



# Jahres-Bericht

der

# Handelskammer

für

## Kreis Thorn

für das Jahr 1896.

1896

Thorn 1897.

Buchdruckerei Thorner Wösendische Zeitung.



Jahres-Bericht

der

Handelskammer

für

die Göttinger

für das Jahr 1896.

09581

Göttingen 1897.

Verlag von H. Carlsson, Göttingen.

Am 8. April d. Js. verschied der geniale  
Organisator des deutschen Postwesens, der Staats-  
Sekretär des Reichs-Postamts

## Herr Dr. Heinrich v. Stephan

im 67. Lebensjahre.

Seiner thatkräftigen Wirksamkeit verdankt das deutsche Postwesen seine hohe Blüthe; durch ihn sind eine Fülle von Verkehrserleichterungen ins Leben gerufen worden, die befruchtend auf das Wirthschaftsleben des neuerstandenen Reiches gewirkt haben. Weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus ist aber v. Stephans Name bekannt und berühmt geworden durch die Errichtung des Weltpostvereins.

Handel und Industrie werden des ersten General-Postmeisters des deutschen Reiches stets in Dankbarkeit gedenken.

Stm. 8. April d. J. verschied der geniale  
Organisator des deutschen Postwesens, der Staats-  
Sekretär des Reichs-Postamts

## Herr Dr. Heinrich v. Stephan

im 57. Lebensjahre.  
Seiner thätigsten Wirkungen verdankt das  
deutsche Postwesen seine hohe Blüthe; durch ihn sind  
eine Fülle von Verbesserungen ins Leben  
gerufen worden, die bestehend auf das Wohlthats-  
leben des neuerrichteten Reiches gewirkt haben. Wenn  
aber die Grenzen des Vaterlandes hinaus ist aber  
v. Stephan's Name bekannt und verühmt geworden  
durch die Errichtung des Weltpostvereins.  
Ehrend und Angenehm werden des ersten Generals-  
Postmeisters des deutschen Reiches stets in Dankbarkeit  
gedenken

1858

# Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

## 1. Einleitung.

Thorn, im Mai 1897.

Ein Rückblick auf die Gestaltung des Handels, der Industrie und des Verkehrs unseres Bezirks während des Berichtsjahres gewährt zwar nicht in allen seinen Theilen ein befriedigendes Bild, aber doch können wir sagen, daß, wie für den deutschen Handel und die deutsche Industrie im Allgemeinen, auch in dem Wirthschaftsleben unseres engeren Bezirks nach der anhaltenden Depression, ein gewisser Aufschwung sich bemerkbar gemacht hat.

Nach der Veröffentlichung des Kaiserlich Statistischen Amtes betrug die Einfuhr Deutschlands pro 1896 36 407 516 Lo. gegen 32 536 975 Lo. im Jahre 1895; im Werthe von 4573 448 000 Mk. pro 1896 gegen 4246 111 000 Mk. pro 1895. Die Ausfuhr 25 718 533 Lo. pro 1896 gegen 23 829 658 Lo. im Jahre 1895; im Werthe von 3631 629 000 Mk. pro 1896 gegen 3424 076 000 Mk. pro 1895. Die Berechnung der Ein- und Ausfuhrwerthe für 1896 ist erfolgt auf Grundlage der für 1895 ermittelten Einheitswerthe. Es folgt daraus, daß die endgültige Feststellung der Werthe für 1896 Veränderungen gegen die vorläufig bekannt gegebenen Ziffern ergeben wird. Die endgültigen Ziffern der 1895er Einfuhr ergaben gegen die vorläufigen ein Mehr von 28,3 Millionen Mk., die der Ausfuhr ein Mehr von 7,2 Millionen Mk.; größere Abweichungen könnten für 1896 eintreten, wo die Preise vieler Waaren sich niedriger stellten als 1895. Dies gilt aber nur von Rohstoffen, denn die Preise der Nahrungsmittel haben sich im Vorjahr zum Theil bedeutend gegen die im Jahre 1895 erhöht.

Aus dem gesteigerten Export deutscher Industrieerzeugnisse nach Rußland, eine Folge des deutsch-russischen Handelsvertrages, zog unser Expeditions-

Handel wesentliche Vortheile, die dem regeren Verkehr mit unserm großen Nachbarreiche zu danken sind. Der übrige Handel und die Industrie, wie beispielsweise die Maschinenindustrie, unseres Bezirks, hat wenig oder gar keinen Antheil an der aufsteigenden Bewegung der Ausfuhr genommen, und mag der Grund dieser Erscheinung einerseits in den noch immer zu hohen Zolltarispositionen und der starken auswärtigen Konkurrenz, andererseits in den ungünstigen Creditverhältnissen der für uns in Betracht kommenden russischen Absatzgebiete zu finden sein. Die Tarifbildung nach Thorn transitio seitens der deutschen Eisenbahnen hat im Berichtsjahre günstige Fortschritte gemacht, dennoch vermochte sich der Umschlagverkehr unter dem Einfluß dieser Tarife nicht wesentlich zu heben.

Die allgemeine Gestaltung unseres Verkehrs nach Rußland ergibt zweifellos, daß der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Rußland im Ganzen segensreich gewirkt hat; im Gegensatz zu den Verträgen mit Oesterreich-Ungarn, Italien, Schweiz, Belgien, Rumänien und Serbien, deren Werth namentlich in der Festlegung zahlreicher Zölle auf eine Reihe von Jahren bestand, gewährt der Vertrag mit Rußland auch zahlreiche Ermäßigungen des früheren russischen Zolltarifs, die von großer Bedeutung für die Erweiterung der deutschen Ausfuhr sind, und daraus hat auch der Verkehr unseres Bezirks Vortheile zu ziehen gewußt.

Die bewährte Goldwährung und damit auch die erfolgreiche Bankleitung des Reichsbankpräsidenten, Herrn Dr. Koch, ist auch im Berichtsjahre seitens der Bimetallisten, welche nur in dem Uebergang zur Doppelwährung das wirtschaftliche Heil erblickten, wiederholten Angriffen ausgesetzt gewesen, aber zum Glück ohne Erfolg — eine Erschütterung haben dadurch unsere gesunden Währungsverhältnisse nicht erfahren; eine bedeutende Niederlage wurde den Silbermännern durch die Wahl Mac Kinley's zum Präsidenten der Vereinigten Staaten bereitet, wodurch eine Beseitigung der Währungsbesorgnisse für lange Zeit erwartet werden darf.

Der Handel in Getreide hat im Berichtsjahr mit günstigen Conjunkturen zu rechnen gehabt und blickt im Allgemeinen auf ein relativ günstiges Ergebnis zurück. Die Durchschnittspreise für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer waren im Jahre 1896 höher, als in 1895 und das Angebot darin wurde willig aufgenommen, jedoch blieb der Absatz in Folge der Aufhebung der Staffeltarife erschwert; dadurch ist der Handel auch zum Schaden der Landwirthschaft in seiner freien Bewegung gehemmt, und es bleibt daher in erster Linie die Wiedereinführung jener Tarife als erstes Erforderniß bestehen, um dem Handel die nöthige Bewegungsfreiheit wiederzugeben und ihn an dem Wettbewerb um die Versorgung des Westens theilnehmen zu lassen.

Der Futtermittel-Handel hat sich weiter günstig entwickelt; die Einfuhren aus Rußland waren größer als je zuvor; Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Engagements entstanden aus dem verspäteten Eintreffen der contrahirten Lieferungen, verursacht durch den Wagenmangel bei den russischen Bahnen; diese Verhältnisse hatten eine zeitweise Ueberfüllung des Marktes zur Folge, welche die Preisbildung nachtheilig beeinflusste.

Die Mühlenindustrie dagegen blickt auf ein weniger günstiges Geschäftsjahr zurück; in dem Export nach Schweden und Norwegen ist eine unliebsame Stockung eingetreten; der Grund dieser Erscheinung dürfte in der Bevorzugung der französischen Müllerei zu erblicken sein, welche diese in der verschleierten Exportprämie und in dem für sie bestehenden günstigeren Ausbeuteverhältniß genießt; die Folge davon ist eine Ueberfüllung des inländischen Marktes, welche preisdrückend wirkt.

Die Entwicklung des Holzhandels im Berichtsjahre war befriedigend; die günstigere Gestaltung des Marktes, welche schon am Schluß des Vorjahres eintrat, übertrug sich auch auf das Jahr 1896, so daß die schwache Kauflust, welche zu Beginn der Flößereiperiode sich zeigte, im weiteren Verlauf derselben einer stärkeren Nachfrage nach Hölzern weichen mußte; zu gegen 1895 höheren Preisen wurden die angebotenen Hölzer aufgenommen; die Zufuhren aus Rußland und Galizien betragen 1654 Traften gegen 1270 Traften im Vorjahre. Weniger günstig lautende Berichte, welche wir ausführlich bei den Specialberichten folgen lassen, sind uns von den Holzschneidmühlen und Holzbearbeitungswerken zugegangen.

Der Kolonialwaaren-Handel fährt fort in der gedrückten Lage, die starke Konkurrenz, unzureichender Konsum und ungünstige Konjunkturen ihm bereitet, zu verharren, und somit sind auch die Ergebnisse des Berichtsjahres für ihn wenig befriedigend gewesen.

Eine neue Erscheinung auf industriellem Gebiet bildet die Schuhwaarenfabrikation, welche am Schlusse des Berichtsjahres in's Leben getreten ist und welche in der kurzen Zeit des Bestehens gute Erfolge erzielt hat.

Die Spiritindustrie hat für ihre Erzeugnisse guten Absatz gefunden und blieb ausreichend beschäftigt.

Die Honigkuchen-Fabrikation hat bei gesteigertem Absatz im Ganzen gute Resultate erzielt, wenngleich durch den erhöhten Honigzoll eine wesentliche Schmälerung des verbleibenden Nutzens konstatiert wird.

Nachdem wir im Vorstehenden die Gestaltung des Handels und der Industrie, sowie der allgemeinen Verhältnisse, welche in den nachfolgenden Specialberichten ausführlich behandelt werden, kurz skizzirt haben, wenden wir uns zu den wichtigen Begebenheiten auf dem Gebiete der Gesetzgebung, welche sich im Berichtsjahre zugetragen haben. Als das hervorragendste

Werk, welches die 1896er Legislaturperiode sanktionirt hat, ist das bürgerliche Gesetzbuch zu bezeichnen, welches der Reichstag in seiner Sitzung vom 1. Juli mit 222 gegen 48 Stimmen bei 18 Stimmenthaltungen angenommen hat; mit der Annahme dieses Gesetzes hat der nationale Gedanke einen großen Sieg gefeiert; es ist damit ein einheitliches bürgerliches Recht für das deutsche Volk geschaffen, und Fürst Hohenlohe hatte Recht mit seinen Worten, durch das bürgerliche Gesetzbuch werde „ein neues Band um die Nation geschlungen, dessen Bedeutung für die Stärkung ihrer Kraft nach innen und die Befestigung ihres Ansehens nach außen zu keiner Zeit verkannt worden ist.“ Das Gesetz tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.

Die Annahme dieses Gesetzes hatte die Revision des Deutschen Handelsgesetzbuches zur nothwendigen Folge; dasselbe ist in einem neuen Entwurf den Handelsvertretungen zur Berathung zugegangen; von diesen hat sich im Besonderen der Deutsche Handelstag einer eingehenden Prüfung desselben unterzogen und zu diesem Zweck vier Unterkommissionen gebildet, denen die einzelnen Abtheilungen des Gesetzentwurfs zur Vorberathung überwiesen wurden. Der Handelsstand hat den Entwurf im Ganzen als ein vorzügliches, leicht verständliches Werk bezeichnet, welches als ein Fortschritt in dem Ausbau unseres nationalen Rechts betrachtet werden darf. Dennoch haben mehrere Bestimmungen desselben zu großen grundsätzlichen Bedenken Veranlassung gegeben, welche durch den deutschen Handelstag und viele anderen kaufmännischen Körperschaften zum Ausdruck gebracht worden sind. Eine der meist umstrittenen Bestimmungen des Entwurfs enthält § 3 Abs. 2, wonach der Unternehmer von einem mit dem Betriebe der Land- und Forstwirthschaft verbundenen Nebengewerbe berechtigt aber nicht verpflichtet ist, die Eintragung in das Handelsregister herbeizuführen; dagegen bestimmt der Entwurf, daß ganz allgemein ein gewerbliches Unternehmen, das nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, als Handelsgewerbe im Sinne des Gesetzbuchs gilt, sofern die Firma des Unternehmers in das Handelsregister eingetragen ist. Der Unternehmer ist verpflichtet, die Eintragung nach den für die Eintragung kaufmännischer Firmen geltenden Vorschriften herbeizuführen. Die Vertretung des gesammten deutschen Handelsstandes hält es mit der Rechtsgleichheit für unvereinbar, daß für Gewerbebetriebe, welche nach den Bestimmungen des Entwurfs an sich eintragungspflichtig sind, nur deshalb nicht die Pflicht, sondern das Recht zur Eintragung begründet sein soll, weil solche Betriebe in Verbindung mit dem Betriebe der Land- und Forstwirthschaft geführt werden.

Das Börsengesetz, welches am 1. Januar 1897 in Kraft getreten ist, hat in weiten Handelskreisen große Erregung hervorgerufen. Von tief in



das ganze Wirthschaftsleben einschneidender Wirkung ist das Verbot des börsemäßigen Getreide-Terminhandels; wenngleich nicht zu bestreiten ist, daß bei dem börsemäßigen Getreide-Terminhandel zeitweise große Mißstände und Mißbräuche sich gezeigt haben, so muß in Anbetracht des großen wirthschaftlichen Nutzens desselben, sowohl für den Handel und die Müllerei, als auch für die Landwirthschaft, doch anerkannt werden, daß die daraus gezogenen Vortheile seine Nachteile ganz bedeutend überstiegen. Dem Getreidehandel ist durch die Aufhebung des börsemäßigen Getreide-Terminhandels ein schwerer Schlag zugesügt worden, aber auch die Landwirthschaft wird kaum den daraus erhofften Nutzen ziehen. Ueber die Stellung der Regierung hierzu sagt der Kommissionsbericht:

„Gegen ein Verbot des Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten durch das Gesetz selbst müßten die verbündeten Regierungen entschieden Stellung nehmen; ein solches Verbot sei bisher auch kaum von einem Vertreter der Landwirthschaft und Müllerei gefordert worden. Lediglich durch den Terminhandel sei es möglich, die Bedürfnisse derjenigen Staaten, welche wie Deutschland weniger Getreide produzierten, als sie brauchen, zu befriedigen, und der Terminhandel habe bisher seinen Zweck, den Vorrath und den Bedarf der einzelnen Staaten auszugleichen, in durchangemessener Weise erfüllt. Auch die Landwirthschaft hätte ein erhebliches Interesse an dem börsemäßigen Terminhandel; der Auffassung, daß durch den Terminhandel die Getreidepreise künstlich gedrückt werden, müsse durchaus entgegengetreten werden; wird der Terminhandel in Deutschland verboten, lassen sich die Folgen nicht beseitigen, welche der Weltmarkt und der an anderen Welthandelsplätzen bestehende börsemäßige Terminhandel in Getreide auf die Preisgestaltung ausüben. Sogar in den Landwirthschaftskammern haben hervorragende Landwirthe sich gegen das Verbot erklärt.“

Das Zuckersteuergesetz hat der Reichstag in seiner Sitzung vom 15. Mai mit 144 gegen 124 Stimmen angenommen. Der Zuckermarkt beantwortete die Annahme des Gesetzes mit einem Rückgang der Preise, die dann später wieder anzogen, aber im Ganzen doch auf einem niedrigen Preis-Niveau blieben. Die Wirkung, welche seitens der Interessenten von dem Gesetz erhofft, ist nicht eingetreten. In der Begründung des Zuckersteuergesetzesentwurfs war als Zweck desselben die Erzwingung der Aufhebung der Zuckerausfuhrprämien der anderen Zucker ausführenden europäischen Länder bezeichnet. Dieser Zweck ist aber nicht erreicht worden; die Erwartung, durch eine Erhöhung der Ausfuhrprämien die anderen Länder von der Verderblichkeit der Prämienwirthschaft zu überzeugen, erfüllte sich nicht, denn sowohl Oesterreich-Ungarn als auch Frankreich rüsteten sich ebenfalls, ihre

Prämien zu erhöhen, wodurch von Neuem die Anregung zu einer Vermehrung des Rübenbaues gegeben wurde.

Der von dem vorigen Handelsminister, Herrn Freiherr von Berlepsch, dem Hause der Abgeordneten vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Neuordnung der Handelskammern wurde von der königlichen Staatsregierung zurückgezogen, nachdem der § 1 des Entwurfs, der von der Einrichtung obligatorischer Handelskammern über das ganze Staatsgebiet handelte, in der ersten Kommissionsitzung abgelehnt wurde und auch bei der Berathung im Hause der Abgeordneten auf Widerstand gestoßen war. Gegen die Einrichtung obligatorischer Handelskammern hatten sich nur die kaufmännischen Korporationen, von den Handelskammern aber nur 4 (Breslau, Bromberg, Neuß und Stolberg) ausgesprochen, unbedingt dafür waren 61 Kammern und 1 Korporation; darüber aber, daß das Gesetz, abgesehen von den bestrittenen Prinzipienfragen, wesentliche Verbesserungen des geltenden Rechts enthält, herrschte Uebereinstimmung.

Der Nachfolger des Herrn Freiherrn von Berlepsch, Herr Handelsminister Bresfeld, hat darauf dem Landtage einen neuen Entwurf, betreffend die Neuordnung der Handelskammern, vorgelegt, welcher sich in der Hauptsache von dem zurückgezogenen dadurch unterscheidet, daß er auf die Einrichtung obligatorischer Handelskammern verzichtet und die Umwandlung der kaufmännischen Korporationen in Handelskammern freistellt; an der Ertheilung der Rechte einer juristischen Persönlichkeit ist festgehalten worden — ebenso an der Bildung von Wahlabtheilungen. Die Aufnahme, welche dieser neue Gesetzentwurf im Hause der Abgeordneten gefunden hat, läßt dessen Annahme, abgesehen von einigen unwesentlichen Abänderungen, durch die gesetzgebenden Körperschaften erwarten.

Die Novelle zur Gewerbeordnung ist am 1. Januar 1897 in Kraft getreten; dieselbe enthält mehrere gesetzliche Vorschriften über den Gewerbebetrieb im Umherziehen; als die Wichtigste derselben kann diejenige gelten, welche das Auffuchen von Bestellungen auf Waaren, mit Ausnahme von Druckschriften, anderen Schriften und Bildwerken, und soweit nicht der Bundesrath noch für andere Waaren oder Gegenden oder Gruppen von Gewerbetreibenden Ausnahmen zuläßt, ohne vorherige ausdrückliche Anforderung nur bei Kaufleuten in deren Geschäftsräumen, oder bei solchen Personen, in deren Geschäftsbetrieb Waaren der angebotenen Art Verwendung finden, gestattet. Eine weitere Ausnahme von dem Verbote des Detailreisens hat der Bundesrath noch zugelassen für den Handel mit Wein, für die Leinen- und Wäschefabrikation und für den Handel mit Nähmaschinen. Alle übrigen Waaren, somit auch die Manufakturen, fallen unter die

Bestimmungen des Verbots und für sie ist das Ausschließen von Bestellungen bei der Privatkundschaft unterlagt.

Unsere Bestrebungen, die auf die Anlage eines Holzhafens bei Thorn fortdauernd gerichtet sind, haben insofern einen Erfolg aufzuweisen, als die landespolizeiliche Genehmigung zur Anlage dieses für den Holzhandel, die Flößerei und Schifffahrt, sowie für die Stromverhältnisse wichtigen Hafens binnen Kurzem erwartet werden darf; nachdem dieselbe erfolgt ist, werden wir zur Finanzierung des geplanten Unternehmens schreiten.

Ebenso haben wir uns fortgesetzt um die Ausführung der projektirten Kleinbahn von Thorn nach Leibitzsch bemüht, leider aber bisher mit wenig Erfolg; die Schwierigkeit liegt in der Finanzierung bezw. in der Beschaffung der nöthigen Zinsgarantie. Zu diesem Zweck ist ein Zweckverband gebildet worden, der hoffentlich zu einem guten Ziele führen wird.

Eine gewisse Beunruhigung erfuhren Interessentenkreise durch die geplante Verlegung der Zollabfertigung von Thorn nach Schillno, von der mit Recht große Störungen und Benachtheiligungen für den Holzhandel und auch den Kleinhandel der Stadt befürchtet werden mußten. Im Verein mit dem hiesigen Magistrat ist es gelungen, durch Eingaben an den Herrn Finanzminister und den Herrn Minister für Handel und Gewerbe und durch eine persönliche Vorstellung bei den bezeichneten Herren Ministern diese Beunruhigung zu beseitigen. Bei derselben Gelegenheit wurde auch die Verlegung des an der Weichsel befindlichen Zollhauses, der sogenannten Winde, zur Sprache gebracht, welche seitens der Stadt und der Handelskammer dringend gewünscht wird, um für Handel, Schifffahrt und für den allgemeinen Verkehr nöthige Verbesserungen des Ladeufers und der Uferbahn durchführen zu können. Es steht zu erwarten, daß das dankenswerthe Vorgehen des Magistrats und unsere eigenen Bemühungen zu einem guten Erfolge führen werden; zu wünschen bleibt aber, daß die geplanten Verbesserungen schnell in Angriff genommen und noch in diesem Jahre vor Schluß der Schifffahrt zur Ausführung gelangen.

Die Bauthätigkeit war eine sehr rege, weniger in der inneren alten Stadt, als auf den Vorstädten und dem Wilhelmplatz, wo eine größere Anzahl stattlicher Gebäude zu Wohnzwecken erbaut und noch weitere im Bau begriffen sind. Arbeiter fanden reichlich lohnende Beschäftigung und Arbeiterentlassungen wegen mangelnder Arbeit haben nicht stattgefunden.

## 2. Die Ernte.

Das Frühjahr 1896, ganz normal einsetzend, gestattete rechtzeitig den Beginn der Feldarbeiten, welche ohne nennenswerthes Hinderniß sich glatt entwickelten. Die Wintersaaten waren ohne größeren Schaden zur Ent-

wickelung gelangt; es war demnach die Hoffnung auf günstigen Ertrag berechtigt. In der That lieferte Weizen eine recht befriedigende Ernte sowohl bezüglich der Menge, wie der Beschaffenheit. Wenn zwar Roggen nicht so gut schüttete, wie man erwartet hatte, so ersetzte er diesen Fehler reichlich durch außerordentliche Güte. In Gerste war die Ernte durchschnittlich gut; eine Folge des Rübenbaus war die Erzeugung einer brausfähigen Gerste bester Qualität. Dagegen hatten das andere Sommergetreide und die Kartoffeln durch anhaltende Dürre gelitten, sodaß sie hinter einem Mittelsertrage zurückblieben. Die für die hiesigen Kreise außerordentlich ins Gewicht fallende Rübenenernte kann glücklicherweise als mindestens mittelgut bezeichnet werden.

### 3. Geldverkehr.

Der Bankzinsfuß war

vom 1. Januar bis 11. Februar 1896:

4 % für Wechsel,  $4\frac{1}{2}$  bzw. 5 % für Lombard-Darlehne,  
vom 12. Februar bis 6. September 1896:

3 % für Wechsel,  $3\frac{1}{2}$  bzw. 4 % für Lombard-Darlehne,  
vom 7. September bis 9. Oktober 1896:

4 % für Wechsel,  $4\frac{1}{2}$  bzw. 5 % für Lombard-Darlehne,  
vom 10. Oktober bis 31. Dezember 1896:

5 % für Wechsel,  $5\frac{1}{2}$  bzw. 6 % für Lombard-Darlehne,  
im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,656 (3,139) für Wechsel und 4,156 (3,639) bzw. 4,656 (4,139) % für Lombard-Darlehne.

Der Abschluß der hiesigen Reichsbankstelle weist nach:

	1896:	1895:
Giro-Verkehr Einnahme . . . . .	62 564 588 Mk.	59 391 318 Mk.
„ „ Ausgabe . . . . .	62 715 205 „	59 140 868 „
Giro-Uebertragungen Zugang . . . . .	19 847 171 „	16 915 477 „
„ „ Abgang . . . . .	30 622 920 „	31 557 392 „
Platzwechsel Zugang . . . . .	11 935 346 „	10 137 282 „
„ „ Abgang . . . . .	11 597 364 „	10 350 170 „
Verwandwechsel . . . . .	3 503 929 „	2 670 097 „
Wechsel auf das Ausland . . . . .	10 193 „	592 „
Einzugswechsel Zugang . . . . .	11 145 078 „	9 832 843 „
„ „ Abgang . . . . .	11 002 464 „	9 591 243 „
Lombard-Darlehne Zugang . . . . .	4 037 600 „	2 797 800 „
„ „ Abgang . . . . .	3 914 000 „	3 433 700 „

Der Gesamtumsatz hat  
betragen . . . . . 176 465 400 Mk. gegen 162 205 000 Mk.  
im Jahre 1895.

Vorschuß-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Einnahme 3 881 340 Mk., Ausgabe 3 874 993 Mk., Wechselbestand 757 727 Mk., Mitgliederguthaben 298 131 Mk. (296 258), Darlehnsfonds 287 660 Mk., Sparkassenkonto 150 672 Mk., Reservefonds 70 646 Mk. (68 294), Specialreserve 22 198 Mk. (20 581). Dividende 8 % (7 %). Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 851 (858), darunter 126 selbstständige Landwirthe.

Toruńskie Towarzystwo Pożyczkowe (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Gesamt-Kassenumsatz 1 348 242 Mk. (1 283 048), Geschäftsanteile 15 778 Mk. (11 724), Wechselbestand Ende 1896 113 913 Mk. (105 943), Depositenbestand 125 098 Mk. (101 598), Reservefonds 6 281 Mk. (5 296), Specialreserve 1171 Mk. Zahl der Mitglieder 379 (382). Dividende 11 % (12 $\frac{1}{4}$  %).

Städtische Sparkasse. Spareinlagen Ende 1895: 3 230 518 Mk. (2 797 160). Neue Einlagen im Jahre 1896: 1 496 639 Mk. (1 484 376). Gutgeschriebene Zinsen 88 471 Mk. (80 144). Zurückgezahlte Einlagen 1 279 691 Mk. (1 131 162). Spareinlagen Ende 1896: 3 535 938 Mk. Das Vermögen der Sparkasse besteht aus Inhaberpapieren im Nennwerth von 1 656 950 Mk. (Kurswerth 1 675 125 Mk.), Hypotheken 581 125 Mk., Wechseln 71 970 Mk., Darlehen bei Instituten 430 307 Mk., vorübergehenden Darlehen 635 723 Mk., Baarvorrath 300 659 Mk. Insgesamt 3 694 912 Mk. Reservemasse Ende 1896: 158 973 Mk. Am Jahreschlusse befanden sich 7 211 Stück Sparkassenbücher im Umlaufe.

Kreis-Sparkasse mit dem Sitze in Thorn. Einlagen Bestand Ende 1895: 448 390 Mk. (287 178). Einlagen im Jahre 1896: 383 709 Mk. (329 950). Zugeschriebene Zinsen 13 487 Mk. (9 936). Zurückgezahlte Einlagen 266 781 Mk. (178 673). Bestand der Einlagen 1896: 578 806 Mk. Für zurückgezahlte Einlagen sind im Jahre 1896 863 Mk. Zinsen gezahlt worden.

Thorner Credit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.). Actienkapital unverändert 300 000 Mk. Reservefonds 6 474 Mk. (5 721). Angekauft wurden Wechsel in Höhe von 2 875 370 Mk. (2 980 781). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 436 487 Mk. (412 083). Lombard-Darlehen wurden in Höhe von 182 260 Mk. (147 847) gegeben. Depositen wurden neu eingezahlt 413 246 Mk. (521 047), es verblieb am Schlusse des Jahres ein Bestand von 270 777 Mk. (295 528). Die Aktionäre erhielten eine Dividende von 4 $\frac{1}{3}$  % (4 $\frac{2}{3}$  %).

Gulmsee'er Volksbank F. Scharwenka & Co. Actienkapital 210 000 Mk. Reservefonds 14 912 Mk. (14 058). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2 131 895 Mk. (2 081 934). An Depositen wurden

eingezahlt 449 641 Mk. (410 914). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 278 709 Mk. (254 063), der Wechselbestand 323 837 Mk. (423 949), Dividende  $6\frac{2}{3}$  % (5 %).

Vorschuß-Verein zu Culmsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbefränkter Haftpflicht). Mitgliederzahl 323 Personen (352). Guthaben der Mitglieder 54 197 Mk. (76 142). Reservefonds 2955 Mk. (1969). Der Kassenumsatz hat 2 098 253 Mk. (2 160 788) betragen. Wechsel sind angekauft in Höhe von 913 895 Mk. (944 874). Auf Depositenkonto sind eingezahlt 97 851 Mk. (91 719). Dividende 6 % (6 %).

Volksbank zu Schönsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbefränkter Haftpflicht). Reservefonds 3267 Mk. (3107). Mitgliederanteile 14 204 (13 998). Depositen 78 927 Mk. (77 920). Specialreserve 814 Mk. (671). Wechselbestand 93 949 Mk. Ausgeborgtes Bankgeld 6000 Mk. Reingewinn 1143 Mk. (1142). Dividende 7%.

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

#### 4. Post- und Telegraphenverkehr.

Im Bezirk der Handelskammer wurde am 4. Mai 1896 eine Telegraphen-Anstalt in Nieczywiene eröffnet. Auch für dieses Jahr ist eine Zunahme des Telegraphenverkehrs zu konstatiren; es betrug nämlich die Anzahl der aufgegebenen Telegramme 79 564 gegen 71 839 im Vorjahre; angekommen sind 76 259 Telegramme gegen 73 390 im Vorjahre. Eine beträchtliche Zunahme weist der Verkehr auf in Culmsee, Thorn Telegraphenamt und Thorn II (Bahnhof); dagegen hat der Verkehr der Anstalten in Podgorz, Ostaszewo und Thorn III (Bromberger Vorstadt) abgenommen.

Die Postanstalten Thorn I, II und III, Mocker und Podgorz weisen fast durchgehend eine Verkehrssteigerung auf, so betrug der Briefverkehr der genannten Anstalten 6 742 458 Stück gegen 6 475 034 Stück im Vorjahre, der Packetverkehr 411 496 Stück gegen 389 045 im Vorjahre, der Postanweisungs-Verkehr 264 591 Stück über 16 034 506 Mk. gegen 257 591 Stück über 13 866 976 Mk. im Vorjahre. Nur der Briefverkehr des Postamts II (Bahnhof) ist von 548 798 Stück auf 492 560 Stück gefallen. Mit den Posten reisten 340 Personen ab gegen 288 im Jahre 1895.

#### 5. Schiffahrts-Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1896 haben Thorn passiert:

1. Von Rußland stromab:

604 beladene Rähne	gegen	662	im	Vorjahre.
24 leere Rähne	"	15	"	"
16 beladene Güterdampfer	"	17	"	"

6 leere Güterdampfer	gegen	8	im	Vorjahre.
1 Personendampfer	"	2	"	"
8 Schleppdampfer	"	11	"	"
1650 Holztraften	"	1317	"	"
2. Nach Rußland stromauf:				
466 beladene Rähne	gegen	414	im	Vorjahre.
36 leere Rähne	"	50	"	"
25 beladene Güterdampfer	"	27	"	"
1 leerer Güterdampfer	"	6	"	"
22 Schleppdampfer	"	19	"	"
2 Personendampfer	"	6	"	"
3. Aus dem Inlande stromab:				
183 beladene Rähne	gegen	170	im	Vorjahre.
33 leere Rähne	"	31	"	"
77 beladene Güterdampfer	"	50	"	"
3 leere Güterdampfer	"	15	"	"
9 Schleppdampfer	"	11	"	"
31 Holztraften	"	26	"	"
4. Aus dem Inlande stromauf:				
132 beladene Rähne	gegen	130	im	Vorjahre.
44 leere Rähne	"	26	"	"
92 beladene Güterdampfer	"	81	"	"
1 leerer Güterdampfer	"	2	"	"
19 Schleppdampfer	"	42	"	"
<hr/>				
Summa 3485 Wasserfahrzeuge incl. Traften	gegen	3138	im	Vorjahre.

Von den 3485 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

mit Stückgütern	3 Rähne	53 Dampfer.
" Branntwein	— "	14 "
" Rohzucker	101 "	8 "
" Weizen	4 "	— "
" Roggen	2 "	— "
" Gerste	5 "	— "
" Ziegelsteinen	33 "	— "
" Pulver	2 "	— "
" Fastage	1 "	— "
" Soda	1 "	— "
" Mühlenfabrikaten	4 "	2 "
" Melasse	10 "	— "
" Grubenholz	2 "	— "

mit	gefägtem Nutzholz	9	Rähne	—	Dampfer.
"	Buhnenpfählen	2	"	—	"
"	Feldsteinen	1	"	—	"
"	Bandstöcken	2	"	—	"
"	Speichen	1	"	—	"
2. Ganz befrachtet stromauf:					
mit	Kalksteinen	9	Rähne.		
"	Schwerspat	1	Rahn.		
"	verarbeitetem Eisen	1	"		
"	Stückgütern	1	"		
"	Düngemitteln	1	"		
"	Heringen	1	"		
3. Ganz entlöcht stromauf:					
mit	Stückgütern	55	Rähne	92	Dampfer.
"	Steinkohlen	47	"	—	"
"	Artillerie-Material	4	"	—	"
"	Roheisen	7	"	—	"
"	Brucheisen	5	"	—	"
"	verarbeitetem Eisen	6	"	—	"
"	Baumwollsaatmehl	1	"	—	"
"	Heringen	2	"	—	"
"	rohem Nutzholz	1	"	—	"
"	Petroleum	4	"	—	"
4. Ganz entlöcht stromab:					
mit	sonstigen Gegenständen	6	Rähne	3	Dampfer.
"	Kleie	123	"	—	"
"	Hülsenfrüchten	1	"	—	"
"	Feldsteinen	16	"	—	"
"	Delfuchen	1	"	—	"
"	Weizen	1	"	—	"
"	Ruhhaaren	4	"	—	"
"	Gerste	1	"	—	"

Die Schifffahrt vollzog sich unter im Ganzen günstigen Wasserstandsverhältnissen; ein Mangel an Fahrzeugen gegenüber starker Nachfrage war zeitweise fühlbar und führte, namentlich im Herbst, zur Bewilligung hoher Frachtsätze.

## 6. Eisenbahnverkehr.

Der Gesamtgüterverkehr auf Bahnhof Thorn und Mocker hat sich ungefähr in den Grenzen des Vorjahres bewegt. Der Verkehr auf dem Hauptbahnhofs ist von 233243 To. auf 239942 To. gestiegen, während der



Berkehr auf Bahnhof Mocker um ca. 8000 To. gesunken ist. Auf Bahnhof Thorn erfuhrn Steinkohlen und Koks, Delfuchen und Hafer eine Verringerung, während Eingang und Versandt an Weizen, Roggen und Mühlenfabrikaten sich steigerten. Auf Bahnhof Mocker hat sich ebenfalls die Zufuhr an Steinkohlen, Koks und Delfuchen verringert, ganz erheblich verminderte sich aber der Versandt von Steinen, Dach-, Mauerziegeln, Drains, nämlich von 15782 To. im Jahre 1895 auf 1033 To.

Der Personenverkehr weist eine Vermehrung auf; es reisten ab vom Hauptbahnhofe 172449 Personen (165111), vom Stadtbahnhofe 148115 Personen (145321), vom Bahnhof Mocker 15493 Personen (15299).

Der Viehverkehr auf Bahnhof Thorn hat sich wiederum erheblich vermindert, so betrug die Zahl der eingegangenen und versandten Schweine 89214 gegen 112937 im Vorjahre; nur Gänse und Puten weisen eine Zunahme auf. Dagegen hat der Viehverkehr auf Bahnhof Mocker sich nicht unbedeutend vermehrt.

## 7. Getreidezufuhren

auf dem Wege über Gollub und Leibitsch.

Auch in diesem Jahre haben sich die Zufuhren, die aus Polen unter Begleitschein-Controle über Gollub und Leibitsch nach Thorn kamen, verringert; nur der Import von Gerste über Leibitsch hat zugenommen. Ein wahres Bild der Getreidezufuhr geben die von uns im statistischen Theile angeführten Zahlen nicht, da ja die in Gollub und Leibitsch befindlichen Mühlen einen großen Theil des Imports aufnehmen. Wir haben deshalb auch das Königliche Haupt-Zoll-Amt in Thorn ersucht, uns die vollständigen Zahlen zur Verfügung zu stellen.

## Verhandlungen der Handelskammer.

### 1. Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889.

Im letzten Jahresbericht theilten wir mit, daß wir im Februar 1896 an den Reichstag das dringende Ersuchen richteten, dem Gesetzentwurf betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften die verfassungsmäßige Zustimmung nur dann zu geben, wenn im Artikel 1 die Worte: diese Beschränkung (nämlich des Geschäftsverkehrs der Konsumvereine auf ihre Mitglieder) findet auf landwirthschaftliche Konsumvereine keine Anwendung, gestrichen werden. Da aber weder die Kommission noch der Reichstag von den Einwendungen, die mit uns noch verschiedene Handelskammern und kaufmännische Korporationen gegen die Bestimmung des § 1 vorgebracht hatten, Notiz nahm, so sahen wir uns veranlaßt, in Anbetracht der schwerwiegenden Folgen den Reichstag nochmals auf die Schädigungen hinzuweisen, die bei einer unveränderten Annahme dieses Paragraphen den Handel, namentlich den mit Futtermitteln, Handelsdünger und Saatgut treffen würden. Wir betonten, daß voraussichtlich dieser Handel nach Annahme des Gesetzentwurfs über den Verkehr mit Handelsdünger pp. gänzlich in die Hände der landwirthschaftlichen Genossenschaften übergehen und somit der Ruin eines blühenden Handelszweiges herbeigeführt werden würde. Leider war auch dieses Vorgehen, an dem sich wiederum zahlreiche Handelskammern beteiligten, ohne Erfolg; der Absatz 4 des § 8 des Gesetzes hat vielmehr die folgende Fassung erhalten: „Konsumvereine dürfen im regelmäßigen Geschäftsverkehr Waaren nur an ihre Mitglieder oder deren Vertreter verkaufen. Diese Beschränkung findet auf landwirthschaftliche Konsumvereine, welche ohne Haltung eines offenen Ladens die Vermittelung des Bezugs von ihrer Natur nach ausschließlich für den landwirthschaftlichen Betrieb bestimmten Waaren besorgen, hinsichtlich dieser Waaren keine Anwendung.“

## 2. Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.

Trotzdem das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb erst im Mai in Kraft getreten ist, sind schon verschiedene Verbesserungsvorschläge aufgetaucht. So hat der Verband der Handels- und Gewerbevereine für das Herzogthum Oldenburg den Reichstag ersucht, in § 1 des Gesetzes hinter den Worten „unrichtige Angaben thatsächlicher Art macht“ einzufügen: „oder thatsächliche Angaben unterläßt, die zur Charakterisirung der angebotenen Waare oder gewerblichen Leistung wichtig sind“. Auf die Aufforderung, sich dieser Petition anzuschließen, erwiderte die Kammer, daß sie Abänderungsvorschläge zu diesem kaum in Kraft getretenen Gesetze für verfrüht halte und sie sich deshalb der Eingabe nicht anschließen werde.

## 3. Novelle vom 6. August 1896 zur Deutschen Gewerbeordnung.

Die Novelle vom 6. August 1896 zur Deutschen Gewerbeordnung enthält verschiedene Einschränkungen des Gewerbebetriebes; so bestimmt Artikel 8 der Novelle: „Der § 42 b der Gewerbeordnung erhält als fünften Absatz folgenden Zusatz: „Kinder unter vierzehn Jahren dürfen, auch wenn eine Bestimmung nach Absatz 1 nicht getroffen ist, auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an öffentlichen Orten oder ohne vorgängige Bestellung von Haus zu Haus Gegenstände nicht feilbieten. In Orten, wo ein derartiges Feilbieten durch Kinder herkömmlich ist, darf die Ortspolizeibehörde ein solches für bestimmte Zeitabschnitte, welche in einem Kalenderjahre zusammen vier Wochen nicht überschreiten dürfen, gestatten.“ Wichtiger noch ist Artikel 9 der Novelle: „An Stelle des § 44 Absatz 3 der Gewerbeordnung treten folgende Bestimmungen: „Das Auskaufen darf ferner nur bei Kaufleuten oder solchen Personen, welche die Waaren produzieren, oder in offenen Verkaufsstellen erfolgen. Ingleichen darf das Auffuchen von Bestellungen auf Waaren, mit Ausnahme von Druckschriften, anderen Schriften und Bildwerken, soweit nicht der Bundesrath noch für andere Waaren oder Gegenden oder Gruppen von Gewerbetreibenden Ausnahmen zuläßt, ohne vorgängige ausdrückliche Aufforderung nur bei Kaufleuten in deren Geschäftsräumen, oder bei solchen Personen geschehen, in deren Geschäftsbetrieb Waaren der angebotenen Art Verwendung finden. Hinsichtlich des Auffuchens von Bestellungen auf Druckschriften, andere Schriften und Bildwerke finden die Vorschriften des § 5 b Absatz 3 entsprechende Anwendung.“

Wir erhielten unter dem 13. August den folgenden Erlaß des Herrn Handelsministers durch den Herrn Regierungs-Präsidenten in Marienwerder

zugefandt mit der Aufforderung, uns zu den darin berührten Fragen zu äußern:

„Nach den Artikeln 9 und 23 des Gesetzentwurfs, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, welchem in der vom Reichstag beschlossenen Fassung der Bundesrath bereits zugestimmt hat, darf vom 1. Januar 1897 ab auf Grund der Legitimationskarte der Handlungsreisenden

„das Auffuchen von Bestellungen auf Waaren mit Ausnahme von Druckschriften, anderen Schriften und Bildwerken und, soweit nicht der Bundesrath noch für andere Waaren oder Gegenden oder Gruppen von Gewerbetreibenden Ausnahmen zuläßt, ohne vorgängige ausdrückliche Aufforderung nur bei Kaufleuten in deren Geschäftsräumen, oder bei solchen Personen geschehen, in deren Geschäftsbetriebe Waaren der angegebenen Art Verwendung finden.“

Es empfiehlt sich schon jetzt in eine allgemeine Prüfung der Frage einzutreten, inwieweit von der dem Bundesrath übertragenen Befugniß Gebrauch zu machen sein möchte, um eine der Absicht des Gesetzes widersprechende Schädigung berechtigter wirthschaftlicher Interessen zu verhüten und die Ausnahme-Bestimmungen gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der gesetzlichen Vorschrift in Geltung setzen zu können. Sie wollen mir daher diejenigen Gewerbezweige bezeichnen, für welche in Ihrem Verwaltungsbezirk sei es allgemein, sei es für einzelne Gegenden oder für einzelne Gruppen von Gewerbetreibenden ein wirthschaftliches Bedürfniß zu ausnahmsweiser Zulassung des Detailreisens geltend gemacht worden ist, und Sich unter Darlegung der dabei zu berücksichtigenden Verhältnisse darüber äußern, ob dieses Bedürfniß anzuerkennen ist.

Die Gewerbeordnungsnovelle wird ferner zu einer Revision der vom Bundesrath unter dem 31. Oktober 1883 beschlossenen und unter dem 31. Oktober 1889 ergänzten Ausführungsbestimmung zur Gewerbeordnung (Bekanntmachungen vom 31. Oktober 1883 und 8. November 1889 — Centralblatt für das Deutsche Reich 1883 Seite 305 und 1889 Seite 559) Anlaß bieten. Die Formulare B und C für Wandergewerbescheine bedürfen schon in Anbetracht der Artikel 12 und 13 der Novelle der Ergänzung. Es fragt sich, ob und in welcher Hinsicht nach den in neuerer Zeit gemachten Erfahrungen etwa weitere Aenderungen, insbesondere der Vorschriften über den Gewerbebetrieb der Ausländer im Umherziehen, angezeigt erscheinen.“

Nach einer Umfrage bei denjenigen Kaufleuten unseres Bezirks, welche dabei in Betracht kommen konnten, erwiderten wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 20. August Folgendes:

„Ew. Hochwohlgeboren gestatten wir uns auf das geehrte Schreiben vom 13. d. Mts. ergebenst zu erwidern, daß in unserem Kreise nur von

einer Thee- und Saamenhandlung das Bedürfniß nach ausnahmsweiser Zulassung des Detailreisens geltend gemacht worden ist. Das direkte Auffuchen der Konsumenten wird wegen der wechselnden Qualität der genannten Artikel und der wechselnden Anforderungen der Konsumenten für durchaus nothwendig gehalten. Ein Verbot des direkten Auffuchens widerstreite sowohl den Interessen des Handels als auch der Konsumenten.

Wir halten diese Begründung für durchaus zutreffend und richten deshalb an Ew. Hochwohlgeboren das ergebene Ersuchen, hochgeneigtest daraufhin wirken zu wollen, daß den Thee- und Saamengeschäften auch fernerhin das direkte Auffuchen der Konsumenten gestattet bleibe."

Kurz nach Absendung dieses Schreibens erhielten wir die nachstehende Eingabe der hiesigen Filiale der Singer Co.:

"Mit Bezug auf die bevorstehende Beschlußfassung des Bundesraths über die Zulassung von Ausnahmen vom Verbot des Detailreisens erlaubt sich die unterzeichnete Actien-Gesellschaft auf das Bedürfniß hinzuweisen, den Artikel Nähmaschinen vom Verbot des Detailreisens auszunehmen, indem sie sich auf nachstehende Ausführungen bezieht.

Nach dem Verlauf der Verhandlungen über den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung der Gewerbe-Ordnung, ging die Ansicht der Regierung wie der Mehrheit des Reichstags dahin, daß das Detailreisen an sich in vielen Fällen ein durchaus nützlich und wirthschaftlich gesunder Geschäftsbetrieb sei, nur müsse dort, wo das Detailreisen zu einer ungerechtfertigten Schädigung des stehenden Gewerbes führe, letzteres geschützt werden. Es sei deshalb nöthig, die Verhältnisse jedes einzelnen Gewerbes zu prüfen und festzustellen, ob durch die Ausbildung des Detailreisens berechnigte Interessen geschädigt würden oder nicht.

Nun existirt im Nähmaschinen-gewerbe überhaupt kein Gegensatz zwischen einem seßhaften und einem mittelst Detailreisen verkaufenden Händler. Mit verschwindenden Ausnahmen läßt jeder deutsche Nähmaschinenhändler durch Detailreisende verkaufen, oder er verkauft selbst durch Besuch von Privatkundschaft. Das Nähmaschinen-gewerbe wird daher von vornherein unter diejenigen Gewerbe gezählt werden müssen, zu deren Gunsten die Ausnahme-Clausel dem § 9 des Gesetzes eingefügt wurde.

Es würde aber auch das gesammte Nähmaschinen-gewerbe auf's Schwerste geschädigt werden, wenn demselben die ausnahmsweise Zulassung zum Detailreisen nicht gewährt werden würde. Um dies zu erläutern, müssen wir auf die Verhältnisse der Branche und die derselben eigenthümlichen Formen des Betriebes etwas näher eingehen.

Wie schon oben gesagt, unterhält fast jeder deutsche Nähmaschinenhändler Reisende zum Besuch von Privatpersonen. So ausgebildet ist diese

Betriebsart im Nähmaschinenhandel, daß wohl durchweg über die Hälfte aller verkauften Maschinen durch Vermittelung von Detailreisenden abgesetzt wird, und in vielen Fällen dürfte der Procentsatz der im Wege des Detailreisens verkauften Maschinen noch erheblich höher sein, woraus man ein Bild erhält, in welchem Maaße der Umsatz bei Verbot des Detailreisens zurückgehen würde. Der Detailreisende übt aber im Nähmaschinengewerbe nicht allein die Thätigkeit eines Verkäufers aus, er muß gleichzeitig über den Käufer, der sehr häufig unbemittelt ist, und dem daher nur eine Maschine anvertraut werden kann, wenn er ein fleißiger und ordentlicher Mann ist, Erkundigungen einziehen und außerdem das Incasso der Theilzahlungen auf früher verkaufte Maschinen besorgen. Würde ein solcher Angestellter die Thätigkeit eines Verkäufers nicht mehr ausüben dürfen, so müßte der Händler ihn allein des Incassos wegen unterhalten, da erfahrungsgemäß bei wenig bemittelten Personen, wie sie den größten Theil der Kundschaft eines Nähmaschinen-Händlers bilden, ohne persönliche Aufforderung auf pünktlichen Eingang der Theilzahlungen nicht zu rechnen ist. Das Incasso würde dem Händler dadurch in einer Weise vertheuert werden, wie es kein Geschäft aushalten könnte. Außerdem würde aber der bei Verbot des Detailreisens so sehr verringerte Absatz noch dadurch erschwert, daß das früher von dem mit der Kundschaft bekannten Detailreisenden besorgte Einholen der Auskunft auf andere kostspielige und umständliche Weise besorgt werden müßte.

Aber nicht nur das Nähmaschinengewerbe selbst, sondern auch wichtige allgemeine wirthschaftliche Interessen würden durch das Verbot des Detailreisens empfindlich geschädigt werden. Die Nähmaschine verdankt ihre gegenwärtige große und noch immer zunehmende Verbreitung in der Hauptsache dem Detailreisen in Verbindung mit dem für Nähmaschinen eingeführten Theilzahlungssystem. Es dürfte aber auch kaum ein anderes Erzeugniß der modernen Kleinmaschinen-Industrie geben, dessen Verbreitung so sehr im allgemeinen Interesse liegt, wie die Nähmaschine.

Die im Wege des Detailreisens verkauften Nähmaschinen dienen zweierlei verschiedenen Zwecken, einmal dem Familienbedarf und zweitens der sogenannten Hausindustrie. Beide stehen sehr häufig in engster Verbindung mit einander, beiden ist die Nähmaschine durch ihre außerordentliche Arbeitsersparniß unentbehrlich.

Der Hausfrau, besonders bei kinderreichen Familien mit mittlerem und kleinem Einkommen, ist es nicht möglich, die vielerlei Näharbeiten, die Haus und Familie erfordern, durch Handarbeit zu beschaffen, dazu ist ihre Zeit durch andere Arbeiten des Haushalts viel zu sehr in Anspruch genommen; sie müßte fremde Hülfe nehmen, eine Schneiderin bezahlen, wenn ihr nicht die Nähmaschine das Mittel böte, mit geringem Zeitaufwand alle diese

Arbeiten selbst zu besorgen und das sonst dafür aufgewendete Geld zu sparen, während sie sich die Maschine gegen die von uns gestattete geringe Theilzahlung von Mk. 1.— bis Mk. 1.50 die Woche als Eigenthum erwirbt. Diese Verhältnisse, die Unentbehrlichkeit der Nähmaschine im Haushalte und damit der Nutzen einer größtmöglichen Verbreitung derselben, sind allgemein bekannt; worauf wir aber noch besonders die Aufmerksamkeit der verehrlichen Handelskammer lenken möchten, ist die sogenannte Hausindustrie.

Eine große Anzahl von Fabrikanten oder Geschäften, insbesondere der Bekleidungsbranchen, lassen Arbeiten, die sich zur Anfertigung außer dem Hause durch Privatpersonen eignen, auf diese Weise herstellen. Sich hieran zu betheiligen, sich durch Uebernahme solcher Arbeiten einen Nebenverdienst zu erwerben, ermöglicht nur der Besitz einer Nähmaschine, und dieselbe bietet dadurch zahlreichen Frauen und Töchtern von kleinen Beamten, Handwerkern und Arbeitern außer der regelmäßigen Hülfe für den Hausbedarf, auch noch Gelegenheit zum Verdienst; und die Erhöhung des Einkommens, die hierdurch erzielt wird, ist vielen Tausenden von Familien schon geradezu unentbehrlich für die Existenz geworden. Allein in Folge der großen Verbreitung, die die Nähmaschine in Deutschland gefunden, hat diese industrielle Thätigkeit im Hause bei uns eine solche Ausdehnung gewinnen können, und diesen Verhältnissen wiederum verdankt u. A. die deutsche Konfektionsindustrie, indem sie dadurch in den Stand gesetzt wurde, billig zu produciren, wie auch plötzlich eintretende Konjunkturen auszunutzen, ihre heutige Blüthe und Bedeutung. Eine derartige Ausdehnung des Nähmaschinengeschäfts aber läßt sich nur durch das Detailreisen erzielen. Unzähligen Familien, die bis dahin kaum an die Anschaffung einer Nähmaschine gedacht, ist erst durch den Detailreisenden der Weg gezeigt worden, sich durch häusliche Nähindustrie die Mittel zu schaffen nicht nur zum Erwerb einer Nähmaschine, sondern auch zur Erhöhung ihres Einkommens. Und das wird thatsächlich erreicht; denn so gering ist die Rate, gegen die wir unsere Maschinen abgeben, daß die Nähmaschine durch den mit der Hausindustrie erzielten Verdienst vielfach nicht nur sich selbst bezahlt, sondern schon während der Abzahlungszeit erhebliche Ueberschüsse liefert. Die Familie erwirbt sich also ohne eigene Auslage einen der nützlichsten Werthgegenstände, dessen Anschaffung ihr durch Baarzahlung nie möglich geworden wäre, und zwar einen Gegenstand, der zur Besserung ihrer materiellen Lage ganz wesentlich beiträgt und der immer ein Segen für's Haus bleibt.

Es erhellt hieraus, wie großen Nutzen gerade das Detailreisen in Nähmaschinen schafft, und wie eine Erschwerung des Absatzes von Nähmaschinen für weite Kreise der Bevölkerung gleichbedeutend wäre mit einer Erschwerung ihrer Existenz.

Wir glauben in Vorstehendem nachgewiesen zu haben, daß

1. das Nähmaschinengewerbe nach den Motiven des Gesetzes Anspruch auf ausnahmsweise Zulassung zum Detailreisen hat und
2. daß das Verbot des Detailreisens nicht nur das gesammte Nähmaschinengewerbe, sondern auch allgemeine wirthschaftliche Interessen auf's Schwerste schädigen würde.

Wir erlauben uns daher das ganz ergebene Ersuchen zu stellen:

Die verehrliche Handelskammer möge dafür eintreten, daß das Nähmaschinengewerbe vom Verbot des Detailreisens ausgenommen werde."

Wir hielten diesen Wunsch für berechtigt und haben ihn ebenfalls bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten befürwortet.

Unter dem 27. November erließ der Bundesrath darauf folgende Ausführungsbestimmungen zur Gewerbeordnung:

1. Gold- und Silberwaarenfabrikanten und Großhändler sind befugt, auf Grund der nach § 44a erteilten Legitimationskarte auch außerhalb des Gemeindebezirks ihrer gewerblichen Niederlassung, sofern diese im Inlande liegt, persönlich oder durch in ihrem Dienste stehende Reisende Gold- und Silberwaaren an Personen, die damit Handel treiben, feilzubieten und zu diesem Zweck mit sich zu führen, vorausgesetzt, daß die Waaren, welche sie feilbieten, übungsgemäß an die Wiederverkäufer im Stück abgesetzt werden. Dasselbe gilt von Taschenuhren-, Bijouterie- und Schildpattwaaren-Fabrikanten und -Großhändlern, sowie von Gewerbetreibenden, welche mit Edelsteinen, Perlen, Kameen und Korallen Großhandel treiben.

2. Weinhändler sind befugt, auf Grund der nach § 44a erteilten Legitimationskarte auch außerhalb des Gemeindebezirks ihrer gewerblichen Niederlassung, sofern diese im Inlande liegt, persönlich oder durch in ihrem Dienste stehende Reisende ohne vorgängige ausdrückliche Aufforderung Bestellungen auf Wein (Traubenwein einschließlich Schaumwein) bei anderen Personen zu suchen, als bei Kaufleuten oder solchen Personen, in deren Geschäftsbetriebe Waaren der angebotenen Art Verwendung finden, sowie bei Kaufleuten an anderen Orten, als in deren Geschäftsräumen. Das Gleiche gilt für den Handel mit Erzeugnissen der Leinen- und Wäschefabrikation und mit Nähmaschinen.

#### **4. Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches.**

Durch das bevorstehende Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches hat sich auch eine Revision des Handelsgesetzbuches nöthig gemacht. Die Denkschrift zu dem im Juni publizirten Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seehandelsrechtes erklärte es als die Aufgabe der



Revision, einerseits die Vorschriften des Handelsgesetzbuches mit dem Inhalte des Bürgerlichen Gesetzbuches in Einklang zu bringen, andererseits diejenigen Aenderungen und Ergänzungen des Handelsgesetzbuches vorzunehmen, welche sich nach den Erfahrungen in dem Zeitraum von über dreißig Jahren, der seit dem Zustandekommen des Gesetzbuches verstrichen ist, als wünschenswerth gezeigt haben. Als neue Rechtsstoffe sind in das erste Buch ein Titel über die Handlungsagenten, in das dritte Buch ein solcher über das Lagergeschäft eingefügt worden. Von der Einverleibung des Rechtes der Gesellschaften mit beschränkter Haftung, der eingetragenen Genossenschaften, der Binnenschifffahrt und der Flößerei in das Handelsgesetzbuch hat man abgesehen.

Die Regelung des Versicherungsrechtes und des Verlagsrechtes soll durch besondere Gesetze erfolgen.

Sofort nach Publizirung des Entwurfs erließ der deutsche Handelstag das folgende Rundschreiben an seine Mitglieder:

„In der Ausschuß-Sitzung des Deutschen Handelstages vom 9. März d. Js. ist der Beschluß gefaßt, sobald der offizielle Entwurf zum Erlaß eines neuen Handels-Gesetzbuches publizirt sein wird, seitens des Handelstages sogleich geeignete Schritte zu thun, um möglichst Ende September, event. Anfang Oktober d. Js. die Berufung der Plenar-Versammlung veranlassen zu können, in welcher in einer längeren Tagung der gesammte Entwurf eingehend zur Berathung gestellt werden soll. — Es wird möglichste Beschleunigung erwünscht sein, weil seitens des Reichsjustizamts, gutem Vernehmen nach, beabsichtigt werden soll, schon im Oktober den Entwurf dem Bundesrathe zur Beschlußfassung vorzulegen und es jedenfalls für die Erreichung der Wünsche des Handelstages förderlicher sein dürfte, wenn dann schon die Ergebnisse seiner Berathungen vorlägen. Der Ausschuß war einstimmig der Meinung, daß es Pflicht des Handelstages sei, auf dieses zukünftige Gesetzbuch für den Handelsstand eine ganz besondere und eingehende Sorgfalt zu verwenden und mit allem Fleiß dafür zu sorgen, daß der Höhen Reichsregierung und dem Reichstag die Wünsche und Anschauungen des Handels- und Gewerbestandes mit Bezug auf das Gesetzbuch klar zum Ausdruck gebracht würden.

Um nun dieser Pflicht genügen zu können, hielt es der Ausschuß für rathlich, zunächst eine Vorberathung über die einzelnen Bücher resp. Abtheilungen des Entwurfes in vier gesonderten Kommissionen vorzunehmen, zu deren Berufung diejenigen Mitglieder des Ausschusses designirt wurden, welche an der ersten Berathung über einen vorläufigen Entwurf, im November und Dezember 1895, an der damals vom Reichs-Justizamte eingeladenen größeren Kommission, zusammengesetzt aus Rechtsgelehrten, Richtern, Anwälten, Kaufleuten und Industriellen, theilgenommen hatten, die also mit den leitenden

Ideen für die neue Redaktion des Handels-Gesetzbuches sich schon vertraut gemacht hatten.

Da nummehr der im Reichs-Justizamt aufgestellte offizielle Entwurf eines Handels-Gesetzbuches der Oeffentlichkeit übergeben ist, kommen wir den uns gewordenen Aufträgen nach und bitten nun zunächst zur Befetzung der vier Unterkommissionen, d. h. zur Delegirung von Mitgliedern dazu, das Nöthige veranlassen zu wollen.

Wir haben geglaubt, richtig zu verfahren, indem wir vier Unterkommissionen ernannten, und zwar:

Die I. Unterkommission hat das „Erste Buch des Entwurfs, Erster bis Achter Titel, §§ 1—93 über den Handelsstand“ zu berathen, aus ihrer Mitte hierzu Anträge zu stellen und zu begründen und auch für die Plenar-Versammlung mindestens zwei Referenten zu bestellen.

Die I. Unterkommission wird Herr Geh. Kommerzienrath Michels-Cöln berufen.

Mitglieder dieser Kommission sind Delegirte der Handelskammern bezw. Korporationen zu: Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Karlsruhe, Ravensburg, Weiningen, Bremen, Mühlhausen i. Th., Halle, Altona, Dresden, Nürnberg, Augsburg, Gladbach, Stuttgart, Düsseldorf, Plauen, Frankfurt a. O., Straßburg i. E., Gera, Pforzheim, Heilbronn, Altenburg, Gotha.

Die II. Unterkommission bearbeitet in gleicher Weise vom „Zweiten Buch den Ersten, Zweiten und Fünften Titel, §§ 94—164 und 306—314 über Oeffene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und Stille Gesellschaft“.

Die II. Unterkommission wird Herr Geh. Kommerzienrath Michel-Mainz berufen.

Mitglieder dieser Kommission sind Delegirte der Handelskammern bezw. Korporationen zu: Hannover, Ludwigshafen a. Rh., Augsburg (Verein), Lüdenscheid, Elberfeld, Grefeld, Mühlhausen i. E., Aachen, Essen, Hagen, Lempe, Osnabrück, Posen, Worms, Solingen, Schweidnitz, Harburg, Flensburg, Bielefeld, Bonn, Göttingen, Trier, Hildesheim, Kiel, Ulm.

Die III. Unterkommission bearbeitet in gleicher Weise vom „Zweiten Buch den Dritten und Vierten Titel, von §§ 165—305 über Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien“.

Die III. Unterkommission wird Herr Geh. Kommerzienrath Frenzel-Berlin berufen.

Mitglieder dieser Kommission sind Delegirte der Handelskammern bezw. Korporationen zu: Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Bromberg, Metz, München, Chemnitz, Barmen, Mainz, Duisburg, Koblenz, Zittau, Kassel, Dessau, Erfurt, Mühlheim a. Rhein, Stralsund, Elbing, Minden, Oldenburg, Liegnitz, Sonneberg, Cöln, Lauban, Heidelberg.

Die IV. Unterkommission bearbeitet in gleicher Weise das „Dritte Buch, Erster bis Siebenter Titel, §§ 315—446 über Handelsgeschäfte“.

Die IV. Unterkommission wird Herr Kommerzienrath Weidert-München berufen.

Mitglieder derselben sind Delegirte der Handelskammern bezw. Korporationen zu: Breslau, Magdeburg, Stettin, Halberstadt, Königsberg, Lübeck, Mannheim, Oppeln, Danzig, Memel, Münster, Offenbach, Dortmund, Bochum, Düsseldorf (Verein), Thorn, Braunschweig, Rostock (Verein), Regensburg, Saarbrücken, Sorau, Wesel, Wiesbaden, Geestemünde, Insterburg.

Wir bitten nun, sowohl an uns, wie an die vorbezeichneten Voritzenden der einzelnen Kommissionen Mittheilung zu machen, welche Herren zu Delegirten bestellt sind. Als Regel möchten wir aufstellen, daß jede Kammer nur einen Delegirten sendet, daß aber den größten Kammern resp. Korporationen Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg freigestellt werden soll, auch 2 Delegirte zu bestimmen.

Sollte ein oder das andere unserer geehrten Mitglieder wünschen, etwa statt an der von uns vorgeschlagenen, an einer anderen Kommission Theil zu nehmen, oder außer an der designirten Kommission auch noch in eine andere Kommission einzutreten, so ersuchen wir, desfallsige Wünsche an uns, aber dann baldigst, gelangen zu lassen. Wir machen aber darauf aufmerksam, daß wir der Ansicht sind, daß ein Anwachsen der Kommission über etwa 25 Mitglieder hinaus, nicht erwünscht und der Sache kaum förderlich sein dürfte.

Wir nehmen an, daß alle oder wenigstens die Mehrzahl der Handelskammern und Korporationen die Durchberathung des neuen Gesetzes auch im Schooße der einzelnen Gremien sich zur Aufgabe machen werden. Unser jetziges Vorgehen bezweckt hauptsächlich nach geschahener Berathung der einzelnen Theile in den Kommissionen, hieraus etwa entstehende Anträge für die Plenar-Versammlung in Sitzungen des Ausschusses vorzubereiten, geeignete Referenten zu bestellen und so dem Plenum des Handelstages einen Boden zu bereiten, auf dem alle Mitglieder ihren Anschauungen, Erfahrungen und Wünschen in eingehendster Weise Ausdruck geben können.

Wir erbitten hierzu die freundliche Mithilfe aller unserer Mitglieder.

Die Kammer erklärte sich zur Mitarbeit an dem vorgeschlagenen Arbeitsplan bereit und wählte ihren Vorsitzenden, Herrn Schwarz jun., zum Delegirten.

Wir erhielten darauf von der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern unter dem 21. Juli und 12. August die nachstehenden Rundschreiben:

„Mit Bezugnahme auf die Rundschreiben des Präsidiums des deutschen Handelstags vom 10. und 24. d. M. beehren wir uns hiermit die Mitglieder der IV. Unterkommission zu den Verhandlungen über das 3. Buch des neuen Handelsgesetzbuchs auf Mittwoch, den 2. September d. J., und die folgenden Tage nach München einzuladen. Es ist in Aussicht genommen, die Verhandlungen im Sitzungssaal der Kammer jeweils von 9 bis 1 Uhr und von 3 bis 6 Uhr zu führen.

Die Referate und Korreferate haben wir in anderseits angegebener Weise zur Vertheilung gebracht und ersuchen ergebenst um baldgefällige Bestätigung der Uebernahme der Ihnen zugeordneten Berichterstattung.

Als zweckmäßig dürfte es sich erweisen, wenn die Herren Delegirten ihre Referate bzw. Korreferate schriftlich abfassen und uns etwa 8 Tage vor Beginn der Sitzungen zukommen lassen wollten.

Gleichzeitig ersuchen wir Sie, uns Ihren Delegirten, soweit es nicht schon geschehen, in thunlichster Bälde namhaft zu machen.“

„Unter Bezugnahme auf unser Rundschreiben rubr. Betreffs vom 28. vrg. Mts. richten wir hiermit an jene Kammern, von welchen uns eine bezügliche Nachricht noch nicht zugekommen ist, das ergebenste Ersuchen, uns gefl. umgehend den Namen des zu den Verhandlungen zu entsendenden Delegirten bekannt zu geben.

Auch seitens jener Kammern, welche uns ihren Delegirten bereits namhaft gemacht haben, ist uns — mit Ausnahme von Stettin — eine Erklärung bezüglich der Uebernahme des zugetheilten Referates nicht zugekommen. Wenngleich wir diese Uebernahme voraussetzen zu dürfen glauben, wäre es uns doch erwünscht, dies ausdrücklich bestätigt zu erhalten, weshalb wir darum bitten. Wir beabsichtigen die einlaufenden schriftlichen Berichte für die Verhandlungen durch Druck vervielfältigen zu lassen, und ersuchen deshalb ergebenst, wie schon in unserm Rundschreiben vom 28. vrg. Mts. gebeten, dieselben so zeitig abzusenden, daß sie längstens am 24. ds. Mts. in unseren Besitz gelangen. Die Referate den korreferirenden Kammern vorher zuzustellen, ist nicht möglich und scheint uns auch nicht erforderlich; unbenommen bleibt es selbstredend den einzelnen Korreferenten, sich bei den Referenten direct deren gutachtliche Anschauung über die zu behandelnden Paragraphen zu erholen. Schließlich machen wir wiederholt darauf auf-

merksam, daß die IV. Unterkommission am 2. — nicht, wie in dem Schreiben des Deutschen Handelstags angegeben, am 3. — September dahier zusammentritt.“

Die uns zugetheilten Paragraphen wurden durch die damit betraute Kommission eingehend berathen und das Referat darauf eingesandt. Von einer persönlichen Vertretung durch unseren Vorsitzenden mußten wir leider absehen.

Nachdem die 4 Unterkommissionen ihre Arbeiten vollendet hatten, wurde für den 15. und 16. Oktober eine außerordentliche Plenar-Versammlung des Deutschen Handelstages einberufen. Hier wurde zunächst der folgende Antrag des Ausschusses angenommen:

„Der Deutsche Handelstag erkennt es dankbar an, daß bei der erforderlich gewordenen Revision des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches dem deutschen Handelsstande noch vor Feststellung des Entwurfs durch den Bundesrath Gelegenheit gegeben wurde, sich über die Bestimmungen des Entwurfs gutachtlich zu äußern.

Der Deutsche Handelstag beauftragt sein Präsidium, die eingegangenen Anträge und Gutachten der wirtschaftlichen Körperschaften mit den Beschlüssen seiner Unterkommissionen und des ständigen Ausschusses, sowie die Protokolle über die Plenarsitzung des Handelstags mit den dort gefaßten Beschlüssen der Reichsregierung zu geneigter Prüfung und eventueller Berücksichtigung zu überreichen.“

Ferner wurden noch die folgenden Anträge angenommen:

1. Es ist mit der Rechtsgleichheit unvereinbar, daß für einen Gewerbebetrieb, welcher nach den Bestimmungen des Entwurfs an sich eine Eintragungspflicht in das Handelsregister bedingt, lediglich deshalb nicht die Pflicht, sondern nur das Recht zur Eintragung in das Handelsregister begründet sein soll, weil dieser Gewerbebetrieb in Verbindung mit einem Betriebe der Land- und Forstwirtschaft geführt wird.

Der Handelstag beschließt deshalb, in § 3 al. 2 des Entwurfs die Worte zu streichen: „mit der Maßgabe“ und: „daß der Unternehmer berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, die Eintragung in das Handelsregister herbeizuführen“.

2. Der Deutsche Handelstag erklärt, daß die Vorschriften des § 68 al. 2 und 3 in Verbindung mit denen des § 73 des Entwurfs, welche den kaufmännischen Lehrherrn unter strafrechtliche und polizeiliche Kontrolle stellen, für den Handelsstand unannehmbar sind.

3. Der Deutsche Handelstag sieht in dem neuen Rechtsprinzip, welches in § 250 dahin zum Ausdruck gebracht ist, daß die Staatsbehörde eingetragene Beschlüsse der Generalversammlung im Wege der Klage anfechten

kann, ein Moment der Unsicherheit und Bevormundung für das Actienwesen, welches im Interesse des gesammten Handels für bedenklich erachtet werden muß; er beantragt daher, den § 250 des Entwurfs zu streichen.

Antrag 2 und 3 ist in dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches, wie er vom Bundesrath beschlossen und dem Reichstage Ende Januar vorgelegt worden ist, berücksichtigt worden, Antrag 1 jedoch nicht, trotzdem er der wichtigste von allen und von prinzipieller Bedeutung ist.

Die Ältesten der Kaufmannschaft Magdeburg hielten es deshalb für rathsam, den Deutschen Handelstag nochmals zusammenzurufen, um für den Antrag 1 energisch einzutreten. In der Ausschußsitzung des Deutschen Handelstages vom 20. Februar wurde jedoch beschlossen, von einer Berufung des Plenums abzusehen, dagegen Namens des Ausschusses angeichts des vorgerückten Stadiums der Angelegenheit eine auf Abänderung des § 3 hinzzielende Eingabe an die zuständige Kommission des Reichstags zu richten. Einen Erfolg hat dieser Schritt leider auch nicht gehabt.

### 5. Entwurf einer Novelle zum Gesetz über die Handelskammern.

Nachdem die Regierung wegen des bedauerlichen Widerstandes des Abgeordnetenhauses den Entwurf eines Gesetzes über die Handelskammern zurückgezogen hatte, übersandte der neue Handelsminister, Excellenz Bresfeld, nachstehenden Circularerlaß an die Handelskammern und kaufmännischen Korporationen:

„Der von meinem Herrn Amtsvorgänger dem Landtage in seiner letzten Tagung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über die Handelskammern ist von der Königlichen Staatsregierung zurückgezogen worden, nachdem sich bei seiner Berathung im Hause der Abgeordneten und in der zur Vorberathung des Entwurfs eingesetzten Kommission herausgestellt hatte, daß die überwiegende Mehrheit des Hauses dem Grundgedanken des Gesetzes, der obligatorischen Einrichtung von Handelskammern über das ganze Staatsgebiet, ablehnend gegenüberstehe. Dagegen ist schon in der Kommission des Abgeordnetenhauses angeregt worden, die Einzelbestimmungen des Entwurfs, in denen vielfach eine Verbesserung gegen das Gesetz vom 24. Februar 1870 (Ges.-Samml. S. 134) erblickt wurde, zu einer Novelle zu diesem Gesetze auszugestalten.

Wie sich aus den Erhebungen, die der Ausarbeitung des erwähnten Gesetzentwurfs vorausgingen, und aus Äußerungen zahlreicher kaufmännischer Vertretungen zu diesem Entwurfe ergibt, wird die Reformbedürftigkeit vieler Bestimmungen des Gesetzes vom 24. Februar 1870 von den meisten Handelskammern anerkannt. Insbesondere besteht fast allseitig der Wunsch, daß den

Handelskammern zur Erleichterung ihrer Vermögensverwaltung und ihrer Vertragsabschlüsse die Rechte juristischer Persönlichkeit gewährt werden möchten. Auch kann es nicht zweifelhaft sein, daß durch die neue Gewerbesteuergesetzgebung (Gewerbesteuergesetz vom 24. Juni 1891, Ges.-Samml. S. 205) die rechtliche Grundlage für die Umlegung der Handelskammerbeiträge in verschiedenen Beziehungen in Frage gestellt ist (vergl. den Erlaß meines Herrn Amtsvorgängers vom 4. Januar 1894, A. 1). Ferner droht die Einziehung der Handelskammerbeiträge zu Schwierigkeiten zu führen, da die Mitwirkung der staatlichen Kassen hierbei infolge ihrer Neuorganisation in Zukunft ausgeschlossen sein wird und eine Verpflichtung der Gemeinden, die Beiträge einzuziehen, gesetzlich nicht besteht, auch im Kommunalaufsichtswegen nicht begründet werden kann.

Weiter wird vielseitig gewünscht, daß die Möglichkeit der Bildung von Wahlabtheilungen gegeben werde, um dadurch dem Uebergewichte entgegenzuwirken, das bei dem zur Zeit allein zulässigen allgemeinen gleichen Wahlrechte die Inhaber mittlerer und kleiner Firmen über Großhandel und Großindustrie besitzen. Auch eine Vereinfachung des im § 14 des Handelskammergesetzes vorgesehenen schwerfälligen Wahlverfahrens ist verschiedentlich befürwortet worden.

Ich habe, um diesen Wünschen entgegenzukommen, den beiliegenden Entwurf einer Novelle zum Handelskammergesetze vom 24. Februar 1870 ausarbeiten lassen, der sich in seinen einzelnen Bestimmungen an den dem Landtage in seiner letzten Tagung vorgelegten Gesetzentwurf anlehnt. Doch sind in ihm auch die aus den Kreisen der Betheiligten und insbesondere auch die in der Sitzung des Ausschusses des Deutschen Handelstaags vom 18. April d. Js. geäußerten Wünsche nach Möglichkeit berücksichtigt worden.

Der Entwurf verfolgt den doppelten Zweck, einmal die Vorschriften des Handelskammergesetzes, insoweit sie mit neueren Gesetzen nicht völlig harmonieren, damit in Einklang zu bringen, sodann aber den Handelskammern eine gesteigerte Thätigkeit zu ermöglichen und eine größere Bewegungsfreiheit zu gewähren, letzteres namentlich auch in der Richtung, daß sie auf verschiedenen Gebieten, wo sie bisher an mehr oder weniger lästige Gesetzesvorschriften gebunden waren, durch Beschlüsse oder Statuten eine abweichende Regelung treffen können. Von einer besondern Erläuterung der einzelnen Artikel des Entwurfs glaube ich zunächst absehen zu dürfen: es wird in dieser Hinsicht der Hinweis auf die Ausführungen in der Begründung des zurückgezogenen Gesetzentwurfs genügen.

Da der Entwurf dem Landtage schon bei Beginn seiner nächsten Tagung vorzulegen sein würde, so muß derselbe Anfang Oktober d. Js. endgültig fertig gestellt werden. Die Prüfung und die Berücksichtigung etwaiger

Bemängelungen und Wünsche, die ich gern entgegennehmen werde, kann daher nur dann in Aussicht gestellt werden, wenn sie vor Ablauf des September vorgetragen werden.“

Der neue Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Ergänzung und Abänderung des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 hat folgenden Wortlaut:

„Artikel I. (Wahlberechtigung.)

Der § 5 des Gesetzes über die Handelskammern erhält folgende Fassung:  
§ 5.

Wahlberechtigte männliche Personen, die weder unter Vormundschaft noch unter Pflegschaft stehen, üben das Wahlrecht persönlich aus.

Eine Vertretung bei den Wahlen erfolgt:

1. für offene Handelsgesellschaften durch einen zur Vertretung befugten Gesellschafter, für andere wahlberechtigte Gesellschaften und Gewerkschaften durch einen ihrer gesetzlichen Vertreter und wenn sie eines solchen ermangeln, durch ein Vorstandsmitglied,
2. für Personen weiblichen Geschlechts, für Personen, die unter Vormundschaft oder Pflegschaft stehen, und für Zweigniederlassungen, die einem anderen Handelskammerbezirke wie die Hauptniederlassung angehören und nicht von einer nach den vorstehenden Bestimmungen wahlberechtigten Person geleitet werden, durch einen im Handelsregister eingetragenen Prokuristen oder Handlungsbevollmächtigten (Artikel 47 des Handelsgesetzbuchs).

Der Vertreter muß den Anforderungen entsprechen, von denen die persönliche Ausübung des Wahlrechts abhängig ist.

Ist in den Fällen der Ziffer 2 des zweiten Absatzes ein zur Ausübung des Wahlrechts befähigter Prokurist oder Handlungsbevollmächtigter nicht vorhanden, so kann die Stellvertretung einem besonders bestellten Bevollmächtigten, der den im dritten Absätze bezeichneten Anforderungen entsprechen muß, übertragen werden.

Artikel II. (Wählbarkeit.)

Die §§ 7 und 8 des Gesetzes über die Handelskammern werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

§ 7.

Zu Mitgliedern der Handelskammer wählbar sind deutsche Staatsangehörige, die mindestens 25 Jahre alt und zur Ausübung des Wahlrechts befähigt sind.

Von den in Artikel I (§ 5) unter Absatz 2 Ziffer 2 und Absatz 4 aufgeführten Stellvertretern sind jedoch nur die Prokuristen bei einer Zweigniederlassung wählbar.



Mehrere Vertreter derselben Gesellschaft oder Gewerkschaft (Gesellschafter, gesetzliche Vertreter, Vorstandsmitglieder, Prokuristen) dürfen nicht gleichzeitig Mitglieder derselben Handelskammer sein.

## § 8.

Die Handelskammer kann beschließen,

1. daß Personen, die nach § 7 zu Mitgliedern der Handelskammer gewählt werden konnten, auch dann wählbar bleiben, wenn sie die die Wählbarkeit begründende Thätigkeit oder Stellung aufgegeben haben,
2. daß auch andere als die im § 7 Absatz 2 bezeichneten Prokuristen zu Mitgliedern gewählt werden können.

Die Wählbarkeit kann für die unter Ziffer 1 aufgeführten Personen von der Leistung von Beiträgen abhängig gemacht werden.

Mehr als der fünfte Theil der Mitglieder der Handelskammer darf nicht aus Personen bestehen, deren Wählbarkeit auf Beschluß der Handelskammer beruht.

## Artikel III. (Wahlverfahren.) Zu §§ 10—15.

1. Die Handelskammer kann beschließen, daß für die Wahlen der Mitglieder Wahlabtheilungen gebildet werden. Die näheren Bestimmungen über die Bildung der Wahlabtheilungen und über die Vertheilung der Mitglieder auf dieselben werden durch Statut getroffen, das der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe unterliegt.

2. Die Handelskammer kann für die Ausführung der Wahlen andere Bestimmungen treffen, als in § 14 des Gesetzes über die Handelskammern vorgeesehen sind. Das zu dem Zwecke zu beschließende Statut unterliegt der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

## Artikel IV. (Kostenaufwand.)

a. Der § 21 des Gesetzes über die Handelskammern erhält folgenden Zusatz:

Die Handelskammer kann beschließen, ihren Mitgliedern eine den baaren Auslagen für die Theilnahme an den Sitzungen entsprechende Entschädigung zu gewähren.

b. Der § 23 des Gesetzes über die Handelskammern wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

## 1.

Soweit die in dem Haushaltsplane veranschlagten Kosten der Handelskammerverwaltung nicht durch besondere Einnahmen gedeckt werden, werden sie auf die Wahlberechtigten umgelegt. Den Maßstab bildet die staatlich veranlagte Gewerbesteuer. Dabei bleibt derjenige Theil der Gewerbesteuer außer Anrechnung, der auf Betriebe entfällt, die ihren Sitz nicht im Handelskammerbezirke haben.

Darüber, in welcher Weise Wahlberechtigte, die nicht zur Gewerbesteuer veranlagt sind, zu Handelskammerbeiträgen herangezogen werden, beschließt die Handelskammer.

## 2.

Das Ergebniß der Veranlagung zur Gewerbesteuer wird der Handelskammer von den Steueraussschüssen kostenfrei mitgetheilt. In soweit die Veranlagung sich auf mehrere Betriebe eines Beitragspflichtigen erstreckt, die ihren Sitz in verschiedenen Handelskammerbezirken haben, theilen die Steueraussschüsse den beteiligten Handelskammern die auf ihre Bezirke entfallenden Theilbeträge mit.

Die Handelskammer stellt nach den Mittheilungen der Steueraussschüsse die Beitragslisten fest.

## 3.

Auf Ersuchen der Handelskammer haben die Gemeinden und Gutsbezirke die Erhebung der Handelskammerbeiträge gegen eine Vergütung von drei vom Hundert der eingezogenen Beiträge zu bewirken und die Beiträge durch Vermittelung der Kreis- (Steuer-) Kassen an die Handelskammer abzuführen.

Die Handelskammerbeiträge sind öffentliche Lasten. Rückständige Beiträge werden in derselben Weise wie Gemeindeabgaben eingezogen.

## 4.

Einsprüche gegen die Heranziehung zu Handelskammerbeiträgen sind innerhalb zwei Wochen nach der Zahlungsaufforderung bei der Handelskammer anzubringen, die darüber beschließt. Gegen den Beschluß findet innerhalb zwei Wochen nach der Zustellung die Klage beim Bezirksausschusse statt.

Der Einspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

Einsprüche, welche sich gegen den dem Handelskammerbeitrage zu Grunde liegenden Satz der staatlich veranlagten Gewerbesteuer richten, sind unzulässig.

## 5.

Die Handelskammer ist befugt, zur Deckung der Kosten von Einrichtungen, die für einzelne Theile des Handelskammerbezirks oder für einzelne Betriebszweige ausschließlich bestimmt sind oder ihnen in hervorragendem Maße zu Gute kommen, die Beitragspflichtigen dieser Bezirkstheile oder Betriebszweige zu besonderen Beiträgen heranzuziehen.

Die Verwaltung solcher Einrichtungen kann durch Beschluß der Handelskammer örtlichen oder sachlichen Ausschüssen übertragen werden, die aus Mitgliedern der Handelskammer und Vertretern der beteiligten Bezirkstheile oder Betriebszweige zu bilden sind.

Die auf Grund dieser Bestimmungen gefassten Beschlüsse unterliegen der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

Artikel V. (Geschäftsgang.)

Der § 29 Abs. 2 des Gesetzes über die Handelskammern wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Urkunden, die die Handelskammer vermögensrechtlich verpflichten sollen, sind unter ihrem Namen von dem Vorsitzenden oder seinem Stellvertreter und noch einem Mitgliede der Handelskammer zu vollziehen.

Die Handelskammer hat die Rechte einer juristischen Person.

Artikel VI. (Geschäftskreis.)

a. Der § 31 des Gesetzes über die Handelskammern erhält folgende Zusätze:

Sie sind befugt, Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung von Handel und Gewerbe, sowie die technische, geschäftliche und sittliche Ausbildung der darin beschäftigten Gehülfen und Lehrlinge bezwecken, zu begründen, zu unterhalten und zu unterstützen.

b. Hinter § 34 wird folgender § 34a eingeschaltet:

§ 34a.

Die Handelskammer ist befugt, Bücherrevisoren, Dispatcheure und solche Gewerbetreibende der in § 36 der Reichs-Gewerbeordnung bezeichneten Art, deren Thätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, öffentlich anzustellen und zu beeidigen. Auf Auktionatoren findet diese Bestimmung keine Anwendung. Vorschriften, die die Handelskammer für die hiernach angestellten Personen erläßt, sind dem Minister für Handel und Gewerbe zur Prüfung vorzulegen.

Der Handelskammer liegt ferner die Ausstellung von Ursprungszeugnissen und andern dem Handelsverkehr dienenden Bescheinigungen ob.

Artikel VII. (Kaufmännische Korporationen.)

Die in § 36 des Gesetzes über die Handelskammern aufgeführten kaufmännischen Korporationen und das Kommerzkollegium zu Altona sind befugt, sich in Handelskammern umzuwandeln.

Die Umwandlung erfolgt durch ein von der Korporation zu beschließendes, der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe unterliegendes Statut, in welchem über die Verwaltung der Einrichtungen und des Vermögens der Korporation, sowie über das für die neue Handelskammer maßgebende Wahlsystem Bestimmung zu treffen ist. Durch das Statut kann die bisherige Bezeichnung der Korporation und ihrer Vertretung aufrecht erhalten und Wahlrecht und Beitragspflicht von der Veranlagung zu einem Mindestsatze der Gewerbesteuer abhängig gemacht werden."

Die Kammer übersandte darauf dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe das nachstehende Gutachten:

„In dem mit dem Entwurf einer Novelle zum Handelskammergesetz vom 24. Februar 1870 uns zugestellten hohen Erlaß vom 20. Juli d. Js. — A. 2947 — hatten Ew. Excellenz die Geneigtheit kundgegeben, etwaige diesen Entwurf betreffende Wünsche entgegennehmen zu wollen. Wir gestatten uns deshalb ganz ergebenst, Ew. Excellenz die in unserer Sitzung vom 6. Oktober gefaßten Beschlüsse mit der Bitte um geneigte Berücksichtigung zu unterbreiten.

Wir können nur auf das Tiefste bedauern, daß der Entwurf Ihres Herrn Amtsvorgängers von der Regierung wegen des Widerstandes der zweiten Kammer zurückgezogen werden mußte; in ihm hatten die Wünsche der überwiegenden Mehrzahl der preussischen Handelskammern ihren Ausdruck gefunden: die Einrichtung obligatorischer Handelskammern gab der festen Hoffnung Raum, daß damit die Vertretung von Handel und Industrie die ihr zukommende Stellung im staatlichen Organismus erhielt, auch war durch die Umfassung des ganzen Staatsgebiets die Berücksichtigung sämtlicher in Frage kommenden Interessen verbürgt.

Wenn wir auch glauben, daß bei der augenblicklichen politischen Lage ein Wiedereinbringen dieser Bestimmung wenig Aussicht auf Annahme haben wird, so sind wir doch der Meinung, daß sich früher oder später die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit obligatorischer Handelskammern Bahn brechen muß.

Jedenfalls entspricht das jetzt zu Recht bestehende Gesetz über die Handelskammern den allgemeinen Forderungen nicht mehr; eine Abänderung verschiedener nicht mehr zeitgemäßer Bestimmungen, eine Erweiterung der Befugnisse der Kammern ist dringend nothwendig. Wir erblicken deshalb in der vorliegenden Novelle zu diesem Gesetz einen entschiedenen Fortschritt, bringt sie den Kammern doch die auch von uns schon jahrelang erstrebten Rechte der juristischen Person; auch die durch § 31 erweiterten Befugnisse, die es den Kammern ermöglichen sollen, ihren wichtigen modernen Aufgaben gerecht zu werden, können nur die allgemeine Billigung finden.

Zu wünschen wäre jedoch, daß den Handelskammern eine ausschlaggebende Mitwirkung bei der Führung des Handelsregisters eingeräumt werde, ferner möchten wir den schon in unseren früheren Eingaben ausgesprochenen Wunsch wiederholen, daß das Gesetz eine Bestimmung treffen möge, wonach Gesetzentwürfe, welche die Interessen des Handels und der Industrie betreffen, den Handelskammern zur Begutachtung unterbreitet werden, bevor sie von der Regierung den gesetzgebenden Körperschaften zur Verhandlung vorgelegt werden.

Zu den einzelnen Paragraphen der Novelle gestatten wir uns folgende Abänderungsvorschläge zu machen.

§ 5 Absatz 1 erhält nachstehenden Wortlaut: „Wahlberechtigte männliche Personen, die weder unter Vormundschaft noch unter Pflégenschaft stehen, üben das Wahlrecht persönlich oder durch ihren im Handelsregister eingetragenen Prokuristen aus.“

§ 7 Absatz 1 erhält den Zusatz: „und in dem Bezirke der Handelskammer ihren ordentlichen Wohnsitz haben.“

§ 7 Absatz 2 wird, wie folgt, umgeändert: „Prokuristen und die in Artikel I (§ 5) unter Absatz 2 Ziffer 2 und Absatz 4 aufgeführten Stellvertreter sind nicht wählbar.“

§ 8 Absatz 1 Ziffer 2 fällt weg.

Artikel III (Wahlverfahren) erhält unter Nr. 1 folgende Bestimmung: „Für die Wahlen der Mitglieder sind zwei Wahlabtheilungen zu bilden in der Weise, daß die I. und II. Klasse der Gewerbesteuerpflichtigen und diejenigen der III. Klasse, welche mit mehr als 72 Mark zur Gewerbesteuer eingeschätzt sind, die eine Abtheilung und der Rest der III. Klasse mit der IV. Klasse die zweite Abtheilung bildet. Jede der beiden Abtheilungen wählt die gleiche Zahl von Mitgliedern.“

Eine Verlängerung in der Funktionsdauer der Mitglieder haben wir und mit uns die Mehrzahl der Handelskammern schon früher angeregt, auch der Entwurf zu einem neuen Handelskammergesetz enthielt die Bestimmung, daß die Mitglieder auf 6 Jahre gewählt werden und alle 2 Jahre ein Drittel ausscheidet. Wir schlagen vor, an Stelle des § 16 Absatz 1 eine solche Bestimmung treten zu lassen.

## 6. Deutscher Handelstag.

Der Deutsche Handelstag hat im vergangenen Jahre eine ordentliche Plenarsitzung am 10. März und eine außerordentliche Plenarsitzung am 15. und 16. Oktober abgehalten. Ueber die Oktobersitzung, auf deren Tagesordnung die Berathung des Entwurfs eines neuen Handelsgesetzbuches stand, haben wir bereits oben berichtet.

In der Sitzung vom 10. März wurden die folgenden Beschlüsse gefaßt: Zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Verkehr mit Butter, Käse, Schmalz und deren Ersatzmittel (Margarinegesetz) hat der Handelstag erklärt: „Wir stimmen vollkommen überein mit der gegen betrügerischen Verkauf von Margarine als Butter, gegen Mischung dieser beiden Erzeugnisse und gegen sonstige Verfälschung der Butter gerichteten Tendenz des dem Reichstage vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes, betr. den Verkehr mit Butter, Käse, Schmalz und deren Ersatzmitteln, sprechen uns aber zugleich ebenso entschieden aus gegen jeden Versuch, die Herstellung und den Vertrieb von Margarine

und Margarinekäse zu erschweren oder gar unmöglich zu machen, insbesondere gegen folgende bisher vorgeschlagenen Bestimmungen:

1. gegen weitere Beschränkung der Verwendung von Vollmilch oder Rahm bei Herstellung von Margarine;
2. gegen ein Verbot der Färbung von Margarine und gegen die Forderung, Margarine mit Phenolphthaleïn zu versetzen;
3. gegen eine Vorschrift, daß Butter und Margarine nur in getrennten Räumen verkauft werden dürfen und ebenso gegen jede ehrverletzende Ausnahmefontrolle der Margarinefabrikation und des Margarinehandels, namentlich also gegen die Befugniß der Polizeibeamten, jederzeit bei den Händlern einzutreten und Revisionen vorzunehmen;
4. gegen eine Vorschrift, daß alle Wirthe, die Margarine verwenden, dies erklären sollen;
5. gegen das Verbot der Margarinekäse-Fabrikation, wie auch gegen jeden indirekten Versuch, diese Fabrikation durch Aufstellung un- erfüllbarer Bedingungen zu vernichten."

Zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Verkehr mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut, wurde erklärt:

„Der Entwurf befreit die Landwirthe von Verpflichtungen, die er den Kaufleuten und Industriellen auferlegen will, er läßt mithin die Beachtung der Forderungen: gleiches Recht, gleiche Pflicht, gleiches Maaß für Jedermann, vermissen.

Der Entwurf ermangelt der nothwendigen Rücksichtnahme auf die Verhältnisse, unter denen sich der Handel mit Düngemitteln, Futtermitteln und Saatgut vollzieht, so namentlich hinsichtlich des Bezuges aus dem Auslande, der zu befürchtenden Benachtheiligung inländischer Händler und Fabrikanten gegenüber den ausländischen, der Möglichkeit, die Waare zu besichtigen und zu untersuchen, der Dringlichkeit plötzlicher Massenaufträge seitens der Landwirthschaft, der Veränderlichkeit des Gehaltes der Waare an werthbestimmenden Bestandtheilen und der Art der Eigenthumsübertragungen der Händler untereinander.

Ueberhaupt wird es als schwerer Eingriff in die Rechte der Fabrikanten und Großhändler, z. B. bei Futtermitteln, empfunden, daß ihnen der Verkauf ihrer Waaren ohne Garantieleistung unmöglich gemacht werden soll, selbst wenn der Käufer gewillt ist, die Waare auf Treu und Glauben entgegen zu nehmen.

Der Entwurf überweist die wichtigsten und schwierigsten Fragen zur Erledigung dem Bundesrath, ohne daß den offiziellen Vertretungen von Handel und Industrie eine aktive Betheiligung an der Ausarbeitung der Ausführungs-Verordnungen gesichert würde.

Der Entwurf übersieht, daß die Ausführung der Probenahmen und die Methoden zur Feststellung der procentischen Gehalte der Dünge- und Kraftfuttermittel, sowie zur Untersuchung der Reinheit, der Herkunft und der Reinkraft der Sämereien und Saatfrüchten nicht zuverlässig genug sind, um über die civilrechtliche Verantwortung hinaus eine strafrechtliche zu begründen.

Der Entwurf läßt schließlich außer Acht, daß er durch die vorgeesehenen Strafanrohungen für Zuwiderhandlungen gegen seine mannigfaltigen, komplizirten, durch Beschluß des Bundesrathes ohne weiteres ihrer Wirkung nach veränderlichen Bestimmungen, falls er zum Gesetz erhoben würde, eine Bertheuerung der Düngemittel, der Kraftfuttermittel und des Saatgutes — soweit diese dem Gesetz unterstellt werden — herbeiführen und somit der Landwirthschaft, auf deren Bevortheilung er berechnet ist, schweren Nachtheil bringen würde.“

Die Erklärung zum Entwurf des Börsengesetzes lautete:

Der Handelstag weist eine Gesetzgebung zurück, welche in die Freiheit des Verkehrs eingreift, zur Bevormundung des Publikums führt, die bisher selbstständige Thätigkeit der Handelsvertretungen in der Verwaltung der Börsen-Angelegenheiten zu einer untergeordneten herabdrückt, sowie in ihren einzelnen Bestimmungen auf das Selbstgefühl des Handelsstandes kränkend und beleidigend einwirkt.“

Schließlich wurde noch folgende Resolution gefaßt:

„Die in den letzten Jahren hervortretenden Bestrebungen, Handel und Industrie in ihrer freien Bewegung und in der Verfolgung ihrer berechtigten Interessen einzuengen und zu behindern, haben in den vorliegenden Entwürfen eines sogenannten Margarinegesetzes, eines Börsengesetzes und eines Gesetzes, betreffend den Verkehr mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut geradezu einen grundsätzlichen Ausdruck gefunden und erhalten durch viele Anträge der Reichskommissionen, welche zur Berathung der beiden erstgenannten Gesetzentwürfe eingesetzt worden sind, eine so unzulässige Uebertreibung, daß eine Verfolgung der hiermit eingeschlagenen Bahn nur zu schweren Niederlagen unseres wirthschaftlichen Lebens und zu empfindlichen Schädigungen des materiellen Wohlbefindens des ganzen Volkes führen kann.

Der Deutsche Handelstag billigt uneingeschränkt alle gesetzlichen Vorschriften, welche vorhandene Auswüchse des Verkehrslebens zu beseitigen nothwendig und geeignet sind, er legt aber entschieden Verwahrung ein gegen Maßnahmen, welche nur zur Folge haben können, daß große und wichtige Berufsstände in der allgemeinen Achtung herabgesetzt werden, daß die einzelnen Mitglieder dieser Berufsstände in der Verfolgung ihrer berechtigten Interessen gehindert werden und daß unter diesen Erschwerungen des Erwerbslebens der Einzelne und mit ihm die Gesamtheit unberechenbaren Schaden leidet.“

## 7. Geschäftszweige der Handelskammermitglieder.

Da verschiedentlich, besonders bei Berathung des neuen Gesetzes über die Handelskammern, der Vorwurf erhoben worden war, daß in den Kammern die Industrie nur unzureichend vertreten sei, so wurde vom Bureau des deutschen Handelstages ein Fragebogen versandt, um festzustellen, welchen Geschäftszweigen die Mitglieder der deutschen Handelskammern bezw. der Vorstände der kaufmännischen Korporationen angehören. Es ergab sich, daß die 3273 Mitglieder der amtlichen deutschen Vertretungen von Handel und Gewerbe 3556 Geschäftszweigen angehören, von welchen auf die Industrie und das Gewerbe 2102, auf den Handel 1454 entfallen.

## 8. Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Von dem deutschen Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen erhielten wir unter dem 30. Januar das nachstehende Rundschreiben:

„Die Braunschweiger Verhandlungen über das kaufmännische Fortbildungsschulwesen haben sich in einem Maaße fruchtbar erwiesen, wie dies kaum erwartet werden konnte. Eine Bewegung hat sich daran geknüpft, die immer weitere Kreise zieht. Fast allerorten wird die Frage der kaufmännischen Bildung auf die Tagesordnung gebracht. Binnen Jahresfrist ist eine große Zahl von Fortbildungsschulen ins Leben gerufen worden, zumeist in Gegenden, die bisher kaum dürftige Anfänge aufzuweisen hatten, und ältere Handelsschulen wetteifern in der Einführung von Verbesserungen. Die bedeutsamste Thatsache aber ist die Vereinigung dieser Bestrebungen unter einem Verbands, der sich räumlich über ganz Deutschland erstrecken, sachlich das gesammte kaufmännische Unterrichtswesen umfassen soll. Von dem nächsten Kongresse, der im Juni 1897 in Leipzig zusammentreten wird, erwartet der im Entstehen begriffene Verband die Bestätigung seines Grundgesetzes.

Der Bildung unserer jungen Kaufleute ist neuerdings im Auslande hohes Lob gespendet worden. Wer schärfer zusieht, muß beschämt gestehen, daß nur eine im Verhältniß zum Ganzen recht kleine Auswahl der Besten dieses Lob verdient, daß die große Masse noch sehr bedenkliche Lücken des Wissens und Könnens zeigt, daß die Durchschnittsbildung weit hinter dem Maaße zurückbleibt, das sie erreichen könnte und erreichen sollte. Wie sehr das kaufmännische Unterrichtswesen noch in den Kinderschuhen steckt, zeigt am Besten die Wahrnehmung, daß es in der großen Mehrzahl der deutschen Staaten noch nicht einmal einen gebahnten Weg für die Ausbildung von Lehrern des kaufmännischen Wissens giebt. Viel, sehr viel bleibt noch zu thun übrig.

Staat, Kreise, Gemeinden werden ihre Mitwirkung nicht versagen dürfen,



damit wir dem Ziele näher kommen. Die Hauptarbeit muß der Handelsstand selber thun, dessen Organen, den Handelskammern und ähnlichen Körperschaften und Vereinigungen, hier eine große und schöne Aufgabe vorliegt. Verheißungsvoll ist der kräftige Zusammenschluß, den die Braunschweiger Verhandlungen angebahnt haben. Einsichtige und erfahrene Kaufleute sollen hier mit hervorragenden Vertretern des Lehrfaches zusammenwirken. Hier finden die einzelnen Körperschaften und Schulleitungen Rath und Unterstützung, im gegenseitigen Austausch der Ansichten und Wahrnehmungen lernen alle Theile, und manche jüngere Anstalt bleibt vor zeitraubenden und kostspieligen Irrwegen bewahrt.

Mit besonderer Genugthuung heben wir hervor, daß sich gleichzeitig mit uns auch ein Verband der Direktoren und Lehrer kaufmännischer Unterrichtsanstalten Deutschlands gebildet hat, der im engsten Zusammenhange mit uns an den gemeinsamen Aufgaben mitarbeiten wird.

Damit aber der Verband seine Aufgaben erfüllen kann, bedarf er einer ständigen Organisation, die ohne ausgiebige und gesicherte Mittel nicht denkbar ist. An die wohlhabenderen Gemeinden, an die kaufmännischen Körperschaften und Vereine, an hochherzige Freunde unserer Bestrebungen ergeht deshalb hiermit der Ruf, durch Erwerbung der Mitgliedschaft und in sonstiger geeigneter Weise den Verband zu unterstützen und so an ihrem Theile dazu mitzuwirken, daß dem deutschen Handelsstande die Stellung, die ihm gebührt, voll errungen und dauernd erhalten werde."

Die Kammer beschloß hierauf, dem Verein beizutreten und als jährlichen Beitrag 30 Mark zu geben.

An der hiesigen staatlichen Fortbildungsschule ist im vorigen Jahre auch eine kaufmännische Abtheilung errichtet worden. Wie nothwendig der Unterricht für die Kaufmannslehrlinge ist, ergiebt sich auch aus dem Bericht des Anstaltsleiters, der u. A. folgendes ausführt:

"Das Schülermaterial der kaufmännischen Abtheilung unserer Fortbildungsschule ist in Bezug auf den Bildungsstandpunkt ein sehr verschiedenes. Zwei Kaufmannslehrlinge konnten nicht einmal der Klasse D. III überwiesen werden, da sie den Bildungsstandpunkt dieser Klassen (den der Schüler aus den Oberabtheilungen ländlicher Schulen) nicht nachweisen konnten; sie mußten einer Klasse der Abtheilung E zugewiesen werden, um in den Elementarfächern die grundlegenden Kenntnisse zu erwerben."

Daß auch von Seiten der Prinzipale der Schule noch nicht das nothwendige Entgegenkommen gezeigt wird, beweist folgender Passus des Berichts:

"In Klasse D. I haben die Lehrer versucht, den häuslichen Fleiß der Schüler in Anspruch zu nehmen, um die recht erheblichen Unterrichtsziele zu erreichen, haben aber schlechte Erfahrungen dabei gemacht. Der größere

Theil der Lehrlinge hat es an Strebbarkeit und Fleiß fehlen lassen und die häuslichen Aufgaben mangelhaft oder garnicht gemacht. Aber auch ein Theil der Prinzipale hat nach Aussage der Schüler ihnen die zum Anfertigen der Aufgaben nöthige Zeit nicht gewährt, selbst wo geschäftliche Verhältnisse dies zuließen." In dieser Hinsicht ist übrigens in der letzten Zeit eine Besserung eingetreten; es zeigt sich auch in den Kreisen der Prinzipale ein regeres Interesse für die Schule.

Nachstehender Lehrplan der kaufmännischen Abtheilung ist zunächst blos provisorisch aufgestellt; es wird sich erst im Laufe der Zeit erweisen müssen, ob die hiermit gesteckten Ziele zu erreichen sind:

#### Lehrplan.

##### D. III.

- 4 Stunden Deutsch, Lesebuch von Ehrecke und Hammermann.
- a. 2 Stunden Lesen und Inhaltsbesprechungen.
  - b. 1 Stunde Diktat resp. Aufsatz (alle 14 Tage 1 Arbeit jeder Art).
  - c. 1 Stunde Schönschrift: I. das deutsche und lateinische Alphabet, II. Rundschrift. Stoff: Kaufmännische Briefe und Geschäftsaufträge.
- 2 Stunden Rechnen: Wiederholung der 4 Spezies mit ganzen benannten und unbenannten Zahlen. Einführung in die Bruchrechnung. Gemeine und Dezimalbrüche. Praktische Anwendung derselben in angewandten Aufgaben. Fleißige Übung im Addiren von Zahlreihen das ganze Jahr hindurch.

##### D. II.

- 4 Stunden Deutsch, Lesebuch von Ehrecke und Hammermann.
- a. 2 Stunden Lesen und Inhaltsbesprechungen.
  - b. 1 Stunde Kaufmännische Korrespondenz (im Sommerhalbjahr).
  - c. 1 Stunde Handelsgeographie (mündliche und schriftliche Darstellungen als Aufsätze, alle 14 Tage (im Sommerhalbjahr).
- Im Winterhalbjahr statt:
- b. } 2 Stunden Einfache Buchführung.
  - c. }
  - e. 2 Stunden Rechnen. Die bürgerlichen Rechnungsarten.

##### D. I.

Vorbemerkungen: Die meisten Schüler der Klasse D. I haben die I. Klasse der hiesigen oder einer auswärtigen Mittelschule durchgemacht oder mindestens ihr angehört, andere haben auf der Obertertia des Gymnasiums oder in der Oberklasse der hiesigen Mittelschule geübt, sie werden also einen solchen Bildungsstandpunkt einnehmen, daß von dem gewöhnlichen Deutschunterricht (Lesen und Inhaltsbesprechungen) Abstand genommen werden kann. Die Belehrungen über Handelskunde und Volkswirtschaftslehre sollen

sich zu Besprechungen gestalten, in denen der Lehrer die führende Rolle hat, der Stoff soll also entwickelt werden. Von den Schülern erfaßt gelangt er zur zusammenhängenden sprachlichen Darstellung seitens der Schüler in freier Rede und schriftlich in monatlich zu fertigenden Aufsätzen.

Bei der kaufmännischen Korrespondenz werden die Musterbeispiele nicht vom Lehrer gegeben, sondern sie sind nach Form und Inhalt Ergebnisse des entwickelnden Unterrichts. In jeder Stunde würde etwa ein Beispiel durcharbeiten sein. Die Reinschriften werden in einem besonderen Hest angefertigt.

#### I. Im Sommerhalbjahr.

- a. 2 Stunden Handels- und Volkswirtschaftslehre (mündlich und schriftlich).
- b. 2 Stunden Kaufmännische Korrespondenz.
- c. 1 Stunde Kaufmännisches Rechnen und Wechsellehre.
- d. 1 Stunde Handelsgeographie.

#### II. Im Winterhalbjahr.

- a. 1 Stunde Fortsetzung der Volkswirtschaftslehre.
- b. 1 Stunde Kaufmännische Korrespondenz.
- c. 2 Stunden Kaufmännische Buchführung.
- d. 1 Stunde Kaufmännisches Rechnen und Wechsellehre.
- e. 1 Stunde Handelsgeographie.

Da es der Kammer erwünscht schien, auch einen gewissen Einfluß auf die Leitung der kaufmännischen Abtheilung der Fortbildungsschule ausüben zu können, so richtete sie unter dem 17. September das nachstehende Schreiben an den Magistrat:

„Nachdem an der hiesigen Fortbildungsschule eine Abtheilung für Handlungslehrlinge eingerichtet worden ist, scheint es uns im Interesse dieses Instituts zu liegen, daß dem Vorstand der Fortbildungsschule auch ein kaufmännisches Mitglied angehört.

Dasselbe könnte durch seine praktische Erfahrung dem Leiter der kaufmännischen Abtheilung von großem Nutzen sein und gleichzeitig im Kreise seiner Berufsgenossen das leider noch nicht genügend vorhandene Interesse für diesen Schulzweig fördern.

Wir ersuchen deshalb ganz ergebenst, ein Mitglied der Kaufmannschaft in den Vorstand der hiesigen Fortbildungsschule zu wählen, und sind, im Falle der Magistrat geneigt ist, unseren Wunsch zu erfüllen, gerne bereit, eine geeignete Persönlichkeit vorzuschlagen.“

Der Magistrat ersuchte darauf die Kammer, eine geeignete Persönlichkeit für ein aus dem Kuratorium der staatlichen Fortbildungsschule ausgeschiedenes Mitglied in Vorschlag zu bringen. Hierfür wurde der Vorsitzende der Kammer

vorgeschlagen, der sodann unter dem 17. November von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zum Mitgliede des Kuratoriums ernannt wurde.

### 9. Firmenschilder.

Der hiesige deutsch-soziale Reformverein hatte den Magistrat ersucht, eine Verordnung zu erlassen, dahingehend, daß jeder im Handelsregister eingetragene Inhaber eines offenen Geschäftslokals verpflichtet sein solle, seinen bürgerlichen Namen an seinem Geschäftslokale in einer von der Straße aus deutlich erkennbaren Schrift anzubringen. Der Magistrat ersuchte darauf die Handelskammer, sich darüber zu äußern, ob für eine derartige polizeiliche Anordnung hier ein Bedürfnis anerkannt werden könne. Die Kammer erwiderte, daß für eine solche Anordnung hier nicht das geringste Bedürfnis vorliege.

### 10. Gesetzliche Regelung der Verhältnisse der Angestellten in kaufmännischen Geschäften.

Die Reichskommission für Arbeiterstatistik, welche seit dem Jahre 1892 Erhebungen über die Lage der Angestellten im Handelsgewerbe angestellt hatte, legte im März vorigen Jahres dem Bundesrath einen Gesetzentwurf über die Verhältnisse der kaufmännischen Angestellten vor, dessen wichtigste Bestimmungen folgendermaßen lauten:

1. Offene Verkaufsstellen müssen während der Zeit von 8 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens für das Publikum (für den geschäftlichen Verkehr) geschlossen sein.

Durch die Landes-Centralbehörde kann für ihren Bezirk oder einzelne Theile desselben allgemein oder für gewisse Zweige des Handelsgewerbes angeordnet werden, daß die offenen Verkaufsstellen erst von einer späteren Stunde ab als 5 Uhr Morgens geöffnet werden dürfen oder früher als 8 Uhr Abends geschlossen werden müssen. Dieselbe Befugniß steht dem Bundesrath für das Gebiet des Reichs oder einzelne Theile desselben zu.

2. Während der Zeit, wo nach Ziffer 1 die Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, ist der Gewerbebetrieb im Umherziehen, soweit er unter § 55 Absatz 1 Ziffer 1 und 2 der Gewerbeordnung fällt, sowie der Gewerbebetrieb der im § 42 b der Gewerbeordnung bezeichneten Person verboten.

Ausnahmen können von der unteren Verwaltungsbehörde zugelassen werden. Der Bundesrath ist ermächtigt, über die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen Ausnahmen zugelassen werden dürfen, Bestimmungen zu erlassen.

Während des im Abs. 1 bezeichneten Zeitraums sind auch die selbstthätigen Verkaufsapparate außer Betrieb zu setzen.

3. Die Bestimmungen in den Ziffern 1 und 2 finden keine Anwendung auf den Geschäftsbetrieb der Apotheken, das Gast- und Schankwirthschaftsgewerbe, den Verkauf von Druckschriften an Bahnhöfen und Dampfschiffen, sowie auf den Verkauf von Fahrscheinen und von Eintrittskarten für öffentliche Schaustellungen, soweit dieser Verkauf an besonders hierfür eingerichteten Kassen erfolgt.

4. Ueber 8 Uhr Abends, aber höchstens bis 10 Uhr Abends, dürfen die Verkaufsstellen (Ziffer 1) für das Publikum geöffnet sein:

1. an den letzten 14 Werktagen vor Weihnachten,
2. an Tagen, für welche zur Befriedigung eines bei Festen oder sonstigen besonderen Gelegenheiten hervortretenden Bedürfnisses die untere Verwaltungsbehörde Ausnahmen von der Bestimmung unter Ziffer 1 gestattet hat. Diese Ausnahmen dürfen allgemein oder für einzelne Handelszweige für höchstens 16 Tage im Jahre zugelassen werden.

5. Außerhalb der Zeit, während welcher die Verkaufsstelle für das Publikum geöffnet ist, dürfen Handlungsgehilfen, Lehrlinge und Geschäftsdienere zur Arbeit für das Geschäft nicht herangezogen werden.

Die beim Ladenschluß im Laden schon anwesenden Kunden dürfen in der nächsten halben Stunde noch bedient werden.

Ebenso dürfen die Geschäftsdienere zu denjenigen Arbeiten herangezogen werden, die vor Oeffnung oder nach Schluß der Verkaufsstelle noch vorgenommen werden müssen, um den regelmäßigen Betrieb des Geschäftes zu ermöglichen. Jedoch muß ihnen eine ununterbrochene Ruhe von mindestens 9 Stunden verbleiben.

6. Den Handlungsgehilfen, Lehrlingen und Geschäftsdienern ist eine angemessene Pause zur Einnahme der Hauptmahlzeit zu gewähren.

Diese Pause muß, soweit das Mittagessen nicht vom Prinzipal gewährt wird, mindestens 1½ Stunde dauern.

7. Die Bestimmungen unter Ziffer 5 Abs. 1 und Ziffer 6 finden keine Anwendung auf die Beschäftigung von Handlungsgehilfen, Lehrlingen und Geschäftsdienern bei solchen Arbeiten, welche aus Anlaß der Aufnahme der Inventur, von Umzügen und Neueinrichtungen nothwendig werden, sowie bei solchen Arbeiten, welche unverzüglich vorgenommen werden müssen, um den Verderb von Waaren zu verhüten.

Wir veranstalteten hierauf eine Umfrage bei Inhabern offener Verkaufsstellen und legten das Resultat in der folgenden Eingabe an den Bundesrath nieder:

„Dem hohen Bundesrathe liegt ein von der Reichskommission für Arbeiterstatistik ausgearbeiteter Gesetzentwurf vor, betreffend die Regelung der



Daß alle offenen Geschäfte, gleichgiltig, ob sie mit oder ohne Personal arbeiten, dem Ladenschlußzwange unterliegen sollen, ist nur die natürliche Konsequenz der vorgeschlagenen Bestimmung, da andernfalls die nicht betroffenen Geschäfte durch ihre Konkurrenz die anderen erheblich benachtheiligen würden und insolgedessen alle irgendwie entbehrlichen Angestellten entlassen werden würden.

Die nächste Folge des Ladenschlußzwanges würde ohne Zweifel eine Verringerung des Konsums sein, denn ebenso wie jede Verkehrserleichterung eine Konsumsteigerung hervorruft, wird eine Erschwerung der Einkaufsgelegenheit auch eine Einschränkung des Konsums herbeiführen. Die Kommission hat dies zwar gelehnet und hervorgehoben, daß die nothwendigen Bedarfsartikel nach wie vor vom Publikum eingekauft werden müßten, demnach eine Einschränkung des Konsums durch Verminderung der Kaufgelegenheit nur im Bereiche der Luxuswaarengeschäfte denkbar wäre, die jedoch schon heute in ihrer großen Mehrzahl auf die Benutzung der Abendstunden verzichteten; man hat jedoch dabei nicht in Betracht gezogen, daß zwischen nothwendigen Bedarfsartikeln und Luxuswaaren das große Gebiet derjenigen Waaren liegt, die, ohne Luxuswaaren zu sein, doch keinem unbedingt nothwendigen Bedürfnisse dienen, dessen Befriedigung aber nur dann erfolgt, sobald die Gelegenheit bequem ist.

Eine weitere und jedenfalls die bedenklichste Folge würde eine gewaltige Verschiebung der Bedarfsdeckung sein, wodurch wohlervorbene Rechte, wozu doch entschieden der Kundenkreis einer Firma gehört, verletzt werden würden. Ganz abgesehen von der lokalen Verschiebung, die in unserem Kreise allerdings nicht zu schwer ins Gewicht fallen könnte, würde das Publikum dann noch mehr wie zuvor geneigt sein, seine Bedürfnisse bei den großen Waarenversandthäusern zu decken, und der Ruin einer großen Anzahl von Detailgeschäften, die sich schon jetzt im Existenzkampfe nur mit äußerster Anstrengung aufrecht erhalten können, wird die nothwendige Folge davon sein.

Die Erhebungen, die wir in unserem Kreise angestellt haben, ergaben das folgende Resultat: Die überwiegende Mehrheit der Befragten erklärte sich gegen jegliche Beschränkung der Ladenzeit, da sie hierin einen unberechtigten Eingriff in ihre Erwerbsfreiheit erblickt.

Verschieden ist jedoch das Verhalten der einzelnen Geschäftszweige zu der vorgeschlagenen Maßregel. Gänzlich ablehnend verhalten sich die Ladeninhaber der Cigarren- und Tabakbranche; sie erklären, daß eine Schließung der Läden um 8 Uhr für viele kleinen Geschäfte das Todesurtheil bedeute, daß aber jede Cigarrenhandlung, ob groß oder klein, erheblich geschädigt werden würde. Schon durch die Sonntagsruhe seien sie zu Gunsten der Gastwirththe benachtheiligt worden und jetzt solle ihnen aufs Neue gerade ihre

beste Geschäftszeit entzogen werden, wobei wiederum die Gastwirthe, deren Betrieb keiner Beschränkung unterliege, den Vortheil haben würden. Auch sei gerade in ihrer Branche ein Schutz der Gehilfen am wenigsten nöthig, da die weitaus größte Zahl der Cigarrengeschäfte nur von dem Inhaber betrieben werde.

Die Inhaber der Kolonialwaaren-Handlungen und anderer Nahrungsmittel-Geschäfte halten durchgehend einen Ladenschluß um 8 Uhr für viel zu zeitig. Sie würden sich vielleicht dann mit dem obligatorischen Ladenschluß auszuföhnen vermögen, wenn derselbe im Sommer auf 10, im Winter auf 9 Uhr verlegt werden würde, wobei jedoch die unbedingte Voraussetzung wäre, daß auch die offenen Schnapschankstellen, die hier nur allzu reichlich vertreten sind, derselben Beschränkung unterliegen, da andernfalls der Verkauf von Kolonialwaaren und Aehnlichem an diesen Stellen wohl kaum verhindert werden könnte, zum Schaden der geschlossenen Geschäfte.

Am wenigsten ablehnend verhalten sich die Geschäftsinhaber der Manufakturwaarenbranche; doch können auch sie die Besorgniß nicht unterdrücken, daß sie durch den Ladenschlußzwang geschädigt werden könnten, da hierdurch einem Theil der Fremden, welche die Nachtzüge nach Rußland benutzen, die Einkaufsgelegenheit genommen werden würde.

Aus alledem haben wir die Ueberzeugung gewonnen, daß die Regelung der Arbeitszeit der Angestellten unter gleichzeitiger Festsetzung der Ladenzeit erhebliche Interessen des Handelsstandes verletzt, und da sich die Reichskommission selbst dahin ausgesprochen hat, daß an sich der erstrebte Zweck, die Verhinderung einer übermäßigen Geschäftsthätigkeit, zu erreichen ist ohne Beschränkung der Ladenzeit als solcher, und daß die Beschränkung der Arbeitszeit an sich genügen würde, so richten wir an den hohen Bundesrath das dringende Ersuchen

Artikel I der Vorschläge der Reichskommission für Arbeiterstatistik, betreffend die Regelung der Verhältnisse der Angestellten in offenen Ladengeschäften dahin abändern zu wollen, daß zwar den Angestellten eine ununterbrochene Ruhe von 9 Stunden gewährleistet wird, die Zeit des Ladenschlusses jedoch davon unberührt bleibt."

## 11. Abänderung der Konkursordnung.

Schon im Jahre 1895 hatte die Handelskammer zu Metz an den Handelstag den Antrag gestellt, auf Abänderung des § 23 der Konkursordnung in der Richtung hinzuwirken, daß der bei Ausbruch eines Konkurses anzubringende offene Arrest zu Gunsten von Wechselforderungen unterbrochen werde.



Der Ausschuß des Deutschen Handelstages hat sich im Dezember 1895 mit dieser Angelegenheit beschäftigt und ist zu einem ablehnenden Beschlusse gelangt.

Die Handelskammer zu Metz fand die Begründung dieses Beschlusses nicht ausreichend und glaubte denselben einer irrthümlichen Auffassung ihres Antrages zuschreiben zu sollen. Sie richtete deshalb unter dem 13. Februar 1896 ein erneutes Schreiben an das Präsidium des Handelstages, in welchem sie darauf hinwies, daß die Ertheilung von Rimessen auf Dritte ein Baargeschäft darstelle, zu welchem der Schuldner bis zum Ausbruche des Konkurses berechtigt sei. Die Konkursmasse dagegen habe auf derartige Forderungen auch dann kein Anrecht, wenn die Acceptation nicht erfolgt sei. Gelänge es dem Wechselinhaber, das Accept noch kurz vor Eröffnung des Konkurses einzuholen, so sei er unangefochten der Gläubiger, nicht aber die Konkursmasse. Trotzdem verbiete erfahrungsgemäß in Lothringen der Konkursverwalter bei Ausbringung des offenen Arrestes, weiterhin Wechsel zu acceptiren, selbst wenn bereits über die geschuldeten Beträge Wechsel ausgestellt und übertragen sind. Angesichts der weitverbreiteten und insbesondere im Verkehr der kleinen Geschäfte bestehenden Gewohnheit, das Accept nicht gleich bei Erhalt von Waaren, sondern erst viel später einzuholen, liege in solcher Forderung des Konkursverwalters eine Ungerechtigkeit, für welche selbst das bestehende Recht keine Rechtsbasis biete. Zum mindesten sei hier eine Lücke in der Konkursordnung auszufüllen.

Unter dem 15. April schloß sich die Handelskammer zu Straßburg i. G. dem Metzger Antrage an und ersuchte gleichzeitig den Ausschuß, durch ein Rundschreiben an die Mitglieder festzustellen, ob die in Elsaß-Lothringen hinsichtlich der Behandlung nicht acceptirter Wechsel im Konkurse zu Tage tretenden Mißstände auch in anderen Gegenden des Reiches fühlbar geworden sind. Das Präsidium des Handelstages kam diesem Wunsche nach und erließ im Oktober ein Rundschreiben an die Mitglieder, worin es ersuchte, durch Umfrage festzustellen, ob

1. es üblich ist, im Konkursfalle die Ausbringung des offenen Arrestes auch auf bereits bestehende Wechselforderungen auszudehnen;
2. eine solche Praxis — gleichwie in Elsaß-Lothringen — Anstoß erregt hat, dergestalt, daß eine Durchbrechung des Grundsatzes des offenen Arrestes an dieser Stelle mit Hilfe einer Abänderung der Konkursordnung anzustreben wäre;
3. oder aber, ob man der Anschauung zuneigt, daß die Einführung einer bezw. Ausnahmbestimmung zu doloßen Hinterziehungen des Gemeinschuldners Veranlassung geben könnte.

Wir bejahten Punkt 1 und 3 und verneinten Punkt 2.

Einige Handelskammern haben von vorneherein die Fragestellung als verfehlt bezeichnet, indem sie ausführten, man könne nicht fragen, ob etwas üblich sei, was das Gesetz (Konkursordnung § 108) klipp und klar vorschreibe. Diese Anschauung wurde jedoch von den meisten übrigen Handelskammern nicht getheilt.

Das Ergebnis der Erhebung war folgendes: Eine große Anzahl von Handelskammern sahen das von den Reichsständen für ungerecht bezeichnete Verfahren bei sich durchgeführt und erklärten sich durchaus damit einverstanden. Sie sind sogar überzeugt, daß die verlangte Abänderung der Rechtsanschauung der Handelswelt nicht entsprechen und Anzuträglichkeiten im Gefolge haben würde. Nur 17 der 77 gutachtenden Handelskammern glauben eine Abänderung der Gesetzgebung empfehlen zu sollen, und unter diesen sind wiederum 6, in deren Bezirken die qu. Ausdehnung des offenen Arrestes gar nicht üblich ist.

Zu der Ausschußsitzung des Deutschen Handelstages vom 20. Februar 1897 wurde der Antrag der Mezer Handelskammer nochmals eingehend diskutiert unter Heranziehung des Erhebungsantriebs; es wurde beschlossen, dem Antrag Meß keine Folge zu geben.

## 12. Eigenhandel der Agenten.

Von dem Vorstande des Verbandes der Handels- und Gewerbevereine in Oldenburg erging im Februar d. Js. ein Rundschreiben an die deutschen Handelskammern, worin um Auskunft gebeten wurde, ob es nach Anschauung der Kammer dem guten Handelsgebrauch entspreche, daß ein Agent, wenn er eine Offerte macht, ausdrücklich bemerkt, ob er das Geschäft für eigene Rechnung abschließt oder für eine von ihm als Agent vertretene Firma, oder ob der Agent ohne Verletzung guter Handelsgewohnheiten diese orientirenden Mittheilungen unterlassen könne. Wir erwiderten, in unserem Bezirke entspreche es dem guten Handelsgebrauche, daß der Agent dem Auftraggeber gegenüber keinen Zweifel darüber läßt, ob er den Geschäftsabschluß für eigene oder fremde Rechnung macht.

## 13. Protesterhebung durch den Gerichtsvollzieher.

Nachstehendes ministerielle Schreiben wurde uns unter dem 8. Januar 1897 von dem Herrn Regierungspräsidenten zur gutachtlichen Aeußerung übersandt:

„In der Tagespresse und in einzelnen Eingaben aus Handelskreisen ist seit Jahren wiederholt dem Verlangen Ausdruck gegeben worden, die Justizverwaltung möge die Gerichtsvollzieher im Aufsichtswege mit einer allgemeinen Anweisung dahin versehen, daß sie die bei Gelegenheit der Ausführung eines

Wechselprotestauftrags mangels Zahlung von dem Protestaten etwa angebotene Wechselzahlung für den Wechselgläubiger in Empfang zu nehmen haben.

Eine aus diesem Anlasse neuerdings bei den Präsidenten sämtlicher Oberlandesgerichte gehaltene Umfrage hat ergeben, daß nicht nur die Gerichtsvollzieher gegenüber einem derartigen Zahlungsanerbieten des Protestaten ein sehr verschiedenartiges Verfahren beobachten, sondern daß auch die Ansichten der Aufsichtsbehörden über die in dieser Beziehung maßgebenden rechtlichen Gesichtspunkte erheblich auseinandergehen.

Dem von einzelnen Aufsichtsbehörden an die Gerichtsvollzieher erlassenen Verbote, mit dem Auftrage zur Aufnahme eines Wechselprotestes mangels Zahlung auch den Auftrag zur Annahme einer von dem Protestaten etwa angebotenen Zahlung zu übernehmen, ist der Herr Justizminister durch die Allgemeine Verfügung vom 2. November d. Js. (Justiz-Minist.-Bl. S. 340) entgegengetreten. Dagegen hat davon abgesehen werden müssen, im Verwaltungswege die Gerichtsvollzieher allgemein mit einer positiven Anweisung über das bei einem Zahlungsanerbieten des Protestaten von ihnen zu beachtende Verfahren zu versehen, weil nach geltendem Rechte die Frage, unter welchen Voraussetzungen der protestirende Gerichtsvollzieher überhaupt zur Annahme der Wechselsumme für den Gläubiger befugt und möglicherweise verpflichtet erscheint, erheblichen Zweifeln unterliegt, deren endgültige Entscheidung den Gerichten zusteht.

Diese Zweifel zu lösen und dadurch die jetzt bestehende Rechtsunsicherheit zu beseitigen, ist mit durchgreifendem Erfolge nur die Reichsgesetzgebung im Stande. Bevor in dieser Richtung weitere Schritte geschehen, würde es mir von besonderem Werthe sein, darüber unterrichtet zu werden, ob in der That — wie nach den bisherigen Äußerungen anzunehmen — in weiteren Kreisen des an der Angelegenheit vorzugsweise beteiligten Handelsstandes das Bedürfniß nach einer einheitlichen Regelung der Befugniß der Protestbeamten zum Zahlungsempfange hervorgetreten ist, und ob es insbesondere den Interessen des Handelsverkehrs entsprechen würde, wenn den Protestbeamten auch für den Fall, daß ihnen der Wechselgläubiger eine ausdrückliche Vollmacht zum Geldempfang nicht erteilt hat, durch gesetzliche Vorschrift — sei es allgemein, sei es unter bestimmten Voraussetzungen — die Befugniß beigelegt würde, bei Gelegenheit der Erledigung des Protestauftrags die von dem Protestaten etwa angebotene Wechselsumme für den Gläubiger in Empfang zu nehmen.

Sie werden ersucht, Sich nach Anhörung der Handelskammern und der ihnen gleichstehenden kaufmännischen Korporationen Ihres Bezirks hierüber zu äußern."

Wir erwiderten darauf unter dem 21. Januar:

„Ev. Hochwohlgeboren erwidern wir auf das geehrte Schreiben vom 8. d. Mts. — J.-Nr. I. R. 678, 2 — betreffend Anweisung an die Gerichtsvollzieher bei der Ausführung eines Wechselprotestauftrages, ergebenst, daß es unseres Erachtens nicht im Interesse des Handelsverkehrs liegt, dem Gerichtsvollzieher die weitgehende Befugniß zum Geldempfang bei der Protestaufnahme auch für den Fall zu geben, daß ihm von dem Gläubiger keine ausdrückliche Vollmacht ertheilt worden ist. Wir würden wünschen, daß dies dem Gerichtsvollzieher durch eine allgemeine Anweisung untersagt wird, dagegen wäre die Bestimmung zu treffen, daß er bei ausdrücklicher Vollmacht seitens des Wechselgläubigers zur Empfangnahme der angebotenen Wechselsumme verpflichtet ist.“

#### **14. Bezirks-Eisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.**

Am 30. Juni fand eine Sitzung in Bromberg, am 20. November in Danzig statt. Hier stellte unser Mitglied, Herr Rosenfeld, den Antrag, den Zug Nr. 244 derart zu verlegen, daß er, wie früher, in Thorn 3 Uhr 31 Minuten abgeht und in Inowrazlaw 4 Uhr 15 Minuten ankommt. In Interessententreisen habe man sich darüber beschwert, daß zwischen der Ankunft und Abfahrt des Zuges 244 die Zeit eine derart kurz bemessene ist, daß ein Besuch der Stadt zur Erledigung von Geschäften unmöglich sei; ferner sei die Fahrt auf der kurzen Strecke Thorn—Inowrazlaw eine zu langsame. Der Herr Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg erwiderte, daß der Zug 244 vom 1. Oktober 1895 ab im Interesse des Güterverkehrs in einen gemischten Zug umgewandelt worden sei. Zwischen Thorn und Inowrazlaw seien so viele Züge und zu so günstiger Zeit gelegen, daß es nicht unbedingt nöthig erscheine, die Vortheile, welche die Umwandlung des Zuges ergeben habe, wieder aufzugeben. Es solle jedoch den Wünschen dadurch entgegengekommen werden, daß der Zug beschleunigt und die Abfahrtszeit von Thorn auf 3 Uhr 15 Minuten verlegt wird. Herr Rosenfeld erklärte sich hiermit befriedigt. Den Wünschen der Interessenten ist inzwischen Rechnung getragen worden. Ein weiterer Antrag des Herrn Rosenfeld auf Einlegung eines Abends 11 Uhr von Thorn nach Graudenz abgehenden Zuges kam nicht zur Verhandlung, da der Vertreter der Eisenbahndirektion Danzig erklärte, die Arbeiten für den Sommerfahrplan seien noch nicht soweit gediehen, daß den Mitgliedern bereits bestimmte Mittheilungen gemacht werden könnten. Jedenfalls solle aber die Einstellung eines Abendzuges in Erwägung gezogen werden. Es ist denn auch auf der Strecke Thorn—Graudenz vom 1. Mai an ein Abends kurz nach 8 Uhr abgehender Zug

eingestellt worden. Da jedoch für Thorn ein später, etwa gegen 11 Uhr nach Culmsee—Graudenz abgehender Zug ein dringendes Bedürfnis ist, wird die Kammer bei der Eisenbahndirektion Danzig einen dahingehenden Antrag stellen.

### 15. Ungenaue Adressen auf Duplikatfrachtbriefen.

Anfang September ging uns von der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg folgendes Schreiben zu, welches wir durch öffentliche Bekanntmachung zu allgemeiner Kenntniß brachten:

Wie wir bereits in unserm Schreiben vom 24. Dezember 1894 Nr. II d. 16311 B. betonten, hat die Handelskammer auf eine dauernde Beibehaltung des jetzigen Verfahrens bei Auslieferung russischer Sendungen mit ungenauen Adressen auf Duplikat-Frachtbrief nicht rechnen können.

Nachdem wir geraume Zeit haben verstreichen lassen, um den Interessenten Gelegenheit zu geben, die Handelsbeziehungen mit Rußland so zu gestalten, daß letztere auch bei Aufrechterhaltung der allgemeinen zulässigen Bestimmungen eine Unterbrechung nicht erleiden, glauben wir annehmen zu dürfen, daß durch die Aufhebung des bisher nachgelassenen Ausnahmeverfahrens eine Schädigung des Thorer Handels nicht eintritt und werden mit Rücksicht auf die zwingende Kraft des Internationalen Uebereinkommens, welches selbst eine mildere Handhabung seiner Bestimmungen gegenüber dem Publikum nicht zuläßt, das vorerwähnte Ausnahmeverfahren nunmehr mit dem 1. Januar 1897 zur Aufhebung bringen. Nach diesem Zeitpunkte wird die Aushändigung der russischen Sendungen bei zweifelhaften Adressen nur nach den dieserhalb allgemein vorgeschriebenen Bestimmungen erfolgen können.

### 16. Direkte deutsch-polnische Tarife.

Da der deutscherseits gestellte Abänderungsantrag zu § 10 des Berner Uebereinkommens auf der Pariser Konferenz abgelehnt worden war, so hatten wir, wie wir schon im vorjährigen Bericht erwähnten, das Reichs-Eisenbahnamt ersucht, der Einführung direkter deutsch-polnischer Tarife nur dann zuzustimmen, wenn für alle Artikel zugleich Grenztransittarife geschaffen würden, welche bezüglich der Frachtziffern und insbesondere auch der beiderseitigen Nebengebühren die gleichen Antheile aufweisen, wie die Ziffern des direkten Verkehrsverkehrs. Wie eifrig die russischen Eisenbahnbehörden bemüht sind, die Zollbehandlung der Waaren ausschließlich in die Hände der amtlichen Kreise zu legen, zeigt die nachstehende Uebersetzung einer im russischen Tarif — Sbornik Nr. 735 vom 27. April/19. Mai 1896 erhaltenen Verfügung:

„Das Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten (Finanzministerium) hat im Einverständniß mit dem Eisenbahndepartement (Kommunikations-

ministerium) bezüglich des auf einer Grenzstation vorliegenden Mißverständnisses ob der gebrochene oder der direkte Verkehr zur Anwendung kommt bei aus dem Auslande kommenden Gütern, wenn auf dem Frachtbriefe die Grenzstation als Empfangsstation bezeichnet ist, aber mit dem Zufage „transito zur Weiterbeförderung nach irgend einer inneren Station“ entschieden, daß im Sinne des § 57 des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen und § 6 der internationalen Konvention betreffs des Waarentransportes auf Eisenbahnen in den Frachtbriefen nur die in den gedachten §§ angeführten Zuschriften gemacht werden dürfen, während alle sonstige Zuschriften wie namentlich „Transito zur Weiterbeförderung“ u. s. w. unzulässig und für die Eisenbahnen nicht verbindlich sind.

Infolge dessen sind Güter, die vom Auslande mit so ausgefertigten Frachtbriefen anlangen, als loco auf Namen des in der Grenzstation wohnenden Adressaten zu betrachten und diesem auszufolgen unter Berechnung der für loco giltigen Frachtsätze der ausländischen und russischen Bahnen, d. i. Fracht und Nebengebühren für Uebergabe vom Auslande, für Entladung, Stationsgebühren u. s. w.

Wenn dann der an der Grenzstation wohnhafte Adressat das Gut nach einer inneren russischen Station weiterexpediren will, so ist das als eine neue Expedition zu betrachten und ein neuer Frachtbrief aufzugeben und wird dann die Fracht und Nebengebühren (Stationsgebühren) auf der Abgangs- und Empfangsstation, Einladen, Ausladen, Wiegen nach dem inländischen Tarif der russischen Eisenbahnen von der Grenzstation loco bis zur Endstation berechnet.

Die Ausfolgung so expedirter Güter erfolgt an den Adressaten auf der Empfangsstation nur gegen Präsentation des von der Grenzstation ausgegebenen Duplikatfrachtbriefes.“

Unter dem 21. September schrieb uns die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg: „Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat uns in Gemeinschaft mit den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und Kattowitz beauftragt, die nach der neuerlichen anderweiten Regelung der Bahngebühren auf den russischen Grenzstationen im verstärkten Maaße wieder laut gewordenen Bedenken hinsichtlich der Erschwerung der privaten Zollvermittlung mit Vertretern der besonders betheiligten Industrie- und Handelsinteressen eingehend zu prüfen und die Gründe für und wider die Einrichtung eines direkten deutsch-polnischen Tarifs gemeinsam zu erörtern. Demzufolge ersuchen wir ergebenst, das Material zu dieser Konferenz behufs Aufstellung einer Tagesordnung uns übersenden und gleichzeitig Ihre Herren Delegirten, die die Konferenz wahrnehmen werden, namhaft machen zu wollen.“

Neben anderem Material übersandten wir darauf auch die nachstehende Eingabe, welche uns unter dem 1. Oktober aus hiesigen Interessentenkreisen zugegangen war:

„Die am 1. September d. Js. in Kraft getretene Neuregelung der russischen Bahnebengebühren belastet den deutschen Export nach Rußland insofern, als die Gesamtsomme der jetzt zur Erhebung gelangenden Gebühren höher ist, als sie früher war. Trotzdem ziehen die Waareneigner vor, ihre Gütersendungen an der Grenzstation umkartiren zu lassen und die erhöhten Gebühren zu entrichten, um nach freiem Willen ihre Bestimmungen hinsichtlich der Zollabfertigung treffen zu können.

Die Einführung eines direkten deutsch-polnischen Tarifes brächte nur den Vortheil, daß bei Versendung mit direktem Frachtbriefe vom Versandt- bis zum Bestimmungsorte die russischen bahnamtlichen Nebengebühren etwas niedriger sich stellen würden als bei Umkartirung an der Grenze, dagegen würden die Absender des Verfügungsrechtes hinsichtlich der Zollabfertigung auf einer russischen Unterwegsstation beraubt sein gemäß Artikel 10 der B. K.

Erwägt man, daß die bedeutenden polnischen Fabrikorte Lodz, Pabianice, Tomaszow, Ozorkow, Petrikau, Czenstochau, Wloclawek, nach welchen der größere Theil des deutschen Exportes sich richtet, Zollämter nicht besitzen und daher sämmtliche dahin bestimmten Sendungen der Verzollung an der Grenzstation unterworfen sind, so wird man auch ermessen können, welche Bedeutung der Frage der obligatorischen Zollabfertigung durch die russischen Bahnorgane innewohnt.

Nur ein ganz geringer Bruchtheil der in den polnischen Fabrikorten bestehenden Firmen, welche Waaren vom Auslande beziehen, ist in der Lage, die Zollgefälle zur Zollabfertigung bereit zu stellen, der weitaus überwiegende Theil ist darauf angewiesen, daß die Verauslagung durch den Spediteur erfolgt, welcher dem Fabrikanten langmonatliche Kredite einräumt bis zu dem Zeitpunkte, wo voraussichtlich das Rohmaterial zur Verarbeitung und die daraus gewonnene Waare zum Absatz gelangt ist. Erklärlich ist diese Gestaltung, da die Zollgefälle in Rußland im Vergleich zu denen in Deutschland sehr hohe sind; Wolle und Baumwolle gehen in Deutschland zollfrei ein, dagegen werden in Rußland Mk. 4500 für 10000 Kilo rohe Baumwolle, Mk. 3900 für 10000 Kilo rohe Wolle an Zoll entrichtet.

Das zu diesem Betriebe aufgewendete Kapital ist fast ausschließlich deutsches, das seitens des Spediteurs zu billigem Zinsfaze im Vergleich zu dem in Rußland sonst allgemein üblichen, zu welchem Kapitalien nur aufgebracht werden können, dargeliehen wird, sodaß unter Berücksichtigung dieses Faktors häufig erst der Bezug von Waaren ermöglicht ist.

Die bahnsseitige russische Zollabfertigung werden wir unten noch einer

näheren Beleuchtung unterziehen und wollen hier nur noch auf einen wesentlichen Punkt, der mit der Schaffung direkter Tarife aktuell wird, hinweisen.

Die Ausfolgung im internationalen Verkehre reisender Sendungen erfolgt ohne Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes, welcher seitens des Versenders dem Empfänger gewöhnlich als Beweis der erfolgten Verladung übersandt zu werden pflegt. Nachträgliche Anweisungen des Versenders sind daher meistens nicht mehr ausführbar, weil der Duplikatfrachtbrief nicht beigebracht werden kann und obgleich das Gut sich noch unterwegs befindet, somit eine Auslieferung an den Adressaten noch nicht erfolgt ist. Der Absender ist eben in dieser Hinsicht vollkommen machtlos, selbst wenn das Gut erst wenige Stunden von dem Versandorte entfernt ist. Wie einschneidend und ungünstig diese Bestimmung für die deutschen Absender wirkt, bedarf wohl einer eingehenderen Ausführung nicht.

Dieser Gefahr ist jedoch zum großen Theile vorgebeugt, wenn dem Absender die Möglichkeit der Verfrachtung mit Umkartirung an der Grenzstation ohne Mehrkosten gegeben ist. Im innerrussischen Verkehre ist der Duplikatfrachtbrief ein „Inhaberpapier“ *lettre au porteur* und die Ausfolgung des Gutes auf der Bestimmungsstation ist an die Vorzeigung dieses Dokumentes gebunden. Der Spediteur, welcher an dem russischen Grenzzorte die Zollabfertigung einer Sendung bewirkt und letztere alsdann mit neuem Frachtbriefe nach einer innerrussischen Station weiterbefördert, pflegt den Duplikatfrachtbrief seinem Korrespondenten in dem Bestimmungsorte zu übermitteln und durch diesen erst wird das Gut dem Endempfänger abgeliefert. Bei Vermittelung des Speditours kann somit nachträglichen Anweisungen des Absenders fast stets entsprochen werden, sobald nicht das Gut auf der Endbestimmungs-Station bereits eingetroffen und dem Empfänger ausgefolgt ist.

Kurz zusammen gefaßt: reist ein Gut im internationalen Verkehre, so ist der Versender häufig schon am ersten Tage der Möglichkeit beraubt, Etwas zu seiner Sicherung zu veranlassen. Wird dagegen das Gut im gebrochenen Verkehre befördert, so kann der Versender sein Interesse wahrnehmen, solange das Gut nicht thatsächlich bereits abgeliefert ist.

Wie hoch an Werth die letztere Möglichkeit zu veranschlagen ist, läßt sich daran ermessen, daß die gesammten Verhältnisse in dem polnischen Industriebezirke seit Monaten außergewöhnlich ungünstige sind und sich noch andauernd verschlechtern, sodaß die Versender häufiger als je in die Lage kommen, die unterwegs befindlichen Waarensendungen zu reteniren.

Durch die Bestimmungen des deutsch-russischen Handelsvertrages ist gewährleistet, daß die durch versehentliche Angaben des Absenders in Rußland entstehenden Konfiskationsstrafen (vierfacher Zollbetrag in Creditrubel) im



Reklamationswege wieder erstattet werden und in den bisher vorgekommenen Fällen ist dem ordnungsgemäß eingereichten Bittgesuche der deutschen Absender auch fast stets entsprochen worden. Verdankt wird dies der Thätigkeit des Spediteurs, welcher den Absender auf das ihm zustehende Recht hinweist, ihm die nöthigen Daten liefert und ihn insbesondere zur Einhaltung der gegebenen Frist mahnt. Ein derartig umfassendes Eintreten zu Gunsten des Versenders ist natürlich ausgeschlossen, wenn Eisenbahnorganen die Zollabfertigung obligatorisch zufällt.

Den russischen Zollbeamten hingegen ist infolge der Strafenentlasse eine ihrer wesentlichsten früheren Einnahmequellen entzogen worden, weshalb sie durch rigorose Zollrevision und Klassifizierung nach anderen Paragraphen, als wie sie der Spediteur in seiner Deklaration benannt hat, sich Ersatz zu schaffen suchen für den ihnen erwachsenen Ausfall.

Die unbestimmte Fassung der Paragraphen des russischen Zolltarifes hat auch durch den deutsch-russischen Handelsvertrag eine wesentliche Besserung nicht erfahren und der Inhalt eines jeden Paragraphen läßt eine sehr dehnbare Deutung zu; der russische Zollbeamte ist natürlich geneigt, den höchsten Zollsatz in Anwendung zu bringen, weil er an der alsdann entstehenden Differenzstrafe partizipirt.

An einigen Beispielen möchten wir erläutern, in welcher Weise sich das angedeutete Bestreben beweist und wie die Zollrevision sich vollzieht:

**Maschinen.** — Nach § 167 Abs. 2 sollen komplette Maschinen mit allen ihren Theilen dem Eingangszolle von No. 140 unterliegen sobald der Experte die losen Theile als zur Maschine gehörig anerkennt. Das thut der Experte nun nie, sondern nimmt Messingtheile, Schrauben, Riemen u., ohne welche der Betrieb der Maschine nicht möglich ist, zur separaten Verzollung nach höheren Zollsätzen, sodaß eine Differenzstrafe entsteht, an welcher auch der Experte Antheil hat. — Das einzige Mittel gegen derartige Uebergrieffe giebt eine Reklamation an das Zolldepartement in St. Petersburg, es müßte dann aber die Maschine komplet zusammengestellt in Petersburg vorgeführt werden, was natürlich dem Interesse des Absenders und Empfängers widerspricht, welchen die Kosten der Reklamationschrift und des Transportes des Reklamationsobjektes jedenfalls zur Last fallen.

Häufig ist man daher in der Zwangslage, der unrichtigen Ansicht des revidirenden Beamten sich fügen zu müssen.

**Baumwolle § 179<sup>2</sup>.** — Für diesen Artikel ist im Zolltarife eine Taravergütung von 3 resp. 4 % festgesetzt, dennoch wird des Oefteren von den Zollbeamten die Verzollung nach dem effektiven Nettogewichte gefordert und es wurden zu diesem Behufe mehrere Ballen vollständig entpackt, welche in die frühere Originalpackung nicht zurück gebracht werden können und so

auf dem weiteren Transporte eine Minderung an Gewicht und Qualität erleiden.

Die Nettotarirung hat meistens den Erfolg, daß der Beamte nur  $1\frac{1}{2}$ — $2$ — $2\frac{1}{2}$  % Tara bewilligt, da die unterwegs häufig abspringenden Eisenreifen nicht mehr berücksichtigt werden.

Ferner zeigt sich bei der russischen Verwiegung von Baumwolle, die in Hamburg und Bremen fast ausschließlich vom trockenen Lager verladen wird, stets ein Mehrgewicht, welches jedoch lediglich durch den Einfluß der feuchteren Bitterung hervorgerufen ist.

Der Zollbeamte hat natürlich das Interesse, das höhere Gewicht zur Verzollung heranzuziehen, obwohl es effektiv nicht vorhanden ist. Die Sorgfalt des Spediteurs muß dem vorbeugen.

Wollengarn § 186. — Für diesen Artikel ist, sobald er auf Papierhüllen und in Kisten gepackt ist, im Zolltarife eine Taravergütung von 17 resp. 30 % bestimmt, laut Petersburger Zirkularverfügung ist es jedoch dem revidirenden Zollbeamten freigestellt, die Vergütung der Tara nach dem effektiv zu ermittelnden Nettogewichte zu bemessen.

Eine Kiste Wollengarn enthält Tausende von Papierhüllen, auf denen das Garn aufgewickelt ist, sodaß die Feststellung des Nettogewichtes resp. Verifikation der Faktura nur schwer möglich ist und ohne Beschädigung des Garnes nicht durchführbar.

Auch hierbei muß die Erfahrung des Spediteurs das ihrige thun, um den günstigsten Tarafuß zu erreichen und jede Beschädigung zu vermeiden, da der russische Zollbeamte von vornherein die Taravergütung niedrigst zu bemessen bestrebt ist.

Eisen und Stahl § 140/142. — Welche Unzuträglichkeiten bei der Zollabfertigung dieser Artikel sich ergeben, ist in den früheren Eingaben der Handelskammer zu Oppeln und der Oberschlesischen Industriellen eingehend geschildert worden, somit erübrigt sich für uns eine ausführliche Darlegung.

Die vorstehenden Ausführungen sollen darlegen, wie wenig — trotz des deutsch-russischen Handelsvertrages — die Willkür bei der russischen Zollabfertigung genau begrenzt ist. Hieraus ergibt sich nach unserer Erfahrung ein täglich sich erneuernder Kampf der Zollbeamten gegen den Privatspediteur, welcher zu Gunsten der Waareninteressenten eintritt und hierzu nur durch die gegenseitige Konkurrenz veranlaßt werden kann.

Dieser Thätigkeit ist es in vielen Fällen nur zu danken, daß der Export gewisser Artikel ermöglicht wird.

Bei solchen Sendungen, welche im direkten internationalen Verkehre reisen, fällt die Zollvermittlung obligatorisch der Eisenbahn zu, d. h. in Rußland den kommerziellen Bahnagenturen. Die Organisation dieser Agenturen

läßt ja heute noch viel zu wünschen übrig, ein Mangel, der vielleicht beseitigt werden könnte. Niemals aber können diese Organe, die durch das Monopol geschützt werden, den Eifer entfalten und sich mit den Interessen der Waareneigner so identifiziren, wie der Privatpediteur, der durch die freie Konkurrenz angetrieben wird und den sein eigenes Interesse dazu nöthigt. Denn entfällt der Export von Artikeln, deren Reihe doch wahrlich schon eng begrenzt ist, so ist das für den Privatpediteur gleichbedeutend mit einem Einnahmeausfall. Daher erklärt sich auch die Aufopferung seitens des Privatvermittlers, während die russischen Bahnagenturen nach einem bestimmten Statut schablonenmäßig zu verfahren haben und unmöglich das Interesse daran haben können, gegen irrige Ansichten der Zollbeamten und unrichtige Petersburger Verfügungen in der energischsten sachgemähesten Weise Protest einzulegen. Selbst in der Möglichkeit hierzu sind die Bahnorgane beschränkt, da die letzte Instanz für das Zollwesen — das Finanzministerium — auch die vorgesetzte Behörde der Eisenbahnen ist, nach deren Weisungen sie sich zu richten haben.

Schließlich ist in Betracht zu ziehen, daß bei der Weiterverladung auf den russischen Bahnstrecken infolge der bestehenden Bestimmungen sehr zahlreiche Anstände und Schwierigkeiten seitens der Güterabfertigungsstellen gemacht werden, denen oft nur durch telegraphische Beschwerde bei der Eisenbahn-Direktion resp. der Aufsichtsbehörde in Petersburg begegnet werden kann. Hieraus erwachsende Zögerungen und Geldverluste lassen sich jetzt schon nicht vermeiden, sie würden um so größer werden, wenn die Vermittelung der Bahnagentur obligatorisch wird, bei der das Interesse, gegen ihre eigene Bahnverwaltung vorstellig zu werden, entfällt.

Wir können uns, da in unserem Bezirke nach Rußland exportirende Industrie nicht vertreten ist, nur darauf beschränken, die für den Export in Betracht kommenden allgemeinen Fragen zu erörtern, und unsere Ueberzeugung ist, daß die Frage der Zollabfertigung an dem einen oder anderen Orte — bekanntlich verfahren die Zollbehörden in Rußland an allen nicht gleichmäßig — weit entscheidender ist als die, ob die Frachtkosten theurer zu stehen kommen. Die direkten Tarife bedingen jedoch auch eine Gebundenheit bezüglich der Leitung der Transporte, welche hinderlich wirkt.

Die Nothwendigkeit der Erhaltung der Privatvermittelung im Verkehre nach Rußland ist im Reichstage durch den Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes selbst anerkannt worden.

Uns erscheinen die mit Erstellung direkter Tarife verbundenen Unzuträglichkeiten weit überwiegend gegen etwaige Vortheile und geeignet, durch den Ausschluß der Privatvermittelung auf den Export Deutschlands lähmend einzuwirken.

Wir ersuchen daher die Handelskammer für Kreis Thorn, bei den zuständigen Behörden gefälligst dahin wirken zu wollen, daß von der Erstellung eines direkten deutsch-polnischen Verbandtarifes abgesehen wird, solange nicht gleichzeitig für den Umkartirungsverkehr die Anwendung völlig gleich hoher Frachtziffern und Nebengebühren in beiden Ländern erreicht werden kann."

Am 10. Oktober fand in Breslau die oben erwähnte Konferenz statt, wobei wir durch unser Mitglied, Herrn Rosenfeld, vertreten waren. Auf dieser Konferenz führte der Herr Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg Folgendes aus:

„Bei der Neuregelung der deutsch-russischen Tarife nach der Reform des russischen Gruppentarifs ist sowohl seitens der deutschen als der russischen Verwaltungen die Erstellung direkter Tarife auch nach Polen als selbstverständlich angesehen worden.

Die grundsätzliche Ablehnung der Erstellung direkter Tarife nach Polen würde bei dem regen Verkehre zwischen Polen und Deutschland umsoweniger haltbar sein, als nach dem Schlußprotokoll zu Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages sich die vertragsschließenden Theile verpflichtet haben, einander im Eisenbahntarifwesen durch Herstellung direkter Frachtbriefe thunlichst zu unterstützen. Ist so die Erstellung eines direkten Tarifs nach Polen an sich begründet, so werden andererseits die Vortheile desselben nach dem vereinbarten Entwurf in keiner Weise durch besondere Zugeständnisse an die russischen Verwaltungen für ihren Export erkauft. Für den Verkehr aus Rußland nämlich werden deutscherseits in die direkten Tarife dieselben Streckenfrachtsätze wie nach und von den Grenzstationen loco und an Stelle der halben Abfertigungsgebühr von 6 Mark 3,81 Rubel und bei Ausnahmetarifen der volle Umkartirungssatz eingerechnet. Der direkte Tarif bietet somit den Russen für ihren Export auf der deutschen Strecke keine weiteren Vortheile als solche ihnen bereits in den Grenztarifen zur Verfügung stehen.

Die russischerseits gewährten Ermäßigungen können sie ihrem Export auch ohne direkte Tarife mit Benutzung der Grenztarife (loco) gewähren.

In der Richtung nach Rußland dagegen werden nicht nur deutscherseits ermäßigte Sätze, wie solche bereits vorweg in die Transittarife übernommen sind, in die direkten Tarife eingestellt, sondern auch russischerseits ermäßigte Antheile eingerechnet, indem ein Theil der Nebengebühren zu Gunsten des Verkehrs aufgelassen ist.

Der so gebildete direkte Tarif wird allerdings in vielen Fällen eine geringere Gesamttfracht ergeben als bei Benutzung der Grenztransittarife zu erzielen ist.

Eine Benachtheiligung des deutschen Handels wird aber dadurch nicht

herbeigeführt, weil die Benutzung der Transittarife unter den gleichen Bedingungen nach wie vor freistehet und ihnen nur daneben eine noch günstigere Transportgelegenheit geboten wird für den Fall, daß nach Maßgabe des zu befördernden Artikels und der sonstigen Verhältnisse die Vermittelung eines Privatpediteurs bei der Zollbehandlung nicht nothwendig ist. Letzteres wird in erster Linie in Frage kommen, wenn der Bestimmungsort selbst ein Zollamt besitzt. Die beiden wichtigsten Plätze für den Verkehr mit Polen sind Warschau und Lodz. Warschau hat bereits ein Zollamt und für Lodz ist in solches russischerseits in Aussicht genommen.

Die Errichtung des Zollamts in Lodz wird allerdings nach Privatmittheilungen sich noch einige Zeit hinziehen, da auf dem Lodzer Bahnhofe für ein Zollamt kein Platz ist und deshalb die Frage der Errichtung eines Zollamtes mit der z. Bt. in der Ministerialinstanz schwebenden Frage der Erbauung einer Lodzer Ringbahn verknüpft ist.

Wird durch die Erstellung der direkten Tarife nach Polen an den bestehenden Grenztransittarifen nichts geändert, wird vielmehr durch dieselben ein zweiter billigerer Weg den Interessenten zur Verfügung gestellt, so muß endlich noch auf den Werth hingewiesen werden, den direkte Tarife der Industrie gerade im Verkehr mit Polen bei der Verschiedenheit der Sprache und bei der Verschiedenheit des ganzen Tariffsystems zwecks sicherer Berechnung der Frachtkosten haben.“

Nach dieser Darstellung und nach näherer Erörterung erklärten die anwesenden Vertreter der Industrie und des Handels, daß sie gegen die Einführung eines direkten deutsch-polnischen Tarifs in der Voraussetzung nichts einzuwenden hätten, daß auch in Zukunft die Grenztransittarife in der gegenwärtigen Höhe erhalten blieben.

## 17. Ausfuhrtarif für Getreide.

Anfang September theilte uns die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg mit, daß man in Erwägung gezogen habe, ob nicht dem Ausfuhrtarif für Getreide und Mühlenfabrikate behufs wirksamer Unterstützung des deutschen Exports auch für solche Sendungen Geltung zu geben sein möchte, welche im Umschlagsverkehr über Flußhäfen in das Ausland befördert werden. Die Handelskammer möge deshalb mittheilen, ob ein Bedürfniß vorliege, diese Tarifmaßnahme für den Wasserumschlagsverkehr auf der Weichsel oder deren Nebenflüssen einzuführen.

Wir erwiderten darauf, daß die Anwendung des genannten Tarifs auf den Umschlagsverkehr jedenfalls wünschenswerth sei, und daß man hoffen dürfe, daß hierdurch wenigstens zeitweise das Getreide unserer Gegend exportfähig gemacht werde.

## 18. Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate.

Auch im vergangenen Jahre haben wir wiederum bei dem Abgeordnetenhanse um Wiedereinführung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate petitionirt, indem wir Ende September folgende Eingabe übersandten:

„Seit Aufhebung der Staffeltarife am 1. August 1894 sind die Klagen darüber aus den Kreisen der Landwirthe, Getreidehändler und Müller unserer Gegend nicht verstummt; alle die üblen Folgen, die die ostdeutsche Landwirthschaft befürchtet hatte, sind eingetreten: die mit vieler Mühe errungenen Absatzgebiete sind wieder verloren gegangen und das Getreide, welches auf dem lokalen Markt nicht die nöthige Nachfrage findet, muß zu ganz unlohuenden Preisen verkauft werden, da die hohen Getreidefrachtsätze eine Versendung nur bis zu der Entfernung von 200—300 km gestatten. Dieser Uebelstand wird bei der allgemeinen schlechten Lage der Landwirthschaft doppelt schwer empfunden, denn auch die Aufhebung des Identitätsnachweises kann, da sich ihre Wirkung fast nur auf die Seeplätze und die in der Nähe derselben gelegenen landwirthschaftlichen Betriebe erstreckt, als Aequivalent für die aufgehobenen Staffeltarife nicht angesehen werden.

Daß die von West- und Süddeutschland ausgehendem Beschwerden, welche zur Beseitigung der Staffeltarife geführt haben, jeglicher Berechtigung entbehren, ergibt sich schon daraus, daß nicht einmal der Nachweis von einem Preisdruck als Folge der Staffeltarife geführt werden konnte, und ebenso haltlos ist die Behauptung, daß durch die Ausnahmetarife die Einfuhr ausländischen Getreides begünstigt worden sei. Letztere Meinung wird am besten durch folgende Thatsache widerlegt: Auch während des Bestehens der Staffeltarife wurde höchstens ein Zehntel des ausländischen Getreides auf dem Eisenbahnwege eingeführt, 75 Prozent davon sind in den Grenzbezirken abgesetzt worden, sodaß nur ein ganz minimaler Theil des Getreideimports von den Staffeltarifen einen Vortheil haben konnte. Zweck und Ziel der Staffeltarife ist es ja gerade, den Bezug ausländischen Getreides durch ein genügendes Angebot heimischer Produkte so viel wie möglich überflüssig zu machen. Das ostdeutsche Getreide soll gegenüber dem nach dem Westen über Holland zc. eingeführten fremden Getreide konkurrenzfähig werden, und dies ist auch zur Zeit des Bestehens dieser Tarife gelungen. Erwiefernmaßen kann die heimische Produktion in Süd- und Westdeutschland den Bedarf an Getreide nicht decken, es ist deshalb ein wirthschaftlich durchaus gesunder Gedanke, dem Osten, der über seinen Bedarf produziert, in jenen Gegenden den Absatz zu ermöglichen.

Einen ganz falschen Standpunkt nehmen aber diejenigen ein, welche

behaupten, daß die Staffeltarife eine ungesunde Verschiebung natürlicher Konkurrenzverhältnisse und eine ungerechtfertigte Bevorzugung einzelner Landestheile zur Folge haben, denn die Staffeltarife zählen durchaus nicht zu den künstlichen Tarifmaßnahmen, sie beruhen im Gegentheil auf einem wirtschaftlich richtigen Grundgedanken und sind theoretisch überhaupt unanfechtbar. Mit größerem Recht kann man behaupten, daß durch Nichteinführung der wirtschaftlich gebotenen Staffeltarife das Getreide in West- und Süddeutschland zum Nachtheil des im Osten produzierten geschützt wird und daß ein solcher Schutz dem Gedanken einer nationalen Wirtschaftspolitik durchaus widerspricht.

Dabei würde die Wiedereinführung der Staffeltarife lediglich den Versand von Getreide und Mühlenfabrikaten wieder überall dahin ermöglichen, wo Bedarf herrscht, und es könnte in diesen Gegenden dem ausländischen Getreide der Absatz mit Erfolg streitig gemacht werden. Hierbei kommt nun nicht nur das Interesse der östlichen Provinzen, sondern aller derjenigen Gebiete in Frage, die Absatz für ihren zeitweiligen Ueberschuß suchen; so haben ja auch im Jahre 1892 Schleswig-Holstein und andere nördliche Gebiete Weizen, Gerste und Malz nach der Provinz Sachsen verschicken können. Daß der Eisenbahn-Fiskus durch die Staffeltarife beträchtliche Mehreinnahmen erzielt hat, ist allbekannt. Sämmtliche Gründe sprechen für eine Wiedereinführung der Staffeltarife, und die Furcht von Süd- und Westdeutschland vor einer Ueberschwemmung mit Getreide ist vollständig unbegründet, denn es handelt sich nicht um eine Vermehrung der zugeführten Mengen, sondern um eine theilweise Veränderung der Zufuhrwege zu Gunsten der nationalen Landwirtschaft. Das Vorherrschen der Landwirtschaft in den östlichen und nördlichen Provinzen unseres Staates gegenüber dem Ueberwiegen der Industrie im Westen macht die Einführung der Staffeltarife zu einer gebieterischen Nothwendigkeit, wenn die wirtschaftliche Kraft des Landes voll und vernunftgemäß ausgenutzt werden soll.

Die Lage unserer Mühlenindustrie ist seit Aufhebung der Staffeltarife eine höchst traurige, welcher Umstand bei einem an und für sich industrie-armen Lande um so schwerer ins Gewicht fällt; auch unser früher blühender Getreidehandel sieht sich jetzt fast lediglich auf den lokalen Umsatz angewiesen, und selbst dieser wird ihm erheblich beschränkt, seitdem der Handel von der Lieferung an die Proviantämter nahezu ausgeschlossen ist. Eine Wendung zum Besseren kann nur durch Einführung billigerer Frachttarife für Getreide und Mühlenfabrikate erreicht werden.

Sollten sich deshalb einer Wiedereinführung der Staffeltarife zu große Hindernisse in den Weg legen, so müßten jedenfalls die Frachttarife für Getreide und Mühlenfabrikate allgemein erheblich ermäßigt werden. Es

wäre dringend zu wünschen, daß noch in diesem Jahre etwas in der von uns angedeuteten Richtung geschieht, da der Osten eine relativ gute Ernte gehabt hat, während im Westen sich in Folge schlechter Ernteverhältnisse schon jetzt eine größere Nachfrage nach Getreide geltend gemacht hat.

Wir richten deshalb an das Hohe Haus das ergebene und dringende Ersuchen

das Hohe Haus der Abgeordneten möge den Beschluß fassen, die Regierung um baldige Wiedereinführung der Staffeltarife eventuell um Ermäßigung der Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate zu ersuchen.“

Das Haus der Abgeordneten hat in der Sitzung vom 11. März d. Js. den mündlichen Bericht der Budgetkommission über die eingegangenen Petitionen für und wider den Staffeltarif für Getreide und Mühlenfabrikate entgegengenommen und in der Sitzung vom 12. März beschlossen, die Petitionen der Königlichen Staatsregierung als Material zu überweisen.

Gelegentlich eines Schriftwechsels mit der Landwirthschaftskammer in Danzig theilte diese mit, daß sie mehr Segen für unsere Provinz von der Einführung der Staffeltarife erwarte, als die Aufhebung des Identitätsnachweises gebracht habe; sie wünsche unsere Stellung zu dieser Auffassung kennen zu lernen. In unserer Antwort führten wir ungefähr folgendes an:

„Wir meinen, daß die Aufhebung des Identitätsnachweises jedenfalls dem Getreidehandel eine größere Bewegungsfreiheit gegeben hat; sie hat es ermöglicht, daß deutsches Getreide wieder in erheblichem Maße ausgeführt werden konnte und hat bewirkt, daß der volle Zoll in den Getreidepreisen zum Ausdruck gekommen ist. Wir halten deshalb die Aufhebung des Identitätsnachweises für eine für Landwirthschaft und Getreidehandel segensreiche Maßregel, die der Natur der Sache nach freilich nicht auf alle Gegenden in gleicher Weise wirken konnte. Direkt günstig beeinflusst wurden die in der Nähe der Seepläze liegenden Getreideproduzenten, während das Binnenland nur indirekt gefördert wurde. Für den binnenländischen Osten ist Mittel- und Westdeutschland der natürliche Absatzmarkt für Getreide; leider ist derselbe durch die hohen Eisenbahnfrachten fast gänzlich gesperrt. Es ist deshalb unser eifriges Bemühen gewesen, die Regierung zu bewegen, diesen Markt der Landwirthschaft und dem Getreidehandel wieder zugänglich zu machen.“

### 19. Staffeltarife für Stückgüter.

Im Dezember richtete die Handelskammer zu Schweidnitz an das Königliche Staatsministerium den Antrag auf Erstellung von Staffeltarifen für Stückgüter. Das Verlangen nach Verbilligung der Stückgutfracht ist seit langem schon ein allgemeines; auch wir haben in Eingaben sowohl als auch



in früheren Jahresberichten auf die Nothwendigkeit günstigerer Frachtsätze hingewiesen; wir schlossen uns deshalb dem Antrage der Schweidnitzer Kammer an.

## 20. Tarification von Kartoffelstärkefabrikaten.

Zu Gunsten unserer Kartoffelstärkefabrikation richteten wir unter dem 27. Februar d. J. die nachstehende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

Ew. Excellenz ist unter dem 4. Februar d. J. eine die Tarification von Kartoffelstärkefabrikaten betreffende Eingabe der Handelskammer zu Frankfurt a. D. zugegangen, worin um Beibehaltung des bisherigen Seehafenausnahmetarifs D, der allgemein zur Ausfuhr über See gilt, und um Beförderung sämtlicher Kartoffelfabrikate nach den Sätzen des Specialtarifs II gebeten wird. Wir schließen uns diesem Ersuchen vollständig an, da wir es für durchaus nothwendig halten, jeden in dem industriearmen Osten bestehenden Industriezweig nach Möglichkeit zu unterstützen, und da zweifellos die Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs die Absatzfähigkeit unserer Stärkefabrikate nach dem westlichen Deutschland erheblich vermindern würde.

Aus einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg, wonach die bisherigen Sätze des Seehafenausnahmetarifs D neben dem neuen Ausnahmetarif noch bis zum 1. September 1897 für die Beförderung derjenigen Kartoffelstärkefabrikate, welche nicht nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden, in Geltung bleibt, ersehen wir, daß auch die Eisenbahnverwaltung die Nothwendigkeit des Weiterbestehens niedriger Frachtsätze anerkennt. Wir schöpfen daraus die Hoffnung, daß der bisherige Ausnahmetarif überhaupt nicht außer Kraft gesetzt werden wird, oder, was natürlich noch vortheilhafter für die Stärkefabriken wäre und gleichzeitig auch eine Vereinfachung der Frachtenberechnung bedeuten würde, daß der neue Ausnahmetarif nicht auf die nach außerdeutschen Ländern bestimmten Fabrikate beschränkt bleibt.

Gleich vortheilhaft aber für den Eisenbahnfiskus und die Stärkefabriken wäre eine Beförderung der Stärkefabrikate nach den Sätzen des Specialtarifs II statt wie bisher nach denen des Specialtarifs I. Der immerhin umständliche und gefährlichere Weg über See könnte dann vermieden werden, und die sämtlichen jetzt zu Schiff nach dem Westen gehenden Stärkefabrikate würden künftig den Eisenbahnweg benutzen. Eine Benachtheiligung der Stärkefabriken des Westens könnte hierdurch kaum eintreten, da es sich ja nicht um Ausnahmetarife, sondern um eine allgemeine Frachtermäßigung handelt.

Wir richten daher an Ew. Excellenz die gehorsame Bitte, den in der

Petition der Handelskammer zu Frankfurt a. D. vorgebrachten Wünschen eine hochgeneigte Berücksichtigung schenken zu wollen.

## 21. Herabsetzung der Frachtsätze für rohe Häute und Felle.

An gleicher Stelle sind wir um Herabsetzung der Frachtsätze für rohe Häute und Felle durch folgende Eingabe vorstellig geworden:

„Von der Sachverständigen-Kommission der Berliner Leder-Industriellen und dem Verein Deutscher Gerber ist kürzlich Ew. Excellenz eine Petition eingereicht worden, in welcher um Herabsetzung der Frachtsätze für rohe Häute und Felle gebeten wird. Wir können uns diesem Wunsche nur anschließen und halten auch die in der genannten Petition gegebene Begründung für vollständig zutreffend.

Wie uns Interessenten des hiesigen Rohhautgeschäftes mittheilen, ist die jetzige Fracht für gesalzene Häute in Anbetracht des hohen spezifischen Gewichtes und des geringen Werthes derselben ganz unverhältnißmäßig hoch, weshalb auch eine Versendung per Bahn auf weite Strecken bei dem jetzigen Frachtsätze fast unmöglich ist. Aus diesem Grunde ist das hiesige Rohhautgeschäft darauf angewiesen, solche Abnehmer zu suchen, die auf dem Wasserwege versorgt werden können. Dieser Weg ist nun im Winter, wo des ungünstigen Trockenwetters wegen gerade die meisten Häute eingesalzen werden müssen, wenig benutzbar und die Händler sind dann zum Nachtheile des Geschäftes gezwungen, die Häute bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt liegen zu lassen.

Roh- und getrocknete Häute und Felle sind nun Rohstoffe von so geringem Werthe und so guter Beladungsfähigkeit, daß sich gegen eine Verweisung derselben in den Specialtarif prinzipiell sicherlich nichts einwenden läßt; sie bestehen ja zu einem beträchtlichen Procentsatz aus solchen Stoffen, welche schon heute nach dem Specialtarif befördert werden. Ganz besonders ist das der Fall für gesalzene Häute und Felle.

Die günstigen Folgen einer solchen Detarifirung müßten sich bald bemerkbar machen. Die Landwirthschaft würde dadurch eine Besserung ihrer Viehpreise erzielen und unsere Lederindustrie würde ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande gehoben sehen.

Auch für die Eisenbahn selbst würde sich eher ein Vortheil als eine Schädigung ergeben, da alsdann entschieden ein Mehrverfaht und eine Beförderung auf weitere Strecken eintreten würde. So würde es z. B. dem Rohhautgeschäft unserer Gegend dann erst möglich werden, neben dem Wasserweg den Transport per Bahn in ausgedehnterem Maße benutzen zu können.

Wir richten deshalb an Ev. Excellenz die ergebene Bitte, veranlassen zu wollen, daß

1. rohe, gefalzene und grüne Häute und Felle bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Zahlung für solches Gewicht aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Specialtarif II und
2. rohe, trockene und trockengefalgene Häute und Felle bei gleichen Bedingungen in den Specialtarif I verwiesen werden.“

## 22. Tarifrung von Magerkäse und Quark.

Nachdem der Bezirksseisenbahnrat in Breslau den Antrag angenommen hatte, die Artikel Magerkäse und Quark in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter aufzunehmen, fragte die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg an, ob von den Interessenten unseres Kreises Bedenken gegen die Durchführung dieses Antrages geltend zu machen seien, oder ob ein gleiches Bedürfnis von den dortigen Molkereien anerkannt werde.

Nach Befragung der Interessenten konnten wir erwidern, daß ein solches Bedürfnis vorhanden sei. Bei den jetzigen Frachtverhältnissen sei eine Versendung per Bahn auf weitere Strecken nicht möglich; so betrage z. B. der Preis für Magerkäse franko Berlin pro 100 kg ca. 14 Mk., die Frachtkosten für dieses Quantum aber 5 Mk. 28 Pfg., also 37 % vom Erlös, eine Ermäßigung sei daher dringend zu wünschen.

## 23. Tarifrung von Alkoholeffig.

Aus den Kreisen der Alkoholeffig-Fabrikanten unseres Bezirks ging uns im Februar eine Eingabe zu, worin über die Tarifbegünstigung des Holzeffigs, welcher dem Konkurrenzfabrikat, der Essigeisenz, als Rohmaterial diene, geklagt wurde. Schon jetzt sei Holzeffig dadurch bevorzugt, daß er nach Specialtarif I befördert werde, während dem Alkoholeffig nur die Ermäßigungen der allgemeinen Wagenklasse zur Verfügung stehe. Der Eisenbahntarifkommission liege aber ein von den Holzeffigfabrikanten neuerdings eingebrachter Antrag auf Versetzung des Holzeffigs aus dem Specialtarif I in den Specialtarif III vor: eine solche Verbilligung müsse aber vernichtend auf die Alkoholeffig-Industrie wirken; es sei deshalb zu wünschen, daß diese Detarifrung nicht zur Durchführung komme.

Wir hielten diese Wünsche und Befürchtungen nicht für durchweg berechtigt, denn nach den von uns eingezogenen Informationen bildet die aus dem Holzeffig gewonnene Essigeisenz kein Konkurrenzprodukt des zu Genußzwecken verwendeten Alkoholeffigs. Der Versuch ist allerdings gemacht worden, den Alkoholeffig durch die Essigeisenz zu verdrängen, doch hat die Erfahrung allgemein gelehrt, daß das Publikum Essigeisenz zu Speisewecken

nicht verwendet. Berechtigt schienen uns die Wünsche jedoch insoweit, als sie sich auf den zu Genußzwecken nicht bestimmten Essigsprit bezogen, welcher u. A. in der Bleiweiß- und Bleizuckerfabrikation zu technischen Zwecken benutzt wird. Eine Gleichstellung dieses Produktes mit dem Holzessig hielten wir für eine Forderung der Gerechtigkeit. Wir richteten daher an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen, den zu Genußzwecken nicht bestimmten Essigsprit tarifarisch mit dem Holzessig stets gleichzustellen, also in den Specialtarif I, bei Annahme des oben erwähnten Antrages der Holzessigfabrikanten in Specialtarif III zu versetzen.

## 24. Paketbestellung an Sonn- und Feiertagen.

Bei der diesjährigen zweiten Lesung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung ist von der Budgetkommission die Annahme folgender Resolution beantragt worden: „Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, veranlassen zu wollen, daß die Annahme und Bestellung gewöhnlicher Pakete von der Reichspost an Sonn- und Feiertagen, mit Ausnahme der Weihnachtszeit vom 18. bis 30. Dezember, auf Eilsendungen beschränkt werde.“ Daraufhin hat der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts ein Rundschreiben an die Handelskammern und kaufmännischen Korporationen erlassen und sie zur gutachtlichen Äußerung aufgefordert. Nach eingehender Umfrage sind wir zu dem Resultat gekommen, daß die vorgeschlagene Beschränkung als eine die Handelswelt entschieden schädigende Maßregel zu betrachten sei, da es auch in Zukunft nie zu vermeiden sein wird, daß Pakete am Sonntag verschickt werden müssen. Wenn diese sämtlich als Eilsendungen verschickt werden sollen, so bedeutet dies eine unerträgliche Belastung des Verkehrs. Wir haben deshalb den Herrn Staatssekretär ersucht, eine derartige Beschränkung nicht zu befürworten.

## 25. Binnenschifffahrtsdispache.

Unter dem 26. Mai gelangte nachstehendes Rundschreiben des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe in unsere Hände:

„In den bei der Binnenschiffahrt beteiligten Kreisen ist nach mir zugegangenen Mittheilungen vielfach die Meinung verbreitet, daß die preußische Staatsregierung behufs Regelung des Verfahrens bei Aufstellung der Binnen-Dispache ein Landesgesetz zur Ausführung des § 87 des Gesetzes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni v. Js. (R.-G.-Bl. S. 301) vorbereite. Einer landesgesetzlichen Ordnung des erwähnten Gegenstandes stehen jedoch zur Zeit nicht unwesentliche Bedenken entgegen. Es ist zu erwarten, daß zur Ausführung des bürgerlichen Gesetzbuchs ein Gesetz über die Rechtspflege in Sachen der nicht streitigen

Gerichtsbareit wird erlassen werden. Da in diesem Gesetze auch Bestimmungen über die Zuständigkeit und das Verfahren in den zur streitigen Gerichtsbareit nicht gehörenden Handelsfachen zu treffen sein werden, und da zu letzteren die gerichtliche Vertheilung der in großer Havarie bei der See- wie bei der Binnenschiffahrt erlittenen Schäden gehört, so könnte ein landesgesetzliches Vorgehen auf diesem Gebiete der reichsgesetzlichen Regelung leicht in unerwünschter Weise vorgreifen.

Um eine Grundlage dafür zu gewinnen, in welcher Richtung auf eine etwaige zukünftige reichsgesetzliche Regelung des Gegenstandes einzuwirken sein möchte, wünsche ich mich zunächst über die Anschauungen der betheiligten Kreise näher zu unterrichten und ersuche die Handelskammer, sich darüber zu äußern, ob und in welcher Art Ausführungsvorschriften zu dem § 87 des erwähnten Reichsgesetzes als ein Bedürfnis erachtet werden. Dabei bemerke ich, um einem mehrfach hervorgetretenen Irrthum entgegenzutreten, daß die gegenwärtig bestehenden landesgesetzlichen Bestimmungen über die seerechtliche Dispache Art. 57 des Preussischen Einführungsgesetzes zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche vom 24. Juni 1861 und § 29 des Preussischen Ausführungsgesetzes zur Deutschen Zivil-Prozessordnung vom 24. März 1879

in Ermangelung anderer besonderer Vorschriften auf die nach dem Binnenschiffahrtsgesetze zu erledigenden Dispachen nicht etwa ohne Weiteres analog anzuwenden sind. Wenn auch bei zukünftiger Ordnung des Gegenstandes die Einführung eines gleichartigen Verfahrens für die Binnen- und für die See-Dispache vielleicht wünschenswerth sein mag, so darf doch nicht außer Acht gelassen werden, daß vom Handelsstande die zur Zeit gültigen preussischen Ausführungsvorschriften über die seerechtliche Dispache mehrfach, beispielsweise schon in einer im April 1869 an das damalige Bundeskanzler-Amt gerichteten Eingabe des bleibenden Ausschusses des Deutschen Handelstags bemängelt worden sind. Namentlich ist das gerichtliche Verfahren wiederholt als zu weitläufig, zeitraubend und kostspielig bezeichnet und darauf hingewiesen worden, daß in anderen Seeuferstaaten, wie in Hamburg und Bremen, früher auch in Schleswig-Holstein und Hannover, sowie in mehreren außerdeutschen Ländern zur Zufriedenheit der Betheiligten von jeder Mitwirkung der Gerichte bei der Aufstellung der Dispache abgesehen werde."

Wir gaben hierauf folgendes Gutachten ab:

„Auf den geehrten Erlaß vom 26. Mai d. Js. — C. 2626 — betreffend die Regelung des Verfahrens bei Aufstellung der Binnen-Dispache, gestatten wir uns im Nachstehenden unsere Anschauung über die zu § 87 des Gesetzes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt festzusetzenden Ausführungsvorschriften darzulegen.

Unumgänglich nothwendig als Voraussetzung zu den unten angeführten Bestimmungen ist die Bestellung vereidigter Dispacheure an allen für die Binnenschiffahrt wichtigen Plätzen.

Für die Aufmachung der Dispache wäre alsdann Folgendes zu bestimmen: Die Dispache wird von einem vereidigten Dispacheur aufgemacht und den Ladungsinteressenten zur Kenntnißnahme zugeschiedt. Etwaige Einreden sind dem Dispacheur innerhalb einer angemessenen Frist anzuzeigen; kann derselbe seiner Ansicht nach solche Einreden nicht als maßgebend betrachten, um eine Aenderung vorzunehmen, so ist die Ablehnung dem widersprechenden Betheiligten schriftlich zuzusenden. Will sich derselbe dabei nicht beruhigen, so hat er innerhalb einer gesetzlich zu bestimmenden Frist dem Dispacheur nachzuweisen, daß er bei demjenigen Amtsgericht bezw. Landgericht, in dessen Bezirk der Wohnsitz des Dispacheurs liegt, Klage erhoben hat. Sind keine Einwendungen erfolgt, oder solche auf privatem oder Klagewege beigelegt, so hat der Dispacheur die Beiträge einzuziehen und zu vertheilen, falls nicht die Betheiligten gemeinschaftlich einen Bevollmächtigten zu diesem Zweck ernennen.

Nach den vorliegenden Erfahrungen kommt es bei einer derartigen Erledigung, namentlich beim Vorhandensein geeigneter, sachkundiger Dispacheure nur äußerst selten zur Anspruchnahme gerichtlicher Hülfe. Da nun hierdurch eine schnelle Abwicklung bei geringem Kostenaufwand verbürgt wäre, so liegt das von uns vorgeschlagene Verfahren entschieden im Interesse des Verkehrs.

Wir hegen deshalb den Wunsch, daß man bei Feststellung der Ausführungs-Vorschriften zu § 87 des erwähnten Reichsgesetzes von einer Mitwirkung der Gerichte bei Aufstellung der Dispache absehen möge."

## 26. Eigenthums- und Pfandrecht an Flußschiffer.

Im Anschluß an ein Gesuch der Handelskammer zu Bromberg haben wir im November an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen gerichtet, dahin wirken zu wollen, daß die durch das Binnenschiffahrtsgesetz gesicherten Eigenthums- und Pfandrechte an Flußschiffen durch eine Vereinbarung mit Rußland auch beim Uebergang über die russische Grenze Geltung behalten. Unserem Gesuch geben wir die nachstehende Begründung:

„Die Weichselschiffahrt ist hauptsächlich auf den Verkehr mit Rußland angewiesen; es besteht deshalb das dringende Bedürfnis, daß die Schiffe, die ja meist in Deutschland heimatberechtigt sind, auch in Rußland die bei uns durch das Binnenschiffahrtsgesetz gewährleisteten Sicherheiten in Bezug auf Eigenthums- und Pfandrechte genießen, denn nur dann ist eine segensreiche Folge des genannten Gesetzes und die gewünschte Belebung der Binnenschiffahrt zu erwarten. Gerade für die nach Rußland gehenden Schiffe ist

ein Schutz doppelt nothwendig, da der dort herrschenden Rechtsverhältnisse halber den Pfandgläubigern auch nicht die geringste Garantie geboten ist. Als im Juli 1894 das russische Zollamt in Nieszawa bekannt machte, daß die bisherigen Garantiescheine der vom Auslande kommenden Schiffer fernerhin durch Depots oder genügende Bürgschaft im Verhältniß zu dem eventuell für das Fahrzeug zu zahlenden Zoll dem Zollamte gesichert werden sollten, antworteten die russischen Behörden auf eine Anfrage, ob die Hinterlegung des Meßbriefes zusammen mit der Versicherungspolice als genügende Garantie angesehen werden könnte, daß dies nicht der Fall sei, weil in Rußland der Verkauf von Schiffen ohne irgend welche Dokumente rechtlich zulässig sei. Unter solchen Verhältnissen sind die in Deutschland begründeten Pfandrechte in Rußland hinfällig, was natürlich eine Schädigung der Kreditfähigkeit unserer Weichselchiffer, deren einziges Eigenthum in der Regel der Weichsel- fahn ist, bedeutet.

Eine auf gegenseitige Anerkennung der Eigenthums- und Pfandrechte an Flußschiffen hinielende Vereinbarung mit Rußland würde in gleicher Weise den Interessen des Schiffbaues, des deutschen Kapitals und unserer schiffahrttreibenden Bevölkerung dienen.

Der Verkehr mit Rußland hat sich bisher leider trotz des bestehenden Handelsvertrages wegen des unzureichenden Maaßes von Grenzerleichterungen nicht in der wünschenswerthen Weise entwickeln können; um so freudiger würde es zu begrüßen sein, wenn durch eine solche Vereinbarung dem Geiste des Handelsvertrages entsprechend die gegenseitigen Handelsbeziehungen gefördert und erleichtert werden würden."

## 27. Tarif für Sicherheitshäfen an der Weichsel.

Anfang Juli erhielten wir von dem Chef der Strombauverwaltung, Seiner Excellenz dem Herrn Ober-Präsidenten v. Goßler nachstehendes Schreiben übersandt:

"Auf Anregung des hiesigen Vorsteheramts der Kaufmannschaft habe ich vor Kurzem bei den zuständigen Herren Ministern eine Abänderung der Tarife der Sicherheitshäfen an der Weichsel in der Weise beantragt, daß in die Tarifrubrik: „Befreiungen“ unter besonderer Nummer die Bestimmung aufgenommen werde:

„Von der Entrichtung des Hafengeldes für Ueberwinterung sind befreit Fahrzeuge, welche bei Frostwetter oder Treibeis gezwungen werden, den Hafen aufzusuchen, denselben aber vor Ablauf von drei Tagen wieder verlassen.“

Das Fehlen einer derartigen Bestimmung in den jetzt gültigen Tarifen der Weichselhäfen, die nur eine Gebühr für Ueberwinterung, gleichviel ob

für einige Tage oder für den ganzen Winter, kennen, erscheint im Vergleich zu anderen Stromgebieten als eine erhebliche Härte für die Weichsel-schiffahrt.

Die Herren Minister haben nun kürzlich auf meinen Antrag dahin entschieden, daß sie zur Aufnahme des fraglichen Zusatzes in die Tarife der Weichselhäfen zwar nicht bereit seien, wohl aber in Anerkennung der Härten des bisherigen Zustandes einer Aenderung dahin zustimmen würden, daß neben dem Abgabensatz für die ganze Winterzeit die Möglichkeit der Gebührentrichtung für einzelne Liegetage und zwar mit Abstufungen für den 15., 30. und 45. Liegetag vorgesehen würde, wie es beispielsweise für den Glogauer Winterhafen geschehen sei. Hierbei stellen die Herren Minister zur Erwägung, ob gelegentlich dieser Aenderung nicht gleichzeitig eine einheitliche Schutzgeldgebühr für sämtliche Schiffe, gleichviel ob beladen oder unbeladen, aber unter Abstufung des Gebührensatzes nach der Tragfähigkeit eingeführt werden könne, und ob dabei von der jetzigen Gebühr für beladene, oder von derjenigen für unbeladene auszugehen sei oder aber eine, zwischen beiden Sätzen liegende Gebühr die Grundlage bilden müsse. Des Weiteren wünschen sie eine Erörterung der Frage, ob nach den Fahrwasserverhältnissen der Weichsel die gegenwärtig in den Tarifen bestehenden Maximalgrenzen (90 To. Tragfähigkeit) beseitigt oder wenigstens erweitert und einige höhere Abgabestufen eingefügt werden könnten.

Schließlich sind die Herren Minister geneigt, auch darin nach dem Muster von Tarifen westlicher Häfen die Tarifbestimmungen für die Weichselhäfen zu Gunsten der Schiffahrt zu ändern, daß sie gestatten wollen, daß Schiffe, welche die Schutzgeldgebühr für die ganze Winterzeit einmal entrichtet haben, dafür ohne erneute Abgaben in demselben Winter auch andere fiskalische Schutzhäfen oder auch denselben Schutzhafen zu wiederholten Malen anlaufen dürfen.

Bevor ich den Herren Ministern erneuten Bericht unter Vorlegung von Tarifentwürfen erstatte, wäre es mir von Interesse, auch eine Aeußerung der Handelskammer über die einzelnen Gesichtspunkte der geplanten Aenderung zu erhalten."

Das Gutachten der Handelskammer lautete:

"Ew. Excellenz sprechen wir für das geehrte Schreiben vom 4. Juli d. Js. — J.-Nr. 6195 B — betreffend die Abänderung der Tarife für die Sicherheitshäfen an der Weichsel, unsern verbindlichsten Dank aus.

Auch hier hat der bisherige Tarif wegen seiner unzweifelhaften Härten schon wiederholt zu Klagen Veranlassung gegeben, und es ist entschieden zu bedauern, daß der dankenswerthe Vorschlag Ew. Excellenz, nach welchem Fahrzeuge, die vorübergehend gezwungen sind, den Häfen anzulaufen, von dem Hafengelde befreit sein sollen, nicht in die Tarifbestimmungen auf-



genommen worden ist. In Ermangelung einer solchen Bestimmung wäre die Abstufung nach Liegetagen immerhin als eine Erleichterung zu betrachten. Ebenso wäre es entschieden von Vortheil für die Schifffahrtsinteressenten, wenn man einen Einheitssatz für beladene und unbeladene Schiffe einführen würde, da es alsdann nicht mehr vorkommen könnte, daß ein Schiff, wenn es auch nur kurze Zeit beladen, die übrige Winterszeit jedoch unbeladen im Hafen liegt, die doppelte Gebühr zahlen muß.

Die Einheitsätze würden wohl am besten nach der Tragfähigkeit in ähnlicher Weise, wie bisher, abzustufen sein, wobei jedoch als Maximalgrenze eine Tragfähigkeit von 120 Tonnen festgesetzt werden müßte, da eine große Anzahl von Fahrzeugen diese Tragfähigkeit erreicht.

Wir schlagen vor, als Grundlage des Gebührensatzes und zwar mit der Maßgabe, daß der Maximalsatz nicht höher normirt werde als jetzt, die jetzige Gebühr für unbeladene Schiffe anzunehmen, da einerseits die bestehende Gebühr für beladene Fahrzeuge gegenüber den Tarifen anderer fiskalischer Häfen, so auch desjenigen zu Glogau, unverhältnißmäßig hoch ist, und andererseits der bei weitem größte Theil der Schiffe im hiesigen Hafen unbeladen überwintert, sodaß bei Annahme einer zwischen den Sätzen für beladene und unbeladene Fahrzeuge liegenden Gebühr die meisten Schiffer gegenüber dem jetzt geltenden Tarif benachtheiligt werden würden.

Eine Bestimmung, welche es den Schiffen, die die Schutzgeldgebühr für die ganze Winterszeit einmal entrichtet haben, gestatten soll, dafür ohne erneute Abgaben in demselben Winter auch andere fiskalische Schutzhäfen oder auch denselben Schutzhafen zu wiederholten Malen anlaufen zu dürfen, wäre als eine der Billigkeit entsprechende Maßnahme nur freudig zu begrüßen.“

## 28. Rechtsweg in Zollstreitsachen.

Immer von Neuem wird in kaufmännischen und industriellen Kreisen über Schädigungen durch falsche Auslegung des Zollltarifs seitens der Zollämter Klage geführt. Von dem Wege der Beschwerde oder Petition sieht man meist ab, da es zu zeitraubend und auch wenig aussichtsreich erscheint; eine größere Sicherung der Interessenten ist aber ein unabweisliches Bedürfniß. Eine genaue Kalkulation ist für den Kaufmann heute unerläßlich, da er mit immer kleinerem Gewinn zu arbeiten genöthigt ist und er deshalb durch eine falsche Zollinterpretation bei den bestehenden hohen Zöllen namhafte Verluste erleiden kann. Leider ist ja eine einheitliche Anwendung des Zollltarifs bis heute noch nicht gesichert, da uns immer noch ein Reichszolltarifamt fehlt. Die Einrichtung eines solchen würde entschieden vielen Uebelständen abhelfen; so würde es nicht mehr vorkommen können, daß längere Zeit hindurch in dem einen Bundesstaate eine ganz andere Anwendung des Zollltarifs herrscht

als in einem benachbarten. Aufgabe des zu schaffenden Zolltarifamtes, um dessen Einrichtung wir schon im Vorjahre petitionirt haben, müßte es sein, alle Zollfragen rasch und für den ganzen Zollverein verbindlich zu entscheiden. Da jedoch auch beim Bestehen eines Zolltarifamtes immer noch Fälle unrichtiger Auslegung seitens der Zollämter vorkommen werden, wobei nach wie vor die Betroffenen auf den Beschwerdeweg angewiesen wären, so hielten wir es zur Erreichung des Zustandes einer wünschenswerthen Rechtsicherheit für nicht minder nothwendig, daß es dem Benachtheiligten ermöglicht wird, seinen Anspruch auf Rückzahlung des Zollbetrages gerichtlich geltend zu machen. Wir richteten deshalb unter dem 26. November eine Eingabe an den Reichstag, worin wir ihn ersuchten, sowohl für die Einrichtung eines Zolltarifamtes als auch für die Einräumung des Rechtsweges in Zollstreitsachen einzutreten.

### 29. Aufhebung der Transitlager für Getreide.

Zu der Sitzung vom 13. Juni hat der Bundesrath beschlossen, daß in den Orten Lilsit, Thorn, Inowrazlaw, Berlin, Ruhrort, Duisburg, Elbing, Rosenheim, Leipzig, Freiburg, Esfleth, Bremen, Begeack und Hamburg die gemischten Transitlager von den in Nr. 9 des Zolltarifs genannten Waaren (Getreide pp.) nicht mehr zu gestatten und die daselbst vorhandenen derartigen Lager mit dem Ablauf des Monats September aufzuheben sind.

### 30. Beschränkung des Zollkredits für Getreide.

Gegen den von dem Grafen Schwerin-Löwitz und Genossen eingebrachten Gesetzentwurf betreffend Beschränkung des Zollkredits für Getreide und Mühlenfabrikate sind wir unter dem 27. November in folgender an den Reichstag gerichteten Eingabe vorstellig geworden:

„Am 14. März d. Js. ist von den Herren Abgeordneten Graf von Schwerin-Löwitz, Dr. Paasche und Szynula ein Gesetzentwurf wegen Beschränkung des Zollkredits bei der Einfuhr von Getreide und Mühlenfabrikaten in dem hohen Reichstag eingebracht worden.

Wir richten an den hohen Reichstag die ergebene Bitte, diesem Gesetzentwurf die Zustimmung nicht zu ertheilen und gestatten uns, dies Gesuch in Nachstehendem zu begründen:

Die Beschränkung des Zollkredits soll doch ohne Zweifel den Zweck haben, die Einfuhr von Getreide zu erschweren und dadurch eine Preissteigerung herbeizuführen. Dieser Zweck würde sicherlich nicht erreicht werden, da bei der Unentbehrlichkeit und Nothwendigkeit der Einfuhr fremden Getreides dieselbe auch durch die Aufhebung des Zollkredits nicht verhindert oder gemindert werden würde; auch eine direkte Beeinflussung des Preises

würde nicht stattfinden, da die Beseitigung der Kreditfrist einen Zinsverlust von höchstens 0,04 Mk. für 100 kg bedeuten würde, was bei den fortwährenden erheblichen Preisschwankungen garnicht ins Gewicht fallen könnte.

Da sich also eine preissteigernde Wirkung nicht erzielen lassen würde, so stellt sich die ganze Maßregel als eine kleinliche Chifane gegenüber dem Getreideimporthandel dar. Es läge darin aber auch eine große Ungerechtigkeit; denn weshalb wollte man dem Getreidehandel das versagen, was man dem Handel mit allen übrigen Importartikeln und zwar mit Recht gewährt?

Es ist ja doch zweifellos falsch, die Zollkreditirung als ein Geschenk des Staates an die Importeure zu betrachten, während der Zweck dieser Maßregel doch nur der ist, die Erfüllung der Steuerpflicht dem Augenblicke so nahe als möglich zu rücken, in welchem der mit dem Zoll belegte Gegenstand endgiltig in den Verbrauch selbst übergeht.

In welcher schädigender Weise der Getreidetransithandel von Königsberg, Danzig und Memel zu Gunsten der russischen Ostseehäfen, denen gegenüber sie leicht ihre Konkurrenzfähigkeit verlieren können, betroffen werden würde, falls der Entwurf Gesetz werden sollte, hat das Vorstheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. in überzeugender Weise in der dem hohen Reichstag gleichfalls vorliegenden Petition vom 11. April d. Js., der wir uns in allen Theilen anschließen können, dargelegt.

Weitere Schädigungen ständen aber unserem Getreidehandel bevor, wenn der Entwurf Gesetz würde. Da alsdann der Zoll sofort bezahlt werden müßte, würden die Getreideimporteure gezwungen sein, ihr Kapital um ca. ein Drittel zu vermehren, wofür der kleinere Händler durchschnittlich einen höheren Zins zu zahlen haben würde, als der kapitalkräftigere. Da der Getreidehandel schon jetzt mit immer kleineren Profiten arbeitet, so würden bei einer weiteren Benachtheiligung des kleineren Händlers die großen Importeure den Verkehr mehr und mehr an sich ziehen. Dies wäre eine Wirkung, welche der in unserer heutigen Gesetzgebung bestehenden Tendenz, die wirthschaftlich Schwächeren gegenüber den kapitalkräftigeren zu schützen, direkt widerspricht. Eine starke Konzentrationsbewegung besteht schon jetzt im Getreidehandel, indem die kapitalkräftigen Importeure die kleineren Händler immer mehr verdrängen und zu Agenten und Maklern herabdrücken. Wenn diese Bewegung auch im Osten noch nicht soweit vorgeschritten ist als in Mittel- und Westdeutschland, so scheint jedoch der vorliegende Gesetzentwurf geeignet, diese entschieden nicht wünschenswerthe Verschiebung zu beschleunigen. Gerade die kleineren Getreidehändler sind aber für unsere Landwirthschaft noch die willigsten Abnehmer; für die großen Händler ist es bequemer, ausländisches Getreide in möglichst großen Quantitäten an den Markt zu bringen.

Der Entwurf ist nach alledem wohl geeignet, den Getreidehandel

unserer Ostseehäfen zu schädigen und eine ungesunde der Landwirthschaft selbst nachtheilige Verschiebung hervorzurufen, ohne als Aequivalent die geringste Preissteigerung herbeiführen zu können.

Da es nun entschieden unbillig wäre, zur Vinderung des Nothstandes der Landwirthschaft zu Mitteln zu greifen, die diesen Zweck bestimmt nicht erfüllen, so richten wir an den hohen Reichstag die ergebene Bitte

dem von den Herren Abgeordneten von Schwerin-Löwitz und Genossen eingebrachten Gesekentwurf wegen Beschränkung des Zollkredits bei der Einfuhr von Getreide und Mühlenfabrikaten die Zustimmung zu versagen.“

### 31. Nothlage der deutschen Weizenmüllerei.

Eine von dem Verbande deutscher Müller uns zur Unterstützung zugesandte, an den deutschen Reichskanzler gerichtete Petition veranlaßte uns, eine eingehende Umfrage bei unseren Müllereiinteressenten zu veranstalten und daraufhin dem Herrn Reichskanzler folgende Eingabe zu übersenden:

„Ew. Durchlaucht liegt eine Eingabe des Verbandes deutscher Müller vor, worin über das Darniederliegen der deutschen Weizenmüllerei geklagt und um Abhülfe nachgesucht wird.

Daß der deutsche Weizenmehlexport sich in den letzten Jahren erheblich verringert hat, ergibt sich u. A. aus den monatlichen Nachweisen über den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebiets. Darnach ist von deutschen Mühlen an Weizenmehl exportirt worden:

im Jahre 1894	725 175
im Jahre 1895	508 122
von Januar bis November 1896	283 942.

Die Ausführverringering ist darnach eine ganz erhebliche gewesen, und dies hat natürlich auf den inneren Markt für Weizenmehl preisdrückend gewirkt, sodaß den Müllern kein ausreichender Mahllohn mehr zugekommen ist. Als Grund wird in der genannten Eingabe die Bevorzugung der französischen Müllerei durch eine verschleierte Exportprämie hervorgehoben; die Schuld liege aber theilweise auch daran, daß das Mühlen- und Mälzerei-Lager-Regulativ das Ausbeuteverhältniß für Mehl und Weizen mit 75 % zu hoch festsetze.

Die unterzeichnete Handelskammer würde eine, verschleierte oder unverschleierte, Exportprämie niemals befürworten können; dagegen scheint die Forderung gerechtfertigt, das Ausbeuteverhältniß derartig festzusetzen, daß das exportirte Mehl mit deutschem Zoll nicht mehr belastet wird.

Die genaue Festsetzung des Ausbeuteverhältnisses ist nun eine rein technische Frage; wir befinden uns deshalb nicht in der Lage, hierzu positive

Vorschläge zu machen. Eine Umfrage bei den hiesigen Müllern förderte jedoch die allgemeine Anschauung zu Tag, daß ein Ausbeuteverhältniß von 75 % zu hoch gegriffen sei. Es wurde uns mitgetheilt, daß aus dem russischen Klebereichen aber mehlarmer Weizen kaum 70 % gewonnen werden können, und selbst durch geeignete Mischung mit dem Kleberarmen aber mehreicherem inländischen Weizen lasse sich höchstens eine Ausbeute von 72 % erzielen. Hiernach wäre jedenfalls die Herabsetzung des regulativmäßigen Ausbeuteverhältnisses erforderlich.

Da die Fortdauer der Nothlage in der Weizenmüllerei nicht ohne schädigenden Einfluß auf die Landwirthschaft und den Getreidehandel bleiben könnte, da ferner eine große Anzahl binnenländischer kleiner Mühlen durch die erdrückende Konkurrenz der jetzt ebenfalls hauptsächlich auf den Absatz im Inlande angewiesenen großen Exportmühlen dem sicheren Untergang entgegen geht, so richten wir an Ew. Durchlaucht das dringende Ersuchen

Ew. Durchlaucht wolle bei dem Hohen Bundesrathe den Erlaß eines neuen Mühlen-Regulativs, welches den thatsächlichen Ausbeuteverhältnissen entspricht, hochgeneigtest befürworten.“

### **32. Wagenmangel der russischen Bahnen.**

Im vergangenen Herbst rief der Wagenmangel auf den russischen Bahnen eine große Kalamität im hiesigen Getreide- und Meiehandel hervor. Wochenlang stockte die Ablieferung vieler hundert Waggons Getreide, Meie und Delfuchen russischer Herkunft. Die Kammer bat deshalb den russischen Finanzminister, Herrn v. Witte, zunächst telegraphisch um Abhülfe und ließ der Depesche nachstehendes Schreiben folgen:

„In unserem vor einigen Tagen an Ew. Excellenz gerichteten Telegramme gestatteten wir uns, auf einen Nothstand hinzuweisen, der schon seit Wochen hier herrscht, hervorgerufen durch das Ausbleiben vieler Waggons mit Getreide, Meie und Delfuchen russischer Herkunft. Die mit diesen Artikeln handelnden hiesigen Kaufleute kommen durch die Nichtlieferung in die schwersten Verlegenheiten, da sie nicht im Stande sind, die ihrerseits mit den Konsumenten abgeschlossenen Verträge einzuhalten. Um ihre Verpflichtungen nur einigermaßen erfüllen zu können, haben sie sich schon theilweise gezwungen gesehen, ihre Ankäufe mit Verlusten und Opfern in Ungarn zu machen.

Eine weitere Folge der herrschenden Kalamität ist, daß unsere Kaufleute ihre Einkäufe in Rußland überhaupt mehr und mehr einschränken, zumal sie befürchten müssen, daß Getreide und Meie, wenn sie bei den jetzigen Witterungsverhältnissen wochenlang ungeschützt auf den russischen Bahnhöfen lagern, dadurch in ihrer Qualität ganz erheblich geschädigt werden.

Die Verzögerung in der Ablieferung von Getreide und Mele erstreckt sich nicht auf einzelne Bahnen, sondern auf fast sämtliche Bezugsorte, sodaß der Grund wohl in einem allgemeinen Wagenmangel zu bestehen scheint. Ein weiterer Mißstand liegt in der Art der Verladung in die verfügbaren Waggons, die ohne die mindeste Rücksicht auf die Reihenfolge der Anlieferung vorgenommen wird.

Daß unter diesen Umständen der russische Export leiden muß, steht außer Frage; es liegt deshalb in beiderseitigem Interesse, daß die Ablieferungshindernisse möglichst rasch beseitigt werden.

Wir richten daher an Ev. Excellenz die ergebene Bitte, hochgeneigtest dahin wirken zu wollen, daß so schnell wie möglich die nöthigen Waggons zur Verfügung gestellt werden und dadurch eine Abhilfe des herrschenden Nothstandes geschaffen wird."

Wir erhielten darauf von dem Direktor des Eisenbahn-Departements, Gortschakow, ein Telegramm des Inhalts, daß alle Maßregeln zur Beseitigung der Transporthindernisse getroffen seien. Es dauerte jedoch noch monatelang, bis wieder eine normale Waarenablieferung hergestellt war.

### 33. Lagerhaus am Hauptbahnhof.

Wir schrieben schon in dem vorjährigen Bericht, daß sich trotz des Anbaues an dem westlichen Siebel des Lokomotivschuppens wieder das Bedürfniß nach einer Erweiterung herausgestellt habe. Diesem Bedürfniße gab die Kammer nach und erweiterte den Anbau um ca. 400 qm. Die vermehrten Lagerräumlichkeiten kamen dem Getreide- und Melehandel gut zu statten, als die Ende 1896 wegen Wagenmangel der russischen Bahnen rückständig gebliebenen Futterartikel in den ersten Wochen dieses Jahres in großen Massen ankamen und längere Zeit hier lagern mußten.

### 34. Holzhasen.

Unter dem 18. Juli theilte uns der Herr Regierungs-Präsident mit, daß der Herr Ober-Präsident der Provinz Westpreußen von der Forderung, vor Anlage des Holzhasens bei Thorn einen vollständigen hochwasserfreien Abschluß der gegenüberliegenden Neßauer Niederung herbeizuführen, Abstand genommen habe. Nach einer neueren Entscheidung des Herrn Chefs der Strombauverwaltung werde dem strombaufiskalischen Interesse bei der Anlage des Holzhasens genügt, wenn die linksseitige Bedeichung der Neßauer Niederung soweit stromab verlängert werde, daß sie gegenüber der neuen Hasenmündung ende. Die Fortsetzung der linksseitigen hochwasserfreien Bedeichung bis zu dem angegebenen Punkte müsse indeß vor oder gleichzeitig mit der Anlage des hochwasserfreien Schutzdeiches für den Holzhasen

erfolgen. Hierdurch werde jedoch die Frage, ob bezw. in welcher Weise durch die geplante Hasenanlage die Interessen der Bewohner der gegenüberliegenden Neßauer Niederung beeinflusst werden, nicht berührt.

Im Anschluß hieran theilte uns der Herr Regierungs-Präsident unter dem 5. Oktober mit, daß das Deichstatut des Deichverbandes der Neßauer Niederung inzwischen die Allerhöchste Bestätigung erhalten habe. Nach demselben werde der Flügeldeich seitens des Deichverbandes nur bis zu einer solchen Länge hergestellt, daß er noch um 4 Klm. verlängert werden müßte, um den Bedingungen der Strombauverwaltung zu genügen. Bevor daher der landespolizeilichen Prüfung des Holzhasenprojectes näher getreten werden könne, müsse die Handelskammer zunächst mit den theilhabenden Interessenten darüber in Verhandlung treten, ob dieselben mit der erforderlichen Verlängerung des Neßauer Flügeldeiches einverstanden seien, und bejahenden Falls, in welcher Weise die Sicherstellung der hierzu erforderlichen Bausummen erfolgen solle. Der Deichverband werde die Kosten der Verlängerung des Flügeldeiches nicht tragen; es müßten somit die Kosten zu den für die Herstellung des Holzhasens erforderlichen hinzutreten und von den Unternehmern des Projectes aufgebracht werden.

Wir erwiderten darauf unter dem 23. Oktober Folgendes:

„Ew. Hochwohlgeboren theilten uns in dem geehrten Schreiben vom 5. d. Mts. — Nr. I 5398<sup>2</sup> — mit, daß, bevor der landespolizeilichen Prüfung des Holzhasenprojectes näher getreten werden könne, die Handelskammer mit dem Deichverband der Neßauer Niederung behufs der erforderlichen Verlängerung des Neßauer Flügeldeiches in Verhandlung treten müsse. Da jedoch das Deichamt für die Neßauer Niederung noch nicht konstituirt ist, ist eine erfolgreiche Verhandlung zur Zeit nicht möglich. Zu dem von Ew. Hochwohlgeboren gewünschten Resultate könnte diese Verhandlung jedoch überhaupt nicht führen, da eine Sicherstellung der erforderlichen Bausumme von der Handelskammer garnicht geleistet werden kann. Dies könnte nur durch eine zum Zweck des Hasenbaues gegründete Gesellschaft geschehen, deren Bildung jedoch aussichtslos ist, solange die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung des Projectes nicht erfolgt ist. Zu die Konzessionsurkunde könnte ja gleichzeitig die Bedeichung der gegenüberliegenden Neßauer Niederung als Bedingung eingefügt werden. Erst eine hierauf gegründete Gesellschaft würde im Stande sein, die für die Bedeichung der Neßauer Niederung erforderliche Bausumme sicher zu stellen. Daß die Interessenten der Neßauer Niederung sich mit der Verlängerung des Deiches einverstanden erklären werden, ist um so wahrscheinlicher, als der Deich in der von dem Deichverbande geplanten Länge der Niederung nicht die genügende Sicherheit bietet, es wird im Gegentheil durch den Bau die Gefahr für einen Theil der Niederung noch vergrößert

werden, sodaß man sich, ganz abgesehen von dem Bau eines Holzhafens, doch bald zu einer Verlängerung gezwungen sehen würde; wir sind deshalb auch der Ueberzeugung, daß die Interessenten gerne einen Theil der Kosten tragen werden.

Wir richten daher an Ew. Hochwohlgeboren das ergebene Ersuchen, die landespolizeiliche Prüfung des Holzhasenprojektes vornehmen lassen und daraufhin die Genehmigung unter der oben genannten Bedingung ertheilen zu wollen.

Die Interessen der Schifffahrt, der Flößerei und des Holzhandels erheischen immer dringender die Anlage eines Holzhafens, der ja auch an maßgebender Stelle als erwünscht bezeichnet worden ist; in unserem weiteren Vorgehen zu Gunsten dieses Projektes sind wir jedoch bis Ertheilung der Baugenehmigung vollständig gehemmt.

Wir bitten deshalb Ew. Hochwohlgeboren dringend, uns durch eine möglichste Beschleunigung der Prüfung die geneigte Unterstützung zu gewähren.“

Ende November erhielten wir darauf den nachstehenden Bescheid:

„Die landespolizeiliche Prüfung des mir vorliegenden Projektes für den Bau eines Holzhafens bei Thorn ist soweit vorgeschritten, daß es nur der öffentlichen Auslegung des Entwurfes und der Prüfung der etwa von Betheiligten dagegen erhobenen Einwendungen bedarf.

In dem Schreiben vom 23. v. Mts. — Nr. 571 — erklärt die Handelskammer, daß die Ausführung des Hasenbaues durch eine erst zu diesem Zwecke zu gründende Gesellschaft erfolgen solle.

Es fehlt sonach für die demnächst voraussichtlich erforderlich werdenden Verhandlungen bislang an einem legitimirten Antragsteller.

Der Handelskammer stelle ich daher anheim, mir eine oder mehrere physische oder eine juristische Person zu bezeichnen, welche als Unternehmer des Hasenbaues aufzutreten bereit sind, bemerke aber gleichzeitig dabei, daß die etwa ertheilte landespolizeiliche Genehmigung keinen Zwang zur wirklichen Ausführung des Baues durch den Antragsteller in sich schließt, es diesem vielmehr freistehen wird, seine Rechte aus der Genehmigung anderen Personen oder einer Gesellschaft zu übertragen.

Das Projekt habe ich einstweilen hier zurückbehalten.“

Wir baten darauf den Herrn Regierungs-Präsidenten, die öffentliche Auslegung des Entwurfes und die Prüfung der etwa von den Betheiligten dagegen erhobenen Einwendungen möglichst bald bewirken zu wollen, da wir bis zur endgültigen landespolizeilichen Genehmigung in unserem weiteren Vorgehen zur Verwirklichung des Projektes gehemmt seien. Gleichzeitig theilten wir mit, daß der Vorsitzende der Kammer, Herr Schwarz jun., sich bereit erklärt habe, als Unternehmer des Hasenbaues aufzutreten. Herr



Schwarz werde die Rechte, die er aus der Genehmigung des Projektes erwerben werde, s. Zt. an ein zu gründendes Konfortium abtreten.

Vom 9. bis 22. Januar hat sodann das Projekt im hiesigen Landraths-Amte öffentlich ausgelegen und es fand am 5. März hier eine Sitzung zur Erörterung der gegen das Projekt erhobenen Einsprüche statt. Die Einsprüche der Bewohner der Messauer Niederung, welche die Befürchtung aussprachen, daß ihre Ländereien durch die Ausführung des Hasendeiches noch mehr geschädigt werden könnten, wurden anerkannt, aber dadurch erledigt, daß die Kommission erklärte, der Deichverband werde mit dem späteren Bauunternehmer über die Fortführung des Niederungsdammes in Verhandlung treten müssen. Bezüglich der Einwendungen der Besitzer von Korzeniec kam man überein, daß der zukünftige Bauunternehmer die Besitzer für ihre Ansprüche entschädigen oder die Grundstücke ganz abkaufen müsse.

Die landespolizeiliche Genehmigung wird wohl in nächster Zeit unzweifelhaft erfolgen, und es wird nun die nächste Aufgabe der Handelskammer die Gründung eines Konfortiums zur Uebernahme des Hasenbaues sein.

### 35. Winterhafen.

Von der Königlichen Wasserbauinspektion wurde uns im Juni mitgetheilt, daß ein Antrag auf Benutzung des Winterhafens als Handelshafen nur dann Aussicht auf Erfolg haben würde, wenn die Kosten für eine angemessene Umgestaltung der Hasenanlage bezw. Befestigung der Zufuhwege von den interessirten Handelskreisen aufgebracht und der Strombauverwaltung mit dem Antrage angeboten würden, unter solcher Voraussetzung die Genehmigung zur anderweiten Benutzung der Hasenanlage zu erteilen.

Wir setzten uns darauf mit dem Magistrat in Verbindung und fragten an, welche Stellung er zu den von der Königlichen Wasserbauinspektion erwähnten Bedingungen einnehme und ob er eventuell geneigt sei, in Gemeinschaft mit der Handelskammer über die fragliche Angelegenheit mit der Strombauverwaltung in Unterhandlung zu treten. Der Magistrat erwiderte darauf, daß er gerne bereit sei, dem Projekte näher zu treten, für die nächste Entschließung erscheine ihm jedoch noch die nähere Feststellung folgender Vorfragen wünschenswerth:

1. welche Anlagen (Straßenfestlegungen, Uferbefestigungen pp.) müßten zu dem angegebenen Zwecke ausgeführt werden?
2. welchen Kostenaufwand würden diese Anlagen erfordern?
3. wie und zu welchen Jahreszeiten und aus welchen Veranlassungen im Einzelfalle ist die Benutzung des Hafens zu denken? würde dafür seitens der einzelnen Interessenten eine Gebühr und in welcher Höhe gezahlt werden?

4. auf wie häufige Benutzung des Hafens ist zu rechnen und wie würde sich danach die Finanzierung des Unternehmens gestalten?

Wir erwiderten dem Magistrat darauf ungefähr Folgendes:

„Als einzige Anlage würde sich die Herstellung eines geeigneten Zufuhrweges nöthig machen; am wünschenswerthesten wäre ja die Pflasterung des am Hafen entlang führenden Weges und die Herstellung einer ebenfalls gepflasterten Verbindungsstraße zwischen Hafen und der Weichselchauffee, und zwar müsse diese Straße in der Gegend des Pilzes enden. Eine solche Anlage würde jedoch zu kostspielig werden, da eine Verzinsung und Amortisation durch Belastung der im Hafen verkehrenden Schiffe sich nicht ohne Schädigung des Verkehrs erreichen lassen würde. Wir würden es deshalb für hinreichend halten, wenn die angeführten Wege durch Bauschutt derart festgelegt werden, daß sie bei ungünstigem Wetter wenigstens für leichte Fuhrwerke benutzbar bleiben. Würde gleichzeitig die Benderstraße bis zum Hafen fortgeführt werden, so wäre die Zugänglichkeit desselben in ausreichender Weise gesichert. Die Verlängerung der Benderstraße würde auch für die an der Brombergerstraße liegenden Schneidemühlen den Vortheil haben, daß für sie neue Holzauwaschplätze erschlossen würden, an denen bisher immer ein empfindlicher Mangel herrschte.

Wie hoch sich die Kosten dieser Anlage belaufen werden, können wir nicht beurtheilen; wir glauben jedoch, daß dem Magistrat zu solcher Schätzung eher die geeigneten Kräfte zur Verfügung stehen. Die Benutzung des Hafens würde sich wohl derart gestalten, daß einestheils bei Beendigung der Schifffahrt ein Theil der Schiffe ungefährdet im Hafen löschen könnte, andernteils würden die hier lagernden Rähne während des Winters laden und so gleichzeitig als Lagerräume dienen können, um dann sofort bei Wiedereröffnung der Schifffahrt ihre Fahrt anzutreten. Was die Häufigkeit der Benutzung anbetrifft, so läßt sich im Voraus selbstverständlich nichts Genaueres angeben; da die Raumverhältnisse des Hafens jedoch ziemlich beengt sind, so kann man mit einiger Wahrscheinlichkeit wohl nur auf 40—50 Rähne rechnen, die im Hafen löschen oder laden. Von diesen Rähnen könnte ja eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe bei den doch sicherlich nur geringen Kosten für die Aufschüttung des Weges wohl nicht erheblich zu sein brauchte, um dennoch Verzinsung und Amortisation der Anlage zu decken.

Wir ersuchen daher den Magistrat ganz ergebenst, uns gefälligst mittheilen zu wollen, ob Wohl derselbe geneigt ist, den Winterhafen in der von uns vorgeschlagenen Weise zugänglich und dadurch als Handelshafen benutzbar zu machen.“

Eine Antwort hierauf ist bis jetzt nicht eingegangen.

### 36. Bahnhof Mocker.

Im November richteten wir folgendes Schreiben an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg:

„Ueber die unzulänglichen Einrichtungen auf Bahnhof Mocker sind schon wiederholt aus dem Kreise der Verkehrsinteressenten Klagen zu uns gedrungen, die sich in letzter Zeit in so verstärktem Maaße kundgaben, daß wir uns veranlaßt sahen, durch eine Umfrage festzustellen, worauf dieselben basirt würden. Wir gestatten uns nun ganz ergebenst das Resultat dieser Umfrage der Königlichen Eisenbahndirektion mitzutheilen mit dem dringenden Ersuchen um Abhilfe, sofern die Berechtigung der Klagen durch dortsseitige Untersuchung bestätigt wird.“

Wir möchten noch vorausschicken, daß die statistischen Nachweisungen über den Güterverkehr auf Bahnhof Mocker zeigen, daß sich derselbe im Jahre 1895 gegen das Vorjahr um 10 703 T. gehoben hat; wir sind der festen Ueberzeugung, daß auch in diesem Jahre eine weitere Steigerung des Güterverkehrs dort stattgefunden hat.

Was nun die Wünsche der Interessenten anbetrifft, so gehen diese vor allem auf die Anlage eines neuen Ladegleises oder wenigstens auf Erweiterung des alten, da das jetzt bestehende nicht ausreichend für den Entladeverkehr erscheine, zumal das Entladen in der Zeit von 3—6 Uhr Nachmittag unmöglich sei, da um diese Zeit die Eisenbahnverwaltung das Rangieren vornehmen lasse, zu welchem Zweck die Entlader gezwungen würden, das Gleis zu räumen, ohne daß ihnen diese Unterbrechung für die Entladefrist gut gerechnet werde. Auch bei Benutzung des Entladegleises hinter dem Stationsgebäude, des sogenannten todten Gleises, hätten sich Unzuträglichkeiten ergeben, da die Fahrstraße zu demselben zu schmal sei.

Ferner wird die Pflasterung der Zufuhrstraße zur Rampe als erwünscht bezeichnet, da sie häufig von schweren Lastfuhrwerken benutzt werde und dadurch in einen fast unbrauchbaren Zustand gerathen sei. Eine vollständige Einzäunung des Bahnhofes wird zum Schutze gegen die Kohlendiebstähle für erforderlich gehalten. Als Mängel werden empfunden das Fehlen eines großen Entladekrahns, der beschränkte Raum des Güterbodens, sowie das Fehlen eines geschulten, vor allen Dingen in erforderlicher Stärke vorhandenen Personals.

Wir sind der festen Ueberzeugung, daß die Königliche Eisenbahndirektion auch in diesem Falle das uns bisher immer erwiesene dankenswerthe Entgegenkommen zeigen wird und bitten nur, die sich nöthig machenden Verbesserungen und Veränderungen möglichst rasch vornehmen lassen zu wollen, damit der Verkehr bald die so dringend gewünschten Erleichterungen findet.“

Mitte Januar erhielten wir darauf den nachstehenden Bescheid:

„Auf das gefällige Schreiben vom 26. November v. Js. — J.-Nr. 636 — betreffend die unzulänglichen Einrichtungen auf Bahnhof Mocker erwidern wir Folgendes ergebenst: Im Etat 1897/98 ist eine beträchtliche Vermehrung der Ladegleise und Erweiterung des Güterschuppens vorgesehen, so daß voraussichtlich im laufenden Jahre den dortseits in dieser Hinsicht hervor-gehobenen Uebelständen wird endgiltig Abhilfe gethan werden. Im ver-gangenen Spätherbste sind aber auch schon die vorhandenen Ladegleise mehr als bisher nutzbar gemacht worden, sodaß 9 Wagen mehr als bisher gleich-zeitig laderecht gestellt werden können.

Daß auf den Ladegleisen während der Ladezeit rangiert wird, wird sich im eigenen Interesse der Ver- und Entlader nicht vermeiden lassen. Als unzu-treffend müssen wir aber die dortige Ausführung bezeichnen, daß das Ent-laden in der Zeit von 3—6 Uhr Nachmittags durch das Rangieren unmöglich gemacht sei. Wie die an Ort und Stelle angestellten Erhebungen ergeben haben, ist das Ent- und Beladegeschäft immer nur ganz kurze Zeit gestört worden.

Wenn ferner das Fehlen eines geschulten vor allen Dingen in erforder-licher Stärke vorhandenen Personals dortseits bemängelt wird, so ist das Annahme-Personal auf dem Güterboden, welches dortseits doch nur gemeint sein kann, inzwischen für die Abendstunden insoweit vermehrt worden, als es die beschränkten Raumverhältnisse des Güterbodens zulassen. Bei diesem Punkte können wir nicht umhin, das Ansuchen zu stellen, die Handelskammer möge darauf hinwirken, daß die Auslieferung der Stückgüter seitens der Ver-sender, wenn irgend möglich bereits am Vormittage, bezw. in den Nachmittags-stunden so zeitig bewirkt werde, daß dieselbe bis 6 Uhr Abends beendet ist. Gewöhnlich geschehen die Auslieferungen jetzt erst in der Zeit von 5—7 Uhr Nachmittags.

Das Bedürfniß zur Aufstellung eines großen Entladekrahns hat sich unseres Erachtens zur Zeit noch nicht geltend gemacht, zumal der auf Thorn Hauptbahnhof vorhandene fahrbare Ladekrahn noch nie für Mocker angefordert worden ist. Ebenso müssen wir mit Rücksicht auf den geringen Verkehr auf der Zufuhrstraße zur Rampe von der Pflasterung dieser Straße absehen. Endlich ist die Ladestraße an dem sogenannten todten Gleise nicht schmaler wie derartige Straßen sonst angelegt zu werden pfehlen.

Der Frage wegen Einzäunung des Bahnhofes Mocker auf der Seite nach der Ortschaft Mocker hin werden wir noch näher treten.“

Wir erwiderten darauf unter dem 26. April:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion sagen wir für die freundliche Bereitwilligkeit, mit welcher Wohldieselbe in dem geehrten Schreiben vom 18. Januar — V 12 153 f — unseren bezüglich der Vermehrung der Lade-

gleise und Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Mocker geäußerten Wünschen entgegenkommt, unseren verbindlichsten Dank. Wir möchten nur nochmals die dringende Bitte aussprechen, daß die geplanten Verbesserungen mit möglichster Beschleunigung ausgeführt werden, da die jetzt bestehenden Zustände thatsächlich unhaltbar sind. Wir geben uns ferner der Hoffnung hin, daß mit der Vergrößerung des Güterschuppens auch eine Vermehrung des Personals eintreten wird.

Dem dortseits geäußerten Wunsche, darauf hinzuwirken, daß die Auslieferung der Stückgüter seitens der Versender bereits am Vormittage bezw. in den Nachmittagsstunden so zeitig bewirkt werde, daß dieselbe bis 6 Uhr beendet ist, sind wir zwar nachgekommen; es wurde uns aber allseitig erwidert, daß dies nur in seltenen Fällen angängig sei. Jeder suche sein Gespann möglichst auszunutzen und warte deshalb mit der Abfahrt, bis das letzte an dem betreffenden Tage noch zu expedierende Gut fertig gestellt sei.

Daß der auf dem Thorner Hauptbahnhofe vorhandene Ladekran noch nie für Mocker angefordert worden ist, erklärt sich daraus, daß die Interessenten von der Möglichkeit dieser Anforderung bisher keine Kenntniß gehabt haben. Die Aufstellung eines festen Ladekrans scheint aber dennoch erwünscht, da der transportable Kran unpraktisch und schwerfällig ist und die Benutzung auch wohl nur mit großem Zeitverlust möglich sein wird. Wir bitten deshalb, diesen Punkt nochmals in wohlwollende Erwägung zu ziehen."

### 37. Kleinbahn Thorn—Leibitsch.

Mitte September wurde uns von dem hiesigen Landrathsamte mitgetheilt, daß unser an den Kreisauschuß gerichteter Antrag, der Kreis-kommunalverband möge eine Zinsgarantie von 3 % der für die Kleinbahn Thorn—Leibitsch veranschlagten Bau Summe von 300 000 Mk. übernehmen, nur sehr geringe Chancen auf Annahme habe. Von dem nördlich von Leibitsch gelegenen Orte Seyde aus sei neuerdings ein normalspuriges Anschlußgleis an die Staatsbahn Thorn—Insterburg ausgebaut; in einem Anschlusse nach Seyde liege nun die naturgemäße Lösung der Frage des Anschlusses von Leibitsch mit seinen industriellen Etablissements an das Bahnnetz. Unter diesen Umständen werde sich die Kreisverwaltung kaum dazu entschließen, für ein Bahnprojekt Leibitsch—Thorn, für dessen Anlagekapital eine Verzinsung schwer nachzuweisen sein dürfte, eine Zinsgarantie zu übernehmen.

Unter dem 22. Oktober erwiderten wir darauf:

„Gw. Hochwohlgeboren übersandten uns unter dem 15. September d. Js. die Abschrift eines an die Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Bromberg gerichteten Schreibens, aus welchem wir mit Bedauern ersahen, daß unser dem

Kreisausschusse vorgelegtes Ersuchen um Uebernahme der Zinsgarantie für die projektirte Kleinbahn Thorn—Leibitsch z. Zt. wenig Aussicht auf Annahme hat. Ew. Hochwohlgeboren gehen dabei von der Ansicht aus, daß im Hinblick auf das bestehende Anschlußgleise von Papau nach Seyde die Erschließung des Leibitscher Bezirks am einfachsten und besten durch ein Verbindungsgleis von Seyde nach Leibitsch erreicht werden würde und daß in diesem Falle die Rentabilität einer Kleinbahn zwischen Leibitsch und Thorn ziemlich fraglich sein würde. Nun hat ja allerdings die Eisenbahn-Direktion Bromberg den Leibitscher Interessenten anheimgestellt, ein Anschlußgleis von Seyde nach Leibitsch auf eigene Kosten zu bauen; dagegen haben sich diese jedoch bisher aus verschiedenen sehr triftigen Gründen gänzlich ablehnend verhalten. Die von den Interessenten aufzubringenden Kosten würden sich auf etwa 50—60 000 Mk. belaufen, welche Summe in keinem Verhältniß zu den zu erwartenden Vorteilen steht, denn es steht nach den seitens der Königlichen Eisenbahn-Direktion gemachten Aussagen außer Zweifel, daß ein Normalbetrieb auf der nur als Kiesbahn gebauten Strecke Papau—Seyde nie eingerichtet werden wird; ein unregelmäßiger Betrieb mindert jedoch den Werth eines Bahmanschlusses ganz bedeutend. Sodann würde der Bahnverstand über Seyde—Papau nach Thorn für einen großen Theil der Leibitscher Produkte wegen des größeren Transportweges und der in Folge dessen erheblicheren Transportkosten nicht benutzbar sein, und schließlich würde sich auf diese Weise ein reger Personen- und Güterverkehr zwischen Thorn und Leibitsch nicht entwickeln können. Es hat aus den angeführten Gründen die Erbauung eines Anschlußgleises von Leibitsch nach Seyde, wie auch aus den uns übermittelten Ausführungen Leibitscher Interessenten hervorgeht, gar keine Aussicht auf Verwirklichung; wir halten deshalb das Projekt der Kleinbahn Thorn—Leibitsch nach wie vor für ein erstrebenswerthes und den wirthschaftlichen Interessen des Kreises Thorn in höchstem Grade förderliches Unternehmen. Da nun eine Verzinsung des darauf zu verwendenden Anlagekapitals unbedingt sicher ist, wenn keine konkurrirende Verbindung über Seyde hergestellt wird, so wird der Kreiskommunalverband mit der Uebernahme der Zinsgarantie ein ganz geringfügiges Risiko übernehmen.

Wir ersuchen deshalb Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, diese Angelegenheit mit der von uns gegebenen Begründung im Kreisausschuß nochmals zur Sprache und zur definitiven Entscheidung bringen zu wollen."

Der Herr Landrath v. Schwerin hat dann später Vertreter des Kreises, der Stadt, der Handelskammer &c. eingeladen, um über das Projekt der Kleinbahn zu berathen. In Folge dieser Berathung ist ein Zweckverband der theilhaftigen Kommunen gebildet worden, wodurch hoffentlich der Bau der Kleinbahn der Ausführung näher gerückt sein wird.

### 38. Bahnhof Schönsee.

Auf eine von dem Magistrat zu Schönsee ausgehende Anregung sprachen wir uns in dem nachstehenden an die königliche Eisenbahn-Direktion in Bromberg gerichteten Schreiben dafür aus, daß die projektirte Bahnlinie Strasburg—Gollub—Neu-Schönsee dicht an Schönsee vorübergeführt und dort ein Bahnhof errichtet werden möge:

„Der Magistrat der Stadt Schönsee hat uns ersucht, eine von ihm an die königliche Eisenbahn-Direktion gerichtete Petition, betreffend den projektirten Bahnbau Schönsee—Gollub—Strasburg, zu unterstützen. Nach den Ausführungen des Magistrats ist neben einer über Schönsee führenden Linie auch eine Linie über Szychowo in Erwägung gezogen worden, und von der Ausführung des letzteren Projekts fürchtet man eine erhebliche wirthschaftliche Schädigung der Stadt Schönsee.

Der Bahnbau Schönsee—Gollub ist von uns schon im Jahre 1890 unterstützt worden, und wir halten auch heute die Ausführung dieser Linie, zumal mit der Weiterführung bis Strasburg, für ein dem dortigen Bezirke höchst segensreiches Unternehmen, wir müssen uns aber den Ausführungen des Magistrats zu Schönsee anschließen, wonach eine Führung der Trace über Szychowo, ohne irgend welchen Theilen hervorragenden Nutzen zu bringen, für die Stadt Schönsee eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse bedeuten würde.

Da durch die bereits bewilligte Chaussee Wielkalonka—Richnau für die Güter Fr. Lanke und Wielkalonka Richnau der naturgemäße Bahnhof werden wird, so könnte ein Bahnhof Szychowo nur noch für Elsanowo und Szychowo selbst in Betracht kommen. Bei der Anlage eines Bahnhofs in Schönsee dagegen werden die Güter Elsanowo und Szychowo einen guten und bequemen Weg haben, es werden aber auch Friederikenhof, Pluskowitz, Zapluskowitz, Piontkowo, Relpien und vor Allen die Stadt Schönsee wirthschaftlich erschlossen werden. Es liegt also schon im Interesse der Rentabilität der projektirten Bahn, die Stadt Schönsee nicht zu umgehen, zumal dieselbe sich in einem wirthschaftlichen Aufschwunge befindet. Dieser Aufschwung wird aber gehemmt werden, wenn die Bahnlinie über Szychowo geführt werden wird. Da der ganze Verkehr einer Gegend nach der nächsten Bahnstation gravitirt, so würden die Grundbedingungen der wirthschaftlichen Thätigkeitsäußerung Schönsees verschoben werden, der Verkehrswert seiner Grundstücke würde sinken, Handel und Verkehr sich von dort immer mehr wegziehen. Dagegen wird bei Anlage eines Bahnhofs in Schönsee die an sich günstige Lage dieser Stadt als Knotenpunkt verschiedener Chausseen erst voll zur Geltung kommen können, auch wird die wirthschaftliche Fortentwicklung gleichzeitig für die Eisenbahn eine Garantie dauernder Rentabilität bilden.

Dabei ist noch in Betracht zu ziehen, daß die Führung der Linie über die Stadt Schönsee keinen Nachtheil für die südlich gelegenen Güter zur Folge haben würde, da einmal den Verkehrsbedürfnissen der Güter Br. Lanke und Wielkalonka durch den Bahnhof Richnau, denen der Güter Eisanowo und Szychowo durch den Bahnhof Schönsee völlig Genüge geleistet werden würde.

Unseres Dafürhaltens sprechen sämmtliche Gründe für die Durchführung der Linie Gollub—Grunaberg—Schönsee—Neu-Schönsee, und wir richten deshalb an die königliche Eisenbahn-Direktion das ergebene Ersuchen, dieser Linie vor der über Szychowo projektirten den Vorzug zu geben.“

### 39. Korporationsrechte der Handelskammer.

Zwecks Erlangung der Rechte einer juristischen Person richteten wir Mitte Juli nachstehendes Gesuch an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe:

„Der Gesetzentwurf, betreffend die Neuordnung der Handelskammern, der von der überwältigenden Majorität der preussischen Handelskammern als ein wesentlicher Fortschritt gegenüber dem bisherigen Zustande freudig begrüßt wurde, ist gerade in seinem Hauptpunkte, dem § 1, welcher eine korporative Ausgestaltung von Handel und Gewerbe in obligatorische Handelskammern bezweckte, von dem Abgeordnetenhaufe abgelehnt worden, und leider hat in Folge dessen die Regierung den ganzen Entwurf zurückgezogen.

Wenn nun auch zu hoffen ist, daß die Zurückziehung des Entwurfs keinen definitiven Verzicht auf eine Neuordnung der Handelskammern bedeutet, so läßt sich doch nicht verkennen, daß erst wieder eine geraume Zeit vergehen muß, ehe ein neuer Versuch in dieser Richtung mit Aussicht auf größeren Erfolg unternommen werden kann. Vorläufig werden sich deshalb die preussischen Handelskammern mit den bestehenden gesetzlichen Vorschriften so gut wie möglich abzufinden haben; sie werden versuchen müssen, diejenigen Ziele, die der Gesetzentwurf den obligatorischen Handelskammern gesteckt hatte, auch unter den jetzigen Verhältnissen zu erreichen.

Damit aber die Handelskammern ihren Wirkungskreis dementsprechend erweitern können, muß ihnen durch Verleihung der Rechte einer juristischen Person eine größere Bewegungsfreiheit zum rechtlichen Abschluß von Verträgen u. s. w. gegeben werden. Dann erst werden sie im Stande sein, wichtigen Interessen des Handels, so z. B. dem kaufmännischen Fortbildungsschulwesen, welches für den gesammten Kaufmannsstand von hervorragender Bedeutung ist, eine wirksamere Unterstützung angeeignen zu lassen. Speciell für unsere Kammer ist das Bedürfnis nach Verleihung der Rechte einer juristischen Person besonders dringend, da wir nicht unbeträchtliche Vermögens-



stücke besitzen, welche durch Mitglieder, die als Privateigenthümer figuriren, verwaltet werden müssen. Schon im Jahre 1879 haben wir deshalb um Verleihung der Korporationsrechte petitionirt, sind aber abschlägig beschieden worden. Von einer vor Jahren beabsichtigten Wiederholung des Gesuchs sahen wir im Hinblick auf den Gesetzentwurf, betreffend die Neuordnung der Handelskammern, ab, da ja nach ihm jeder Handelskammer die Rechte einer juristischen Person zukommen sollten. Durch Zurückziehung des Entwurfes ist nun die Hoffnung, unseren Wunsch auf diesem Wege erfüllt zu sehen, wieder in weite Ferne gerückt worden. Wir sind deshalb genöthigt, im Interesse der Verwaltung unseres Vermögens und zur Ermöglichung einer förderlicheren Thätigkeit der Kammer, unser Gesuch um Verleihung der Korporationsrechte zu wiederholen, wobei wir wohl annehmen dürfen, daß prinzipielle Bedenken unserem Antrage nicht mehr entgegenstehen.

Wir richten daher an Ew. Excellenz die ergebene Bitte Ew. Excellenz wolle der Handelskammer für Kreis Thorn die Rechte einer juristischen Person verleihen, bezw. die Verleihung an höchster Stelle befürworten."

Wir erhielten darauf den Bescheid, daß es in der Absicht des Herrn Ministers liege, dem Landtage eine Novelle zum Handelskammergesetz vom 24. Februar 1870 vorzulegen, durch deren Artikel V. den Handelskammern die Rechte juristischer Persönlichkeit gewährt werden sollten. Bei dieser Sachlage könne dem Antrage der Kammer auf Verleihung der Rechte einer juristischen Person zur Zeit nicht näher getreten werden.

#### **40. Einrichtung einer Kammer für Handelsfachen am Landgericht Thorn.**

Vielfach geäußerten Wünschen aus hiesigen kaufmännischen Kreisen nachgebend richteten wir an den Herrn Justizminister das Gesuch um Einrichtung einer Kammer für Handelsfachen am Landgericht Thorn und führten ungefähr Folgendes aus:

„Die nach § 100 des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 27. Januar 1877 an verschiedenen Landgerichten bestehenden Kammern für Handelsfachen haben sich als eine segensreiche Einrichtung für den Handelsstand erwiesen. Es hat sich herausgestellt, daß die hierbei bestehende Vereinigung von juristischen und kommerziellen Kenntnissen und Anschauungen die größtmögliche Gewähr bietet für eine vollkommene Rechtsprechung auf dem Gebiete des Handels und des Verkehrswesens; auch haben sie das Verdienst, durch Anbahnung und Beförderung von Vergleichen darauf hingewirkt zu haben, daß langwierige Prozesse vermieden wurden. Es ist daher begreiflich, daß auch hier schon des öfteren der Wunsch laut geworden ist, daß an dem hiesigen Land-

gericht eine solche Kammer gebildet werden möge. Die Handelskammer theilt diesen Wunsch vollständig und würde es höchst dankbar empfinden, wenn Ev. Excellenz durch Erfüllung desselben einem tiefgefühlten Bedürfnisse entgegenkommen wollten. Wir glauben umsomehr auf eine Gewährung unserer Bitte rechnen zu dürfen, als doch der leitende Gedanke bei Einrichtung solcher Kammern der ist, daß dieselben überall da zu bilden sind, wo sich ein Bedürfnis herausgestellt hat und genügende Beschäftigung nachzuweisen ist. Daß dies aber für Thorn der Fall ist, glauben wir durch eine Darlegung der hiesigen Handels- und Verkehrsverhältnisse erweisen zu können. Die Stadt Thorn zählt zur Zeit ohne Militär 22 642 Einwohner; dazu kommt noch die in nächster Nähe liegende Vorstadt Mocker mit ca. 10 000 Einwohnern. Als Kreuzungspunkt verschiedener Hauptbahnen an der schiffbaren Weichsel in nächster Nähe der russischen Grenze gelegen bietet Thorn einen äußerst günstigen Handelsplatz, der vorzugsweise dazu berufen ist, dem Austausch der Produkte der beiden Verkehrsgebiete — Rußland und Deutschland — zu dienen. Zoll- und Tarifmaßregeln haben freilich erschwert, daß diese vortheilhafte Lage in vollem Maaße ausgenutzt werden konnte, doch ist durch die Energie des hiesigen Handelsstandes auch in schwierigen Zeiten ein reger Verkehr aufrecht erhalten worden. Nachdem durch den russischen Handelsvertrag die Zollverhältnisse wenigstens für ein Jahrzehnt festgelegt worden sind, bietet sich dem Handel wieder eine feste Basis zu neuem Aufschwung.

Neben umfangreichen Expeditions- und Kommissionsgeschäften bilden die Hauptgegenstände des Thorer Handels: Getreide und Futtermittel, Holz, Wein, Wolle; Hauptzweige der Industrie sind: Maschinenfabriken, Bierbrauereien, Spritsfabriken, Dampfschneidemühlen, Seifenfabriken und Fabriken für Honigtuchen.

Der Verkehr der Holztrafien auf der Weichsel ist ein derartiger, daß sich die Nothwendigkeit des Baues eines Holzhafens herausgestellt hat, der wohl auch in nicht allzuferner Zeit in Angriff genommen werden kann.

Um den Umschlagsverkehr vom Schiff nach der Bahn und umgekehrt zu erleichtern, hat vor mehreren Jahren die Stadt Thorn die Uferbahn gebaut, auf welcher täglich ca. 60—80 Wagen be- und entladen werden. Ferner sind von Thorn nach Leibitzsch und auch von Thorn nach Scharnau Kleinbahnen projektiert, deren Ausführung mit Aussicht auf Erfolg angestrebt wird. Seit dem Jahre 1853 besteht hier eine Handelskammer, welche die verschiedensten Hilfsmittel und Einrichtungen für den Verkehr ins Leben gerufen hat. So sind die folgenden Sachverständigen-Kommissionen von ihr eingerichtet worden:

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten;
2. für Manufaktur- und Kurzwaaren;

3. für Porzellan- und Glaswaaren;
  4. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Weine;
  5. für Leder, Wolle und Rohprodukte;
  6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk;
  7. für Holz,
- ferner eine Kommission zur Feststellung der allwöchentlich drei Mal durch die Tagesblätter zu veröffentlichenden Getreideberichte.

Außerdem sind durch die Handelskammer die nachstehenden Usancen festgesetzt worden:

1. Allgemeine Bedingungen für Thorn bei dem An- und Verkauf von Getreide etc.
2. Lade-, Lösch- und Liegezeit-Ordnung für die Rahuschiffer bei Thorn.
3. Usancen für den Rohspiritus- und Sprithandel.
4. Handelsgebräuche für den Holzhandel bei Thorn.

Auch den Bau von Lagerhäusern hat die Handelskammer, da ein dringendes Bedürfnis vorlag, selbst in die Hand genommen.

In dem hiesigen Handelsregister sind 323 Einzelfirmen und 49 Gesellschaften und Genossenschaften eingetragen, von welchen im letzten Jahre eine Gewerbesteuer von 37 000 Mark gezahlt wurde.

Eine ausreichende Anzahl geeigneter Persönlichkeiten für die kaufmännische Mitgliedschaft des zu bildenden Kollegiums ist hier vorhanden, und wir sind der Ueberzeugung, daß diese ehrenamtliche Thätigkeit auch gerne übernommen werden würde.

Wir können nicht umhin, darauf hinzuweisen, daß schon lange hier das Bedürfnis nach einem Handelsgericht herrscht. So schreibt die Handelskammer in ihrem Bericht vom Jahre 1855: „Die Errichtung eines Handelsgerichts ist hier schon seit langer Zeit ein vielseitig ausgesprochener Wunsch gewesen, und wenn wir unsere Anträge dieserhalb bei Einer Hohen Staatsregierung nicht formirten, lag der Grund in der Abwartung der in Aussicht gestellten Herausgabe eines neuredigirten Handelsrechts.“ Auch im Jahre 1877 petitionirte die Handelskammer um Errichtung einer Kammer für Handelsfachen in Thorn, indem sie u. A. ausführte, daß Thorn nächst Danzig die bedeutendste Handelsstadt in Westpreußen sei und die hier abgeschlossenen Geschäfte — vorwiegend in Getreide, Holz und Wolle — ihrer Natur nach fast immer große Beträge repräsentiren, für welche die Kammern für Handelsfachen zuständig sind.

Wir hoffen nach alledem Ew. Excellenz überzeugt zu haben, daß ein Bedürfniß hier besteht und auch eine genügende Beschäftigung vorhanden sein würde. Wir richten deshalb an Ew. Excellenz das ganz ergebene Ersuchen

Ew. Excellenz wolle bestimmen, daß bei dem Landgericht Thorn eine Kammer für Handelsfachen gebildet werde.“

Leider sind wir darauf abschlägig beschieden worden.

### 41. Das Färben von Wurst.

Unter dem 13. März 1897 theilte uns der Herr Minister für Handel und Gewerbe mit, daß man beabsichtige, das Färben von Wurst ganz zu verbieten, oder einen Deklarationszwang für gefärbte Wurstwaaren einzuführen, da die Bestimmungen des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Nahrungsmitteln pp. vom 14. Mai 1879 in Anwendung auf gefärbte Wurstwaaren vielfach zu widersprechenden gerichtlichen Erkenntnissen geführt haben, und das Bedürfniß empfunden werde, dieser Rechtsunsicherheit ein Ende zu machen. Er fordere deshalb die Handelskammer auf, sich darüber gutachtlich zu äußern.

Wir setzten uns mit verschiedenen Sachverständigen in Verbindung und gaben darauf unser Gutachten dahin ab, daß das Färben der Wurst am besten ganz zu verbieten sei. Als Begründung führten wir Folgendes aus: „Zunächst würden durch das absolute Färbeverbot jedenfalls widersprechende gerichtliche Erkenntnisse unmöglich werden. Wir sind aber ferner der Ansicht, daß bei der nöthigen Sorgfalt und der Verwendung von gutem Fleisch das Färben sehr wohl entbehrt werden kann, denn hierbei ist zwar das Grauwürden der Würste auch nicht gänzlich ausgeschlossen, doch sind solche Fälle äußerst selten. Wird dagegen ungeeignetes Fleisch benutzt und die Waare nur schlecht geräuchert, so erhält die Wurst leicht ein unscheinbares Aussehen, was durch die Anwendung von Farbstoffen alsdann verdeckt wird. Es erscheint sonach das Färben der Wurst in der Hauptsache als eine Qualitätsverschleierung, und es würde das Färbeverbot sowohl im Interesse der Konsumenten, als auch des reellen Fleischergewerbes liegen. Es ist allerdings Thatsache, daß die ungeeignete Beschaffenheit des Fleisches vielfach auf eine unrationelle Fütterung zurückzuführen ist; hier könnte das Färbeverbot nur günstig wirken, da die Wurstfabrikanten dann darauf sehen müßten, nur solches Vieh einzukaufen, an welches gute Nahrungsmittel verfüttert sind, wodurch indirekt eine Hebung der Biehqualität herbeigeführt werden würde.“

Der Deklarationszwang scheint uns nicht geeignet, ausreichende Abhilfe zu schaffen, da er einmal ein unlauteres Geschäftsgebahren doch nicht beseitigen könnte und andererseits leicht vielfache polizeiliche Belästigungen zur Folge haben würde.“

## 42. Uferbahn und Zollabfertigung an der Weichsel.

Im Herbst 1895 hatte der Magistrat auf unsere Anfrage erklärt, daß er wegen Beseitigung der Zollwinde mit der Zollbehörde und wegen Ermäßigung der Ueberführungsgebühr nach der Uferbahn und Uebernahme der Kosten des Oberbaues bei einer Erweiterung der Uferbahnanlagen mit der Königlichen Eisenbahnverwaltung in Unterhandlung treten wolle. Da bis zum Herbst 1896 uns keinerlei weitere Mittheilung zugegangen war und auch die Verhältnisse auf der Uferbahn dieselben blieben, so ersuchten wir unter dem 28. November den Magistrat um nähere Mittheilung über den Stand der Verhandlungen. Wir erhielten darauf unter dem 5. Dezember nachstehendes Schreiben:

„Der Handelskammer theilen wir in Erwiderung des gefälligen Schreibens vom 28. November d. Js. ergebenst mit, daß die Verhandlungen mit der Staatsbahnverwaltung über Erweiterung der Uferbahn von uns fortgesetzt sind und zu dem Resultat geführt haben, daß die Eisenbahnverwaltung sich bereit erklärt hat, die Kosten für den Oberbau der in Aussicht genommenen Erweiterungsanlagen zu tragen und auch nach Ausführung der Erweiterungsanlagen die Ueberführungsgebühr um 25 Pf., also auf 2,75 Mk. pro Waggon zu ermäßigen.

Wir haben in Folge dessen von dem Kreisbaumeister Herrn Rathmann ein genaues Projekt für die Erweiterungsanlagen ausführen lassen, welches in diesen Tagen fertig geworden ist und gegenwärtig in unserem Bauamte der Prüfung unterzogen, demnächst der Eisenbahnverwaltung zur Genehmigung eingereicht werden wird.

Dieses Projekt setzt die Verlegung der Zollwinde auf eine höher gelegene Stelle an dem Weichselufer voraus, und haben wir daher auch die entsprechenden Verhandlungen mit der Steuerbehörde gepflogen, bei der wir allerdings nach längerem Hinziehen weniger Entgegenkommen gefunden haben.

Von dem Herrn Provinzial-Steuer-Direktor ist uns in diesen Tagen ein Schreiben zugegangen, in welchem nicht nur die Bedingungen für die Einwilligung der Steuerbehörde in die Verlegung der Zollwinde für die Stadt weit ungünstiger gestellt werden, als dies in den bisherigen Verhandlungen der Fall gewesen war, sondern auch die eventuelle Ertheilung dieser Genehmigung auf mindestens 2 Jahre hinausgeschoben wird. Wir beabsichtigen, gegen diese Entschliehung Einspruch bei dem Herrn Finanzminister zu erheben und hoffen, daß wir dort eine andere Entscheidung werden herbeiführen können; es enthält das angezogene Schreiben des Herrn Provinzial-Steuer-Direktors aber auch noch die fernere Mittheilung, daß derselbe auf Anregung des hiesigen Hauptzollamts beabsichtigt, dem Herrn

Finanzminister die Verlegung der gesammten Zollabfertigung, betreffend den Waaren-Ein- und Ausgang auf der Weichsel, von Thorn nach Schillno zu verlegen. Es wäre uns nun erwünscht, ein Gutachten der beteiligten Kreise darüber zu hören, welchen Einfluß diese Verlegung auf die hiesigen Handelsverkehrsverhältnisse ausüben würde und ob es nicht angebracht wäre, gegen diese Maßregel entsprechende Schritte zu thun. Wenn es mit der dortigen Geschäftsordnung vereinbarlich ist, so würden der Handelskammer wir daher ergebenst vorschlagen, zur Erörterung dieser Frage eine Handelskammersitzung abzuhalten und zu dieser den unterzeichneten Magistrats-Dirigenten, sowie den Decernenten der Uferbahn, Bürgermeister Stachowitz, einzuladen, damit dann eventuell ein gemeinsames Vorgehen der Handelskammer mit uns vereinbart werden könnte.

Da der Herr Steuer-Direktor uns mittheilt, daß er in Kurzem dem Herrn Finanzminister über diese Angelegenheit Vortrag halten werde, so wäre wohl auch diesseits Beschleunigung erwünscht.

Einer gefälligen baldigen Mittheilung sehen wir demgemäß entgegen.“

Da die Kammer in der beabsichtigten Verlegung der Zollabfertigung eine entschiedene Gefahr für den Handel und das ganze Gemeinwesen Thorns erblickte, so wurde für den 12. Dezember eine Sitzung anberaumt, zu welcher auch die Herren Oberbürgermeister Dr. Kohli und Bürgermeister Stachowitz eingeladen wurden. Nach eingehender Diskussion beschloß die Kammer, bei dem Herrn Finanzminister und dem Herrn Handelsminister um eine Audienz nachzusehen und wählte den Vorsitzenden, Herrn Schwarz jun., zum Deputirten; gleichzeitig ersuchte die Kammer Herrn Oberbürgermeister Dr. Kohli, gemeinschaftlich mit Herrn Schwarz vorstellig zu werden.

Im Januar übersandten wir dem Herrn Finanzminister die nachstehende Petition und baten auch den Herrn Minister für Handel und Gewerbe um Unterstützung unseres Gesuchs:

„Anfang Dezember v. Js. wurde uns durch ein Schreiben des Magistrats zu Thorn zur Kenntniß gebracht, daß der Herr Provinzial-Steuer-Direktor in Danzig auf Anregung des hiesigen Hauptzollamtes beabsichtige, Ev. Excellenz über die Verlegung der Zollabfertigung an der Weichsel von Thorn nach Schillno Vortrag zu halten. Die in einer solchen Maßregel liegende Gefahr für unseren Handel und Verkehr veranlaßt uns, Ev. Excellenz dringend zu bitten, einem derartigen Ersuchen keine Folge geben zu wollen.

Ein Grund, welcher die beabsichtigte Verlegung der Zollabfertigung rechtfertigen könnte, ist uns nicht bekannt, da unseres Wissens bisher auf der Strecke Schillno—Thorn weder Zolldefraudationen, noch Beraubungen oder ähnliche Unzuträglichkeiten vorgekommen sind. Die Gründe, welche das Königliche Hauptzollamt zu dem in Frage stehenden Vorschlag geführt hat,

fennen wir allerdings nicht, da dasselbe die Handelskammer, welche doch ganz wesentlich dabei interessirt ist, weder um ihre Meinung befragt hat, noch ihr irgend welche direkte Mittheilung davon zugehen ließ.

Nach dem Bekanntwerden der geplanten Verlegung hat sich nun unserer Thorner Bevölkerung eine allgemeine Beunruhigung bemächtigt, da man nicht ohne Grund fürchtet, daß in Folge einer solchen Verlegung Thorn von der Abwicklung des Holzhandels ausgeschlossen werden könnte und daß auch andere Handelszweige Thorns erheblich geschädigt werden.

Zur Zeit wird in Schillno nur eine generelle Revision der eingehenden Güter vorgenommen, während die Vermessung der Hölzer, die spezielle Revision und die definitive Verzollung erst in Thorn stattfindet.

Bei der Zollabfertigung der Traften werden die eiligen Transporte zunächst erledigt, während diejenigen, über welche noch keine Dispositionen getroffen sind, und dies ist bei Weitem die Mehrzahl, erst später abgefertigt werden. In Folge dessen liegt bei Thorn stets eine größere Anzahl Traften, und die auf denselben beschäftigten Flößer können während der Liegezeit ihre Einkäufe in Thorn vornehmen.

Die Zwischenzeit von der Ankunft der Traften bis zu ihrer Abfertigung ist aber für den Thorner Holzhandel von der größten Wichtigkeit, denn während dieser Zeit spielen sich die auf den Verkauf der Hölzer bezüglichen Verhandlungen ab, zu welchem Zwecke aus allen Theilen Deutschlands und Rußlands die Holzhändler hier zusammentreffen, um ihre Abschlüsse zu machen.

Es hat sich in Folge dessen am Ort, begünstigt durch die hier bestehende Reichsbankstelle und durch die Lage Thorns am Knotenpunkt mehrerer Hauptbahnen, ein ganz erheblicher Holzhandel entwickelt, dessen Bedeutung sich schon daraus ersehen läßt, daß z. B. im vergangenen Jahre 1860 Traften, die einen Werth von 30—35 Millionen Mark repräsentiren, in Thorn abgefertigt worden sind. Der Fortbestand dieses wichtigen und für unsere Stadt bedeutenden Handelszweiges ist aber durch die geplante Aenderung der Zollabfertigung in Frage gestellt.

Wird die Zollabfertigung nach Schillno verlegt, so müssen dann auch die Dispositionen über die Hölzer daselbst getroffen werden, wonach die Traften, abgesehen von den hierher bestimmten, keine Veranlassung haben werden, in Thorn anzulegen. Die Hölzer werden also Thorn ohne Aufenthalt passiren, wodurch der Flößerverkehr abgeschnitten werden wird. Dies würde aber, hauptsächlich für den Thorner Kleinhandel, einen ganz enormen Schaden bedeuten, denn es verkehren jetzt jährlich 16—20 000 Flößer in Thorn, von denen jeder, gering gerechnet, durchschnittlich 15 Mark hier verzehrt. Es würde demnach dem Kleinhandel ein Einnahmeausfall von 200—250 000 Mark entstehen.

Thorn wird dann auch nicht länger der Hauptsitz unseres Holzhandels bleiben, zumal es mit Schillno nur durch einen größeren Verkehrsansprüchen nicht genügenden Sandweg verbunden ist, und eine Eisenbahnverbindung überhaupt fehlt.

Auch das Getreidegeschäft wird unter der Verlegung zu leiden haben. Dasselbe wickelt sich zur Zeit so ab, daß die aus Polen mit Getreide kommenden Schiffer beauftragt werden, in Thorn 48 Stunden auf Ordre zu warten. Hier untersuchen Beauftragte das Getreide und gleichzeitig vollzieht sich die zollamtliche Abfertigung, sodaß dem Schiffer kein unnützer Aufenthalt entsteht. Bei Verlegung der Zollabfertigung nach Schillno wird jedoch der Schiffer sowohl in Schillno als auch in Thorn bleiben müssen, wodurch ihm ein nicht unerheblicher Zeitverlust erwachsen wird.

Diejenigen Schiffe aber, welche weder auf Ordre warten, noch nach Thorn bestimmt sind, werden alsdann, ebenso wie die Trakten, Thorn passiren, ohne daselbst anzulegen. Es erhellt aus alledem, daß die Verlegung der Zollabfertigung von Thorn nach Schillno für unsere Handels- und Verkehrsverhältnisse von einschneidendster Wirkung und geeignet sein würde, einen bedeutenden Theil unseres Handels lahm zu legen.

Wir können nicht umhin, auch gleichzeitig auf die großen Unkosten hinzuweisen, die der Zollbehörde durch die beabsichtigte Verlegung erwachsen würden. Es müßten für die Zollbeamten Neubauten errichtet werden, auch wäre den Beamten, welche schulpflichtige Kinder besitzen, entsprechende Entschädigung zu gewähren, da in Schillno weder Schule noch Kirche besteht und die Kinder nach Thorn zur Schule geschickt werden müßten. Auch müßten kostspielige Uferbefestigungen vorgenommen werden, da zur Zeit bei Schillno keine Ufer vorhanden sind, an denen die Rähne zum Zweck der Zollabfertigung anlegen könnten.

Auch nach der Verlegung müßte aber für die auf Transittarife per Bahn hier zum Umschlagsverkehr eingehenden Güter, welche dann auf der Weichsel entweder nach Polen oder zur Ausfuhr nach Danzig weitergehen, sowie für diejenigen Güter, welche auf der Weichsel ankommen, um hier auf eine zollfreie Niederlage verbracht zu werden, eine Zollabfertigungsstelle an der Weichsel bestehen bleiben.

Mehr jedoch als die Unkosten sprechen die technischen Schwierigkeiten gegen eine Zollabfertigung in Schillno. Die Wasserverhältnisse sind für die Abwicklung der Zollmanipulationen im höchsten Grade ungünstig, denn die Fahrlinie von der Grenze bis weit unterhalb Schillno, welche schon bisher sehr schmal war, ist neuerdings durch dort angebrachte Bahnen noch mehr eingeengt worden. Hierzu kommt, daß an der Schillno'er Seite wegen des dort vorhandenen felsigen Grundes, der ein Verankern unmöglich macht und



wegen der auf derselben Seite herrschenden starken Strömung ein Festlegen in jeder Weise erschwert wird. Die Traften würden auf eine ganz schmale Straße angewiesen sein, was um so bedenklicher ist, als in der Flößerei-periode täglich ca. 30 Traften eingehen, die wohl kaum innerhalb eines Tages abgefertigt werden könnten. Es würde sich daher die Strecke zwischen Schillno und der Grenze bald mit auf die Abfertigung wartenden Traften füllen. Oberhalb der nur 1 km von Schillno entfernten russischen Grenze würden aber die daselbst ankommenden Traften auch nicht warten können, da die Flößer bei einem länger als 24 Stunden dauernden Aufenthalt an der Grenze ihre Pässe an die russischen Behörden abgeben und die Papiere dann vor der Weiterfahrt aus Mieszawa zurück holen müssen.

Um diesen Weiterungen zu entgehen, werden die Traftenführer und Schiffer möglichst rasch über die Grenze zu kommen suchen. Bei dem Bestreben, die Flöße auf der Schillno'er Revisionsstelle festzuhalten und bei dem heftigen Andrängen der hinterherkommenden immer vorwärts strebenden Traften werden große Schäden unausbleiblich sein. Zerreißung und Zerschmetterung der schwer beweglichen Hölzer werden häufig genug vorkommen, und ohne Zweifel würde die Folge davon ein Rückgang des gesammten Holzhandels auf der Weichsel sein, da ein Theil der Interessenten sich wohl scheuen würde, das vermehrte Risiko zu tragen. Für Dampfer und Rähne würde die Revisionsstelle kaum mehr oder doch nur unter höchster Gefahr passirbar sein, wodurch natürlich die Schiffahrttreibenden bei der Ausübung ihres Gewerbes erhebliche Einbuße erleiden würden.

Ev. Excellenz wollen aus dem von uns Angeführten, welchem sich noch Vieles hinzufügen ließe, ersehen, welche Schädigung für Handel und Verkehr die Verlegung der Zollabfertigung zur Folge haben würde, ohne als Aequivalent irgend welchen Vortheil für den Staat zu ergeben. Wir bitten deshalb wiederholentlich dringend

Ev. Excellenz wolle einem eventuellen Antrag auf Verlegung der Zollabfertigung von Thorn nach Schillno nicht stattgeben.

Im Anschluß hieran gestatten wir uns, Ev. Excellenz ein weiteres Anliegen zur hochgeneigten Berücksichtigung zu unterbreiten, betreffend die Verlegung des Zollgebäudes an der Weichsel auf eine höher gelegene Stelle. Die jetzige Lage der sogenannten Zollwinde verhindert die nothwendige Erweiterung der Uferbahn, eines für Thorn sehr wichtigen Verkehrsinstitutes, welches den Umschlagsverkehr an der Weichsel vermittelt. Die Uferbahn hat sich für den Thorer Handel im höchsten Grade förderlich erwiesen, doch verhinderten bisher noch die ungenügenden Rangir- und Ladegleise, das beschränkte Ladenufer und die hohe Ueberführungsgebühr die wünschenswerthe

Ausdehnung des Verkehrs. Nun ist es nach längeren Verhandlungen dem Magistrat und der Handelskammer gelungen, die Königliche Eisenbahn-Direktion zur Uebernahme der Kosten für den Oberbau der in Aussicht genommenen Erweiterungsanlagen und zur Herabsetzung der Ueberführungsgebühr zu bewegen, durch welche Zugeständnisse ein bedeutender Verkehrsaufschwung zu erwarten steht. Die Verlegung der Zollwinde ist aber die unumgängliche Vorbedingung für die Vornahme der Erweiterungsbauten. Wir haben uns deshalb schon früher an den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor gewandt und fanden hier zunächst auch ein dankenswerthes Entgegenkommen. Der Herr Steuer-Direktor stellte die Genehmigung zur Verlegung in nahe Aussicht und erklärte, daß die Zollbehörde wohl einen Zuschuß zu den auf ca. 5000 Mk. taxirten Translocirungskosten geben würde, da durch die Verlegung des Zollgebäudes auf eine höhere Stelle die häufigen Reparaturen, welche Eisgang und Hochwasser veranlassen, wegfallen würden.

Durch den Magistrat erfuhren wir jedoch neuerdings, daß der Herr Provinzial-Steuer-Direktor erklärt habe, die Zollbehörde würde nicht nur keinen Zuschuß zur Verlegung der Zollwinde geben, sondern sie verlange noch eine Entschädigung, da das Grundstück am Ufer, welches übrigens s. Zt. der Zollbehörde von der Stadt unentgeltlich überlassen worden ist, werthvoller sei, als der Platz, auf welchem das neue Zollgebäude errichtet werden solle. Ferner müsse die eventuelle Ertheilung der Genehmigung zur Translocirung der Winde auf mindestens 2 Jahre hinausgeschoben werden.

Wir haben mit dem größten Bedauern von diesem Bescheide, der, wenn er definitiv sein sollte, unsere Hoffnungen auf einen baldigen Ausbau der Uferbahn vernichtet, Kenntniß genommen. Wir können uns aber bei diesem Bescheide unmöglich beruhigen, denn die Erweiterung der Uferbahn ist eine Lebensfrage für unseren Handel und ein weiteres Hinausschieben würde bei dem sich stetig steigenden Verkehr die größten Unzuträglichkeiten zur Folge haben. Um diesen Uebelständen vorzubeugen, müßte die Verlegung der Zollwinde möglichst rasch und zwar am besten noch im Laufe dieses Winters vorgenommen werden, da sich die nöthigen Arbeiten vor Eröffnung der Schifffahrt bequem ohne jegliche Belästigung des Verkehrs vornehmen lassen.

Wir richten deshalb an Ew. Excellenz die gehorame und dringende Bitte Ew. Excellenz wollen verfügen, daß die Verlegung der Zollwinde auf eine höher gelegene Stelle an dem Weichselufer noch in diesem Winter vorgenommen werde."

In der bald darauf folgenden Audienz erklärte der Herr Finanzminister, daß er das Gesuch in wohlwollende Erwägung ziehen wolle; auch der Herr Handelsminister sagte seine Unterstützung zu. Eine endgiltige Antwort haben



## Specialberichte.

### 1. Getreide und Futtermittel.

#### Getreide.

Im Großen und Ganzen kann der Getreidehandel auf ein finanziell günstigeres Jahr zurückblicken als dies bei mehreren Vorjahren der Fall gewesen ist. Die Preise stagnirten nicht vollständig, sondern bewegten sich nach oben und unten, immer aber doch so, daß sie einen gegen die Vorjahre wesentlich besseren Standpunkt behaupten konnten. Schon bei Beginn des Berichtsjahres begann eine Aufwärtsbewegung, die unter mehrfachen Schwankungen den Höhepunkt im Monat Mai erreichte, von welcher Zeit ab auf Grund recht guter Ernteausichten ein Rückgang eintrat, der die Preise bis nach der Ernte langsam, aber stetig abbröckeln ließ, so daß sie gegen Ende August nur wenig höher waren als während der Tiefstandszeit in den Jahren vorher.

Die gute Ernte ließ einen Preisrückschlag natürlich erscheinen, dem aber auf die Nachricht hin, daß die Ernte in Indien so schlecht sei, daß dieses große Reich nicht nur keine Ueberschüsse werde abgeben können, sondern als Käufer auf dem Weltmarkt werde auftreten müssen, eine Periode steigender Preise folgte, worauf im November eine abermalige Reaktion, allerdings nicht in dem Maaße wie während der Sommermonate, folgte. Die Preislage war durchschnittlich eine solche, namentlich bezüglich Weizen, mit der auch die Produzenten nicht unzufrieden sein sollten.

Immer von Neuem muß aber darauf hingewiesen werden, daß dem industriearmen, dagegen auf die Landwirthschaft in hohem Maaße angewiesenen Osten nur durch Wiedereinführung der Staffeltarife aufgeholfen werden kann. Die Aufhebung des Identitätsnachweises hat wohl manchen Nachtheil gehoben, aber ist bei Weitem kein Ersatz für die Staffeltarife. Ohne diese ist die Erweiterung unserer Abzugswege, die sich im verflossenen Jahre ebenso

wie in mehreren früheren nur auf die Provinzen Posen, Schlesien und nur zum geringen Theil auf die Mark, Provinz und Königreich Sachsen beschränkt mußten, ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist unerfindlich, weshalb die Landwirtschaftskreise im Westen sich mit aller Macht gegen die Wiedereinführung der Staffeltarife sträuben, da das, was auf dem Landwege zu erreichen nicht möglich ist, auf dem Wasserwege erreicht wird. Noch unerfindlicher aber erscheint die Abneigung gegen den börsemäßigen Terminhandel, die schließlich zu dessen gesetzlicher Aufhebung geführt hat. Es ist über diese Angelegenheit so Vieles gesprochen und geschrieben worden, daß hier nur der die Produzenten am meisten interessirende Punkt gestreift werden möge. Um einzelne von allen Seiten anerkannte Auswüchse an der Börse zu beseitigen, durfte man nicht das Kind mit dem Bade ausschütten. Wenn schon das Lokogeschäft unter dem Mangel der gewohnten Richtschnur schwer leidet, so ist das bei dem legitimen Termingeschäft in weit größerem Maaße der Fall: Für größere Schlüsse mit den Produzenten müssen Händler und Müller, soll das Geschäft auf solider Basis beruhen, unbedingt Deckung suchen und das kann nur an der Börse geschehen.

Wenn diese Deckung fehlt, so werden die Getreidehändler, soweit sie es nicht vorziehen, ihr Geschäft wegen der unsicheren Basis überhaupt aufzugeben, ihr Risiko dadurch zu verkleinern suchen müssen, daß sie niedrigere Preise bieten, als solche durch die Lage des Weltmarktes gerechtfertigt sind. Den Hauptnachtheil wird jedenfalls der Landwirth haben, dem ja auch jegliche Kontrolle, die ihm früher die Terminpreise boten, fehlt. Verhängnißvoll wird die Lage für die Produzenten bei einer allgemein guten Ernte werden; denn woher soll alsdann bei eintretender Absatzstocung der Muth zu größeren Einkäufen, namentlich bei kleineren Abnehmern — und diese sind nicht die schlechtesten — kommen? Es wäre zu wünschen, daß der baldige Eintritt ruhiger, nüchterner Erwägung den sonst unausbleiblichen Schaden verhüte.

### Futtermittel.

Je mehr das Geschäft in Futtermitteln an hiesigem Plage zum Großbetriebe sich auswächst und an Ausdehnung gewinnt, um so fühlbarer machen sich die von Zeit zu Zeit in die Erscheinung tretenden Unregelmäßigkeiten im Transport auf den russischen Bahnen.

Die an sich schon bedeutenden Umsätze in Kraftfuttermitteln russischer Herkunft in den letzten Jahren sind von denen im verflossenen Jahre bei Weitem überflügelt worden; die dadurch bedingten andauernd großen Engagements hiesiger Importeure erleiden daher um so unliebsamere Störungen bei Stocungen des Transports der erwarteten Zufuhren. Solcher schwerer Stocungen gab es im verflossenen Jahre zwei: die Eine während der Monate

Mai-Juni, wo neben Wagenmangel die russischen Mühlen theilweise wegen Stauwasser, theilweise wegen schwierigen Mehlablasses nur schwach arbeiteten; die Zweite am Schluß des Jahres, bis über den Monat Januar hinaus anhaltend. In letzterem Falle war ein Theil der russischen Bahnen, die rollendes Material an im Bau begriffene Strecken abgegeben haben, außer Stande, die an sie herantretenden Anforderungen zu befriedigen, sodaß viele hunderte für den hiesigen Platz allein bestimmte Waggons 2—3 Monate auf verschiedenen Stationen ihrer Beförderung harren mußten.

Dies galt in der Hauptsache von Kleie und Getreidesendungen, während Delfuchen von solchen Gegenden bezogen wurden, welche meist den an sie gestellten Ansprüchen genügen konnten. Alle unsererseits an das russische Eisenbahn-Departement gerichteten Beschwerden blieben trotz Versprechungen auf Abstellung der Mißstände erfolglos. Die Knappheit der Zufuhren während der genannten Perioden wirkte naturgemäß auf den Preisstand, namentlich für Kleie, die zeitweise selbst zu hohen Preisen kaum erhältlich war. Während des übrigen Theils des Jahres hatte das Geschäft einen ziemlich regelmäßigen Verlauf, die Preise konnten sich mit Rücksicht auf die anhaltende Nachfrage in ziemlicher Höhe erhalten; sie waren nur während der Sommermonate, wie dies in der Regel der Fall ist, auf ein tieferes Niveau gesunken. Delfuchen hingegen hielten sich in der ersten Jahreshälfte sehr niedrig, besonders war der Preis für Leinfuchen fast beispiellos gedrückt. Erst nachdem die Erkenntniß von der schlechten Rübenernte sich Bahn gebrochen hatte, sodaß Rübchen sich knapp machten, wodurch deren Preisstand sich ganz wesentlich hob, war man genöthigt, als theilweisen Ersatz auf Leinfuchen zurückzugreifen, wofür die Preise während des letzten Viertels des Berichtsjahres sich etwa in gleicher Höhe mit denen für Rapskuchen hielten. Eine bedeutende Steigerung erfuhren Sonnenblumentuchen, die seit einigen Jahren hier in größeren Mengen gehandelt werden und wovon ein beträchtlicher Theil hier gemahlen wird, da das Kuchenmehl wegen der Schwierigkeit des Brechens der äußerst harten Kuchen von sehr vielen Landwirthen diesen vorgezogen wird.

Seit langer Zeit ist in dem Berichtsjahre wieder einmal russisches Getreide in größeren Mengen bezogen worden, allerdings nur zu Brennerei- und Futterzwecken geeignetes Sommergetreide. Bedauerlicher Weise ist aber auch ein großer Theil dieser Transporte auf russischen Stationen zurückgeblieben und erst bei Beginn des neuen Jahres in solch großen Mengen herangekommen, daß die verhältnißmäßig geringe Nachfrage mit dem Angebote bei Weitem nicht gleichen Schritt hielt. Es mußten deshalb größere Mengen eingelagert werden, was Dank den in den jüngsten Jahren von der Handelskammer an dem Hauptbahnhof aufgeführten Lagerhäusern mit geringem

Kostenaufwand geschehen konnte. Allerdings war die Nachfrage nach Lager-  
raum so bedeutend, daß sie nicht ganz befriedigt werden konnte und ein  
Theil der eingetroffenen Zufuhr unter erheblichen Opfern Zuflucht an der  
Uferbahn und auf den Stadtspeichern suchen mußte. Die Flaue in Getreide  
wirkte naturgemäß nachtheilig auf den Verkehr und den Preisstand in Futter-  
mitteln, wodurch Händler gezwungen sind, größere Mengen auf Lager zu  
behalten, die selbst zu herabgesetzten Forderungen schwer Unterkommen fanden.

## 2. Mühlenfabrikate.

Die Lage des deutschen Mehlmарktes war im vergangenen Jahre eine  
allgemein schlechte dadurch, daß die großen Mühlenwerke in Berlin, Hameln,  
Rünningen, Hamburg u. s. w. den heimischen Markt mit Mehl überschwemmt.  
Bisher hatten diese Mühlen, welche zumeist ausländisches Getreide vermahlen,  
ihr Produkt exportirt, was ihnen unsere Zollgesetze, die bei Roggenmehl  
ein Ausbeuteverhältniß von 65 % und bei Weizenmehl 75 % annehmen  
und dementsprechend Einfuhrscheine erteilen, um so eher gestatteten,  
als alle übrigen in Frage kommenden Mehl exportirenden Staaten ihre  
Mühlenindustrie in dieser Beziehung nicht günstiger stellten. Neuerdings hat  
jedoch Frankreich insofern eine Aenderung getroffen, als es diese Procentsätze  
soweit ermäßigte, daß thatsächlich eine Exportprämie gewährt wird. In  
Folge dessen nimmt die französische Mühlenindustrie, die bisher nur geringe  
Quantitäten exportirte, nunmehr überall erfolgreich den Kampf mit der  
deutschen auf, und Plätze im Auslande, die bisher nur deutsches Mehl bezogen,  
— namentlich Schweden und Norwegen — konsumiren jetzt französisches  
Mehl. Eine weitere Folge ist die, daß sämtliche großen Exportmühlen  
heute ihr Produkt auf den inländischen Markt werfen und ihn vollständig  
überschwemmen. Es wäre daher dringend geboten, daß recht bald eine  
Aenderung hinsichtlich der Bonifikation eintrete, da das Ausbeuteverhältniß  
mit 65 bezw. 75 % viel zu hoch gegriffen ist; auch die besteingerichtete  
Mühle kann heute nicht mehr als 70 % konsumfähiges Weizenmehl produziren.

Das Geschäft speziell in unserem Bezirke war im Jahre 1896 im  
Ganzen besser wie im Vorjahre. Wenn auch in der ersten Jahreshälfte die  
Getreide- und damit auch die Mehlpreise nach einem kurzen Aufschwunge  
fortwährend fielen und dadurch Verluste brachten, so stiegen dagegen im  
zweiten Halbjahr die Preise stetig und wekzten die empfangenen Scharten  
aus. Der Absatz an Mehl war gut; auch in Futtermitteln bildeten sich  
keine Lager. Die Aufhebung des Identitätsnachweises hat insofern günstig  
gewirkt, als jetzt auch die kleinsten Mühlen, welche kein Transitkonto haben,  
im Stande sind, Mehl zu exportiren; feinere Mehle können allerdings aus  
den oben angeführten Gründen nicht ausgeführt werden, dagegen kann der

inländische Markt wenigstens von den Hintermehlen entlastet werden, welche sonst die Preise herunterdrückten, da bei uns für derartige Mehle wenig Verwendung vorhanden ist.

Nachstehender uns ebenfalls von einem größeren Mühlenetablissement unseres Kreises zugegangener Bericht spricht sich weniger günstig über die Lage im letzten Geschäftsjahr (gerechnet vom 1. Juli 1896 ab) aus.

Der Monat Juli war verlustbringend, da die Preise in Erwartung einer großen Ernte schnell fielen, während theuer eingekauftes Getreide vermahlen werden mußte. Gegen Ende August änderten sich diese Verhältnisse, indem in Folge einer anderen Auffassung der Ernteaussichten und auf die Nachrichten von einer in Indien bevorstehenden Hungersnoth die Getreide-, besonders die Weizenpreise langsam stiegen.

Diese veränderte Situation kam der Mühlenindustrie um Thorn zu Gute; das Geschäft besserte sich und wurde ein recht gutes. Gegen Neujahr hatten die Preise ihren höchsten Stand erreicht, dann fingen sie an zu schwanken, besonders da Indiens Bedarf geringer war, als man erwartet hatte. Seit der Zeit ist das Geschäft ein ruhiges gewesen, das mäßigen Nutzen abwarf, bis ungefähr Mitte Mai 97, von welchem Zeitpunkt an die Preise wieder, in Erwartung einer großen Ernte zurückgehen, täglich fallen, sodaß ein gewinnbringendes Arbeiten ausgeschlossen ist.

Die Mühlenindustrie in Thorn und Umgegend hat sich viel schneller entwickelt, als der Mehlerverbrauch; die Folge davon ist eine übergroße Konkurrenz beim Verkauf der Produkte, der natürlich eine erhöhte Kreditgewährung nachhinkt. Die hierdurch hervorgerufene Preissteigerung bewirkt, daß die Getreidepreise in Thorn und Umgegend mindestens so hoch sind, wie in Danzig, Berlin und Stettin; sie haben hier häufig den höchsten Stand im Osten der Monarchie erreicht. Daß bei derartigen Verhältnissen ein Verkauf des Mehles nach auswärts ausgeschlossen ist, liegt auf der Hand; ebenso klar ist es, daß unter diesen Umständen die Mühlenindustrie, die zum größten Nutzen der Landwirtschaft hier in dieser Weise betrieben wird, trotz höchster Anspannung der Technik und der Intelligenz der Besitzer doch einen entsprechenden Nutzen nicht bringen kann.

### 3. Viehhandel.

#### Rindvieh.

Mastvieh allerbesten Qualität, d. h. Stiere von über 1200 Pfd. lebend Gewicht sind das ganze Jahr hindurch zu guten Preisen leicht zu verkaufen gewesen. Leichtere und geringere Waare dagegen hat schwer Absatz gefunden. An Thorer Schlächter ist sehr schwer zu verkaufen gewesen, wahrscheinlich wegen sehr scharfer Kontrolle am Schlachthaus. Milchkühe und Kälber



standen gut im Preise und waren leicht zu verkaufen. Magervieh zur Mast hat ebenfalls guten Absatz gehabt, sofern es edlerer Rasse war. Ordinäres Jungvieh hiesiger Landrasse wird ungern gekauft.

### **Schweine.**

In der ersten Hälfte des Jahres waren fette beste Schweine kaum los zu werden, die Preise sanken bis auf 28 Mk. für 100 Pfd. lebend Gewicht. Im Sommer besserten sich die Preise und der Absatz und steht jetzt mittelgut. Die Nachfrage nach guten Mastschweinen ist nicht besonders groß.

### **Schafvieh.**

Der Absatz war das ganze Jahr hindurch mäßig, die Preise zeitweise sogar recht niedrig. Die Nachfrage nach Schlacht-Schafvieh ist gering, dagegen werden gute Mutterschafe zur Zucht sehr bezahlt.

## **4. Zuckerfabriken.**

### **Zuckerfabrik Culmsee.**

Wir begannen die letzte (15.) Kampagne am 22. September 1896 und beendeten sie am 4. Januar 1897.

Die Rübenverarbeitung betrug 2926800 Ctr. gegen 3098840 Ctr. im Vorjahre; die durchschnittliche Tagesleistung betrug demnach 30970 Ctr. gegen 29940 Ctr. im vergangenen Jahre.

Der Zuckergehalt ergab im Durchschnitt der ganzen Kampagne 13,43 % Zucker in der Rübe gegen 14,09 % im vorigen Jahre; diesmal also über  $\frac{1}{2}$  % weniger.

An Zucker I. Produkt wurden 327000 Ctr. gewonnen = 11,172 % vom Gewicht der Rüben gegen 11,759 % im Jahre vorher.

Nachprodukte hoffen wir 45000 Ctr. zu gewinnen und ca. 50000 Ctr. Melasse.

Das finanzielle Ergebnis der Kampagne läßt sich heute noch nicht sicher übersehen, da ein großer Theil unserer Produkte noch nicht verkauft ist.

Der Rübenpreis ist vorläufig auf 75 Pf. pro Centner festgesetzt, doch hoffen wir noch eine Nachzahlung leisten zu können.

### **Zuckerfabrik Neu-Schönsee.**

Unsere letzte Kampagne begann am 22. September 1896 und wurde am 28. Dezember 1896 beendet. Es sind in 175 Schichten à 12 Stunden 659700 Ctr. Rüben verarbeitet; im Durchschnitt per Doppelschicht 7540 Ctr. An Melasse wurden 19395 Ctr. verarbeitet. Die Durchschnittspolarisation der Rüben betrug 14,2 %.

## 5. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1896.

Die Anfuhr auf dem Markte betrug

a. an gewaschenen Wollen . . . . .	—	Ctr.
b. an Schmutzwollen . . . . .	—	"

Zu der Stadt lagerten

a. an gewaschenen Wollen . . . . .	40	"
b. an ungewaschenen Wollen . . . . .	800	"

Im Ganzen 840 Ctr.

Im Nachstehenden geben wir ein Bild über die Zufuhren auf den hiesigen Wollmärkten in den letztvergangenen 10 Jahren:

1886 gewaschene Wollen	1410	Ctr.,	ungewaschene Wollen	465	Ctr.
1887 " "	1692	"	" "	916	"
1888 " "	1683	"	" "	1381	"
1889 " "	1101	"	" "	943	"
1890 " "	942	"	" "	358	"
1891 " "	865	"	" "	324	"
1892 " "	1190	"	" "	103	"
1893 " "	886	"	" "	520	"
1894 " "	166	"	" "	409	"
1895 " "	16	"	" "	270	"

Unser diesjähriger Wollmarkt war ohne jede Zufuhr und ist der Grund, wie bereits in früheren Berichten hervorgehoben wurde, darin zu suchen, daß die Produzenten bereits im März die Schafe ungewaschen scheeren lassen, und mit dem Verkauf nicht bis zum Wollmarkt warten, sondern sofort verkaufen. Auch geht die Wollproduktion alljährlich mehr zurück. Die Preise haben sich, da die Vormärkte ebenfalls, namentlich in besseren und feinen gewaschenen Wollen, schwächer beschickt waren, wesentlich gehoben, so daß Mk. 15—20 per Ctr. dafür mehr als im vorigen Jahre bezahlt wurden.

## 6. Wollhandel.

In den ersten Monaten des Jahres 1896 hielten sich die Preise ungefähr auf der Höhe, die sie gegen Ende des Vorjahres erreicht hatten; sie waren sogar vorübergehend noch um 10 % höher. Von Ende März bis zum Schluß des Jahres senkten sich die Preise stetig, sodaß sie schließlich 8 bis 10 % niedriger standen, als zur gleichen Zeit im vergangenen Jahre.

Die gesammte Wollproduktion ist gegen das Vorjahr ziemlich unverändert geblieben; zwar hat Australien etwas weniger produziert, dafür hat sich aber Argentinien's Produkt gehoben. Der Druck, der noch jetzt auf dem Geschäft lastet, rührt also nicht, wie in vielen früheren Jahren, von der

Ueberproduktion her, sondern findet seinen Grund darin, daß die Wollindustrie sich in der Zeit des Tiefstandes der Wollpreise stärker mit dem Rohmaterial versorgt hatte, und daher, als besonders in Amerika sich die Verhältnisse verschlechterten, keine Kauflust entwickeln konnte.

Das Geschäft in deutscher Wolle war für den Handel ganz besonders schlecht. Während der Schmutzwollkampagne zeigte sich überall starke Kauflust, die noch durch Hoffnungen auf eine weitere Besserung genährt wurden. Die gesteigerte Nachfrage für die immer knapper werdenden Tuchwollen trieb während der Schurzeit ganz unberechtigter Weise auch die Preise aller anderen Wollgattungen auf ein Niveau, das weit über die Parität mit überseeischen Wollen hinausging. Enttäuschungen, vergrößert noch durch geringere Ergiebigkeit der Wollen, konnten nicht ausbleiben; der Preisausgleich erfolgte im Laufe des Jahres auf Kosten des Handels, der durch beständiges Nachgeben im Preise sich den Absatz erzwingen mußte.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß edle, feine, gleichmäßig gezüchtete Tuchwollen, die überall knapp geworden sind, wieder zu Ehren kommen und unter dem allgemeinen Druck nicht litten. Es ist wahrscheinlich, daß dies auch in der nächsten Zukunft so bleiben wird, während im Allgemeinen die Situation als eine unbefriedigende bezeichnet werden muß.

## 7. Molkeerei Culmsee.

Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Gastpflicht.

Vom 1. September 1895 bis 31. August 1896  
sind eingeliefert worden . . . . . 1 662 316 kg Milch.  
Die Genossen haben geliefert . . . . . 692 746 " "  
Die Nichtgenossen haben geliefert . . . . . 969 570 " "  
Diese 1 662 316 kg Milch gaben 5 396 965 Kilojettprocente, also im  
Durchschnitt 3,24 %.

Es sind ausgezahlt worden 136 983 Mk. 75 Pf. oder pro kg 8,24 Pf.  
dazu Reingewinn . . . . . 11 206 " 96 "

Insgesamt 148 190 Mk. 71 Pf. oder pro kg 9,00 Pf.  
Die Unkosten haben betragen 13 520 Mk. 40 Pf. oder für 1 kg  
0,81 Pf.

Im Laden der Molkeerei und von den Verkaufswagen wurden ins-  
gesammt verkauft 426 406  $\frac{1}{2}$  Liter Milch (Voll-, Mager- und Buttermilch).

An die Milchlieferanten wurden zurückgegeben 842 233 Liter abgefahnte  
und Buttermilch.

Der Durchschnittspreis für 50 kg Butter war . . . . . 99,93 Mk.  
Höchster Preis . . . . . 120,00 "  
Niedrigster Preis . . . . . 80,00 "

Zur Herstellung von Butter wurden verwendet 1425317 $\frac{1}{2}$  kg Vollmilch.

An Butter wurden gewonnen 103793 Pfund.

Es wurden also 13 $\frac{1}{3}$  Liter Vollmilch zu einem Pfund Butter gebraucht.

## 8. Weinhandel.

Der Handel in Weinen hat sich im Ganzen in dem Rahmen des Vorjahres bewegt, ohne hinsichtlich des Absatzes an Ausdehnung gewonnen zu haben. In Anbetracht des hohen russischen Zolltarifs für ausländische Weine blieb auch im Berichtsjahre das russische Absatzgebiet in der Hauptsache verschlossen und hat ein nennenswerther Export in Weinen dahin nicht stattgefunden.

Kleine Mosel- und rothe Bordeaux-Weine, sowie deutsche Schaumweine, blieben begehrt, weniger die rheinischen Weine, welche zur Zeit bei den Konsumenten unseres Ostens eine Zurücksetzung erfahren. Der Absatz in feinen Weinen hat sich nicht gehoben.

Der Versandt in Weinen während der Wintermonate ist wegen der schädigenden Einflüsse ungünstiger Witterungsverhältnisse, denen sie auf dem Transport ausgesetzt sind, sehr erschwert und es bleibt zu wünschen, daß seitens des königlichen Eisenbahn-Verwaltung Einrichtungen getroffen werden, welche geeignet sind, diesem Uebelstande im Interesse des Verkehrs mit Weinen abzuhelpen. Es ist versucht worden, frostempfindliche Waaren in geheizten Güterwagen zu befördern, jedoch hat sich diese Einrichtung der zu hohen Betriebskosten wegen nicht bewährt; nach wie vor sind daher die Weinhändler den Gefahren des Verderbens der Weine bei auf dem Transport plötzlich eintretenden Frostwetters ausgesetzt. Die Handelskammer zu Düsseldorf hat daher in einer Eingabe den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht, einen beschleunigten Transport der Weinsendungen während der Wintermonate in der Weise eintreten zu lassen, daß für diese Sendungen dieselben Vergünstigungen gewährt werden mögen, welche der Beförderung von frischen Fischen zc. zugestanden werden, welche Waaren als Eilgut unter Berechnung des gewöhnlichen Frachtfahres zur Beförderung gelangen. Wir können den in dieser Richtung gemachten Ausführungen der gedachten Handelskammer nur beistimmen.

Die 1896er Lese in Frankreich hat sowohl qualitativ als auch quantitativ kein günstiges Resultat ergeben, und obgleich die Forderungen für diese Krezzenz niedrig bemessen waren, hat sich der deutsche Handel an dem Einkauf der 1896er Weine nur sehr wenig betheiligt.

Auch am Rhein und an der Mosel hat die Lese von 1896 ein unbefriedigendes Resultat ergeben; ungünstige Witterungsverhältnisse haben die

berechtigten Hoffnungen, die man auf den Ausfall der Lese gesetzt hat, nicht in Erfüllung gehen lassen. — Die 1893er und 1895er Moselweine aus den besseren Lagen zeigen eine vorzügliche Entwicklung und werden zu hohen Preisen gehandelt.

Der Zollkrieg mit Spanien ist zwar beendet, jedoch haben die Verhandlungen leider nicht zu dem Abschluß eines Handelsvertrages geführt: der Zoll auf spanische Weine, ebenso wie auf portugiesische Weine beträgt 24 Mk. pro 100 kg, wogegen bei Weinen aus den Vertragsländern nur 20 Mk. pro 100 kg zur Erhebung gelangen. Somit bleibt der Abschluß von Handelsverträgen sowohl mit Spanien als auch mit Portugal erwünscht.

## 9. Brauereien.

Das Geschäftsjahr 1896 war für das Brauereigewerbe ziemlich günstig. Die Preise für Hopfen und Gerste waren zwar etwas höher als im Jahre 1895, doch fand die Produktion, begünstigt durch den warmen Sommer, schlanken Absatz.

Von anderer Seite wird das Geschäft im verflossenen Jahre als nicht befriedigend bezeichnet, da durch die sich immer mehrende Konkurrenz das hiesige Bier verdrängt werde; auch die Preise seien erheblich gedrückt gewesen. Das von einer hiesigen Brauerei seit einigen Jahren hergestellte Weißbier hat auch weiterhin guten Absatz gefunden.

## 10. Kolonialwaaren.

### Caffee.

In diesem Artikel hat sich das Geschäft im Großen und Ganzen in den Grenzen des Vorjahres bewegt, der Konsum hat keine Zunahme erfahren, obgleich die Preise allmählich immer weiter herunter gingen. Die Aussichten für eine gute Brasilernte haben sich erfüllt und wenn die neuen Caffee's in Qualität des Geschmacks und des Aussehens auch viel zu wünschen übrig lassen, so drückten die großen Zufuhren doch bedeutend auf den Preis und mußte er für alle Sorten dem Drucke allmählich folgen, sodaß wir am Schlusse des Jahres wesentlich billigere Preise hierfür hatten, als in den letzten fünf Jahren. Voraussichtlich werden die Preise für das kommende Jahr weiter zurückgehen und man erwartet daher wieder eine größere Zunahme des Konsums.

### Weis.

Eine Zunahme des Konsums in diesem Artikel hat sich im verflossenen Jahre nicht bemerken lassen, obgleich die Preise dreiviertel des Jahres sehr niedrige waren. Am Schlusse des Jahres gestalteten sich die Preise

hauptsächlich für geringere, dem großen Consum dienende Sorten sehr fest und steigend. Die Berichte aus den Reis produzierenden Ländern stimmten alle darin überein, daß die Ernten wesentlich kleiner ausfallen würden, wie in den früheren Jahren, was sich auch bestätigte. Die Hungersnoth in Indien veranlaßte große Ankäufe in diesem Artikel von Seiten der englischen Regierung zur Ernährung der dortigen Bevölkerung und in Folge dieser Umstände gingen die Preise am Schlusse des Jahres sehr bedeutend in die Höhe. Die großen Reismühlen des Inlandes waren zur Abgabe größerer Posten selbst zu wesentlich höheren Preisen wenig geneigt, da sie auf noch höhere Preise für das kommende Jahr rechnen.

Die schlechte Kartoffelernte in diesem Jahre berechtigt auch zur Annahme daß der Konsum in diesem Artikel im kommenden Jahre bei uns wesentlich zunehmen und wir daher auch noch höhere Preise bekommen werden.

### **Schmalz.**

Von diesem Artikel können wir im Wesentlichen nur dasselbe berichten wie im Vorjahre. Die Preise waren während des ganzen Berichtsjahres außergewöhnlich niedrige, wie man sie eigentlich für diesen Artikel bisher nicht gekannt hat; trotzdem war der Konsum im Großen und Ganzen ein sehr geringer und ließ sich ein Aufschwung zum Besseren nicht bemerken. Die Preise in Amerika waren am Schlusse des Jahres eben so niedrige, wie das ganze Jahr hindurch und wird im kommenden Jahr voraussichtlich kaum eine Aenderung in dieser Beziehung eintreten, da die Läger darin an allen Stapelplätzen sehr bedeutende sind.

### **Petroleum.**

Das Geschäft in amerikanischem Petroleum war im verflossenen Jahre ein gleichmäßigeres wie im Vorjahre; die Preise waren keinen wesentlichen Schwankungen unterworfen und waren dieselben gleichmäßig niedrige zu nennen. Auch in diesem Jahre kam das russische Petroleum hier in unserm Bezirk wenig in Betracht, da die Preise hierfür in keinem Verhältniß zu dem wesentlich besseren amerikanischen Petroleum standen. Der Verbrauch bewegte sich in den vorjährigen Grenzen.

### **Rübenkreude.**

Die traurige Lage, welche für diesen Artikel bereits im Vorjahre bestand, hat sich im verflossenen Berichtsjahre leider nicht gebessert, im Gegentheil noch mehr verschlechtert. Die Preise haben einen derartig niedrigen Stand erreicht, wie er überhaupt noch nicht dagewesen ist. Obgleich der außergewöhnlich niedrige Preis in keiner Weise verlockend zu Neuanlagen war, so sind im Laufe des Jahres doch noch wieder neue Fabriken gebaut

und in Betrieb gesetzt worden. Die alten Fabriken haben ihre Produktion wesentlich eingeschränkt und doch konnten die Preise, dem Werth der Waare entsprechend, nicht höher gebracht werden, da der Konsum in keinem Verhältniß zum Angebot stand, und fast alle Fabriken haben demnach wohl mit Verlust gearbeitet!

## 11. Spritfabrikation.

Die große Kartoffelernte des Sommers 1895 hat die Spiritusproduktion der Kampagne 1895/96 einen großen Umfang gewinnen lassen. In Folge dessen waren auch die Zufuhren an unserem Platze erheblich größer.

Der an die Königliche Eisenbahn-Direktion gerichtete Antrag, Thorn und Mocker in den Ausnahmetarif für Spritexport nach der Schweiz aufzunehmen, ist genehmigt worden. Bisher konnte allerdings von hier aus ein Geschäftsverkehr mit der schweizerischen Alkohol-Monopolverwaltung nicht ermöglicht werden, weil österreichische Fabriken billiger offeriren konnten. Immerhin ist es erfreulich, daß für solche Zeiten, in denen das hiesige Fabrikat rentabel ist, durch den Ausnahmetarif die Konkurrenzmöglichkeit geschaffen ist.

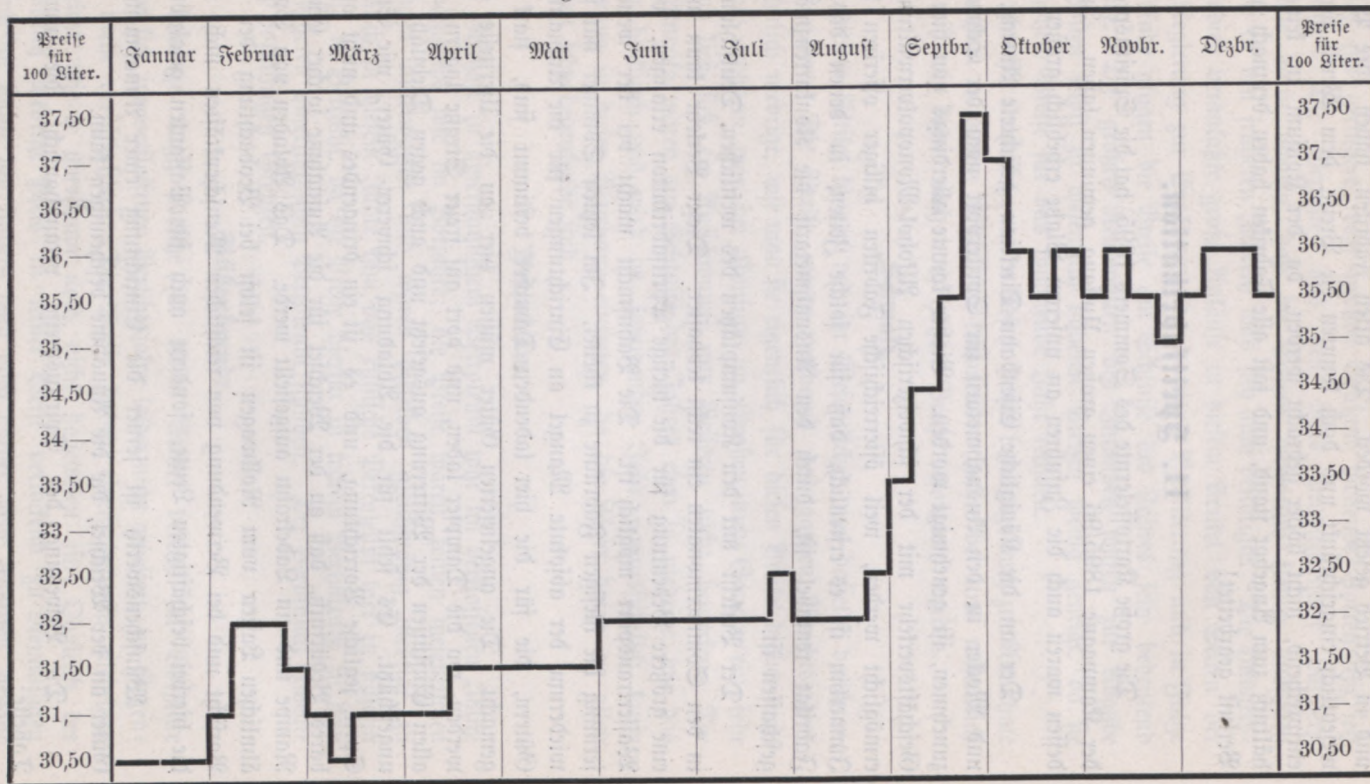
Der Verkehr mit den Konsumplätzen des westlichen Deutschlands war in den Sommermonaten ein recht lebhafter. Dieser Verkehr kann nur dann eine größere Bedeutung für die hiesige Spritfabrikation erlangen, wenn der Wassertransport möglich ist. Die Bahnfracht macht bei der weiten Entfernung die hiesigen Fabrikate zu theuer. Im letzten Sommer hat sich nun wiederum der absolute Mangel an Einrichtungen für die Aufnahme von Gütern, die für die hier ladenden Dampfer bestimmt sind, stark fühlbar gemacht. Die angelieferten Güter müssen hier an die Uferstelle gebracht werden, wo die Dampfer laden, und dort auf freier Straße lagern; sie sind allen Einflüssen der Witterung ausgesetzt und auch gegen Diebstahl gänzlich ungeschützt. Es fehlt für die Abladung schwerer Güter, wie Stückfässer Sprit, jegliche Vorrichtung, und es ist ein dringendes und nicht aufschiebbares Bedürfniß, daß an der Weichsel für die Aufnahme solcher Güter eine Rampe und ein Ladekrahn aufgestellt werde. Das Abladen von Sprit und ähnlichen Lasten vom Kollwagen ist selbst bei Beobachtung der größten Vorsicht und bei Verwendung von reichlichen Menschenkräften nicht nur für die hierbei beschäftigten Leute, sondern auch für Passanten gefahrbringend.

Wünschenswerth ist ferner die Einrichtung einer Annahmestelle für Güter an der Weichsel, die die Annahme bescheinigen kann.

Die Bewegung der Spirituspreise veranschaulicht die umstehende Tabelle:

## Bewegung der Spiritus-Preise im Jahre 1896 in Thorn

abgerundet auf 50 Pfennige.





## 12. Chemische Düngemittel.

Das verflossene Jahr brachte im Vergleich zu dem vorangegangenen keine nennenswerthe Aenderungen; die durchweg niedrigen Preise hielten den Verbrauch auf der bisherigen Höhe, doch blieb der Nutzen infolge verschärften Wettbewerbes nur gering. Bei den durch die Zuckerconjunktur gedrückten Rübenpreisen vollzogen sich die Regulirungen zum Theil noch schleppender als sonst. — Die Ausfuhr von Superphosphat nach Polen ist durch die Errichtung einer großen Fabrik in Lowicz, die den Eingangszoll des hiesigen Fabrikates nicht zu überwinden hat, so gut wie abgeschnitten.

## 13. Expeditionsgeſchäft.

Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1895 eingetretene ungünstige Geschäftslage in Rußland dauerte unverändert und noch verstärkt während des ganzen Vorjahres an, sodaß eine Steigerung des Verkehrs nicht erfolgte, dagegen blieb derselbe auf der ungefähren Höhe des Jahres 1895. Hemmend für die Ausfuhr nach Rußland waren häufige Beanstandungen seitens der russischen Zollämter, wodurch einzelne Artikel ganz entfielen.

Die Tarifbildung nach Thorn transito seitens der deutschen Eisenbahnen hat im Vorjahre günstige Fortschritte gemacht. Dagegen ist die Vergünstigung des Transitlagers, wodurch die Sammlung verschiedener Sendungen und die vereinte Weiterbeförderung nach Rußland hier ermöglicht wurde, aufgehoben worden, während sie an anderen Grenzplätzen unverändert bestehen blieb. Die Vereinigung mehrerer Sendungen in Thorn erfordert jetzt die Ueberführung der Güter vom Hauptbahnhof nach den Lagerräumen in der Stadt und deren Rückführung, wodurch so hohe Platzspesen erwachsen, daß sie die Vortheile der Transittarife weit übersteigen. Die Wiedereinführung des bahuseitigen Transitlagers erscheint deshalb dringend geboten.

Am 1. September 1896 schied Alexandrowo als deutsche Station aus, was für den Verkehr manche erschwerenden Folgen mit sich brachte.

Von anderer Seite erhielten wir noch den nachstehenden Bericht:

Das Geschäftsjahr 1896 verlief für das Expeditionsgeſchäft ziemlich günstig. Der mit dem russischen Reiche geschlossene Handelsvertrag wirkt für den Verkehr belebend, außerdem vergrößert sich das Geschäft dadurch, daß im Donezgebiete bedeutende Gesellschaften sich gebildet haben, welche große industrielle Etabliſſements und Hüttenbetriebe errichteten.

Der sonstige Verkehr nach Südrußland ist im Allgemeinen ein lebhafter. Maschinen und Eisenwaaren finden dorthin guten Absatz und kommen selbstverständlich auch dem Expeditionsgeſchäfte zu Gute.

Der Hauptindustrieort Lodz in Polen, welcher wohl der größte

Importeur außerrussischer Waaren ist, hatte im vergangenen Jahre allerdings unter der Ungunst der Kreditverhältnisse zu leiden. Große Zahlungseinstellungen erschwerten dem Spediteur das Geschäft und wurden diejenigen Firmen, welche hauptsächlich mit Lodz arbeiteten, wenn sie auch keine nennenswerthen großen Verluste hatten, doch durch die Ungunst der Geschäftslage geschädigt.

Der Export aus Rußland war ein recht bedeutender. Die Rücksichtslosigkeit der russischen Bahnen, welche Monate lang zum Export bestimmte Waaren eingelagert haben, verursachten den deutschen Empfängern erhebliche Verluste. Hierdurch hatte natürlich der Spediteur indirekt zu leiden. Würden die Waaren wie zur Auslieferung gelangt, zur Verladung kommen, so würde sich ein gleichmäßiges Geschäft entwickeln, das sich in Ruhe erledigen ließ; so aber litt das Geschäft, nach längerer Stockung an Ueberstürzung. Es wäre dringend zu wünschen, daß die russischen Bahnen genügendes rollendes Material anschaffen, damit durch so unliebsame Vorkommnisse, wie in den letzten Monaten, der deutsche Importeur nicht geschädigt werden kann.

Das innerdeutsche Geschäft war wie im Vorjahre. Die Bahn Bromberg—Schönsee hat Thorn einen Theil seines Verkehrs entzogen und es bedarf großer Anstrengungen, um mit Bromberg konkurrenzfähig zu bleiben. Nur Verbilligung der Uferbahn, Aufnahme derselben in den Stationstarif kann uns Thornern die Verluste wieder einbringen, die wir durch die neue Bahnverbindung erlitten haben.

Der Wasserverkehr nach Rußland will sich für Thorn noch immer nicht recht entwickeln, da selbst die seit dem 1. September 96 gültigen Transit-tarife für Thorn bei den ungenügenden Umschlagsverhältnissen hier selbst nicht fördernd wirken. Zum Theil liegt dieses auch wohl daran, daß die für Warschau bestimmten Waaren, welche per Wasser eingehen, in Mieszawa verzollt werden müssen, während bei Bahnsendungen die Verzollung durch den Empfänger selbst in Warschau vorgenommen werden kann. Eine Aenderung dieser Bestimmung wäre sehr wünschenswerth.

Der Wasserverkehr ab Danzig und vice versa war unverändert. Wasserstand der Weichsel war im Allgemeinen kein schlechter; das Geschäft erlebte sich in den alten Bahnen.

#### **14. Manufakturwaaren- und Leinenbranche, Kurzwaa ren.**

Im vergangenen Jahre haben sich verschiedene Geschäfte in größere Kaufhäuser umgewandelt, woraus ersichtlich ist, daß sicher kein Rückgang des Geschäftes stattgefunden hat. Auch aus den uns zugegangenen Berichten

geht hervor, daß die Lage des Geschäftes gegenüber dem Vorjahre mindestens auf gleicher Höhe geblieben ist. Es wird allerdings heftige Klage über die Konkurrenz der großen Versandtgeschäfte geführt, welche einen nachtheiligen Einfluß auf den seßhaften Handel ausüben, indem sie gerade das kaufkräftigste Publikum für sich zu gewinnen wissen. Durch die Paßschwierigkeiten, die den Reisenden aus Rußland immer noch bereitet werden, hat sich leider auch der Verkehr mit Rußland nicht in dem erwarteten Maaße heben können. Ganz erheblich sind die Thorer Geschäftsleute durch die Bahn Schönsee—Culmsee—Bromberg geschädigt worden, da das Publikum von Culmsee und Umgegend, sowie aus dem Culmer Kreise sich in Folge der günstigen Bahnverbindung mit Bromberg daran gewöhnt hat, seine Einkäufe dort zu machen. Dieser Uebelstand ließe sich beseitigen, und das verlorene Absatzgebiet könnte wieder erobert werden, wenn der Abendzug nach Culmsee gegen 11 Uhr von Thorn abgehen würde. Hierdurch würde es den Käufern ermöglicht werden, in Ruhe ihre Einkäufe in Thorn zu machen.

In Getreidesäcken ist das Geschäft ziemlich gering gewesen, dagegen hat sich zur Versendung von Kleie ein reges Geschäft in alten Säcken entwickelt, deren Beschaffung aber, da sie sehr billig sein sollen, große Schwierigkeiten bietet. Nach Rußland hat das Geschäft in Säcken vollständig aufgehört, weil Säcke aus Drillsch (Leinen mit Jute gemischt) einen Zoll bezahlen müssen, der dem zweifachen Werth des Sackes gleichkommt.

### 15. Seifenfabrikation.

Wenngleich der Absatz an hiesigen Seifenfabrikaten eher zu- als abgenommen hat, so hat sich die Lage dieses Industriezweiges nicht gehoben. Die Preise sind in Folge des großen Angebots immer weiter zurückgegangen, so daß von einem Nutzen kaum noch die Rede ist. Die Preise für Rohmaterial sind allerdings auch zurückgegangen, stehen jedoch in keinem Verhältniß zu denen des fertigen Fabrikats.

Die hiesige Fabrikation hat sich fast nur auf den Absatz in der Stadt und die näheren Bezirke von Ost- und Westpreußen und Posen beschränkt.

Von wesentlichem Vortheil für den Absatz nach außerhalb wäre es, wenn auch auf dem rechtsseitigen Weichselufer eine Annahme für Stückgüter vorhanden wäre und wenn die Uferverhältnisse für den Dampferverkehr geordnet würden. Die Güter müssen jetzt unter freiem Himmel lagern und sind somit den Einflüssen der Witterung vollständig ausgesetzt. Eine ordnungsmäßige Ausgabe oder Annahme von Gütern ist bei den jetzigen Zuständen ganz unmöglich. Hier ist unbedingt Abhilfe nöthig, damit der auswärtigen Konkurrenz erfolgreich begegnet werden kann.

## 16. Honigkuchen.

Der Absatz von Honigkuchen war im Jahre 1896 wieder ein nicht unbedeutend größerer als in den Vorjahren, und es läßt sich überhaupt konstatiren, daß die Thorner Honigkuchen-Industrie von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen ist. Trotzdem aber der Umsatz ein immer bedeutenderer ist, so wird der Reingewinn doch verhältnißmäßig kleiner, was wohl hauptsächlich auf die fortwährenden Zollerhöhungen für Honig und die hierdurch hervorgerufenen Preissteigerungen für Honig zurückzuführen ist.

Der Zoll für Honig, der noch vor nicht allzulanger Zeit nur 3,00 Mk. per Doppelzentner betragen hat, ist in wenigen Jahren erst auf 20,00 Mk., dann auf 36,00 Mk. und zuletzt im Jahre 1896 auf 40,00 Mk. per Doppelzentner gestiegen, ein Umstand, der wesentlich dazu beiträgt, den künstlichen Honig, sogenannten Zuckerhonig, in den Handel kommen zu lassen. Dieser Zuckerhonig findet bereits in den meisten Honigkuchenfabriken reichliche Verwendung und nur in Thorn wird noch streng darauf gehalten, zu guten Thorner Honigkuchen auch nur guten reinen Bienenhonig zu verwenden, damit das alte Renommee der weltberühmten Thorner Honigkuchen weiter bestehen bleibt.

Amerikanischer Honig war theurer als im Vorjahre, was daher rühren mag, daß aus den spanischen Kolonien wegen der noch immer dort herrschenden Unruhen Honig nicht importirt worden ist und andere Marken amerikanischen Honigs auch verhältnißmäßig nur wenig am Markte waren.

Ebenso war das Angebot von inländischem Honig infolge schlechter Ernte nur sehr gering, sodaß im Ganzen höchstens 1000 Zentner hierher gebracht worden sind, die zum Preise von 33,00 Mk. bis 35,00 Mk. zu haben waren; dagegen dürften an amerikanischen Honig ungefähr 3000 Zentner aufgekauft worden sein, und zwar zum Preise von 43,00 bis 44,00 Mk. hierher gelegt.

So lange die inländische Bienenzucht nicht systematisch und rationell betrieben wird, anstatt wie jetzt meistens als Nebengewerbe kleiner Bauern und Schullehrer auf dem Lande; so lange sie also nicht Quantitäten produziert, die weit über das hinausgehen, was der Detailhandel in dem Artikel als Speisehonig willig mit hohen Preisen bezahlt, so lange bleibt die Honigkuchenindustrie eben angewiesen auf den Bezug amerikanischer Provenienzen, deren Echtheit jetzt so oft bezweifelt wird, von Chemikern nicht festgestellt, aber von Sachverständigen stets wird erkannt werden können.

Es bleibt daher eine alte Forderung der Industrie, die Herabsetzung des Zolles auf wenigstens die Hälfte der jetzigen Höhe; eines Zolles, der als Prämie für die unruhen mit Stärkesyrup und anderen Surrogaten arbeitenden

Fabrikanten wirkt, und der, weit entfernt die inländische Imkererei zu schützen, im Laufe eines Jahres eine schwunghafte Industrie für Herstellung künstlichen Honigs hat emporschließen lassen. Sollte die Zollpolitik des Reiches nach Ablauf der jetzt geltenden Handelsverträge auch für die Brotrucht dieselben Wege einschlagen, so würde die Honigkuchenindustrie allerdings kaum mehr lebensfähig sein. Die Gründe hierfür sind wiederholt in Petitionen an den Bundesrath und Reichstag dargelegt worden.

Die Nachfrage nach Wachs war trotz der geringen Vorräthe im vergangenen Jahre weniger lebhaft, doch wurden gute Preise erzielt.

Das vom 1. Juli v. Js. in Kraft getretene Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs hat in seiner Anwendung nicht den Erwartungen entsprochen.

Der Anschein des besonders günstigen Angebots ist nicht immer klar zu beweisen, noch viel schwieriger, ja beinahe unmöglich ist der Nachweis des entstandenen Schadens. Außerdem scheint sich der Mangel von Präcedenzfällen bei den Entscheidungen noch sehr fühlbar zu machen.

Ein großer Uebelstand, der zum Theil mit auf diesem Gebiete liegt, besteht in Folgendem: Eine große Anzahl von Händlern, welche die Jahrmärkte in den östlichen Provinzen bereisen, führen an ihren Verkaufsbuden große Plakate, worin sie Thorer Honigkuchen hiesiger renommirter Firmen anpreisen; sie verkaufen unter diesem Schilde aber sehr minderwerthige, den Namen Honigkuchen durchaus nicht rechtfertigende Fabrikate. Dem, der die angekünndigten Kuchen unter Berufung auf Schutzmarke und Firma ausdrücklich verlangt, wird eins von den wenigen zur Vorsicht in Reserve gehaltenen Packeten ausgehändigt, die andern so angelockten Käufer erhalten ein, meist gar keine Firma, nur die Bezeichnung Thorer Honigkuchen und ein abgeändertes Thorer Wappen tragendes Packet.

Wiederholt bei der Staatsanwaltschaft gestellte Strafanträge hatten keinen Erfolg. Der Schaden, welcher den davon betroffenen Firmen entsteht, ist bedeutend, wenngleich er zahlenmäßig ebenso wenig nachgewiesen werden kann, wie der Umstand, daß der Käufer in jedem einzelnen Falle einen Vermögensnachtheil erlitten habe. Eine Abhilfe auf gesetzlichem Wege wäre dringend erwünscht.

## 17. Holzhandel.

Der zum Schlusse des Vorjahres eingetretene Aufschwung im Holzhandel hat auch im Berichtsjahre angehalten. Der aus dem Windbruchjahre 1894 herrührende Druck, welcher den Gang des Geschäfts in den letzten beiden Jahren aus seiner natürlichen Bahn gedrängt hatte, war durch den inzwischen erfolgten Verbrauch der damals entstandenen übergroßen Vorräthe

gänzlich gewichen, und um den von Neuem hervorgetretenen Bedarf zu befriedigen, hatten schon im Winter zu 1896 eine ganze Reihe deutscher Holzfirmen große Holzmenzen in Rußland und Galizien eingekauft.

Derartige Einkäufe an den Ursprungsorten werden von vielen inländischen Händlern den Einkäufen hier auf der Weichsel vorgezogen, weil das Holz in den Wäldern und auf den Ablagen genauer beſichtigt und in Bezug auf ſeine Beſchaffenheit und Güte richtiger beurtheilt werden kann, als hier im Floßverbande, bei dem das Holz nur mit einem kleineren Theile aus dem Waſſer hervorragt. Aber durch dieſe Vorliebe für den direkten Einkauf ſeitens deutscher Holzhändler entſteht zwiſchen dieſen und den in den Produktionsländern anſäſſigen Holzhändlern bei Erwerbung der Holzbeſtände eine Konkurrenz, die in vielen Fällen zu einer Erhöhung der Anſchaffungskosten führt. Letzteres machte ſich in dieſem Jahre ſtärker als in früheren Jahren bemerkbar. Die Preiſe hatten ſich ſchon in den Bezugsgebieten höher als im Vorjahre geſtellt und die Importeure waren ſchon aus dieſem Grunde von vornherein genöthigt, hier bei dem Wiederverkauf auf höhere Preiſe zu halten. Dieſen geſteigerten Preiſeforderungen gegenüber verhielten ſich jedoch die dieſſeitigen Holzhändler vorerſt ablehnend und abwartend und demgemäß iſt auch der Umſatz in den erſten Monaten Mai und Juni gering geſeſen. Das hier zu Markt gekommene Holz blieb bis auf wenige Partien während dieſer Zeit in erſter Hand. Aber zu Anfang des Juli kam die vorhandene, bis dahin wegen der hohen Forderungen hinten gehaltene Kaufluſt zum Durchbruch und in nicht zu langer Zeit waren die hier und in Schulitz zum Verkauf ſtehenden Partien aus dem Markt genommen. Das Geſchäft blieb auch hiñſichtlich der ſpäter ankommenden Hölzer bis zum Schluſſe der Schifffahrt lebhaft. Die erzielten Preiſe waren durchweg höher als im Vorjahre, und zwar durchſchnittlich:

	1896:	1895:	
für Rundkiefern . . . . .	55 Pf.	50 Pf.	} pro Kubikfuß ab Waſſer verzollt.
„ Rundtannen . . . . .	50 „	42 „	
„ Rundelſen . . . . .	52 „	47 „	
„ Mauerlatten, 5, 6, 7" ſtark . . . . .	60 „	56 „	
„ „ „ 8, 9, 10" „ . . . . .	76 „	73 „	
„ eichene Eiſenbahñſchwellen 16/26 cm ſtark Mk. 3,60 Mk. 3,50			} pro Stück ab Waſſer verzollt.
„ kieferne „ „ „ „ „ 2,10 „ 2,—			

Die Preisbeſſerung war für den größten Theil der Verkäufer nicht zugleich auch mit einem entſprechend höheren Gewinn verbunden, denn abgeſehen von der ſchon im Eingang erwähnten Vertheuerung des Holzes von Hauſe aus, hatte ſich die Beförderung des Holzes durch lange dauernden Waſſermangel auf den Nebenflüſſen der Weichſel ſtark verzögert und ſehr koſtpielig geſtaltet.

Ins Besondere war auf dem Bug, den das aus Wolhynien kommende Holz passieren muß, von Ende Juni bis Mitte September so wenig Wasser vorhanden, daß die unterwegs befindlichen Transporte nur mit schneckenhafter Langsamkeit sich vorwärts bewegen konnten.

Glücklicher Weise gestalteten sich im Herbst die Wasserverhältnisse günstiger, wodurch es noch ermöglicht wurde, das Holz vor Eintritt des Winters den Bestimmungsorten zuzuführen. Nur ein Transport von 3 Trasten, der sich verspätet hatte, mußte des am 15. November eingetretenen Frostes wegen in Block seine Weiterfahrt einstellen und über Winter stehen bleiben.

Die Zahlungseinstellungen von 3 Schultzer und 2 Elbinger Holzfirmen, erstere zu Beginn, letztere gegen Schluß der Schifffahrtszeit, haben vielfach verstimmend gewirkt, aber auf den allgemeinen Verlauf des Geschäfts keinen nachtheiligen Einfluß ausgeübt.

Die zu Anfang des Jahres veröffentlichten neuen Russischen Flößerei-Verordnungen waren Dank den gemeinsamen Bemühungen deutscher und russischer Holzinteressenten für 1896 noch nicht zur Ausübung gekommen, es steht aber zu befürchten, daß sie schon im Jahre 1897 in Kraft treten. Diese Verordnungen enthalten eine ganze Reihe von schwer zu erfüllenden Vorschriften, durch welche der Transport des Holzes nicht unerheblich vertheuert werden würde. Die russischen Behörden erschweren damit die Ausfuhr des eigenen Landesprodukts. Hoffentlich gelingt es noch den fortgesetzten Bemühungen der beteiligten Kreise, die russischen Behörden zur Aufhebung oder wenigstens zum weiteren Aufschub der Verordnungen zu bewegen.

Im Thorner Lokalverkehr hat der Holzumsatz gegen das Vorjahr sich nicht gehoben.

Die vom Wasser entfernte und deshalb ungünstige Lage unserer Dampf- sägewerke und Holzlagerplätze, der ungemein beschränkte Raum unseres Aus- waschplatzes, das Verbot der Zollbehörde, das Holz auf dem sich am besten dazu eignenden Raum zwischen der Eisenbahnbrücke und Schloß Dybow, dem zollamtlichen Revisionsfelde, im Wasser lagern zu lassen, sind nach wie vor Hemmnisse für die freie Entfaltung der Thorner Holzindustrie. Nur das Vorhandensein eines Holzhafens, wie er schon lange erstrebt wird, würde den angeführten und manchen anderen Uebelständen gründlich abhelfen und es ermöglichen, daß Thorn in Bezug auf Uebernahme von Holzlieferungen jeder Art in die Nähe und Ferne weit leistungsfähiger werden würde, als es jetzt der Fall ist. Wir haben, um nur Eines anzuführen, trotz der günstigen Lage unseres Ortes am Knotenpunkte verschiedener Eisenbahnstrecken nicht einen

einzigem Schwellenlieferanten, weil es eben an einem bei Hochwasser nicht gefährdeten Auswaschplatz fehlt.

Die Zufuhr von Holz ist gegen 1895 mit 1270 Traften in diesem Jahre auf 1654 Traften gestiegen, welche nach Schillno'er Berichten folgende Hölzer enthielten:

Kieferne Hölzer:		Stück:	
Stück:		226 596	Schwellen I und II
541 688	Rundkiefern	2 699	Weichenschwellen
627 184	Balken, Mauerlatten	8 327	Tramwayschwellen
589 516	Sleepers	276 972	Stäbe
1360 873	Schwellen I und II	332 595	Blamiser
73 792	Tramwayschwellen	220 240	Speichen
11 278	Riegelhölzer	11 192	Grubenhölzer
6 683	Bretter und Bohlen.	21 240	halbrunde Schwellen.
	Tannene Hölzer:		Verschiedene Hölzer:
42 144	Rundtannen	139 227	Rundelfen
15 754	Balken, Mauerlatten.	3 926	Rundeichen
	Eichene Hölzer:	940	Rundespen
8 736	Rundeichen	3 556	Rundbirken
209 122	Rundschwellen	1 104	Rundrüstern
39 003	Plangons und Kanteichen	3 133	Rundweißbuchen.
23 654	Kreuzhölzer		

## 18. Leder und rohe Häute.

Das Geschäft in Leder war im allgemeinen ziemlich gut. Die Preise gingen trotzdem mit wenigen Ausnahmen weiter zurück und haben annähernd den niedrigsten Stand vor der vorjährigen großen Haufe erreicht. Im Laufe des Berichtsjahres sind hier 2 Schuhfabriken mit mechanischem Betrieb entstanden, von denen die eine über 100 Arbeitskräfte beschäftigt und auch die Schäftefabrik-Stepperei mit Kraftbetrieb versehen hat. Willige Arbeitskräfte giebt es in Hülle und Fülle, aber alle müssen erst ausgebildet werden, sodas zunächst von den Unternehmern wohl nicht unerhebliche Opfer gebracht werden müssen, die hoffentlich später ihren Lohn finden werden.

Für rohe Rind- und Roshäute war guter Absatz — höhere Preise waren jedoch nicht zu erzielen — Rindhäute kosteten 21—25 Pf., Roshäute 12—14 Mk. das Stück, Kalbfelle wurden mit 2,50—3,50 Mk. das Stück, Schaffelle mit 36—45 Mk. der Zentner bezahlt. Ziegenfelle und Hasenfelle waren flau und erzielten letztere kaum noch 30 Mk. die 105 Stück für gute Winterwaare.



## 19. Drogen.

Seit der Einfügung des Drogenhandels in den § 35 der Gewerbeordnung sind diesem Stande so bedeutende Erschwernisse, Lasten und neue Vorschriften aufgebürdet, daß er nicht zu den beneidenswerthen, wohl aber zu den beklagenswerthen Ständen gezählt werden muß. Wie wohl es im Interesse der Allgemeinheit liegt, den Handel mit unschädlichen Heil- und Hausmitteln als Rhabarber, Zittwerfsamen, Brustthee, Brustpulver und Kalkwasser u. den Drogenhandlungen mehr frei zu geben, so ist diesem Wunsche in der neuen Gewerbe- und Giftgesetzgebung in keiner Weise entsprochen worden. So ist jetzt dem Landmann verjagt, arsenhaltiges (allein wirksames) Fliegenpapier gegen die lästige Fliegenplage anzuwenden, da dieser Artikel gänzlich, sowohl in der Apotheke, als Drogenhandlung vom Verkauf ausgeschlossen ist, welche Thatfache unsere Landleute natürlich für unmöglich halten.

Das verfloffene Geschäftsjahr hatte gegen das Vorjahr zwar keinen großen Rückgang der Umsatzziffern zu verzeichnen, jedoch hatte der Gewinn durch die fast beständig rückgängige Konjunktur der Waaren viele Einbuße zu erleiden. Auch das von Jahr zu Jahr wachsende Bestreben der großen Produzenten, mit den Verbrauchern in nähere Verbindung zu treten und den Vertrieb ihrer Erzeugnisse selbst zu besorgen, beschränkt den Zwischenhandel um ein Beträchtliches.

Schlechte Ernten in Vegetabilien wurden in Kamillen, Königskerzen, Lindenblüthen, Huslattig, Pfeffermünzen, Melisse und Salbei erzielt. Im Preise zurückgegangen sind die ätherischen Oele: Rosen-, Nelken-, Citronen- und Bergamottenöl. Bedeutend im Preise gestiegen sind: Glycerin, Medizinalthran, Olivenöl und Kamphor.

## 20. Maschinenbau.

Der Gang und die Lage des Geschäfts im verfloffenen Jahre sind als nur ausreichend zu bezeichnen. Es war zwar genügend Arbeit vorhanden, die Zahl der Arbeiter blieb dieselbe und im Winter brauchten keine Entlassungen stattzufinden. Jedoch waren die Arbeiten wenig lohnende, da die Kundschaft der hier im Osten bestehenden Fabriken meist aus Landwirthen besteht und letztere sehr lange Ziele beanspruchen. Es waren selbst bedeutende Ausfälle zu verzeichnen.

Wenngleich die Zölle Rußlands auf landwirthschaftliche Maschinen nicht mehr hoch sind und deswegen der Umsatz sich allmählig hätte heben können, so sind inzwischen dort eigene Fabriken entstanden, und ist die Nachfrage eine geringe geblieben. Einige Beziehungen mit alten Kunden haben sich allerdings erhalten.

Die Bestrebungen des Telegraphenamtes, den sonntäglichen Telephon-

verkehr einzuschränken, dürften nicht befürwortet werden, während es bedauerlich erscheint, daß die Gebühren für den Fernspreverkehr so hohe geblieben sind.

Betreffs der Gewerbegesetzgebung ist zu bemerken, daß eine ordnungsmäßige Befolgung des Reichsgesetzes betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung nur mit großem Zeitaufwand und Müheveraltung ausgeführt werden kann und wäre es recht wünschenswerth, eine Umänderung dieses Gesetzes zu bewirken, damit den Betriebsunternehmern die kolossale Arbeit erspart, resp. erleichtert wird.

Bezüglich der Verkehrsangelegenheit macht sich speziell in Mocker der Umstand sehr fühlbar, daß auf den dortigen Bahnhof jüngere Beamte zur Ausbildung geschickt werden, welche oft nicht in der Lage sind, den Interessenten mit Rath zu dienen, es ist im Gegentheil vorgekommen, daß Interessenten, welche doch auf diesem Gebiete nur Laien sind, die Beamten auf die betreffenden Bestimmungen aufmerksam machen mußten. Auch sind die Schalterbeamten oft zu schwach mit Mitteln versehen, sodaß es ihnen unmöglich ist, aus größeren Geldstücken herauszugeben.

Da der Bahnhof Mocker für die Stadt große Vortheile bietet, so wäre es erwünscht, wenn derselbe, der Steigerung des Verkehrs und Handels entsprechend, mit mehr Ladegleisen und mit einem Krahn vervollkommnet würde.

Die Postanstalt in Mocker, eines Ortes von über 10 000 Einwohnern, ist öfter nicht in der Lage, die eingelassenen Postanweisungen auszahlen zu können. Ferner ist es erwünscht, die Dienststunden bis 8 Uhr Abends zu verlängern, denn es treten oft Fälle ein, wo um schleunige Zusendung von Geld mit der letzten Post, welche Abends 7 Uhr hier eintrifft, ersucht wird, sodaß die Erledigung bis 7½ Uhr kaum bewerkstelligt werden kann.

Auch wäre es erwünscht, wenn die Telegramm-Aufnahme, welche Mittags von 12½—3 Uhr geschlossen ist, während dieser Zeit geöffnet wird, denn gerade während dieser Stunden werden viele Sachen telegraphisch erledigt.

Sodann ist die Postverbindung zwischen Thorn—Mocker eine ungenügende.

Es kommt häufig vor, daß Briefe 1—1½ Tage unterwegs sind, weil der Transport ausschließlich durch die Bahn geschieht, obgleich die Entfernung beider Postämter nur 2 km beträgt. Da der Verkehr zwischen diesen beiden Orten von 30 000 bezw. 10 000 Einwohnern ein ziemlich reger ist, so wäre es am Plage, 1—2 direkte Verbindungen durch Boten oder Fuhrwerk einzurichten.

## 21. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht gemeldete Preisaufbesserung für Walzeisen, I Träger und Eisenwaaren hielt auch in diesem Berichtsjahre an

und wirkte auf den Geschäftsgang im Allgemeinen vortheilhaft. Im dritten und vierten Quartal trat allerdings, wenn auch noch kein Preisrückgang, so doch eine Stockung in den bisherigen aufsteigenden Verhältnissen ein, welche zum größten Theil auf die abwartende Stellung der Großhändler, die an eine weitere Steigerung der Preise nicht glaubten, zurückzuführen ist. Wenn trotzdem die Preise auf derselben Höhe blieben, so fand dieser Umstand einzig und allein seine Begründung darin, daß der Export der obereschlesischen Hüttenwerke nach Rußland so bedeutend war, daß er in Verbindung mit den Aufträgen aus dem Inlande den Hütten volle Beschäftigung gewährte.

Der Markt in Metallen war am Anfange des Berichtsjahres etwas flau, derselbe erfuhr jedoch schon Ende des ersten Quartals, besonders in Kohzink, Zinkblechen und Blei eine ganz wesentliche Steigerung, welche sich im zweiten und dritten Quartal noch erhöhte und bis zum Schlusse des Jahres anhielt. Nur Zinn ging fortwährend im Preise zurück.

Die Preise für die nachfolgenden Artikel stellten sich am Schlusse des Jahres pro 100 kg frei Bahnhof Thorn wie folgt:

Stabeisen	14,50 Mk. gegen	13,50 Mk. im Vorjahre.
Trägereisen	14,— " "	13,— " " "
Grobbleche	16,50 " "	16,— " " "
Feinbleche	17,— " "	16,50 " " "
Drahtnägel	17,— " "	16,— " " "
Draht	16,50 " "	15,50 " " "
Blei in Mulden	30,— " "	28,— " " "
Zinkbleche	44,— " "	38,— " " "
Zinn in Blöcken	130,— " "	135,— " " "

Von der allgemeinen Festigkeit des Marktes hatten die hiesigen Händler jedoch nur einen bescheidenen Vortheil. Wenn wir in den Vorjahren nun von dem heftigen Wettbewerbe der Danziger und Bromberger Konkurrenz sprachen, welche, unterstützt durch günstigere Bahnverbindungen, unausgesetzt bemüht bleibt, dem Platz Thorn den Absatz zu erschweren, so wurde in diesem Jahre den hiesigen Händlern das Geschäft noch dadurch verringert, daß das Syndikat für Walzeisen zwei Großhändler aus Berlin und Breslau durch Bevorzugung im Preise in die Lage versetzte, Stabeisen billiger an die auf Thorn angewiesene Kundschaft verkaufen zu können, als es den hiesigen Großhändlern möglich war.

Diese Umstände und die Thatsache, daß die Kreditverhältnisse in den Provinzen Ost- und Westpreußen sich weiter verschlechterten, übten eine ungünstige Wirkung auf die Geschäftslage der hiesigen Eisenbranche aus und ließen die Vortheile, die von der steigenden Konjunktur zu erhoffen waren, verschwinden.

Der Verkehr unserer Branche mit Russisch-Polen bewegte sich in den engen Grenzen der Vorjahre.

## 22. Holz-Schneidemühlen.

Der Handel in geschnittenen Hölzern war das ganze Jahr hindurch flau und konnten wir gute Bretterwaare nach auswärts gar nicht unterbringen. Der Verkauf in geringerer Bretterwaare, Kanthölzern und Balken pp. erstreckte sich nur auf Thorn und die nächste Umgegend, da die Waare weiterhin die Fracht nicht vertrug. Die ungeheuren Unkosten für Bewachung der Hölzer, da für hier gekaufte Trasten von unterhalb der Brücke bis zum Hafeneingang nicht angelegt werden dürfen, ferner Stammgeld an den Uferpächter, Uferplatzmiete an den Magistrat, Bewachung der am Ufer angelegten Hölzer bis zum Auswaschen der Hölzer pp. reduzierten noch erheblich den kleinen Verdienst.

Schließlich erweist sich durch den steigenden Verkehr der Platz, der zum Auswaschen der Rundhölzer bestimmt ist, von Jahr zu Jahr immer weniger als ausreichend und den hiesigen Holzhändlern erwachsen durch die Platzbeengung immer größere Unkosten. Das Baugeschäft anlangend, so haben wir nach auswärts ziemlich stark gearbeitet, doch schmälerten die hohen Frachten erheblich den Verdienst.

## 23. Thorner Cementwaaren- und Kunststeinfabrik.

Der Umsatz in der Cementwaarenfabrik war im Jahre 1896 ganz unbedeutend. Trotz Herabsetzens der Verkaufspreise auf den denkbar niedrigsten Stand, gelang es nicht, genügende Aufträge zur Beschäftigung der dauernd angestellten Arbeiter zu erlangen, weshalb erhebliche Bestände an Fabrikationsartikeln auf das neue Jahr übernommen wurden. Die im vorigen Jahre hier neu eingeführte Fabrikation von imprägnirten Cementdoppelsalz-Dachziegeln, die an anderen Orten in großem Umfange betrieben werden kann, findet hier nur wenig Theilnahme, sodaß die Fabrikation bis auf Weiteres eingestellt werden mußte. Erschwert wird das Geschäft durch den Umstand, daß hierorts der für Cementwaarenfabriken unbedingt erforderliche direkte Bahnanschluß zur Zeit nicht zu beschaffen ist. Nach Ausführung der für das hiesige Schlachthaus geplanten Bahnanlage würde diesem schwerwiegenden Uebelstand abgeholfen werden können, denn die Fabrik hat in nächster Nähe dieser in Aussicht genommenen Bahnanlage Grundbesitz erworben, um die Fabrikation geeigneten Falls dorthin zu verlegen.

## 24. Ziegeleien.

Trotz ziemlich reger Bauthätigkeit Seitens Privater ist von der erhofften Preissteigerung für Ziegel wenig wahrnehmbar gewesen; die stets theurer

werdenden Produktionskosten haben es wenigstens erreicht, daß die Verkaufspreise diesen Mehrkosten entsprachen. Fiskalische Bauten wurden so gut wie garnicht ausgeführt, dazu kommt, daß in Culmsee, Briesen, Hohentirch neue Ziegelei-Anlagen geschaffen wurden, die unser Absatzgebiet aufs Neue wesentlich einschränken. Gegen den blühenden Ziegelabsatz Ende des vorigen Jahrzehnts erscheinen die heutigen Ziegeleiverhältnisse recht wenig glänzend.

Es notirten

Hintermauerungsziegel (Schluss)	17 1/2	—	18 1/2	—	20 Mk.
" (Thon)	19	—	20	—	22 — 23 "
Klinker	25	—	26		"
Verblender	26	—	30		"
per 1000 Stück ab Ziegelei.					

Nach Drainröhren und Dachsteinen war wenig, nach Feldsteinen dagegen gute Nachfrage.

## 25. Verkehrswesen.

Wenn wir auch im Allgemeinen, am Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnlinien gelegen, keinen Grund haben, über die uns zu Gebote stehenden Verkehrswege und über die für sie geltenden Betriebsausführungen zu klagen, so sind wir leider nicht in der Lage, zufriedenstellend über die Leistungsfähigkeit der Thorn—Marienburger Bahn, welche s. Zt. als Sekundärbahn gebaut worden ist, berichten zu können. Dieselbe entspricht mit ihrem sekundären Betrieb in keiner Weise dem Bedürfnis des Verkehrs; eine Bahn, die bestimmt war, den fruchtbarsten Theil von Westpreußen mit seinen industriellen Anlagen durchschneidend, in der Entwicklung aufsteigende Städte, wie Thorn, Graudenz, mit Marienwerder, dem Sitz unserer Regierung, und der Provinzial-Hauptstadt Danzig auf dem direktesten Wege zu verbinden, durfte nicht als Sekundärbahn gebaut werden, da sie nicht geeignet ist, den berechtigten Ansprüchen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu genügen. Bei dem bedeutenden Frachtenverkehr auf dieser Linie, schon allein gewährleistet durch die bedeutende Zuckersabrik in Culmsee, welche während der Kampagne 30 000 Centner Rüben täglich verarbeitet, und dem regen Personenverkehr erweist sich diese Bahn als eine der rentabelsten, und angesichts dieser Faktoren dürfte man nicht davor zurückschrecken, der Kosten wegen diese Bahn in eine Vollbahn, um einem dringenden Verkehrsbedürfnis zu entsprechen, umzuwandeln. Aber nicht nur für den Lokalverkehr, sondern auch für den Fernverkehr wäre die Umwandlung der Bahn Thorn—Marienburg in eine Vollbahn von eminenten Bedeutung, namentlich für den Verkehr mit Schlesien. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß eine Vollbahn Thorn—Marienburg erst den naturgemäßen, direkten Schnellzugsverkehr zwischen Breslau, Posen einer-

seits und den Städten Danzig, Dirschau, Marienburg, Elbing, Königsberg andererseits ermöglichen würde; ebenso könnte dann der doch recht bedeutende Güterverkehr der genannten Städte auf dem kürzesten Wege bewirkt werden; ferner würde ein Theil des Güterverkehrs zwischen Danzig und den auf der Strecke Stiernewice—Warschau gelegenen Stationen, den jetzt fast ausschließlich die Marienburg—Mlawka'er Bahn an sich zieht, der Bahn Thorn—Marienburg zufallen. Unsere Bestrebungen, welche auf eine Umwandlung dieser Bahn in eine Vollbahn gerichtet sind, haben einen Erfolg bisher leider nicht gehabt, trotzdem geben wir die Hoffnung auf eine schließliche Erreichung dieses Zieles nicht auf.

Das Projekt der Herstellung einer Verbindung des ostpreussischen Seengebietes mit der Weichsel durch Schiffbarmachung der Drewenz von Leibitsch aufwärts ist bis jetzt leider immer noch ein frommer Wunsch geblieben. Für Ost- und Westpreußen ist eine Vermehrung der Wasserstraßen aber durchaus nothwendig und bei der natürlichen Beschaffenheit dieser Provinzen auch leicht durchführbar; erst durch Aufnahme dieser Landestheile in das leider noch recht lückenhafte Netz der deutschen Wasserstraßen ist eine bessere Verwerthung der Landesprodukte und eine Vermehrung industrieller Anlagen möglich. Nach wie vor müssen wir aber darauf bestehen bleiben, daß die wirtschaftlich förderlichste und naturgemäße Verbindung des Seengebietes mit der Weichsel nur durch Schiffbarmachung der Drewenz hergestellt werden kann.

Dem Geschäftsbericht der Thorner Straßenbahn für das Jahr 1896 entnehmen wir, daß das Betriebsjahr eine wenn auch geringere Steigerung des Verkehrs aufweist; es wurden befördert 557692 Personen gegen 551106 im Vorjahre; die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb betragen 62697 Mk. gegen 63115 Mk. im Jahre 1895. Die Mindereinnahme erklärt sich aus einer stärkeren Benutzung der kürzeren Theilstrecken und schwächeren Verkehr zur Ziegelei. Die Gesellschaft hat eine Dividende von  $5\frac{1}{2}$  % zur Vertheilung gebracht. Die Straßenbahn würde sich selbst und auch dem Publikum viel mehr nützen, wenn sie den Zehnpennigtarif und den Sechsminutenverkehr einführen würde. Der Zehnpennigtarif ist fast bei allen deutschen Straßenbahnen durchgeführt und hat sich überall bewährt; ebenso sicher wird auch die Einführung des Sechsminutenverkehrs eine bedeutend höhere Frequenz der Straßenbahn bewirken.

## 26. Kohlen.

Das Kohlengeschäft hatte am hiesigen Platze in diesem Berichtsjahre denselben Verlauf, wie in den Vorjahren. Die Preise ober-schlesischer Kohlen, welche für die Sommermonate  $1\frac{1}{2}$ —2 Pf. pro Centner billiger waren, als

in den Wintermonaten, hielten sich auf gleicher Höhe wie bisher, ebenso blieb der Umsatz ungefähr derselbe. In englischen Kohlen dürften die Zufuhren sich gegen die Vorjahre vergrößert haben, ganz besonders erstreckte sich die Mehrzufuhr auf schottische Maschinenkohlen, welche sich im Vergleich zu schlesischen Kohlen ca. 8 bis 10 Pf. pro Centner billiger stellen und aus diesem Grunde größere Nachfrage hervorriefen. Wenn auch dem Kohlen-  
geschäft in diesem Berichtsjahr ein verhältnißmäßig reger Verkehr nicht abgesprochen werden kann, so wird von unseren Händlern fortwährend bei dem überaus großen Angebot untergeordneter Marken über gedrückte wenig lohnende Preise geklagt.

## 27. Baumaterialien.

Nachdem wir über diesen Geschäftszweig in den letzten Jahren nur ungünstige Berichte ausstellen konnten, hat die Lage der Baumaterialienbranche in diesem Jahre endlich eine Wendung zum Besseren erfahren.

Auf dem von der Fortifikation freigegebenen Wilhelmsplatz wurde sofort der Neubau einer größeren Anzahl Privat-Wohngebäude in Angriff genommen, welche neben anderen Bauten auf der Bromberger Vorstadt den hiesigen Händlern in allen Baumaterialien, als Cement, Kalk, Gyps, Träger, Rohrgewebe, Beschläge zc. reichlichen Absatz gewährten. Aber nicht nur am Platze selbst hat die Bauhätigkeit eine Belebung erfahren, sondern auch in der ländlichen Umgegend und in den Nachbarstädten gelangten viele Neu- und Umbauten zur Ausführung, sodaß sich auch der Absatz nach außerhalb nicht unwesentlich gehoben hat.

Die Notirungen für Kalk, Dachpappe, Gyps, Rohrgewebe waren dieselben, wie im Vorjahre, hingegen wurden die Preise für Cement von Seiten der Central-Verkaufsstelle durchschnittlich um 15 bis 25 Pf. pro To. à 180 kg Brutto erhöht.

Wir würden das Geschäft in der Baumaterialienbranche in diesem Berichtsjahre als günstig bezeichnen können, wenn nicht die Verkaufspreise infolge der starken Unterbietungen von der auswärtigen Konkurrenz so gedrückt wären, daß die hiesigen Händler gezwungen sind, ihren Nutzen auf das Äußerste zu beschränken.

Switzguld	112	181
Thorn 1. (Wohnh.)	169	202
Thorn 2. (Wohnh.)	46306	6126
Thorn 3. (Wohnh. Vorst.)	3928	34
Summe	42825	8739

## Innere Angelegenheiten der Handelskammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1896 in 15 ordentlichen Sitzungen (23 im Vorjahre) 164 Vorlagen gegen 338 im Jahre 1895.

Das Journal weist 677 Nummern auf gegen 662 im Vorjahre.

Die auf Grund des § 16 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 am Schlusse des Jahres ausscheidenden Herren Herrn. Schwarz jun., Herrn. Schwarz sen., G. Fehlaue und M. Schirmer wurden sämtlich wiedergewählt.

Der am 1. Januar 1896 neugewählte Sekretär, Herr Dr. Stoy, der leider kurz nach dem Antritt seines Amtes erkrankte, sah sich aus Gesundheitsrücksichten veranlaßt, am 1. April 1897 sein Amt niederzulegen. Die Kammer wählte den bisherigen Stellvertreter, Herrn Voigt, zum Sekretär.

Das Kassenjahr hatte am gleichen Tage in diesem Berichtsjahre denselben Verlauf, wie in dem Vorjahre. Die Preise oberirdischer Kohlen, welche für die Sommermonate 1896-97 M. pro Centner billiger waren, als



## Statistik.

## Nachweisung

über den telegraphischen Verkehr der Telegraphen-Anstalten des Kreises Thorn und derjenigen des Kreises Briesen (Wpr.), welche früher zum Kreise Thorn gehört haben, für das Jahr 1896.

Name der Telegraphen-Anstalt.	Bei der Anstalt sind:			Bemerkungen.
	Telegramme aufgegeben		Telegramme angekommen (inländische und ausländische) Stüd.	
	inländische Stüd.	ausländische Stüd.		
Culmsee . . . . .	7 201	44	7 373	
Elgiszewo . . . . .	66	—	76	
Gremboczyn . . . . .	226	—	200	
Heimsoot . . . . .	235	—	443	
Leibitsch . . . . .	511	6	646	
Mocker . . . . .	1 054	6	1 752	
Mawra . . . . .	294	7	259	
Neugrabia . . . . .	363	—	420	
Niecywienc . . . . .	109	—	97	Gröffnet den 4. Mai 1896.
Ostaszewo . . . . .	933	—	902	
Ottlotschin . . . . .	964	151	462	
Papau . . . . .	154	—	179	
Pensau . . . . .	124	—	224	
Podgorz . . . . .	2 676	247	3 953	
Rosgarten . . . . .	133	—	311	
Rynsk . . . . .	232	—	422	
Schillno . . . . .	591	8	277	
Schönsee (Wpr.) 1 . . . . .	1 867	39	2 035	
Schönsee (Wpr.) 2 . . . . .	1 605	6	652	
Schönwalde (Kr. Thorn) . . . . .	41	—	58	
Schwirfen (Wpr.) . . . . .	279	—	425	
Siemon . . . . .	112	—	181	
Swierzynko . . . . .	159	2	262	
Thorn Tel.-Amt . . . . .	46 306	6 036	48 814	
Thorn 2 (Bahnhof) . . . . .	3 662	153	2 082	
Thorn 3 (Brombg. Vorst.) . . . . .	2 928	34	3 754	
Summe	72 825	6 739	76 259	

79 564

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts I in Thorn für 1896.

### A. Brief-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe . . . . .	1 505 608	Stück.	} Insgesamt 2 581 696 Stück.
b. Postkarten . . . . .	323 596	"	
c. Drucksachen . . . . .	455 156	"	
d. Waarenproben . . . . .	31 304	"	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	266 032	"	

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe . . . . .	1 759 628	Stück.	} Insgesamt 2 662 790 Stück.
b. Postkarten . . . . .	384 254	"	
c. Drucksachen . . . . .	369 070	"	
d. Waarenproben . . . . .	26 962	"	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	122 876	"	

### B. Paket- und Geld-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	219 542	Stück.	
b. " mit " "	3 402	"	mit 1 122 660 Mk.
c. Briefe " " "	12 776	"	" 14 373 000 "

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	101 359	Stück.	
b. " mit " "	1 470	"	mit 7 457 310 Mk.
c. Briefe " " "	9 744	"	" 8 867 040 "

### C. Postnahme-Verkehr.

#### I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Pakete . . . . .	11 397	Stück.	} Betrag 398 791 Mk.
b. " Brieffendungen . . . . .	9 592	"	

#### II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Pakete . . . . .	3 803	Stück.	} Betrag 128 560 Mk.
b. " Brieffendungen . . . . .	8 323	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge 8040 Stück über 956 760 Mk.,  
darunter 147 Stück zur Wechsel-Accepteinholung.
- II. Aufgegebene Postaufträge 2748 Stück.

E. Postanweisung-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 106 415 Stück über 6 545 150 Mk.
- II. Ausgezahlte Postanweisungen 100 798 Stück über 5 360 217 Mk.

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Beim Verlag bestellte Zeitungs-Exemplare . . . . . 3765 Stück.
- II. Abgesandte Zeitungsnummern 1051 522 "
- III. Von den Verlagspostanstalten empfangen . . . . . 1898 Exemplare, 478 910 Nummern.
- IV. Abgesandte außergewöhnliche Zeitungs-Beilagen . . . . . 30 880 Stück.

G. Reise-Verkehr.

Zahl der mit den Posten abgereisten Personen 340.

Postanweisungen	106 415	6 545 150
Postaufträge	8 040	956 760
Zeitungs-Verkehr	3765	
Abgesandte Zeitungsnummern	1051 522	
Abgesandte außergewöhnliche Zeitungs-Beilagen	30 880	
Reise-Verkehr	340	
Empfangen von Verlagspostanstalten	1898	478 910
Zusammen	100 798	5 360 217

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 2 in Thorn (Bahnhof) für 1896.

### A. Brief-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe . . . . .	31 032	Stück.	} Insgesamt 96 214 Stück.
b. Postkarten . . . . .	9 100	"	
c. Drucksachen . . . . .	4 212	"	
d. Waarenproben . . . . .	312	"	
e. Portofreie Brieffsendungen . . . . .	51 558	"	

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe . . . . .	294 918	Stück.	} Insgesamt 369 346 Stück.
b. Postkarten . . . . .	61 648	"	
c. Drucksachen . . . . .	23 998	"	
d. Waarenproben . . . . .	2 418	"	
e. Portofreie Brieffsendungen . . . . .	13 364	"	

### B. Packet- und Geldverkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe . . . . .	20 294	Stück.	
b. " mit " . . . . .	85	"	mit 3 920 Mk.
c. Briefe " " . . . . .	250	"	" 160 250 "

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe . . . . .	4 887	Stück.	
b. " mit " . . . . .	39	"	mit 11 210 Mk.
c. Briefe " " . . . . .	196	"	" 156 800 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

#### I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Packete . . . . .	240	Stück.	} Betrag 9 954 Mk.
b. " Briefe . . . . .	495	"	

#### II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Packete . . . . .	52	Stück.	} Betrag 260 Mk.
b. " Briefe . . . . .	52	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge 99 Stück mit 4663 Mk.
- II. Aufgegebene " 0 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 5349 Stück über 147261 Mk.
- II. Ausgezahlte " 5870 " " 134988 "

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Durch Vermittelung des Postamts bestellte russische Zeitungen 34 Exemplare mit 7865 Nummern.
- II. Eingegangene Zeitungen 263 " " 68854 "

G. Durchgangs-Verkehr.

Umgearbeitete (Durchgangs-) Paket- und Geldsendungen.

- a. Pakete ohne Werthangabe 1054716 Stück.
- b. " mit " 17212 " mit 13224312 Mk.
- c. Briefe " " 97948 " " 56704682 "

	156728 Stück	a. Briefe
Zuschmann	20526	b. Postkarten
339864 Stück	51974	c. Landkarten
	1326	d. Anzeigen
	123188 Stück	II. Aufgegebenen russischen Sendungen
Zuschmann	22898	a. Briefe
160910 Stück	14508	b. Postkarten
	546	c. Landkarten
		d. Anzeigen
	22886 Stück	I. Eingegangene russische und portulane Pakete und Geldsendungen
	735	a. Pakete ohne Werthangabe
mit 1236418 Mk.	165	b. Briefe mit
1944		c. Pakete
	9786 Stück	II. Aufgegebenen russischen Sendungen
	403	a. Pakete ohne Werthangabe
mit 214118 Mk.	107	b. Briefe mit
23400		c. Pakete
		C. Postannahme-Verkehr
	891 Stück	I. Eingegangene Nachnahmeleistungen
2084		a. Nachnahme-Briefe
		b. Pakete
	130 Stück	II. Aufgegebenen Nachnahmeleistungen
	81	a. Nachnahme-Briefe
		b. Pakete

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 3 in Thorn (Bromberger Vorstadt) für 1896.

### A. Brief-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe . . . . .	156 728	Stück.	} Insgesamt 239 564 Stück.
b. Postkarten . . . . .	29 536	"	
c. Drucksachen . . . . .	51 974	"	
d. Waarenproben . . . . .	1 326	"	

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe . . . . .	123 188	Stück.	} Insgesamt 160 940 Stück.
b. Postkarten . . . . .	22 698	"	
c. Drucksachen . . . . .	14 508	"	
d. Waarenproben . . . . .	546	"	

### B. Packet- und Geld-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	25 836	Stück.	
b. Briefe mit	735	"	mit 1 336 418 Mk.
c. Packete "	165	"	" 19 414 "

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	9 766	Stück.	
b. Briefe mit	403	"	mit 214 116 Mk.
c. Packete "	107	"	" 23 409 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

#### I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe . . . . .	894	Stück.	} Betrag 33 648 Mk.
b. " Packete . . . . .	2 084	"	

#### II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe . . . . .	130	Stück.	} Betrag 2 756 "
b. " Packete . . . . .	84	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

Eingegangene Postaufträge.

- a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 436 Stück über 26 318 Mk.
- b. Zur Accepteinholung 2 " "

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 11 389 Stück über 477 923 Mk.
- II. Ausgezahlte " 9 066 " " 402 326 "

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Eingegangene Zeitungsexemplare 359 Stück.
- II. " " Zeitungsnummern 109 483 "

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portofreie und portofreie geschäftliche und einschreibene Briefsendungen.

a. Briefe	85 072 Stück	
b. Postkarten	24 908	
c. Druckfachen	50 614	
d. Postanweisungen	412	
e. Portofreie Briefsendungen	4 472	
II. Aufgehende geschäftliche Sendungen		
a. Briefe	87 158 Stück	
b. Postkarten	18 770	
c. Druckfachen	3 458	
d. Postanweisungen	130	
e. Portofreie Briefsendungen	3 274	

B. Fächer und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portofreie und portofreie Fächer und Geldsendungen.

a. Fächer ohne Bestandsheft	7 143 Stück	
b. Fächer mit " "	374	mit 548 872 Mk.
c. Fächer " "	47	mit 17 600 " "
II. Aufgehende geschäftliche Sendungen		
a. Fächer ohne Bestandsheft	4 187 Stück	
b. Fächer mit " "	182	mit 163 982 Mk.
c. Fächer " "	11	mit 1 160 " "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene portofreie und portofreie Nachnahmeforderungen.

a. Nachnahme-Briefe	940 Stück	
b. " " "	1 220	
II. Aufgehende geschäftliche Sendungen		
a. Nachnahme-Briefe	308 Stück	
b. " " "	104	

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Wöckel (Westpr.) für 1896.

### A. Brief-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe . . . . .	85 072 Stück.	} Insgesamt 135 538 Stück.
b. Postkarten . . . . .	24 908 "	
c. Druckfachen . . . . .	20 644 "	
d. Waarenproben . . . . .	442 "	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	4 472 "	

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe . . . . .	67 158 Stück.	} Insgesamt 91 390 Stück.
b. Postkarten . . . . .	16 770 "	
c. Druckfachen . . . . .	3 458 "	
d. Waarenproben . . . . .	130 "	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	3 874 "	

### B. Paket- und Geld-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe . . . . .	7 143 Stück.	
b. Briefe mit " . . . . .	374 "	mit 546 872 Mk.
c. Pakete " " . . . . .	47 "	" " 17 600 "

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe . . . . .	4 187 Stück.	
b. Briefe mit " . . . . .	182 "	mit 163 982 Mk.
c. Pakete " " . . . . .	11 "	" " 1 160 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

#### I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe . . . . .	940 Stück.	} Betrag 22 150 Mk.
b. " Pakete . . . . .	1 220 "	

#### II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Nachnahme-Briefe . . . . .	208 Stück.	} Betrag 1 664 Mk.
b. " Pakete . . . . .	104 "	



D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge	355 Stück über	14 200 Mk.
II. Aufgebene	"	170 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen	5 821 Stück über	194 960 Mk.
II. Ausgezahlte	"	5 282 " " 194 706 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungs-Exemplare	278 Stück.
II. " " Zeitungs-Nummern	60 630 "

A. Brief-Verkehr

	I. Eingegangene Poststücke und portofreie Geschäfts- und Einzelpoststücke	
	Briefe	83 330 Stück
Zusammen 197 078 Stück	b. Postkarten	34 502
	c. Briefschäkel	10 130
	d. Postkarten	832
	e. Portofreie Briefschäkel	59 228
	II. Ausgehende Briefe	122 954 Stück
Zusammen 180 982 Stück	b. Postkarten	33 488
	c. Briefschäkel	2 158
	d. Postkarten	80
	e. Portofreie Briefschäkel	52 282
	II. Ausgehende Briefe	12 752 Stück
mit 2 011 879 Mk. " 232 157	b. Briefe mit	826
	c. Briefe	88
	II. Ausgehende Briefe	5 730 Stück
mit 330 785 Mk. " 852	b. Briefe mit	357
	c. Briefe	23
	II. Ausgehende Briefe	88 Stück
Zusammen 225 207	b. Briefe	52

B. Paket- und Güterverkehr

	I. Eingegangene portofreie und portofreie Postnachnahmeleistungen	
	a. Postnachnahme-Briefe	791 Stück
Zusammen 9 732 Mk.	b. Pakete	540
	II. Ausgehende Briefe	88 Stück
Zusammen 225 207	b. Pakete	52

C. Postnachnahme-Verkehr

	I. Eingegangene portofreie und portofreie Postnachnahmeleistungen	
	a. Postnachnahme-Briefe	791 Stück
Zusammen 9 732 Mk.	b. Pakete	540
	II. Ausgehende Briefe	88 Stück
Zusammen 225 207	b. Pakete	52

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Podgorz für 1896.

### A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe . . . . .	83 330	Stück.	
b. Postkarten . . . . .	34 502	"	} Insgesamt 197 028 Stück.
c. Druckfachen . . . . .	19 136	"	
d. Waarenproben . . . . .	832	"	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	59 228	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe . . . . .	122 954	Stück.	
b. Postkarten . . . . .	33 488	"	} Insgesamt 180 962 Stück.
c. Druckfachen . . . . .	2 158	"	
d. Waarenproben . . . . .	80	"	
e. Portofreie Brieffendungen . . . . .	22 282	"	

### B. Paket- und Geldverkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	12 752	Stück.	
b. Briefe mit " "	826	"	mit 2 011 879 Mk.
c. Pakete " " "	83	"	232 157 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	5 730	Stück.	
b. Briefe mit " "	357	"	mit 336 765 Mk.
c. Pakete " " "	23	"	852 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Postnachnahmesendungen.

a. Postnachnahme-Briefe . . .	791	Stück.	} Betrag 9 752 Mk.
b. " Pakete . . .	540	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Postnachnahme-Briefe . . .	68	Stück.	} Betrag 225 Mk.
b. " Pakete . . .	52	"	



## Nachweisung

der im Jahre 1896 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und  
verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
<b>A. Eingang.</b>		
1. Soda . . . . .	79,64	—
2. Farbholz . . . . .	24,42	—
3. Roh- und Brucheisen . . . . .	1266,22	—
4. Andere unedle Metalle . . . . .	3,74	—
5. Verarbeitetes Eisen . . . . .	1311,03	—
6. Cement, Kalk . . . . .	103,37	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide . . . . .	108,74	—
8. Flachs, Hanf, Heede, Berg . . . . .	4,72	—
9. Weizen und Spelz . . . . .	—	117,92
10. Roggen . . . . .	8,51	—
11. Gerste . . . . .	—	91,29
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	6,19	70,68
13. Obst, frisches und getrocknetes . . . . .	26,93	—
14. Glas und Glaswaaren . . . . .	16,45	—
15. Häute, Felle, Leder . . . . .	15,96	—
16. Rohes Nutzholz . . . . .	82,60	—
17. Brennholz . . . . . 172 Raummeter.	—	—
18. Borke, Lohe . . . . .	—	11,10
19. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	240,21	4,25
20. Holzwaaren und Möbel . . . . .	13,00	25,00
21. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile . . . . .	42,00	—
22. Bier . . . . .	22,42	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Branntwein . . . . .	22,59	—
24. Wein . . . . .	202,73	—
25. Fische, auch Heringe . . . . .	639,13	—
26. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	360,53	9258,33
27. Reis . . . . .	317,29	—
28. Salz . . . . .	23,30	—
29. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao . . . . .	236,23	—
30. Zucker, Melasse, Syrup . . . . .	488,81	—
31. Rohtaback . . . . .	2,49	—
32. Fette Oele und Fette . . . . .	307,84	—
33. Petroleum und andere Mineralöle . . . . .	450,48	—
34. Steine und Steinwaaren . . . . .	20,63	945,00
35. Steinkohlen . . . . .	4892,50	—
36. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt . . . . .	73,18	—
37. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel, Thonröhren . . . . .	17,57	—
38. Wolle, rohe . . . . .	9,46	10,25
39. Sonstige Gegenstände . . . . .	2478,00	431,14
<b>B. Abgang.</b>		
1. Düngemittel aller Art . . . . .	30,05	—
2. Soda . . . . .	12,35	112,00
3. Roh- und Brucheisen . . . . .	—	10,00
4. Andere unedle Metalle . . . . .	19,71	13,02
5. Verarbeitetes Eisen aller Art . . . . .	22,57	31,66
6. Weizen . . . . .	—	420,31
7. Roggen . . . . .	—	345,75
8. Gerste . . . . .	—	496,12
9. Häute, Felle, Leder . . . . .	—	3,74
10. Gebeiltes Nutzholz . . . . .	—	125,00
11. Gesägtes " . . . . .	—	1101,80
12. Borke, Lohe . . . . .	—	5,00
13. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	—	187,18

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
14. Holzwaaren und Möbel . . . . .	—	624,55
15. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	—	0,20
16. Branntwein . . . . .	—	1490,56
17. Wein . . . . .	—	42,51
18. Fische, auch Heringe . . . . .	25,08	0,30
19. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	—	1123,36
20. Kaffee, Kaffeejurrogate, Kakao . . . . .	—	57,88
21. Zucker, Melasse, Syrup . . . . .	—	24849,00
22. Fette Oele und Fette . . . . .	—	20,00
23. Steine und Steinwaaren . . . . .	840,00	125,00
24. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel, Thonröhren . . . . .	—	3395,60
25. Wolle, rohe . . . . .	—	10,29
26. Sonstige Gegenstände . . . . .	37,01	695,14
27. . . . .	—	—
28. . . . .	—	—
29. . . . .	—	—
30. . . . .	—	—
31. . . . .	—	—
32. . . . .	—	—
33. . . . .	—	—
34. . . . .	—	—
35. . . . .	—	—
36. . . . .	—	—
37. . . . .	—	—
38. . . . .	—	—
39. . . . .	—	—
40. . . . .	—	—
41. . . . .	—	—
42. . . . .	—	—
43. . . . .	—	—

## Nachweisung

der im Jahre 1896 auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ein- gang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für Gewerbtreibende zollfrei To.	Bemer- kungen.
Eis- und Stüdgüter nur nach dem Gewicht	9559	13069			
Steinkohlen und Koks	23006	446			
Decktuchen	4777	6072			
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	253	2544			
Eisen faconnirt	2821	1894			
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	1710	517			
Zucker	14733	10			
Weizen	2807	827	{ —	2807	Eingang
			{ —	827	Verfandt
			{ 40	2554	Eingang
			{ 10	20	Verfandt
			{ 294	664	Eingang
			{ 188	213	Verfandt
Roggen	2594	236			
Hafer	958	401			
Mühtenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Kleie pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	42640	54145	{ —	42640	Eingang
			{ 533	53612	Verfandt
Gerste	3690	2644			
Rübsen, Raps und Leinfaat	694	576			
Hülsenfrüchte	4417	3650			
Kartoffeln	230	—			
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	4628	4241			
Spiritus und Branntwein	1111	27			
Steine, roh und bearbeitet, Dach- und Mauerziegel, Drains	1987	18101			
Düngemittel	714	510			
Wolle, thierische	341	366			
Speditur- = Sammelgüter in Wagen- ladungen	3759	174			
Petroleum	1472	147			
Mais	218	200			
Summe	129115	110837			
	239942				

### Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	172 449	Personen.
" " " " Stadtbahnhofe	148 115	"

### Viehverkehr.

Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	823	1202.	Eingang. Verfandt.
Züllen	6	125.	
Rinder, Stiere, Ochsen	143	159.	
Rühe	36	37.	
Kälber	7	3.	
Schweine, Ferkel	41 023	48 191.	
Ziegen, Schafe, Lämmer	85	41.	
Gänse, Puten	20 419	144 595.	

## Nachweisung

der im Jahre 1896 auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Ver- sandt To.	für		Bemer- kungen.
			für Ver- börden To.	Gewerbtreibende zollpf. To.	
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	1244	4047			
Steinkohlen und Koks . . . . .	13183	32			
Delluchen . . . . .	3684	4194			
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp. . . . .	314	828			
Eisen façonnirt . . . . .	329	259			
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren . . . . .	311	381			
Zucker . . . . .	3925	48			
Weizen . . . . .	2693	53	} — —	2693	Eingang
				53	Verfandt
Roggen . . . . .	5825	64	} 458 —	5367	Eingang
				64	Verfandt
Hafer . . . . .	2288	336	} 648 106	1640	Eingang
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Kleie pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke . . . . .	3061	6743		230	Verfandt
			} 324 —	2737	Eingang
				6743	Verfandt
Gerste . . . . .	221	25			
Rübsen, Raps und Leinfaat . . . . .	11	15			
Hülsenfrüchte . . . . .	248	89			
Kartoffeln . . . . .	98	21			
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz . . . . .	769	1951			
Spiritus und Branntwein . . . . .	3947	1939			
Steine, roh und bearbeitet, Dach- und Mauerziegel, Drains . . . . .	760	1033			
Düngemittel . . . . .	1766	932			
Wolle, thierische . . . . .	3	2			
Petroleum . . . . .	86	157			
Mais . . . . .	—	1			
Summe	44766	23160			
		67926			

## Personenverkehr.

Es reisten ab . . . . . 15 493 Personen.

## Viehverkehr.

Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein) . . . . .	Eingang.	Verfandt.
	21	334.
Stiere, Ochsen . . . . .	1349	508.
Schweine, Ferkel . . . . .	1546	478.
Ziegen, Schafe, Lämmer . . . . .	1247	2069.
Gänse, Puten . . . . .	—	12108.



## Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1896 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat	Weizen To.	Roggen To.	Gerste To.	Hafer To.	Hülsen- früchte To.	Rübsaat und Raps To.
<b>I. über Gollub:</b>						
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—
März . . . . .	—	—	—	—	—	—
April . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . . . .	—	10	—	—	—	—
Juni . . . . .	—	18	—	—	—	—
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—
August . . . . .	—	—	—	—	—	—
September . . . . .	—	—	—	—	—	—
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—
November . . . . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen	—	28	—	—	—	—
<b>II. über Leibitsch.</b>						
Januar . . . . .	—	—	28	—	—	—
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	8
März . . . . .	—	—	—	—	20	—
April . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—
August . . . . .	—	—	14	—	—	—
September . . . . .	—	—	37	—	—	—
Oktober . . . . .	—	—	45	—	—	—
November . . . . .	20	—	10	—	—	—
Dezember . . . . .	7	—	—	—	—	—
Im Ganzen	27	—	134	—	20	8

## Verkehr auf der Uferbahn

pro 1896.

Monat	Beladene Waggons		Zusammen
	ein	aus	
Januar . . . . .	459	70	529
Februar . . . . .	241	64	305
März . . . . .	323	143	466
April . . . . .	410	325	735
Mai . . . . .	411	198	609
Juni . . . . .	282	194	476
Juli . . . . .	290	213	503
August . . . . .	324	200	524
September . . . . .	428	246	674
Oktober . . . . .	750	283	1033
November . . . . .	671	223	894
Dezember . . . . .	365	79	444
Im Ganzen	4954	2238	7192

## Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1896.

- Herrn. **Schwarz** jun., Vorsitzender.  
**W. Schirmer**, stellvertretender Vorsitzender.  
**G. Dietrich**.  
**G. Fehlauner**.  
**H. Loewenson**.  
**A. Leiser**.  
**Julius Lissack**.  
**C. Matthes**.  
**S. Rawitzki**.  
**W. Rosenfeld**.  
Herrn. **Schwarz** sen.  
**A. Worn-Moeder**.

Sekretär: **Dr. Stoy**  
in Vertretung: **C. Voigt**.

## Mitglieder der Sachverständigen-Kommission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten  
die Herren **A. Leiser**, **G. Fehlauner**, **J. Lissack**, **S. Rawitzki** und  
**G. Gerson**;
2. für Manufaktur- und Kurzwaaren  
die Herren **Gustav Elias**, **H. Fränkel** und **L. Puttkammer**;
3. für Porzellan- und Glaswaaren  
die Herren **Bernhard Cohn** und **David Braunnstein**;
4. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Weine  
die Herren **K. Adolph**, **Benno Richter**, **Carl Matthes**, **A. Bück**  
und **H. Schwarz** jun.;
5. für Leder, Wolle und Rohprodukte  
die Herren **J. Falk**, **A. Leiser** und **C. Kittler**;
6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk  
die Herren **Emil Dietrich**, **A. Wittweger** und **Franz Bährer**;
7. für Holz die Herren **David Marcus Lewin** und **H. Loewenson**.



# Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
<b>Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie:</b>	
1. Einleitung . . . . .	5
2. Die Ernte . . . . .	11
3. Geldverkehr . . . . .	12
4. Post- und Telegraphenverkehr . . . . .	14
5. Schifffahrts-Verkehr auf der Weichsel . . . . .	14
6. Eisenbahnverkehr . . . . .	16
7. Getreidezufuhren auf dem Wege über Gollub und Leibitsch . . . . .	17
<b>Verhandlungen der Handelskammer:</b>	
1. Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889 . . . . .	18
2. Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb . . . . .	19
3. Novelle vom 6. August 1896 zur Deutschen Gewerbeordnung . . . . .	19
4. Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches . . . . .	24
5. Entwurf einer Novelle zum Gesetz über die Handelskammern . . . . .	30
6. Deutscher Handelstag . . . . .	37
7. Geschäftszweige der Handelskammermitglieder . . . . .	40
8. Kaufmännische Fortbildungsschulen . . . . .	40
9. Firmenschilder . . . . .	44
10. Gesetzliche Regelung der Verhältnisse der Angestellten in kaufmännischen Geschäften . . . . .	44
11. Abänderung der Konkursordnung . . . . .	48
12. Eigenhandel der Agenten . . . . .	50
13. Protesterhebung durch den Gerichtsvollzieher . . . . .	50
14. Bezirks-Eisenbahnrathe für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg . . . . .	52
15. Ungenaue Adressen auf Duplikatfrachtbriefen . . . . .	53
16. Direkte deutsch-polnische Tarife . . . . .	53
17. Ausfuhrtarif für Getreide . . . . .	61
18. Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate . . . . .	62
19. Staffeltarife für Stückgüter . . . . .	64
20. Tarifierung von Kartoffelstärkefabrikaten . . . . .	65
21. Herabsetzung der Frachtsätze für rohe Häute und Felle . . . . .	66
22. Tarifierung von Magerkäse und Quark . . . . .	67

23. Tarification von Alkoholeffig . . . . .	67
24. Packetbestellung an Sonn- und Feiertagen . . . . .	68
25. Binnenschiffahrtsdispache . . . . .	68
26. Eigenthums- und Pfandrecht an Flußschiffer . . . . .	70
27. Tarif für Sicherheitshäfen an der Weichsel . . . . .	71
28. Rechtsweg in Zollstreitsachen . . . . .	73
29. Aufhebung der Transitlager für Getreide . . . . .	74
30. Beschränkung des Zollkredits für Getreide . . . . .	74
31. Nothlage der deutschen Weizenmüllerei . . . . .	76
32. Wagenmangel der russischen Bahnen . . . . .	77
33. Lagerhaus am Hauptbahnhof . . . . .	78
34. Holzhafen . . . . .	78
35. Winterhafen . . . . .	81
36. Bahnhof Mocker . . . . .	83
37. Kleinbahn Thorn—Leibisch . . . . .	85
38. Bahnhof Schönsee . . . . .	87
39. Korporationsrechte der Handelskammer . . . . .	88
40. Einrichtung einer Kammer für Handelsfachen am Landgericht Thorn . . . . .	89
41. Das Färben von Wurst . . . . .	92
42. Uferbahn und Zollabfertigung an der Weichsel . . . . .	93

**Specialberichte:**

1. Getreide und Futtermittel . . . . .	100
2. Mühlenfabrikate . . . . .	103
3. Viehhandel . . . . .	104
4. Zuckerfabriken . . . . .	105
5. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1896 . . . . .	106
6. Wollhandel . . . . .	106
7. Molkerei Culmsee . . . . .	107
8. Weinhandel . . . . .	108
9. Brauereien . . . . .	109
10. Kolonialwaaren . . . . .	109
11. Spritfabrikation . . . . .	111
12. Chemische Düngemittel . . . . .	113
13. Expeditionsgeschäft . . . . .	113
14. Manufakturwaaren- und Leinenbranche, Kurzwaaren . . . . .	114
15. Seifenfabrikation . . . . .	115
16. Honigluchen . . . . .	116
17. Holzhandel . . . . .	117
18. Leder und rohe Häute . . . . .	120
19. Droguen . . . . .	121
20. Maschinenbau . . . . .	121
21. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle . . . . .	122
22. Holz-Schneidemühlen . . . . .	124
23. Thorer Cementwaaren- und Kunststeinfabrik . . . . .	124
24. Ziegeleien . . . . .	124
25. Verkehrsweisen . . . . .	125
26. Kohlen . . . . .	126
27. Baumaterialien . . . . .	127

<b>Innere Angelegenheiten der Handelskammer</b> . . . . .	128
<b>Statistik:</b>	
Nachweisung über den telegraphischen Verkehr . . . . .	129
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 1 Stadt . . . . .	130
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 2 Bahnhof . . . . .	132
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 3 Bromberger Vorstadt . . . . .	134
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Mocker . . . . .	136
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Podgorz . . . . .	138
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter . . . . .	140
Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgegangenen Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs . . . . .	143
Nachweisung der auf Station Mocker eingegangenen und abgegangenen Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs . . . . .	144
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen . . . . .	145
Verkehr auf der Uferbahn . . . . .	146
<b>Mitglieder der Handelskammer</b> . . . . .	147
<b>Mitglieder der Sachverständigen-Kommission</b> . . . . .	147





