang annimmt, daß es einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Betrieb erfordert und die Führung kaufmännischer Bücher als zweckmäßig oder notwendig erscheinen läßt. Die Beschäftigung von mehr als 10 gewerblichen Hilfspersonen und die Verwendung mechanischer Kräfte in größerem Umfange dürften die Vorbedingungen für die Eintragung in der Regel ergeben.



3. Die Inhaber landwirtschaftlicher Nebenbetriebe sind zur Eintragung in das Handelsregister berechtigt, wenn der Betrieb einen größeren Umfang annimmt, jedoch nicht verpflichtet.

4. Unternehmen des Reichs, eines Bundesstaates oder eines inländischen Kommunalverbandes brauchen nicht in das Handelsregister eingetragen zu werden (H.-G.-B. § 36).

5. Zweigniederlassungen von auswärtigen, in das Handelsregister eingetragenen Betrieben sind dann eintragungspflichtig, wenn sie selbständig in größerem Umfange Geschäfte abschließen und ihr Bestehen für längere Zeit in Aussicht genommen ist.

**Der Stand der Handelsregister** der Amtsgerichte unseres Bezirkes bei Beginn des Jahres 1901 geht aus folgender Tabelle hervor, in der auch Mitteilungen über die Zahl der eingeleiteten Konkurse, Zwangsversteigerungen und Zwangsverwaltungen im Jahre 1900 enthalten sind:

	A m t s g e r i c h t s b e z i r k												
	Brandenburg	Marienthal	Merse	St.-Glauch	Niesenburg	Neusenberg	Christburg	Stuhm	Schwef	Neuenburg	Tuchel	Konitz	Zusammen
Es sind eingetragen Firmen im Handelsregister	292	87	56	104	35	57	35	18	111	66	33	112	955
{ Teil A													
{ Teil B	7	2	2	1	1	—	1	—	1	6	1	3	25
Prokuren . . . . .	13	2	4	3	—	—	—	1	1	2	3	—	29
Genossenschaften . . . . .	19	16	3	4	4	11	6	15	21	4	9	16	117
Es sind eingeleitet:													
Konkurse . . . . .	15	3	2	2	—	3	4	2	—	1	—	4	33
Zwangsversteigerungen . . . . .	32	26	8	13	1	5	2	10	32	17	—	31	172
Zwangsverwaltungen . . . . .	8	2	3	3	—	2	2	1	10	3	—	6	38

Von mehreren Seiten ist zur Sprache gebracht worden, daß gewerbliche Betriebe, deren Inhaber als Kaufleute in das Handelsregister eingetragen und dadurch für die **Handelskammer** beitragspflichtig geworden sind, zugleich in die **Handwerksorganisation** einbezogen und zu Beiträgen für eine Zwangsinnung oder eine Handwerkskammer herangezogen worden sind. Mangels einer Bestimmung des Begriffs Handwerk in unserer Gesetzgebung gehen die Auffassungen über die handwerksmäßige Natur eines Betriebes nicht nur bei der Auslegung der Gesetze oft auseinander, es bestehen selbst Zweifel darüber, ob der Begriff Handwerk in den verschiedenen Gesetzen stets dieselbe Tragweite besitzt und ob er insbesondere nach dem H.-G.-B. die gleiche Ausdehnung hat wie nach der R.-G.-D.



Da hiernach über den handwerksmäßigen Charakter eines Betriebes von den Gerichten, die über die Eintragung in das Handelsregister befinden, anders geurteilt werden kann, als von den Verwaltungsbehörden, die über seine Einbeziehung in die Zwangsinnung oder Handwerkskammer entscheiden, so kann dieser Zwiespalt auch im Instanzenwege nicht ohne weiteres ausgeglichen werden, da die Verwaltungsbehörden über die Beitragspflicht zur Zwangsinnung oder Handwerkskammer ebenso selbständig entscheiden, wie die Gerichte über die Registerpflicht eines Betriebes, ohne daß die Entscheidungen der einen irgendwie für die anderen verbindlich sind. Aus der Rechtslage können leicht Unzuträglichkeiten, insbesondere auch hinsichtlich einer Doppelbesteuerung, entstehen. Der Minister für Handel und Gewerbe ist daher in Erwägungen über etwaige Maßnahmen zur Beseitigung dieser Unzuträglichkeiten eingetreten und hat die Handelskammern um Beibringung von Material ersucht.

Wir werden diese Frage weiter im Auge behalten und verfolgen.

Ueber die Thätigkeit des in Graudenz bestehenden, für gewerbliche Streitigkeiten, soweit sie nicht vor die Innungs-Schiedsgerichte gehören, zuständigen **Gewerbegerichtes** geben folgende Zahlenangaben Auskunft; die entsprechenden Zahlen für das Vorjahr sind in Klammern beigefügt worden:

Es wurden 238 (182) Rechts-Streitigkeiten zwischen Arbeitern und Arbeitgebern anhängig gemacht. Hiervon wurden 23 (21) wegen Unzuständigkeit abgewiesen, 60 (29) durch Zurücknahme der Klage, 86 (76) durch Vergleich, 1 (1) durch Anerkenntnis, 66 (53) durch Erkenntnis (davon 22 (10) durch Versäumnisurteil) erledigt. Bei 42 Streitfachen waren die Kläger Arbeitgeber, bei 196 Arbeitnehmer. Bei 67 durch Erkenntnis bzw. Anerkenntnis erledigten Streitfachen waren in 52 Fällen die Kläger Arbeitnehmer, davon wurde zu Gunsten der Kläger in 31 Fällen entschieden. In 15 Fällen, in welchen die Kläger Arbeitnehmer waren, wurde zu ihren Gunsten entschieden. Als Einigungsamt ist das Gewerbegericht nicht angerufen worden.

## 12. Steuerwesen und Zölle.

Das **Warenhaussteuer-Gesetz** ist unter dem 18. Juli 1900 erlassen worden. Von seinen Bestimmungen sei folgendes hervorgehoben:

§ 1. Wer das stehende Gewerbe des Klein-(Detail-)Handels mit mehr als einer der im § 6 dieses Gesetzes unterschiedenen Warengruppen betreibt, unterliegt, wenn der Jahresumsatz in diesen Gruppen — einschließlich desjenigen der in Preußen belegenen Zweigniederlassungen, Filialen, Verkaufsstätten — 400000 Mark übersteigt, der nach Vorschrift dieses Gesetzes zu entrichtenden, den Gemeinden zufließenden Warenhaussteuer.



Ob der Kleinhandel im offenen Laden, Warenhaus, Lager und dergleichen oder als Versandgeschäft, auf oder ohne vorgängige Bestellung betrieben wird, macht für die Besteuerung keinen Unterschied.

§ 6. Die nach § 1 zu unterscheidenden Warengruppen sind:

- A. Material- und Kolonialwaren, Ess- und Trinkwaren und Genussmittel, Tabak und Tabakfabrikate (auch Rauchtütensilien), Apothekewaren, Farbewaren, Drogen und Parfümerien;
- B. Garne und Zwirne, Posamentierwaren, Schnitt-, Manufaktur- und Modewaren, gewebte, gestrickte, gewalkte und gestickte Waren, Bekleidungsgegenstände (Konfektion, Pelzwaren), Wäsche jeder Art, Betten und Möbel jeder Art, Vorhänge, Teppiche, Möbelstoffe und die zu deren Verarbeitung dienende Anfertigung von Zimmerdekorationen;
- C. Haus-, Küchen- und Gartengerätschaften, Dosen-, Glas-, Porzellan-, Steingut- und Thonwaren, Möbel jeder Art und die dazu dienenden Möbelstoffe, Vorhänge und Teppiche;
- D. Gold-, Silber- und sonstige Juwelierwaren, Kunst-, Luxus-, Galanteriewaren, Papp- und Papierwaren, Bücher und Musikalien, Waffen, Fahrräder, Fahr-, Reit- und Jagdtütensilien, Spielwaren, optische, physikalische, medizinische und musikalische Instrumente und Apparate.

Waren, welche zu keiner der im ersten Absatz unterschiedenen Gruppen gehören, werden als besondere Warengruppe nicht gezählt.

Zur Klassifizierung der einzelnen Waren, sowie zur Feststellung, ob sich der Handel mit Waren der einen Gruppe nach Herkommen und Gebrauch auch auf Waren anderer Gruppen erstreckt, sind von seiten des Handelsministers eine große Anzahl von Erlassen ergangen.

Einen Nutzen für den Kleinhandel können wir uns von dem Warenhaussteuergesetz nicht versprechen.

Einer an den Finanzminister gerichteten Eingabe der Handelskammer Magdeburg, dahin zu wirken, daß bei der **Veranlagung zur Einkommensteuer** die direkten Steuern, wie Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer in Abzug gebracht werden dürfen, haben wir uns angeschlossen.

Das **Reichsstempelgesetz** vom 27. April 1894 ist durch Gesetz vom 14. Juni 1900, das die Stempelpflicht auf weitere Gegenstände ausdehnt, abgeändert worden.

Das Gesetz, betreffend Abänderung des **Zolltarifgesetzes** vom 14. Juni 1900, erhöht die Eingangszölle für mehrere Waren, wie Bier, Branntwein, Rum, Liköre und Schaumwein.

Ueber das Saccharingesetz ist im 3. Abschnitt berichtet worden.

Ueber das **Ergebnis der Veranlagung zu den direkten Steuern** in unserem Bezirke im Jahre 1900 und 1901, sowie die Einnahmen aus Zöllen und indirekten Steuern im Jahre 1901 geben die auf Seite 88 und 89 bezw. 90 und 91 stehenden Tabellen Auskunft.



### 13. Beziehungen zum Auslande.

Die **Vorbereitungen zur Neuregelung der auswärtigen Handelspolitik** nach Ablauf der Handelsverträge (31. 12. 03) sind in dem Berichtsjahre von der Regierung, sowie von den Interessenverbänden mit großem Eifer betrieben worden.

Von den Arbeiten des wirtschaftlichen Ausschusses zur Vorbereitung der Handelsverträge sind besonders die Befragung von Sachverständigen der einzelnen Branchen, sowie die Aufstellung einer Produktionsstatistik zu erwähnen. Die Ergebnisse sind vertraulich behandelt worden, doch sind summarische Angaben über das Ergebnis der produktions-statistischen Erhebungen vom Reichsamte des Innern bekannt gegeben worden. Ferner ist vom Reichsschatzamt der Entwurf eines neuen Zolltarifschemas an Stelle des bisher geltenden aus dem Jahre 1818 hervührenden, aufgestellt worden, der eine weitergehende Spezialisierung der einzelnen Positionen enthält. Der Entwurf hat den Handelsvertretungen zur Begutachtung vorgelegen, gleichfalls sind die Handelsvertretungen vom Handelsministerium um Stellungnahme zu den in Anregung gebrachten Änderungen des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 ersucht worden; die bezüglichlichen Wünsche des Industrie- und Handelsstandes sind in der in folgendem abgedruckten Resolution des Deutschen Handelstages, der auch wir zugestimmt haben, zum Ausdruck gebracht worden.

Zur grundsätzlichen Frage der **Regelung der äußeren Handelspolitik** nahmen wir in unserer Sitzung vom 4. März 1901 in folgender einstimmig gefaßten und dem Reichskanzler, sowie den anderen zuständigen Behörden unterbreiteten Resolution Stellung:

„Im Interesse der Erhaltung und Förderung des Volkswohlstandes hält die Handelskammer die Erleichterung der Ausfuhr deutscher Waren, insonderheit Fabrikate, sowie die Erleichterung des Außenhandels überhaupt für dringend erforderlich. Die Handelskammer spricht sich daher für die Beibehaltung des bisherigen bewährten Systems der Handelsvertragspolitik aus und erklärt sich gegen alle Bestrebungen, die darauf hinausgehen, den Abschluß langfristiger Handelsverträge zu erschweren oder zu verhindern, insonderheit gegen eine Erhöhung der Schutzzölle auf Rohmaterialien, Halbfabrikate und Lebensmittel, gegen die Einführung des Systems des Maximal- und Minimaltarifs und gegen die Aufhebung der Meistbegünstigung.“

Der **Deutsche Handelstag** nahm zur Frage der Neuregelung der Handelsbeziehungen und der Änderung des Zolltarifgesetzes in seiner Vollversammlung vom 8. Januar 1901 in folgender Resolution Stellung:

„Anknüpfend an seine Erklärung vom 14. März 1898 spricht der Deutsche Handelstag die Überzeugung aus, daß zur Erhaltung und Förderung des Volkswohlstandes, der wirtschaftlichen wie politischen Machtstellung des Deutschen Reichs, insbesondere auch zur lohnenden Beschäftigung seiner



# Steuerleistungs-Veranlagungs-Soll im Bezirke der Handelskammer im Jahre 1899 und 1900.

Die kleinen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1899, die größeren auf das Jahr 1900.

Bezirke	Einwohnerzahl in 1000	Einkommensteuer						Ergänzungs- steuer		Gewerbe- steuer		Grund- steuer- Ge- samt- betrag	Ge- bäude- steuer- Ge- samt- betrag
		für Einkommen				Zusammen		Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag		
		bis 3000 M.		über 3000 M.									
		Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag		
Kreis Graudenz, Stadt . . . . .	32,8	1956 1759	39536 36474	564 523	107722 96384	2520 2312	147258 132858	850 878	20215 20184	523 500	34057 28172	1531 1543	69605 67308
„ Graudenz, Land . . . . .	44	1169 1175	18121 18730	156 135	25410 24548	1325 1310	43531 43278	853 877	12622 13623	148 161	5487 4896	99040 99040	22099 20281
„ Marienwerder . . . . .	66,7	2650 2626	46797 45468	535 509	87508 77764	3185 3135	134305 123232	1811 1858	31280 31202	577 559	19288 18844	109429 109436	56977 55788
„ Rosenberg . . . . .	52	1948 1878	33858 32487	377 332	73950 62502	2325 2210	107808 94989	1104 1101	24923 25028	465 459	16112 15374	75878 75848	42163 40800
„ Stuhm . . . . .	36,4	1305 1277	22301 21981	156 148	21540 20948	1461 1425	43841 42929	880 915	12006 12469	311 316	7320 7948	87896 87907	24985 24792
„ Schweß . . . . .	82,8	2656 2342	41039 36823	347 317	55328 51716	3003 2659	96367 88539	1380 1484	21409 22262	616 592	19204 19616	94970 94953	45567 43134
„ Tuchel . . . . .	29,3	801 813	12056 12487	98 94	12674 12098	899 907	24730 24585	515 544	6666 7178	157 168	4248 4492	31762 31762	13029 12717
„ Ronitz . . . . .	58	1931 1879	29564 28506	317 302	50538 45496	2248 2181	80102 74002	1057 1087	16897 15836	414 391	12270 12364	43812 43814	37963 36871
Die einzelnen Städte													
Graudenz . . . . .	32,8	1956 1759	39536 36474	564 523	107722 96384	2520 2312	147258 132858	850 878	20215 20184	523 500	34057 28172	1531 1543	69605 67308
Lessen . . . . .	2,6	175 170	2397 2727	29 21	3240 1992	204 191	5637 4719	105 108	1016 1063	40 40	1684 1388	2725 2726	2618 2419
Rehden . . . . .	2	102 100	1687 1684	9 9	930 868	111 109	2617 2552	59 60	557 574	25 28	600 632	2218 2207	1821 1746
Marienwerder . . . . .	9,7	762 739	16309 16189	331 325	55290 49924	1093 1664	71599 66113	544 548	12274 11952	240 230	10280 9592	1192 1195	25428 24677
Mewe . . . . .	4,1	245 238	4287 4016	38 38	4708 4460	283 276	8995 8476	81 91	942 1078	76 76	2272 2504	975 976	5086 5075
Garnsee . . . . .	1	83 82	1332 1349	10 7	930 524	93 89	2262 1873	51 52	577 440	24 21	612 544	686 686	1103 1033
Bischofswerder . . . . .	2	148 149	2597 2615	16 15	1740 1580	164 164	4337 4195	66 70	617 668	50 55	1360 1512	228 829	2753 2701
Dt.-Gylau . . . . .	8,1	458 387	9121 7711	146 108	24398 16830	604 495	33519 24541	216 196	4292 3696	136 133	5624 5534	515 517	12265 11202
Freystadt . . . . .	2,4	168 176	3002 3200	15 16	1488 1692	183 192	4490 4892	76 79	691 789	56 49	1268 1151	1712 1712	2378 2266
Riesenburg . . . . .	4,8	291 290	5322 5072	67 69	10058 10078	358 359	15380 15150	151 163	2114 2258	81 83	3536 3656	1597 1597	6800 6736
Rosenberg . . . . .	3,1	222 216	3798 3754	40 37	4664 4603	262 253	8462 8362	95 93	1198 1176	56 56	1608 1628	1104 1104	4387 4346
Stuhm . . . . .	2,4	136 136	2510 2466	29 27	3482 3194	165 163	5992 5660	68 70	802 723	55 56	1688 1856	1059 1059	3409 3368
Christburg . . . . .	3,1	168 174	3005 3173	30 28	3504 3376	198 202	6509 6549	86 90	1298 1293	72 71	1908 2140	1724 1724	3890 3883
Schweß . . . . .	7	471 413	8612 7696	139 129	17820 18478	610 542	26432 26174	221 230	3913 4107	164 153	5568 5736	2146 2146	10502 9745
Neuenburg . . . . .	5	301 282	5331 4785	54 49	6444 5824	355 331	11775 10609	135 144	1523 1528	114 115	3428 3852	1882 1441	5761 5280
Tuchel . . . . .	3	240 243	4103 4165	51 53	6192 6874	291 296	10295 11039	121 124	1856 2154	89 92	2556 2506	387 387	4911 4751
Ronitz . . . . .	10,7	667 656	12834 12981	234 218	32086 29524	901 874	44920 42505	345 356	6864 7029	212 205	7324 7220	3425 3424	20019 19604



# Steuerleistungs-Veranlagungs-Soll im Bezirke der Handelskammer im Jahre 1899 und 1900.

Die kleinen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1899, die größeren auf das Jahr 1900.

Bezirke	Einwohnerzahl in 1000	Einkommensteuer						Ergänzungs- steuer		Gewerbe- steuer		Grund- steuer- Ge- samt- betrag	Ge- bäude- steuer- Ge- samt- betrag
		für Einkommen				Zusammen		Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag		
		bis 3000 Mk.		über 3000 Mk.									
		Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag	Zahl der Steuer- pflichtigen	Steuer- betrag		
Kreis Graudenz, Stadt . . . . .	32,8	1956 1759	39536 36474	564 523	107722 96384	2520 2312	147258 132858	850 878	20215 20184	523 500	34057 28172	1531 1543	69605 67308
" Graudenz, Land . . . . .	44	1169 1175	18121 18730	156 135	25410 24548	1325 1310	43531 43278	853 877	12622 13623	148 161	5487 4896	99040 99040	22099 20281
" Marienwerder . . . . .	66,7	2650 2626	46797 45468	535 509	87508 77764	3185 3135	134305 123232	1811 1858	31280 31202	577 559	19288 18844	109429 109436	56977 55788
" Rosenberg . . . . .	52	1948 1878	33858 32487	377 332	73950 62502	2325 2210	107808 94989	1104 1101	24923 25028	465 459	16112 15374	75878 75848	42163 40800
" Stuhm . . . . .	36,4	1305 1277	22301 21981	156 148	21540 20948	1461 1425	43841 42929	880 915	12006 12469	311 316	7320 7948	87896 87907	24985 24792
" Schwetz . . . . .	82,8	2656 2342	41039 36823	347 317	55328 51716	3003 2659	96367 88539	1380 1484	21409 22262	616 592	19204 19616	94970 94953	45567 43134
" Tuchel . . . . .	29,3	801 813	12056 12487	98 94	12674 12098	899 907	24730 24585	515 544	6666 7178	157 168	4248 4492	31762 31762	13029 12717
" Ronitz . . . . .	58	1931 1879	29564 28506	317 302	50538 45496	2248 2181	80102 74002	1057 1087	16897 15836	414 391	12270 12364	43812 43814	37963 36871



## Die einzelnen Städte

Graudenz . . . . .	32,8	1956 1759	39536 36474	564 523	107722 96384	2520 2312	147258 132858	850 878	20215 20184	523 500	34057 28172	1531 1543	69605 67308
Leßau . . . . .	2,6	175 170	2397 2727	29 21	3240 1992	204 191	5637 4719	105 108	1016 1063	40 40	1684 1388	2725 2726	2618 2419
Rehden . . . . .	2	102 100	1687 1684	9 9	930 868	111 109	2617 2552	59 60	557 574	25 28	600 632	2218 2207	1821 1746
Marienwerder . . . . .	9,7	762 739	16309 16189	331 325	55290 49924	1093 1664	71599 66113	544 548	12274 11952	240 230	10280 9592	1192 1195	25428 24677
Mewe . . . . .	4,1	245 238	4287 4016	38 38	4708 4460	283 276	8995 8476	81 91	942 1078	76 76	2272 2504	975 976	5086 5075
Garnsee . . . . .	1	83 82	1332 1349	10 7	930 524	93 89	2262 1873	51 52	577 440	24 21	612 544	686 686	1103 1033
Bischofswerder . . . . .	2	148 149	2597 2615	16 15	1740 1580	164 164	4337 4195	66 70	617 668	50 55	1360 1512	228 829	2753 2701
Dt.-Gylau . . . . .	8,1	458 387	9121 7711	146 108	24398 16830	604 495	33519 24541	216 196	4292 3696	136 133	5624 5534	515 517	12265 11202
Freystadt . . . . .	2,4	168 176	3002 3200	15 16	1488 1692	183 192	4490 4892	76 79	691 789	56 49	1268 1151	1712 1712	2378 2266
Riesenburg . . . . .	4,8	291 290	5322 5072	67 69	10058 10078	358 359	15380 15150	151 163	2114 2258	81 83	3536 3656	1597 1597	6800 6736
Rosenberg . . . . .	3,1	222 216	3798 3754	40 37	4664 4603	262 253	8462 8362	95 93	1198 1176	56 56	1608 1628	1104 1104	4387 4346
Stuhm . . . . .	2,4	136 136	2510 2466	29 27	3482 3194	165 163	5992 5660	68 70	802 723	55 56	1688 1856	1059 1059	3409 3368
Christburg . . . . .	3,1	168 174	3005 3173	30 28	3504 3376	198 202	6509 6549	86 90	1298 1293	72 71	1908 2140	1724 1724	3890 3883
Schweß . . . . .	7	471 413	8612 7696	139 129	17820 18478	610 542	26432 26174	221 230	3913 4107	164 153	5568 5736	2146 2146	10502 9745
Neuenburg . . . . .	5	301 282	5331 4785	54 49	6444 5824	355 331	11775 10609	135 144	1523 1528	114 115	3428 3852	1882 1441	5761 5280
Luchel . . . . .	3	240 243	4103 4165	51 53	6192 6874	291 296	10295 11039	121 124	1856 2154	89 92	2556 2506	387 387	4911 4751
Konitz . . . . .	10,7	667 656	12834 12981	234 218	32086 29524	901 874	44920 42505	345 356	6864 7029	212 205	7324 7220	3425 3424	20019 19604



Einnahmen aus den Zöllen

Bezirk der Steuerämter	Zölle	Tabak- steuer	Salzsteuer	
			Ver- steuerte Menge to	Steuer M.
Graudenz	72309	33814	304	36162
Marientwerder, Garnsee, Pelslin (Mewe und Umgegend)	—	440456	132	15809
Dt.-Gylau, Riesenburg, Bischofs- werder	—	90	16	1875
Schweß, Dsche, Neuenburg	—	147	77	9282
Tuchel, Ronitz	—	17	189	22731

stark wachsenden Bevölkerung, die Fürsorge für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse durch Beibehaltung und weitere Anwendung der bisherigen Politik langfristiger Handelsverträge bethätigt werden muß.

Als wesentlicher Inhalt der durch Handelsverträge zu erstrebenden Zugeständnisse fremder Staaten ist die Herabsetzung und Bindung der Zollsätze und die Gewährung der Meistbegünstigung zu betrachten. Auch Meistbegünstigungsverträge ohne Festlegung von Zollsätzen sind von hohem Wert, wenn auch in einzelnen Fällen das Bedenken entstehen kann, daß der Besitz der Meistbegünstigung dem fremden Staat den Anlaß biete, vom Abschluß eines für Deutschland wünschenswerten Tarifvertrags abzusehen.

Die Einführung eines Doppeltarifs (Maximal- und Minimaltarifs) ist als schwere Gefährdung des Abschlusses günstiger Handelsverträge entschieden abzulehnen. Ebenso sind die Vorschläge zu verwerfen, die auf Einführung von Wertzöllen, Beseitigung des gemischten Systems der Verzollung nach Roh- und nach Reingewicht, Einführung einer gesonderten Verzollung der Umschließungen und Abschaffung oder Verkümmern irgend einer Form des Zollkredits gerichtet sind.

Ohne auf die Höhe einzelner deutscher Zollsätze näher einzugehen, hebt der Deutsche Handelstag gegenüber den Forderungen einer Erhöhung der Zölle auf Lebensmittel die dagegen sprechenden schweren Bedenken hervor, die darauf beruhen, daß die weitesten und namentlich die minder bemittelten Kreise der Bevölkerung durch eine Verteuerung der Lebensmittel betroffen werden, daß hieraus eine Schwächung der Kaufkraft für industrielle Erzeugnisse entsteht, daß eine durch jene Verteuerung hervorgerufene Steigerung der Arbeitslöhne den Wettbewerb der deutschen mit der ausländischen Gewerbethätigkeit erschweren würde, und daß für den Abschluß von Handelsverträgen auch Länder in Betracht kommen, die auf die Ausfuhr



und indirekten Steuern.

Zuckersteuer			Branntweinsteuer			Brau- steuer	Reichs- stempel- steuer	Preu- ßische Stempel- steuer
Ver- brauchs- abgabe	Ver- triebs- steuer	Zu- schlag dazu	Maisch- bottich- steuer	Ver- brauchs- abgabe	Brenn- steuer			
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
28	5530	—	93066	161384	3379	43050	559	87691
5	6686	11213	51165	123458	1330	28505	111	38469
2651	3879	—	148590	199200	7510	26524	—	377583
1756	5806	—	500232	57796	27072	15283	—	29166
—	—	—	223150	198470	13620	10583	22	43298

von Lebensmitteln angewiesen sind. Der Deutsche Handelstag erklärt sich daher entschieden gegen jede Erhöhung der Zölle auf Lebensmittel.

Schließlich spricht der Deutsche Handelstag die Erwartung aus, daß den zur Vertretung von Industrie und Handel berufenen Körperschaften Gelegenheit gegeben werde, sich rechtzeitig über den Entwurf eines neuen Zolltarifs zu äußern.“

Die Einbringung des neuen **Zolltarifentwurfes** an den Reichstag ist Ausgangs 1901 zu erwarten; wir haben das Staatsministerium im Anschlusse an eine Eingabe der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin gebeten, den Entwurf eines neuen Zolltarifs den Handelskammern zur Begutachtung vorzulegen, sobald er der preußischen Regierung zugegangen sein wird.

Gegen die Einführung eines **Maximal- und Minimaltarifes** statt des bisherigen Generaltarifes haben wir uns bereits im Sommer 1900 in Gemeinschaft mit den meisten anderen ostdeutschen Handelsvertretungen ausgesprochen.

Von den Wünschen der einzelnen Industriezweige unseres Bezirkes hinsichtlich der **Festsetzung der einzelnen Zölle** sind insbesondere die von der Maschinenindustrie, Eisengießerei und Emaillefabrikation, Dachpappen- und Thonwarenfabrikation erhobenen Wünsche auf möglichste Herabsetzung der ausländischen, insbesondere der russischen Zollsätze auf die betreffenden Waren zu erwähnen; diese Wünsche sind bei der Reichsregierung zur Geltung gebracht worden. Ferner sind wir in Gemeinschaft mit der Mehrzahl der zur Vereinigung Ostdeutscher Handelskammern gehörenden Handelskammern gegen eine Erhöhung der Zölle auf Schmalz, Butter



und Speisefett vorstellig geworden. Der Reichsregierung sind die Wünsche, betreffend Holzszölle unterbreitet worden; die Eingabe ist vertraulich behandelt worden.

Zur Aufrechterhaltung der durch die bestehenden Handelsverträge begründeten deutschen Zoll- und Handelspolitik und zur Bekämpfung der gegen dieselben gerichteten Bestrebungen hat sich in Berlin der **Handelsvertragsverein** gebildet, der auch aus unserem Bezirke namhafte Industrielle zu seinen Mitgliedern zählt; unser Präsident ist dem Ausschusse beigetreten.

Das Handelsprovisorium mit dem **Britischen Reiche**, wonach den Angehörigen und den Erzeugnissen des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, sowie den britischen Kolonien und auswärtigen Besitzungen mit Ausnahme von Kanada und von Barbados diejenigen Vorteile eingeräumt sind, die seitens des Reiches den Angehörigen und den Erzeugnissen des meistbegünstigten Landes gewährt werden, ist vorläufig bis zum Ablaufe der Handelsverträge weiter verlängert worden.

Das Deutsche Reich hat mit den **Vereinigten Staaten** von Amerika ein Handelsabkommen abgeschlossen, das gleichfalls nur als Provisorium anzusehen ist. Amerika setzt demzufolge die Zölle auf mehrere aus Deutschland kommende Waren, wie Weinstein, Brauntwein, Wein u. s. w. herab, während das Deutsche Reich Amerika die Zollsätze zusichert, die Belgien, Italien, Osterreich-Ungarn, Rumänien, Rußland, Schweiz und Serbien in den Handelsverträgen zugestanden worden sind, und die Anordnungen aufhebt, nach welchen aus den Vereinigten Staaten eingehendes getrocknetes und gedörrtes Obst einer Untersuchung auf San Josés-Schildlaus unterzogen wird.

Infolge der Erhebung von Kampfzöllen von Seiten **Rußlands** gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika ist bei der Ausfuhr einer Anzahl Waren nach Rußland die Beibringung von **Ursprungszeugnissen**, die von den Handelskammern ausgestellt werden, erforderlich.

Die **russische Staatsgewerbsteuer**, die die deutschen Handlungsreisenden bisher mit hohen Abgaben belegte, ist jetzt durch Gesetz vom 5. Juni 1900 in einer auch den vom Auslande geäußerten Wünschen entsprechenden Weise abgeändert worden. Ausländische Firmen, die in Rußland reisen lassen, brauchen darnach nur noch 150 Rubel Grundgewerbsteuer entrichten, wozu noch einige Nebenabgaben hinzukommen.

Der vorbereitende Ausschuß für eine deutsche **Maschinenausstellung in Rußland**, zu dessen zweiten Vorsitzenden der Präsident der Kammer gewählt worden war, hat den Plan der Ausstellung bis zum Jahre 1903 hinausgeschoben.

Zur Frage der **Errichtung einer Reichshandelsstelle**, die seit einiger Zeit lebhaft erörtert wird, hat der Deutsche Handelstag in seiner letzten Vollversammlung folgende Resolution, der wir auch zugestimmt haben, gefaßt:



„Der Deutsche Handelstag hält die Errichtung einer Reichshandelsstelle für nützlich. Dieses Unternehmen soll folgende Gebiete in den Bereich seiner Thätigkeit ziehen:

- a) die Sammlung von Gesetzen, Verordnungen u. dergl., die sich auf Steuerwesen, Zollwesen, Gewerbe- und Handelsfachen, Patent-, Muster- und Zeichenschutz u. s. w. fremder Staaten bezieht;
- b) die Pflege der Statistik, insbesondere der Handels- und Produktionsstatistik fremder Länder;
- c) die Sammlung von wichtigen Mitteilungen über Länder und Orte, die für den deutschen Absatz im Auslande in Betracht kommen, von Marktberichten, politischen Berichten, die zweckentsprechende Verarbeitung der Konsulatsberichte u. s. w.

Auf diesem Gebiete soll eine Auskunftserteilung an die Interessenten stattfinden.

Die Frage der inneren Organisation dieser Reichshandelsstelle, besonders ob sie von den Interessenten ins Leben gerufen und verwaltet werden soll, oder ob sie einer Reichsbehörde unmittelbar anzugliedern ist, bleibt offen.“

Von zuständiger Seite sind uns auch in diesem Jahre eine Anzahl von Mitteilungen über **Exportangelegenheiten**, so z. B. Schwindelfirmen im Auslande, Russische Rechts- und Kreditverhältnisse u. s. w. zugegangen, die Interessenten zugänglich gemacht worden sind.

Bei mehreren deutschen Konsulaten (St. Petersburg, Konstantinopel, New-York, Buenos Ayres) bestehen seit kurzer Zeit **Handels-Sachverständige**, die die Aufgabe haben, sich allen handelstechnischen und sonstigen unmittelbaren praktischen Fragen der Förderung und Erweiterung des Absatzes der heimischen Ausfuhrerzeugnisse, unter Hinweis auf die Absatzmöglichkeiten, Absatzbedingungen und Absatzwege zu widmen.

Der **deutsche Außenhandel** entwickelte sich im Jahre 1900 (nach vorläufigen Ermittlungen) im Verhältnisse zu den Vorjahren folgendermaßen:

Einfuhr.

	Gesamtgewicht	Gesamtwert	Wert der Edelmetalle	Wert abzüglich der Edelmetalle
1898	42,7 Mill. to	5439,7 Mill. Mk.	359,0 Mill. Mk.	5080,6 Mill. Mk.
1899	44,7 " "	5783,6 " "	300,5 " "	5483,1 " "
1900	45,9 " "	5833,3 " "	276,3 " "	5557,1 " "

Ausfuhr.

	Gesamtgewicht	Gesamtwert	Wert der Edelmetalle	Wert abzüglich der Edelmetalle
1898	30,1 Mill. to	4010,6 Mill. Mk.	254 Mill. Mk.	3756,6 Mill. Mk.
1899	30,4 " "	4368,4 " "	161,4 " "	4207 " "
1900	32,7 " "	4555,3 " "	141 " "	4413,3 " "



## Verzeichnis der Mitglieder der Kammer.

(Die in Klammern beigefügten römischen Ziffern bedeuten die Abteilung, von der die Mitglieder gewählt worden sind, die deutschen das Jahr, bis zu welchem die gegenwärtige Wahlperiode läuft.)

1. Fabrikbesitzer Benyki (I. 1902), Präsident der Handelskammer,
  2. Mühlenbesitzer Rosanowski (I. 1904), Vizepräsident der Handelskammer,
  3. Bankier Belgard (I. 1906),
  4. Kaufmann Braun\*) (III. 1902),
  5. " Burandt (II. 1902),
  6. Mühlenbesitzer Hoffnung (II. 1902),
  7. Kaufmann und Mineralwasser-Fabrikant Ryser (III. 1904),
  8. Bankdirektor Strohmann (I. 1906),
  9. Fabrikbesitzer C. Victorius (I. 1906),
  10. Hofbuchdruckereibesitzer Kanter (I. 1902),
  11. Kaufmann und Schneidemühlenbesitzer Herrmann (II. 1904),
  12. " Düster (III. 1902),
  13. Zuckerfabrik-Direktor Kiewer (II. 1906), Riesenburg.
  14. Kaufmann Blum (III. 1906), Dt.-Gytau.
  15. " Aron (III. 1906), Stuhm.
  16. Zuckerfabrik-Direktor Paasche (I. 1904), Schweß.
  17. Mühlenbesitzer J. Bieber (II. 1906), Schönau.
  18. Brauereibesitzer Mierau (III. 1904), Neuenburg.
  19. Fabrikdirektor Schütt (I. 1902), Gzeršk.
  20. Kaufmann C. Kiedel (II. 1902), Koniz.
  21. " Paekold (III. 1906), "
  22. Bakat (II. Abteilung, Kreis Stuhm 1904).
  23. " (II. und III. Abteilung, Kreis Tschel 1904).
- Syndikus der Kammer: Dr. Freymark-Graudenz.  
Bureaugehilfe: Krause.  
Bureau: Graudenz, Grüner Weg Nr. 9.

---

\*) Ist inzwischen wegen Aufgabe des Geschäfts aus der Kammer ausgeschieden.



## Anhang.

### Bericht über das städtische Elektrizitätswerk, die Straßenbahn und das städtische Gaswerk in Grandenz.

### Bericht über das Betriebsjahr des städt. Elektrizitätswerkes und der Straßenbahn vom 1. April 1900 bis 1. April 1901.

#### Elektrizitätswerk.

Das städtische Elektrizitätswerk und die Straßenbahn wurde nach längeren Verhandlungen mit der Nordischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft von der Stadtgemeinde angekauft und ging am 1. April 1900 in den Besitz der Stadt über.

Bei der Übernahme waren an das Elektrizitätswerk angeschlossen:

1850 Glühlampen je 16 NK . . . . .	= 92500 Watt,
72 Bogenlampen je 8 Amp. . . . .	= 28800 "
12 Motoren zusammen 48 PS =	43200 "
1 Apparat . . . . .	= 600 "
	<hr/>
	165100 Watt.

Rechnet man den Verbrauch einer 16kerzigen Glühlampe zu 50 Watt, so waren angeschlossen ein Äquivalent von 3320 Glühlampen von je 16 NK.

Am Ende des Betriebsjahres waren angeschlossen:

2680 Glühlampen je 16 NK . . . . .	= 134000 Watt (+ 41500 Watt),
99 Bogenlampen 8 Amp. . . . .	= 40000 Watt (+ 11200 Watt),
25 Motoren zusammen 98 PS =	98200 Watt (+ 55000 Watt),
2 Apparate . . . . .	= 1200 Watt (+ 600 Watt),
	<hr/>
	273400 Watt (+ 108300 Watt)

oder ein Äquivalent von 5468 Glühlampen von je 16 NK (+ 2148 Glühlampen).

An Hausanschlüssen waren vorhanden

1. April 1900:	84 Anschlüsse	bei 85 Konsumenten,
1. " 1901:	112 "	bei 108 "
		<hr/>

Zunahme: 28 Anschlüsse bei 23 Konsumenten.

Ferner waren aufgestellt

1. April 1900:	83 Elektrizitätszähler,
1. " 1901:	111 "
	<hr/>

Zunahme: 28 Elektrizitätszähler.



Nutzbar abgegeben wurde an Strom ausschließlich des Eigenverbrauches	
für Licht . . . . .	45395 Kilowattstunden,
„ Kraft . . . . .	37255 „
„ die Straßenbahn	120880 „
	<hr/>
	zusammen 203530 Kilowattstunden.

Zur Erzeugung des Stromes wurden verbraucht  
924250 kg Kohlen

aus der Gottessegengrube.

Der Verbrauch an Kohle für jede nutzbar abgegebene Kilowattstunde stellt sich somit auf 4,56 kg = 9,57 Pfg.

Neu aufgestellt ist eine Pufferbatterie von 388 Ampst. Kapazität bei 1 Stunde Entladung für die Straßenbahn; diese Batterie versorgt auch das Kraftnetz während der Nacht mit Strom und dient während des Tagesbetriebes zum Ausgleich der Strom- und Spannungsschwankungen, sodaß die Lichtbatterie und Lichtnetz nunmehr gänzlich von der Straßenbahnleitung abgeschaltet werden konnte. Die Pufferbatterie kam zwischen Weihnachten und Neujahr in Betrieb. Das Leitungsnetz wurde erweitert durch Leitungen in der Lindenstraße zum Garnisonlazaret, Postamt, Mühlenstraße, Schützenstraße, Schlachthofstraße, Blumenstraße, von zusammen 3600 m Länge.

Am Ende des Betriebsjahres waren im Elektrizitätswerk aufgestellt:

3 Dampfmaschinen à 128 i. PS =	384 i. PS,
2 Dampfkessel à 90 □m Heizfläche =	180 □m Heizfläche,
3 „ à 60 □m „ =	180 □m „
	<hr/>
zusammen 5 Dampfkessel	360 □m Heizfläche.
1 Lichtbatterie von 303 Ampst. Kapazität bei 3stündiger Entladung,	
1 Pufferbatterie von 388 „ „ bei 1 „ „	

### Straßenbahn.

Von der Straßenbahn sind geleistet worden

330351 Motorwagenkilometer,
62265 Anhängewagenkilometer,
<hr/>
392616 Wagenkilometer.

Rechnet man den Anhängewagenkilometer =  $\frac{1}{3}$  Motorwagenkilometer, so sind insgesamt geleistet 351105 Wagenkilometer.

Hierdurch sind befördert worden

929442 Personen.

Die Belastung in den einzelnen Monaten war:

April	68100 Personen, Tagesdurchschnitt	2270 Personen,
Mai	70029 „ „	2259 „
Juni	87210 „ „	2907 „
Juli	87420 „ „	2820 „
August	86428 „ „	2788 „
September	75330 „ „	2511 „
Oktober	82429 „ „	2659 „



November	76020	"	"	2534	"
Dezember	80972	"	"	2612	"
Januar	72633	"	"	2343	"
Februar	64596	"	"	2307	"
März	78275	"	"	2525	"

zusammen 929442 Personen, Tagesdurchschnitt 2583 Personen.

Die höchste Tagesleistung war Sonntag, den 15. Juli . 6720 Personen  
 „ geringste „ „ Sonnabend, den 29. April 1432 „

Der Fahrpreis auf der 3,6 km langen Strecke, welche vom Bahnhof bis ans Ende der Lindenstraße geht, beträgt für Erwachsene 10 Pf., für Kinder 5 Pf

Der 5 Minuten-Verkehr wurde am 20. November 1900 eingeführt, nachdem die vier neuen Motorwagen eingetroffen waren. Außer diesen vier Motorwagen wurde als Reserve ein Untergestell zum Motorwagen angeschafft.

Schwerere Unfälle und Zusammenstöße sind, im Gegensatz zu anderen Straßenbahnen, nicht zu verzeichnen gewesen; Betriebsstörungen, soweit solche überhaupt vorkamen, sind nach ganz kurzer Zeit beseitigt worden.

Es sind zur Zeit vorhanden:

- 10 Motorwagen,
- 6 Sommerwagen,
- 9 Winterwagen,
- 1 Montagewagen,
- 1 Salzstreuwagen,
- 1 Reserve-Untergestell.

Elektrizitätswerk und Straßenbahn standen unter Leitung des Herrn Stadtbaurat Witt, dem ein Ingenieur beigegeben war. Das Personal setzt sich wie folgt zusammen:

Elektrizitätswerk:	Straßenbahn:
1 Elektromonteur,	1 Oberkontrolleur,
1 Maschinenmonteur,	1 Kontrolleur (Wagenmeister),
2 Maschinisten,	14 Wagenführer,
2 Heizer,	2 Schmiede,
1 Lehrling,	1 Maler,
1 Arbeiter,	2 Streckenwärter,
<hr/>	<hr/>
8 Personen	21 Personen

29 Personen.

Hierzu kommen für die Verwaltung 1 Kassiererin,  
 1 Buchhalter.



## Betriebsbericht des städtischen Gaswerkes in Graudenz für das Betriebsjahr 1900/1901.

Das abgelaufene Betriebsjahr zeigt, sowie die vorangegangenen Jahre, eine erfreuliche, stetige Steigerung der Gasabgabe, demzufolge auch der Produktion.

Zur Gaszerzeugung wurden 3538265 kg Gasnuß I. u. II. aus der Königin-Luise-Grube in Zabrze D. S. verwendet und daraus 1112970 cbm Gas, d. i. aus 100 kg Kohlen 31,46 cbm gegen 30,33 im Vorjahre gewonnen. Der Mehrverbrauch an Kohlen beträgt 253465 kg = 7,71<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, die Mehrproduktion an Gas 116490 = 11,69<sup>o</sup>/<sub>o</sub> gegen das Vorjahr.

Die stärkste Gaszerzeugung war im Monat Dezember 1900 mit 144130 cbm, d. i. 12,95<sup>o</sup>/<sub>o</sub> der Gesamtproduktion gegen 131,890 cbm = 13,24<sup>o</sup>/<sub>o</sub> im Vorjahre, daher um 12240 cbm oder 9,28<sup>o</sup>/<sub>o</sub> mehr. Die schwächste Gaszerzeugung war im Monat Juni 1900 mit 47620 cbm, d. i. 4,28<sup>o</sup>/<sub>o</sub> der Gesamtproduktion gegen 41480 = 4,16<sup>o</sup>/<sub>o</sub> im Vorjahre, daher um 6140 cbm oder 14,8<sup>o</sup>/<sub>o</sub> mehr.

Die gesamte vergaste Kohlenmenge wurde in 24119 Retortenladungen zu 146,70 kg vergast.

Die Gesamt-Jahresabgabe belief sich auf 1025690 cbm, d. i. 92,26<sup>o</sup>/<sub>o</sub> der Jahreszerzeugung und war um 79380 cbm oder 8,38<sup>o</sup>/<sub>o</sub> größer als im Vorjahre.

Die stärkste Monatsabgabe mit Einschluß des Gasbehältervorrates war im Dezember 1900 mit 140750 cbm oder 10975 cbm mehr als im Vorjahre. Die schwächste Monatsabgabe war im Monat Juni 1900 mit 47620 cbm oder 2620 cbm mehr als im Vorjahre.

Die stärkste Gasabgabe innerhalb 24 Stunden war am 31. Dezember 1900 mit 5370 cbm, die schwächste am 3. Juli 1900 mit 1130 cbm. Durchschnittlich wurden in 24 Stunden 3046 cbm gegen 2600 cbm im Vorjahre, d. i. 446 cbm mehr abgegeben. Die stärkste Gasabgabe in einer Stunde betrug 680 cbm und zwar am 14. Januar 1901 von 6 bis 7 Uhr abends.

An Nebenprodukten wurden aus dem vergasten Kohlenquantum 2385693 kg = 67,42<sup>o</sup>/<sub>o</sub> Koks gewonnen, welcher abzüglich des zur Unterfeuerung verwendeten in einer Gesamtmenge von 1699417 kg = 71,24<sup>o</sup>/<sub>o</sub> der Produktion verkauft wurde.

Die Theerproduktion in einer Menge von 179737 kg oder 5,08<sup>o</sup>/<sub>o</sub> des vergasten Kohlenquantums, wurde ebenso wie die 353826 kg Ammoniakwasser, welche zu konzentriertem Ammoniakwasser mit ca. 22<sup>o</sup>/<sub>o</sub> Stickstoffgehalt verdichtet wurden, zum Verkauf gebracht.

Am Schlusse des Betriebsjahres waren insgesammt 1072 Gasmesser in Verwendung, also um 202 mehr als im Vorjahre, wovon 621, um 78 mehr, zu Leucht-, 451 um 124 mehr zu Koch-Zwecken dienen.

Die Gasmesserflammenzahl beläuft sich im Ganzen auf 11266, d. i. 1236 mehr als im Vorjahre und zwar allein für Leuchtgas 7516 = 753 mehr, allein für Kochgas 3750 = 483 mehr.

Das Straßenrohrnetz erfuhr durch die Rohrlegungen in der Culmerstraße, Uferstraße, Kalinkerstraße, Gäßlerstraße, Schloßbergstraße, Schwerin-



straße und Gartenstraße eine Verlängerung von 1754 m, sodaß dessen Gesamtlänge 16896 m, bei einem kubischen Inhalte von 134,43 cbm erreicht hat.

Die Gasabnehmerzahl für Leuchtgas betrug Ende März 1901 557, somit um 63 mehr als im Vorjahre und ist der geringere Gasverbrauch um 9260 cbm auf den Umstand zurückzuführen, daß die Geschäfte durchgängig ein bis zwei Stunden zeitiger geschlossen werden und die Schulen und diverse städtische Anstalten jetzt unter Position Rathhaus vorkommen, welche um 17240 cbm = 91,60% gegen das Vorjahr gestiegen ist.

Hingegen ist die Zahl der Betriebsgasabnehmer um 69 gestiegen, infolgedessen mit Ende März die Abnehmerzahl 411 beträgt und der Gasverbrauch um 58320 cbm gestiegen ist, sodaß derselbe bereits  $\frac{1}{4}$  des Gasverbrauches erreicht hat.

Die durch die staatlichen Behörden verbrauchten Gasmengen betragen:

beim Kaiserl. Postamt	14670 cbm	500 cbm weniger
bei der Königl. Strafanstalt	23355 "	210 " mehr
bei der " Eisenbahn	57505 "	1760 " "
bei dem " Militäriskus	22100 "	1605 " "

als im Vorjahre.

Die Straßenbeleuchtung erfolgte am Schlusse des Betriebsjahres durch 417 Straßenlaternen gegen 385 des Vorjahres. Diese Vermehrung um 32 Stück resultiert durch die Umwandlung der Petroleumlaternen in der Culmerstraße in Gasbeleuchtung (im Ganzen 13 Stück), ferner durch Aufstellung von 5 Laternen in der Uferstraße, 4 in der Kalinkerstraße, 6 in der Schwerinstraße, 3 in der Schloßbergstraße, sowie je 1 in der Pohlmannstraße, Gartenstraße und der Gasanstalt. Von obigen 417 Laternen waren 218 Abendlaternen und 199 Nachtlaternen. Infolgedessen stieg auch der Verbrauch der öffentlichen Beleuchtung von 114545 cbm auf 126005 cbm d. i. um 11460 cbm.

Bedient wurden diese Laternen vom 1. September 1900 an von 6 Laternenwärtern, denen zum Anzünden 2 Hilfsleute, die dem Betriebspersonal entnommen sind, beigegeben werden. Petroleumbeleuchtung findet nur in der Bischoff- und Ziegeleistraße Verwendung und zwar durch 12 Abendlaternen und 8 Nachtlaternen.

Die Gaspreise haben insofern eine Änderung erfahren, als das Betriebsgas statt mit 11 Pfg. mit 10 Pfg. und das Gas für die öffentliche Beleuchtung statt mit 10,5 Pfg. mit 10 Pfg. berechnet wird. Der Leuchtgaspreis beträgt wie im Vorjahre für Privatkonsumenten 18 Pfg. und für die staatlichen Behörden 17 Pfg.

Um das lästige Einfrieren der Straßenlaternen und Privatleitungen im Winter bei strenger Kälte zu verhindern, war im verflossenen Winter ein Spiritusverdampfapparat mit sehr gutem Erfolge in Betrieb und wurden auf 1 cbm Gas c/med 4,225 gr Spiritus zugeföhrt, was auf 1 cbm Gas bei einem Preise von 32 Pfg. per l = 829 gr 0,1631 Pfg. ausmacht.

Von 417 Straßenlaternen waren vor Inbetriebsetzung des Verdampfers c/med täglich 9 Stück bei geringer Kälte eingefroren und stellte sich die Zahl der eingefrorenen Laternen in den ersten 14 Tagen des Betriebes auf 2 im Durchschnitt und weiterhin bei sehr starkem Froste auf keine eingefrorene Laterne.



Bezüglich Verbesserung der Straßenbeleuchtung wurde am Markte der Versuch mit einer Lucaslampe gemacht, der in jeder Beziehung erfreuliche Resultate zeigte. Der Gasverbrauch ist in Anbetracht des ruhigen starken Lichtes ca. 600 N. K. ein minimaler, denn er beträgt nur 550 l per Stunde und dürfte diese Lampe bald allgemeinen Eingang in die Straßenbeleuchtung finden.

Die probeweise eingeführten 4 Stück Gasautomaten haben sich bei verständiger Behandlung seitens der Konsumenten gut bewährt und dürften wohl mit der Zeit für kleinere Familien in Verwendung kommen, da durch die Art der Vorausbezahlung der Gasbezug nur dem momentanen Bedürfnis angepaßt werden kann, und diese Art der Bezahlung für Gasabnehmer sehr bequem ist.





# Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
<b>1. Innere Angelegenheiten</b> . . . . .	3
Erweiterung des Bezirkes, Statut S. 3.	
Ergänzungswahlen, Neuwahl, Ersatzwahl, Plenarsitzungen S. 5	
Haushaltungsplan für 1901, Rassenabschluß für 1900 S. 7	
<b>2. Vertretungen von Handel und Industrie</b> . . . . .	8
Deutscher Handelstag, Vereinigung ostdeutscher Handelskammern S. 8	
Deutsch-Russischer Verein, Verband Ostdeutscher Industrieller, Kaufmännische Vereine S. 9	
<b>3. Handels- und Gewerbegesetzgebung</b> . . . . .	10
Reichs-Gewerbe-Ordnung S. 10	
Unfallversicherungsgesetz S. 13	
Verschiedene Gesetze, Sacharingesetz, Mineralöle, Ausverkaufswesen, Gutschein-System S. 14	
Kleinhandel mit Garn, Kerzen, Steinkohlen u. s. w. S. 15	
<b>4. Besondere Angelegenheiten von Handel und Industrie und     deren einzelnen Zweigen</b> . . . . .	15
Ausschließung des Handels S. 15	
Proviantämter, Raiffeisen-Vereine, Ausnahmetarife für Futtermittel, Beseitigung der Brutto- für Nettoberechnung S. 16	
Verfahren des Forstfiskus bei Holzverkäufen, Getreide-Preis- notierungen, Kartelle S. 17	
Untersuchung der Wasserverhältnisse S. 18	
Berufsgenossenschaften, Ehrenurkunden, Lage der Industrie, Zahl der industriellen Betriebe S. 20	
<b>5. Kaufmännisches Unterrichtswesen</b> . . . . .	21
Fortbildungsschulwesen, Handelsschule in Graudenz S. 21	
Handelsschule in Marienwerder S. 23	
"        "    Dt.-Eylau, Mewe, Riesenburg, Neuenburg, Schweß S. 24	
"        "    Konitz, Gewerbliches Fortbildungsschulwesen S. 25	
Deutscher Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen S. 26	
<b>6. Postwesen</b> . . . . .	26
Postverkehr S. 26	
Postordnung, Fernspreckgebühren, Postcheckverkehr, verschließbare Postabholungsfächer, Nachsendung in den Fernverkehr S. 27	



Klopperapparate, Privattelegramme, Postkonferenz, Beschleunigung des Postverkehrs S. 28

Graudenzler Fernsprechverkehr, Graudenzler Bahnpostamt, neue Postämter in Graudenz, Postbestellung in Bischofswerder, Umfang des Postverkehrs S. 29

Verkehr der Postämter I, neue Fernsprecheinrichtungen S. 32

**7. Eisenbahnwesen** . . . . . 33

a) Bahnverbindungen und Allgemeines.

Bahn Marienburg-Thorn S. 33

Bahn Laskowitz-Graudenz-Zablonowo, Mewe-Morroschin, Culm-Mischke, Kleinbahnen, Kleinbahn im Kreise Schwez S. 34

Bericht über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten, Bezirks-Eisenbahn-Rat, Umfang des Eisenbahnverkehrs S. 37

Verkehr der größeren Orte S. 40

b) Zugverbindungen und Personenverkehr.

Kurswagen Graudenz-Berlin, Tages-D-Zugpaar Insterburg-Thorn-Berlin, Rückfahrkarten Graudenz-Berlin S. 40

D-Zug Königsberg-Breslau S. 41

Verbindung König-Laskowitz S. 42

Reform der Personentarife S. 44

Zugverbindung Zablonowo-Freystadt-Marienwerder-Niesenburg, Zugverbindung auf der Marienburg-Mlawkaer Bahn S. 45

c) Güterverkehr.

Staffeltarife für Holz und Getreide, Getreideausnahmetarife S. 45

Tarife für Zucker, Futter- und Streumittel S. 47

Tarife für Spiritus, Kohlen, Pflastersteine, Feldspath und Quarz, Kalkspath, Marmormehl, Metallzement, Papier, landwirtschaftliche Maschinen S. 48

Gütertransporttarif, Aufbrauch von Frachtbriefformularen S. 49

Eisenbahn-Verkehrsordnung, Ladekrahn und Rampe in Hardenberg, Gestellung der Güterwagen S. 50

Rangieren der Eisenbahnwagen, Tarifierung und Klassifizierung, Kesselwagen S. 51

**8. Schifffahrt** . . . . . 52

Die wasserwirtschaftliche Vorlage, Karlsdorfer Schleuse, Weichsel-Ost-Kanal S. 52

Verfandung der Weichsel bei Graudenz, Uferbahn S. 56

Holzhasen unterhalb Thorn S. 61

Binnenschifffahrtsabgabe im Danziger Hafen S. 62

Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen, Personendampfer-Verbindung auf der Weichsel, Weichselbereisung, Anlageplatz bei Neuenburg, Fährbetrieb zwischen Neuenburg und Gr.-Nebran, Mastenkrähne S. 64



Manfos bei Getreideverladungen nach Danzig, Verhütung von  
Schiffsunfällen auf See S. 65  
Güterverkehr auf der Weichsel, Statistik S. 70

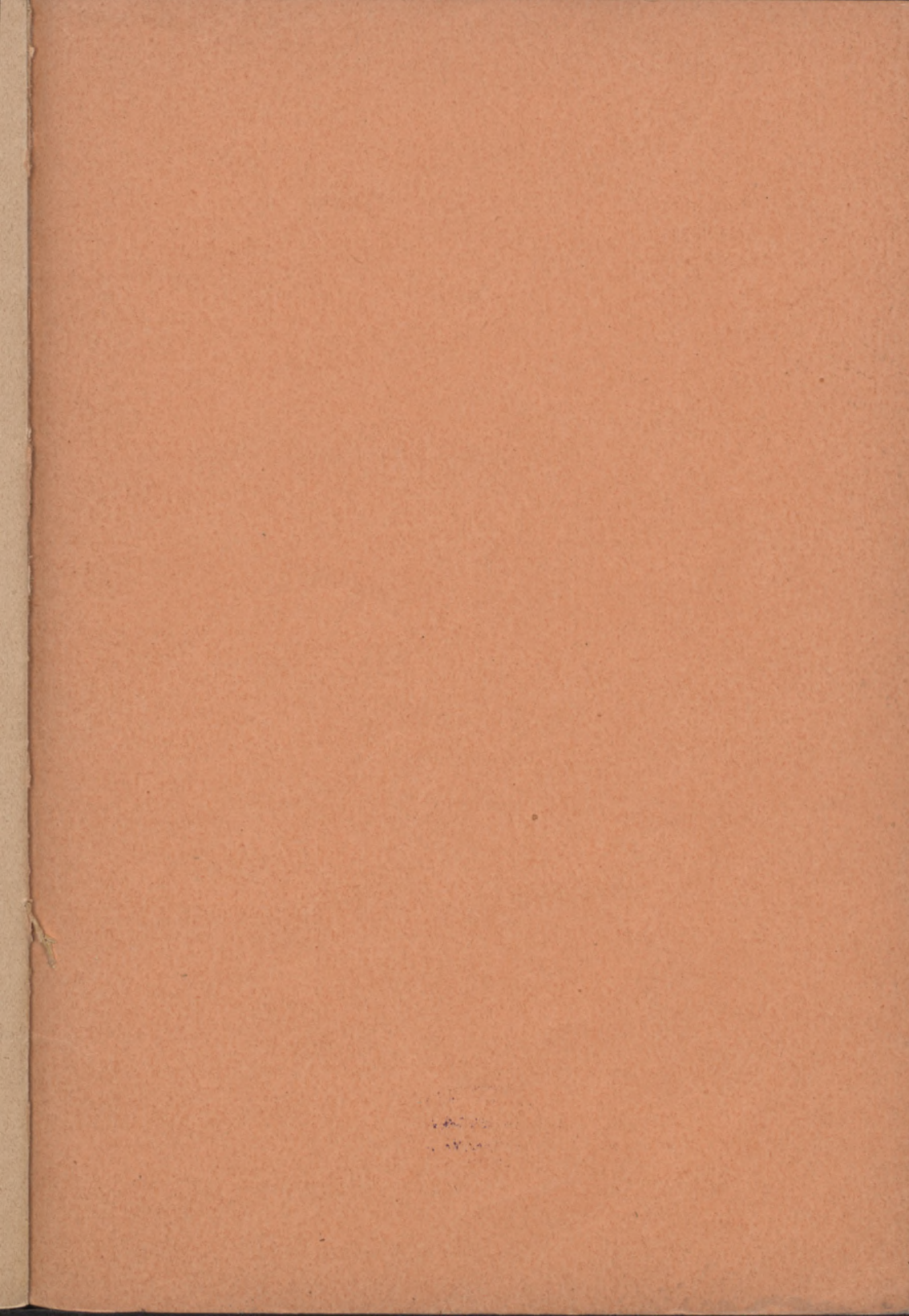
9. <b>Straßenwesen</b> . . . . .	70
Brückenzoll S. 70	
Bahnübergang in der Rehdenerstraße, Tuscherdamm S. 71	
10. <b>Geld, Bank- und Börsenwesen</b> . . . . .	71
Börsengesetz S. 71	
Änderungen im Münzwesen, Ausprägung von Münzen, Reichsbank, Reichsbanknebenstellen S. 72	
11. <b>Gerichtswesen, Schiedsgericht, Bestellung von Sachverständigen</b>	73
Gerichtskosten, Kammer für Handelsfachen, Gutachten über Handels- gebräuche S. 73	
Handelsgebräuche im Getreidehandel, Wancen im Holzhandel, Be- nennung von Sachverständigen, Anstellung und Beeidigung von Sachverständigen S. 76	
Vorschrift für Handelschemiker S. 78	
Prüfung des Gründungsherganges der Marienwerderer Kleinbahn- Aktiengesellschaft, Schiedsgerichtsordnung S. 79	
Feststellung von Thatbeständen durch Sachverständigen-Kom- missionen S. 81	
Revision des Handelsregisters S. 82	
Stand der Handelsregister, Zugehörigkeit zur Handels- und Hand- werkskammer S. 84	
Thätigkeit des Gewerbegerichts S. 85	
12. <b>Steuerwesen und Zölle</b> . . . . .	85
Warenhaussteuergesetz S. 85	
Veranlagung zur Einkommensteuer, Reichsstempelgesetz, Erhebung von Zöllen S. 86	
Steuerleistungs-Veranlagungs-Soll im Bezirk S. 88	
Einnahmen aus Zöllen und indirekten Steuern S. 90	
13. <b>Beziehungen zum Auslande</b> . . . . .	87
Vorbereitungen zur Neuregelung der auswärtigen Handelspolitik, Stellungnahme der Handelskammer und des Deutschen Handelstages dazu S. 87	
Zolltarifentwurf, Maximal- und Minimaltarif, Festsetzung der einzelnen Zölle S. 91	
Handelsvertragsverein, Handelsbeziehungen zum Britischen Reiche und den Vereinigten Staaten von Amerika, Ursprungszeugnisse bei Ausfuhr nach Rußland, Russische Staatsgewerbefsteuer, Deutsche Maschinen-Ausstellung in Rußland, Reichshandels- stelle S. 92	



	Seite
Exportangelegenheiten, Handelsfachverständige, Entwicklung des deutschen Außenhandels S. 93	
<b>Verzeichnis der Mitglieder der Handelskammer . . . . .</b>	<b>94</b>
<b>Anhang . . . . .</b>	<b>95</b>
Bericht über das städtische Elektrizitätswerk und die Straßenbahn in Graudenz S. 95	
Bericht über das städtische Gaswerk in Graudenz S. 98	









Biblioteka Główna UMK



300020820527



Biblioteka Główna UMK



300020820527

