

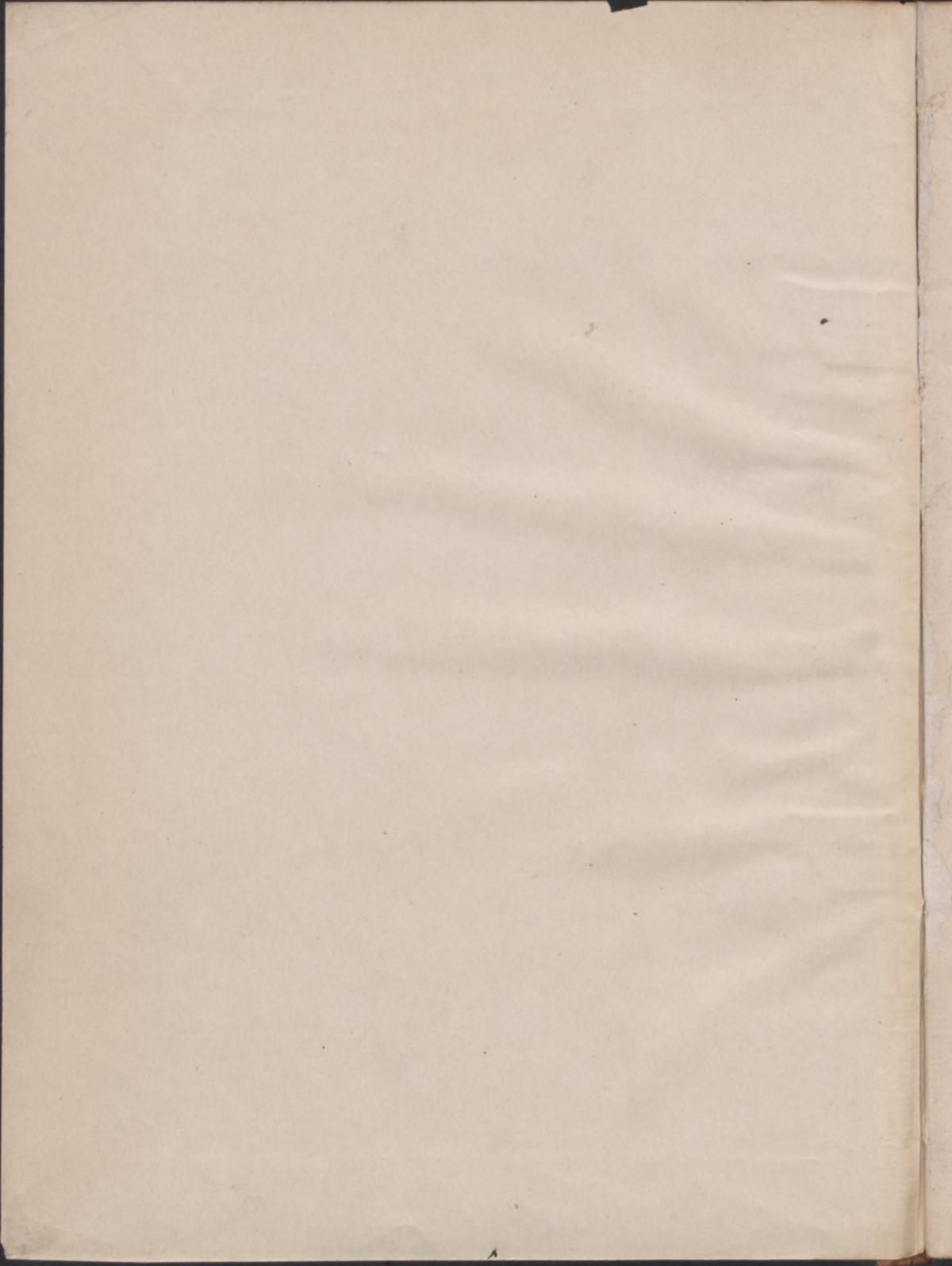
Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581

1876

Dpl. 110

Opol. ~~440~~ 976



09501/122

Jahresbericht

der

Handelskammer

des

Kreises Thorn

für das Jahr 1876.



Thorn, gedruckt bei C. Dombrowski.

Записки

196

Историческое

196

и статистическое

исследование



09521

Второе издание

W. 2508/64

Die hiesige Handelsbeziehung hat im Jahre 1876 einen bedeutenden Rückgang erfahren, welcher hauptsächlich durch die Störung des Getreideverkehrs nach Danzig, Berlin und Stettin bedingt ist. Die Einfuhr von Getreide aus dem Ausland ist durch die Erhöhung der Zölle sehr beschränkt worden, und die Nachfrage nach hiesigen Produkten ist durch die Konkurrenz ausländischer Waaren sehr vermindert. Die Handelsbeziehung nach Polen ist ebenfalls sehr zurückgegangen, und die Einfuhr von hiesigen Produkten nach Polen ist durch die Erhöhung der Zölle sehr beschränkt worden.

Einleitung.

Das Jahr 1876 hat die Hoffnungen auf Beendigung der Krisis, unter welcher alle Geschäfts- und Verkehrsverhältnisse leiden, nicht zu verwirklichen vermocht, und die Störungen im Handelsverkehr dauerten infolge dessen auch in dem hiesigen Kreise fort. Die Richtung der Geschäftsverhältnisse unseres Plazes, welcher, ohne bedeutende Industrie, im Wesentlichen auf die Vermittelung der Ausfuhr der Producte des Nachbarreiches und unserer Provinz nach dem mittleren und westlichen Deutschland angewiesen ist, ließ zwar die Folgen der wirthschaftlichen Krisis hier minder stark hervortreten, als in Gegenden mit vorwiegend gewerbetreibender Bevölkerung; da jedoch einzelne jener Artikel, wie z. B. Holz, unter der Einschränkung des Bedarfs in den Industrie-Gegenden Deutschlands litten und da ferner in Folge der schlechten Ernte von 1875 auch der Absatz von Fabrikaten in unserer Gegend erheblich eingeschränkt wurde, so blieb auch unsere Gegend von den allgemein hervortretenden ungünstigen Erscheinungen nicht ganz verschont. Als weitere Factoren, welche eine theilweise Störung des Geschäfts bewirkten und insbesondere auf den Handel nach Polen von nachtheiligem Einfluß waren, traten hinzu die Fortdauer des russischen Zollsystems, welches den Grenzhandel von Jahr zu Jahr mehr einschränkt, das Sinken der russischen Valuta, welche es den russischen Käufern rathsam machte, ihre Einkäufe thunlichst zu beschränken, und die Unsicherheit der politischen Verhältnisse.

Die oben angedeutete Natur unserer wichtigsten Geschäftsbeziehungen, bedingt durch die Lage unseres Plazes an der Weichsel und der kürzesten aus dem nordöstlichen Deutschland nach Mittel-Deutschland führenden Eisenbahnlinie, ist in dem abgelaufenen Jahre noch stärker hervorgetreten als bisher. Der Getreideverwandt von Thorn nach Schlesien, der Lausitz, dem Königreich Sachsen, nach Theilen von Böhmen, Thüringen und der Saalgegend mit dem Harz ist auch im vergangenen Jahre erheblich gestiegen, dagegen haben die Beziehungen des hiesigen Getreidegeschäfts mit Danzig, Berlin und Stettin wiederum einen Rückgang erfahren, zumal die Bahn Marienburg-Mlawka z. B. manche Weizenzufuhr wegen billigerer Fracht von Thorn ab und nach Danzig leitet. So hat zwar der Wasser-Eingang um 10,200 Tonnen zugenommen, dagegen die Ausfuhr zu Wasser sich um 6400 Tonnen vermindert.

Im Ganzen ist der Getreide-Export und Import Thorn's, gegen das Jahr 1875, um je ca. 25,000 Tonnen gewachsen. Dem vermehrten Bedarf Thorn's entspricht es, daß Verkäufer von auswärts unsern Platz von Jahr zu Jahr mehr aufsuchen. Die meisten Zufuhren empfängt Thorn jedoch nach wie vor von Polen und Rußland.

Wie unsere Handelsbeziehungen sich im Laufe der letzten Jahre wesentlich anders gestaltet haben, so hat sich auch der ganze Verkehr im Getreidegeschäft sehr verändert. Während er früher nur direct zwischen Verkäufer und Käufer sich entwickelte und sich mehr auf nahe oder weitere Umgegend beschränkte, sind jetzt auch Mittelspersonen als Commissionshäuser thätig, welche weite Verbindungen angeknüpft haben und aus erheblicher Ferne uns Zufuhren heranholen und hier den Käufern darbieten.

Unterstützt wird diese günstige Entwicklung des Getreidegeschäfts am hiesigen Plage durch den Umschwung, welcher unteugbar in den wirthschaftlichen Verhältnissen Deutschlands eingetreten ist. Deutschland ist im Begriff aus einem Ackerbaustaat ein Industriestaat zu werden; der Getreide-Export Deutschlands nimmt ab, der Getreide-Import nimmt zu. Das Anwachsen der Bevölkerung, der durch die Concurrnz der Kornländer in Ost-Europa veranlaßte Uebergang der deutschen Landwirthschaft vom bloßen Getreidebau zur Fleisch- und Milchproduktion, und die nach und nach eingetretene bessere und luxuriöse Ernährung des deutschen Volkes, welche sich in dem Mehrverbrauch besseren und feineren Mehles und durch den Uebergang vom Genuß des Roggen- zu dem des Weizenmehls und weiterhin zur Fleischnahrung kundgiebt, bedingt von allen Seiten eine verstärkte Getreide-Zufuhr, und diese ist durch die Statistik in großem Maßstabe nachgewiesen. Besonders für Roggen ist Deutschland starkes Importland; sein Import in diesem Artikel übersteigt den Export bereits um 15 Mill. Ctr. Von Weizen führt Deutschland noch eine Kleinigkeit mehr aus als es importirt, aber auch dies dürfte allem Anschein nach bald aufhören; dagegen importirt Deutschland bereits recht stark von Oesterreich und Frankreich seine Mehlsorten.

Der Werth, welchen die Landwirthschaft infolge der Neigung zur Fleisch- und Milchproduction und theilweise auch durch die Futternoth veranlaßt, neuerdings den Futtersurrogaten beilegt, hat wiederum erhebliche Umsätze in diesen Artikeln zur Folge gehabt. Derselben sind allerdings weit weniger bezogen und versandt worden, als im Jahre 1875, dagegen hat das Geschäft in Mais und Lupinen zugenommen und ebenso sind bedeutende Massen Kleie aus den Mühlen unseres Handelskammerbezirks, im Kreise zur Verfütterung gekommen.

Der Holzhandel litt erheblich unter den Einwirkungen der Crisis. Die Baulust ist allenthalben durch die Ermattung des Speculationsgeistes auf ein Minimum herabgedrückt, in den Industriebezirken existirt in Folge mangelnden Zuzugs kein Bedürfniß nach neuen Bauten, und namentlich das Stocken aller Eisenbahnbauten trug dazu bei, daß das schon längere Zeit matte Holzgeschäft sich auch im vergangenen Jahre nicht erholen konnte, ja sogar noch schlimmer gestaltete. — In Brennholz hat das Geschäft in Folge der Witterungsverhältnisse eine Zunahme erfahren.

Nicht minder hat das Wollgeschäft die Nothlage der Industrie zu empfinden gehabt. Der geringe Bedarf der Woll-Industrie und die Concurrnz der überseeischen Wollen wirken zusammen, um die Preise zu drücken und die Umsätze einzuschränken. Trotz dieser zeitweise ungünstigen Geschäftslage steht indeß zu erwarten, daß der von uns eingeführte und am 12. und 13. Juni 1876 zum ersten Mal hier abgehaltene Wollmarkt, welcher einem Bedürfnisse der Wollproduzenten unserer Gegend genügt und, da er unmittelbar nach dem Posener Wollmarkt fällt, auch den ohnehin vielfach unsern Platz besuchenden Käufern Vortheile bietet, mehr und mehr in Aufnahme kommt. Der Verlauf des Marktes, auf welchem 1163 Ctr. ungewaschene und 1431 Ctr. gewaschene Wolle

zum Verkauf standen, von welchen die ungewaschene bis auf ca. $\frac{1}{3}$, die gewaschene vollständig verkauft wurde, war für den Anfang ein günstiger und spricht für die Lebensfähigkeit der getroffenen Einrichtung.

In Colonialwaaren war das Geschäft im Allgemeinen ein günstiges zu nennen, wozu die allmähliche Ansbildung unserer Beziehungen zum Hinterlande an der Thorn-Insterburger Bahn hauptsächlich beitrug. Der Versandt von Mühlenfabrikaten ist im abgelaufenen Jahre wiederum bedeutend gestiegen. Dagegen war das Geschäft in Häuten und Fellen schlecht und das Geschäft in Eisenwaaren, trotz ansehnlicher Umsätze, wegen der gedrückten Preise wenig lohnend. Das kleinere Geschäft litt unter dem ungünstigen Einflusse der Eingangs gedachten Verhältnisse, namentlich das Geschäft in Manufacturwaaren hat einen erheblichen Rückgang erlitten, da die Ausfuhr nach Polen mehr und mehr abnimmt. Je mehr dem hiesigen Geschäft die russische Grenze verschlossen wird, um so dringender ist es geboten, auf die Pflege unserer Handelsbeziehungen nach anderen Gegenden Bedacht zu nehmen. Es bleibt daher lebhaft zu wünschen, daß die Bemühungen, die schon lange geplante und von allen Seiten als unbedingt nothwendig anerkannte Weichselstädtebahn gebaut zu sehen, endlich von Erfolg begleitet sein mögen. Die neuerdings in unserer Provinz vielfach ventilirte Idee, Secundärbahnen zu bauen, scheint geeignet, die lange gehegten Wünsche nach einer Verbindung der Weichselstädte der Erfüllung näher zu bringen, und ihre Förderung ist in hohem Grade wünschenswerth.

Die Ernte 1876 war in unserm Handelskammerbezirk im Ganzen eine nach Qualität und Quantität gute. Nur über Futter und Kartoffeln klagte man, ersteres litt unter Dürre und entwickelte sich schlecht, Kartoffeln wuchsen nach langer Dürre und später eintretendem sehr feuchten fruchtbareren Wetter sehr rasch und geil und saulten demzufolge stark.

Der Eisenbahnverkehr hat gegen das Vorjahr einen Rückgang erfahren. Der Ausfall wird beim Güterverkehr jedoch dadurch herabgemindert, daß bei den Massen-Gütern (Getreide, Steine, Steinkohlen etc.) eine Vermehrung eingetreten und dadurch der Rückgang bei den andern Artikeln wenigstens theilweise ausgeglichen worden ist.

Die Hauptbedingung für weitere Ausbildung unserer Geschäftsbeziehungen bleiben billige Eisenbahn-Tarife. Die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hatte sich zwar veranlaßt gesehen, den seit dem 10. September 1875 für Getreidesendungen zwischen Thorn, Bromberg pp. einerseits und Breslau andererseits bestehenden Ausnahme-Tarif wieder aufzuheben; es bleibt jedoch dankbar anzuerkennen, daß sie, auf die Vorstellungen der Handelskammer und der hiesigen Interessenten, die Erhöhung, welche ursprünglich 0,43 Mark per 100 Kilo betrug, auf 0,27 Mk. per 100 Kilo ermäßigt und die Frachtsätze für Thorn denen für Inowrazlaw gleichgestellt hat.

Den Interessen des hiesigen Places, wie denen des ober-schlesischen Kohlenbergbaues würde gleichmäßig gebient sein, wenn sich die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn entschließen könnte, den für die Seestädte bestehenden billigen Kohlentarif, mit der durch die kürzere Entfernung bedingten entsprechenden Ermäßigung, auch für Thorn und Bromberg einzuführen. Es ist neuerdings und mit Recht ein großer Werth auf die Erweiterung des Absatzgebiets der ober-schlesischen Steinkohlen gelegt worden und man hat dieselbe durch Erleichterung des Kohlen-Exports mittelst billiger Tarife für die Seestädte erzielen wollen. Die ober-schlesische Kohle hat jedoch nicht nur an den überseeischen Plätzen, sondern in den Seestädten selbst die Concurrenz der englischen zu bestehen, welche

immer die billigere Seefracht vor der ersteren voraus hat und demzufolge auch noch in den Küstenländern durch die in den Seestädten befindlichen Kohlen-
geschäfte mit Erfolg vertrieben wird. Es würde unserer Meinung nach richtiger
sein, neben dem Export ober-schlesischer Kohle nach dem Auslande auch die Aus-
behnung des Absatzgebiets derselben im Inlande anzustreben, und das würde sich
erreichen lassen, wenn durch einen billigen Kohlentarif und Legung eines Schienen-
stranges vom Bahnhof nach dem Weichselufer dem hiesigen Handel die Möglichkeit
geboten würde, ober-schlesische Kohlen von hier aus zu Wasser nach den unteren
Weichselstädten zu versenden. Unsere in dieser Hinsicht bisher angestellten
Bemühungen sind erfolglos geblieben, werden aber fortgesetzt werden.

Hinsichtlich des Eisens existiren ähnliche Verhältnisse, auch in dieser
Beziehung wird durch billige Eisenbahntarife der durch die niedrige Seefracht
erleichterten Concurrnz des Auslandes begegnet werden müssen.

Der Güter-Verkehr bei der Königl. Ostbahn (excl. Vieh- und
Betriebsgüter) zeigt folgende Zahlen: versandt wurden 58,650,500 Kilo (weniger
gegen 1875: 2,534,000 Kilo), eingegangen sind 61,583,500 Kilo (weniger gegen
1875: 824,400 Kilo). Personen sind angekommen 108,465 (weniger 11,019),
abgefahren 112,504 (weniger 10,951).

Auf der Ober-schlesischen Bahn gingen im directen und Binnen-Verkehr
hier ein: 27,503,800 Kilo (mehr gegen 1875: 451,870 Kilo), versandt wurden
60,585,800 Kilo (weniger gegen 1875: 8,576,180 Kilo). Personen sind ange-
kommen 29,661 (mehr gegen 1875: 80), abgefahren 29,244 (weniger gegen
1875: 258).

Die am 1. October 1876 hier erfolgte Errichtung einer Königl. Eisenbahn-
Commission der Ostbahn ist von uns freudig begrüßt worden, da wir von der
Existenz einer solchen Behörde am hiesigen Orte und von der
insolge dessen eintretenden nähern Verührung der Eisenbahn-Verwaltung mit dem
commerciellen Leben eine weitere Förderung der Handels-Interessen erwarten dürfen.

Die Veränderung, welche in der Güterbewegung zu Wasser ein-
getreten ist, wird, wenn man von dem wesentlich verringerten Holzgeschäft absieht,
hauptsächlich veranlaßt durch das schon erwähnte veränderte Verhältniß des
Getreidehandels zur Schiffahrt. Die Zufuhr zu Wasser hat um ca. 8%, Mill.
Kilo zugenommen, die Ausfuhr zu Wasser um ca. 5 Mill. Kilo abgenommen.
Die Gesammt-Zahl der hier zur Aus- resp. zur Beladung gekommenen Fahrzeuge
ist ziemlich dieselbe geblieben, wie 1875. Es kamen 769 Fahrzeuge zur Aus-
ladung und 198 Fahrzeuge zur Beladung, gegen 783 resp. 198 im Jahre 1875.
Auf Trasten sind 338,564 Ctr. Getreide weniger eingeführt worden, dagegen
sind hier 75 mit Getreide beladene Fahrzeuge mehr zur Ausladung gekommen.

Im Allgemeinen muß constatirt werden, daß der niedrige Wasserstand
und die hohen Kahnfrachten wiederum eine Abnahme der Weichsel-Schiffahrt zur
Folge hatten. Dieser Rückgang eines für die wirthschaftlichen Verhältnisse höchst
wichtigen und vielen Familien Unterhalt gewährenden Erwerbszweigs würde
beschränkt werden, wenn die zur Förderung der Schiffahrt bestimmten Maßregeln
weiter ausgedehnt würden. In dieser Hinsicht bleibt leider noch immer viel zu
wünschen. Wir können hier nur unsere bereits früher ausgesprochenen Wünsche
wiederholen:

- 1) Verbesserung unseres Ufers, Vermehrung und Verbesserung der
Lößpläze und Ufer-Räume;
- 2) Hebung der großen Unsicherheit für die Schiffahrt vor der Eisenbahn-
brücke durch Herstellung eines oberhalb der Brücke am rechten

Weichsel-Ufer herzustellen, flach abjudossirenden, stark zu bepflastern und mit Befestigungsringen zu versehenen Ufers bis auf 18 Fuß Pegelhöhe und in einer Länge von der Eisenbahnbrücke an, oberwärts von mindestens 200—250 Ruthen;

3) Maßregeln, um bei der Russischen und Oesterreichischen Regierung die ausreichende Regulirung der obern Weichsel und ihrer Zuflüsse durch Staatsverträge zu erwirken.

4) Herstellung eines Hafens, der nicht nur im Winter den Ladungen und Stromfahrzeugen sicheres Lager bietet, sondern auch für die Schifffahrtszeit sicherer Lös- und Ladeplatz ist und in directer Verbindung mit der Eisenbahn gesetzt wird. In dieser Hinsicht ist zu erwähnen, daß der Stadtbaurath von Thorn, Herr Rehberg, ein Project ausgearbeitet hat, welches allen Bedürfnissen Rechnung trägt und sowohl von den städtischen Behörden wie von der Handelskammer empfohlen worden ist. Die Ausführung desselben wird jedoch gehindert dadurch, daß die Staatsbehörden den Bau und die Unterhaltung des Hafens als Sache der Commune Thorn betrachten und nur eine Beihilfe des Staats zum Bau in Aussicht stellen, während die Commune sich außer Stande erklärt, so bedeutende und unberechenbare Lasten bei den ohnehin neuerdings wesentlich gesteigerten Ansprüchen des Staats an die Leistungsfähigkeit der Gemeinden zu übernehmen. Unseres Erachtens wird die Staatsregierung bei weiteren Verhandlungen über die Angelegenheit sich nicht der Erwägung verschließen können, daß die Anlegung eines Winterhafens bei Thorn ein Bedürfniß nicht einer einzelnen Stadt, sondern der gesammten Weichsel-Schifffahrt ist, welches noch im vergangenen Winter recht deutlich hervortrat, als bei Thorn acht Rähne während des Eisgangs losgerissen und auf's Land gesetzt wurden. Da mithin die Ausführung des Projects nicht allein der Stadt Thorn, sondern dem ganzen Handel der Weichselstädte und der gefährdeten Stromschifffahrt zu Gute kommt, so muß die Anlegung und Unterhaltung des Hafens als Sache des Staats bezeichnet werden, welchem die Stadt Thorn gewiß jedes mögliche Entgegenkommen zeigen wird.

Der Verkehr bei dem hiesigen Postamte ist hinsichtlich der gewöhnlichen, eingeschriebenen und Geldbriefe etwas zurückgegangen, hat dagegen bezüglich der Pakete, Postanweisungen, Postvorschüsse, Post-Aufträge und Zeitungen eine erhebliche Zunahme erfahren. Einen neuen Beweis für die Bereitwilligkeit, mit welcher die Postbehörden den Interessen des Handelsstandes entgegenkommen, lieferte die gegen den Schluß des Jahres 1876 getroffene und bis zum Inkrafttreten des Sommer-Jahrplans bestandene Einrichtung, daß der Ausgabe-Schalter des hiesigen Post-Amtes bis 1/9 Uhr Abends geöffnet blieb, damit die mit dem Berliner Tages-Personenzuge hier ankommenden Zeitungen und Briefe noch an das Publikum ausgehändigt werden konnten.

Der Verkehr bei dem hiesigen Telegraphen-Amt ist im Jahre 1876, namentlich infolge der fast auf das Doppelte erhöhten Zahl der aufgenommenen und weitertelegraphirten Durchgangs-Depeschen, erheblich gestiegen. Eine willkommene Einrichtung wurde dadurch getroffen, daß am 1. August 1876 mit der Post-Anstalt auf Bahnhof Thorn ein Zweig-Telegraphen-Amt verbunden wurde.

Allgemeine und sociale Verhältnisse.

Die Wohnungsmiethen sind, da die sehnlichst erwünschte Erweiterung der Festung noch immer aussteht und da die schon ziemlich zahlreich erfolgenden Ansiedelungen auf den Vorstädten und im Nachbarort Döcker mit dem wachsenden Bedürfnis nicht Schritt hatten, im abgelaufenen Jahre nicht heruntergegangen. Arbeitsmangel trat gegen den Schluß des Jahres in größerem Umfange hervor und brachte die ärmeren Klassen der Bevölkerung in eine üble Lage. Im Allgemeinen läßt sich jedoch sagen, daß fleißige und geschickte Handwerker hier sehr gut ihr Fortkommen finden, da die gewerbliche Thätigkeit hier noch vielfacher Verbesserung fähig ist und sonach in verschiedenen Gewerbszweigen für Arbeiter, welche in ihrer Qualität über das Durchschnittsmaß hinausgehen, gute Preise gezahlt werden. Auch die eigentliche Arbeiterbevölkerung wird, da im Allgemeinen an tüchtigen Arbeitskräften kein Ueberfluß vorhanden ist, in unserer Gegend einen höheren Grad materiellen Wohlbestehens erreichen, sobald erst Wirthschaftlichkeit und Sparsamkeit in größerem Umfange als bisher unter ihr heimisch geworden sind.

Concurrenzen sind im Laufe des Jahres hier 6 vorgekommen.

Ansichten, Gutachten und Wünsche.

Güter-Tarife.

Die königl. Direction der Ostbahn hatte unter dem 27. Mai 1876 von uns Mittheilungen darüber verlangt, in wie weit in ihrem Verwaltungs-Bezirk Frachtsätze bestehen, durch welche die ausländische Industrie und Production der inländischen gegenüber bevorzugt, sowie in welcher Weise die etwa schädigende Einwirkung dieser Frachtsätze auf die deutsche Industrie zu beseitigen sei.

Die Handelskammer, in deren Bezirk vorwiegend Landwirthschaft betrieben wird, war nicht in der Lage, aus ihren Erfahrungen eine nachtheilige Wirkung der Differential-Tarife auf eine größere Anzahl von Industrieproducten nachzuweisen. Sie beschränkte sich in dieser Hinsicht, die wiederholt beleuchtete schädliche Wirkung des Differential-Tarifs für Spiritus hervorzuheben, welche den Export von deutschem Sprit gegenüber der Concurrenz des russischen, nach Hamburg versandten und dort rectificirten Spiritus fast unmöglich macht. Nächstdem wurde darauf hingewiesen, daß auch durch die Differential-Tarife für Mehl und Hölzer die ausländische Industrie zum Nachtheil der einheimischen begünstigt wird, da das aus dem Ausland nach inländischen Plätzen versandte Fabrikat weniger Fracht zahlt, als wenn der Rohstoff aus dem Ausland bezogen, im Inlande verarbeitet und dann nach jenen Plätzen weiter versandt wird. Die Einfuhr von Mehl aus dem Auslande, welche die einheimische Mühlen-Industrie nicht wenig schädigt, würde nicht möglich sein, wenn die ausländische Mühlen-Industrie nicht durch die Differential-Tarife einen Vorsprung vor der einheimischen erhalte. Ebenso beginnt in bearbeiteten Hölzern, begünstigt durch die Differential-Tarife, namentlich Galizien uns gefährlich zu werden.

Als den größten in dieser Hinsicht bestehenden Uebelstand hatten wir es jedoch zu bezeichnen, daß der Frachtschlag von 20 resp. 10 und 5 pCt. im Inlande erhoben wird, während er bei dem directen Verkehr mit ausländischen Stationen nicht zur Erhebung gelangt. Dadurch wird z. B. Gut, welches von

Strasburg, Cöln oder einem rheinischen Plage nach Thorn bestimmt ist, innerhalb Deutschlands höher mit Fracht belastet, als das Gut, welches von einem jener Plage nach Alexandrowo resp. Warschau bestimmt ist. Der Zwischenhandel der deutschen, an der Grenze gelegenen Plage wird dadurch ganz bedeutend geschädigt, da das Ausland die Waaren zu billigeren Frachtsätzen vom Fabricationsorte, als vom Stapelplage an der Grenze beziehen kann.

Eine weitere Schädigung des Handels der deutschen Grenzplage erwächst daraus, daß ausländische Grenzplage im directen Verkehr mit den inländischen Stationen stehen. So kommt z. B. Getreide im gebrochenen Verkehr Alexandrowo-Thorn, Thorn-Bromberg um $\frac{1}{2}$ Fracht theurer zu stehen, als im directen Verkehr Alexandrowo-Bromberg. Eine entsprechende Herabminderung des Local-Tarifs in solchen Fällen, speciell für Getreide im Verkehr zwischen Alexandrowo und Thorn, erachten wir für sehr wünschenswerth.

Der Herr Handelsminister übersandte uns unter dem 16. December 1876 den von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen aufgestellten Entwurf eines neuen Fracht-Tarifs, welcher der Berathung auf einer Anfang Jan. 1877 stattgefundenen Conferenz der königl. Direction der Ostbahn und der Vertreter des Handelsstandes zu Grunde gelegt wurde. Der Entwurf sucht eine Vermittelung anzubahnen zwischen dem sogenannten natürlichen Tarif-System und dem Werth-Klassen-System. Zu diesem Behufe bildet er eine Wagenladungsklasse für Güter aller Art mit Unterabtheilungen je nach der Aufgabe von 10,000 oder mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen, vereinigt die Stückgutklassen in eine Klasse und gruppirt eine Anzahl besonders genannter Güter in drei ermäßigte Special-Tarife. Hiernach unterscheidet der Tarif-Entwurf: 1) Eilgut, und zwar a. als Einzelgut, b. in Wagenladungen; 2) Stückgut, 3) Wagenladungen: a. allgemeine Wagenladungsklassen für 5000 Kilo und mehr (Klasse A.), für 10,000 Kilo und mehr (Klasse B.), b. Special-Tarife I, II. und III. Für die einzelnen Klassen sind Maximalsätze in Aussicht genommen, welche sich für die einzelnen Bahnen thunlichst an die bisherigen Frachtsätze anschließen sollen, soweit möglich und nöthig unter Beschränkung bezw. Aufhebung der im Jahre 1874 bewilligten procentualen Zuschläge. Für die Preuß. Staatbahnen ist neben diesen Maximalsätzen eine Expeditionsgebühr von 10 Rpf. pro Centner für Stückgut und Klasse A. und von 6 Rpf. pro Centner für Klasse B. und die drei Specialtarife festgesetzt.

Die Handelskammer konnte es nur freudig begrüßen, daß die jetzt herrschende Verwirrung auf dem Gebiete des Tarifwesens beseitigt werden soll, und erblickte in dem Entwurf daher einen Schritt zum Bessern. Wenn die wünschenswerthe Einheitlichkeit der Tarife auch noch keineswegs vollständig erreicht ist und wenn Einzelheiten in dem Tarif-Entwurfe der Verbesserung bedürftig erschienen, so glaubte die Handelskammer doch, daß im Allgemeinen Besseres und Einfacheres zur Zeit nicht erreichbar sei. Als zunächst zu erstreben erachtete sie die vollständige Aufhebung der procentualen Frachtzuschläge, welche sowohl im Hinblick auf die verminderten Betriebskosten der Eisenbahnen wie auf die Lage der Industrie und des Handels geboten erschien, und die Aufhebung oder doch scalamäßige Abstufung der im Entwurf vorgesehenen Expeditionsgebühr, welche, da sie ohne Unterschied der Entfernung erhoben werden soll, den Localverkehr erheblich zu Gunsten des großen Verkehrs belastet.

Ankauf der Eisenbahnen durch das Reich.

Der bleibende Ausschuß des Deutschen Handelstags hatte unter dem 30. Juni 1876 die Handelskammer ersucht, sich über die von dem Deutschen Reiche einzuschlagende Eisenbahn-Politik bezw. über die von dem Referenten des bleibenden Ausschusses in dieser Angelegenheit vorgeschlagenen Resolutionen zu äußern.

Die Handelskammer hielt die Erwerbung sämmtlicher Eisenbahnen durch das Reich, angesichts der vielen schwerwiegenden Bedenken, welche gegen dieses Project zu Tage getreten waren, für das letzte und äußerste Mittel, um die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unstreitig vorhandenen Mißstände zu beseitigen. Die Nothwendigkeit, schon jetzt zu einem solchen Mittel zu schreiten, konnte sie nicht als vorhanden anerkennen. Sie glaubte, daß die Unmöglichkeit, die existirenden Uebelstände im Wege der Gesetzgebung durch Festsetzung allgemeiner Normen und Creirung einer mit Executiv-Gewalt versehenen Aufsichts-Behörde zu heben, noch nicht erwiesen sei; sie nahm ferner an, daß die zu erstrebende Vereinfachung des Bahnbetriebs theilweise auch durch Fusionirung der durch Zugehörigkeit zu einem gemeinsamen Verkehrsgebiet naturgemäß auf Vereinigung angewiesenen Bahnen zu erlangen ist, und daß die Bemühungen, solche Fusionirungen zu erlangen, noch keineswegs als erschöpft zu betrachten sind. Ferner war zu erwägen, daß zur Beurtheilung eines so weitansiehenden Planes, wie es die Umwandlung sämmtlicher Bahnen in Reichsbahnen ist, die nähere Kenntniß der Einzelheiten der Ausführung unbedingt nothwendig ist, eine solche Kenntniß aber zur Zeit noch fehlt, da das Project nur in ganz allgemeinen Umrissen bekannt geworden ist. Endlich trat für uns noch der specielle Gesichtspunkt hinzu, daß der Erwerb der Eisenbahnen durch das Reich die gegenwärtig, namentlich in den östlichen Provinzen, noch äußerst nothwendige Vervollständigung des Bahnnetzes auf Jahre hinaus verzögern würde, was für die wirthschaftliche Entwicklung ein großer Nachtheil sein müßte. Aus diesen Gründen hielten wir die Frage zur Zeit noch nicht für spruchreif, und die Lösung derselben nicht für empfehlenswerth.

Diese Ansichten scheinen auch in weiteren Schreiben getheilt worden zu sein, da die Frage neuerdings in den Hintergrund getreten ist.

Civilprozeß-Verfahren in Polen.

Die Veränderungen, welche in dem Civilprozeß-Verfahren im ehemaligen Königreich Polen eingetreten sind, haben uns veranlaßt, einer Anregung des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig Folge zu geben und dem Herrn Reichskanzler die Befürchtungen vorzutragen, welche für den Handel mit Rußland aus jenen Aenderungen erwachsen.

Unsere Bedenken richteten sich gegen den Fortfall des Eides als Beweismittel und die Bestimmungen über die Schuldhast.

Nach dem neuen Civilprozeßverfahren bleibt der Eid als Beweismittel in Prozeßsachen, mit Ausnahme des Zeugeneides, gänzlich ausgeschlossen; zwar ist es den Parteien gestattet, durch beiderseitiges Uebereinkommen die Entscheidung eines Prozeßes von dem Eide des einen Theils abhängig zu machen, die Nichtannahme eines solchen Eides aber bleibt ohne Folgen. Durch Ausschließung des Eides als Beweismittel werden mündliche und ohne Zeugen geschlossene Verträge, wie sie bei der heutigen Gestaltung des

Verkehr äußerst häufig vorkommen, schuklos, da in solchen Fällen die Ausschließung des Eides gleichbedeutend mit Entziehung des einzig möglichen Beweismittels ist. Aber auch die schriftlichen Verträge verlieren dadurch an Werth, weil eine eidliche Ablehnung der Unterschrift nicht verlangt werden kann, also bei Anfechtung der Gültigkeit eines schriftlichen Vertrags zu der umständlichen Beweisführung durch Handschriften-Vergleichung, Zeugen-Aussagen u. d. ge-griffen werden muß.

Die Schuldhaft soll nach dem neuen Civilprozeßverfahren nicht als Zwangsmittel zur Erfüllung eingegangener Verpflichtungen, sondern nur als Tilgungsmodus angewandt werden, wobei eine Schuld von 100 bis 2000 Rubeln mit 6 monatlicher, eine Schuld von 2000 bis 10,000 Rubeln mit einjähriger Haft, größere Summen mit längerer, höchstens 5jähriger Haft getilgt werden und jedes andere Executionsmittel ausgeschlossen bleibt, sobald einmal zur Anwendung der Personalhaft geschritten war.

Abschend von allen principiellen Bedenken, welche eine solche Einrichtung hervorrufen muß, brauchen wir nur auf die praktischen Folgen derselben hinzuweisen, um jene Bestimmung als nachtheilig zu bezeichnen. Denn da nicht Jeder in einem Jahre bis 10,000 Rubel verdienen kann, so wird für viele Schuldner die Befreiung sehr nahe liegen, ihr Vermögen zu verheimlichen und sich durch die Schuldhaft die Befreiung von ihren Schuldverbindlichkeiten zu erkaufen. Die Schuldhaft als Tilgungsmodus benachtheiligt also im hohen Grade den Gläubiger, welchem die Inhaftirung des Schuldners nicht zu seinem Gelde verhilft, welcher vielmehr seine Forderung dadurch nach und nach tilgen sieht.

Die Beziehungen unserer Provinz zu dem benachbarten Polen werden durch diese Bestimmungen abermals erheblich geschädigt. Denn die Rechtsunsicherheit, welche durch solche Bestimmungen herbeigeführt wird, kann nur bewirken, daß unsere, auf den Handel mit Polen doch so sehr angewiesenen Geschäftsleute sich von diesem Verkehr fern halten oder doch den russischen Unterthanen keinen Credit mehr gewähren.

Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs.

Das kaiserliche Statistische Amt beabsichtigt, um die Mängel der Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs zu beseitigen, Vorschläge zur Reform dieser Statistik einer Commission von Sachverständigen zu unterbreiten. Die wesentlichsten Punkte dieser Vorschläge hatte dasselbe, um die Stimmung der beteiligten Kreise selbst kennen zu lernen, den Handelskammern zur Meinungsäußerung unterbreitet.

Diese wesentlichsten Punkte sind in Kürze folgende: 1) Der kleine Grenzverkehr und der Waarenverkehr auf gewöhnlichen Landstraßen und Nebenwegen mit Fuhrn und Traglasten ist vom großen internationalen Güterverkehr, welcher mit Eisenbahnen und Posten, sowie zur See und auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird, zu trennen. 2) Jeder Versender hat, soweit es sich um den internationalen Güterverkehr und außerdem bei Benutzung von Frachtfuhrn um die Beförderung eigentlicher Kaufmannsgüter über die Grenze handelt, der auszuführenden Waare eine Declaration beizugeben, welche die Menge der Waaren nach dem Brutto- resp. nach dem Nettogewicht, die Gattung derselben nach den Benennungen eines einfachen, an die Eintheilung des Zolltarifs sich anschließenden Waaren-Verzeichnisses, den Werth der Waare am Versendungsort, das Bestimmungsland und den Punkt, über welchen die Waare in das Ausland geht,

enthält und welche in den Händen der Zollbehörde des Versendungsortes bleibt. Als zweckmäßigste Form für diese Declaration wird ein dem Frachtbrief anzufügender Coupon in Aussicht genommen. 3) Die mit Sammlung dieser Declaration zu beauftragenden Verkehrsanstalten haben mangelhafte Declarationen, welche obigen Anforderungen nicht entsprechen, durch den Aufgeber des Guts ergänzen zu lassen. 4) Verweigert der Absender die nöthigen Auskünfte über die Gattung und den Werth der Waaren, so kann derselbe mit einer Ordnungsstrafe belegt werden.

Die Handelskammer war von der Bedeutung einer zuverlässigen und präcisen Ausfuhrstatistik für die Beurtheilung der commerciellen Verhältnisse und damit für den gesammten Handelsstand vollkommen überzeugt, und sie stimmte deshalb im Allgemeinen den vom kaiserlichen Statistischen Amt gemachten Vorschlägen zu, obgleich sie sich nicht verhehlen konnte, daß mit der Ausführung jener Vorschläge neue, unter Umständen lästig werdende Formalitäten für den Verkehr verbunden sind. Wenn sonach die Handelskammer eine genaue Ausfuhrstatistik für ein so erstrebenswerthes Ziel hielt, daß der Handelsstand auch Opfer zur Erreichung desselben nicht scheuen darf, so veranlaßte ihr Interesse für die Sache sie zu folgenden Abänderungsvorschlägen:

Die Trennung des großen internationalen Verkehrs von dem kleinen Grenzverkehr und dem Waarenverkehr auf gewöhnlichen Landstraßen und Nebenwegen halten wir zwar für praktisch, eine Controlle des Ausgangs aber bei beiden Arten des Verkehrs für empfehlenswerth. Da die Zahl der Bahn-Übergänge und Wasserstraßen an der deutsch-russischen Grenze eine äußerst geringe, der Handelsverkehr zwischen beiden Reichen also zum Theil auf die Landstraßen und Nebenwege verwiesen ist und demnach die auf diesen Wegen ausgeführten Waaren in ihren Jahressummen nicht unerhebliche Werthe repräsentiren, so würde ein nicht unbeträchtlicher Theil unserer Ausfuhr nach Rußland unberücksichtigt bleiben, wenn die statistischen Angaben sich im Wesentlichen nur auf den großen internationalen Verkehr beschränken sollten. Wir schlugen daher vor, die Aufnahme der auf Landstraßen und Nebenwegen ausgeführten Gegenstände in der Weise zu bewirken, daß bei allen Kaufmannsgütern im Werthe von über 20 Mk. oder im Gewicht von über 5 Kilo der Frachtführer oder der Träger an der Grenze bei der diesseitigen Zollstelle einen Schein abgibt, auf welchem der Kaufmann Netto- resp. Bruttogewicht, Gattung und Werth der Waare vermerkt hat. Für diese Scheine wäre kein besonderes Formular vorzuschreiben, sodas der Verkäufer in jedem Augenblick, in welchem er eine Waare nach dem Auslande verkauft, dem Käufer die nothwendigen Notizen auf einem beliebigen Stück Papier behufs Abgabe auf der diesseitigen Grenzstelle aufschreiben kann.

Gegen den Vorschlag, den Declarationen im großen internationalen Verkehr die Form eines den Frachtbriefen beizufügenden Coupons zu geben, glaubte sich die Handelskammer aussprechen zu müssen, da der Versender vermuthlich nur dann genaue Angaben machen wird, wenn er sicher ist, daß die Declaration in keine andern Hände als die der Zollbehörde seines Wohnorts gelangt, und da es selbst bei der größten Achtsamkeit vorkommen kann, daß in einzelnen Fällen der Coupon nicht vom Frachtbriefe getrennt wird und in die Hände Unberufener gelangt. Um dies zu vermeiden, empfahlen wir, zu den Declarationen besondere, durch den Ausdruck „Zu statistischen Zwecken“ kenntlich gemachte Formulare zu verwenden, welche unter allen Umständen bei der Behörde des Versendungsortes zurückzubleiben haben.

Handelsgesetzgebung.

Die Beratungen des Reichstags haben zur Einigung über die großen Justizgesetze geführt, und der Handelsstand darf hoffen, daß die Vortheile einer einheitlichen Gerichtsverfassung und eines einheitlichen Rechtsverfahrens sich im wirtschaftlichen Leben Deutschlands bald geltend machen werden. Was die Handelsgerichtsbarkeit anlangt, so sind allerdings unsere Wünsche nur in beschränktem Maße erfüllt worden; selbstständige Handelsgerichte sind in dem Gerichtsverfassungsgesetz nicht vorgesehen, von der zweiten Instanz ist das kaufmännische Element vollständig ferngehalten, und das einzige Zugeständniß, welches den Wünschen des deutschen Handelsstandes gemacht worden ist, ist die Bestimmung, daß, wenn von Seiten der Landes-Justizverwaltung ein Bedürfniß hierzu anerkannt wird, bei den ordentlichen Gerichten, Handelskammern zur Entscheidung von Handelsfachen gebildet werden können. Es wird sich nun fragen, ob bei Ausführung dieser Bestimmung den Wünschen des Handelsstandes in ausgiebigerem Maße Rechnung getragen wird, und wollen wir hoffen, daß die Landes-Justizverwaltung bei Beurtheilung der Bedürfnisfrage hinsichtlich der Kammern für Handelsfachen die der Entwicklung der commerciellen Verhältnisse angemessene Grenze finden wird.

Uebergang nach dem Bahnhofe.

Unsern früher an dieser Stelle ausgesprochenen Wunsch, es möge von der königl. Direction der Ostbahn ein directer Weg vom Ende der zweiten städtischen Weichselbrücke über die Schienengeleise nach dem Empfangsgebäude geführt werden, müssen wir wiederholen, da noch nichts geschehen ist, um die von der gesammten Einwohnerschaft und namentlich von den vielfach auf dem Bahnhofe beschäftigten Geschäftsleuten beklagten Uebelstände zu beseitigen und das Publikum noch immer gezwungen ist, einen Umweg von ca. 1000 Schritt zu machen, um zum Empfangsgebäude zu gelangen. Gerüchte, es solle eine Weg-Uebersführung über die Schienengeleise hergestellt werden, sind wiederholt aufgetaucht, haben sich jedoch nicht bestätigt. Wir stellten, um die Belästigung des Publikums wenigstens einigermaßen zu beschränken, die Bitte: die Geleise zwischen dem Güterschuppen und dem Empfangsgebäude vor Ankunft und nach Abgang eines jeden Personenzuges während der Dauer von $\frac{1}{4}$ Stunde für die Fußgänger frei zu halten und hier die Passage zu gestatten. Aber auch dieses Gesuch ist von der königl. Direction der Ostbahn abgelehnt worden.

Schienenstrang nach dem Weichselufer.

Die Anlegung eines Schienenstrangs von Bahnhof Thorn nach dem Weichselufer würde sowohl dem Handel Thorns wie dem Bahnverkehr zu großem Vortheil gereichen. Beide Bahnen, die Ostbahn und ganz besonders aber die Oberschlesische Bahn, haben ein Interesse daran, eine derartige Verbindung ihrer Schienengeleise mit der Wasserstraße der Weichsel herzustellen. Die Oberschlesische Bahn würde dadurch in erhöhtem Grade die Möglichkeit bieten, ihren Linien einerseits die per Wasser hier ankommenden Producte des Nachbarreiches — besonders Getreide und Holz — und andererseits die oberchlesischen, an der untern Weichsel absetzbaren Producte — Kohlen, Eisen &c. — zuzuführen. Wenn dieser Güter-Verkehr auf der Oberschlesischen Eisenbahn schon jetzt ein

sehr umfangreicher ist, so ist er doch noch einer bedeutenden Entwicklung fähig, sobald die Oberschlesische Eisenbahn in directe Verbindung mit der Weichsel gebracht wird. Die Kosten für Ueberführung der Güter vom Weichselufer nach dem Bahnhofe Thorn, welche durch das Brückengeld für Passiren der städtischen Weichselbrücke noch erhöht werden, sind so erheblich, daß manches Geschäft, welches bei directer Verbindung der Weichsel mit der Eisenbahn zu Stande kommen würde, jetzt unterbleiben muß.

Wesentlich erhöht würde der Werth einer derartigen Schienen-Anlage, wenn sie in Verbindung mit dem Hafen gebracht würde, dessen Anlegung, uns als unumgänglich nothwendig erscheint.

Verhandlungen der Handelskammer.

Die Handelskammer hat im Jahre 1876 in 13 Sitzungen 140 Vorlagen erledigt. Am 13. Januar 1876 verloren wir durch plötzlichen Tod unsern stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Jacob Landeker, dessen langjährige umsichtige und eifrige Thätigkeit für das allgemeine Wohl und speciell für die Interessen der hiesigen Kaufmannschaft ihm ein ehrenvolles Gedächtniß sichert.

An seiner Stelle wurde Herr G. Prome zum stellvertretenden Vorsitzenden der Handelskammer gewählt.

Bei der am 19. December vorgenommenen Ergänzungswahl wurden die Herren Kittler, Rosenfeld, Mallon und Heilfron zu Mitgliedern der Handelskammer gewählt, von welchen die beiden erstern der Handelskammer schon bisher angehört hatten.

Von den Verhandlungen der Handelskammer, soweit über sie nicht bereits vorstehend berichtet wurde, ist noch zu erwähnen:

Statistik der Haus-Industrie.

Das Königliche statistische Bureau hatte uns um Mitwirkung bei den Ermittlungen über den Umfang der Haus-Industrie ersucht. Da es uns an den Organen zur Aufnahme einer solchen Statistik fehlte, so waren wir nicht im Stande die gewünschten Angaben zu machen. Wir theilten dem statistischen Bureau im Allgemeinen mit, daß die Haus-Industrie, soweit sie der Anfertigung von Confectionsartikeln, Säcken, Hemden zc. gewidmet ist, hier an Umfang gewinnt und als erheblich zu bezeichnen ist, und überreichten dem statistischen Bureau ein Verzeichniß der Firmen, welche derartige Artikel außer dem Hause anfertigen lassen, indem wir es ihm überließen, die gewünschten Erfundigungen direct einzuziehen.

Directer Personenverkehr mit Halle und Leipzig.

Die Wichtigkeit der Linie Ansternburg-Thorn-Fosen-Guben-Halle resp. Leipzig, auf welche wir wiederholt hingewiesen, veranlaßte uns am 20. Februar an die königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn das Ersuchen um Einführung directer Billets von Thorn nach Halle und Leipzig und um Einstellung eines durchgehenden Personenverkehrs auf dieser Route zu bitten.

Die k. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat hierauf geantwortet, daß sie sich für den directen Verkehr zwischen Thorn einer- und Halle und Leipzig andererseits interessirt habe, daß aber der directe Verkehr zwischen Thorn eine r-

und Dresden und Berlin andererseits von so geringem Erfolge begleitet gewesen sei, daß sie Bedenken tragen müsse, das Bedürfniß für weitere directe Verkehre in der gewünschten Richtung anzuerkennen. Aus demselben Grunde erscheine ihr auch das Bedürfniß eines durchgehenden Personenwagens nicht vorzuliegen.

Wir haben darauf am 6. Mai geantwortet, daß das Publikum noch nicht in hinreichendem Maße Kenntniß von der Einführung direkter Billets nach Dresden und Berlin über Posen zu haben scheine, und daß überdies die Einführung dieser direkten Verkehre in die für den Reiseverkehr ungünstigste Zeit gefallen sei.

Was die direkte Verbindung mit Berlin über Posen anlangt, so ist ferner zu berücksichtigen, daß sie nur bei dem gemischten Zuge besteht, welcher Vormittags 10 Uhr 15 Minuten von hier abgeht und eine unbequeme und zeitraubende Reise-Gelegenheit bietet, während bei dem Morgens nach 7 Uhr abgehenden und am günstigsten gelegenen Zuge keine direkten Billets ausgegeben werden.

Wir zweifeln nicht, daß die bezeichneten Linien, wenn sich das Publikum erst mit den getroffenen Einrichtungen vollständig vertraut gemacht haben wird und wenn die beteiligten Bahnerwartungen den Verkehr auf denselben durch Erleichterungen fortgesetzt zu heben bereit sind, die ihrer günstigen Lage entsprechende Bedeutung auch für den Personenverkehr erlangen werden.

Billet-Schalter.

Die Handelskammer hatte unter dem 13. Februar die königliche Direktion der Ostbahn auf den großen Andrang hingewiesen, welcher bei den Morgenzügen am Billetschalter zu entstehen pflegte. Es war von uns erörtert worden, daß das gründlichste Mittel, um den großen Andrang abzuheben, darin bestehen würde, daß es dem Publikum ermöglicht würde, an zwei verschiedenen Stellen Billets zu lösen.

Die königliche Direktion der Ostbahn hat darauf die Herstellung eines zweiten Billetschalters als ein Bedürfniß anerkannt, und es ist demgemäß ein zweiter Billetschalter eingerichtet worden.

Wollmarkt.

Auf das Gesuch der Handelskammer hatten die Herren Minister für Handel und für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten mittelst Erlass vom 9. April 1876 die Abhaltung eines Wollmarkts in Thorn am 12. und 13. Juni, zunächst des laufenden und der beiden folgenden Jahre genehmigt.

Demzufolge wurde der erste Wollmarkt zu Thorn an den angegebenen Tagen abgehalten.

Das auf den Markt aufgefahrene Quantum betrug 1163 Ctr. ungewaschene Wolle, 1431 " gewaschene

Die Zufuhren kamen aus den Kreisen Thorn, Inowrazlaw, Strassburg, Culm, Rosenberg, Marienwerder und aus Polen, und bestanden in der Hauptsache aus Dominiawollen, zu einem ganz geringen Theil aus Nusticalwollen.

Das Quantum wäre ohne allen Zweifel viel bedeutender gewesen, wenn nicht die bis 8 Tage vor dem Markt andauernde sehr kalte Witterung und das auf den 4. und 5. Juni fallende Pfingstfest die Schur und Wäsche mehr als gewöhnlich verzögert hätten. Ueberdem waren, schon ehe die Abhaltung

des Marktes allgemein bekannt gemacht werden konnte, nicht unerhebliche Verluste von Wolle von den Gutsbesitzern gemacht worden. In einigen Fällen mag die Neuheit der Einrichtung und mangelnde Erfahrung von der Beschickung des Marktes abgehalten haben.

Schon am frühen Morgen des 12. hatte sich eine erhebliche Anzahl Fabrikanten aus Sachsen, Schlesien, der Lausitz und auch vom Rhein, sowie von Händlern aus verschiedenen Gegenden, selbst von dem am 11. begonnenen Posener Markte, eingefunden. Andererseits hatten die Producenten vielfach versäumt, sich mit ihren Zufuhren frühzeitig einzustellen; erst in den Vormittagsstunden des 12. kam ein großer Theil der Zufuhren heran und selbst noch am 13., während die Käufer am 12. Vormittags rasch abmachen wollten. Es entwickelte sich sofort ein reges Geschäft, welches gegen Mittag etwas schleppender wurde, da Commissionaire und Producenten mehrfach auf etwas höhere Preise zu halten angingen und auch eine dem Begehrt entsprechende Auswahl von Wollen noch nicht vorhanden war. Am Nachmittag des 12. und selbst noch im Laufe des 13. kamen noch Abschlüsse zu Stande, während das Hauptgeschäft bis zu Mittag am 12. beendigt war.

Gewaschene Wollen wurden gänzlich geräumt, ungewaschene bis auf etwa $\frac{1}{3}$. Die Preise stellten sich auf 156—162 Mk. für mittlere, 168—174 bis 180 Mk. für bessere Qualität gewaschene, 57—66 Mk. für ungewaschene Partien. Wir glauben, daß in diesen Preisen nur ein Abschlag von etwa 4 bis 6 Thlr. pro Ctr. gegen die vorjährigen Berliner Preise und jedenfalls ein geringerer Abschlag liegt als sich solcher auf dem Breslauer und Posener Markte herausstellte.

Den Producenten sind Preise zu Theil geworden, welche diejenigen Gebote, die ihnen vor dem Markte von Händlern gemacht wurden oder die sie nach der ungünstigen Lage des Wollgeschäftes unter anderen Verhältnissen etwa hätten erreichen können, in manchen Fällen um 4—6 Thlr. für gewaschene, um 1—3 Thlr. für ungewaschene Wollen übersteigen. Nur die direkte Concurrenz der Fabricanten und Händler einerseits und die ruhige Beurtheilung der Sachlage durch die Producenten und Commissionshäuser andererseits hat dieses günstige Resultat zur Folge gehabt.

Ueerblicken wir den Erfolg unseres ersten Wollmarktes, so können wir mit demselben in jeder Beziehung zufrieden sein; er hat sich als sehr lebensfähige und überaus nützliche Einrichtung herausgestellt, selbst unter den vorjährigen nicht günstigen Verhältnissen.

Verbindung mit Alexandrowo.

Die Zahl der zwischen Thorn und Alexandrowo coursirenden Züge war in beiden Richtungen auf je zwei herabgesetzt worden, so daß der erste Zug aus Alexandrowo 2 Uhr 5 Min. Nachmittags, der letzte Zug aus Thorn 12 Uhr 12 Min. Mittags abging. Es war dadurch unmöglich geworden, die Reise von Alexandrowo nach Thorn und zurück an Einem Tage zu machen, und hierunter litten die hiesigen Geschäfte, in welchen sonst Bewohner der Umgegend von Alexandrowo mehrfach persönlich Einkäufe gemacht hatten.

Auf eine Eingabe hiesiger Geschäftsleute richteten wir am 19. Mai an die königl. Eisenbahn-Commission zu Bromberg die Bitte, an die des Morgens aus Alexandrowo nach Thorn und an die des Abends aus Thorn nach Alexandrowo abgehende Maschine Personenwagen anhängen zu lassen und dadurch Lokalzüge zwischen Thorn und Alexandrowo herzustellen.

Die königl. Eisenbahn-Commission ist dieser Bitte nachgekommen, indem sie verfügte, daß an die Güterzüge 394 und 393 ein Personenwagen angehängt wurde, und es verkehren also seitdem, wie früher, je drei Personenzüge in beiden Richtungen.

Sachverständige und Makler.

Eine Anzahl hiesiger Getreidefirmen hatte am 5. Juni bei uns den Antrag gestellt, um etwaige Differenzpunkte so rasch wie möglich erledigen zu können, für das Getreidegeschäft mindestens zwei vereidete Makler und mehrere vereidete Sachverständige zu ernennen.

So weit es sich um die Ernennung von Sachverständigen handelte, welche nach der Meinung der Antragsteller schiedsrichterliche Functionen auszuüben gehabt haben würden, glaubten wir nach den anderwärts mit solchen Schiedsgerichten gemachten Erfahrungen davon absehen zu müssen, dem Antrag Folge zu geben.

Wohl aber hielten wir die Ernennung von zwei vereideten Maklern für das Getreidegeschäft für ein Bedürfnis, und beantragten, nachdem zwei von uns für geeignet gehaltene Geschäftsleute sich zur Uebernahme des Amtes bereit erklärt hatten, bei der königlichen Regierung die Bestätigung derselben als vereidigte Handelsmakler. Die Bestätigung erfolgte auch. Da indeß die beiden in Aussicht genommenen Geschäftsleute kurz vor der Vereidigung die Anstellung als Handelsmakler ablehnten, weil sie als solche nach Artikel 69 des Handelsgesetzbuchs keine Handelsgeschäfte für eigene Rechnung würden machen dürfen, und da uns andere zur Uebernahme des Amtes geneigte und befähigte Geschäftsleute nicht bekannt waren, so konnte die Institution nicht ins Leben treten.

Eisenzölle.

Die fortgesetzten Bestrebungen der Schutzzöllner, das Inkrafttreten der Bestimmung über Aufhebung der Eisenzölle zu vereiteln oder doch wenigstens hinauszuschieben, gaben uns Veranlassung, in ausführlichen Petitionen an den Herrn Reichskanzler, den Herrn Handelsminister und den Reichstag darauf hinzuwirken, daß die Eisenzölle, wie in dem Gesetz von 1873 bestimmt, mit dem 1. Januar 1877 aufgehoben würden. Wir hatten denn auch die Genugthuung, daß es den vereinten Bemühungen der freihändlerischen Corporationen gelang, die Interessen des freien Verkehrs zur Geltung zu bringen und die Aufhebung oder Sistirung des Gesetzes von 1873 zu vereiteln. Wenn wir auch nicht hoffen dürfen, daß die schutzzöllnerischen Industriellen von ihren irrthümlichen Anschauungen zurückkommen und fernere Agitationen unterlassen werden, so läßt uns doch die bisherige Haltung unserer gesetzgebenden Factoren erwarten, daß dieselben die Interessen der Gesamtheit schützen und das Heil für die deutsche Industrie nicht in der Rückkehr zum Schutzoll-System erblicken werden.

Fracht für gebrauchte Säcke.

Im Posen-Niederschlesisch-Sächsischen Verbands gehören gebrauchte Säcke bei Quantitäten unter 5000 Kilo zur Tarifklasse II., zahlen also denselben Frachtsatz wie neue Säcke. Auf das Gesuch einer hiesigen Firma machten wir die k. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn darauf aufmerksam, daß der Getreideversandt nach Sachsen, da die Fracht für Rückführung der gebrauchten Säcke bei der Preisnormirung mit in Rechnung gezogen werden müsse, unter dieser Tarifrung leide, daß gebrauchte Säcke nur zurückgesandte Fastage sind, also

nicht dieselbe Fracht tragen, wie die als Waare zu betrachtenden neuen Säcke, und daß sowohl im Localverkehr der Oberschlesischen Eisenbahn wie in dem der Ostbahn gebrauchte Säcke in Klasse C befördert werden.

Die königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat uns darauf benachrichtigt, daß sie die Declassificirung gebrauchter, leer zurückgehender Getreidesäcke zur Klasse C in jeder Quantität, sowohl im Posen-Niederschlesisch-Sächsischen, als auch im Halle-Cottbus-Posener, Ostdeutsch-Sächsischen und Posen-Sächsischen Verband beantragt hat.

Internationaler Verkehr mit Rußland.

Die verschiedene Auslegung der Russischen Gesetzgebung von Seiten der Russischen Behörden, welche zu den vielen Gemüthen des deutsch-russischen Verkehrs noch dasjenige der Unsicherheit hinzufügt, hat uns auch im vergangenen Jahre in einem speciellen Falle Veranlassung gegeben, bei den diesseitigen hohen Behörden vorstellig zu werden.

Ein hiesiger Holzhändler hatte im Kreise Lipno an der Weichsel Holz stehen, welches er auf Gefäßen nach Deutschland bringen wollte. Zur Beaufsichtigung hatte er einen Wächter daselbst angestellt. Obwohl in dem russischen Gewerbesteuergesetz gesagt ist, daß zum Ankauf gewisser Artikel, u. a. Holz, in Rußland ein Billet nicht erforderlich ist und obwohl weder aus einer speciellen Bestimmung, noch aus dem ganzen Zusammenhang des Gesetzes hervorgeht, daß die Lagerung und Ausfuhr von Waaren der Gewerbesteuer unterliegt, so behauptete der betreffende Woiwode doch, daß der Holzhändler 30 Rubel Silber und 70 Rubel Strafe, ferner für den Wächter 20 Rubel Silber und 30 Rubel Strafe zu zahlen habe, nahm zur Deckung dieses Betrags eine Quantität Holz in Beschlag und verkaufte dieselbe, ohne daß dem Holzhändler vorher Anzeige von der Beschlagnahme und dem Verkauf geworden wäre. Außerdem wurden vom dem Holzhändler 28 Rubel 60 Kopfen Beitrag für die israelitische Gemeinde in Dobrzyn erhoben, was nur dann berechtigt gewesen wäre, wenn derselbe, was nicht der Fall, Waldung in Russisch-Polen besäße.

Die Handelskammer hat das auf Remedur gerichtete Gesuch des Holzhändlers bei dem kaiserlichen General-Consulat in Warschau befürwortet und dem Reichskanzler-Amt und dem Herrn Ober-Präsidenten Mittheilung von dem Fall gemacht. *)

*) Soweit sich unsere Schritte auf die Russische Gewerbesteuer-Gesetzgebung bezogen, sind dieselben erledigt worden durch eine Verfügung des Reichskanzler-Amtes, welche auf eine in einem ähnlichen Fall 1875 von uns eingereichte Beschwerde jetzt erfolgt ist. Hiernach hat die Deutsche Reichsregierung unserer Bitte gemäß bei der Russischen Regierung sich für eine Declaration der Russischen Gewerbesteuer-Gesetzgebung dahin verwendet, daß die im Art. 42 des Gesetzes vom 9. Februar 1865 genannten Waaren, ohne Entrichtung von Silbersteuer, nicht nur eingeführt, sondern auch gelagert und nach dem Auslande ausgeführt werden dürfen. Der Kaiserlich Russische dirigirende Senat hat jedoch entschieden, daß nur den Russischen Fabrikanten Grundeigentümern und deren Pächtern die Vergünstigung zustehe, die Erzeugnisse ihres eigenen Betriebes ohne Lösung des Silber-Patents aus Rußland auszuführen, wobei überdies vorausgesetzt werde, daß auch die genannten Begünstigten zu jenem Zwecke keine Niederlagen außerhalb ihrer Establishments und Besitzungen anlegen. Hiernach haben Deutsche Geschäftsleute, wenn sie Waaren aus Rußland ausführen oder dort lagern wollen, unter allen Umständen ein Silber-Patent zu lösen. Hinsichtlich der andern Punkte in dem oben angeführten Falle schweben noch die Ermittlungen.

Die einzelnen Geschäftszweige.

Getreidehandel.

Die günstigen Vorbedingungen, welche für die Entwicklung des Getreidegeschäfts hierorts vorhanden sind, haben im Jahre 1876 einen erweiterten Umfang erhalten. Der Bezug von Getreide aus Polen und der Versandt nach Mitteldeutschland haben erheblich zugenommen. Es zeigt dies deutlich folgende Zusammenstellung über den Umsatz in Getreide, Delsaaten und Sämereien:

Eingang.

	1876.	1875.
Ostbahn	34,278 Tonnen,	32,403 Tonnen,
Oberschles. Bahn	1,555	1,850
Zu Wasser	20,177	9,968 $\frac{1}{2}$
Landzufuhr und Bestände ca.	28,000	15,000
	84,000 Tonnen,	59,221 $\frac{1}{2}$ Tonne.

Ausgang.

	1876.	1875.
Ostbahn	18,011 Tonnen,	18,476 Tonnen,
Oberschles. Bahn	52,348	18,711
Zu Wasser	3,435	9,807
Verbrauch unserer Mühlen, Consumtion ca.	7,500	7,500
Bestände	2,700	4,800
	83,994 Tonnen,	59,294 Tonnen.

Hiernach sind also gegen 25,000 Tonnen oder 500,000 Ctr. im Jahre 1876 mehr umgesetzt worden, als im Jahre 1875.

Im Ganzen war das Getreidegeschäft 1876 ein regelmäßiges und stetiges, von wenig großen Preisbewegungen begleitet und deshalb auch ein günstiges.

Weizen, der zu Anfang des Jahres 176 — 200 M. erzielte, erhob sich mit kleinen Zwischenänderungen in den Monaten Mai und Juni bis zu Preisen von 190 — 220 M., fiel darauf im Juni wieder bis zu 160 — 200 M., stieg dann allmählich und sehr langsam bis zu 180 — 205 M., womit er ult. 1876 schloß.

Roggen setzte zu Anfang 1876 mit Preisen von 140 — 150 M. nach Qualität ein, stieg im Mai und Juni bis zu 165 — 183 M., ging im Juli wieder bis zu 145 — 160 M. herab und schloß Ende 1876 mit geringen Veränderungen zu Preisen von 150 — 175 M. per Tonne.

Gerste war wenig Veränderungen unterworfen. Die Preise bewegten sich zwischen 120 — 135 M. für Futterwaare, 150 — 165 M. für Landwaare und behielten diesen Standpunkt auch am Schluß 1876.

Erbesen hatten zu Anfang 1876 Preise von 150 — 160 M. für Futterwaare, 170 — 180 M. für Kochwaare, im Monat Mai und Juni stiegen die Preise auch dafür bis 160 — 170 M. für Futter, 190 — 200 M. für Kochwaare, schlossen aber nach Eintritt der Ernte, die dem Artikel sehr günstig war, mit einem starken Preisfall und gingen allmählich bis zum Schluß 1876 auf 130 — 140 M. für Futter, 140 — 150 M. für Kochwaare herunter.

Hafer nahm ähnliche Position ein, derselbe präste Anfangs 1876 160 — 180 M., schloß aber Ende 1876 mit 125 — 135 M. für Futter und 150 — 160 M. für feinste Saatwaare.

Lupinen erfuhren allmählich einen Rückgang von 110 — 120 Mk. auf 95 — 105 Mk. am Schluß des Jahres.

Das Geschäft in Futtermitteln hat wiederum größere Dimensionen angenommen. Genaue Zahlen lassen sich hinsichtlich aller einzelnen Artikel nicht angeben, da nicht alle von den Bahnen gesondert classificirt werden; doch läßt sich sagen, daß ca. 33,000 Ctr. Dersuchen, 30,000 Ctr. Kleie, 15,000 Ctr. Mais, 10,000 Ctr. Lupinen hier importirt und, nächst den von den Mühlen unsers Bezirks gelieferten Massen, zur Verfütterung in der nächsten Umgegend längs der Bahn von hier bis Zablonowo gekommen sind.

Es kamen hier

- 1) zur Ausladung: 192 ODERFÄHNE und 10 GALLER mit Getreide.
- 2) zur Beladung: 847 ODERFÄHNE

Auf Trakten wurden hier 13,554 Ctr. Getreide eingeführt.

Holzhandel.

Der Holzhandel hatte unter den in der Einleitung erwähnten ungünstigen Verhältnissen zu leiden und zeigte erst in der zweiten Hälfte des Jahres ein etwas regeres Leben. Der Verkauf von Brettern und Bohlen nach auswärts und im Lokalverkehr war auf ein Minimum beschränkt und es blieben, trotz eingeschränkten Betriebes der Dampfschneidemühlen, bei Schluß des Jahres eine große Menge unverkaufter Bestände auf Lager. Gute starke Rundhölzer sind das ganze Jahr hindurch gesucht gewesen, während schwache untergeordnete Rundhölzer zu Preisen, welche dem schlechten Geschäftsgang entsprachen, verkauft wurden. Das Geschäft in Kanthölzern, Mauerlatten und Schwellen war von Neujahr bis Mitte Sommer ein sehr flaches; späterhin zogen die Preise für Kanthölzer bedeutend an, da Danzig für englische Rechnung namhafte Einkäufe machte. Auch für Schwellen stellte sich im Herbst ein sehr bedeutender Begehrt ein.

Die allgemeinen Verhältnisse, namentlich die Unsicherheit bezüglich der orientalischen Angelegenheit, und die geringe am Orte und in der Umgegend sich kundgebende Baulust lähmten speziell am hiesigen Orte den Speculationsgeist, so daß es hiesige Händler vermieden, sich mit großen Lägern zu versehen.

Wollhandel.

Die Hoffnungen auf eine günstige Entwicklung der Wollwaaren-Industrie und des Wollhandels im Allgemeinen haben auch im abgelaufenen Jahre sich nicht erfüllt. Zu Anfang des Jahres wurden, wenn auch ohne Nutzen, mehrere Posten Wolle zu den Preisen von 175 bis 180 Mk. per 50 Kilo verkauft, dann aber trat eine vollständige Stagnation im Wollgeschäft ein, welche bis zur neuen Wollschur anhielt, um welche Zeit dann die Wollpreise erheblich zurückgingen.

Der am hiesigen Orte abgehaltene erste Wollmarkt setzte auch die hiesigen Wollhändler in den Stand, Wolle zu marktmäßigen billigen Preisen von 156 bis 168 Mk. per 50 Kilo anzuschaffen; dennoch zeigte sich später, daß auch diese Preise noch zu hoch waren, um bei den späteren Wollmärkten die Wolle, wenn auch mit nur geringem Nutzen, realisiren zu können. Demzufolge verblieben die Bestände in Wolle am hiesigen Orte bedeutend größer als je zuvor.

Die das ganze Jahr hindurch anhaltenden klauen Preise und der schlechte Absatz für Wolle hatten ferner zur Folge, daß auswärtige Wollhändler und Fabrikanten, welche sonst unsern Ort zu besuchen pflegen, fast gar nicht hierher kamen, und so waren die Wollbestände am Schlusse des Jahres nur um ein Geringeres kleiner geworden. Auch die von hier aus versuchsweise nach Berlin gemachten Consignationen einiger Hundert Centner Wolle haben schlechte Resultate ergeben. Somit schließt das Jahr 1876 noch ungünstiger für den hiesigen Wollhandel, als das Jahr 1875.

Speditionsgeschäft.

Das Speditionsgeschäft hatte auch in diesem Jahre unter der Ungunst der Zeitverhältnisse im Allgemeinen und unter dem wiederholten Druck der russischen Zollpolitik im Besondern zu leiden und hat deshalb die Resultate des Vorjahres nicht nur nicht erreicht, sondern es ist noch erheblich hinter denselben zurückgeblieben. Leider läßt sich auch für die Zukunft keine größere Prosperität erwarten, wenn nicht Aenderungen in der Zollpolitik unsers Nachbarstaats und in unserem Eisenbahn-Tarifwesen eintreten.

Wenn es der preussischen Staats-Verwaltung bisher noch nicht gelungen ist, Rußland von den Nachtheilen seines Schutzzollsystems zu überzeugen und freihändlerischen Ideen Eingang zu verschaffen, so liegt um so dringendere Veranlassung vor, durch eine Aenderung unseres Tarifwesens und insbesondere der Differentialtarife die den Grenzdistricten aus der russischen Zollpolitik erwachsenden schmerzwiegenden Schäden wenigstens in etwas zu paralysiren.

Wie wir schon in dem zweiten Theil unsers Berichts ausgeführt, gewähren diejenigen Differentialtarife, welche für Versendung von Waaren aus deutschen größeren Plätzen nach Rußland bestehen, dem Auslande sehr bedeutende Vortheile auf Kosten des Inlandes, insofern die transitirenden Güter, gleichviel welche Strecke unserer Bahn sie durchlaufen, die Vergünstigung der Differentialtarife genießen, während unsere Güter hiervon ausgeschlossen sind, selbst wenn dieselben die ganze Länge unserer Bahnen durchlaufen. Die procentuale Fracht-Erhöhung trifft lediglich den inländischen Verkehr, während die direct für's Ausland aufgelierten Güter von dieser Erhöhung, welche bei gewissen Artikeln 80 pCt. beträgt, befreit sind.

Der bisher zum Theil in den Händen der Grenzorte gewesene Handel mit dem Nachbarstaate wird dadurch lahm gelegt und den Seestädten wie den größeren Handelsplätzen des Binnenlandes zugeführt, denen durch die Befreiung von der procentualen Erhöhung ein Mittel geboten ist, ihre Waaren billiger auf den ausländischen Markt zu bringen, als es die nächstgelegenen Grenzorte im Stande sind.

Wie sehr das eben Gesagte nicht nur im Allgemeinen, sondern ganz speciell für unsern Geschäftsbereich zutrifft, erhellt aus der unleugbaren Thatsache, daß das hiesige Geschäft nach Polen seit Jahren stetig zurückgegangen ist, weil der hiesige Platz infolge gedachter Mißstände nicht im Stande ist, mit Erfolg zu concurren. Die im Laufe des Jahres in Russisch-Polen eingeführte neue Gerichtsordnung, wie auch nicht weniger die mit Schluß des Jahres 1876 in Kraft tretende Zahlung der russischen Zölle in Gold werden nicht verfehlen, den diesseitigen Verkehr mit Polen zu erschweren und denselben mehr und mehr auf die wenigen Fabrikate zu beschränken, deren Herstellung sich bis jetzt noch für Rußland unmöglich erweist.

Bank- und Credit-Institute.

Der Geschäfts-Umfang bei den hiesigen Credit-Instituten hat sich auch im Jahre 1876 erweitert. Die Umwandlung der Preuß. Bank in die Reichsbank brachte zu Anfang des Jahres vorübergehende Unbequemlichkeiten hervor, welche jedoch bald durch die in dankenswerther Weise von der Reichsbank getroffenen Maßregeln gehoben wurden.

Die Reichsbankstelle weist in ihrem Abschluß nach:

Giro-Verkehr Einnahme	7,529,900 M.
Ausgabe	7,493,000 "

Giro-Uebertragungen

Zugang	2,868,000	"
Abgang	4,977,300	"
Discontirte Platzwechsel	15,213,800	"
Rimeffenwechsel auf's Inl.	6,180,100	"
desgl. auf's Ausl.	7,100	"
Incasto-Wechsel	13,127,000	"
Lombard-Darlehen	6,250,900	"
Zahlungsanweisungen	2,223,500	"

Die Thorer Credit-Gesellschaft (G. Prowe u. Co.). Das Aktienkapital betrug unverändert 300,000 M. Der Wechselbestand betrug am Schluß des Jahres 552,426 M.; die Depositen 352,090 M.; der Reservefond 2,509 M. Den Actionairen wurden 10% Dividende gezahlt.

Die Kredit-Bank von Donimirski, Kalkstein, Pyskowski u. Co. hatte wie bisher ein Actienkapital von 1,500,000 M.; dieselbe hat für 5,636,130 M. Wechsel angekauft, im Commissionsgeschäft betrug der Umsatz 2,009,632 M., die Depositen-Kapitalien beliefen sich am Schluß des Jahres auf 1,081,371 M. Sie gewährte den Actionären 6 pCt. Dividende, der Reservefond betrug 200,000 M.

Der Vorschuß-Verein, eingetragene Genossenschaft, hatte einen Gesamt-Umsatz von 8,002,223 M. Am Schluß des Jahres betrug das Guthaben der 880 Mitglieder 225,116 M., der Reservefond 15,153 M., der Wechselbestand 664,956 M., Depositen 250,316 M., die Sparkassen-Einlagen 174,254 M. Der Verein gewährte den Mitgliedern eine Dividende von 10 pCt.

Die Culmsee'er Credit-Gesellschaft (C. G. Hirschfeld u. Co.) Das Actienkapital ist unverändert 75,000 M. verblieben, Wechsel wurden angekauft im Betrage von 1,859,769 M., Depositen wurden eingezahlt 239,112 M., der Umsatz des Conto-Corrent-Verkehrs betrug 225,738 M. Den Actionären wurden 8 pCt. Dividende gezahlt.

Die Culmsee'er Volksbank (S. Scharwenka u. Co.) erhöhte ihr Actienkapital von 90,000 M. auf 120,000 M. Sie discontirte Wechsel im Gesamtbetrage von 1,632,767 M., Depositen wurden eingezahlt 388,424 M. Den Actionären wurden 7 pCt. Dividende gezahlt.

Städtische Sparkasse. Der Gesamt-Bestand der Einlagen Ende 1875 betrug 121,816 M., der Zuwachs durch neue Einlagen im Jahre 1876: 85,688 M., durch Zuschreibung von Zinsen 4692 M., zurückgezahlt wurden 38,294 M., sodas am Jahreschluß ein Gesamt-Bestand von 173,901 M. verblieb. Der Reservefond betrug 32,725 M.

Handel mit Eisen, Eisenwaaren und Kohlen. Maschinen - Fabriken.

Im Eisengeschäft war das Jahr 1876 nicht günstiger als das vorhergegangene. Die Annahme, daß die Eisenpreise am Schlusse des Jahres 1875 ihren niedrigsten Stand erreicht hätten, hat sich nicht bestätigt. Die Preise wichen auch in den ersten drei Quartalen noch, nur das 4. Quartal brachte eine kleine Besserung, da größere Ordres aus Polen und Rußland vorlagen. Die Zwischenhändler daselbst kauften nämlich, soweit ihre Mittel gestatteten, Waaren, um dieselben noch vor der mit Neujahr eintretenden Erhebung der Zölle in Gold über der Grenze zu haben und so der Zollerhöhung von 33 $\frac{1}{3}$ % zu entgehen.

Schlesische und englische Kohlen wurden im vergangenen Jahre ebenfalls billiger. Der Bezug englischer Kohle hat sich wesentlich vermindert, der Bezug schlesischer dem entsprechend zugenommen. Doch wird der englischen Rußkohle zu Schmiedezwecken und der Gasohle vor der schlesischen der Vorzug gegeben, wenn letztere sich auch billiger hinlegen ließen. Beste schottische Maschinenkohlen stellten sich per Schiffer ab Danzig bezogen im Preise ebenso billig als gute Marken schlesischer Kohlen. — Oberschlesische Kohle ist im vergangenen Jahre in größeren Quantitäten über Polen bezogen worden, da die Fracht sich auf dieser Eisenbahnstrecke billiger stellt als auf der Oberschlesischen Eisenbahn.

Es wurden hier eingeführt	
mit der Ostbahn	55,770 Ctr.
„ „ Oberschlesischen Bahn	145,708 „
zu Wasser	70,894 „
	272,372 Ctr.
gegen 1875	
Ostbahn	26,908 Ctr.
Oberschlesische Bahn	149,104 „
Wasser	96,420 „
	272,432 Ctr.

Maschinen-Fabrikation und Eisengießerei.

Die beiden Fabriken in unserm Bezirk — eine in Mocker bei Thorn und eine in Thorn — beschäftigen sich hauptsächlich mit Herstellung landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe — unter anderm der berühmten Thorner Breitfäe-Maschinen, eisernen Mühlenbestandtheilen, Eisenconstructions, Pumpen und dergl. und waren in der glücklichen Lage ihre Arbeiter voll beschäftigen zu können und die Zahl zeitweise sogar zu erhöhen. Es darf dies bei der allgemein herrschenden Geschäftsstille als ein Zeichen gelten, daß der gute Ruf, den beide Fabriken in Bezug auf zweckmäßige Construction und solide gediegene Ausführung genießen, sich immer mehr ausbreitet und hat sich das Absatzgebiet auch in der That im letzteren Jahre wieder erweitert und umfaßt Ost- und Westpreußen, Polen, Pommern und russisch Polen. Die Production der Eisengießerei war bei beiden Fabriken ziemlich bedeutend größer als im Vorjahr. An gemöhnlichen Arbeitskräften war kein Mangel, dagegen waren wirklich gute leistungsfähige Arbeiter immer noch knapp und fand bei solchen eine Herabsetzung der Lohnsätze nicht statt.

Die Preise für die Fabrikate wurden durch die scharfe Concurrenz gedrückt, theilweise sogar weit mehr, als es den allerdings ebenfalls gewichenen Preisen der Rohmaterialien entspricht.

Geld-Verkehr.

Der Effecten-Verkehr war im Jahre 1876 noch geringer als im Vorjahre, obwohl das Privatpublikum bei den gesunkenen Coursen mehrfach Anlagen machte. Beliebt waren gute deutsche und russische Fonds.

Der Umsatz in russischen Banknoten, ebenfalls geringer als 1875, beläuft sich auf ca. 4 Mill. Rubel im Einkauf und ebensoviel im Verkauf. Der Cours erfuhr einen erheblichen Rückgang; er betrug ult. Januar 262,25, stieg mit kurzen Unterbrechungen bis 267,40 ult. Mai, sank dann wiederum und erhob sich erst ult. August auf 268,30, fiel dann aber bis ult. November auf 245 und stieg erst im December auf 248,50.

Spiritus-Fabrikation.

Während der ersten Monate herrschte für den Artikel dieselbe gedrückte Stimmung, welche das ganze vorangegangene Jahr aufzuweisen hatte. Starke Production im Inlande, der nur verhältnismäßig schwacher Abzug gegenüberstand, veranlaßte erhebliches Anwachsen der Lager an allen Plätzen und verhinderte einen größern Aufschwung der Preise. Diese gingen erst gegen den Schluß der Brennperiode etwas in die Höhe und machten dann weitere Fortschritte, als die anhaltende Dürre für das Gedeihen der Kartoffeln zu fürchten gab. Hierauf folgte ein kleiner Rückschlag, und ein völliger Umschwung trat erst nach Beginn der neuen Campagne ein. — Die mangelhafte Kartoffelernte einer, das Abnehmen der russischen Zufuhren (in Folge der Orientwirren) andererseits regten die Speculationen an. Paris, das bedeutende Ankäufe machte, gab den Impuls zu einer Hauffe, welcher die deutschen Märkte sich willig angeschlossen.

Die Preise an unserm Orte begannen mit 41 Mk. für 10,000 „, hoben sich langsam um ca. 2, und stiegen erst von Mai an bis auf etwa 49 Mk. In der zweiten Hälfte September und der ersten Hälfte October sanken sie wieder um einige Mark, — dann behielten sie aber steigende Richtung und schlossen ungefähr mit 51 Mk.

Die hiesigen Zufuhren betragen 55,824 Etr., gegen ca. 41,000 Etr. im Vorjahr. Der Versandt betrug 37,388 Etr. Der Absatz in rectificiertem Spiritus ist andauernd im Zunehmen — es wurde erheblich mehr als 1875 versendet. Der Verkauf in Destillaten kann wohl unverändert geblieben sein, was — mit Rücksicht auf die Geschäftsstille im Allgemeinen — immerhin günstig genannt werden muß.

Leder, rohe Häute und Felle.

Das Jahr begann nach dem schlechten Geschäftsgange des Vorjahres mit einer kleinen Besserung, die leider nur bis Februar anhielt. Von März ab war der Absatz noch geringer als im Vorjahr und änderte hieran auch nichts der sonst für den Lederconsum günstige nasse Herbst. Die Preise gingen etwa 5 — 10 % für gute Waare zurück, bei geringerer Waare besonders Brandsohlfledern und Kips ist der Abschlag ein größerer.

Die Marktschuhmacher behielten trotz gedrückten Preisen, die einen Nutzen kaum noch übrig lassen, große Quantitäten fertiger Schuhe und Stiefel auf Lager.

Rohe Häute und Felle contrahirten die hiesigen Händler von den Fleischern für das ganze Jahr mit ca. 14 Mk. für Ochsen- 9 Mk. 50 Pf. für Kuhhäute und 2 Mk. 50 Pf. für Kalbfelle. Trotz diesen außerordentlich niedrigen Preisen waren dieselben von März ab nicht ohne Schaden zu verkaufen und gingen Kuhhäute im Sommer bis auf 8 Mk., Kalbfelle bis auf 2 Mk. herab, hoben sich aber zum Winter wieder, so daß das Jahr mit den Anfangspreisen schloß. Schaffelle waren ca. 60 — 75 Pf. billiger als im Vorjahr und kaum zu verkaufen. Roshäute gingen von 11 — 12 auf 9 — 10 Mk. zurück.

Viehhandel.

Das Geschäft war im vergangenen Jahre ein träges, da der große Futtermangel, in Folge dessen viele Besitzer ihren Viehstand verminderten, die Preise drückte und der Mastung Schwierigkeiten bereitete. Außerdem macht sich in England, welches für den Viehhandel ein sehr bedeutendes Absatzgebiet bildet, bereits der Einfluß des Imports frischen überseeischen Fleisches geltend. — Der Viehverstand erfolgt von hier hauptsächlich nach Berlin, nach Sachsen und dem Rhein. Das Vieh wird mager aus Ostpreußen bezogen und hier gemästet.

Fabrikation von Pfefferkuchen.

Der Umsatz des Geschäfts ist im Jahre 1876 etwas größer gewesen als im Vorjahre; der Versandt des Fabrikats nach Ostpreußen dehnt sich von Jahr zu Jahr mehr aus und ist namentlich im Jahre 1876 wiederum bedeutend gewachsen.

Die Honigernte war in unserer Gegend eine sehr geringe, und es mußte daher ein größeres Quantum Havannah-Honig eingeführt werden, als inländischer Honig hier verbraucht wurde. Die Preise für Honig waren durchschnittlich dieselben wie im Vorjahre, ca. 39 Mk. für 50 Kilo.

Die Fabrikation von Pfefferkuchen beschäftigt hier durchschnittlich 32 Arbeiter zu jeder Jahreszeit.

Weinhandel.

Der Umsatz in Bordeaux- und Rheinweinen hat nicht ganz den Umfang der Vorjahre erreicht, auch sind die Bezüge aus Frankreich, in Folge der bedeutenden Einkäufe in 1874er Weinen, geringer gewesen. Immerhin aber war auch die Betheiligung an der 1875er Lese eine rege, nachdem man die Weine als sehr brauchbar erkannt hatte. Die Bezüge vom Rhein und der Mosel sowie aus der Pfalz wurden bei der mangelhaften Qualität des Jahrgangs auf ein Minimum eingeschränkt. Die badischen Weine fanden in den letzten Jahren mehr Eingang, wogegen die Weine aus dem Elsaß und Lothringen wegen sehr mangelhafter Qualität und unrichtiger Behandlung sich als nicht brauchbar erweisen.

Tabak- und Cigarrengeschäft.

Die Umsätze in diesen Artikeln, namentlich in Cigarren, haben den Umfang des Vorjahrs nicht erreicht, es scheint vielmehr eine Beschränkung des

Verbrauchs eingetreten zu sein. Die Ernte der Landtabaklaft sich als eine Mittelernte bezeichnen, im Ganzen mit leichterer Qualität. Preise waren gedrückt, bei viel Lager von vorjähriger Ernte.

Bierbrauereien.

Die hiesigen drei Bier-Brauereien zahlen eine ansehnliche feste Malz-Steuer, die für das Jahr 1876 auf 21,464 Mk. fixirt worden ist. Dieselben haben aus ca. 10,650 Ctr. Malz, 6,000 Tonnen obergahriges und 9,500 Tonnen untergahriges Bier gebraut. Außerdem wurden noch von auswärts 13,924 Ctr. Bier, größtentheils schwerere, insbesondere auch echt bairische, eingefahrt, etwa 2,000 Ctr. weniger als im Vorjahr.

Diese Biere werden zum Theil auch in die Nachbarreise versandt. Die Preise des hiesigen Gebraus waren 18 Mk. für Braunbier und 20 Mk. für untergahriges.

Productenhandel.

Der Umsatz im Producten-Geschäft ist zwar im Jahre 1876 ein größerer gewesen als im Vorjahr, das Geschäft muß aber im Allgemeinen als ein flaches und wenig nutzbringendes bezeichnet werden. Die Preise blieben sehr gedrückt, da die Fabrik-Districte, welche vorwiegend Abnehmer sind, sich der daniederliegenden Fabrication wegen nur zögernd zu Bezügen entschlossen. Der Eingang betrug 887,600 Kilogr., der Versandt 1,262,400 Kilo.

Colonialwaaren.

Die Preise der wesentlichsten Artikel in diesem Fach erfuhren im Laufe des Jahres — einige Fluctuationen in Zucker abgerechnet — nicht so erhebliche Schwankungen, daß dadurch das Geschäft hätte beeinträchtigt werden können. Der Verbrauch an unserem Plage scheint im Allgemeinen in stetiger Zunahme begriffen zu sein. — Im Herbst traten momentane Steigerungen der Zuckerpreise ein, hervorgerufen durch anscheinend erhebliche Ankufe von Roh-Zucker in Sachsen für Frankreich und England, in Folge deren auch die sächsischen und pommerschen Fabriken ihre raffinirten Zucker im Preise erhöhten und fernere wesentliche Erhohtungen in Aussicht stellten. Diesen Aussichten gegenüber verhielt sich aber unser Markt sehr abwehrend, denn auf die Schlesischen Fabriken, welche ein vorzügliches Fabrikat liefern und den sächsischen und pommerschen Fabriken in unserer Gegend starke Concurrrenz bereiten, machten die zeitweisen Preiserhohtungen in Magdeburg und Stettin fast gar keinen Eindruck. Der Bezug von Zucker aus dem Oderbruch und von Ansee bei Snowrazlaw hat nicht unwesentlich zugenommen.

Petroleum.

Der Bezug in diesem Artikel, der eine bedeutende Rolle spielte, hat im vergangenen Jahre zugenommen. 1875 gingen hier ein: 627,860 Kilo, 1876: 704,100 Kilo. Wir sind der Ansicht, daß trotz der gegen Ende des

Jahres eingetretenen enormen Preissteigerung das Geschäft im großen Ganzen keinen Nutzen gewährte, denn bei den hohen Preisen trat sichtlich eine Beschränkung des Verbrauches ein und darauf stets fallende Preise, sodaß die theuer gekauften Partien in vielen Fällen mit erheblichen Verlusten fortgegeben werden mußten.

Fabrikation von Seife und Lichtern.

Die hiesigen Fabriken haben ca. 3000 Etr. schwarze Seife gesotten und 700 Etr. weiße Seife fabricirt. Außerdem würden von auswärts ca. 1500 Etr. schwarze Seife, größtentheils von billiger, schlechterer Qualität eingeführt. Das hiesige Fabrikat ist in den Nachbarkreisen sehr beliebt.

Talglichter werden hier ca. 1000 Etr. fabricirt. Räböl werden ca. 1200 Etr. hier verbraucht.

Dampf-Nudeln- und Moftrich-Fabrikation.

Seit kurzer Zeit besteht hier eine Dampf-Nudeln- und Moftrich-Fabrik, die einzige in unserer Provinz. Anfangs erstreckte sich ihr Absatz nur auf Ost- und Westpreußen, aber seit der Prämierung der Fabrik mit dem ersten Preise 1875 auf der Gewerbe-Ausstellung zu Königsberg hat sich ihr Absatzgebiet erweitert und erstreckt sich jetzt auch auf die Provinz Posen. Im Jahre 1876 arbeiteten 2 Dampfpressen ca. 600 Etr. Nudeln und Maccaroni und 2 Mahlgänge Moftrich, der Umsatz muß sich indeß, um das Unternehmen rentabel zu machen, noch vergrößern, was, bei der stetigen Entwicklung desselben, wohl im Jahre 1877 erreicht werden wird.

Manufacturwaaren aller Art.

Das Geschäft in Tuchen, wollenen und baumwollenen Stoffen und Geweben war ein recht schleppendes und ungünstiges. Die inländische Kundschaft beschränkte ihren Bedarf auf ein Minimum; die ausländische Kundschaft in russ. Polen, mit welcher seither ein recht umfangreiches und lohnendes Geschäft betrieben wurde, zog sich nach und nach ganz von unserem Markte zurück, einestheils wegen der eine allgemeine Unsicherheit hervorrufenden politischen Verwickelungen Rußlands, dann aber auch in Folge der Werthverminderung des russ. Papierrubels und des Eintritts der Steuerzahlung in Gold.

Außer diesen Umständen aber spielen noch andere Verhältnisse eine bedeutende Rolle und drohen unserem Geschäft mit russ. Polen in hohem Grade Eintrag zu thun; es sind dies die außerordentlichen Fortschritte, welche die russische Industrie (zu einem guten Theil in Händen deutscher Häuser) in den letzten Jahren gemacht hat, begünstigt durch billige Unkosten und hohe Schutzzölle. Diese Fortschritte sind so bedeutend, daß man heute schon sagen kann: Rußland liefert in Tuchen, wollenen, baumwollenen und Leinen-Stoffen, sowie in gehäkelten Sachen und in feinen Geweben Fabrikate, welche nicht nur den deutschen gleich kommen in Güte, sondern dieselben vielfach in solider Arbeit und in Geschmack übertreffen. Es ist bereits dahin gekommen, daß deutsche Häuser, begünstigt durch den niedrigen Cours der russischen Valuta, die genannten russ. Fabrikate bei uns einführen. Das hier Gesagte gilt auch von einzelnen Metall- und Quincallerie-Artikeln, sowie von einigen Lederwaaren, namentlich Handschuhen

und Schuhwerk aller Art, die in vorzüglicher Qualität und zu Preisen hergeleget werden, zu welchen unsere heimische Industrie sie nicht zu stellen vermag.

So tritt von Seiten Russlands eine Concurrrenz auf, welche wir nur für recht bedrohlich halten können.

Im Platzgeschäft thaten die immer mehr sich einnistenden und von Jahr zu Jahr häufiger hier auftretenden Wanderläger den ständigen Geschäften vielfach Abbruch.

Die städtische Gasanstalt.

Die Anstalt hat in den Etatsjahr 1875/76, insgesammt* producirt 525,310 Cbkm. gegen 501,460 Cbkm. im Vorjahr; dazu sind verwendet 34,697 Etr. Kohlen gegen 40,237 Etr. im Vorjahr. Die Kohlen waren zu etwa $\frac{1}{2}$ Leveson Walesend und zu $\frac{2}{3}$ old Pelton Maine; es wurden daraus gewonnen 22,503 Etr. Coaks, wovon 13,100 Etr. zum Unterfeuern verbraucht wurden.

Der Verbrauch vertheilt sich auf

Privat-Consum	279460 Cbkm.
Bahnhof	138928
Straßenbeleuchtung	48655
Eigener Verbrauch	9222
Verlust	45816

Versicherungswesen.

Die Zahl der hier vertretenen Versicherungs-Gesellschaften aller Art hat hier keine erhebliche Veränderung erfahren. Es existiren hierorts 38 Agenten, von welchen die meisten verschiedene Versicherungs-Zweige vertreten. Die Zahl der vorgekommenen Feuerschäden war keine erhebliche.

Die städtische Feuer-Societät für Immobilien hat ein Kapital von 10,734,490 Mk. versichert, gegen 9,994,630 Mk. im Vorjahre. An Brand-Entschädigung wurden gezahlt 13,693 Mk., an Beiträgen waren ausgeschrieben 13,331 Mk. Das Gesamtvermögen der Anstalt beträgt 845,896 Mk., gegen 809,667 Mk. im Vorjahr.

Schiffahrt-Verkehr.

Der Schiffahrt-Verkehr auf der Weichsel hat im Jahre 1876 denselben Umfang gehabt wie im Vorjahre. Die Zahl der mit Getreide hier angekommenen Rähne hat erheblich zugenommen, dagegen ist bedeutend weniger Getreide auf Traften hier eingegangen.

Es sind im Jahre 1876:

- 1) zur Ausladung gekommen 514 Oderkähne, 255 Galler, 723 Traften.
- 2) zur Beladung gekommen 198 Rähne.

Ziegel, Kalk, Cement etc.

Die verminderte Baulust hat auf das Geschäft in Ziegeln einen verflauenden Einfluß geübt. Die Preise der Ziegel sind derart gedrückt, daß

die ohne Ringöfen arbeitenden Ziegeleien einen immer schwierigeren Stand gegenüber den Ringöfen-Ziegeleien haben.

In Kalk, Cement, Chamottsteinen zc. hat sich von hier aus ein lebhaftes Geschäft zunächst mit den an der Thorn-Insterburger Bahn gelegenen Plätzen entwickelt, welches sich neuerdings auch auf die andern mit derselben in Verbindung stehenden Bahnen ausgedehnt hat. Bemerkenswerth ist, daß selbst bei Versendungen nach Plätzen an der Weichsel vielfach die Eisenbahn, trotz der bei Waggonladungen doppelt, bei kleinern Quantitäten vierfach höhern Fracht vorgezogen wird, weil die Lieferzeit bei Wasserfracht zu unberechenbar ist.

Fabrikation von Chocolate, Bonbons u. Confituren.

Die Fabrikation von Chocolate, Bonbons und Confituren wird hier von einem Etablissement betrieben, in welchem eine Gaskraftmaschine 18 Hilfs-Maschinen in Bewegung setzt. Die Fabrik beschäftigt 8 — 12 Leute. Verarbeitet werden ca. 200 Etr. Cacao, 1500 Etr. Zucker und ca. 60 — 80 Etr. Mandeln. Außerdem ist eine Würfelzucker-Schneidemaschine in Thätigkeit, mit welcher täglich ca. 15 Etr. Zucker in Würfel geschnitten werden können.

Das Absatzgebiet der Fabrik, welche eine Filiale in Bromberg besitzt, ist etwa der 20 meilige Umkreis von Thorn. Das Geschäft bewegte sich im Jahre 1876 in denselben Grenzen wie im Vorjahre. Dasselbe litt unter der erheblichen Steigerung der Preise für Cacao, welche 80 — 100 pCt. betrug und der etwa 20 pCt. betragenden Preissteigerung für Zucker.

Mühlensfabrikate.

Das Geschäft in diesen Artikeln ist in entschiedener Zunahme begriffen. Sowohl der Verbrauch wie auch die Production der Mühlen des hiesigen Kreises scheinen erheblich zu steigen. Man kann die letztere sicher auf 130,000 Etr. in diesem Jahre annehmen. Der Bedarf an Mehl zur Fütterung war so stark, daß die hiesigen Mühlen nicht genug liefern konnten und fremde Zufuhren herangezogen wurden. — Graupen und Grützen wurden vielfach aus Schlesien bezogen.

An Mehl und sonstigen Mühlensfabricaten sind mit den Bahnen und zu Wasser hier eingeführt 2,378,700 Kilo, und 2,602,000 Kilo von hier versendet.

Postverkehr.

A. Briefe.

a. Angekommen:

1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe	556,290 Stück,
weniger gegen 1875	19,242 =
2) Postkarten	79,020 =
mehr gegen 1875	10,116 =
3) Druckfachen	87,498 =
mehr gegen 1875	1638 =
4) Waarenproben	6012 =
mehr gegen 1875	1044 =

b. Abgegangen:

1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe	521,388 Stück,
weniger gegen 1875	12,024 =
2) Postarten	70,056 =
weniger gegen 1875	4392 =
3) Drucksachen	69,138 =
mehr gegen 1875	15,120 =
4) Waarenproben	7830 =
mehr gegen 1875	288 =

Die Zahl der angekommenen Briefe übersteigt die der abgegangenen um 67,932; im Jahre 1875 betrug diese Differenz 64,080 Stück.

B. Packet- und Geldverkehr.

a. Angekommen:

1) Packete ohne Werthangabe	70,740 Stück,
mehr gegen 1875	9990 =
2) Briefe und Packete mit Werthangabe	15,390 =
weniger gegen 1875	738 =
(Werth 23,711,850 Mk., mehr 2,409,320 Mk.)	

b. Abgegangen:

1) Packete ohne Werthangabe	55,422 Stück,
mehr gegen 1875	2520 =
2) Briefe und Packete mit Werthangabe	12,762 =
weniger gegen 1875	810 =

C. Postvorschußverkehr.

1) Eingegangene Postvorschuß-Sendungen:

a. Postvorschußbriefe und Packete	7272 Stück,
mehr gegen 1875	576 =
b. Postvorschußbetrag	68,832 Mark,
weniger gegen 1875	7542 =

2) Aufgegebene Postvorschuß-Sendungen:

a. Postvorschußbriefe und Packete	8799 Stück,
mehr gegen 1875	255 =
b. Postvorschußbetrag	84,836 Mark,
weniger gegen 1875	7087 =

D. Postauftragsverkehr.

1) Eingegangene Postaufträge	4431 Stück, Betrag	628,289 Mark,
mehr gegen 1875	1139 =	und 188,180 =
2) Aufgegebene Postaufträge	837 =	
mehr gegen 1875	396 =	

E. Postanweisungsverkehr.

1) Eingezahlte Postanweisungen	41,860 Stück, Betrag	2,505,348 Mark,
mehr gegen 1875		478,049 =
2) Ausgezahlte Postanweisungen	48,325 Stück, Betrag	2,152,189 Mark,
mehr gegen 1875		402,453 Mark,

F. Zeitungsverkehr.

1) Abgesandte Zeitungsnummern	474,769	Stück,
mehr gegen 1875	192,357	"
2) Empfangene Zeitungsnummern	203,054	"
weniger gegen 1875	16,978	"
3) Abgesandte extraordinäre Zeitungsbeilagen	5685	"
weniger gegen 1875	11,611	"

G. Reiseverkehr.

1) Zahl der mit den Posten abgereisten Personen	2527,	
weniger gegen 1875	291,	
2) Personengeld vereinnahmt	5721	Mark.
weniger gegen 1875	764	"

H. Finanzergebnisse.

1) Statsmäßige Einnahmen	162,331	Mark,
2) Statsmäßige Ausgaben	97,762	"
3) Gesamt-Einnahme	2,789,484	"
3) Gesamt-Ausgabe	2,340,847	"
5) Ueberschuß	448,637	"
6) Einnahme aus dem Verkauf von Wechselstempelmarken	17,341	"

Der Ueberschuß beträgt 59,774 Mark mehr als im Jahre 1875.

Telegraphenverkehr.

A. Telegraphen-Amt Thorn.

1) Aufgegebene Telegramme	27,016	Stück,
weniger gegen 1875	28	"
2) Angekommene Local-Telegramme	25,279	"
mehr gegen 1875	1965	"
3) Aufgenommene Durchgangs-Telegramme	61,211	"
mehr gegen 1875	28,248	"
4) Weitertelegraphirte Durchgangs-Telegramme	61,204	"
mehr gegen 1875	28,241	"
5) Uebertragene Telegramme	33,059	"
weniger gegen 1875	15,714	"

In Summa 207,769 Stück gegen 165,057 Stück im Vorjahr, also 42,712 Stück mehr.

B. Zweigstelle auf dem Bahnhof

(eröffnet am 1. August).

1) Aufgenommene Telegramme	319	Stück,
2) Angekommene Local-Telegramme	409	"
	728	Stück.

Die Zahl der Apparate betrug bei dem Hauptamt Thorn 18, bei dem Zweigamt auf dem Bahnhofs 1.

Statistischer Bericht über den Handelsverkehr im Jahre 1876.

Nachweisung der im Jahre 1876
nach und von Thorn versandten Güter.

a. Eingang.

Güter	Ostbahn	Oberschl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Borsten und Haare	37400	6100	—
Knochen	116900	—	—
Pumpen, Haderu	348900	2000	—
Diverse Abfälle (Federn, Bruchglas zc.)	331200	88600	—
Asphalt, Harze, Pech, Theer	328900	125700	59200
Rohe Baumwolle	462600	4700	—
Steinkohlen, Coaks	2788500	7285400	3544700
Holzkohle, Torf, Pohluchen	25900	—	—
Braunkohlen	—	—	—
Dachpappe, Dachfilz	27300	38500	181200
Chemikalien und Apothekerwaaren, Bleiweiß, Zinkweiß zc.	500100	265900	92300
Farbeholz	20000	4900	700
Mineral- und Terpentinöl	15700	22100	750
Petroleum	540000	160800	3300
Soda, Sodaasche, Salpeter, Potasche	105700	13800	106150
Drucksachen und Bücher	146100	16900	—
Papier, Pappwaaren (außer Dachpappe)	132400	72200	29600
Düngemittel aller Art und Düngesalz	673000	239400	148500
Rohe- oder Gußeisen, Bruch- (Schmelz-) Eisen	134200	76200	225950
Eisenbahnschienen	140700	2400	—
Eisen fabrizirtes	109400	3240700	51850
Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren	1142400	1224300	124350
Erze und Mineralien	1100	—	11200
Fastagen aller Art, leere Säcke	554400	578600	16700
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Sämereien	34277300	2131100	20178350
Hopfen	76200	97500	—
Obst, rohes, getrocknetes und gebadenes	37500	48000	19600
Kartoffeln	53000	32400	—
Diverse Feld-, Garten- u. Wald-Erzeugnisse	140200	113900	11900
Pulver	—	—	2800
Dele, Fette, Thran	161700	101900	137850
Talg, Seife, Wagenschmiere, Kerzen	116100	62500	60600
Hanf, Heede, Werg	97900	42600	4100
Garne aller Art	437400	454800	—
Geräthe (Bau- und Haus-), Möbel und Musik- Instrumente	741900	548800	3950

Güter	Ostbahn	Oberöchl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence . . .	266800	329100	118400
Häute, Felle, Pelzwerk	217200	16100	—
Leder	130500	37600	—
Bau- und Nutzholz zu Wasser: 10628 St. Mauerlatten, 5000 Schoß Faßbänder, 576 Schoß Stäbe, 210 Schoß Felgen, 3 Schoß Faßholz, 1700 St. Pfähle, 39217 St. Eisenbahnschwellen, 4857 St. Ballen von hartem Holze, 24334 St. Ballen von weichem Holze	2674900	53500	—
Brennholz	309000	—	57021 Cbm.
Borke, Lohe	1200	2100	—
Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren . . .	120100	103600	—
Hüttenproducte (nicht besonders genaunte) .	1000	36200	—
Knochenkohle und Knochenmehl	104600	—	73700
Bier	507600	188300	300
Käse und Butter	59200	40100	1550
Elder	—	20700	—
Eier	400	100	—
Eichorien und Kaffeesurrogate	112600	52000	269550
Fische, Neunaugen zc.	51200	27200	—
Feringe	357100	465400	21450
Kaffee	93100	101500	200
Kartoffelmehl und Stärke	48800	—	20600
Milch	700	—	—
Mühlensfabrikate (Mehl, Grütze, Graupe, Kleie)	942300	738400	698000
Salz, Salzlecksteine	515400	524300	307450
Spiritus und Branntwein	1683400	105400	2450
Syrup, Melasse, Honig	114800	31000	227250
Tabak und Tabakfabrikate	269600	90100	22450
Wein	534400	192800	57700
Zucker aller Art	794500	533100	91750
Thee	6900	—	—
Außerdem Colonialwaaren und andere Consum- tibillen	475100	208900	111400
Kurze-Galanteriewaaren	305500	151800	—
Mannfacturwaaren	1277500	718800	500
Maschinen und Maschinenteile	656800	1037800	250
Blei	23100	—	—
Zink, Kupfer, Messing, Zinn	33000	49400	300
Sonstige Metallwaaren	108800	23000	200
Militär-Effekten	258900	150400	143000
Destuchen	703500	867300	118250
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach-, Form- und Mauerziegel	233700	1379100	751450

Güter			Ostbahn	Oberöf. Bahn	Weichsel
Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo
Cement i.	272100	129700	239550		
Kalk, gebrannt und ungebrannt	1220800	1792200	155000		
Schiefer, Lehm, Sand, Gyps, Thon	81000	957200	248000		
Thon- und Töpferwaaren, Steingut	121500	187300	20450		
Wolle, thierische	949900	18600	54250		
Leim	—	4600	550		
Dachlath	—	—	20400		
Sonstige Güter	123000	36300	8400		
	61583500	27503800	28788150		

b. Ausgang.

Borsten und Haare	36800	5500	—
Knochen	173200	44700	—
Pumpen, Säbern	597900	33400	—
Diverse Abfälle	320900	92300	—
Asphalt, Harze, Bich, Theer	546900	185000	2450
Rohe Baumwolle	143900	—	—
Steinkohlen und Coaks	233200	52400	45750
Braunkohlen	10000	—	—
Holzkohlen, Torf, Lohkuchen	28400	—	—
Dachpappe und Dachsilze	52900	12800	6500
Chemikalien, Drogen, Apotheker- u. Farbe- waaren	768400	25000	9450
Farbeholz	44300	—	300
Mineral- und Terpentin-Öel	12300	13400	—
Petroleum	154500	21900	1200
Soda, Sodaasche, Salpeter, Potasche	27600	6700	50
Drucksachen und Bücher	103100	12200	—
Düngemittel aller Art	323100	133000	—
Roh- und Guß-Eisen, auch Bruch- (Schmelz-) Eisen	137600	68500	—
Eisenbahnschienen zu Wasser: 1200 Ctr. und 281 St.	289200	—	—
Fabricirtes Eisen	1284200	1400	75250
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	3226700	88500	61300
Erze und Mineralien	9900	—	89600
Faschinen aller Art	850200	244400	8350
Getreide- und Hülsenfrüchte, Sämereien	18011400	36365400	3436300
Hopsen	132200	65700	—
Obst, rohes und getrocknetes	32700	3900	—
Kartoffeln	167200	4300	—
Diverse Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse	182600	25500	—
Öle, Fette, Thran	160100	13600	1600

Beschreibung	Güter			Ostbahn	Oberschl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo
Talg, Seife, Wagenschmiere, Kerzen				137300	88400	350
Flachs, Hanf, Heede, Berg				59400	62100	—
Garne aller Art				789700	15200	—
Geräthe (Ban- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente				754200	198700	9600
Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence				374600	14400	—
Häute, Felle, Pelzwerk				158000	276700	—
Leder				74300	3700	—
Baum- und Nutzholz, zu Wasser: 16,170 St. und 4595 Ctr. Eisenbahnschwellen, 8 St. Balken von hartem Holze, 1641 St. Balken von weichem Holze, 8000 St. 20 Cub.-Mtr. und 7144 Cub.-F. Mauerlatten, 11688 Ctr. Fellen, 1000 Ctr. Bretter, 1646 Schock Blamisen, 12,183 Cub.-F. Rauhhölzer von weichem Holze, 950 St., 2939 Ctr. und 1700 Cub.-F. Rauhhölzer und 20 Stück Kränze zur Graudenger Eisenbahnbrücke, 258 Schock Stäbe, 80 Schock Koppfpfähle, 2000 Schock Dahnenspähle				8394900	16233200	—
Borke, Loh				1200	—	4000
Brennholz				1905800	—	—
Holz- und Korbwaaren				559300	119400	50
Hüttenproducte				2800	200	—
Knochenkohle und Knochenmehl				200	471100	—
Bier				94800	20100	—
Käse und Butter				73100	7300	—
Eier				200	100	—
Cichorien und Kaffee-Surrogate				145800	2500	—
Fische, Fischwaaren				29900	3000	—
Seringe				154400	19800	—
Kaffee				88100	1400	—
Kartoffelmehl, Stärke				55100	300	300
Eider				—	—	—
Milch				18800	—	—
Mühlen-Fabrikate				1655200	946800	3150
Salz und Salzlecksteine				297600	100	—
Spiritus und Branntwein				1208700	648300	12400
Syrup, Melasse, Honig				32400	800	146750
Tabak und Tabaksfabrikate				153900	42600	—
Wein				664100	59200	—
Zucker aller Art				995800	5600	—
Thee				11900	—	—

Beschreibung	Güter			Stsbahn	Oberöchl. Bahn	Reichfel
	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo	Kilo
Hontgüthen (beim Bahnversandt nicht besonders genannt)				—	—	24500
Diverse Colonialwaaren und Consumtibilien				840000	90900	—
Kurz- und Galanteriewaaren				933000	12600	—
Manufacturwaaren				2065400	41400	—
Maschinen und Maschinetheile				1380500	354100	16000
Blei				16500	—	—
Zink, Kupfer, Messing				63100	1500	—
Sonstige Metalle, auch Metallwaaren				106300	1000	2300
Militair-Effecten und Munition				209000	22500	9000
Deltuchen				950600	138400	—
Papier und Pappe (außer Dachpappe)				180600	2000	2000
Steine (roh und bearbeitet), Dach-, Form- und Mauerziegel				2002300	2807200	1266850
Cement				98800	—	27100
Kalk, gebrannter und ungebrannter				574800	—	—
Thon				359200	—	—
Schiefer, Lehm, Kies, Sand, Gyps				336800	2900	—
Thon- und Töpferwaaren				527800	4900	2450
Wolle, thierische				589800	341900	—
Lein				—	—	300
Sonstige Güter				463100	4000	—
				58650550	60585800	5265200

Durchgangs-Verkehr

auf der

Oberschlesischen Bahn

in Bahnhof Thorn.

Uebergang nach Nord-Ost.

	Kilo.
Borsten, Haare, Hörner, Klauen	177,900
Knochen	5,400
Lumpen	20,200
Sonstige Abfälle	18,300
Asphalt, Harze zc.	10,700
Baumwolle, roh	5,700
Chemikalien, Drogen zc.	15,400
Drucksachen und Bücher	12,100
Düngemittel und Düngesalz	31,500
Fasttage aller Art	1,300
Getreide, Hülsenfrüchte, Samen und Saat	10,235,600
Fettwaaren	2,500
Flachs, Hanf, Heede, Werg	768,600
Geräthe	56,000
Häute, Felle, Feder und Pelzwerk	55,500
Tabak und Tabakfabrikate	22,300
Maschinen und Maschinenteile	24,100
Wolle, thierische	74,500
Sonstige Güter	11,100
Summa	11,548,700

Uebergang nach Südwest.

Borsten, Haare, Hörner, Klauen	7,200
Sonstige Abfälle	108,400
Asphalt, Harze, Pech, Theer	35,500
Baumwolle, roh	541,200
Steinkohle	408,100
Dachpappe und Dachfilz	31,700
Chemikalien, Drogen zc.	42,300
Farbholz	20,400
Petroleum	136,500
Eisenfabrikate	5,600
Eisen- und Stahlwaare	186,600
Eisengußwaare	53,000
Erze und Mineralien	5,200
Fasttage aller Art	21,800
Getreide, Hülsenfrüchte, Samen und Saat	345,900
Hopfen	8,000
Baumfrüchte	9,400
Sonstige Feld-, Garten- und Walderzeugnisse	9,700
Fettwaaren, Oele, Talg, Seife zc.	84,800

	Kilo.
Garn	375,200
Geräthe	56,500
Glas, Glaswaaren, Porzellan	775,500
Häute, Felle, Leder und Pelzwerk	32,700
Holz-, Korb- und Siebmacherwaare	16,900
Heringe	1,415,700
Kaffee	20,300
Salz	30,200
Tabak und Tabakfabrikate	57,200
Wein	23,600
Sonstige Colonial- und Delicateßwaare	35,300
Kurz- und Galanteriewaare	22,100
Manufacturwaare	174,700
Maschinen und Maschinentheile	721,700
Kupfer-, Messing- u. andere Metallwaare	19,200
Papier und Pappe	6,400
Steine, roh und bearbeitet	248,200
Chamott-, Dach-, Form- und Mauerziegel	29,000
Thon	226,500
Thon- und Töpferwaare, Steingut	53,200
Wolle, thierische	28,300
Sonstige Güter	16,600
Summa	5,736,200

Eisenbahn.

a. Güter- und Viehverkehr: Auf dem Bahnhof Thorn betrug der Gesamt-Versandt (incl. 11,809,800 Kilo frachtfrei beförderter Betriebs-Dienst-Güter) 74,803,700 Kilo, gegen 1875 weniger: 1,856,700 Kilo; der Gesamt-Empfang (incl. 1,506,000 Kilo frachtfrei beförderter Betriebs-Dienstgüter) 67,026,900 Kilo, gegen 1875 weniger: 2,354,700 Kilo.

b. Personen-Verkehr: Incl. benutzter Retourbillets kamen 108,465 Personen an (11,019 weniger als 1875); es reisten ab: 112,504 Personen (gegen 1875 weniger 10,951).

Viehtransport.

Versandt:	Empfang:	
Stück	Stück	
231	25	Mastochsen.
314	2434	Magere Ochsen, Kühe, Rinder.
4453	7420	Kälber, Böcke, fette Schweine.
33,103	33,912	Magere Schweine.
26,497	5,395	Ferkel, Schafe, Ziegen, Lämmer.
95,368	3,021	Gänse, Puten.
159,966	52,207	

Das Gewicht betrug vom Vieh-Verfandt: 4,343,400 Kilo, gegen 1875 weniger 229,800 Kilo; vom Empfang 3,937,400 Kilo, gegen 1875 weniger 712,000 Kilo.

Die Gesamt-Einnahme vom Güter- und Vieh-Transport betrug 606,512 Mk., gegen 1875 weniger 32,796 Mk.

Die Gesamt-Einnahme vom Personen-Verkehr betrug 304,290 Mk., gegen 1875 weniger 7456 Mk.

II. Oberschlesische Bahn.

a. Güter-Verkehr.

Verfandt:

1) Im Binnen-Verkehr	40,663,200 Kilo	} gegen 1875 weniger 8,576,180 Kilo.
2) Im directen Verkehr	19,922,600 Kilo	
	60,585,800 Kilo	

Empfang:

1) Im Binnen-Verkehr	18,403,700 Kilo	} gegen 1875 mehr: 452,880 Kilo.
2) Im directen Verkehr	9,100,100 Kilo	
	27,503,800 Kilo	

Durchgangs-Verkehr:

1) Uebergang nach Nord-Ost	11,548,700 Kilo	} gegen 1875 mehr: 6,897,150 Kilo.
2) " " Süd-West	5,736,200 "	
	17,284,900 Kilo	

b. Vieh-Transport.

Verfandt:	Empfang:	
Stück.	Stück.	
42	20	Mastochsen.
1,716	151	Rühe, Kinder, magere Ochsen.
621	518	fette Schweine, Kälber, Böcke.
40,066	34	magere Schweine.
9,405	1,440	Ziegen, Ferkel, Schafe.
8,346	2	Federvieh.
2,136	115	Pferde.
Summa 62,332	2280	

c. Personen-Verkehr.

Personen sind angekommen 29,661, gegen 1875 mehr 80; abgefahren 29,244, gegen 1875 weniger 258.

Gesamt-Resultat.

I. Güter-Verkehr

auf den Bahnen und zu Wasser.

auf den Bahnen	Verfandt: 146,938,200 Kilo
	Empfang: 100,266,900 "
zu Wasser	Verfandt: 5,265,200 "
	Empfang: 28,788,150 "

Summa 281,258,450 Kilo

II. Personen-Verkehr:
 Angekommen: 138,126 Personen
 Abgefahren: 141,748

Mitglieder der Handelskammer.

H. Adolph, Vorsitzender.

G. Prowe, Stellvertreter.

H. Dauben.

E. S. Gall,

(verstorben zu Malaga in Spanien
 am 2. Juli 1877.)

A. Giełdzinski.

E. Kittler.

N. Leiser.

J. Moskiewicz.

M. Rosenfeld.

M. Schirmer.

Herrn. Schwarz sen.

Mitglieder der Sachverständigen-Commissionen.

- 1) für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, Saaten,
 die Herren N. Leiser, Leop. Neumann;
- 2) für Manufactur-, Porzellan-, Glas- und Kurzwaaren,
 die Herren Rob. Mallon, D. Bärwald;
- 3) für Colonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Wein,
 die Herren B. Richter, C. A. Gutsch sen.;
- 4) für Leder, Wolle und Rohproducte,
 die Herren Jall, N. Leiser, E. Kittler;
- 5) für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen, Kalk,
 die Herren Emil Dietrich, Moritz Heilfron.

Die Zahl der eingetragenen Firmen betrug am Schlusse des Jahres 1876:

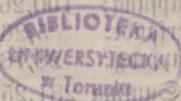
- 1) in der Stadt Thorn in Kl. A I. 7112
- in der Stadt Thorn in Kl. A II. 236
- 2) in der Stadt Gutsmuth in Kl. A I. 23
- 3) in den sonstigen Ortschaften des Kreises in Kl. A I. 1
- 4) in den sonstigen Ortschaften des Kreises in Kl. A II. 14

zusammen 281.

Biblioteka Główna UMK

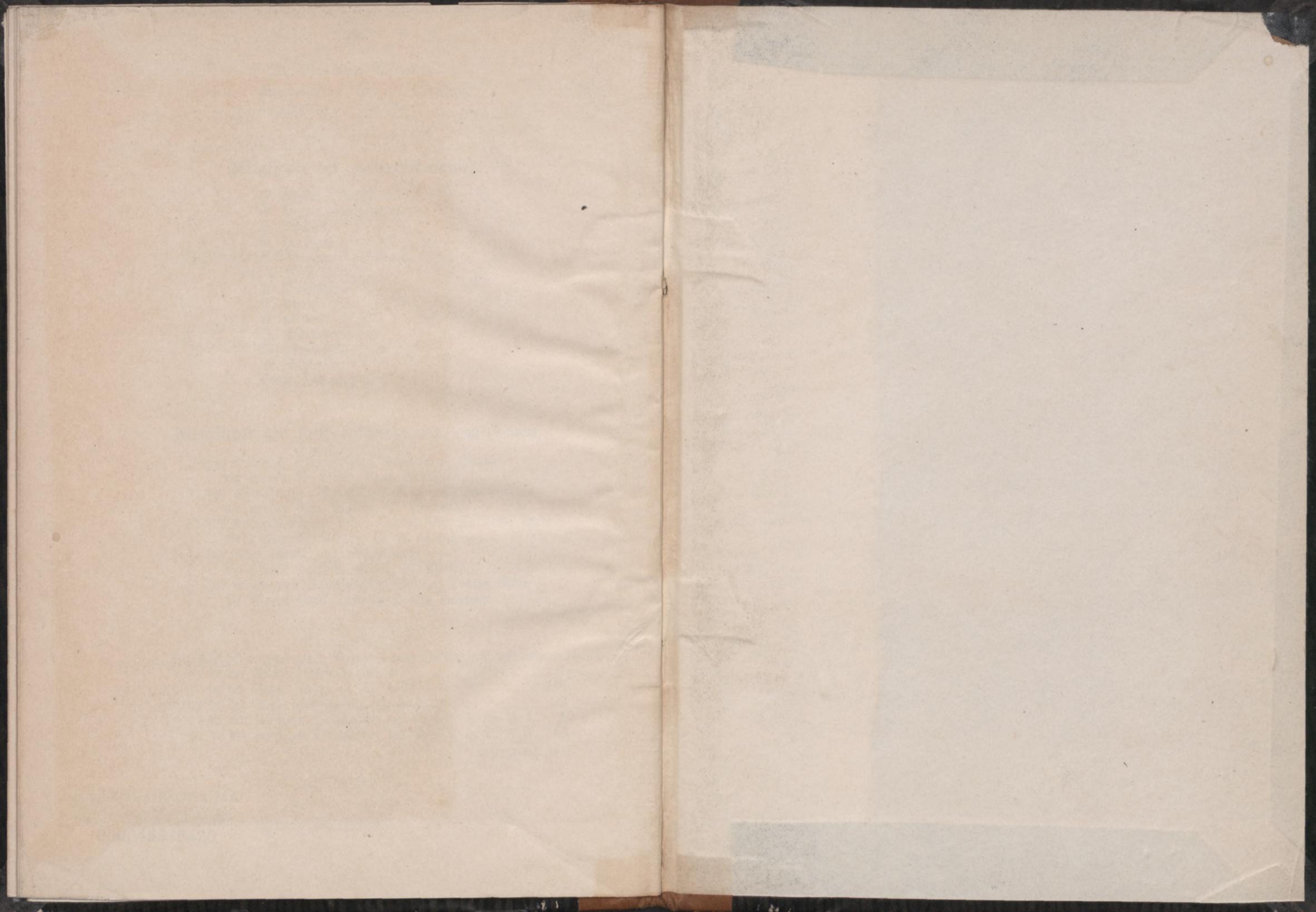


300045310420



m
v
o
o

19
3:
09



Biblioteka Główna UMK



300045310420

Biblioteka Główna UMK



300045310420

