

Zug-Beleg No. 109

Jahresbericht

der

Handelskammer

des

Kreises Thorn,

für das Jahr 1878.



Thorn, 1879.

Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung.

09581

Einleitung.

Die rückläufige Bewegung, welche wir hinsichtlich unserer wirthschaftlichen Verhältnisse in unserm letzten Jahresberichte constatiren mußten, hat auch im Laufe des Jahres 1878 angehalten. Die ungünstigen Momente, welche im Vorjahre lähmend auf den Geschäftsgang eingewirkt hatten: die Fortdauer der industriellen Krisis, das russische Zollsystem und die Entwerthung der russischen Valuta — blieben auch im Jahre 1878 bestehen und ihr Gewicht mußte sich naturgemäß verstärken, je länger es auf allen Geschäftsbeziehungen lastete. Wenn auch der orientalische Krieg im Laufe des Jahres beendet wurde und insolge dessen in einzelnen Artikeln lebhaftere Nachfrage eintrat, so waren doch mit ihm noch nicht alle ungünstigen Wirkungen zu Ende, welche er hervorgerufen; im Gegentheil, seine Nachwehen machten sich noch vielfach fühlbar, und das Vertrauen konnte auch nach dem vollzogenen Friedensschluß noch nicht in der alten Weise zurückkehren und den Verkehr neu beleben; allenthalben herrschte das Gefühl vor, daß auch nach abgeschlossenem Frieden noch sehr viel und sehr Wesentliches auf der Balkan-Halbinsel zu ordnen bleibe und daß somit der Friedensschluß noch keineswegs das Ende aller Verwickelungen bedeute.

So blieben denn die Erscheinungen im wirthschaftlichen Leben, welche wir schon früher zu constatiren hatten, dieselben unerfreulichen. Die Krisis, welche namentlich die Industrie-Gegenden Mittel- und West-Deutschlands traf, dauerte fort, schwächte die Consumtionsfähigkeit und brachte eine vollständige Muthlosigkeit auf allen Gebieten hervor. Unter dem Einfluß des russischen Zollsystems sank unsere Ausfuhr nach Rußland, und was vielleicht auch die hohen russischen Zölle überwunden hätte, das wurde durch den niedrigen Stand der russischen Valuta an der Grenze zurückgehalten, da bei der Entwerthung des russischen Rubels der russische Geschäftsmann so wenig als möglich im Auslande kaufte und insolge dessen die Fabrikation in Rußland selbst einen bis dahin nicht gekannten Aufschwung erfuhr.

Hierzu kam im Laufe des Jahres 1878 noch die Unsicherheit, welche wegen Durchführung der zoll- und steuerpolitischen Pläne der Reichsregierung allenthalben entstand. Es konnte nicht ausbleiben, daß ein so tiefgehender, die verschiedensten Zweige wirtschaftlicher Thätigkeit berührender Umschwung vielfach Beunruhigung erzeugte, welche wegen der Unsicherheit der hier in Betracht kommenden Verhältnisse von weiter ausschauenden Unternehmungen Abstand nehmen ließ und auf diese Weise ebenfalls lähmend auf das Geschäft einwirkte. Je länger dieser Zustand andauert, um so nachtheiliger muß er für das Geschäft werden.

Auch in lokaler Hinsicht war das Geschäftsleben nicht von nachtheiligen Einflüssen verschont geblieben; das Fehlen der städtischen Brücke machte sich in recht unangenehmer Weise bemerkbar. Die Aussichten auf baldige Wiederherstellung der städtischen Brücke sind im Laufe des Jahres vollständig geschwunden; bei der Vermögenslage der Commune und den Gefahren, welche jeder neue Eisgang über eine Holzbrücke abermals bringen müßte, ist auch gar nicht abzusehen, ob jemals eine zweite Weichselbrücke wieder erstehen wird. Für den Handel Thorn's entstehen also — soweit zu übersehen, auf die Dauer — nicht unerhebliche Mehrkosten für alle Transporte zwischen Stadt und Bahnhof, insbesondere für alle Transporte zwischen der Weichsel und dem Bahnhofe. Diese Mehrkosten sind in vielen Fällen so bedeutend, daß sie den Abschluß von Geschäften hindern, welche bei Existenz einer zweiten Brücke zu effectuiren gewesen wären; denn unter den heutigen Verhältnissen wird meist mit so geringem Nutzen gearbeitet, daß schon ein verhältnißmäßig unbedeutender Aufschlag bei den Selbstkosten diesen Nutzen aufheben und das Geschäft vereiteln kann. Die Zeitverluste und Transportkosten, welche durch den Mangel einer zweiten Weichselbrücke entstehen, und die Nachtheile, welche daraus dem Thorner Handel erwachsen, sind so bedeutend, daß wir dringend wünschen müssen, die hohen Behörden möchten alle Bestrebungen, welche auf Ausgleichung dieser Verluste gerichtet sind, kräftig fördern. Diese Bestrebungen richten sich auf verschiedene Zielpunkte, insbesondere auf Ermäßigung des Brückengeldes auf der Eisenbahnbrücke, Anlegung eines Schienengeleises nach dem linken Weichselufer und Anlegung eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer, und werden des Näheren weiter unten erörtert werden.

Der Schädigung, welche unserm lokalen Verkehr aus dem Fehlen einer zweiten Brücke erwächst, steht andererseits auch mancher erfreuliche Umstand gegenüber, welcher theilweise schon jetzt und in noch viel höherem Grade für die Zukunft günstigen Einfluß auf unser örtliches Geschäftsleben auszuüben verspricht.

Zunächst ist der Uebergang über das Schienengeleise, von der städtischen Brücke über die polnische Weichsel nach dem Empfangsgebäude, von der Bahnverwaltung gestattet und damit ein Jahre lang gehegter Wunsch der hiesigen

Bürgerchaft erfüllt worden. Nun hat diese Genehmigung in ihren Folgen zwar insofern an Werth eingebüßt, als sie erst ausgesprochen wurde, nachdem die Brücke über den großen Arm der Weichsel bereits nicht mehr stand; so lange indeß eine Fähre über die große Weichsel besteht, wird für den Fußverkehr eine sehr erwünschte Abkürzung des Weges zwischen Stadt und Bahnhof durch diese Genehmigung geschaffen, für welche die Stadt Thorn deshalb der Bahnbehörde besonders dankbar ist.

Eine fernere Erleichterung des Verkehrs wurde von der Bahnverwaltung in sehr dankenswerther Weise dadurch geschaffen, daß sie auf dem diesseitigen Weichselufer in der Nähe der Eisenbahnbrücke alle nach Osterode abgehenden resp. von Osterode ankommenden Personenzüge eine Minute halten ließ, um Passagiere aufzunehmen resp. abzusetzen. Für die Reisenden, welche die Eisenbahn Thorn-Insterburg von resp. nach hier benutzen, wird dadurch eine bedeutende Zeit- und Kosten-Ersparniß erzielt und die Unbequemlichkeit der weiten Entfernung vom Bahnhofe aufgehoben. Die Einrichtung wird denn auch bereits vielfach benutzt und liefert schon dadurch den Beweis für ihre Nützlichkeit. Es steht zu hoffen, daß die Bahnverwaltung in ihrem Streben nach Erleichterung des Verkehrs sich dadurch veranlaßt fühlt, die getroffene Einrichtung weiter zu entwickeln und an der bezeichneten Stelle eine Haltestelle für die Züge nach und von allen Richtungen zu eröffnen, sodaß wir also in der bezeichneten Einrichtung den Kern zu einem Bahnhofe auf dem rechten Weichselufer zu begrüßen hätten, welcher nach dem Verlust der städtischen Brücke das zunächst von uns zu erstrebende Ziel bleibt, das jenen Verlust auszugleichen geeignet ist.

Nicht minder freudig begrüßen wir die Erbauung eines Winterhafens, welcher von der Thorner Kaufmannschaft durch länger als 30 Jahre hindurch erstrebt und welcher nun endlich von der k. Staatsregierung in Angriff genommen worden ist. Eine der letzten Amtshandlungen Sr. Excellenz des Herrn Oberpräsidenten Dr. Achenbach als Handelsminister ist die Genehmigung dieser Hafen-Anlage gewesen und haben sich Se. Excellenz dadurch ein bleibendes dankbares Gedächtniß in unserer Stadt gesichert. Der Winterhafen, welcher in der Nähe der Fischerei-Vorstadt angelegt wird und Raum für 50 Rähne bieten soll, ist bereits im Bau und soll am 15. November 1879 vollendet sein. Die Stadt Thorn hat zu demselben unentgeltlich 7 ha Terrain bereitwilligst abgetreten. Die Erweiterung der Anlage zu einem Winterstand für Holztransporte wird für die Zukunft ins Auge zu fassen sein, da sich die Nothwendigkeit, den hohe Werthe repräsentirenden Holztransporten in der Weichsel Schutz zu gewähren, fast bei jedem Eisgang herausstellt.

Die Festungsbauten, welche rings um die Stadt energisch in Angriff genommen worden sind, haben zahlreiche auswärtige Arbeitskräfte, insbesondere

aus Schlesien, in unsere Gegend gezogen; heimische Arbeiter werden verhältnißmäßig weniger beschäftigt. Die für uns zur Lebensfrage gewordene Stadt-Erweiterung, welche für die weitere Entwicklung unseres Geschäftslebens als erste Vorbedingung gelten muß, rückt mit dem raschen Fortgang jener Arbeiten allmählich näher. Wir können nur den Wunsch aussprechen, daß die Angelegenheit, von welcher das Gedeihen der Stadt wesentlich mit abhängt, thunlichst gefördert werde, und daß die Interessen der Commune dabei von Seiten aller beteiligten Behörden die Förderung finden, welche ihnen zu wünschen ist und welche bisher von uns wiederholt dankbar anerkannt werden konnte.

Ueber die einzelnen Geschäftszweige haben wir mitzutheilen, daß der wesentlichste Factor unseres Geschäfts, das Getreidegeschäft, auch im Jahre 1878 von fast durchweg ungünstigen Resultaten begleitet war. Der Rückgang unseres Getreideverstands nach Sachsen und Schlesien, welchen wir schon im vergangenen Jahre constatiren mußten, hat angedauert, theilweise infolge der guten Ernten in jenen Gegenden und in Oesterreich, theilweise infolge der in den Industrie-Distrikten unleugbar eingetretenen Verringerung des Consums, theilweise aber auch durch die direkten Beziehungen, in welche Mitteldeutschland zu Rußland und Oesterreich getreten war. Wir waren daher im Wesentlichen auf die Verbindungen mit Berlin und Danzig angewiesen, wie ehemals, und die Hoffnungen, welche sich bei dem vor mehreren Jahren erfolgten Aufschwung unseres Getreidegeschäfts geregt hatten und welche sich namentlich an die eingetretenen lebhaften Beziehungen zu Mitteldeutschland knüpften, haben, wenigstens im vergangenen Jahre, ihre Bestätigung nicht gefunden. Inwieweit sich die Conjunkturen für unser Getreidegeschäft in den nächsten Jahren günstiger gestalten werden, steht dahin, jedenfalls wird unser Platz aber künftig mit der Thatsache zu rechnen haben, daß ihm die großen Plätze mit der steigenden Entwicklung der Verkehrswege durch Anbahnung direkter Beziehungen mit den Producenten eine wachsende Concurrrenz bereiten und ihm sein eigentliches Lebens-Element, den Zwischenhandel, zu entziehen drohen.

Die Preise verfolgten während des ganzen Jahres eine rückläufige Bewegung und es blieb den Geschäftsleuten somit kein entsprechender Nutzen. Schließlich gelangten die Preise auf ein Niveau, bei dem unsere Landwirthschaft, bei Berücksichtigung der größeren Produktionskosten, ihre Rechnung nicht finden kann. Wir verkennen nicht diese mißliche Lage der Landwirthschaft, als des wichtigsten Produktionszweigs unserer Provinz, und beklagen dieselbe um so mehr, als sie ihren Einfluß auf die Consumtions-Fähigkeit eines wichtigen Factors und damit auf das ganze wirtschaftliche Leben unserer Provinz äußern muß. Gleichwohl haben wir uns nicht entschließen können, der auf Einführung von Getreidezöllen gerichteten Bewegung beizutreten, hauptsächlich auch deshalb,

weil wir von den Zöllen, wie sie beabsichtigt werden, eine durchgreifende Hilfe für die Landwirthschaft uns nicht versprechen können.

Der Holzhandel litt auch im Jahre 1878 unter den Nachwirkungen, welche die industrielle Krisis auf den Bedarf ausübt. Selbst die bedeutende Einschränkung des Imports, welche eintrat, hat das rechte Verhältniß zwischen Angebot und Nachfrage noch nicht herzustellen vermocht, wenn auch nicht verkannt werden kann, daß dieses Ziel näher gerückt ist. Der einzige Artikel, in welchem ein schneller Absatz erzielt werden konnte, waren eichene Schwellen, welche auch unter der gegenwärtigen ungünstigen Conjunctur von den Eisenbahnen zur Erneuerung der vorhandenen Bestände resp. zum Bau neuer Strecken gekauft werden mußten. Das Geschäft in Brettern war fast noch stiller als im Vorjahr. Das En-gros-Geschäft litt unter den allgemeinen Zeitverhältnissen, das Localgeschäft wurde durch die ungünstige Situation, in welche zahlreiche kleine Hausbesitzer gerathen waren, auf ein Minimum eingeschränkt. Während nämlich in früheren Jahren besonders auf den Vorstädten, in Mocker, Schönwalde u. hunderte von kleinen Wohnhäusern gebaut wurden, ruhte im vergangenen Jahre die Baulust fast gänzlich, weil manches jener kleinen Grundstücke dem Bauherrn, welcher nicht mit genügenden eigenen Mitteln den Bau begonnen, statt einer Rente Verluste und Ruin gebracht hatte und eine ziemliche Anzahl kleiner Grundstücke zur Subhastation gebracht worden war. Daß der Holzhandel davon doppelten Schaden hatte, indem einestheils der Absatz eingeschränkt wurde, andernteils auch Verluste für die Holzlieferanten nicht ausblieben, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung.

Das Wollgeschäft hat erfreulicher Weise die Hoffnungen, denen wir im letzten Jahresbericht Ausdruck gaben, einigermaßen bestätigt und gehört sonach zu den wenigen Geschäftszweigen, welche den Geschäftstreibenden im vergangenen Jahre einigen Gewinn gebracht haben. Die kleinen Bestände, welche aus dem Vorjahre herübergenommen wurden, haben ein glattes und lohnendes Geschäft gehabt. Die schon constatirte Erscheinung, daß deutsche Wollen nach Polen zur Verarbeitung mit dortigen Wollen gehen, während früher polnische Wollen zum größten Theil nach dem Ausland gingen, hat sich auch im vergangenen Jahre wiederholt.

Das Geschäft in Colonialwaaren hat sich ziemlich in den alten Grenzen bewegt, was Thorn in dieser Hinsicht an dem Absatzgebiet in Rußland verloren hat, ist wenigstens theilweise seit Eröffnung der Thorn-Insterburger Bahn durch das hierdurch dem Verkehr erschlossene Hinterland ersetzt worden. Ähnliches gilt für das Geschäft in Eisen, Eisenwaaren, Kalk, Cement u., welches sich ebenfalls nach jener Gegend in den letzten Jahren gut entwickelt hat, im Jahre 1878 aber wegen fortwährend weichender Preise kein lohnendes war. Das Leder-Geschäft war im Umfange dem

des Vorjahres fast gleich, litt aber durch erhebliche Verluste, welche den Nutzen fast absorbirten. Das Geschäft in Häuten und Fellen hatte verschiedene Schwankungen während des Jahres aufzuweisen, schloß aber endlich ebenso flau wie es begonnen hatte. Das Geschäft in Manufactur-, Confections- und Kurzwaaren litt unter den bereits im vorigen Jahresbericht erörterten Ursachen in erhöhtem Grade; an eine Besserung dieser mißlichen Lage ist auch kaum zu denken, so lange unser Nachbarreich an seiner bisherigen Zollpolitik festhält, denn ohne daß das Absatzgebiet unseres Plazes sich wieder wie früher auf die jenseitigen Grenzdistrikte erstreckt, dürfen wir schwerlich hoffen, daß eine dem starken Angebot entsprechende Nachfrage eintritt. Die Schwierigkeiten der Branche werden noch vermehrt durch den zunehmenden Betrieb der Wanderläger, deren Inhaber, wenn auch irrthümlich, auf die Lage unserer Stadt an der Grenze spekuliren und uns deshalb mit besonderer Vorliebe aufsuchen. Der Betrieb dieser Wanderläger, über welche wir noch an anderer Stelle sprechen, entzieht dem stabilen und soliden Geschäft nach und nach den Boden.

Die Ernte 1878 kann in unserm Handelskammer-Bezirk im Durchschnitt, qualitativ wie quantitativ, als eine so gute bezeichnet werden, wie sie seit vielen Jahren nicht dagewesen ist. Wenn auch keine einzige Frucht, etwa Kleeheu ausgenommen, einen ausgezeichneten, hervorragenden Ertrag lieferte, so wurde das Ernte-Resultat doch zu einem sehr befriedigenden dadurch, daß bei keiner Fruchtgattung ein Ausfall zu verzeichnen war, der das an anderer Stelle Gewonnene wieder aufzehrte, daß vielmehr jede einzelne Fruchtgattung recht gut gediehen ist. Weizen gab einen guten Durchschnitts-Ertrag, obwohl er erst durch Blattrost, dann auch durch Kost auf den Aehren gelitten hatte. Roggen gerieth gleichfalls gut, der früh gesäete hatte mehr Stroh, der später gesäete mehr Körner, überall war das Resultat aber zufriedenstellend. Hafer wurde gleichmäßig mit bestem Erfolge angebaut; Gerste befriedigte auf kräftigem Boden vollkommen, Erbsen geriethen auf mildem und leichtem Boden und, ganz zeitig gesaet, auch auf schwererem Boden ganz vorzüglich. Der Stroh-Ertrag von allen diesen Früchten war mehr als hinreichend. Die einzigen Fruchtgattungen, bei denen höhere Erträge zu wünschen gewesen wären, waren Rüben und Kartoffeln, denen zum vollen Gedeihen die genügende Wärme gefehlt hatte, doch kann die Ernte auch hierin nicht als schlecht bezeichnet werden.

Der Güter-Verkehr auf der kgl. Ostbahn weist einen sehr erheblichen Rückgang auf. Im Etatsjahr 1878/79 gingen hier ein 55 263 000 Kilo gegen 60 968 000 Kilo im Etatsjahr 1877/78. Noch viel beträchtlicher ist der Ausfall im Versandt, im Etatsjahr 1878/79 betrug der Ausgang 45 065 700 Kilo, gegen 76 581 000 Kilo im Vorjahre, oder, wenn von diesem allerdings eine außergewöhnlich hohe Ausfuhr-Ziffer aufweisenden Jahre abgesehen

wird, gegen 58 650 500 Kilo im Jahre 1876. Der Rückgang im Empfang rührt hauptsächlich von einer Minder-Einfuhr an Getreide und Kohlen her, der Rückgang in der Ausfuhr vertheilt sich auf eine große Anzahl von Artikeln und steht mit einem beträchtlichen Ausfall bei einem Haupt Artikel nicht in Verbindung. Der Personenverkehr hat eine Zunahme erfahren, wohl eine Folge der mit dem allmählichen Ausbau der Verkehrswege auch in unserer Gegend eintretenden größeren Beweglichkeit der Bevölkerung. Es sind hier angekommen 117 668 Personen, gegen 108 642 Personen im Vorjahr, und abgereist 120 909 Personen, gegen 112 442 Personen im Vorjahr.

Auf der Oberschlesischen Bahn drückt sich der Rückgang, der in unsern Hauptgeschäftszweigen eingetreten ist, recht deutlich aus. Im Binnen- und directen Verkehr betrug der Eingang 47 515 300 Kilo, gegen 71 014 900 Kilo im Vorjahre. Versandt wurden 21 089 700 Kilo, gegen 63 138 500 Kilo im Vorjahr. — Der Personen-Verkehr weist eine Zunahme auf, welche, außer mit dem oben angeführten allgemeinen Grunde, wohl mit der auf der Linie über Posen eingetretenen Erleichterung des Verkehrs mit Mittel- und West-Deutschland in Zusammenhang steht. Es kamen an 36 826 Personen gegen 32 061 Personen im Jahre 1877, abgereist sind 36 183 Personen, gegen 31 004 im Jahre 1877.

Die Abnahme, welche bei der Weichsel-Schiffahrt schon seit Jahren zu bemerken ist und welche theils in der Concurrenz der Eisenbahnen, theils in dem Rückgang des Verkehrs mit Rußland wie auch in allgemeinen Ursachen ihre Erklärung findet, hat sich im Jahre 1878 fortgesetzt. Es kamen

	zur Ausladung	zur Beladung
1878	291 Fahrzeuge,	149 Fahrzeuge,
1877	347 " "	156 " "
1876	769 " "	198 " "

Der Postverkehr hat sich im Wesentlichen ziemlich in denselben Grenzen bewegt, wie im Jahre 1877, die Zunahme die bei der einen Gattung von Postsendungen eingetreten ist, wird wieder ausgeglichen durch die Abnahme bei der andern Gattung. Ein absolutes Fortschreiten ist nur bei den Postkarten eingetreten; die Zahl der angekommenen Postkarten ist von 94 050 auf 106 020 und die Zahl der abgegangenen Postkarten von 81 792 auf 82 800 gestiegen. Bedeutende Schwankungen zeigt der Verkehr in Drucksachen; die Zahl der angekommenen Drucksachen ist von 115 164 auf 99 648 zurückgegangen, die der abgegangenen Drucksachen von 69 668 auf 102 132 gestiegen.

Die Bemühungen unserer Reichs-Postverwaltung um Hebung und Erleichterung des Verkehrs führten zu dem auf dem internationalen Post-Congress am 1. Juni 1878 abgeschlossenen Welt-Post-Vertrage, welcher als ein bedeu-

tender Fortschritt im Verkehrsleben der Völker bezeichnet werden muß und den Verdiensten des Herrn General-Postmeisters Stephan eine neue glänzende That hinzufügt. Vom 1. April 1879 ab wird als Porto im gesammten Umfange des Weltpost-Vereins 20 Pf. für frankirte Briefe, 10 Pf. für Postkarten, 5 Pf. für Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben erhoben; unfrankirte Briefe kosten 40 Pf., bei Geschäftspapieren wird als Mindestbetrag 20 Pf., bei Waarenproben 10 Pf. erhoben. Gleichzeitig wird mit dem 1. April 1879 für die Correspondenz nach den dem Weltpost-Verein noch nicht angehörigern Ländern gleichfalls ein einheitliches Porto eingeführt.

Im Telegraphen-Verkehr macht sich für Thorn eine Abnahme bemerklich; aufgegeben wurden beim Haupt-Amt Thorn 25 279 Telegramme, 1617 weniger als 1877; angekommen sind 25 900, 653 weniger als 1877. Der Verkehr bei der Zweigstelle auf dem Bahnhof hat dagegen zugenommen, die Zahl der aufgenommenen Telegramme stieg von 858 auf 1201, die der abgegangenen Telegramme von 986 auf 1078 Stück. Die Zahl der Telegraphen-Anstalten im Handelskammer-Bezirk hat durch die am 1. Januar 1878 erfolgte Einrichtung eines Fernsprech-Amtes zu Mocker und die am 1. Juli 1878 erfolgte Eröffnung eines Telegraphen-Amtes zu Ostaszewo eine willkommene Erweiterung erfahren.

Der Geschäfts-Umfang bei der Reichsbankstelle ist im Wesentlichen dem des Vorjahrs gleich geblieben. Der Giro-Verkehr, welcher im Jahre 1877 von je ca. $7\frac{1}{2}$ Mill. M. im Vorjahre, auf je ca. $17\frac{1}{2}$ Mill. M. in Einnahme und Ausgabe angewachsen war, ist wieder um je ca. 1 Mill. M. zurückgegangen. Der Betrag der discountirten Platzwechsel ist gegen das Vorjahr um eine Kleinigkeit gewachsen, dagegen hat sich der Betrag der Incasso-Wechsel von ca. $15\frac{1}{2}$ Mill. M. auf ca. $10\frac{3}{4}$ Mill. M. verringert.

Concurrenzen sind im Jahre 1878 beim hiesigen k. Kreisgericht sieben eingeleitet worden, davon 6 aus Thorn und 1 aus dem Kreise. Dieselben hatten alle nur geringen Umfang und waren von weitgehenden Folgen nicht begleitet. Angesichts der schweren Zeiten, welche die Geschäftswelt gegenwärtig durchzumachen hat, dürfen diese Ziffern als günstig und als gutes Zeichen für die Grundlage unserer Geschäftsverhältnisse angesehen werden. Es hängt dies zusammen mit einer alle übertriebenen Speculationen vermeidenden und mehr dem sichern und ruhigen Geschäft zugekehrten Neigung unserer kaufmännischen Kreise, welche mit den Jahren stetig zugenommen hat und von den in früheren Epochen hervorgetretenen Geschäfts-Gewohnheiten wesentlich absteht.

Ansichten, Gutachten und Wünsche.

Secundärbahn Thorn-Graudenz-Marienwerder-Marienburg.

Die Bedenken, welche wir früher gegen die Herstellung einer Secundärbahn Marienwerder-Graudenz-Culm ohne das Schlußglied Culm-Thorn aussprachen, sind insofern von der königl. Staatsregierung berücksichtigt worden, als die königl. Direction der Ostbahn mit den Vorarbeiten auch für die Linie Culm-Thorn beauftragt worden ist, und sonach alle Aussicht vorhanden ist, daß der Bau der Secundärbahn Marienburg-Graudenz-Thorn in ihrer ganzen Ausdehnung in Angriff genommen werde.

Leider hat sich eine Uebereinstimmung über die zu wählende Linie bis jetzt nicht erzielen lassen und die Bestrebungen, welche nun bald zu Gunsten des einen, bald zu Gunsten des andern Orts sich geltend machen und naturgemäß einander kreuzen und aufheben müssen, drohen die so dringend wünschenswerthe Ausführung des ganzen Projekts nur zu verzögern und wiederum in weite Ferne zu rücken. Es kann nicht ausbleiben, daß die Agitationen, welche fortgesetzt bald hier bald da aufstauen, an den höhern Stellen immer wieder erneute Erwägungen und Erhebungen über die Vortheile der einzelnen angepriesenen Linien zur Folge haben und daß somit eine unliebsame Verzögerung in der Ausführung des Projekts eintritt, während doch jedes Jahr, welches wir länger auf den Bau der Secundärbahn zu warten haben, unserm Landestheil unwiederbringliche Verluste verursacht.

Von den drei Linien, welche bis jetzt vorwiegend discutirt worden sind: 1) Thorn-Kulmsee-Graudenz mit Abzweigung nach Kulm, 2) Thorn-Stolno-Kulm-Graudenz, 3) Thorn-Unislaw-Kulm-Graudenz — müssen wir nicht nur im Interesse des Thorner Kreises, sondern ebenso sehr im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der projektirten Bahn der erstgenannten Linie den Vorzug geben. Die Linie Thorn-Unislaw-Kulm beschreibt einen so großen Bogen, daß sie schon aus diesem Grunde Bedenken wachrufen muß. Außerdem nähert sie sich in einem solchen Grade der Weichsel, daß ihr Verkehrsgebiet, da sich dasselbe natürlich auf jenseits der Weichsel nicht erstrecken würde, auf einen verhältnißmäßig sehr kleinen Strich auf dem diesseitigen Weichselufer beschränken müßte, der überdies, wenigstens was den Thorner Kreis anlangt, nicht als der wirtschaftlich wichtigste angesehen werden kann. Zu diesen allgemeinen Gesichtspunkten kommt für uns noch die Erwägung, daß eine Linie Thorn-Unislaw-Kulm den Thorner Kreis nur zu einem kleinen Theile und zwar an seinem Grenzdistrict berühren würde; wie die Thorn-Insterburger Bahn nur dem östlichen Theile des Kreises zu Gute gekommen

ist, so würde eine Bahn Thorn-Unislaw-Kulm nur dem nordwestlichen Strich des Kreises zu Gute kommen, die mittlern Districte aber, die den Kern des Kreises bilden, würden nach wie vor ohne Bahnverbindung bleiben.

Wir müssen dem gegenüber daran festhalten, daß die Weichselstädte-Bahn den von ihr gehofften Nutzen für unsere Gegend nur dann bringen und auch selbst eine gedeihliche Entwicklung nur dann nehmen kann, wenn sie den Kreis Thorn in seinen mittlern Distrikten durchschneidet, welche das denkbar günstigste Verkehrs-Gebiet für die Bahn bilden, da sie zu den fruchtbarsten Strichen unseres Kreises zählen und der dortige Grundbesitz nach jeder Richtung hin die Gewißheit bietet, daß sich an die Eröffnung des Bahnverkehrs sofort das Erwachen einer kräftigen und lebensfähigen landwirthschaftlichen Industrie schließen würde. Bei der Tracirung der Bahn durch diese wohlhabenden und entwicklungsfähigen Districte, welche ihren natürlichen Mittelpunkt in Kulmsee finden, hat die Bahn reichen Zufluß von beiden Seiten und kann ihrer Aufgabe in vollem Maße genügen.

Diesem, wie uns scheint, wichtigsten Gesichtspunkte gegenüber steht die Frage: ob die Stadt Kulm direct oder durch eine Zweighbahn mit der Bahn verbunden werden soll, erst in zweiter Linie. Wir unserntheils glauben, daß die Interessen der Bahn sowohl wie die der Allgemeinheit für die Anlegung einer Zweighbahn nach Kulm sprechen, ohne daß die Interessen der Stadt Kulm dadurch geschädigt würden. Wenn auch bei einer Sekundärbahn die Einhaltung der geraden Linie nicht in dem Maße geboten erscheint, wie bei einer Vollbahn, so wird es doch, wo die Terrainverhältnisse dies ermöglichen, immer wünschenswerth bleiben, daß die Bahn sich so viel als thunlich der geraden Linie nähert und die nicht direct berührten wichtigeren Orte durch Zweigstrecken mit ihr verbunden werden. Nur dadurch ermöglicht man Ersparniß der Betriebskosten und Frachten; die irrationelle Tracirung einer Bahnlinie dagegen mit unnöthigen, nur einem einzelnen Ort zur Liebe angelegten Curven bedingt durch das hiermit verbundene unnütze Spazierenfahren von Gütern und Personen für alle Folgezeit eine unwirtschaftliche Verschwendung von Zeit und Kraft. Wird die Stadt Kulm mit der Sekundärbahn durch ein Zweiggeleis verbunden, so wird sie die Vortheile der Bahnverbindung gewiß ebenso sehr genießen können, als wenn sie an der direkten Linie liegt. Der durchgehende Verkehr, welcher durch die Station Kulm rollen würde, wenn sie an der direkten Linie läge, würde für die Stadt Kulm doch keinen Vortheil haben; solcher Vortheil pflegt sich erfahrungsgemäß wohl an einzelnen Knotenpunkten des Verkehrs herauszustellen, nicht aber an jeder einzelnen Station einer direkten Linie. Für die Stadt Kulm kann es sich vielmehr nur darum handeln, überhaupt durch erleichterte Verbindung mit andern Städten und Gegenden den Austausch der Waaren und den Ver-

kehr der Personen erleichtert zu sehen. Diese Erleichterung tritt aber in demselben Maße ein, ob nun Kulm an einer Zweigbahn liegt, welche es mit einer möglichst geraden Sekundärbahn verbindet, oder ob es an einer mehrfach gekrümmten Sekundärbahn liegt. Hiernach glauben wir, daß die Rücksicht auf das Wohl der Stadt Kulm gegen die von uns befürwortete Linie kaum sprechen kann, und daß das wohlverstandene Interesse der Stadt Kulm ganz in demselben Sinne sich äußern wird, wie wir es gethan.

Grenzbahn.

Von Lautenburg aus ist die Aufmerksamkeit auf das beachtenswerthe Project gelenkt worden, die Städte Lyck, Johannisburg, Ortelsburg, Neidenburg, Soldau, Lautenburg und Strassburg durch eine Secundärbahn mit der Thorn=Insterburger Bahn zu verbinden. Die solcher Gestalt projectirte Bahnlinie, welche schon früher in Anregung gekommen war, würde einen bisher vom großen Verkehr noch gar nicht berührten Theil unserer Grenzdistricte durchschneiden und einer ganzen Anzahl kleiner Städte die ihnen dringend nothwendige Verbindung mit dem Bahnnetz bringen. Außerdem würde sie vollkommen neue Verbindungsglieder zwischen der Thorn=Insterburger, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreußischen Südbahn schaffen und endlich, da sie nahe an der Grenze hinlaufen würde, auch dem Verkehr mit den benachbarten fruchtbaren russischen Staatsgebieten wesentlich zu Gute kommen. Wir können demnach nur wünschen, daß das Project recht bald seiner Verwirklichung näher geführt werde.

Die projectirte Bahnlinie sollte nach den zunächst aufgetauchten Wünschen in Jablonowo in die Thorn=Insterburger Bahn einmünden. Wenn dadurch auch der Strecke Graudenz=Jablonowo eine Fortsetzung gegeben worden wäre, so scheint uns dieser Einmündungspunkt doch nicht der vortheilhafteste zu sein. Denn die Beziehungen der interessirten Städte weisen nicht nach Graudenz und den hinter Graudenz liegenden Strichen, sondern nach dem Westen, von dem sie ihre Kohlen, ihre Consum-Artikel erhalten und wohin sie ihre Producte senden; es muß ihnen daher weniger an der bequemen Verbindung mit Graudenz, wie an dem bequemen Anschluß an das große westliche Bahnnetz gelegen sein. In dieser Hinsicht ist nicht zu verkennen, daß die Grenzbahn, falls sie in Jablonowo anschließt, einen fast rechten Winkel bildet, beim Verkehr mit dem Westen also ein bedeutender Umweg gemacht werden muß. Dagegen würde die Bahn, falls sie von Strassburg über Gollub nach Schönsee weiter geführt würde, sich der geraden Linie weit mehr nähern und eine sehr bequeme Verbindung mit dem Westen herstellen. Außerdem böte sie den Vortheil, daß sie den wirthschaftlich sehr beachtenswerthen District bei Gollub

dem Verkehr erschließen würde. Für die ganze Gegend zwischen Schönsee und Lautenburg kommt dabei ferner noch in Betracht, daß sie durch eine Bahn über Schönsee die beste und kürzeste Verbindung mit Thorn als dem Sitze des Landgerichts erreicht.

Ermäßigung der Brückengelder.

Seit der Verkehr zwischen Stadt und Bahnhof durch das Fehlen der städtischen Holzbrücke auf die Eisenbahnbrücke angewiesen ist, entstehen für die Geschäftsleute, welche mit der Bahn zu thun haben, erheblich größere Opfer an Zeit und Geld wie früher. Die größere Entfernung, in welche dadurch der Bahnhof von der Stadt gerückt ist, bedingt zunächst schon einen bedeutenden Zeitverlust bei jeder Fuhre, durch welchen allein schon die Fuhrkosten um 50 pCt. vertheuert werden. Sodann aber wird durch die größere Entfernung der Geschäftsleute, welcher auf dem Bahnhof zu thun hat, auch gezwungen, für sich und seine dort beschäftigten Leute Droschken anzunehmen, was früher nicht nöthig war; es tritt also eine abermalige Steigerung seiner Geschäftskosten ein. So unbedeutend eine solche Steigerung erscheinen mag, so fällt sie doch bei der täglich mehrmaligen Wiederholung und bei dem geringen Nutzen, mit welchem der Geschäftsleute bei den heutigen Zeitverhältnissen arbeiten muß, um seine Waaren umzusetzen, sehr erheblich ins Gewicht. Es ist nicht zu viel behauptet, wenn wir sagen, daß infolge der Mehrkosten, welche der Transport von Getreide von der Weichsel oder von Speichern nach dem Bahnhof jetzt verursacht, manches Geschäft, das sonst noch gelohnt hätte, heute nicht mehr abgeschlossen werden kann.

Wenn sich diese unser Geschäft benachtheiligenden Umstände auch nicht durch Herstellung einer kürzern Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof heben lassen, so würde doch der Nachtheil wenigstens einigermassen gemildert werden können durch gänzliche Aufhebung oder durch Ermäßigung des Brückengelds. Nachdem das Chausséegeld auf den Staats-Chausséen aufgehoben worden ist, erscheint die Aufhebung des Brückengeldes ohnehin nur als ein Act der Gerechtigkeit. Bei den Verhältnissen aber, welche hier obwalten, ist es um so mehr geboten, durch Aufhebung oder Ermäßigung des Brückengeldes den vorwiegend lokalen Verkehr auf der Eisenbahnbrücke von den Lasten zu befreien, welche die ohnehin durch den Mangel einer bequemen Verbindung mit dem Bahnhofs schwer getroffenen Geschäftsleute Thorn's zu tragen haben. Das Brückengeld auf der Eisenbahnbrücke wurde eingeführt, als man noch hoffen durfte, eine zweite Brücke über die Weichsel dauernd erhalten zu sehen; nachdem diese Hoffnung geschwunden und der ganze Verkehr nothgedrungen, über die Eisenbahnbrücke seinen Weg nehmen muß, erscheint der Wunsch einer

Aufhebung oder mindestens Ermäßigung des Brückengeldes gewiß nur als billig, um so mehr, als der Ertrag an Brückengeld die Unterhaltungskosten der Brücke weit übersteigen dürfte.

Kohlen-Tarife.

Die kgl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat neuerdings einen zunächst auf die Dauer eines Jahres giltigen Ausnahmetarif für Steinkohlen-Transporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach westpreussischen Stationen der Ostbahn eingeführt, welcher dem damit verbundenen Zweck nur in sehr unzureichenden Maße genügen wird, wohl aber die wirthschaftlichen Interessen unseres Bezirks empfindlich schädigt.

Durch Einführung dieses Ausnahmetarifs soll das Absatzgebiet der ober-schlesischen Steinkohlen ausgedehnt werden. So weit es sich um die im Binnenland gelegenen und an dem Ausnahmetarif participirenden Stationen handelt, dürfte dieser Zweck auch erreicht werden; in Bezug auf die wichtigste Station aber, für welche der Ausnahmetarif bestimmt ist, auf Danzig, ist an die Erreichung des vorgesteckten Ziels kaum zu glauben. Danzig hat stets englische Steinkohlen in großen Massen bezogen und hat auch alles Interesse daran, dieses Verhältniß, wenn nur irgend möglich, fort dauern zu lassen. Seine Rhederei wie sein Getreidehandel sind dabei theilhaftig; die Rhederei, insofern ein so wichtiger Zweig des Imports, wie die Einführung englischer Kohlen, natürlich auf das Prosperiren der Schifffahrt Danzigs Einfluß haben muß; der Getreidehandel, insofern die Höhe der Frachten für Getreide nach England und damit der Gang des Geschäftes wesentlich mit von der Frage bedingt wird, ob die Schiffe in England geeignete Rückfrachten finden. Da nun die Frachten für Kohlen von England nach Danzig sich in der That meist sehr billig stellen, da der Schiffer Gelegenheit hat, für die Tour von Danzig nach England Getreide zu laden, so wird Danzig seine Kohlen, wenn nicht ganz besondere Coniuncturen den Bezug aus Oberschlesien empfehlen, doch aus England einführen.

Noch weniger wird die Ausdehnung des Absatzgebiets ober-schlesischer Kohlen im Auslande durch den Tarif nach Danzig erreicht werden. Wenn schon in Danzig sich englische Kohlen meist billiger hinlegen werden, als ober-schlesische, so wird es naturgemäß an anderen Hafenplätzen der ober-schlesischen, von Danzig aus dorthin transportirten Kohle noch viel schwieriger werden, mit der englischen direct dorthin gebrachten Kohle zu concurriren.

Wenn somit jener Ausnahme-Tarif der ober-schlesischen Kohlen-Production nur sehr wenig Vortheil bringen dürfte, so bringt er uns ganz entschiedenen Nachtheil, indem er verschiedene hinter uns gelegene westpreussische

Stationen uns gegenüber bevorzugt und unsere Concurrenz mit ihnen ausschließt. Wir haben für die von Oberschlesien aus bezogenen Kohlen thatsächlich mehr Fracht zu zahlen, als die hinter Thorn gelegenen Orte, und die Verschiedenheit der Frachtsätze ist so abnorm, daß es in einzelnen Fällen billiger ist, obereschlesische Kohlen von den hinter Thorn gelegenen Stationen zu beziehen, als direct aus Oberschlesien.

Unser Kohlenhandel wird durch diesen Tarif sehr geschädigt. Und doch würde gerade diese Branche eine glänzende Zukunft haben, wenn die Ausdehnung des Absatzgebiets der obereschlesischen Kohlen in der nach unserer Ansicht allein berechtigten und Erfolg versprechenden Weise betrieben würde. Wir können nicht glauben, daß sich die obereschlesische Kohle dauernd ein Consumtionsgebiet in entfernten Districten erobern wird, wenn sie noch nicht einmal die näher gelegenen Gegenden beherrscht. Dies ist z. B. in unserer Nähe der Fall, wo englische Kohlen noch immer vielfach consumirt werden. Wir haben daher schon früher wiederholt darauf hingewiesen, wie wichtig es sei, auch Thorn einen billigen Ausnahmetarif zu gewähren. Dadurch würde nicht nur die englische Kohle aus unserer nächsten Umgebung verdrängt, sondern es würde auch, bei einiger Fürsorge durch begünstigende Verkehrs-Einrichtungen, die Versendung der Kohlen von hier nach allen Weichselstädten zu Wasser ermöglicht werden. Dadurch würde sich die obereschlesische Kohle, ohne alle sonstigen schädlichen Tarife, schrittweise ganz von selbst in Westpreußen Bahn brechen. Sie würde dies um so sicherer thun, als Thorn selbstverständlich in seinem eigenen Interesse die Verbreitung der obereschlesischen Kohle kräftig fördern würde, während von den Seestädten nie eine Interesse für die obereschlesischen Kohlen erwartet werden kann.

Schienegeleise nach dem linken Weichselufer.

Die von uns schon in früheren Jahresberichten als nothwendig hervor gehobene Anlegung eines Schienenstranges vom Bahnhof nach dem linken Weichselufer ist auch im vergangenen Jahre von uns nach Kräften betrieben worden. Wir haben die Genugthuung sagen zu können, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Projectz von den hohen Behörden gewürdigt worden ist und daß die Aussicht zur Verwirklichung desselben immer näher rückt.

In der That ist die Anlegung dieses Schienenstranges die Vorbedingung für die Erfüllung der Aufgabe, welche Thorn als Handelsplatz zukommt. Schon ein Blick auf die Karte zeigt, daß Thorn, als der erste Platz an dem deutschen Eisenbahnnetz und der Wasserstraße der Weichsel gelegen, vorzugsweise berufen ist, dem Austausch der Produkte dieser beiden Verkehrsgebiete zu dienen. Der Thorner Handel wird seine Aufgabe darin zu erkennen

haben, die auf der Weichsel ankommenden Produkte des Nachbarlandes, vorzugsweise Getreide und Holz, durch die Eisenbahnen den Industrie-Gegenden Mittel- und Westdeutschlands zuzuführen, und wiederum die Montan-Produkte, Bau-Materialien pp. Mittel-Deutschlands, wie Eisen, Kalk, Kohlen, Cement pp., nach dem Hinterlande, insbesondere aber nach den Weichselstädten zu versenden.

Dieser Aufgabe hat der Thorner Handel indeß nicht in dem Maße genügen können, wie zu wünschen gewesen wäre, hauptsächlich aus dem Grunde nicht, weil, so nahe Schienenwege und Wasserstraße einander auch sind, doch immer noch ein Verbindungsglied zwischen beiden fehlt. Zwischen der Weichsel und der Eisenbahn bei Thorn liegt eine Strecke Weges, welche, wenn man die jetzt vorwiegend als Ein- und Ausladestellen benutzten Uferplätze in Betracht zieht, auf über 2 Kilom. zu veranschlagen ist. Wären an dem linken Weichselufer, auf welchem der Bahnhof liegt, geeignete Anlegestellen für die Rähne vorhanden und wären dieselben durch einen guten Weg mit dem Bahnhof verbunden, so würde der Uebelstand weniger fühlbar sein; da aber die Ausladestellen an dem rechten Weichselufer, in ziemlicher Entfernung von der einzigen jetzt zu benutzenden Brücke liegen, so macht sich der Mangel einer Schienenverbindung ganz besonders bemerkbar.

Bei einer Verbindung zwischen Weichsel und Eisenbahn würde sich auch leicht ein Verkehr in Artikeln entwickeln, welche bis jetzt noch in geringem Umfange den Weg über Thorn gewählt haben, in denen aber der Verkehr einer bedeutenden Entwicklung fähig ist. Wir haben bereits ausgeführt, wie aussichtsreich der Versandt von oberschlesischen Kohlen zu Wasser über Thorn nach den Weichselstädten ist. Der Kohlenhandel beschränkt sich zur Zeit hierorts auf den Consum in der Stadt und Umgegend; außerdem gehen Kohlensendungen durch Vermittelung des hiesigen Platzes nach den an der Thorn-Insterburger Bahn gelegenen Plätzen. Das natürlichste Absatzgebiet, die Städte an der Weichsel, konnte dem hiesigen Kohlengeschäft noch nicht erschlossen werden, weil, abgesehen von den verhältnißmäßig hohen Eisenbahnfrachten, der Mangel einer Verbindung zwischen Eisenbahn und Strom die Transportkosten zu erheblich vertheuert. Aehnlich sind die Verhältnisse bei schlesischem Eisen, Kalk, Cement.

Aehnlich wie in diesen Artikeln ist auch das Geschäft in Snowrazlauer Salz einer bedeutenden Ausdehnung fähig, sobald die Verbindung zwischen der Eisenbahn und der Weichsel durch ein Schienengeleise hergestellt ist. Für das Snowrazlauer Salz bilden die an der Weichsel gelegenen Gegenden unserer Provinz und Russisch-Polens ein ausgedehntes und ergiebiges Absatzgebiet; das Snowrazlauer Salz könnte namentlich dem englischen Salz eine wirksame Concurrrenz bereiten, wenn sich in Thorn die Umladung von der Bahn in die Rähne leicht und ohne erhebliche Spesen bewerkstelligen ließe.

Die Legung eines Schienengeleises von der Eisenbahn nach der Weichsel hat hiernach ein über die localen Gesichtspunkte weithinausgehende Bedeutung. Diese Wichtigkeit veranlaßt uns jedoch zu dem Wunsche, daß die Ausführung der Anlage so bald als möglich begonnen werde, denn je länger sie auf sich warten läßt, um so größer werden die uns entstehenden Verluste und der uns entgehende Gewinn. Wir dürfen wohl annehmen, daß die beteiligten Bahnverwaltungen der Ausführung nicht abgeneigt und daß auch die in dem letzten Jahresbericht erwähnten Schwierigkeiten, durch welche die Versendung einzelner Stellen der sogenannten polnischen Weichsel und die dadurch erschwerte Gewinnung geeigneter Lös- und Ladeplätze entstanden, jetzt gehoben sind. Möge nun auch die allseitig als wünschenswerth betrachtete Anlage bald zur Ausführung kommen.

Brückenzölle in Blocl und Wloclawek.

Die Mißstände, welche sich bei Erhebung der Brückenzölle in Rußland und speciell in Blocl und Wloclawek herausgebildet haben, sind auch im abgelaufenen Jahre wiederholt Gegenstand lebhafter Klage der Interessenten gewesen. Wir haben diesem Gegenstand, über welchen wir schon in früheren Jahresberichten referiren mußten, fortgesetzt unsere Aufmerksamkeit gewidmet, und die in dieser Angelegenheit an uns eingereichten Petitionen der Interessenten dem hohen Reichskanzler-Amt mit unserer Befürwortung überreicht.

Die Klagen, zu welchen die Erhebung des Brückengeldes Anlaß giebt, haben ihre Ursache zunächst in der willkürlichen Auslegung des Tarifs. Der Brückenzoll-Tarif stellt kein einfaches und übersichtliches Princip zur Erhebung der Abgabe auf, sondern berechnet den Zoll nach Stückzahl und Holzgattung, nach Glen, resp. nach der nach Stückzahl normirten Fracht. Dadurch entstehen große Weitläufigkeiten und Unzuträglichkeiten. Die genaue Feststellung des Begriffs „Trast“ etwa in dem Sinne, daß ein aus verschiedenen Tafeln in beliebiger Zahl mit 8 Flößern und dem nöthigen Führerpersonal bemanntes Floß bis zu 150 Mtr. Länge und bis zu 25 Mtr. Breite als eine Trast angesehen wird, würde die Brückenzoll-Erhebung wesentlich vereinfachen und verschiedenartige Deutung ausschließen. Außerdem aber entstehen weitere Unzuträglichkeiten dadurch, daß mit dem Brückengeld auch weitere Abgaben für das Durchankern der Trasten durch die Brücke verbunden sind. Wer sich weigert, dieses Geschäft von den Pächtern der Brücke besorgen zu lassen, der kann von letztern durch verschiedene Mittel, insbesondere durch ungenügende Oeffnung der Brücken, wodurch leicht eine theuer zu bezahlende Beschädigung der Brücken entsteht, abgestraft werden, der Trastführer ist also gezwungen, sich der Hilfe der Pächter zu bedienen, und diese benutzen den Umstand, um sich weit über

den Tarif hinaus bezahlen zu lassen. Wenn sie auch nicht mehr Brückengeld fordern, als sie berechtigt sind, so verlangen sie dafür um so mehr Entschädigung für die Ueberleistungen, hinsichtlich deren sie ja unbeschränkt sind. So werden nach einer uns zugegangenen Eingabe in Plock und Bloclawef bis zu je 25 Rubel für eine Weichselkraft erhoben, ausschließlich eines an jeden der Brückenmeister zu zahlenden Betrags von 2 Rubel per Transport, was den tarifirten Satz um mindestens 200% übersteigt.

Hiernach bleibt die Normirung des Begriffs „Trast“ im Brückenzoll-Tarif und die Festsetzung eines bestimmten Ankergelds durch die russische Regierung, für welches die Pächter die Trasten durch die Brücken zu ankern haben, dringend zu wünschen.

Nächstem sind uns Wünsche der Interessenten zugegangen, welche sich auf die Aufhebung der Revisionen der Pässe und Forst-Atteste zu Pullaw Neuhof a. d. Weichsel und auf den beiden Kammern zu Warschau und auf Beschränkung dieser Revisionen auf Mieszawa beziehen. Auch bezüglich der sonstigen in Rußland erhobenen Brückenzölle — von welchen der bei Ostrolenka neuerdings ganz bedeutend erhöht worden ist, sind uns Beschwerden zugegangen. Am höchsten sind die Abgaben, welche an den Brücken über die Pilica, bei Bialobrzeg und Miszow, erhoben werden; an beiden Brücken muß, nach einer bei uns eingereichten Darstellung, für jedes, selbst das kleinste Stück Nutzholz, also auch für Stäbe, Brückengeld bezahlt werden, und zwar $\frac{1}{2}$ resp. $1\frac{1}{2}$ Kop. per Stück; so hat ein bei jener Eingabe mit unterzeichnetes Geschäftshaus für zwei Holz-Transporte von zusammen 8 Weichselkräften, welche ca. 30,000 Stück kleiner Kanthölzer mit etwa 100,000 Cubikfuß, 300 Schock kiefernes Stabholz und 840 Stück 9' langer kieferner Bohlen enthielten, allein für das Passiren jener beiden Brücken 645 Rubel, also $80\frac{1}{2}$ Rubel pro Trast bezahlen müssen.

Nach Lage der Verhältnisse mußten wir uns darauf beschränken, das uns zugegangene Material dem hohen Reichskanzler-Amt vorzulegen.

Telegraphen-Gebühr im Verkehr mit Rußland.

Der neue Tarif für den telegraphischen Verkehr zwischen Deutschland und Rußland bringt für unsere Grenzgegenden eine ganz erhebliche Vertheuerung der Telegraphen-Gebühren. Dieselbe muß natürlich für uns um so fühlbarer werden, als gerade in den Grenzgegenden ein lebhafterer Verkehr mit Rußland besteht als anderwärts. Früher kostete ein Telegramm bis zu 20 Worten im Grenzrayon 2 Mk. 40 Pf., von 21 bis 30 Worten die Hälfte mehr, und sofort. Seit dem 1. Oktober 1878 ist aber der Grenzrayon im Telegraphen-Verkehr ganz aufgehoben und ohne Unterschied der Entfernung im

Verkehr mit dem Europäischen Rußland die Worttaxe eingeführt, wonach eine Grundtaxe von 40 Pf. und eine Taxe von 30 Pf. für jedes Wort bezahlt werden muß. Mithin kostet ein Telegramm von 20 Worten im Grenzrayon, für welches früher 2 Mk. 40 Pf. zu bezahlen waren, jetzt 6 Mk. 40 Pf. — eine Vertheuerung, wie sie in ähnlicher Weise wohl kaum dagewesen ist und die mit dem anerkennenswerthen Streben unserer Post- und Telegraphen-Verwaltung, den Verkehr möglichst zu erleichtern, im schreienden Widerspruch steht. Der Verkehr unserer Grenz-Districte mit Rußland, welcher durch die Zollmaßregeln der russischen Regierung in den letzten Jahrzehnten ohnehin mehr und mehr geschmälert worden ist und dem durch die neuerdings deutscherseits eingeführte Visirung der Pässe eine neue Fessel auferlegt worden, erfährt dadurch abermals eine Beeinträchtigung, welche das deutsche Geschäft an der Grenze schwer zu schädigen geeignet ist. Schon jetzt zeigt sich die nachtheilige Wirkung, welche die Einführung des neuen Tarifs auf unser Geschäftsleben ausübt, und diese wird sich vermuthlich mit der Zeit nur noch steigern. Der Geschäftsmann wird unter den Verhältnissen, wie sie sich allmählich herausgebildet haben und in Zukunft noch mehr herausbilden werden, auf die Benutzung des Telegraphen hingewiesen und hat daher unter einer so exorbitanten Vertheuerung der Depeschen-Gebühren ungemein zu leiden. Ein stichhaltiger Grund für Beibehaltung dieser Vertheuerung wird sich nach den guten Resultaten, welche erfahrungsmäßig mit dem frühern Tarif für den Grenzrayon erzielt worden sind, auch kaum anführen lassen; denn auch das fiscalische Interesse erheischt, wie die von unserm genialen Generalpostmeister durchgeführte Reform der Porto- und Telegraphentarife unwiderleglich beweist, die thunlichste Herabsetzung der Tarife, da die Einnahmen bei billigen Tarifen notorisch höher sich belaufen, als bei hohen Sätzen.

Wir haben unsere Wünsche in dieser Beziehung dem Herrn General-Postmeister bereits vorgetragen und sind der Hoffnung, daß er jeden sich darbietenden Anlaß benutzen wird, eine Aenderung des am 1. Octbr. eingeführten Tarifs eintreten zu lassen.

Verhandlungen der Handelskammer.

Die Handelskammer hat im Jahre 1878 in 20 Sitzungen 197 Vorlagen erledigt.

Bei der am 19. Decbr. 1878 vorgenommenen Ergänzungswahl wurden die Herren Nathan Leiser, J. Moskiewicz, H. Schwarz sen. und H. Schwarz jun. zu Mitgliedern der Handelskammer gewählt, von denen die drei erstgenannten unserer Corporation schon früher angehört hatten.

Von den Verhandlungen der Handelskammer ist, soweit nicht schon vorstehend darüber berichtet wurde, noch Folgendes zu erwähnen:

Deutscher Handelstag.

Die Gegensätze, welche sich in wirthschaftlicher Hinsicht im Laufe der letzten Zeit herausgebildet, hatten einer Anzahl commercieller Körperschaften, welche sonst eine mit der unserigen übereinstimmende Richtung verfolgen, Veranlassung gegeben, aus dem Deutschen Handelstag auszuschneiden. Wir vermochten uns für den Austritt aus dem Handelstag nicht zu entscheiden, weil wir der Ansicht waren, daß es bei den Debatten und Beschlüssen des Deutschen Handelstags mit einer Majorisirung wenig auf sich hat, da der Handelstag Principienfragen nicht durch einfache Abstimmung endgiltig entscheiden kann, sondern das Gewicht der vorgebrachten Gründe, nicht die Anzahl der abgegebenen Stimmen, den Ausschlag giebt. Sonach beschränkten wir unsere Bemühungen darauf, eine lebhaftere Thätigkeit des Deutschen Handelstags in Bezug auf die Prüfung der schwebenden wirthschaftlichen Tagesfragen und eine dieselbe unterstützende bessere Organisation des Handelstags anzustreben. Wir unterbreiteten unsere Gesichtspunkte, welche wir schon im letzten Jahresberichte darlegten, unter dem 28. Mai 1878 dem bleibenden Ausschuß des deutschen Handelstags mit dem Wunsche, eine baldige Reorganisation des Handelstages herbeizuführen. Mittlerweile war auch von anderer Seite eine Revision der Statuten, von den rheinischen Fabrikstädten aus die Bildung eines volkwirthschaftlichen Senats beantragt worden, und es wurde nun am 30. und 31. Octbr. 1878 ein Handelstag, hauptsächlich zur Berathung der Einsetzung eines volkwirthschaftlichen Senats und der Revision der Statuten, abgehalten. Wir brachten ein revidirtes Statut des Handelstags als Antrag ein, welches einerseits eine lebhaftere Thätigkeit des Handelstages gegenüber allen wichtigen wirthschaftlichen Fragen und seine Bedeutung als Beirath für die Reichsregierung sicherstellen, andernteils eine Erwägung unter den verschiedenen in dieser Beziehung laut gewordenen Ansichten herbeiführen sollte.

Die am 29. October abgehaltene Delegirten-Conferenz deutscher See-Handelsplätze theilte unsern Standpunkt und erkannte in unserm Antrage die Grundlage einer Organisation, welche ebenso sehr den von einzelnen Plätzen eifrig empfohlenen Austritt aus dem Handelstage, wie die von anderer Seite befürwortete Lahmlegung des Handelstags durch Errichtung eines volkwirtschaftlichen Senats verhindern könne. In der Plenarsitzung des Handelstages wurden jedoch die Anträge auf Einsetzung eines volkwirtschaftlichen Senats, wenn auch nur mit knapper Mehrheit, angenommen und die Anträge auf Revision der Statuten des Handelstags einstweilen vertagt. Unterdeß sind weitere Austritte aus dem deutschen Handelstag erfolgt. Eine Aenderung der Statuten wird, soll der Handelstag zusammenbleiben, kaum zu umgehen sein.

Eisenbahn-Beiräthe.

Von den Eisenbahn-Verwaltungen war zur Erwägung gestellt worden, ob die Bildung eines engeren, aus einigen hervorragenden Mitgliedern des Handelsstandes, der Industrie und Landwirthschaft bestehenden Beiraths geeignet erscheine, die Beziehungen der Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Publikum reger und fruchtbringender zu gestalten, als durch die umfangreicheren, nur in längeren Zwischenräumen einzuberufenden Eisenbahn-Conferenzen. In der Eisenbahn-Conferenz der k. Ostbahn wog die Besorgniß vor, es könne durch einen solchen Beirath der Einfluß der großen Conferenzen herabgedrückt und das Interesse der kleineren Corporationen und Plätze benachtheiligt werden; die Konferenz erklärte sich deshalb gegen die Einsetzung eines solchen Beiraths. Die Konferenz, welche in Breslau mit der k. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn abgehalten wurde, sprach sich im Interesse einer schnelleren und einfacheren Erledigung dringender Angelegenheiten, für Einsetzung eines solchen Beiraths aus, und wurde die Handelskammer zu Thorn damit betraut, event. ein stellvertretendes Mitglied für diesen Beirath zu stellen.

Aufbewahrung feuergefährlicher Stoffe.

Die Polizei-Verwaltung hier selbst hatte die Handelskammer um ein Gutachten über die Aufbewahrung und Lagerung leicht explosionsfähiger und brennbarer Stoffe ersucht.

Die Handelskammer hielt es im Interesse des hiesigen Handels für geboten, die Beschränkungen des Verkehrs, welche die Rücksicht auf die Feuergefährlichkeit einzelner Stoffe erheischt, nicht auf alle an sich leicht explosionsfähigen und brennbaren Stoffe auszudehnen, sondern nur auf solche Artikel, welche in größerem Umfange hier gehandelt und gelagert werden. Bei einer

Beschränkung des Handels auch in den hier nur in geringem Umfange vorkommenden leicht brennbaren Stoffen würde die vielleicht beseitigte unbedeutende Gefahr in gar keinem Verhältniß stehen zu den Nachtheilen, welche dem Handel daraus erwachsen, sowie zu der Belästigung der Geschäftsleute und der Arbeitslast der Polizei bei Ueberwachung solcher Bestimmungen.

Aus diesen Gründen empfahl die Handelskammer nur bei Aufbewahrung und Lagerung von Spiritus folgende Beschränkungen:

1. Spiritus darf in den Fabriken oder in Räumen, welche durch Thüren oder Oeffnungen mit der Fabrik in Verbindung stehen, nicht in größeren Quantitäten als 4000 Liter in Fässern gelagert werden.

2. Größere Quantitäten dürfen nur gelagert werden: a) in den Parterre-Räumen massiver Speicher; b) in gewölbten Kellern, welche mit dem Innern der Fabrikgebäude durch Thüren und Oeffnungen nicht in Verbindung stehen. Die Eingänge zu diesen Räumen dürfen erst in 35 Centm. Höhe über dem Fußboden derselben eingerichtet werden und müssen bis zu dieser Höhe mit einer $1\frac{1}{2}$ Fuß starken massiven Mauer oder Steinschwelle versehen sein, auch eine feste Rampe nach innen haben.

3. Neu anzulegende oder umzubauende Spritfabriken und Destillationen können nur gestattet werden, wenn sich der Antragsteller verpflichtet, die Decken im Fabrikgebäude wölben zu lassen, auch darf der Apparatraum nicht mit andern angrenzenden Räumen durch Thüren oder Lufen in Verbindung stehen.

4. Eisene Reservoirs dürfen nur in einem massiv gemauerten Raume mit überwölbter Decke eingerichtet werden.

Eine auf diesen Prinzipien beruhende Polizei-Verordnung ist von der hiesigen Polizei-Verwaltung unter dem 16. März 1878 erlassen und vom Herrn Ober-Präsidenten bestätigt worden.

Börsen-Verein-Utsancen.

Der von uns im Einverständniß mit dem landw. Verein zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Kaufleuten und den Producenten gegründete Börsen-Verein hat Dienstags und Freitags Vormittags von 11 bis 12 Uhr im Schützenhause seine Versammlungen abgehalten. Leider hat sich die Betheiligung der Gutsbesitzer an diesen Versammlungen nicht als eine so rege herausgestellt, wie sie zum Gedeihen der Institution erforderlich wäre, und es gewinnt den Anschein, als ob nicht in allen Kreisen das Interesse an der Erhaltung der doch zum Vortheil der Allgemeinheit getroffenen Einrichtung vorhanden ist. Wir würden es sehr beklagen müssen, wenn fortdauernde Theilnahmlosigkeit die Auflösung des Börsen-Vereins herbeiführen sollte. —

Dem Handel in Getreide, Hülsenfrüchten und Olsaaten wurde von uns eine bestimmte Grundlage gegeben durch die Feststellung von Usancen, welche nach vorheriger Anhörung der Interessenten von uns am 2. Januar 1878 festgestellt wurden. Diese Usancen sind den Betheiligten durch den Druck zugänglich gemacht worden.

Wanderläger und Waaren-Auctionen.

Die unleugbar durch die Wanderläger hervorgerufenen Uebelstände sind von uns bereits in früheren Jahresberichten ausführlich dargelegt worden. Der hiesige Magistrat hatte nun, gewiß im Einklange mit dem überwiegenden Theile der Bürgerschaft beschlossen, wenigstens der Befreiung der Wanderläger von der communalen Besteuerung ein Ende zu machen und auf Grund des § 1 ad d des für die hiesige Stadt geltenden Kommunalsteuer-Regulativs vom 11. u. 23. Dezbr. 1874 Inhaber von Wanderlägern von einem fingirten Einkommen von jährlich 4800 bis 6000 Mk., also mit 27 Mk. Steuer für jeden angefangenen Monat, heranzuziehen. Es geschah dies auch eine Zeit lang; auf die hiergegen erhobene Beschwerde eines Wanderlager-Inhabers wurde jedoch in der höhern Instanz der Beschluß des Magistrats cassirt unter Hinweis darauf, daß der § 8 des Freizügigkeits-Gesetzes bestimmt: „Uebersteigt die Dauer des Aufenthalts nicht den Zeitraum von 3 Monaten, so sind die neu Anziehenden diesen Lasten (nämlich den Gewerbelasten) nicht unterworfen“.

Diese Entscheidung hat die Nothwendigkeit einer baldigen gesetzlichen Regelung dieser Materie nur um so dringlicher erscheinen lassen. Ueber die Auslegung dieses § 8 herrschen die verschiedensten Ansichten. In zahlreichen Städten besteht unangefochten eine communale Besteuerung der Wanderläger; in Baden, Württemberg und Hessen-Darmstadt wird der Betrieb von Wanderlägern nicht unerheblich durch den Staat besteuert, wir vermögen also keinen Grund zu entdecken, warum die kommunale Besteuerung nicht allenthalben statt-
haft sein. Hinsichtlich jenes § 8 wird vielfach darauf hingewiesen, daß der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift nur Diejenigen im Auge gehabt haben kann, von welchen die Absicht der Gründung eines festen Wohnsitzes konstatiert war, diese aber aus unvorhergesehenen Gründen wieder aufgeben mußten, — daß er aber nicht beabsichtigt haben kann, die damals gar noch nicht bekannten Wanderläger ganz steuerfrei zu lassen, die überall nur vorübergehend auftauchen. Daß der Gesetzgeber in § 8 mit dem Begriff Wohnsitznahme nicht eine solche vorübergehende Niederlassung im Auge gehabt hat, wird auch aus § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Beseitigung der Doppelbesteuerung vom 13. Mai 1870 gefolgert, wo es heißt:

„Einen Wohnsitz im Sinne dieses Gesetzes hat ein Norddeutscher (also jetzt ein Deutscher) an dem Orte, an welchem er eine Wohnung unter Umständen inne hat, welche auf die Absicht der dauernden Beibehaltung einer solchen schließen lassen.“

Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Auffassungen richtig sind; jedenfalls wird durch das Vorhandensein derselben die dringende Nothwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der Frage, resp. der authentischen Interpretation des § 8 des Freizügigkeits-Gesetzes dargethan. Wir schlossen uns daher einer in diesem Sinne gehaltenen Petition der Handelskammer zu Hildesheim an den Reichstag an. In der Petitions-Commission wurde vom Regierungs-Commissar die Erklärung abgegeben, daß die den Petitionen zu Grunde liegenden Verhältnisse bereits Gegenstand der Erwägung der Reichsregierung geworden sind, und in Folge dessen beschloß der Reichstag am 24. Mai 1878, in eine weitere Erörterung der Petitionen nicht einzutreten.

Wir können nur wünschen, daß die Erwägungen der Reichsregierung in dieser Beziehung recht bald von Resultaten begleitet sind.

Aktenstücke über den Artushof.

In der Registratur der Handelskammer waren einige Aktenstücke über kommerzielle Verhältnisse Thorn's zu Ende des 18. und zu Anfang des 19. Jahrhunderts vorhanden. Da uns kein geeigneter und sicherer Raum zur Aufbewahrung solcher historischer Dokumente zur Verfügung steht, so übersandten wir die Aktenstücke dem hiesigen Magistrat zur Aufbewahrung in dem städtischen Archiv.

Gleichzeitig baten wir den Magistrat, alle auf den hiesigen Artushof bezüglichen Materialien sammeln zu lassen. Wir wurden hierzu veranlaßt durch ein leicht begreifliches Interesse für die Geschichte des alten, mit den Geschicken der hiesigen Kaufmannschaft eng verwachsenen Gebäudes, welches Jahrhunderte lang als Versammlungsort der hiesigen Kaufleute gedient hat.

Wollmarkt.

Die erfreuliche Theilnahme, welche der von uns begründete Wollmarkt gefunden hat und eine weitere Entwicklung desselben hoffen läßt, veranlaßte uns, zu den bereits vorhandenen drei Stall-Gebäuden der Vieh- und Pferdemarkt-Aktien-Gesellschaft im Jahre 1878 ein viertes Gebäudes auf unsere Kosten auf dem Viehmarkt aufstellen zu lassen, sodaß nunmehr vier bedachte Niederlagen für die Zwecke des Wollmarkts zur Verfügung stehen. Die dadurch erwachsenen nicht unerheblichen Baukosten sollen aus den Erträgen des Wollmarkts amortisirt werden.

Eisenbahn-Conferenzen.

Die von der k. Direktion der Ostbahn ins Leben gerufenen Eisenbahn-Ausschuß-Sitzungen haben auch im Jahre 1878 mehrfach stattgefunden und sind von uns besichtigt worden. Wenn auch nicht bei allen in diesen Sitzungen verhandelten Gegenständen sofort ein direkter Nutzen erkennbar ist, so trägt doch schon die persönliche Berührung der verschiedenen Interessentkreise unter einander und mit der Bahn-Verwaltung einen nicht zu unterschätzenden Nutzen in sich, welcher indirekt vielfach zu Tage getreten ist. Auch daß mit diesen Eisenbahn-Ausschuß-Sitzungen Gelegenheit geboten ist, mehr lokale Wünsche und Fragen durch persönliche Rücksprache zu erledigen, ist sehr erwünscht und kürzt manche Verhandlungen, welche auf schriftlichem Wege viel langsamer vorrücken würden, auf das Vortheilhafteste ab. Aus diesen Gründen haben wir die Beibehaltung der Ausschuß-Sitzungen durch die k. Direktion der Ostbahn unsererseits dankbar anzuerkennen.

Auch die k. Direktion der Oberschlesischen Bahn hat sich neuerdings erfreulicher Weise zur Abhaltung von Ausschuß-Sitzungen bereit erklärt. Die erste dieser Sitzungen fand am 5. November 1878 in Breslau statt. Auch diese Sitzung ist von uns besichtigt worden,

Die einzelnen Geschäftszweige.

Getreidehandel.

Das Jahr 1878 hat für unser Getreide-Geschäft ungünstige Conjunctionen gebracht. Die Vortheile, welche uns in früheren Jahren daraus erwachsen waren, daß wir vermöge unserer günstigen Lage mit den größern Börsenplätzen concurriren, den größten Theil des aus Polen in Rähnen eingehenden Roggen hier ankaufen und per Bahn verladen konnten, haben sich im Jahre 1878 noch mehr als im Jahre 1877 verringert.

Unsere Versendungen nach Mittel-Deutschland waren demnach in Weizen kaum nennenswerth und auch in Roggen viel geringer als sonst. Somit hat für Thorn das größere Getreide-Geschäft, welches in dem Ankauf von Rahnladungen bestand, bedeutend gelitten und ist an Berlin und Danzig übergegangen.

Abgesehen davon, daß sonach der Umfang unseres Getreide-Geschäfts abnahm, bot dasselbe auch nur geringen Nutzen. Der Einkauf war, in Folge des kleinen Angebots, ein sehr schwieriger und es mußten höchste Preise angelegt werden, welche in keinem Verhältniß zu den auswärtigen Preisen standen.

Demzufolge konnten die hiesigen Verkäufer es nicht ermöglichen, sich durch Vorschüsse per Frühjahr einen lohnenden Nutzen zu sichern und waren deshalb in die Nothwendigkeit versetzt, in der Spekulation zu bleiben. Die nun im Laufe des Jahres eingetretene rückgängige Bewegung in den Preisen hat dann den Getreidehändlern nur Verluste gebracht.

Die Preise für Weizen im Januar, Februar und März 215—225, gingen im Juli-August auf 190—195, im September auf 170 und dann bis zum Schlusse des Jahres auf 165 herunter. Bei Roggen waren die Preise von Januar bis Mai fast unverändert von 132—135, aber schon im Juni waren diese auf 122—125 Mark gewichen und fielen im Oktober bis zum Dezember noch weiter bis auf 116 Mark.

Für Erbsen und Gerste war das Geschäft während des ganzen Jahres unbelebt und blieben die Preise bis zum Oktober fast unverändert. Für Koch-Erbsen wurde von 135—160, für Viktoria-Erbsen von 165—175 und Futter-Erbsen bis 120 Mk. bezahlt. Im November und December sanken jedoch die Preise für Futtererbsen bis auf 100 Mk.

Für Gerste wurde je nach Qualität 120—155 Mark bezahlt, im Mai 105—110, und stagnirten die Preise von da bis zum Ende des Jahres.

Hafer prästete im Juli-August 115—120 Mk., ging im folgenden Monat auf 110 zurück und später noch auf 105 Mk.

Das Geschäft in Futterartikeln hat sich verkleinert. Es liegt das theilweise an dem bessern Ausfall der Ernte, theilweise aber auch daran, daß die Landwirthe mit Rücksicht auf die schlechten, durch die niedrigen Getreidepreise veranlaßten Erträge, sich auf das Allernothwendigste beschränken, endlich daran, daß die ebenso ungünstigen Preise für Mastvieh von größern Mastungen abhalten.

An Getreide und Hülsenfrüchten kamen hier an:

	1878/79:	1877/78:
auf der Ostbahn . . .	30 712 900 Kilo,	36 117 400 Kilo,
	1878:	1877:
auf der Oberschles. Bahn	1 259 200 Kilo,	894 100 Kilo,
zu Wasser	781 651 "	9 624 097 "
Verandt wurden von hier:		
	1878/79:	1877/78:
auf der Ostbahn . . .	21 886 300 Kilo,	24 459 800 Kilo,
	1878:	1877:
auf der Oberschles. Bahn	7 884 300 Kilo,	30 645 400 Kilo,
zu Wasser	6 534 081 "	6 294 121 "

Saaten.

Roth und weiß Klee Saat wurde von hiesigen und russischen Producenten so stark angeboten, daß ein bedeutendes Plus nach Hamburg abgeladen werden konnte. Nur geringe Quantitäten feinsten Sorte wurden aus Schlesien und amerikanische Saat ab Hamburg und Königsberg bezogen. Gräser, besonders englisches Reygras, wurden mehr verlangt und an Stelle des bisher sehr beliebten Tymotheegras angebaut.

Der Bestand am Schluß der Saatzeit ist als ganz gering zu bezeichnen. Die Preise für hiesige Klee saaten standen denen in Schlesien um mehrere Mark nach, weil letztere ein frischeres Ansehen und gleichmäßigeres Korn haben.

Holzhandel.

Der Gang des Holzgeschäfts war im Jahre 1878 ebenso schleppend und die Zufuhren waren ebenso mühsam abzusetzen wie im Jahre 1877. Die Preise haben allerdings keinen Rückgang erfahren, doch lag dies wohl daran, daß sie schon unter das Niveau der Herstellungskosten herabgedrückt waren.

Seit Eintritt der allgemeinen Geschäftsstockung haben sich die Holzzufuhren fast von Jahr zu Jahr vermindert und belief sich die Summe der 1878 eingeführten Hölzer etwa auf die Hälfte derjenigen der Jahre 1873 oder 1874. Dieses stetige Verringern des Imports berechtigt zu der Hoffnung, daß die Nachfrage nach Hölzern bald das Angebot übersteigen wird und daß mit diesem Augenblick eine günstige Wendung im Holzgeschäft eintreten wird.

Der einzige Artikel, an welchem es nach wie vor an schnellem Absatz nicht fehlte, waren eichene Eisenbahnschwellen. Der Import zu Wasser stieg in diesem Artikel von 28 048 St. im Jahre 1877 auf 95 604 St. im Jahre 1878, und erreichten dieselben frei Waggon hier die Preise von Mk. 3,80 bis Mk. 4,00 per Stück. Kanthölzer waren nur schwer unterzubringen.

Nicht besser gestaltete sich das Geschäft in Brettern. Das Engros-Geschäft war fast noch stiller als im Vorjahr und trotz beschränkten Betriebes wurden große Vorräthe ins neue Jahr übernommen. Feine Tischlerbretter fanden noch am ehesten Absatz und sind die dafür gezahlten Preise angemessen. Für Bretter mittlerer Qualität sind die Preise nominell und Absatz nur schwer und mit großen Opfern zu erzielen. Das Localgeschäft war gleichfalls ganz gering.

Die hiesigen 5 Dampf schneidmühlen waren demzufolge nur theilweise voll beschäftigt.

Rundholz kostete ca. 30 bis 50 Pf. per Cubikfuß, wobei die russischen Händler noch einigermaßen des niedrigen Rubels wegen Rechnung fanden,

während die österreichischen ungünstiger gestellt waren. Feine starke Waare fand flott Käufer, geringe und schwache Hölzer waren selbst zu gedrückten Preisen kaum zu verkaufen.

Wollhandel.

Der Wollhandel hat im Jahre 1878 erfreuliche Erscheinungen zu verzeichnen gehabt. Die im gesammten deutschen Reiche verarbeitete Quantität Wolle stieg von 1 341 700 Ctr. im Jahre 1877 auf 1 416 400 im Jahre 1878; die Ausfuhr deutscher Wollwaare und Garne, welche vorher im Rückgang befindlich war, begann im Jahre 1878 wieder zu steigen. Die kleinen Bestände aus dem Jahre 1877 waren hierselbst fast vollständig vor dem Wollmarkt geräumt und nahm dieser selbst einen flotten Verlauf. Die auswärts auf den vorausgegangenen Märkten Breslau und Posen gezahlten hohen Preise hatten viele Käufer zu unserm Wollmarkt gebracht, die auch von hiesigen Händlern manche Posten zu 10 bis 15 Mk. und für ungewaschene Wolle zu ca. 5 Mk. höhern Preisen als im Vorjahre kauften. Die zurückgebliebenen Bestände hier, welche nicht bedeutend waren, wurden im Laufe des Jahres an Fabrikanten wie an Händler aus Posen und Breslau verkauft. Auch Wollhändler und Fabrikanten in Polen haben in Mittelwollen hier gekauft, so daß am Schlusse des Jahres unsere Läger fast geräumt waren. Die Preise am Markt wie im Laufe des Jahres waren für gewaschene Wolle von 150—180 Mk., für ungewaschene 51—66 Mk. Wenn nun auch unser Wollhandel in diesem Jahre keineswegs einen so großen Umsatz wie in früheren Jahren aufweist, so war dennoch das Resultat ein nutzbringendes sowohl für die Händler wie für die Producenten, von welchen viele ihr Produkt direkt auf dem Wollmarkt verkauften.

Die Anfuhr auf den Woll-Markt am 13. und 14. Juni 1878 betrug:

a. an gewaschenen Wollen . . .	2212 Ctr.	} 3390 Ctr.
b. an Schmutzwollen . . .	570 "	
in der Stadt lagerten auf Speichern im Ganzen . . .	608 "	
gegen im Jahre 1877	5077 Ctr. gewaschene	459 Ctr. Schmutzwollen
" " "	1876 1431 "	1163 "

Die gegen das Vorjahr geringere Zufuhr hatte zuvörderst darin ihren Grund, daß in Folge des großen Bedarfs der Fabriken in Polen die polnischen Wollen fast ganz ausblieben. (Es waren zugeführt etwa 200 Ctr. gegen über 1000 Ctr. im Vorjahr.) Während ferner bedeutende Bestände aus dem Jahre 1876 zurückgeblieben waren, die 1877 an den Markt kamen, waren die vorjährigen Bestände bei Anfang des diesjährigen Marktes beinahe vollständig geräumt. Auch hatte ein großer Theil unserer inländischen Producenten

vorher an Händler verschlossen, die angeregt durch Ausichten auf eine günstigere Conjunktur vor dem Markte unsere Gegenden aufsuchten.

Eine Haupt-Veranlassung zu diesen Verkäufen, durch die viel Waare von unserem Markte ferngehalten wird, ist der zu frühe Termin unseres Marktes. Die Schur kann bei uns in der Regel erst Mitte Juni beendet werden, und ziehen es daher Produzenten, die nicht gerne weiter entlegene Märkte besuchen, vor, im Voraus, wenn auch zu minder günstigen Preisen, zu verschließen, um sich nicht mit der Schur übereilen zu müssen.

Unter diesen Umständen wäre eine Hinausschiebung unseres Marktes um einige Tage (jedoch unter der Voraussetzung, daß auch der Posener und Berliner Markt hinausgeschoben würde) dringend wünschenswerth, und würde dieses sowohl auf die Quantität der zugeführten Wollen, sowie Qualität der Wäschten unbedingdt günstig einwirken.

Das im Markte gehandelte Quantum bestand ungefähr aus

600	Etr.	feine Wollen
1000	„	feine mittel.
850	„	mittel.
350	„	ordinair

darunter ungewaschene ca. 570 Etr.

Die Wäsche war zum großen Theil schön, doch waren einzelne Stämme auch mißlungen, und fiel oft in einem Stamme die Wäsche verschieden aus in Folge des fortwährenden Witterungswechsels.

Die Auffsuhr geschah viel prompter als im Vorjahr, schon am 11. und 12. und in den frühen Morgenstunden am 13., so daß an diesem Tage schon ein vollständig geordnetes Lager vorhanden war. Die Käufer, Fabrikanten aus der Lausitz und aus der Mark, sowie Händler aus Berlin, Posen, Breslau und unserer Provinz waren schon in früher Stunde am Markt und es entwickelte sich sofort ein sehr lebhaftes Geschäft. Da Wäschten gut waren, und Abgeber willig zu etwas höheren Preisen, als vorjährige, abgaben, so war bis 9 Uhr schon $\frac{2}{3}$ des Lagers und bis Mittag des ersten Tages fast das ganze Lager geräumt.

Preise stellten sich für feinste Wollen bis 12 M., für mittlere bis 8 M., für geringe bis 4 M. höher als im Jahre 1877.

Es wurde gezahlt:

für feine Stämme	165—174	Mark,	schönste Wäsche	bis 177	Mark,
für fein mittlere	153—162	„			
für mittlere	144—153	„			
für ordinäre	129—141	„			

Ungewaschene Wollen bedangen 57—66 Mark.

Das Schur-Ergebniß war um etwa 5% geringer gegen das Vorjahr.

Expeditionsgeſchäft.

Das Export=Geſchäft nach Rußland hat im Jahre 1878, entgegen unſerer im vorjährigen Bericht ausgeſprochenen Vermuthung, daß die höhern Zollſätze eine Abnahme bewirken würden, eine bedeutende Steigerung nicht nur in Bezug auf Rohſtoffe und Halbfabrikate, ſondern auch in Ganz=Fabrikaten aufzuweiſen gehabt, während der Import nach hier einen weſentlichen Rückgang erfahren hat.

Dieſe, allen Hemmiſſen des Verkehrs zum Troß, eingetretene Zunahme des Exports nach Rußland findet ihre Erklärung in der Steigerung der Conſumtionsfähigkeit, welche nach Beendigung des orientaliſchen Krieges theilweiſe bei der ruſſiſchen Bevölkerung eintrat, ſowie in dem Einflusse, welche die durch die niedrige Valuta ermöglichte ausgedehntere und günſtigere Verwerthung ihrer Produkte auf die Lage der ruſſiſchen Landwirthſchaft und ihren Conſum ausüben mußte. Auch die allmähliche Weiterentwicklung des ruſſiſchen Bahnnetzes, die dadurch eintretende Erleichterung des Waarenbezugs und demzufolge die Erweiterung der Bedürfniſſe eines Theils der ruſſiſchen Bevölkerung mögen zu den Zunahmen des Exports nach Rußland beitragen.

Eine Störung in dem Verkehr mit Rußland, die theilweiſe von recht empfindlichen Verluſten begleitet war, wurde durch die andauernden Schwankungen der ruſſiſchen Valuta herbeigeführt.

Handel mit Eiſen, Eiſenwaaren und Kohlen.

Die allgemeine Erwartung, daß die fortwährend beunruhigenden Preis=Rückgänge ſowohl in der Kohlen= wie auch in der Eiſenbranche in den erſten Monaten 1878 ihren Abſchluß finden müßten, hat ſich nicht beſtätigt. Die kleine Besserung, welche im Eiſen=Geſchäft im 3. Quartal eintrat, war nicht von Dauer, am Schluſſe des Jahres war in Walzeiſen ein Preis=Rückgang von Mk. 1,00 und für oberſchleſiſche Kohlen von Mk. 0,07 pro Str. gegen das Vorjahr zu verzeichnen, auch die Preise für Eiſenwaaren gingen abermals herunter, ſo daß das Geſchäft als kein beſonderes zu bezeichnen iſt.

Neben der allgemeinen Geſchäftslage, hervorgerufen durch das Miß=Verhältniß zwiſchen Produktion und Conſum, drückte hierorts auf das Eiſen=Geſchäft die Lage der Landwirthſchaft, deren Conſum wegen der niedrigen Getreidepreise auf das Nothwendigſte eingeſchränkt wurde; die inſolge der Rinderpeſt in Rußland durchgeführte Grenzſperre, die hohen Zölle und der niedrige Stand der ruſſiſchen Valuta, durch welche Factoren der einſt blühende Export unſerer Stadt nach Rußland erheblich eingeſchränkt wurde. Die Umſätze in Walzeiſen, Metallen und Eiſenwaaren am Orte und nach den an der

Bahnstrecke Thorn-Osterode gelegenen Orten bewegten sich im Allgemeinen in den vorjährigen Grenzen.

Das Geschäft in ober-schlesischen Stück-, Würfel- und Nußkohlen, sowie in polnischem und schlesischem Stückkalk hat sich durch die Vermittelung des directen Verkehrs nach hier und mit den verschiedenen Stationen der Thorn-Insterburger Bahn trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse recht rege gestaltet, obwohl der Verbrauch auch hier etwas nachgelassen haben dürfte, da uns ein größerer Abzug nach dem Nachbarreiche fehlte und das Wetter bis in den Dezember hinein milde blieb. Schmiede- und Gaskohlen wurden auch im Jahre 1878, ihrer vorzüglichen Qualität wegen, ausschließlich aus England bezogen. Englische Maschinenkohlen, per Schiff ab Danzig bezogen, konnten der billigen See- und Flußfrachten wegen billiger hierher aufs Lager gelegt werden, als schlesische per Bahn bezogen, und es entwickelte sich demgemäß auch in englischen Maschinen- und Ziegelei-Kohlen ein verhältnißmäßig lebhaftes Geschäft, allerdings mehr zum Vortheil des Danziger als des Thorner Handels, da ersterer mehr und mehr vom Großhandel-System zur Cultivirung des Verkehrs mit den Consumennten übergeht.

Maschinen-Fabrikation. Eisengießerei.

Das Jahr 1878 hat sich in dieser Branche etwas besser gestaltet als im Vorjahre. Es wurden mehr Arbeiter beschäftigt, als im Jahre 1877, und die Production, hauptsächlich landwirthschaftlicher Maschinen, darunter als Specialität Säemaschinen, ferner complete Mühlen-Anlagen, eiserne Brücken, Gitter u., hat demgemäß zugenommen. Allerdings ließen die durch über-große Concurrrenz sehr gedrückten Preise dem Fabrikanten keinen nennens-werthen Nutzen; auch der Credit wurde, in Folge der gedrückten Lage, fast in noch höherem Maße beansprucht, als im Vorjahr. Das Geschäft nach Ruß-land litt unter den ungünstigen Coursverhältnissen, nur der Zwischenhandel im Inland kann als rege bezeichnet werden. Die Preise für Rohmaterialien gingen gegen das Vorjahr theilweise erheblich zurück, die Arbeitslöhne mußten jedoch, um gute Kräfte zu fesseln, auf der frühern Höhe belassen werden.

Leder, rohe Häute und Felle.

Der Umsatz in Leder war ungefähr dem des Vorjahres gleich, und da wesentliche Preisänderungen nicht eintraten, so würde der Nutzen für die Händler ein ziemlich normaler gewesen sein, wenn nicht zahlreiche Verluste an den Außenständen denselben zum großen Theil absorbirt hätten. Die Preise für Schuhwaaren sind hauptsächlich durch die Concurrrenz der sogenannten

Wanderläger so heruntergedrückt, daß die Schuhmacher kaum ihre Rechnung finden und hin und wieder selbst mit Verlust arbeiten. Voraussichtlich wird dieser Nothstand ein dauernder sein und das Schuhmachergewerbe, immer mehr bedrängt durch die Schuhfabrikation im Großen, von Jahr zu Jahr an Bedeutung verlieren.

Ochsen- und Kuhhäute waren ziemlich gefragt und gingen besonders zum Herbst etwa 15% höher. Das Quantum, welches an den Markt kam, war wesentlich geringer als in frühern Jahren, zum Theil wohl mit der Grenzsperrre, zum Theil damit zusammenhängend, daß die Landleute, die im Herbst 1—2 Kühe zu schlachten pflegen, in diesem Jahre dies nur vereinzelt gethan haben und es vorgezogen, Rindvieh, was theuer war, zu verkaufen und dafür Schweine, die sehr billig waren, zu schlachten. Kalbfelle waren flau und erst am Jahresluß lebhaft gefragt und steigend. Roßhäute hatten ein normales Geschäft, ohne wesentlich höhere Preise zu erzielen. Schaf-Felle waren bis April sehr flau und kaum mit 35—36 M. per Ctr. zu verkaufen; von da ab wurden sie lebhaft nach Polen gekauft und erzielten schließlich beste, wollige reine Felle 65 M. per Ctr. Die Hauffe war ganz und gar ungerechtfertigt und von kurzer Dauer, das Jahr schloß so flau und mit denselben Preisen, wie es begonnen hatte. — Ziegenfelle wurden früher schlecht abgehäutet und erzielten kaum 1—1,50 M., während dieselben jetzt, fleischermäßig geschlachtet, mit 3 M. per St. bezahlt werden.

Tabak.

Der Umsatz in Tabakfabrikaten, namentlich in Cigarren, der im Vorjahr theilweise zurückgegangen war, hat sich im Jahre 1878 wesentlich lebhafter gestaltet. Allerdings gab dabei die Ungewißheit bezüglich der schwebenden Steuerfragen und die dadurch hervorgerufene lebhaftere Speculation die Hauptveranlassung.

Das Cigarrengeschäft nach Rußland litt unter dem Sinken des Rubelcourses; wenn aber auch die niedrige russische Waluta, wie fast für alle Industriezweige Rußlands, so auch für die Tabakfabrikation einen Aufschwung der russischen Industrie zur Folge hatte, so hat doch anderwärts die Gewöhnung an die andauernden Coursverhältnisse und das Verschwinden der Hoffnung auf baldige Besserung der Waluta allmählich die Wiederaufnahme der Beziehungen zu den hiesigen Bezugsquellen, fast in gleich belangreicher Weise wie früher, zur Folge gehabt.

Die lebhaftere Nachfrage nach russischen Cigaretten und geschnittenen Tabaken veranlaßte eine fernere Zunahme des Imports derselben, und finden diese Fabrikate in ganz Deutschland in stetig zunehmendem Grade Eingang. Auch

die zur Schnupftabaksfabrikation verwandten russischen Blättertabake wurden in starken Quantitäten importirt, wozu wohl ebenso der zu Bezügen aus Rußland einladende niedrige Rubelcours wie der gute Ausfall der russischen Blättertabake Veranlassung gab.

Honigkuchen.

Wenn auch der Absatz in diesem Artikel während der ersten 9 Monate des Jahres in Folge der ungünstigen Zeitverhältnisse um ein Bedeutendes hinter dem der Vorjahre zurückgeblieben, so schloß das Jahr doch noch leidlich für den Fabrikanten, da die Borräthe um Weihnachten größer waren und weniger Aufträge zurückgewiesen werden durften als sonst.

Von amerikanischem Honig sind ca. 2000 Ctr. bezogen worden, für welche um einige M. niedrigere Preise als im vorigen Jahre gezahlt wurden. In Folge ziemlich guter inländischer Ernte war in Bremen und Hamburg der Abzug für ausländisches Produkt gering und der Markt befand sich mit einigen Ausnahmen in gedrückter Stimmung.

Von inländischem Honig sind ebenfalls einige tausend Centner gekauft und zwar zu Preisen, die weder in einem Verhältnisse zu den Wachspreisen noch zu den Preisen für ausländische Waare standen. Für Wachs zahlten Bleichen-Inhaber 100—110 Pf. per Pfd. gegen 180—200 Pf. in früheren Jahren, es ist mithin der Nutzen, den sich der Fabrikant beim Einkauf von einheimischem Honig versprach, ein illusorischer geworden.

Spiritus-Fabrikation.

Die niedrigen Spirituspreise, M. 45—46 per Tonne, mit welchen wir in Folge der vorjährigen reichen Kartoffelernte in das neue Jahr eintraten hielten bis zum Monat März an. Von da ab trat ein größerer Abzug nach dem Auslande ein, so daß die Spirituspreise von Monat zu Monat eine fortwährend Steigerung erfuhren, die im Monat Juli als die neue Kartoffelernte bereits als eine schlechte bezeichnet werden konnte, ihren Höhepunkt von 55—56 M. per Tonne erreichte. Diese hohen Preise bei Beginn der neuen Campagne hielten jedoch nur kurze Zeit an, denn die reiche Roggen-Ernte und der damit verbundene niedrige Roggenpreis übten insofern eine rückwirkende Kraft aus, als vielfach Roggen zu Brennereizwecken verwendet wurde und sich somit die Spirituspreise bei Schluß des Jahres auf M. 47—48 per Tonne herabdrückten.

Der Absatz von Spirit war nicht so bedeutend als im vorigen Jahre. In erster Reihe tragen daran die allgemein erschütterten Creditverhältnisse schuld.

Die Fabrikanten von Sprit sehen sich infolge der mißlichen Geschäftslage veranlaßt, ihren Absatz von Sprit so viel als möglich einzuschränken und ihr Augenmerk der Biqueurbranche zuzuwenden, welche auch in diesem Jahre einen erneuten Aufschwung zu verzeichnen hat.

Schnittwaaren und Confection.

Der im vorjährigen Bericht erwähnte Druck auf diese Branchen ist in dem Jahre 1878 nur noch fühlbarer geworden. Der einst in unserer Stadt blühende Handel in Manufacturwaaren geht, seit unser Geschäft aus den bekannten Gründen in Rußland mehr und mehr Terrain verliert, unverkennbar zurück.

Die meisten Confections-Artikel, bis auf Herrenhemden, deren Fabrication seit einiger Zeit hier mit Verständniß betrieben wird, werden ab Berlin bezogen. Die dajelbst heimische Massen-Fabrication ermöglicht einen billigeren Preis, schafft bessere Ausstattung und bildet einen tüchtigen Stamm von Arbeitern heran, so daß die heimischen Arbeiter nicht mitkommen und die Verkäufer bei Bezügen ab Berlin mehr Nutzen und weniger Mühe haben, als wenn sie hier am Plage anfertigen lassen.

Weinhandel.

Der Weinhandel des Vorjahrs litt fortdauernd unter dem Druck der ungünstigen allgemeinen Conjunctionen, die dem Absatz nicht günstig gewesen sind. Der Consum blieb in der Hauptsache auf kleine Weine beschränkt, während feinere Weine nur wenig Beachtung fanden. Unter diesen Umständen und ohne Aussicht auf eine Hebung des Geschäfts zeigte sich verhältnißmäßig nur schwache Kauflust für die neuen 1878 er Bordeaux-Weine, die im Allgemeinen sehr günstig beurtheilt werden, wogegen die 1878 er Lese am Rhein und an der Mosel hinsichtlich ihrer Qualität ein unbefriedigendes Resultat ergeben hat.

Colonialwaaren.

Kaffee. Im Allgemeinen bewegte sich das Geschäft in gewohnten Grenzen. Die Preisschwankungen waren nicht wesentlich; in der zweiten Hälfte des Jahres machte sich nach und nach eine weichende Tendenz bemerkbar, welche nur förderlich einwirkte, da eine geräumigere Auswahl nöthig wurde. Die sehr beliebten und vorzugsweise gern genommenen Java-Sorten lieferten sich nicht so gut wie sonst, die Preise der besseren Ceylons gingen sehr hoch und zeitweise war nichts davon in befriedigender Qualität vorhanden. Es ist

bemerkenswerth, daß südamerikanische Kaffees jetzt in viel besseren und sorgfamer behandelten Sortimenten geliefert werden, wie früher; wenn dies andauert, werden sie den holländigen Kaffees eine fühlbare Concurrenz bereiten. Das Geschäft in Kaffee kann als ein solides und lohnendes bezeichnet werden.

Eine Erhöhung des Kaffeezolles, während sich der bisherige Zoll schon auf 8 bis 22 Procent vom Werthe der Waare beziffert, dürfte einer Zunahme des Verbrauchs dieses Nahrungsmittels nicht günstig sein; die Grenze des Zolles scheint bereits erreicht.

Der Verbrauch vielfacher Surrogate, Gesundheitskaffee, Feigenkaffee, Cichorienmehl u. ist im Zunehmen begriffen.

Reis. Während das Geschäft in diesem Artikel im Allgemeinen nichts Bemerkenswerthes darbot, verdient doch hervorgehoben zu werden, daß sich im Frühjahr eine wesentlich größere Nachfrage nach billigen Sorten zum Verbrauch für die ländliche Bevölkerung, als Ersatz für die an manchen Orten in Fäule übergehenden Kartoffeln bemerkbar machte. In jenen Bevölkerungsschichten der ländlichen Arbeitsklassen giebt man dem Reis, der sich leicht kocht und dem Geschmack zusagt, den Vorzug vor Hülsenfrüchten, Graupen, Grützen und Mehl.

Petroleum.

Bei sehr starker Concurrenz am hiesigen Platze, sowie bei der vorherrschend weichenden Tendenz der Preise dieses Artikels war das Geschäft gar nicht lohnend. Die Qualität desselben gab vielfach zu den mannigfachsten Klagen Veranlassung.

Dem Geschäft in Petroleum droht eine nicht zu übersehende Gefahr durch den § 12 des Gesetzes über den Verkehr mit Nahrungsmitteln und Gebrauchsgegenständen.

Nach § 12 Abs. 2 ist derjenige strafbar, der wissentlich Petroleum feil hält oder verkauft, welches nicht gehörig gereinigt ist.

Die Motive nahmen an, daß zugleich mit dem Gesetz die Bestimmung der Beschaffenheit, die Angabe gültiger Erkennungsmittel derselben wie auch die Ueberwachung des Petroleumverkaufs geregelt werden sollte. Diese Regelung, mit welcher naturgemäß bedeutende Schwierigkeiten verbunden sind und welche überdies den Artikel jedenfalls mit weiteren Unkosten belasten wird, ist bis jetzt noch nicht eingetreten. Ohne ordnungsmäßige Regelung der Untersuchung von Petroleum aber können die Petroleumhändler je nach den hier oder da obwaltenden Auffassungen der Polizeibehörden und Gerichte in recht schlimme Prozesse verwickelt werden. Die Importeure wollen zur Zeit nicht einmal den amerikanischen Test garantiren für Verkäufe nach dem Binnenlande.

Bierbrauereien.

Die Bier-Produktion zog im vergangenen Jahre Vortheil aus den billigen Getreidepreisen, zumal der Bier-Consum in unserer Gegend entschieden an Ausdehnung gewinnt.

Das von den im Kreise befindlichen Brauereien hergestellte Bier erfreut sich nicht nur hier, sondern auch in den Nachbarlanden großer Beliebtheit. Daneben ist auch der Import schwerer, von auswärts bezogener Biere im Steigen begriffen, von denen ostpreussische, Berliner und bairische Biere im vergangenen Jahre in größern Mengen als sonst hier eingeführt worden sind.

Molkerei.

Dem Molkereiwesen ist von den Landwirthen Westpreußens in den letzten Jahren eine immer mehr steigende Aufmerksamkeit geschenkt worden, welche bereits zu den glücklichsten Resultaten geführt hat und noch weitere erfreuliche Ergebnisse erwarten läßt. Berlin bildet für die feinen Erzeugnisse des Molkereibetriebs einen sehr günstigen Markt, und auch in der Provinz wird wirklich gute Waare gern zu höhern Preisen als die Mittel- und schlechte Waare gekauft.

Die im Kreise bestehende Molkerei-Genossenschaft empfing im Geschäftsjahr vom 1. September 1877 bis dahin 1878: 749 229 Liter Milch; davon wurden verkauft 59 080 Liter, es blieben somit 690 149 Liter zu verarbeiten. Davon wurden 21 260 Kilo Butter und 19 527 Kilo Käse fabricirt.

Versicherungswesen.

Die Zahl der hier vertretenen Versicherungs-Gesellschaften ist ziemlich dieselbe geblieben. Es existiren hier 38 Agenten, von welchen die meisten verschiedene Zweige der Versicherung vertreten. Neben der Feuer-Versicherung, welche durch 26 Anstalten vertreten wird, haben die Lebens-Versicherung und die Hagel-Versicherung allmählich an Ausdehnung gewonnen.

Für die Immobilien innerhalb der städtischen Ringmauern besteht Zwangs-Versicherung bei der städtischen Feuer-Societät. Bei derselben war Ende 1878 ein Kapital von 12 215 995 M. versichert gegen 11 784 610 M. im Vorjahr. An Beiträgen wurden erhoben 11 988,61 M. Die gezahlte Brand-Entschädigung belief sich auf 18 939,25 M. Das Gesamt-Vermögen der Anstalt beträgt 911 612,35 M., gegen 882 291 M. im Vorjahr.

Mühlenfabrikate.

Das Geschäft in Mehl und Futterwaaren war im Jahre 1878 in Bezug auf den Umsatz dem des Vorjahres fast gleich. Doch klagten die Fabri-

kanten über die auch auf diesem Gebiete sich sehr fühlbar machende Concurrenz, welche die Preise drückt. Die Conjecturen gestalteten sich denn auch im vergangenen Jahre ungünstig für die Producenten, da die Mehlspreise im Verhältniß zu den Getreidepreisen zu niedrig sich hielten.

Die Einfuhr von Mühlenfabrikaten, Kleie, Grütze, Graupe u., ist von ca. 2 Mill. Kilo im Jahre 1877 auf ca. 900 000 Kilo im Jahre 1878 zurückgegangen. Die Ausfuhr blieb sich gleich. Die bedeutende Abnahme der Einfuhr hat ihre Ursache wohl in dem verminderten Bedarf an Kleie, da die Futter-Ernte gut ausgefallen war und überdies die niedrigen Viehpreise zur Mastung nicht ermunterten.

Ziegel- und Kalkbrennerei.

Die Festungsbauten bei Thorn und der Bedarf an Ziegeln, welcher theils schon durch sie herbeigeführt ist, theils von ihnen noch erwartet wird, hat zu einem lebhaften Aufschwung in der Ziegelfabrikation bei Thorn geführt. Es existiren zur Zeit im Kreise Thorn, meist in der Umgebung von Thorn, 20 Ziegeleien, von welchen 13 im großen Maßstabe betrieben werden. Außerdem werden noch Ziegel aus den benachbarten Kreisen, sowie aus dem angrenzenden russischen Gebiet bezogen.

Die der Stadt Thorn gehörige Ziegelei, in welcher seit 1877 ein Ringofen in Betrieb ist, brannte 1283 Tausend Mauerziegel und Dachpfannen. Außerdem wurden 878 hl. Kalk gebrannt, doch soll die Kalkbrennerei, weil die Concurrenz mit dem schlesischen und polnischen Kalk immer drückender wird, eingestellt werden.

Bank- und Credit-Institute.

Die hiesigen Credit-Anstalten haben auch im Jahre 1878, trotz der Ungunst der Verhältnisse, im Allgemeinen befriedigende, theilweise sogar glänzende Geschäfts-Ergebnisse erzielt. Wenn angesichts der trüben Zeiten die größte Vorsicht angewandt wurde und der Credit manche Einschränkungen erfuhr, so findet dies in der allgemeinen Geschäftslage genügende Erklärung. Der Geldstand blieb bei der allgemeinen Thatlosigkeit auf geschäftlichem Gebiete, welche die jetzige Epoche charakterisirt, natürlich ein flüssiger, da es nicht an Kapital, sondern an Vertrauen und Unternehmungslust mangelt.

Der Wechsel-Zinsfuß bei der Reichsbank war vom 21. Jan. bis 28. Aug. 4 pCt., vom 29. August bis 10. Dezember 5 pCt. und die übrige Zeit des Jahres 4½ pCt.

Die Reichsbankstelle weist in ihrem Abschlusse nach:

Giro-Verkehr: Einnahme . . .	16 523 663 M.
Ausgabe . . .	16 460 343 „

Giro-Uebertragungen: Zugang	9 180 791 Mk.
Abgang	9 540 452 "
Disconto-Platzwechsel	18 609 022 "
Remessen aufs Inland	4 635 997 "
" aufs Ausland	—
Incasso-Wechsel	10 776 628 "
Lombard-Darlehne	5 954 800 "
Zahlungs-Anweisungen	825 718 "

Die Thorner Credit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.) hatte unverändert ein Actien-Kapital von 300 000 M. Angekauft wurden 3456 Wechsel im Betrage von 6 453 616,82 M., am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 667 722,06 M. Lombard-Darlehne wurden im Betrage von 477 169,25 M. gegeben. Die Depositen betragen am Schluß des Jahres 403 980,87 M., der Reserve-Fond 7 154,51 M. Den Aktionären wurden 11 % Dividende gezahlt.

Die Credit-Bank von Donimirski, Kalkstein, Lyskowski & Co. hatte wie bisher ein Aktien-Kapital von 1 500 000 M. Der Wechselbestand am Schlusse des Jahres betrug 646 867,56 M., die Depositen 858 572,19 M. Der Umsatz im Commissions-Geschäft belief sich auf 1 969 889 M. Der Reservefond beträgt 226 646,37 M., die Dividende, welche die Bank den Aktionären gewährte, 5 pCt.

Der Vorschuß-Verein, eingetragene Genossenschaft, hatte einen Gesamt-Kassenumsatz von 10 465 901 M. Der Verein discountirte Wechsel im Betrage von 4 071 142 M. Das Guthaben der 893 Mitglieder belief sich am Schluß des Jahres auf 251 667,35 M., der Reservefond auf 18 376,20 M., der Wechselbestand auf 772 460 M., die Depositen 249 296 M., die Spar-Einlagen 261 132 M. Den Mitgliedern wurden 10 % Dividende gewährt.

Die Culmsee'er Volksbank, J. Scharwenka & Co., hatte ein Aktienkapital von 120 000 M. Sie discountirte Wechsel im Betrage von 1 752 255,13 M., Depositen wurden eingezahlt im Betrage von 1 329 613,61 M. Am Schluß des Jahres betrug der Wechsel-Bestand 342 643,83 M., das Depositen-Kapital 239 015,64 M., der Reservefond 2055,63 M. — Die Dividende betrug $6\frac{2}{3}$ pCt.

Die Culmsee'er Credit-Gesellschaft C. G. Hirschfeld & Co. hat ein Actien-Kapital von 75 000 Mk.; sie discountirte Wechsel im Betrage von 1 357 319 Mk. 68 Pf. Depositen wurden eingezahlt 227 402 Mk. 21 Pf. Wechselbestand am Schluß des Jahres 298 928 Mk. 70 Pf. Das Depositenkapital 240 130 Mk. 80 Pf. Der Reservefond 3630 Mk. 42 Pf. Dividende wurden 6 % gezahlt.

In Stadt Culmsee sind veranlagt zu:

kl. AI. der Gewerbesteuer —

kl. AII. „ „ 39

Gewerbtreibende (mit 1176 Mf.).

Die städtische Sparkasse hatte am Schlusse des Jahres 1877 einen Gesamt-Bestand von 180 289 M. gehabt; der Zuwachs durch neue Einlagen betrug 47 985 M. und durch Zuschreibung von Zinsen 7413 M. Zurückgezahlt wurden 31 185 M., es blieb also am Schlusse des Jahres ein Bestand von 204 503 M. Der Reservefond beläuft sich auf 37 620 M.

Schiffahrts-Verkehr.

Der bereits im Eingang hervorgehobene Rückgang der Weichselschiffahrt spricht sich in folgenden Zahlen aus:

Es kamen 1878 hier

zur Ausladung: 1 Dampfer, 160 ODERFÄHNE, 73 GALLER, 57 HOLZ-
TRAFTEN;

zur Beladung: 1 Dampfer, 1480 ODERFÄHNE.

An Wasserfahrzeugen einschließlich Galler und Traften sind im Jahre 1878 auf der Weichsel hier 5769 Stück passirt.

Postverkehr.

A. Briefe.

a. Angekommen:

1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe	569 682 Stück,
mehr gegen 1877	38 412 =
2) Postkarten	106 020 =
mehr gegen 1877	11 970 =
3) Drucksachen	99 648 =
weniger gegen 1877	15 516 =
4) Waarenproben	6 570 =
mehr gegen 1877	360 =

b. Abgegangen:

1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe	488 034 Stück,
weniger gegen 1877	15 552 =
2) Postkarten	82 800 =
mehr gegen 1877	1 008 =
3) Drucksachen	102 132 =
mehr gegen 1877	32 464 =
4) Waarenproben	8 064 =
weniger gegen 1877	378 =

Die Zahl der angekommenen Briefe übersteigt die der abgegangenen um 81 648, im Jahre 1877 betrug die Differenz 83 206 Stück.

B. Paket- und Geld-Verkehr:

a. Angekommen:

1) Pakete ohne Werthangabe	79 164 Stück,
mehr gegen 1877	2 790 =
2) Briefe und Pakete mit Werthangabe	15 840 =
weniger gegen 1877	756
(Werth 32 931 540 Mark, mehr 8 783 460 Mark).	

b. Abgegangen:

1) Pakete ohne Werthangabe	60 318 Stück,
mehr gegen 1877	2 952 "
2) Briefe und Pakete mit Werthangabe	10 296 "
weniger gegen 1877	1 206 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

1) Eingegangene Postnachnahme-Sendungen:

a. Postnachnahme-Briefe und Pakete	8 604 Stück,
weniger gegen 1877	900 =
b. Postnachnahme	102 564 Mark,
mehr gegen 1877	11 304 =

2) Aufgegebene Postnachnahme-Sendungen:

a. Postnachnahme-Briefe und Pakete	9 613 Stück,
weniger gegen 1877	908 =
b. Postnachnahme-Betrag	54 553 Mark,
weniger gegen 1877	170 197 =

D. Postauftrags-Verkehr.

1) Eingegangene Postaufträge	5 812 Stück, Betrag	663 068 Mark,
mehr gegen 1877	656 = und	17 056 =
2) Aufgegebene Postaufträge	1 335 =	
mehr gegen 1877	129 =	

E. Postanweisungen-Verkehr.

1) Eingezahlte Postanweisungen	48 998 Stück, Betrag	2 755 246 Mark,
mehr gegen 1877	3 831 =	162 937 =
2) Ausgezahlte Postanweisungen	49 987 Stück, Betrag	2 304 619 =
weniger gegen 1877	1 977 =	136 933 =

F. Zeitungs-Verkehr.

1) Abgesandte Zeitungsnummern	520 824 Stück,
mehr gegen 1877	7 792 "

2) Empfangene Zeitungsnummern	260 677	Stück,
mehr gegen 1877	53 504	"
3) Abgesandte außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	14 343	"
mehr gegen 1877	6 898	"

G. Reise=Verkehr.

1) Zahl der mit den Posten abgereisten Personen	2 118,	
weniger gegen 1877	291,	
2) Personengeld vereinnahmt	4 552	Mark.
weniger gegen 1877	922	"

H. Finanz=Ergebnisse.

1) Statsmäßige Einnahmen	164 507	Mark,
2) Statsmäßige Ausgaben	94 854	=
3) Gesamt-Einnahme	2 942 236	=
4) Gesamt-Ausgabe	2 399 511	=
5) Ueberschuß	542 725	=
6) Einnahme aus dem Verkauf von Wechselstempelmarken	17 344	=
Der Ueberschuß beträgt 304 434 Mark mehr als im Jahre 1877.		

U e b e r s i c h t

über den
Telegraphen-Verkehr bei den Telegraphen-Anstalten im Kreise Thorn
für das Jahr 1878.

N a m e des Telegraphen-Amtes.	Bei dem Amte sind				Zahl der im Betriebe befindlichen Apparate.
	Telegramme aufgegeben		an Gebühren erhoben Mk.	Telegramme ange- kommen inländische und ausländische	
	inländische	aus- ländische			
Thorn, Hauptamt	23 284	1995	21 880	25 900	20 <small>(einschließlich 2 Fernsprecher)</small>
„ Zweigamt Bahnh.	1122	79	1002	1078	1
Möcker*)	113	—	86	177	2 Fernspr.
Culmsee	1582	46	1349	2124	1
Leibitsch	510	—	403	619	1
Ostaszewo**)	124	1	94	116	1
Ottlotschin	611	23	727	381	1
Schönsee	740	11	617	958	1
Zusammen	28 086	2155	26 158	31 353	28 einschließl. 4 Fernspr.

*) Am 1. Januar 1878 eröffnet.

**) Am 1. Juli 1878 eröffnet.

G e w e r b e s t e u e r - V e r a n l a g u n g .

Zur Gewerbesteuer im Kreise Thorn sind veranlagt:

	M. A. I.	M. A. II.
Stadt Thorn	7	271
= Culmsee	—	39
Sonstige Ortschaften des Kreises		
Thorn	2	116

Gewerbetreibende.

Das Firmen-Register wies am Ende des Jahres 1878: 294 im Kreise Thorn existirende Firmen auf.

Statistische Uebersicht über den Handelsverkehr Thorn's.

Nachweisung der von und nach Thorn versandten Güter.

Wie im vorigen Jahresbericht, so konnten auch in der untenstehenden Nachweisung von den mit den Eisenbahnen beförderten Waaren nur diejenigen Güter classificirt aufgeführt werden, welche als Wagenladungs-Güter eingegangen resp. versandt worden waren, während die Stückgüter summarisch aufgeführt werden mußten. Die bezüglich der k. Ostbahn angegebenen Ziffern beziehen sich auf das Etatsjahr vom 1. April 1878 bis 31. März 1879, die Angaben bezüglich der Oberschlesischen Bahn und der Wasser-Transporte dagegen auf das Kalenderjahr 1878.

A. Eingang.

Güter	Ostbahn Kilo	Oberschl. Bahn Kilo	Weichsel Kilo
Borsten und Haare	26300	—	—
Knochen	108100	—	—
Lumpen, Habern	63200	—	—
Diverse Abfälle (Federn, Bruchglas etc.) .	112300	15500	1639
Asphalt, Harze, Pech, Theer	294100	72200	102595
Rohe Baumwolle	406000	—	—
Steinkohlen, Coaks	101500	27539300	3308250
Holzkohlen, Torf, Lohkuchen	11900	—	30000
Braunkohlen	—	—	—
Dachpappe, Dachfilz	45200	192700	130298
Chemikalien und Apothekerwaaren, Bleiweiß, Zinkwasser	80800	199900	18090
Farbeholz	—	8700	1397
Mineral- und Terpentinöl	33100	46800	386
Petroleum	557900	35100	50122
Soda, Sodaasche, Salpeter, Potasche . .	20900	5700	43856
Drucksachen und Bücher	—	—	—

Güter	Ostbahn	Oberöchl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Düngemittel aller Art und Düngesalz	305200	41000	90000
Roh- u. Gußeisen, Bruch- (Schmelz-) Eisen	115100	28200	225000
Eisenbahnschienen	183100	66800	—
Eisen, fabricirtes	805800	2124800	5562
Eisen, Eisenguß und Stahlwaaren	1353400	1624500	52201
Erze und Mineralien	19800	10100	69977
Fastagen aller Art, leere Säcke	26600	10000	11204
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Säme- reien	30712900	1259200	781651
Hopfen	17400	105000	—
Obst, rohes, getrocknetes und gebackenes	—	63400	309
Kartoffeln	210000	121000	—
Diverse Feld-, Garten- u. Walderzeugnisse	80000	15500	18631
Pulver	—	—	2347
Öle, Fette, Öhran	126300	66600	54607
Talg, Seife, Wagenschmiere, Kerzen	5700	23000	118292
Hanf, Heede, Werg	687700	—	433
Garne aller Art	239300	40400	—
Geräthe (Bau- und Haus-) Möbel und Musik-Instrumente	314000	158000	1034
Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence	62800	63500	116512
Häute, Felle, Pelzwerk	63000	—	—
Leder	36800	—	—
Bau- und Nutzholz zu Wasser 95 604 St. Schwellen, 8036 St. Balken, 11 715 St. Mauerlatten, 8104 Schock Stäbe, 2235 Felgen, 1200 Runderichen, 600 Bunde Korbweiden	4520800	227600	—
Brennholz	345300	—	8082 cbm.
Borke und Lohe	4000	—	3858
Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren	125000	20000	—
Hüttenproducte (nicht besonders genannt)	5000	25000	—
Knochenkohle und Knochenmehl	157600	—	98663
Bier	334000	117500	—
Käse und Butter	12500	—	—

Güter	Ostbahn	Oberschl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Eider	—	—	—
Eier	71800	—	—
Cichorien und Kaffe-Surragate	10000	64300	278015
Fische, Neunaugen zc.	—	—	50
Heringe	494200	258800	201 Tonn.
Kaffee	—	25100	—
Kartoffelmehl und Stärke	27500	—	283519
Milch	—	—	—
Mühlen-Fabrikate (Mehl, Grütze, Graupe, Kleie)	837800	51000	230118
Salz, Salzlecksteine	56500	1214200	256420
Spiritus, Branntwein	1235800	58000	1939
Syrup, Melasse, Honig	57000	5000	70951
Tabak und Tabakfabricate	28100	5500	5502
Wein	105700	25500	128492
Zucker aller Art	257100	285300	79749
Thee	—	—	—
Außerdem Colonialwaaren und Konsumti- bilien	9600	85500	93686
Kurz- und Galanteriewaaren	15400	5300	110
Manufacturwaaren	190500	73700	337
Maschinen und Maschinentheile	1013900	846100	—
Blei	—	—	3895
Zink, Kupfer, Messing Zinn	15400	154000	—
Sonstige Metallwaaren	26800	—	—
Militär-Effekten	351400	38300	13744
Delkuchen	1571200	390500	99000
Papier und Pappwaaren	—	10000	42550
Steine, roh und bearbeitet, Chamotz, Dach-, Form- und Mauerziegel	222900	1395700	1480195
Cement	23400	735000	261100
Kalk gebrannt und ungebrannt	1176000	2253900	—
Thon, Schiefer, Lehm, Sand, Gyps	449200	435600	13298
Thon- und Töpferwaaren	38300	289800	26056
Wolle, thierische	818700	170400	—

Güter	Ostbahn	Oberschl. Bahn	Weichjel
	Kilo	Kilo	Kilo
Leim	—	—	406
Dachlath	—	—	14439
Sonstige Güter	29100	16700	706
Als Stückgut beförderte	3254900	4303100	—
	55263000	47515300	8621641

B. Ausgang.

Borsten und Haare	5100	29500	—
Knochen	139300	42000	—
Lumpen und Hädern	186900	226800	—
Diverse Abfälle	135000	87400	15000
Asphalt, Harze, Pech, Theer	419200	61200	2383
Baumwolle	564400	—	—
Steinkohlen, Coaks	598900	59600	—
Braunkohlen	—	—	—
Torf, Holzkohlen, Lohkuchen	—	—	—
Dachpappe und Dachfilz	210200	—	—
Chemikalien, Drogen, Apotheker- und Farbwaaren	226800	10300	254
Farbholz	—	—	—
Mineral- und Terpentinöl	16000	—	—
Petroleum	33800	—	—
Soda, Soda-Asthe, Salpeter, Potasche	43900	—	1295
Drucksachen und Bücher	—	—	—
Düngemittel aller Art	397500	201200	—
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- (Schmelz-) Eisen	423400	194200	15000
Eisenbahnschienen	226400	—	55000
Eisen, fabricirt	1736900	—	—
Eisen, Eisenguß und Stahlwaaren	1908900	46500	587
Erze und Mineralien	10100	—	90430
Tastagen aller Art	23000	9000	2350
Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien	21886300	7884000	6534081
Hopfen	95600	30000	—
Obst, roh und getrocknet	5100	—	—

Güter	Dübahn	Oberschl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Kartoffeln	148900	315300	156581
Diverse Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse	135000	—	—
Öle, Fette, Thran	121800	—	—
Talg, Seife, Wagenschmiere	40900	—	250
Flachs, Hanf, Heede, Werg	57600	359100	—
Garne aller Art	277400	—	—
Geräthe (Bau- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente	278800	130000	—
Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence .	44500	17000	—
Fäute, Felle, Pelzwerk	12300	30900	—
Bau- und Nutzholz, zu Wasser 1305 St. Balken v. weichem Holze, 1400 St. Schwel- len, 130 St. Bohlen, 371 St. Speichen, 40 St. Raben, 13 Klammern zu Nutz- hölzern, 1603 Schock Stabhölzer, 3641 Schock Blamiejerstäbe, 39 Schock Felgen, 2641 Schock Bandstücke, 535 Schock Fa- schinen, 10 596 Kilo Flottholz	2948600	5591000	—
Borke, Lohe	—	—	—
Brennholz	1312900	—	152 cbm.
Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren . .	101700	5000	—
Hüttenproducte	8500	—	—
Knochenohle und Knochenmehl	10000	397500	—
Bier	17100	—	—
Butter, Käse	11700	—	—
Eier	60500	5200	—
Gichorien, Caffee-Surrogate	65900	—	3846
Fische, Neunangen	—	—	—
Seringe	90800	—	—
Kaffee	—	—	—
Kartoffelmehl und Stärke	60500	—	—
Milch	—	—	—
Mühlensfabrikate	1691600	1410200	—
Salz und Salzleckstein	105200	—	—
Spiritus und Branntwein	196500	79000	5189

Güter	Ostbahn	Oberschl. Bahn	Weichsel
	Kilo	Kilo	Kilo
Syrup, Melasse, Honig	22100	—	—
Tabak und Tabakfabrikate	21700	8600	—
Wein	—	—	—
Zucker aller Art	271400	—	—
Thee	6100	—	—
Sonstige Colonialwaaren u. Consumtibilien	101300	340000	1500
Kurz- und Galanteriewaaren	5600	10000	—
Manufacturwaaren	47800	—	91
Maschinen und Maschinentheile	1748500	107500	—
Blei	5600	—	—
Zink, Kupfer, Messing	10100	—	—
Sonstige Metalle und Metallwaaren	44000	—	—
Militär-Effecten und Munition	168500	41000	55460
Delkfuchen	689200	531800	—
Papier, Pappwaaren (außer Dachpappe)	26300	—	—
Steine, roh und bearbeitet, Dach-, Form- und Mauerziegel	1784700	1010500	959300
Cement	56700	—	—
Kalk, gebrannter und ungebrannter	892700	13400	—
Thon	609300	—	—
Schiefer, Lehm, Kies, Sand, Gyps	116200	5000	—
Thon- und Töpferwaaren	91800	—	—
Wolle, thierische	773200	153900	—
Pfefferkuchen (beim Bahn-Transport nicht gesondert aufgeführt)	—	—	22933
Sonstige Güter	119200	—	—
Stückgüter	86600	1646100	—
	45065700	21089700	7932126

I. Ostbahn.

a. Personen-Verkehr:

	Es gingen ab:	Es kamen an:
Courier- und Schnellzug I. Klasse	452	418
II. =	4 615	4 703
III. =	10 072	10 474

		Es gingen ab:	Es kamen an:
Gem. Zug	I. Klasse	—	32
	II. =	6	467
	III. =	11	1 040
Personenzug	I. =	245	346
	II. =	5 017	5 074
	III. =	22 917	19 931
	IV. =	53 020	49 332
Retourbillets	I. =	19	19
	II. =	2 472	2 471
	III. =	16 632	16 613
Militär	{ auf Billets	3 002	2 573
	{ = Requiſ.-Schein	2 429	4 175
		Summa 120 909 Pers.	117 668 Pers.

b. Güter-Verkehr.

Die Güter-Frequenz betrug in Tonnen à 1000 Kilo:

	Versandt:	Empfang:
Eisgut	513,2	487,6
Stückgut	13522,7	5300,8
Wagenlab. A I.	1904,1	6950,7
B	600,5	678,7
A II.	5024,5	6916,0
Spec.-Tar. 1	10073,4	26504,9
= = 2	2037,9	1937,9
= = 3	3078,4	1958,2
Getreide	11405,7	646,5
Eisenbahnschwellen	1836,2	2644,0
Holz des Spec.-Tar.	566,6	1014,9
Kalk	—	464,3
Wagenladung à 5 To.	6520,5	4404,8
= = 10 =	—	10,3
Baugut	2017,9	1132,0
Betriebsgut	29118,2	1305,1
Viehgewicht	6104,7	2453,7
(excl. Pferde u. incl. Füllen)		
	Sa. 94 324,5 To.	64 811,5 Tonnen.

c. Viehtransport.

	Versandt:	Empfang:
Pferde	397	2381
Füllen	91	227

	Verandt:	Empfang:
Maulthiere	3	—
Stiere, Ochsen	1034	429
Rühe	170	654
Kälber	75	6
Schweine, Ferkel	53554	29864
Schafe, Lämmer	40845	1363
Ziegen	—	—
Gänse, Puten	152981	2307
	249150 Stück	37231 Stück
im Jahre 1877:	219766 „	69893 „

Die Gesamt-Einnahme betrug:

im Personen-Verkehr	316 129 M.
= Gepäck-, Equipagen- u. Pferde-Verkehr	15 755 „
= Vieh-Verkehr	123 512 „
= Güter-Verkehr	1 198 861 „
	<u>1 654 257 M.,</u>

272 842 M. mehr als im Vorjahr. Die Gesamt-Einnahme von Personen- und Gepäck-Verkehr betrug 44 201 M. mehr, vom Vieh-Transport 18 153 M. weniger und vom Güter-Verkehr 246 794 M. mehr als im Vorjahr.

II. Oberschlesische Bahn.

a. Personen-Verkehr.

Personen kamen an 36 826, gegen 1877 mehr 4 765,
gingen ab 36 183, „ „ „ 5 174.

b. Güter-Verkehr.

Verandt:

1) Im Binnen-Verkehr	15 364,6 Tonnen,
2) Im directen Verkehr	5 725,1 „
3) im Durchgangs-Verkehr	5 365,5 „
	<u>26 455,2 Tonnen,</u>

im Binnen-Verkehr 11 662,6 To., im directen Verkehr 30 386,2 To. weniger als im Vorjahr.

Empfang:

1) Im Binnen-Verkehr	38 800,7 Tonnen.
2) Im directen Verkehr	8 714,6 „
3) Im Durchgangs-Verkehr	8 903,3 „
	<u>56 418,6 Tonnen,</u>

im Binnen-Verkehr 9581,5 To. mehr, im direkten Verkehr 33081,1 To. weniger als im Vorjahr.

e. Vieh-Transport.

	Verandt:	Empfang:
Stiere und Ochsen	1918	96
Kühe	1163	64
Schweine	41940	195
Schafe	10865	821
Kälber	—	20
Gänse	16185	—
Pferde	2218	133
	<hr/>	<hr/>
	74289 Stück	1329 Stück
im Jahre 1877:	99194 „	1385 „

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1878.

- H. Adolph, Vorsitzender.
 G. Prome, stellvert. Vorsitzender.
 Dr. v. Donimirski.
 A. Gieldzinski.
 M. Heifron.
 E. Kittler.
 N. Leiser,
 B. Masson.
 J. Moskiewicz,
 M. Rosenfeld.
 M. Schirmer.
 Herm. Schwarz sen.

Mitglieder der Sachverständigen-Commissionen.

- 1) für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, Saaten,
die Herren **N. Leiser, Leop. Neumann**;
- 2) für Manufaktur-, Porzellan-, Glas- und Kurzwaaren,
die Herren **Rob. Masson, D. Bärwald**;
- 3) für Colonialwaaren, Oel, Chemikalien, Spiritus, Wein,
die Herren **B. Richter, C. A. Gukisch sen.**;
- 4) für Leder, Wolle und Rohprodukte,
die Herren **Falk, N. Leiser, E. Kittler**;
- 5) für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen, Kalk,
die Herren **Emil Dietrich, Moriz Heifron**.

im Binnen-Verkehr 4581,5 To. mehr, im direkten Verkehr 33081,1 To. weniger als im Vorjahr.

e. Vieh-Transport.

	Verfandt:	Empfang:
Stiere und Ochsen	1918	96
Rühe	1163	64
Schweine	41940	195

821

20

133

1329 Stück

1385 "



Mitglied

missionen.

- 1) für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Samen-,
die Herren **A. Leiser, Leop. Neumann;**
- 2) für Manufaktur-, Porzellan-, Glas- und Kurzwaren,
die Herren **Rob. Mallon, D. Bärwald;**
- 3) für Colonialwaren, Oel, Chemikalien, Spiritus, Wein,
die Herren **B. Richter, C. A. Gukisch sen.;**
- 4) für Leder, Wolle und Rohprodukte,
die Herren **Falk, A. Leiser, C. Sittler;**
- 5) für Eisen- und Stahlwaren, Cement, Kohlen, Kalk,
die Herren **Emil Dietrich, Moriz Heifron.**