

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581 /

1899

Jahres-Bericht
der
Handelskammer
zu
Thorn
für das Jahr 1899.

1900.

Buchdruckerei der Thorer Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. S., Thorn.

Jahres-Bericht

der

Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1899.

1900.

Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. H., Thorn.



09581

II
—

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Die mit dem Jahre 1894 einsetzende Besserung des deutschen Wirthschaftslebens hat auch im Vorjahre angehalten, die Industrie war gut beschäftigt, die Handelsthätigkeit rege und auch die Landwirthschaft hatte Ursache, mit ihren Ergebnissen zufrieden zu sein. Die Zahlen des Ein- und Ausfuhrhandels weisen zwar nur eine verhältnißmäßig geringe Steigerung auf, dagegen wird allseitig festgestellt, daß die Aufnahmefähigkeit des inneren Marktes gewaltig gewachsen ist. Theils ist dieser stetige Fortschritt der Erhaltung des Friedens zu verdanken, zum großen Theile aber auch unserer Handelsvertragspolitik, die Handel und Industrie vor plötzlichen unangenehmen Ueberraschungen bewahrte. Es ist dringend zu wünschen, daß man dieser Politik treu bleibe, wenn auch die Verträge sicherlich in verschiedenen Punkten abänderungsbedürftig sind, und es werden die mit großer Sorgfalt geleiteten Erhebungen des wirthschaftlichen Ausschusses für die neuen Verhandlungen die beste Grundlage abgeben.

Einen Faktor, der mit dazu beigetragen hat, daß das wirthschaftliche Leben sich in ruhigen Bahnen bewegte und Ueberstürzungen möglichst vermieden wurden, dürfen wir nicht außer Betracht lassen, nämlich das immer größeren Umfang annehmende Syndikatswesen. Haben nun aber auch die Kartelle in den einzelnen Industriezweigen in der Hauptsache günstig gewirkt und eine stetige Preisbildung, die allen Theilen zu Gute kam, befördert, so läßt sich doch, namentlich bei einigen größeren Syndikaten, die Besorgniß nicht von der Hand weisen, daß die Beherrschung des Marktes dazu benutzt werden könnte, die Machtlage übermäßig auszubeuten. Es wird Sache der erwähnten Verbände sein, durch ihr Verhalten diesen Befürchtungen den Boden zu entziehen.

In dem günstigen Bilde der allgemeinen Lage fehlen jedoch auch die Schatten nicht, und zwar waren es, als Folgen der schnellen Entwicklung, drei Erscheinungen, die dem Jahre 1899 sein charakteristisches Gepräge gaben: der hohe Bankdiskont, die Kohlennoth und der Arbeitermangel.

Der Bankdiskont erreichte allerdings eine Höhe, wie sie seit dem Bestehen des deutschen Reiches nur ein einziges Mal dagewesen ist. Die vielen Gründungen neuer und die Erweiterung alter Anlagen absorbierten natürlich bedeutende Kapitalien und die Spannung wurde noch dadurch vergrößert, daß staatliche und kommunale Anleihen in großen Beträgen auf den Markt kamen. In diesen Umständen ist die Höhe des Diskonts ausreichend begründet, unsere Goldwährung trifft dabei keine Schuld, denn keine Währung würde bei solcher Marktlage das Steigen des Zinsfußes verhindern können.

Der gewaltigen Nachfrage nach Kohlen durch die stark beschäftigte Industrie vermochte die Kohlenförderung bei aller Anstrengung nicht gerecht zu werden, und da die Kohlenwerke trotzdem, theils wohl gebunden durch feste Verträge, fortfuhren, große Mengen nach dem Auslande zu verfrachten, entstand eine allgemeine Kohlennoth, die auch nicht durch Einfuhr englischer Kohlen gemildert werden konnte, da in Folge des südafrikanischen Krieges die Preise auf dem englischen Kohlenmarkte ebenfalls bedeutend in die Höhe gingen. Verschärfend wirkten noch die umfangreichen Strikes in einzelnen Kohlengebieten, sowie die bis tief in das Frühjahr hinein anhaltende Kälte, die den Verbrauch von Hausbrandkohlen beträchtlich erhöhte.

Unter dem Arbeitermangel hatte namentlich der Osten zu leiden, denn von hier strömten die Arbeiter massenweise nach den westlichen Industriebezirken, und wenn dadurch auch in erster Linie die Landwirtschaft von Arbeitskräften entblößt wurde, so klagten doch ebenfalls die Fabrikanten, daß ihnen gerade diejenigen Arbeitskräfte entzogen werden, die sie erst mühsam angelernt haben.

Es muß überhaupt festgestellt werden, daß der Osten wohl die Schattenseiten des allgemeinen Aufschwunges kennen lernt, an diesem selbst aber nicht den gebührenden Antheil nimmt. Was im Besondern unseren Bezirk anbetrifft, so wäre es ja Unrecht, zu leugnen, daß auch er sich in den letzten Jahren wirtschaftlich gehoben hat: Die Gewerbetätigkeit hat zugenommen und die, allerdings nur in geringem Umfange vorhandene Industrie hatte genügend zu arbeiten, doch kann leider von einer Ausdehnung der bestehenden Anlagen und von einer nennenswerthen Ansiedelung neuer Fabriken nicht geredet werden. Hier muß

Abhilfe geschaffen werden, wenn wir nicht immer weiter hinter dem Westen zurückbleiben sollen, und dies hat in erster Linie zu geschehen durch Verbesserung der bestehenden und den Bau neuer Verkehrswege. Mit Bedauern müssen wir aber konstatieren, daß unsere dahinzielenden Bemühungen fast gar keinen Erfolg gehabt haben, denn immer wieder wurden unsere Anträge, entweder ohne jede Begründung oder mit dem Hinweis, daß ein Verkehrsbedürfnis nicht vorhanden sei, abgelehnt.

So ist auch unsere Hoffnung auf den baldigen Umbau der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn nicht in Erfüllung gegangen, denn nach dem Bescheide des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten würden die einmaligen und dauernden Ausgaben so groß sein, daß sie zu dem davon für den Verkehr zu erwartenden Nutzen in keinem angemessenen Verhältniß stehen würden. Dieser Ablehnungsgrund erschien uns jedoch nicht stichhaltig, denn bei der bekannten vorzüglichen Rentabilität dieser Bahn würde sie auch nach dem Umbau, der voraussichtlich keine sehr hohen Kosten beanspruchen wird, noch einen hinreichenden Gewinn abwerfen, um so eher, als doch sicher auch eine Verkehrszunahme eintreten wird. Wir haben uns deshalb bei dem ablehnenden Bescheide nicht beruhigt, sondern haben unseren Antrag unter eingehender Begründung nochmals eingebracht, gleichzeitig aber auch die zahlreichen Interessenten auf die unerwartete Ablehnung hingewiesen. Es ist darauf in der ganzen Provinz Westpreußen eine Bewegung zu Gunsten der Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Bahn Thorn—Marienburg, die ja die wichtigsten Städte der Provinz unter sich und mit der Hauptstadt Danzig verbindet, entstanden. Auch das Abgeordnetenhaus beschäftigte sich mit dem Projekte und hat eine, das gleiche Ziel verfolgende Eingabe unserer Schwesterkammer Graudenz dem Herrn Minister zur Erwägung überwiesen. Wir dürfen wohl hoffen, daß wir der Erfüllung unseres Wunsches nun näher gerückt sind, denn der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Landtage erklärt, daß der Verkehr auf der Weichselstädtebahn in den letzten Jahren allerdings gestiegen sei, weshalb er den Antrag nochmals eingehend prüfen wolle.

Der staatsseitige Ausbau der Strecke Leibitsch—Thorn ist rundweg abgelehnt worden, und man hat dabei den Interessenten anheimgegeben, die Strecke als Kleinbahn auszubauen. Der Kreis Thorn beabsichtigt nun, diese Linie in Verbindung mit der Strecke Thorn—Scharnau als normalspurige Kleinbahn zu bauen, falls Staat und Provinz die nöthigen Zuschüsse gewähren. Bei der Bedeutung dieser Bahnen und ihrer sicheren Rentabilität wäre es jedenfalls richtiger gewesen, wenn der Staat den Bau übernommen hätte.

Auf unsere erneute Eingabe wegen Weiterführung der im Bau befindlichen Nebenbahn Kulm—Anislaw bis Thorn für Rechnung des Staates wurden wir dahin beschieden, daß der Herr Minister auch jetzt nicht in der Lage sei, dem Antrage näher zu treten, doch sei er nicht abgeneigt, die Ueberlassung der fraglichen Verbindung an die Privatunternehmung in Erwägung zu ziehen. Es ist wohl gänzlich ausgeschlossen, daß ein Privatunternehmer den Bau eines solchen Zwischengliedes, das nur dann von wahren Nutzen sein wird, wenn es im Anschluß an die Strecke Kulm—Anislaw vom Staate gebaut und betrieben wird in's Auge fassen werde. Wird die Linie jedoch nicht gebaut, so geht unser ganzer Verkehr mit dem Kulmer Lande zu Gunsten der Stadt Bromberg, die schon durch die Bahn Schönsee—Bromberg uns einen großen Theil unseres Verkehrs entzogen hat, verloren. Wir werden deshalb nicht müde werden, auf den Bau der Strecke Anislaw—Thorn hinzuwirken.

Die Höhe der Ueberführungsgebühr nach der Uferbahn bildet ein Hemmiß für die Weiterentwicklung unseres Umschlagsverkehrs; noch bedenklicher ist aber der Umstand, daß die auf der Uferbahn zur Verladung kommenden Waggonen erst auf dem Hauptbahnhofe plombirt werden, denn stellt sich nun bei ihrer Ankunft auf der Bestimmungsstation heraus, daß eine Beraubung stattgefunden hat, so könnte die Bahn die Ansprüche auf Entschädigung mit der Begründung ablehnen, daß die Beraubung vermuthlich auf der Strecke Uferbahn—Hauptbahnhof, wofür sie keine Haftung übernommen habe, vorgekommen sei. Um diesem ganz unhaltbaren Zustande ein Ende zu machen, haben wir schon einmal vor einigen Jahren die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg gebeten, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, sind aber abschlägig beschieden worden. Trotzdem haben wir den Antrag von Neuem eingebracht. Durch seine Annahme würde ja auch die Frage der Ueberführungsgebühr gelöst werden, da dann nur noch die reinen Streckensätze zur Anwendung kämen.

Die Uferbahn ist für uns um so wichtiger, als sie uns auch in einigen Stücken den auf dem rechten Weichselufer fehlenden Bahnhof ersetzen muß. In unseren früheren Jahresberichten haben wir schon wiederholt darauf hingewiesen, daß die Thorner Bahnhöfe einer Umgestaltung dringend bedürfen, doch ist es bei der jetzigen Lage der Eisenbahnbrücke nicht möglich, auf dem rechten Weichselufer in der Nähe der Stadt einen Bahnhof zu errichten. Nun beabsichtigt aber die Eisenbahnverwaltung, auf der Brücke ein zweites Gleis zu legen, da der Verkehr sonst nicht mehr bewältigt werden kann. Durch dieses zweite

Gleis würde die Brücke für den Reit- und Fuhrverkehr sowie für den Uebergang geschlossener Truppenkörper vollständig gesperrt und daher der Bau einer neuen festen Brücke unbedingt nothwendig werden. Wir hielten diesen Augenblick für günstig, um mit einem langgehegten Projekte, dessen Ausführung für Thorn und die ganze Umgegend, nicht minder aber für die Militärverwaltung und den Eisenbahnfiskus von allergrößter Wichtigkeit sein würde, hervorzutreten und haben daher bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, in der Nähe der Ruine Dybow eine Eisenbahnbrücke zu erbauen und im Anschluß hieran auf dem rechten Ufer in der Nähe der Stadt einen Bahnhof anzulegen. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß unser Antrag zur Annahme gelangt, denn es würde damit auch eine alte Schuld wieder gut gemacht werden. Die Anlegung eines Bahnhofs auf dem rechten Weichselufer bei Thorn war nämlich in dem im Jahre 1867 vom Landtage angenommenen Projekte der Bahn Thorn—Insterburg enthalten und kam nur deshalb nicht zur Ausführung, weil die Eisenbahnbrücke s. Zt. aus fortifikatorischen Gründen nicht beim Pilz, wie es zuerst geplant war, sondern beim Jacobsfort über die Weichsel geführt wurde und an dieser Stelle ein größerer Bahnhof nicht angelegt werden konnte.

Aber nicht nur auf dem Gebiete der Eisenbahn sondern auch bezüglich der Verbesserung und der Neuanlegung von Wasserstraßen harren noch viele unserer Wünsche auf Erfüllung. Es ist höchst bedauerlich, daß das Abgeordnetenhaus die wohlbegründete Kanalvorlage abgelehnt hat, und wir können es nur freudig begrüßen, daß die Königliche Staatsregierung an ihren Plänen festhält, und halten es auch für durchaus richtig, daß verschiedene, für den Osten wichtige Projekte, in die neue Kanalvorlage aufgenommen werden sollen. Leider scheinen ja der Durchführung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin in östlicher Linienführung allzugroße technische Schwierigkeiten entgegenzustehen, doch wird immerhin auch die westliche Linie für uns von Nutzen sein, wenn gleichzeitig die Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel so weit regulirt werden, daß sie für Schiffe von 400 Tonnen Tragfähigkeit passirbar sind. Gelegentlich eines Gutachtens über diese Regulirung haben wir ausgeführt, daß dann unbedingt auch die Weichsel bis nach Schillno auf die gleiche Leistungsfähigkeit gebracht werden müßte, was auch nach einem Schreiben des Herrn Oberpräsidenten in Aussicht genommen worden ist. Wir sind immer für die Annahme der Kanalvorlage eingetreten, denn, ganz abgesehen davon, daß sie für unseren Güteraustausch mit dem Westen von größter Wichtigkeit ist, sind wir überzeugt, daß die Schiffbarmachung der Drewenz und die

Verbindung des Drewenzsees mit dem Masurischen Seengebiet erst nach Bewilligung der jetzt vorliegenden Kanalprojekte Aussicht auf Durchführung haben werden.

Das Projekt unseres Holzhafens ist leider seiner Ausführung auch noch nicht wesentlich näher gerückt. Es hat sich zwar hier eine Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaus gebildet, doch war ihre Aktionsfähigkeit gehemmt, da die Staatsregierung sich bis jetzt noch darüber nicht schlüssig gemacht hat, mit welchem Betrage sie sich an den Herstellungskosten theiligen will. Die bedeutenden Hochwasserschäden, welche die bei Thorn auf freiem Strom umherliegenden Traften im Vorjahr erlitten und die sich auf einige Hunderttausend Mark beliefen, haben deutlich gezeigt, daß die schleunige Herstellung eines Sicherheitshafens durchaus nothwendig ist. Durch die Regulirung der Weichsel ist die Strömung bedeutend reizender geworden, die Untiefen, die früher den Flößen einen sicheren Ankergrund gewährten, sind mehr und mehr verschwunden, und es würde daher nur gerecht und billig sein, wenn der Staat den Hafen ganz aus eignen Mitteln baute oder doch jedenfalls den größeren Theil der Kosten übernehme, zumal da die Ausführung des Hafendamms der Stromregulirung direkt zu Gute kommen und der Hafen auch den Uebelstand beseitigen würde, daß die Traften bei Hochwasser die Buhnen stark beschädigen. Der Rest der Baukosten würde dann aus Privatkreisen aufzubringen sein, und da der Hafen ja auch als Handelshafen dienen soll und sich im Anschluß an ihn sicher eine umfangreiche Holzindustrie entwickeln wird, so läßt sich erwarten, daß die Hafenbaugesellschaft die nöthigen Privatkapitalien unschwer beschaffen wird, zumal da der Hafen sich voraussichtlich gut rentirt.

Unser Wunschzettel ist sonach ziemlich reichhaltig, und doch handelt es sich bei allem, was wir angeführt haben, um durchaus nothwendige Projekte, deren weiteres Hinausschieben immer verhängnißvoller für unser wirthschaftliches Leben werden muß. Die von uns geforderten Anlagen werden auch durchweg rentabel sein, denn das Verkehrsbedürfniß ist bei uns viel größer, als man annimmt, wie sich dies deutlich nach der Einlegung des D-Zuges Eydtkuhnen—Insterburg—Thorn—Posen—Berlin, der entgegen den von der Eisenbahnverwaltung früher gehegten Befürchtungen stets gut besetzt ist, gezeigt hat. Für die in unserem Osten vorzunehmenden Verkehrsverbesserungen darf aber der rein fiskalische Gesichtspunkt garnicht ausschlaggebend sein, da es sich nicht nur um eine wirthschaftliche, sondern um eine nationale Angelegenheit handelt. Die königliche Staatsregierung sucht ja schon immer

der Abwanderung deutscher Elemente entgegenzuwirken und deutsche Familien hier anzusiedeln, und das Ansiedelungsgesetz ist auch gewiß geeignet, dieses Ziel zu fördern, doch kann es allein die große Aufgabe nicht lösen. Es müssen günstige Bedingungen für die Errichtung neuer und die Ausdehnung vorhandener industrieller Anlagen geschaffen werden, und dies kann in erster Linie geschehen durch die Verbesserung der Verkehrswege. Die Provinz Westpreußen hat ja das Glück, in Herrn von Gohler einen Oberpräsidenten zu besitzen, der den Bedürfnissen seiner Provinz das größte Wohlwollen entgegenbringt und durch thatkräftiges Eingreifen das gewerbliche Leben überall zu fördern trachtet, wofür er sich auch allseitiger Verehrung erfreut. Wenn Westpreußen gleichzeitig auch vom Staate durch Verbesserung der Eisenbahnen und der Wasserstraßen energisch gefördert würde, so könnten die segensreichen Folgen nicht ausbleiben.

Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Rußland hat auch im vergangenen Jahre wieder zugenommen, und wenn unser Bezirk an der Ausfuhr dorthin nur in geringem Umfange theilhaftig ist, so liegt dies einmal daran, daß für unsere Hauptindustrien, die Zucker-, Mehl- und Spiritusproduktion, Rußland kein Absatzgebiet ist, für andere Produkte, die wir exportiren könnten, aber der Zollsatz zu hoch ist. Wir werden unsere Wünsche wegen Zollermäßigung einzelner Artikel an zuständiger Stelle vorbringen und hoffen, daß es gelingt, in dem neuen Handelsvertrag gewisse, für uns nothwendige Ermäßigungen durchzusetzen, denn daß eine Fortsetzung unserer Handelsvertragspolitik durchaus nothwendig ist, haben wir bereits ausgeführt. Der Abschluß günstiger Handelsverträge ist natürlich nur dann möglich, wenn man dem Lande, mit dem man einen Vertrag schließen will, für seine hauptsächlichsten Exportartikel einen Zollsatz gewährt, der die Einfuhr nach Deutschland noch gestattet. Versuche jedoch, wie sie beim Gesetz über die Fleischbeschau gemacht worden sind, wo man einzelne, gerade für unsere bedeutendsten Vertragsländer erhebliche Artikel von der Einfuhr ausschließen wollte, sind gewiß nicht geeignet, eine rationelle Handelsvertragspolitik zu stützen. Gegen diese prohibitiven Bestimmungen des Fleischbeschaugesetzes wurden wir bei dem Reichstage vorstellig, und da der Ansturm allgemein war, sind ja nun auch die bedenklichsten Punkte gestrichen worden.

Ein Gesetzentwurf, der uns mehr Freude macht, ist die neue Flottenvorlage, für die ja Handel und Industrie Deutschlands fast ausnahmslos eintreten. So hat auch der Deutsche Handelstag in seiner Sitzung vom 6. April 1900 die Erwartung ausgesprochen, daß der Reichstag

der geforderten Vermehrung zustimme, damit die Seemacht des deutschen Reiches eine seinen gesteigerten Seeinteressen entsprechende Stärkung erfahre.

Der als Schattenseite unseres letztjährigen Wirthschaftslebens erwähnte hohe Bankdiskont war ja hauptsächlich eine Folge der gesteigerten Nachfrage nach Geld, wie sich dies auch an den erhöhten Umsätzen unserer Geldinstitute leicht erkennen läßt. So hat auch die hiesige Reichsbankstelle, die ihren Wirkungskreis auf das Kulmer Land ausgedehnt hat, ihren Umsatz bedeutend erhöhen können, nämlich von 237 Millionen Mark auf 280 Millionen. Auch die übrigen Kreditinstitute unseres Bezirks weisen durchgängig eine Erhöhung ihres Geschäftsumsatzes auf. Mit Befriedigung können wir feststellen, daß auch die Spareinlagen in allen Sparkassen unseres Bezirks weiter gewachsen sind.

Auch der Güterverkehr auf dem Thorner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Mocker hat sich gegen das Vorjahr gehoben, ebenso weist der Umschlagsverkehr eine Steigerung auf. Für diesen war es von Wichtigkeit, daß die Zollbehörde die Revisionsstelle am Weichselufer so weit ausdehnte, daß auch die Dampferladestelle jetzt einbezogen ist. Einen Wunsch, den uns die Zollverwaltung leider wiederholt abgeschlagen hat, möchten wir an dieser Stelle aussprechen: er betrifft die Errichtung eines größeren Zollabfertigungsgebäudes an der Weichsel. In der jetzigen Zollbude, einem entschieden gesundheitswidrigen Gebäude, ist kaum genügender Raum für die Beamten; etwaige Anträge, die das Publikum dort schriftlich stellen will, wie dies ja die Zollabfertigung mit sich bringt, müssen, halb im Freien, auf der Zollwage erledigt werden.

Zum Schluß möchten wir noch einen kurzen Ueberblick über die Lage der hauptsächlichsten Handels- und Industriezweige unseres Bezirks geben.

Bei den Getreidemühlen wirkte die anhaltend rückgängige Konjunktur recht nachtheilig. Dazu kommt, daß die Mehlerzeugung in unserem Bezirke in den letzten Jahren ganz bedeutend gestiegen ist, sodaß der Lokalkonsum das Mehl nicht ganz aufnehmen kann und die Mühlen daher auswärts Absatz suchen müssen. Dies war um so schwieriger, als bisherige Absatzgebiete, wie z. B. Posen, in unserm Bezirke als Konkurrenten auftraten. Dabei verteuerte der Seehafenausnahmetarif das Getreide und gleichzeitig fehlten genügende Zufuhren aus Rußland. Die Lage dieser Industrie war daher keineswegs rosig, dagegen blickt die Zuckerfabrikation auf ein besseres Jahr zurück. Die Zuckerfabrik zu Culmsee, wohl die bedeutendste derartige Anlage in ganz Deutschland, hat ihre

Produktionsfähigkeit wiederum gesteigert. Da auch der Zuckergehalt sehr günstig war und die Preise leidlich blieben, so konnte nicht nur ein hoher Rübenpreis sondern den Aktionären auch eine gute Dividende gegeben werden. Es dürfte für weitere Kreise interessant sein, die Ansichten der Direktion dieser Fabrik über die Zukunft unserer Zuckerproduktion kennen zu lernen. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht nachstehende Ausführungen:

„Die Aussichten für die Zukunft sind, wenn auch nicht gerade für die nächste Kampagne, so doch für später als trübe zu bezeichnen. Die momentane statistische Lage ist günstig, aber es ist unausbleiblich, daß die Konkurrenz der einzelnen, Zucker produzierenden Länder auf dem Weltmarkte immer schärfer werden wird. Ohne Zweifel werden die Verhältnisse in Kuba sich weiter befestigen, amerikanisches Kapital wird dort hinfließen und die Produktion auf dieser Insel, die von der Natur so außerordentlich vor allen andern Ländern begünstigt ist, wird ihren alten Höhepunkt bald wieder erreichen, ja ihn noch übersteigen. Ebenso macht auch in anderen Kolonien die Rohrzuckerproduktion gewaltige Fortschritte, so in Portorico, auf den Philippinen und den Sandwichinseln. Die Rübenzuckerindustrie in den vereinigten Staaten und in Mexiko entwickelt sich weiter. In Europa sind nach den statistischen Anbauziffern sämtliche Länder im Begriff, ihre Produktion zu verstärken, mit Ausnahme Deutschlands. Ganz besonders trifft dies zu für Oesterreich, Frankreich und Rußland. In Rußland kamen allein im vorigen Herbst 32 neue Fabriken in Betrieb; in Oesterreich beträgt der Mehranbau 16 %, in Italien und Spanien wird eine große Anzahl neuer Fabriken errichtet; nur in Deutschland ist der Anbau in diesem Jahre ungefähr gleich dem vorjährigen. Erfreulicherweise macht sich dem gegenüber aller Orten ein größerer Konsum geltend; naturgemäß kann aber eine solche Konsumzunahme nur den gesteigerten Erwerbsverhältnissen und der Bevölkerungszunahme entsprechend vor sich gehen und nicht sprungweise, wie dies bei der Produktionssteigerung geschehen wird und schon geschieht. Eine Ueberfüllung des Weltmarktes und damit ein Preissturz für Zucker muß die unausbleibliche Folge sein. Wenn wir auch mit unseren Fabrikanlagen, wie sie heute beschaffen sind, wohl konkurrenzfähig sein dürften, so gehen wir doch schweren Zeiten entgegen. Es besteht jetzt eine Bestrebung, sämtliche Zuckerrfabriken Deutschlands zu einem Ring zu vereinigen, der sich zur Aufgabe macht, die deutsche Zuckerproduktion vor allzuweitgehender Entwerthung ihrer Produkte zu schützen. Durch den Zusammenschluß sämtlicher Rohzuckerfabriken und Raffinerien würde die Möglichkeit vorliegen,

den Verkaufspreis für Zucker im Inlande zu erhöhen, da der einheimische Markt bis zu einem gewissen Grade durch Eingangszölle auf Zucker vor ausländischer Konkurrenz geschützt ist.“

Das von den Zuckerproduzenten angestrebte Kartell ist im Spiritusgewerbe bereits verwirklicht, indem 90 % der gesammten deutschen Kartoffelspiritusproduktion vertraglich für 9 Jahre sich im Spiritus-Verwerthungsverbände deutscher Spiritusfabrikanten vereinigt haben und diese wieder mit der Zentrale der Spiritus-Verwerthung ein Syndikat eingegangen ist. Man will für Trinkspiritus einen stetigen, auskömmlichen Preis erzielen und gleichzeitig den Verbrauch von Spiritus zu technischen Zwecken, besonders zur Beleuchtung, möglichst heben.

Die Lage der Brauereien hat sich gegen das Vorjahr wenig geändert. Die schlechten Eisverhältnisse im Winter 98/99 und das kalte, regnerische Frühjahr wirkten zwar nachtheilig, doch ist dafür der Konsum durch das heiße Sommerwetter begünstigt worden. In einigen Brauereien machte sich der Arbeitermangel stark fühlbar. Die kleineren und mittleren Brauereien klagten über die Konkurrenz der Großbetriebe, die wegen ihrer großen Kapitalkraft ihren Kunden mancherlei Vortheile bieten könnten.

Der Absatz der Honigkuchenfabriken war günstig, doch wurde der Gewinn namentlich durch die erhöhten Kohlenpreise geschmälert. Jede Erhöhung der Produktionskosten ist für diese Fabriken um so mehr fühlbar, als die Honigkuchenindustrie an feste Verkaufspreise gebunden ist.

Die hiesigen Schuhfabriken hatten genügend zu thun, auch an Arbeitskräften herrschte kein Mangel, nur fehlte es an technisch vorgebildeten Leuten. Das Geschäft war aber nicht lohnend, da wohl die Preise für Rohmaterialien gestiegen waren, es aber bisher nicht gelang, auch die Fabrikpreise entsprechend zu erhöhen.

Mit dem gleichen Uebelstande hatten im Anfang des Jahres die Seifenfabriken zu kämpfen, doch führte dies im September zu einer Einigung der Seifenfabrikanten der Provinzen Posen, Pommern, Ost- und Westpreußen, worauf die Preise sich besserten. Da der Absatz sich trotzdem nicht verringerte, so schloß das Jahr doch noch ganz günstig ab.

Die Holzschneidemühlen setzten ihre geschnittenen Balken und Bretter zu lohnenden Preisen ab. Kulmer Betriebe klagten allerdings darüber, daß bei den hohen Rohholzpreisen ein Absatz nach auswärts nicht gelohnt habe und nur das Lokalgeschäft nutzbringend gewesen sei.

Die Ziegeleien unserer Gegend haben sich zwar unter einander verbunden, trotzdem ist es ihnen nicht gelungen, die Preise den gestiegenen Kohlenpreisen und höheren Arbeitslöhnen entsprechend zu steigern, was

wohl theilweise daran liegt, daß ein Theil der Ziegeleien dem Verbande nicht beigetreten ist. Gerade die leistungsfähigsten Ziegeleien in Leibitsch und Grembotschin leiden aber hauptsächlich daran, daß die schon so lange projektirte Bahn Thorn—Leibitsch noch nicht zu Stande gekommen ist.

Die Maschinenfabriken waren vollauf beschäftigt, namentlich der Absatz von landwirthschaftlichen Maschinen ist in Folge der guten Ernte gestiegen. Es wird allerdings geklagt, daß der Verkehr mit den Landwirthen recht schwierig sei, da die Besitzer häufig einen recht ausgedehnten Kredit beanspruchen.

Das Speditionsgeschäft hat in Folge des Stückgutstaffeltarifs bedeutende Ausfälle gehabt.

Der Getreidehandel litt unter der langsam zurückgehenden Konjunktur, sodaß bis zur Ernte das Geschäft mittelmäßig war, doch hob es sich nach der Ernte, und namentlich Roggen wurde mit gutem Gewinn an die hiesigen, die Königsberger und Danziger Mühlen abgesetzt. Der Absatz von Weizen war schwerfällig, nur die Nachbarmühlen nahmen erhebliche Posten auf. Gerste wurde an ostpreußische Brauereien abgesetzt sowie auf dem Wasserwege nach dem Westen versandt. Die Seehafentarife begünstigen den Absatz, doch machte sich immer wieder das Fehlen der Staffeltarife nachtheilig geltend.

Der Futtermittelhandel blickt auf ein günstiges Jahr zurück, denn die Einfuhr russischer Kleie hat gegen das Vorjahr bedeutend zugenommen, und sie konnte Dank der Detarifirung der Futtermittel immer schlanke auch auf weitere Entfernungen abgesetzt werden. Dies war von großer Wichtigkeit, weil die Landwirthe unserer Gegend in Folge der guten Futterernte und der Nothwendigkeit, feuchtgewordenes, minderwerthiges Getreide zu verfüttern, nach der Ernte geringeren Bedarf hatten. Eine große Erleichterung bot die Anordnung, daß der Alexandrower Grenztarif für die aus Alexandrowo hier eintreffenden Sendungen auch dann Giltigkeit hat, wenn der Bestimmungsort erst hier festgesetzt wird.

Der Wollhandel war gewinnbringend, denn wegen geringer Einfuhr aus überseeischen Ländern stiegen die Preise für feine Wollen.

Der Handel mit chemischen Düngemitteln bewegte sich ungefähr in den Grenzen des Vorjahres, wenn auch eine kleine Zunahme des Absatzes bei ungefähr gleichen Preisen zu verzeichnen ist. Die landwirthschaftlichen Genossenschaften, begünstigt durch Steuerfreiheit und ihren, namentlich bei dem hohen Bankdiskont förderlichen billigen Kredit, machten den Händlern schwere Konkurrenz.

Der Holzbedarf wurde in den letzten Jahren immer größer, sodaß

das hier ankommende Holz guten Absatz zu Preisen fand, die noch über die hohen des Jahres 98 hinausgingen.

Die günstige Konjunktur auf dem Eisenmarkte kam auch unseren Eisenhändlern zu Statten, wenn auch von den Thorner Eisenhändlern darüber geklagt wird, daß sich der Absatz immer schwieriger gestalte. Der Verkehr nach Rußland ging zurück, da wegen der hohen Preise die russische Kundschaft ihren Bedarf im eigenen Lande deckte.

Von der gewaltigen Steigerung der Kohlenpreise hatten in erster Linie die den Kohlenmarkt beherrschenden Großhändler Vortheile, doch war auch der Kleinhandel recht gewinnbringend und wäre es noch mehr gewesen, wenn ihm immer die benöthigten Quantitäten hätten geliefert werden können.

Der Absatz von Baumaterialien ist ungefähr der gleiche wie im Vorjahre gewesen, der Gewinn war aber gering, da in Folge der starken auswärtigen Konkurrenz sich das Geschäft nur bei sehr gedrückten Preisen durchführen ließ.

Ueber die Tuch-, Manufaktur- und Modewaarenbranche liegen uns verschiedene Berichte vor, aus denen ja eine kleine Steigerung des Umsatzes zu ersehen ist, doch ließ die Lage dieser Geschäfte noch viel zu wünschen übrig. Versandtgeschäfte und Detailreisende verführen immer wieder einen großer Theil gerade der zahlungsfähigsten Kundschaft, ihren Bedarf unter Umgehung der einheimischen Geschäfte auswärts zu decken.

Im Kolonialwaarengeschäft blieb der Umsatz der Hauptartikel Kaffee, Reis und Schmalz trotz verhältnißmäßig niedriger Preise ungefähr auf der Höhe des Vorjahres. Die erhebliche Preissteigerung des amerikanischen Petroleums bewirkte keine Mehreinfuhr russischen Oels, da dieses ebenfalls theurer wurde und man dem amerikanischen wegen seiner besseren Qualität den Vorzug giebt.

Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Gesetzentwurf über die Waarenhaussteuer.

Im Februar übersandte der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Handelskammern vertraulich den Entwurf eines Gesetzes über die Waarenhaussteuer zur Begutachtung. Da die Regierung inzwischen dem Landtage einen abgeänderten Gesetzentwurf vorgelegt hat, so dürfen wir wohl jetzt unsere damalige Stellungnahme zur öffentlichen Kenntniß bringen, zumal da wir auch dem neuen Entwurf gegenüber den gleichen Standpunkt einnehmen. Wir führten in unserm Gutachten vom 15. März 1899 folgendes aus:

„Nach eingehender Prüfung des Entwurfs sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß die darin vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen keineswegs geeignet sind, den beabsichtigten Zweck, die den Kleinhändlern durch die Konkurrenz der Waarenhäuser drohende Gefahr abzuwehren, zu erreichen. Es ist zwar zuzugeben, daß die Klagen selbstständiger Gewerbetreibenden, die bisher ihr Fortkommen durch den in geringerem Umfange betriebenen Kleinhandel sicherten, über die übermächtige Konkurrenz kapitalkräftiger Unternehmer nicht ohne Berechtigung sind; der vorliegende Gesetzentwurf trifft jedoch nicht alle dem Kleinhandel gefährliche Konkurrenten, sodann ist der Besteuerungsmodus auch nicht derart, daß dadurch die Konkurrenzfähigkeit der großen Waarenhäuser irgendwie eingedämmt werden könnte. Die großen Konsum- und Beamtenvereine, deren Konkurrenz in manchen Gegenden noch viel schädigender wirkt, als die der Waarenhäuser, sollen überhaupt nicht besteuert werden, trotzdem diese Vereine vielfach ganz den Charakter

gewinnbringender Unternehmungen angenommen haben. Ferner würde die den Waarenhäusern aufzuerlegende Steuer, wie dies ja auch ähnliche Maßnahmen in der ausländischen, insbesondere der französischen Gesetzgebung gezeigt haben, nur dazu führen, daß man durch intensiveren Betrieb die steuerliche Belastung wieder auszugleichen suchen würde. Nun wird ja allerdings in der Begründung hervorgehoben, daß die Staatsregierung mit dem Gesetzentwurf die großen Waarenhäuser nicht unterdrücken, sondern sie nur einer gerechten Besteuerung, die alle Betriebe im Verhältniß ihrer Leistungsfähigkeit und ihres Interesses an den Veranstaltungen der Gemeinde trifft, unterwerfen wolle. Auch ist es richtig, daß die bestehende Gewerbesteuer den Großbetrieb relativ nicht stärker als den Kleinbetrieb heranzieht; doch würde es dem Grundsatz einer gerechten Besteuerung wenig entsprechen, wenn man nur einen Theil der Großbetriebe herausgreifen würde, um sie stärker zu belasten. Eine gerechte Besteuerung könnte nur dadurch hergestellt werden, daß man die Gewerbesteuer für alle leistungsfähigeren Betriebe progressiver als bisher gestalten würde. Der Gesetzentwurf entspricht daher nicht den Grundsätzen der Gerechtigkeit.

Wenn man dem Kleinhandel wirklich helfen will, muß man den Kreis der durch das Gesetz zu Treffenden enger ziehen und ihn auf diejenigen Betriebe beschränken, die man, ohne die Gerechtigkeit zu verletzen, prohibitiv besteuern kann. Die schlimmsten Feinde des Kleinhandels sind nämlich garnicht die gut geleiteten, nach soliden kaufmännischen Grundsätzen handelnden Waarenhäuser, sondern die unsoliden Schleuderbazare die in allen Größen vorkommen und verderblich wirken. Die Bewegung gegen die Waarenhäuser wäre nicht so tiefgehend geworden, wenn es sich bloß um eine betriebstechnische Ueberlegenheit dieser Unternehmungen handelte, denn unsere deutsche Kaufmannschaft ist intelligent und betriebsam genug, um einen solchen Kampf mit Erfolg aufnehmen zu können. Der solide Kaufmann ist aber wehrlos gegenüber einer gewissen Art von Waarenhäusern, deren Betrieb, ohne direkt unlauter zu sein, den Grundsätzen eines anständigen Geschäfts widerspricht. Das Vorgehen solcher Häuser ist mannigfach; am häufigsten verwenden sie die nachstehenden Mittel. Sie führen nur die gangbarsten Artikel aller Branchen, die, meist von geringerer Qualität, scheinbar billiger zum Verkauf gebracht werden, wobei man die Preise nicht abrundet, um den Schein genauer Kalkulation hervorzurufen. Einige Artikel werden zu oder unter Einkaufspreis verkauft, um bei dem Publikum den Glauben zu erwecken, als ob alle Artikel gleich billig seien. Die Kommunen, in denen sich solche Geschäfte nieder-

lassen, werden meist noch dadurch geschädigt daß man vermöge einer raffinierten Methode der Gewinnberechnung fast gar keine Gewerbesteuern zahlt.

Gegen solche Geschäfte wäre allerdings nur ein Mittel zu empfehlen: die gänzliche Ausrottung, sei es durch Verbot, sei es durch eine sogenannte Erdrosselungssteuer. Leider wird es sehr schwer, wenn nicht unmöglich sein, durch ein Landesgesetz gerade diese Betriebe und diese Betriebe allein zu treffen. Sache der Gemeinden wäre es, hier einzugreifen, da sie die Entscheidung darüber, welche Betriebe zu der fraglichen Kategorie gehören, vermöge der genauen Kenntniß der Verhältnisse leichter treffen könnten. Es ist deshalb bedauerlich, daß die Kommunen so wenig auf die Wünsche der Staatsregierung eingegangen sind. Freilich wäre bei Regelung dieser Frage durch die Gemeinden die Gefahr partiischer Entscheidung nicht von der Hand zu weisen, doch könnte sie durch geeignete Staatsaufsicht vermindert werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf würde zwar auch einen Theil dieser unsoliden Geschäfte treffen, jedoch würde ihnen, wie schon oben erwähnt, der Betrieb durch die vorgesehene Steuer kaum erschwert werden. Eine große Anzahl von Geschäften, deren Gebahren ähnlich unlauter ist, würden aber auch dieser gelinden Steuer nicht unterliegen, während dagegen durchaus solide Geschäfte, deren Bekämpfung keineswegs geboten erscheint, einer Ausnahmesteuer verfallen würden.

So lange diese Schleudergeschäfte noch nicht gesetzlich bekämpft werden, kann sich die solide Kaufmannschaft nur dadurch helfen, daß sie, wie dies schon jetzt an vielen Orten geschieht, das Publikum darüber aufklärt, daß es in solchen Bazaren weder besser noch billiger kauft.

Gegenüber den soliden Waarenhäusern kann es sich aber für den Kleinhandel nur darum handeln, sich durch Energie, Intelligenz und durch Beseitigung so mancher jetzt vorhandener Mißstände konkurrenzfähiger zu machen. Die Ueberfüllung des Kleinhandels durch kaufmännisch schlecht vorgebildete, kapitalarme Unternehmer hat häufige Konkurse und damit die den Handel so schwer schädigenden Konkursausverkäufe zur Folge. Nachtheilig wirkt ferner das Borgunwesen und die für die kleineren Geschäfte oft ganz unverhältnißmäßig hohen Reklamekosten. Durch enges Zusammenschließen der Kaufleute würden sich diese Mißstände beseitigen oder doch vermindern lassen. Tüchtige Fachbildung, wie sie jetzt von der hohen Staatsregierung angeregt und gefördert wird, wird das ihrige dazu thun, dem Kleinhandel die ihm gebührende Stellung zu bewahren.

Wir sehen davon ab, auf die einzelnen Punkte des Entwurfs ein-



zugehen, da wir ja dem Gesetzentwurf gegenüber auf einem grundsätzlich ablehnenden Standpunkte stehen.“

**Gesetzentwurf über die
Schlachtwich- und Fleischbeschau.**

Gegen die von der Reichstagskommission festgesetzten Bestimmungen, nach denen die Einfuhr fremden Fleisches bis auf wenige Ausnahmen völlig ausgeschlossen werden sollte, hat die Kammer unter dem 7. März 1900 nachstehende Eingabe an den Deutschen Reichstag gerichtet:

„An Stelle des § 14 des Entwurfs eines Gesetzes über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau hat die Reichstagskommission nach den am 20. Februar zusammengestellten Beschlüssen abgeänderte Bestimmungen getroffen, deren Annahme durch den hohen Reichstag für die deutsche Volkswirtschaft die empfindlichsten Nachteile zur Folge haben müßte. Schon das Verbot der Einfuhr von eingepökeltem Fleisch und von Büchsenfleisch läßt sich entschieden nicht rechtfertigen, da sich sanitäre Gründe, die bei dem Gesetz doch allein maßgebend sein sollen, hierfür nicht anführen lassen, denn erfahrungsgemäß werden die Trichinen durch die Pökelung unschädlich gemacht und durch das Kochen des Büchsenfleisches alle schädlichen Keime vernichtet. Ganz unbegreiflich aber erscheint es, weshalb nach dem 31. Dezember 1903 auch solches, frisches und zubereitetes, Fleisch, dessen amtliche Untersuchung an der Grenze keinerlei Schwierigkeiten unterliegt, von der Einfuhr ausgeschlossen werden soll. Dies würde doch eine rein prohibitive Maßregel sein.

Da die Einfuhr von Fleischnahrung nach Deutschland eine Nothwendigkeit ist, so würde ein Einfuhrverbot für Fleisch im Verein mit der gegenüber vielen Ländern bereits bestehenden Grenzsperr für lebendes Vieh sicherlich eine beträchtliche Steigerung der Fleischpreise und damit eine Verminderung des Fleischkonsums herbeiführen. Dies würde in erster Linie die deutschen Arbeiter treffen, und da der besser genährte Arbeiter stets auch der leistungsfähigere ist, so würde die Maßregel auch für unsere Industrie im höchsten Grade nachtheilig sein. Durch das Verbot würden aber ferner auch unsere Handelsbeziehungen zu allen fleischexportirenden Ländern, die natürlich Gegenmaßregeln ergreifen würden, bedroht werden, und namentlich die in erster Linie durch das Gesetz getroffenen Vereinigten Staaten von Amerika würden nicht zögern, der deutschen Einfuhr Schwierigkeiten zu bereiten, wobei auch der für unsere Landwirtschaft so wichtige Zuckerexport empfindlich getroffen werden könnte.

Wir können daher nur die dringende Bitte aussprechen

Der hohe Reichstag wolle den von der Kommission zur Prüfung des Gesetzesentwurfs über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau gefaßten, in dem § 14 a—d festgelegten Beschlüssen seine Zustimmung versagen.“

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Dem Geschäftsbericht des Ausschusses an dem 26. Deutschen Handelstag für die Zeit vom 2. März 1899 bis Ende März 1900 entnehmen wir Nachstehendes:

„Dem Deutschen Handelstag traten die Handelskammern zu Graudenz und Swinemünde bei; er hat nunmehr 164 Mitglieder und vereinigt außer einigen freien kaufmännischen und industriellen Vereinigungen sämtliche zur Vertretung von Industrie und Handel gesetzlich berufenen Handelskammern, Handels- und Gewerbekammern und kaufmännischen Korporationen des Deutschen Reichs.

Auf Anregung der Handelskammer zu Magdeburg beschäftigte sich der Ausschuß mit der Frage, in welcher Weise die industriellen Interessen mehr als bisher durch den Handelstag vertreten werden könnten; im Laufe der Verhandlungen hierüber erweiterte sich die Frage dahin, inwieweit überhaupt die Thätigkeit des Handelstags umfassender und intensiver ausgestaltet werden könne und in welchen Punkten etwa eine Aenderung der Satzung und der Geschäftsordnung sich empfehle. Unter anderem wurde auch darüber verhandelt, ob der Name „Deutscher Handelstag“ in „Deutscher Industrie- und Handelstag“ umzuändern sei, ob die Zulassung von Vereinen zur Mitgliedschaft sich empfehle und ob die Bildung von Kommissionen das geeignete Mittel darstelle, die Thätigkeit des Handelstags in der erstrebten Weise zu erweitern. Die Angelegenheit ist nach vorausgegangener Berathung durch eine Kommission und den Ausschuß auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gesetzt worden.

Die Handelskammer zu Leipzig regte die Herausgabe eines Taschenkalanders für Handelskammern an und erklärte sich gleichzeitig bereit, dessen Bearbeitung im Auftrage des Handelstags und in enger Fühlung mit ihm zu übernehmen. Der Ausschuß beschloß am 2. März dem Antrag der Kammer stattzugeben; die Vorarbeiten sollen demnächst in Angriff genommen werden.

Auf Antrag der Handelskammer zu Graudenz beschäftigte sich der Ausschuß am 8. November v. J. mit der Frage, ob zu erstreben sei, daß den Handelskammern die Berechtigung zur Versendung

unfrankirter portopflichtiger Dienstfachen zuerkannt werde. Der Ausschuß hielt die Angelegenheit nicht für bedeutend genug, um sie von Handelstags wegen zu verfolgen; dabei wurde hervorgehoben, daß die Handelskammern im Verkehr mit den Gewerbetreibenden, die zur Handelskammer beitragspflichtig seien, sowie in manchen anderen Fällen doch wohl kaum von der erstrebten Berechtigung Gebrauch machen würden.

Gegenüber den Bestrebungen, größere Buchdruckereibetriebe in die Zwangsinnungen u. s. w. einzubeziehen, richtete das Präsidium an die Handelskammern eine Rundfrage zwecks Erkundung, wie sich sowohl die Inhaber von Buchdruckereien, als auch die Handelskammern zu der Frage stellten. Auf Grund des Ergebnisses der Rundfrage beschloß der Ausschuß am 9. November an die zuständigen Stellen den Antrag zu richten, daß in Streitfällen die Handelskammern vor der Entscheidung über die Zugehörigkeit Gewerbetreibender zur Handwerkskammer und Zwangsinnung gehört werden. Eine entsprechende Eingabe wurde am 16. Dezember an die Zentralbehörden der Bundesstaaten abgesandt.

In Folge eines gemeinsamen Erlasses des preußischen Finanzministers und des Handelsministers, nach dem die Handelskammern verpflichtet sein sollen, den Steuerauschnüssen ein Verzeichniß ihrer Beitragspflichtigen mitzutheilen und von jenen nur für die in diesem Verzeichniß aufgeführten Firmen eine Mittheilung der Gewerbesteuer beanspruchen könnten, richtete das Präsidium an die preußischen Handelskammern das Ersuchen um eine Aeußerung zu der Frage. Auf Grund des Ergebnisses der Umfrage beschloß der Ausschuß am 3. März für eine Aufhebung des Erlasses einzutreten. Das Präsidium richtete daraufhin am 24. März eine Eingabe an den Handelsminister.

Der Entwurf eines Gesetzes, betr. die Abänderung der Gewerbeordnung, nahm in § 36 die Bücherrevisoren unter diejenigen Personen auf, für die eine öffentliche Anstellung und Beeidigung reichsrechtlich für zulässig erklärt wurde. Dies gab Veranlassung zu einer Umfrage bei den Mitgliedern des Handelstags, ob der Wunsch bestehe, noch andere Gewerbetreibende (Sachverständige) unter jene Personen aufzunehmen. Dem Präsidium sind hierauf keine Anträge zugegangen.

Ein in Preußen von dem Minister für Handel und Gewerbe an die Handelskammern gerichteter Erlaß vom 14. Juni 1899 forderte diese auf, sich über die Verhältnisse der Anstellung der Handelskammersekretäre zu äußern. Auf Anregung der Handelskammer zu Magdeburg beschäftigte sich der Ausschuß am 9. November mit der Angelegenheit

und erklärte, daß es angezeigt sei, die im Hauptberuf die Geschäfte der Handelskammern führenden Beamten auf eine längere Reihe von Jahren fest anzustellen und für den Fall ihrer Dienstunfähigkeit für sie selbst, für den Fall ihres Todes für ihre Wittwen und Waisen Fürsorge zu treffen. Der Ausschuß faßte für die Durchführung der Pensionirung eine Vereinbarung mit einer deutschen Versicherungsanstalt oder die Bildung einer besonderen Kasse ins Auge und beschloß durch Umfrage festzustellen, in welchem Maße von einer derartigen Vereinbarung oder Kasse Gebrauch gemacht werden würde. Für den Fall einer größeren Theiligung wollte dann der Ausschuß seine Vermittelung eintreten lassen und den Handelskammern bestimmte Vorschläge machen. — Auf diese Umfrage steht der größte Theil der Antworten noch aus.

Von der Handelskammer zu Breslau und anderen Handelskammern im östlichen Preußen wurde beantragt, der Handelstag möge sich für eine Ermäßigung der Gebühren für Zeitungstelegramme aussprechen. Der Ausschuß entschied sich am 9. November für einen Antrag auf Ermäßigung der Gebühren für alle längeren Telegramme. Auf die an den Staatssekretär des Reichspostamts deswegen gerichtete Eingabe ging am 29. Januar eine ablehnende Antwort ein.

Auf Antrag mehrerer Handelskammern befürwortete das Präsidium beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Wiederzulassung von Rückfahrarten theils erster, theils zweiter Klasse für den Verkehr mit Belgien, Paris und London; der Minister lehnte am 27. Juli das Gesuch mit der Begründung ab, daß er ein Bedürfniß für die Wiederzulassung nicht anerkennen könne.

Auf die an die Eisenbahnverwaltungen der größeren Bundesstaaten gegen die Verkürzung der Ladefristen gerichteten Eingaben erfolgte von der preußischen Eisenbahnverwaltung ein ablehnender Bescheid, einige andere Verwaltungen theilten mit, daß die preußischen Bestimmungen in ihren Gebieten nicht eingeführt seien.

Bezüglich der Wagenstandgelder wandte sich das Präsidium außer an die Eisenbahnverwaltungen der größeren Bundesstaaten an den Ausschuß der Verkehrsinteressenten; dieser theilte am 30. September mit, daß er beschlossen habe, für den Antrag betr. Standgelder für Nichtausladen der Güter an Sonn- und Feiertagen innerhalb der Deutschen Eisenbahntarif-Kommission einzutreten; in der letztgenannten Körperschaft hat eine Verhandlung über den Antrag bis jetzt noch nicht stattgefunden.

Der Ausschuß verhandelte am 1. März v. J. über die Verbesserung der Stückgutbeförderung von Sachsen nach England und beschloß eine

allgemeine Erhebung über die Wünsche in Bezug auf den Stückgutverkehr zu veranstalten; das Ergebniß der Erhebung lag ihm am 9. November vor; er beschloß, es den deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Prüfung und Berücksichtigung der darin ausgesprochenen Wünsche mitzutheilen; von einem Theil der Verwaltungen gingen darauf entgegenkommende Antworten ein.

Auf Antrag der Münchener Kammer verhandelte der Ausschuß am 3. März über die Frage der Vermehrung der Kriegsflotte und beschloß sie auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu setzen.

Der Ausschuß lehnte am 3. März den Antrag der Handelskammer zu Limburg ab, der Handelstag möge erstreben, daß die Ausloosungen von Obligationen nicht mehr alljährlich, sondern in längeren Fristen in der Weise erfolgen, daß der Rückzahlungstermin mit der Erneuerung der Zinscheinreihen zusammenfällt.

Auf Antrag der Handelskammer zu Mannheim beschloß der Ausschuß am 9. November, für eine vermehrte Ausprägung von Kronen und Zehnpfennigstücken einzutreten. Das Präsidium richtete darauf eine Eingabe an den Reichskanzler. In der Sitzung des Reichstags vom 4. Dezember erklärte der Staatssekretär des Reichsschatzamts, daß den geäußerten Wünschen Rechnung getragen werden würde.

Die Beschlüsse und Verhandlungen der vorigen Plenarversammlung betreffs der Aenderung des Bankgesetzes sind den zuständigen Stellen überreicht worden und ist in der endgiltigen Fassung des Gesetzes den vom Handelstag geäußerten Wünschen in der Hauptsache Rechnung getragen worden.

Die in der vorigen Plenarversammlung gepflogenen Verhandlungen und gefaßten Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen sind den zuständigen Stellen übermittelt worden. Sobald der Wortlaut des umgearbeiteten Gesetzentwurfs, der zur Zeit dem Bundesrath vorliegt, veröffentlicht ist, wird zu entscheiden sein, ob der Handelstag Veranlassung hat, erneut dazu Stellung zu nehmen.

Die Handelskammer zu Görlitz hatte beim Ausschuß beantragt, dafür einzutreten, daß künftig bei allen handelsgerichtlichen Bekanntmachungen Geschäftszweig und Geschäftslokal der Firmen mit angegeben würden. Der Ausschuß verhandelte über den Antrag am 3. März und beschloß, bei den zuständigen Behörden der Bundesstaaten zu beantragen, es möge den Registerrichtern empfohlen werden, bei der Entgegennahme von Anmeldungen zum Handelsregister auf die Angabe

des Geschäftszweiges hinzuwirken und den angegebenen Geschäftszweig mit zu veröffentlichen; den Antrag auch hinsichtlich des Geschäftslokals zu stellen wurde abgelehnt.

Die Handelskammer zu Magdeburg hatte unter Hinweis auf die Nachricht in der Presse, daß in Preußen ein neuer Gesetzentwurf betr. die Gerichtskosten sich in Ausarbeitung befände, anheimgegeben, gegen die durch das Gesetz vom 25. Juni 1895 eingeführte hohe Belastung geeignete Schritte zu thun. Nachdem das Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, durch das verschiedene Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes in Preußen abgeändert werden sollten, dem Landtage zugegangen war, richtete das Präsidium an den Landtag, den Justizminister, Finanzminister und Handelsminister die Bitte, den Gesetzentwurf im Sinne der in der Ausschußsitzung vom 9. März 1896 geltend gemachten Wünsche zu gestalten.

Auf einen auf Beschluß des Ausschusses an die preußischen Minister für Handel und Gewerbe und der Finanzen gerichteten Antrag des Präsidiums, die Vereinbarungen betr. Entscheidung durch Schiedsgericht oder Sachverständige in Kauf- und Lieferungsverträgen von der Stempelabgabe frei zu lassen, ist am 3. Juli eine ablehnende Antwort eingegangen.

Auf Grund einer Umfrage bei den Mitgliedern beschäftigte sich der Ausschuß am 8. November eingehend mit dem preußischen Stempelsteuergesetz, war aber der Ansicht, daß ein Antrag auf Abänderung des Gesetzes zur Zeit nicht angezeigt erscheine, weil man bei der Haltung des Finanzministers und des Landtags bei einer Aenderung eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung zu gewärtigen habe.

Der Ausschuß verhandelte am 3. März über den dem preußischen Landtage zugegangenen Gesetzentwurf betreffend die Waarenhaussteuer und nahm dazu eine grundsätzlich ablehnende Stellung ein. Von dieser Stellungnahme wurde den preußischen Ministern der Finanzen, des Innern, für Handel und Gewerbe und den Häusern des Landtags Kenntniß gegeben. Der Gegenstand steht auf der Tagesordnung der Plenarversammlung.

Mit den Bestrebungen, eine Besteuerung der Großbetriebe in der Mülerei herbeizuführen, beschäftigte sich der Ausschuß am 3. März und beschloß, den Gegenstand auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu setzen.

Der Ausschuß verhandelte am 2. März über die seit einiger Zeit hervorgetretenen Bestrebungen, eine Auskunftsstelle für den auswärtigen Handel zu errichten, wie solche in mehreren fremden Staaten

schon beständen, und beschloß, die Angelegenheit in Verbindung mit der Frage der Bildung von deutschen Handelskammern im Auslande einer Kommission zur Vorberathung zu übertragen, sie in der für den 5. April in Aussicht genommenen Ausschußsitzung nochmals zu behandeln und sie auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu stellen.

Auf Antrag der Handelskammer zu Bromberg beschäftigte sich der Ausschuß am 9. November mit der Frage der Errichtung einer Rechtsschutzstelle für Streitigkeiten mit Ausländern. Die Anregung wurde als beachtenswerth anerkannt; der Ausschuß war jedoch der Ansicht, daß der Handelstag für deren Verwirklichung nicht in Betracht kommen, dies aber vielleicht bei der geplanten Errichtung einer Anknüpfungsstelle für den auswärtigen Handel geschehen könne. Er überwies die Frage dem Präsidium zur weiteren Erwägung. Erneut wurde die Anregung in der Ausschußsitzung am 2. März bei der Berathung über Einrichtungen zur Förderung des auswärtigen Handels zur Sprache gebracht.

Die Kolonialwaarenbörse zu Elberfeld-Barmen hatte beim preußischen Handelsminister Beschwerden erhoben über betrügerische Konnossemente bei Sendungen aus dem Auslande und Vorschläge für deren Abhilfe gemacht. Auf Veranlassung des Ministers wurden die Handelskammern vom Präsidium um Berichterstattung über die Frage ersucht. Der Ausschuß beschloß am 8. November, die Anregung der Kolonialwaarenbörse zu Elberfeld-Barmen nicht weiter zu verfolgen und sich darauf zu beschränken, dem Handelsminister das Ergebnis der Umfrage zu überreichen.

Nachdem das Präsidium sich beim Staatssekretär des Innern dafür bemüht hatte, daß den Handelskammern das neue Zolltariffschema so früh wie möglich zugänglich gemacht werde, ist der Entwurf einer neuen Anordnung des Zolltarifs Ende Januar zur Veröffentlichung gelangt. Mit Rundschreiben vom 26. Januar ersuchte das Präsidium die Mitglieder, den Handelstag von dem Ergebnis der Prüfung des Entwurfs und von den in Bezug auf die Zollsätze geäußerten Wünschen in Kenntniß zu setzen, damit eine systematische Zusammenstellung der von den Handelskammern auf diesem Gebiet geleisteten Arbeit vorgenommen werden könne. Falls es für zweckmäßig erachtet würde, für bestimmte Industrie- und Handelszweige diejenigen Mitglieder des Handelstags, die hauptsächlich dazu berufen seien, zu gemeinsamen Berathungen einzuladen, wolle sich das Präsidium gern in den Dienst einer solchen Anregung stellen. Das Präsidium erklärte sich ferner bereit, für die Handelskammern den Bezug des Entwurfs zu vermitteln;

von diesem Anerbieten wurde zahlreich Gebrauch gemacht; die Handelskammern bezogen bis jetzt rund 1400 Exemplare durch den Handelstag. — Ein Antrag der Handelskammer zu Posen, für die Berathung des ganzen Entwurfs von Handelstags wegen Kommissionen einzusetzen, wurde vom Ausschuß am 3. März mit der Begründung abgelehnt, daß es sich nicht empfehle, neben der Bearbeitung durch den wirthschaftlichen Ausschuß und die von ihm zugezogenen zahlreichen Sachverständigen, wie auch neben der Bearbeitung durch die einzelnen Handelskammern noch vom Handelstage eine umfassende Bearbeitung vorzunehmen, weil dadurch zuviel doppelte Arbeit gemacht würde.

In Folge der auf Grund des russischen Gesetzes über die Staats-Gewerbsteuer vom 1. Januar 1899 erfolgten höheren Besteuerung der Handlungsreisenden in Rußland wandte sich das Präsidium am 7. Juli mit einer Eingabe an den Reichskanzler und bat, für die Beseitigung gewisser mit jenem Gesetz verbundenen Unklarheiten und namentlich für die Herabsetzung der Steuer einzutreten.

In Folge Beschwerden über chikanöse Handlungsweise der amerikanischen Konsuln bei Beglaubigung der Fakturen und über das Verfahren der Zollbehörden in den Vereinigten Staaten veranstaltete das Präsidium bei den Mitgliedern des Handelstags eine Erhebung und unterbreitete das reichlich eingegangene Material in Form einer Denkschrift dem Reichskanzler mit der Bitte, zu prüfen, inwieweit den Beschwerden abgeholfen werden könne. Der Bericht ist dann auch den Regierungen der deutschen Bundesstaaten überreicht. Der Ausschuß beschloß am 9. November, von der Veröffentlichung des Berichts abzusehen, um die sich anbahnenden freundlicheren Beziehungen und schwebenden Verhandlungen zwischen den beiden Staaten nicht zu stören.

Mit Bezug auf den zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich abgeschlossenen, zur Zeit noch nicht ratifizirten Handelsvertrag richtete das Präsidium am 24. Februar an die Mitglieder des Handelstags die Bitte, der Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und dem Handelstag Äußerungen darüber zukommen zu lassen. Bis jetzt ist dem Ersuchen nur von einigen Kammern entsprochen worden.

Das Handelsmuseum zu Philadelphia richtete am 17. April an eine große Zahl deutscher Handelskammern die Aufforderung, Mitglied seines internationalen Beiraths zu werden und an dem im Oktober in Philadelphia stattfindenden internationalen Handelskongreß Theil zu nehmen. Um einen Meinungsaustausch zwischen den Kammern über die Aufforderung zu ermöglichen, richtete das Präsidium an die

Mitglieder des Handelstags das Ersuchen, ihm ihre Ansicht über die Angelegenheit mitzutheilen. Das Ergebnis der Rundfrage ist den Mitgliedern durch die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ mitgetheilt worden. Da ein großer Theil der Handelskammern sich ablehnend zu der Aufforderung verhielt, auch der Handelstag unmittelbar nicht eingeladen war, konnte eine Beschickung des Kongresses von Handelstags wegen nicht in Frage kommen.

Ueber den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, berieth am 10. Februar eine Kommission des Handelstags, deren Beschlüsse den Mitgliedern der Reichstagskommission und dem Staatssekretär des Innern, sowie dem Reichsversicherungsamt übermittelt wurden. Der Ausschuß des Handelstags genehmigte diese Beschlüsse am 3. März unter Hinzufügung einer Erklärung gegen die inzwischen von der Reichstagskommission beliebte Einfügung des § 57a betr. Feststellung der Entschädigungen. Die Angelegenheit ist auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gesetzt.

Die Handelskammer zu Barmen hatte beantragt, der Handelstag möge gegen den im Reichstag aus seiner Mitte eingebrachten Gesetzentwurf, betr. Erweiterung der Kompetenz der Gewerbegerichte als Einigungsämter, Stellung nehmen. Der Gegenstand ist auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gestellt.

Die Beschlüsse und Verhandlungen der vorigen Plenarversammlung, betr. die Schädigung des Handels durch Kornhausgenossenschaften und Landwirthschaftskammern, sind den zuständigen Stellen übermittelt worden. Zu bemerken ist, daß am 24. Februar unter der Firma „Brandenburgische Landwirthschaftliche Central-Bezugs- und Absatzgenossenschaft“ von brandenburgischen landwirthschaftlichen Genossenschaften eine Genossenschaft gegründet ist, die den bisher von der Ein- und Verkaufsstelle der brandenburgischen Landwirthschaftskammer bewirkten Absatz landwirthschaftlicher Produkte und die Beschaffung von Bedarfsartikeln übernehmen soll.

Die Anträge der Handelskammern zu Braunschweig und Coburg, betr. ein einheitliches, vereinfachtes und verdeutschtes Wechselsformular, lehnte der Ausschuß nach vorausgegangener Kommissionsberathung am 3. März ab, weil keine praktischen Mißstände zu Tage getreten seien, deren Beseitigung der Handelstag für seine Aufgabe halten könne. Hierauf richtete die Coburger Kammer am 24. März an den Handelstag ein Schreiben mit dem Antrag, dem Beschluß des Ausschusses sich nicht anzuschließen, vielmehr der Herbeiführung eines ein-

heitlichen, vereinfachten und verdeutschten Wechselformulares sich zu widmen.

Am 11. März berieth eine Kommission des Handelstags den Gesetzentwurf, betr. den Verkehr mit Wein, weinhaltigen und weinähnlichen Getränken. Ihre Beschlüsse wurden dem Staatssekretär des Innern und dem Reichs-Gesundheitsamt am 23. März überreicht. Die Frage ist auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gesetzt worden.“

In der Plenarversammlung des Deutschen Handelstages vom 6. und 7. April 1900 sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

„Zur Frage der „Vermehrung der Kriegsflotte“ wurde folgende Erklärung beschlossen:

„Der großartige Aufschwung des deutschen Handels mit dem Ausland, insbesondere die starke Steigerung der Ausfuhr von Erzeugnissen der heimischen industriellen Thätigkeit, gereicht dem Vaterlande, wie denen, die zu dieser Entwicklung beigetragen haben, zu hohem Ruhm. Je mehr indessen unsere Volkswirtschaft auf solcher Grundlage sich einrichtet, je zahlreichere und bedeutendere Interessen sich mit ihr verknüpfen, um so dringender ist die Nothwendigkeit, daß alles geschieht, was die Erhaltung dieser Grundlage gewährleistet. Hierzu gehört auch eine starke Kriegsflotte, die dem Kaufmann und Rheder überall auf der Erde den erforderlichen Schutz verleiht — im Frieden wie im Kriege, zu dessen Verhütung auch die Kriegsflotte bestimmt ist. Mit Dankbarkeit erkennt der Handelstag es an, daß die verbündeten Regierungen die großen Interessen, um die es sich für Deutschland handelt, in vollem Maße würdigen und in dieser Einsicht dem Reichstag den Entwurf einer Novelle zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 vorgelegt haben. Der Handelstag verbindet damit die Erwartung, daß auch der Reichstag der geforderten erheblichen Vermehrung der Kriegsflotte zustimmt, damit die Seemacht des Deutschen Reiches eine seinen gesteigerten Seeinteressen entsprechende Stärkung erfährt.“

Zur Frage der „Besteuerung der Großbetriebe im Kleinhandel“ wurde die vom Ausschuß empfohlene Erklärung in folgender Form angenommen:

„Der Entwurf eines preußischen Gesetzes, betreffend die Waarenhaussteuer, unternimmt es, den Großbetrieben im Kleinhandel den Wettbewerb mit den Kleinbetrieben der gleichen Art vermittelt einer auf den Umsatz gelegten Sondersteuer zu erschweren. Die Bemessung der Steuer nach dem Umsatz steht zu der gerechten Forderung, daß die Besteuerung sich nach der Leistungsfähigkeit richte, im Widerspruch.

Der Grundsatz, daß der Entwicklung zum Großbetrieb durch das Mittel der Besteuerung entgegenzutreten sei, würde, ohne den Kleinbetrieben zu nützen, in allgemeiner Durchführung die wirtschaftliche Zukunft des Vaterlandes gefährden und ist auch in beschränkter Anwendung als ein Hemmiß der Entfaltung wirtschaftlicher Kräfte und eine Schädigung der Konsumenten mit Entschiedenheit zurückzuweisen.“

Bezüglich des Gesetzes über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau faßte der Handelstag folgende Resolution:

„Zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Schlachtvieh- und Fleischbeschau, hat der Reichstag (in zweiter Lesung) Beschlüsse gefaßt, nach denen die Einfuhr von Fleisch in gewissem Umfang sofort, von 1904 ab mit wenigen Ausnahmen völlig verboten werden soll. Der Reichstag ist mit diesen Beschlüssen weit hinausgegangen über das allseitig anerkannte Bedürfniß sanitären Schutzes. Abgesehen von den schon in andern Punkten bedenklichen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfs würde jenes Verbot die Fleischernährung breiter Schichten des deutschen Volkes erschweren, insbesondere die Lebenshaltung und Leistungsfähigkeit der Arbeiter beeinträchtigen und dadurch auch die Entwicklung und den Wettbewerb unserer Industrie empfindlich schädigen. Jenes Verbot würde ferner geeignet sein, die Handelsbeziehungen des Deutschen Reichs und das weitere Aufblühen unserer Schifffahrt auf das nachtheiligste zu beeinflussen. Gegen alle über das Bedürfniß sanitären Schutzes hinausgehenden Beschlüsse des Reichstags legt der Deutsche Handelstag Verwahrung ein Namens der Industrie, des Handels und der Schifffahrt unseres deutschen Vaterlandes.“

Zum Gesetz über den Verkehr mit Wein gab der Handelstag folgende Erklärung ab:

„Das Gesetz, betreffend den Verkehr mit Wein, weinhaltigen und weinähnlichen Getränken, vom 20. April 1892 hat sich im Großen und Ganzen bewährt, so daß kein Bedürfniß dafür vorhanden ist, ein neues Gesetz an seine Stelle treten zu lassen. Hiervon abgesehen empfiehlt sich um so mehr, als hinsichtlich der von verschiedenen Seiten vorgeschlagenen Bestimmungen die Ansichten in den beteiligten Kreisen erheblich auseinander gehen. In weitem Umfang herrscht jedoch Uebereinstimmung in dem Wunsch, daß die Herstellung von Kunstwein verboten werden möge, da hauptsächlich ihre Zulassung es erschwert, Verfehlungen gegen das Gesetz festzustellen und zu bestrafen. Der Deutsche Handelstag tritt deshalb dafür ein, daß man das bestehende Gesetz erhalten und nur die Bestimmungen des § 4 durch folgende ersetzen möge:

§ 4.

„Es ist verboten, die Herstellung von Wein unter Verwendung:

1. eines Aufgusses von Zuderwasser auf ganz oder theilweise ausgepreßte Trauben,
2. eines Aufgusses von Zuderwasser auf Weinhefe,
3. von Korinthen oder Rosinen (auch in Auszügen und Abkochungen), sowie künstlichen Moststoffen,
4. von Säuren, säurehaltigen Stoffen, Bouquetstoffen oder Essenzen,
5. von Gummi oder anderen Stoffen, durch welche der Extraktgehalt erhöht wird, jedoch unbeschadet der Bestimmungen in § 3 Nr. 1 und 4,

soweit die unter § 4 Nr. 1 und 2 gekennzeichneten Getränke nicht nachweislich für den eigenen Haushalt des Herstellers bestimmt sind. Solche Getränke dürfen weder feilgehalten, noch verkauft, noch sonst in den Verkehr gebracht werden.

Die Herstellung von Tresterweinen ist den Brennereien gestattet zur ausschließlichen Herstellung von Branntwein unter der Kontrolle derjenigen Staatsbehörden, welche die Brennereien jetzt schon überwachen.

Die Ankündigung, das Feilhalten und der Verkauf der im § 1 und im § 4 Absatz 1 unter Nr. 3, 4 und 5 genannten Stoffe zum Zwecke der Weinbereitung ist verboten.

Bei der Herstellung von solchen Weinen, welche als Dessertweine (Süd-, Süßweine) ausländischen Ursprungs in den Verkehr kommen, ist der bloße Zusatz von Rosinen nicht als Verfälschung zu betrachten.

Wer den Vorschriften dieses Paragraphen zuwiderhandelt, unterliegt den Strafen des § 7.“

Ein Antrag der Handelskammer zu Freiburg, das Verbot der Herstellung der unter Nr. 1—5 gekennzeichneten Getränke auf die gewerbsmäßige Herstellung zu beschränken, wurde mit 131 gegen 73 Stimmen abgelehnt.

Ein Antrag der Handelskammern zu Straßburg und Müllhausen i. E., nach dem die Herstellung von Wein unter Verwendung von Korinthen, Rosinen für den eigenen Haushalt des Herstellers gestattet bleiben sollte, wurde mit 112 gegen 79 Stimmen abgelehnt.

Zur Frage der Besteuerung der Großbetriebe in der Müllerei wurde beschlossen:

„Nachdem in der Müllerei gewaltige technische und wirtschaftliche Umwälzungen sich vollzogen haben und neben den kleineren Lohn- und Handelsmühlen bedeutende, mit den besten Erfindungen menschlichen Scharfsinns ausgestattete kaufmännisch geleitete und am Welt-

verkehr betheiligte Unternehmungen entstanden sind, ist von kleineren und mittleren Mühlenbesitzern die Forderung erhoben, es möge zu ihren Gunsten eine gestaffelte Umsatzsteuer eingeführt werden, die mit der steigenden Produktion die Erzeugungskosten erhöhe und dadurch den großen Mühlen den Wettbewerb erschwere. Als prinzipieller Gegner jeder Umsatzsteuer erklärt sich der Deutsche Handelstag gegen diese Bestrebungen, da ihre Durchführung das Vorwärtstommen strebsamer und tüchtiger Menschen hemmen und zum Schaden der Allgemeinheit die durch die Vortheile des Großbetriebs zu erzielende Verbilligung und Verbesserung der Mülhenerzeugnisse verhindern würde.“

Zur Errichtung deutscher Handelskammern im Auslande wurde beschlossen:

„Der Deutsche Handelstag betrachtet die Errichtung von Handelskammern durch deutsche Kaufleute im Auslande als ein werthvolles Mittel zur Förderung des auswärtigen Handels und würde eine wohlwollende Unterstützung derartiger Organe durch die verbündeten Regierungen mit Freuden begrüßen.“

Zu der Anregung einer Reichsauskunftsstelle nahm der Handelstag folgende Stellung ein:

„Der Ausschuß des Deutschen Handelstags hat die Frage der Errichtung einer Auskunftsstelle für den auswärtigen Handel durch eine Kommission prüfen lassen und selbst wiederholt berathen. Er ist jedoch zu keiner bestimmten Ansicht darüber gelangt, welche Ziele mit einer solchen Stelle zu verfolgen, welche Einrichtungen dafür zu treffen und wie die erforderlichen Mittel aufzubringen sind. Sein Vorschlag geht dahin, daß die Angelegenheit zunächst noch von den einzelnen Mitgliedern des Handelstags erörtert und alsdann auf Grund ihrer Aeußerungen weiter verfolgt werde. Um den Mitgliedern die Erörterung zu erleichtern, soll ihnen über den bisherigen Verlauf der Angelegenheit Bericht erstattet werden.“

In der Einleitung zu der Erklärung über die Novelle des Unfallversicherungsgesetzes heißt es:

„Aus Anlaß des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, spricht der Deutsche Handelstag seine Ueberzeugung dahin aus, daß die Unfallversicherungsgesetzgebung sich im Großen und Ganzen bewährt hat und auch der vorliegende Entwurf in manchen Punkten zu billigen ist. Indessen erregen andere Bestimmungen dieses Entwurfs ernste Bedenken, die noch vermehrt sind durch Bestrebungen, wie sie in der XXI. Reichstagskommission zur Geltung zu kommen versucht haben.“

Im Einzelnen erklärte sich der Handelstag gegen territoriale Schiedsgerichte, für fakultative Einführung der Haftpflichtversicherung, gegen Beforgung eines Arbeitsnachweises durch die Berufsgenossenschaften, gegen Aufnahme fakultativer Bestimmungen ins Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz, für Beibehaltung des Umlageverfahrens, gegen die Mitwirkung der unteren Verwaltungsbehörden und Rentenstellen bei der Rentensfestsetzung, gegen jede Beschränkung der Kompetenz des Reichsversicherungsamts u. a. m.

Bezüglich der Gewerbegerichte gab der Handelstag folgende Erklärung ab:

„Die VII. Reichstagskommission hat gemäß ihrem Bericht vom 10. Mai 1899 den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Gesetzes vom 29. Juli 1890 über die Gewerbegerichte, aufgestellt und darin vorgesehen, daß auch dann, wenn das Gewerbegericht nicht von beiden Theilen als Einigungsamt angerufen wird, der Vorsitzende an den Streitigkeiten betheiligte Personen unter Strafandrohung vorzuladen und zu vernehmen befugt sein soll. Da durch solchen Zwang oder solche Strafe der gegen seinen Willen vorgeladene Theil leicht verstimmt und somit die Beilegung der Streitigkeiten eher erschwert als erleichtert werden könnte, spricht sich der Deutsche Handelstag gegen die Bestimmung aus, indem er sich zugleich mit dem von der Reichstagskommission gemachten Vorschlag einverstanden erklärt, nach dem der Vorsitzende des Gewerbegerichts auf die Anrufung des Einigungsamts hinwirken soll. — Der in der Kommission angenommene Antrag, nach dem die Gemeindebehörde eine Liste der Wahlberechtigten aufzustellen hat, ist als eine wesentliche Verbesserung anzusehen, da hierdurch die großen Mängel der jetzigen Bestimmungen beseitigt werden.“

Veröffentlichung von Restantenlisten.

Durch den Herrn Regierungs-Präsidenten von Horn ging uns Ende Juni ein die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel betreffendes Rundschreiben des Herrn Ministers des Innern zur Begutachtung zu, welches lautete:

„Seitens des Deutschen Handelstages ist unterm 29. Juni v. Js. an den Bundesrath die Bitte gerichtet worden, die von dem Bundesrathe laut Bekanntmachung vom 11. Dezember 1896 (R.-G.-Bl. S. 763) beschlossenen Bestimmungen, betreffend die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel, dahin zu ergänzen, daß in Zukunft die Zulassung von der Voraussetzung abhängig ist, daß von den gekündigten und nach dem Rückzahlungstermin noch nicht eingelösten Werthpapieren

ein Verzeichniß in einer Zeitung des betreffenden Börsenplatzes veröffentlicht wird.

Der Staatskommissar bei der hiesigen Börse hat in seinem aus Anlaß des bezeichneten Antrages erstatteten Berichte den Vorschlag gemacht, bei Ertheilung eines landesherrlichen Privilegiums zur Ausgabe eines Inhaberpapieres nach dem Gesetze vom 17. Juni 1833 (G.-S. S. 75) die regelmäßige Veröffentlichung von Restantenlisten in bestimmten Zwischenräumen vorzuschreiben.

Bevor diesem Vorschlage näher getreten werden kann, ist es wünschenswerth zu wissen, ob überhaupt Klagen über die unterlassene Veröffentlichung von Restantenlisten bezüglich der auf Grund eines landesherrlichen Privilegiums ausgegebenen Inhaberpapiere laut geworden sind und ob ein Bedürfniß, die Veröffentlichung solcher Listen im Privilegium den Kommunalverbänden pp. aufzuerlegen, wirklich vorliegt. Das Letztere dürfte kaum der Fall sein, da die Privilegien in der Regel auf nicht sehr erhebliche Beträge lauten, und zumeist die auf Grund derselben ausgegebenen Inhaberpapiere lokale Absatzgebiete haben, in welchen die Veröffentlichung von Restantenlisten kaum erforderlich erscheint, zumal jetzt $3\frac{1}{2}$ prozentige Papiere durch Ankauf und nicht durch Ausloosung zu tilgen vortheilhafter sein dürfte. Größere Städte werden aber, namentlich wenn es sich um größere Anleihebeträge handelt, heute wahrscheinlich schon Restantenlisten veröffentlichen.“

Wir erwiderten darauf:

„Es erscheint uns durchaus wünschenswerth, bei Ertheilung eines landesherrlichen Privilegiums zur Ausgabe eines Inhaberpapieres nach dem Gesetze vom 17. Juni 1833 die regelmäßige Veröffentlichung von Restantenlisten in bestimmten Zwischenräumen vorzuschreiben, und zwar würde es genügen, wenn diese Veröffentlichung jährlich ein Mal gelegentlich der Bekanntmachung der neu ausgelooften Stücke geschähe. Die Verluste, die jetzt den Besitzern von Inhaberpapieren dadurch entstehen, daß sie von der Ausloosung ihrer Stücke längere Zeit keine Kenntniß erhalten, sind ganz bedeutend; sie würden sich aber durch die regelmäßige Veröffentlichung von Restantenlisten erheblich vermindern lassen. In den allgemeinen Verloosungslisten finden sich zwar Restantenverzeichnisse von den verschiedensten Anleihen, jedoch nur von wenigen Kommunalanleihen. Die Ausgabe von Restantenlisten wird nämlich von den einzelnen Kommunalverbänden verschieden gehandhabt. Einige veröffentlichen solche Listen überhaupt nicht, andere nicht regelmäßig oder nicht in Börsenblättern, einige verweisen auf die

in Lokalblättern erscheinenden Listen oder geben bekannt, daß solche Listen von den Einlösungsstellen bezogen werden können. Unter diesen Umständen ist eine genaue Kontrolle schon für den Bankier eine mühevollere Arbeit, für den Privatmann fast unausführbar. Eine einheitliche Regelung wäre deshalb dringend notwendig, wobei aber auch dafür gesorgt werden müßte, daß die Veröffentlichung in einer zweckmäßigen, leicht übersichtlichen Form geschähe.“

**Einkauf von Armeebedürfnissen
durch die Proviantämter.**

Nach § 61 der Proviantamtsordnung sind die Proviantämter verpflichtet, ihren Bedarf vorzugsweise aus erster Hand zu decken. In Folge dessen ist der Handel von der Lieferung an die Proviantämter fast völlig ausgeschlossen. Auf einen Antrag der Handelskammer um Abänderung dieser Bestimmung waren wir dahin beschieden worden, daß der Herr Kriegsminister nach eingehenden Ermittlungen die vorgebrachten Bemängelungen nicht für zutreffend befunden habe und sich deshalb nicht veranlaßt sehe, eine anderweitige Handhabung des Ankaufsgeschäftes anzuordnen. Auch eine an den Reichstag gerichtete Petition blieb ohne Erfolg. Trotzdem ein erneutes Vorgehen nicht aussichtsreich erschien, haben wir uns im Juni einer Petition der Handelskammer zu Graudenz durch die nachstehende Eingabe angeschlossen:

„Ew. Excellenz liegt eine Petition der Handelskammer zu Graudenz vom 1. Juni d. Js. vor, worin um Beseitigung der durch § 61 der Proviantamts-Ordnung bewirkten Beschränkung des freien Verkehrs an den Proviantämtern gebeten wird. Wir bitten ganz gehorsamst, diesen Darlegungen, denen wir in allen Punkten zustimmen, hochgeneigtest Gehör schenken zu wollen, damit endlich diese Bestimmung, die eine Kränkung des Handelsstandes bedeutet und ihren Zweck, den Landwirthen bessere Preise zu gewähren, für die Gesamtheit doch nicht erreicht, wegfalle. Bereits unter dem 2. Mai 1895 haben wir den Amtsvorgänger Ew. Excellenz, Herrn von Berlepsch, um Aufhebung der beregten Bestimmung gebeten, sind jedoch abschlägig beschieden worden. Es hat sich seither immer deutlicher gezeigt, daß die Bestimmung des § 61 den Landwirthen keinen Nutzen gebracht hat, denn wenn auch in einzelnen Fällen Landwirthen von Proviantämtern ein der derzeitigen Marktlage nicht entsprechender, zu hoher Preis bezahlt worden ist, so ist die Wirkung doch andererseits die gewesen, daß die Getreidehändler wegen der Unmöglichkeit, an die Proviantämter verkaufen zu können, den Landwirthen des vermehrten Risikos wegen einen geringeren Preis bieten mußten, sodaß schließlich

die Gesamtwirkung eine Benachtheiligung der Landwirthe ergeben hat und somit die Aufhebung des genannten Paragraphen im wohlverstandenen Interesse der Landwirthschaft selbst liegt. Aber ganz abgesehen hiervon ist es doch unbillig und kränkend, den Stand der Getreidehändler gänzlich von dem Mitbewerb bei der Versorgung des Heeres mit Brotgetreide auszuschließen, und wir bitten deshalb Ew. Excellenz als den berufenen Vertreter des Handelsstandes, hochgeneigtest dahin wirken zu wollen, daß § 61 der Proviantamtsordnung aufgehoben werde und die Proviantämter angewiesen werden, freihändig da zu kaufen, wo sie am besten und billigsten bedient werden.“

Wollmärkte.

In einem uns von dem Herrn Oberpräsidenten zur Begutachtung übersandten Ministerialerlaß über die Verminderung der Wollmärkte war ausgeführt:

„Die Handelskammer für die westliche Niederlausitz in Cottbus hat in Anregung gebracht, die Wollmärkte in Preußen bis auf die in Berlin und Breslau aufzuheben und an diesen Orten jährlich 2 Märkte, den einen Ende April für ungewaschene Wolle, den anderen Ende Juni für gewaschene Wolle (Rückenwäsche) abzuhalten.

Sie führt an, daß seit mehr als zwei Jahrzehnten im Inlande ein steter Rückgang der Schafzucht und damit eine entsprechende Abnahme der Wollproduktion zu bemerken sei. Es habe sich im Laufe der Zeit eine Verschiebung des Zeitpunkts der Schur der Schafe herausgebildet. Während früher die Schafe nach der Ende Mai oder Anfang Juni vorgenommenen Wäsche geschoren wurden, werde der bei Weitem größte Theil der Heerden jetzt ungewaschen und zwar bereits Ende April/Mai geschoren und die Wolle in diesem Zustande in den Handel gebracht. Endlich züchtete früher jede Provinz ihre eigenthümlichen Wollsorten. Infolge anderweiter Wollzüchtung und der Kreuzungen der Heerden werde jetzt im ganzen Reiche mit Ausnahme eines kleinen Theils von Schlesien ein ungefähr gleiches Produkt erzeugt.

Diese Umstände hätten bewirkt, daß die auf den einzelnen Wollmärkten angefahrenen Mengen von Wolle im Verhältniß zu früher kleiner geworden seien, sodaß sowohl aus diesem Grunde als auch wegen der im Allgemeinen gleichen Beschaffenheit der zum Verkauf gestellten Wolle der Besuch der Märkte für viele Händler und Käufer nicht mehr lohne. Die Wollmärkte von Cottbus, Lübben, Spremberg, Ratibor, Torgau und Strehlen wiesen gar keine Zufuhren mehr auf, die Anfuhr von Wolle auch in den größeren Wollmärkten zu Berlin,

Landsberg, Stettin, Stralsund, Posen und Breslau sei bedeutend zurückgegangen.

Der Berliner Wollmarkt würde in Zukunft wegen der größeren Zufuhr von Wolle besser als die mit zum Theil verschwindend kleinen Mengen beschickten Märkte im Stande sein, Käufer anzuziehen und der wirklichen Marktlage entsprechende Preise hervorzubringen. Wegen der zentralen Lage und seiner nach und von allen Seiten günstigen Eisenbahnverbindungen eigne sich Berlin besonders. Auch seien daselbst für die angefahrenen Mengen an Wolle geeignete Lagerräume sowie die für die Käufer erforderlichen Geldmittel leicht zu beschaffen.

Für Schlesien müßte die Provinzialhauptstadt als Marktort gewählt werden.“

Hierauf erwiderten wir nach Befragung der Interessenten:

„Nachdem durch Verfügung der Herren Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe die Thorner Wollmärkte aufgehoben worden sind, haben wir ja an den Wollmärkten selbst kein direktes Interesse mehr. Auch in unserem Bezirke hat die Wollproduktion in den letzten Jahren immer mehr abgenommen und eine Beschickung des Thorner Marktes schon vor dessen Aufhebung jahrelang nicht mehr stattgefunden, da die Schafe schon im April geschoren und die Schmutzwollen von den Händlern in den einzelnen landwirthschaftlichen Betrieben direkt aufgekauft werden. Wir können daher auch keinen Nachtheil darin erblicken, wenn die übrigen Wollmärkte, abgesehen von denen in Breslau und Berlin, aufgehoben werden. Vielleicht könnte es sich empfehlen, den Posener Markt beizubehalten, da dort noch, wenn auch in kleineren Mengen gewisse Qualitätswollen (von Rambouillet- und Merinostämmen) gehandelt werden und die dortigen Preise außerdem für den Wollhandel unseres Bezirks bisher maßgebend gewesen sind.“

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirks-Eisenbahnrath.

In der Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, die am 29. Juni 1899 stattfand, wurde der Antrag:

„Für das Gebiet der königlich preussischen Staatseisenbahnen Zucker aller Art im Falle der Ausfuhr aus Spezial-

tarif I in den Spezialtarif III zu versetzen und der Tarifposition hinzuzufügen:

„Außerdem wird für Rohzucker an Raffinerieen der Unterschied zwischen der berechneten und der nach Spezialtarif III sich ergebenden Fracht nach dem Verhältnisse der von der Raffinerie in der Zeit vom 1. September eines Jahres bis zum 31. August des nächsten Jahres zur Ausfuhr gebrachten Menge Raffinade zu dem Gewichte der in derselben Zeit von ihr insgesamt verarbeiteten Menge Rohzucker an die Zuckerraffinerie auf deren Antrag erstattet. Der ausgeführte raffinierte Zucker wird dabei mit dem $1\frac{1}{9}$ fachen des wirklichen Gewichts in Rechnung gestellt. Der Erstattungsantrag hat alle in dieser Zeit empfangenen Sendungen Rohzucker zu umfassen und ist von der Raffinerie spätestens einen Monat darauf unter Vorlegung der Originalfrachtbriefe über diese Sendungen, sowie der steueramtlichen Bescheinigung über die in dem angegebenen Zeitabschnitte von der Raffinerie insgesamt verarbeiteten Gewichtsmengen Rohzucker und über die in der Zeit von ihr zur Ausfuhr gebrachten Gewichtsmengen Raffinade bei der Verwaltung der Empfangsbahn anzubringen“

einstimmig angenommen. Dagegen wurde der Zusatzantrag:

„Alle für die Seehäfen gewährten und zu gewährenden Ausnahmefrachten für Zucker in gleicher Höhe auch auf den Verkehr mit binnenländischen Umschlagshäfen auszudehnen“

gegen 13 Stimmen abgelehnt.

Gleichfalls abgelehnt wurde der Antrag, die Eisenbahnverwaltungen zu bitten, die alljährlich vor Fertigstellung der Fahrpläne angefertigten vorläufigen Entwürfe in Zukunft auch den Mitgliedern des Bezirks-Eisenbahnrathe zukommen zu lassen.

In der Sitzung, die am 29. November in Danzig stattfand, wurde von unserm Mitgliede, Herrn E. Dietrich, der Antrag auf Einstellung direkter Wagen im Verkehr zwischen Thorn—Bromberg—Danzig—Zoppot eingebracht und von der Versammlung nebst dem Eventualantrag

die Eisenbahndirektionen um Einstellung eines direkten Wagens von Thorn über Marienburg nach Danzig — Zoppot zu ersuchen,

einstimmig angenommen.

Ebenso gelangte der Antrag zur Annahme:

„Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle beschließen, den Herrn Verkehrsminister um möglichst weitgehende Herabsetzung der Tarife für einheimische Steinkohle zu ersuchen.“

Angenommen wurde ferner der Antrag auf Einlegung einer Schnellzugverbindung auf der Strecke Insterburg — Thorn, dagegen lehnte man den Antrag auf Einlegung eines Tages-Schnellzuges auf der Strecke Insterburg — Jablonowo — Graudenz — Bromberg — Berlin ab und erklärte sich nur für die Unteranträge:

1. Der Eisenbahnrath erkennt an, daß eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des mittleren Theiles der Provinz Westpreußen erstrebenswerth ist.
2. Als die gegenwärtig mögliche Verbesserung wird angesehen und empfohlen, die Einlegung eines Anschlußzuges von Marienburg nach Thorn zu dem neu geplanten D-Zuge Insterburg — Thorn — Posen — Berlin mit der größten zulässigen Geschwindigkeit.

Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn.

Auf unsere Eingabe vom Dezember 1897 ging uns unter dem 1. Juli 1899 von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Bescheid zu, daß die Frage der Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Eisenbahn Thorn—Marienburg eingehend geprüft worden sei, wobei sich ergeben habe, daß die hierfür aufzuwendenden einmaligen und dauernden Ausgaben so erheblich seien, daß sie zu dem davon für den Verkehr zu erwartenden Nutzen in keinem angemessenen Verhältniß stehen würden. Die Umwandlung der genannten Bahn in eine Vollbahn könne daher für die nächste Zeit noch nicht in Aussicht gestellt werden.

Bei diesem ablehnenden Bescheid konnten wir uns natürlich nicht beruhigen, zumal da uns die Ablehnungsgründe nicht stichhaltig erschienen, und wir richteten deshalb eine erneute Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, worin wir ausführten:

„Ew. Excellenz haben wir im Dezember des Jahres 1897 die Bitte unterbreitet, auf der Weichselstädtebahn den Vollbahnbetrieb einführen und den zu diesem Zwecke nothwendigen Umbau in die Wege leiten zu wollen. Veranlaßt dazu waren wir durch die zahllosen Klagen über den sekundären Betrieb dieser Linie, die die fruchtbarste Gegend unserer Provinz, das Kulmer Land durchschneidet, die verkehrsreichsten Städte: Thorn, Culmsee, Graudenz, Marienwerder und Marienburg mit einander und mit der Provinzialhauptstadt Danzig

verbindet, auch seit ihrem Bestehen zur wirthschaftlichen Hebung dieser Gegend nicht unbeträchtlich beigetragen hat, jetzt aber, nachdem die Entwicklung eine gewisse Höhe erreicht hat und die von ihr berührten Städte immer mehr emporblühen, wegen ihres sekundären Betriebes, der nur recht langsam fahrende Züge und keinen Nachtdienst gestattet, ein unzureichendes Verkehrsmittel darstellt. Wir gaben uns der sicheren Hoffnung hin, daß unser von vielen Seiten unterstützter Antrag nicht ohne Erfolg bleiben würde und wurden darin bestärkt, als wir die hohe Verfügung Ew. Excellenz vom 20. Mai 1898 erhielten, wonach die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig mit den nöthigen Vorermittlungen betraut worden war, zumal da uns nicht unbekannt war, daß die Danziger Direktion mit ihrem ausgezeichneten Präsidenten, Herrn Thomé, an der Spitze, der Umwandlung der Weichselstädtebahn durchaus sympathisch gegenüberstand. Um so niederschmetternder wirkte auf uns der Bescheid vom 1. Juli d. Js., — I. D. 5202 — worin uns eröffnet wurde, daß die Umwandlung der Bahn Thorn-Marienburg in eine Vollbahn für die nächste Zeit noch nicht in Aussicht gestellt werden könne, weil die hierfür aufzuwendenden einmaligen und dauernden Ausgaben so erheblich seien, daß sie zu dem davon für den Verkehr zu erwartenden Nutzen in keinem angemessenen Verhältnisse stehen würden. Uns sind zwar in den letzten Jahren wiederholt unsere Anträge auf Besserung der Eisenbahnverhältnisse unseres Bezirks abgelehnt worden, dennoch waren wir auf die Ablehnung dieses, einem so dringenden Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Antrags nicht gefaßt. Daß die Bahn jetzt den Personenverkehr in ganz unzulänglicher Weise vermittelt, ist ja nicht nur von uns, sondern auch von den übrigen an der Linie gelegenen Städten ausführlich dargelegt worden, ergiebt sich ja auch aus einem Blick in den Fahrplan. Durch Einführung des Vollbahnbetriebes würden die Städte sich wirthschaftlich bedeutend näher rücken, auch würde dadurch der Güterverkehr sich beschleunigen lassen, was doch zweifellos im eigensten Interesse der Eisenbahnverwaltung liegt. Für den Durchgangsverkehr würde die Strecke nach der Umwandlung überhaupt erst benutzbar werden. Die sämtlichen Bahnhofsanlagen aber mit ihren räumlich ganz unzureichenden Empfangsgebäuden, den kärglich ausgestatteten, engen und schlecht beleuchteten Warterräumen bedürfen dringend baldiger Umänderung. Auf dem Bahnhofe Culmsee war die Lage derart, daß schon jetzt ein neues Bahnhofsgebäude errichtet werden muß. Es wäre doch sicherlich auch finanziell das Richtigste, wenn man nicht jetzt an einzelnen Stellen das Allernothwendigste errichten würde, man vielmehr den gesammten

Umbau, der doch über kurz oder lang erfolgen muß, planmäßig vornehmen würde, damit nicht die inzwischen gebauten Anlagen sich späterhin als unbrauchbar erweisen.

Nun wird ja allerdings in dem ablehnenden Bescheide das wirtschaftliche Bedürfnis nicht geleugnet, ebensowenig werden technische Schwierigkeiten als Gründe der Ablehnung geltend gemacht; einzig und allein das finanzielle Moment ist für die Zurückweisung des Antrags ausschlaggebend gewesen. Wir wagen zu behaupten, daß gerade bei der Weichselstädtebahn mit ihren niedrigen Anlagekosten und ihrer vorzüglichen Rentabilität dieser Ablehnungsgrund am wenigsten gerechtfertigt ist. Wie sich der Verkehr steigern wird, falls der Bollbahnbetrieb zur Einführung gelangt, läßt sich ja kaum voraussagen, doch ist es eine alte Erfahrung, daß die Steigerung stets unterschätzt wird. Wir aber haben, da wir die jetzigen Unbequemlichkeiten des Verkehrs auf der Weichselstädtebahn aus eigener Erfahrung kennen und da wir wissen, wie dringend das Bedürfnis nach Abänderung ist, die feste Ueberzeugung, daß die durch die Umwandlung entstehenden einmaligen und dauernden Ausgaben allein durch die darauf erfolgende Zunahme des Verkehrs sich hinreichend bezahlt machen werden. Aber selbst wenn man annehmen wollte, daß dies in den ersten Jahren vielleicht noch nicht zuträfe, so wäre dies immerhin noch kein Grund zur Ablehnung, falls erwartet werden könnte, daß die gesamten Anlagekosten und dauernden Ausgaben in den Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr ein hinreichendes Äquivalent finden würden. Dies ist aber u. E. nicht zu bezweifeln, wenn wir es auch nicht zahlenmäßig nachweisen können, denn jedenfalls hat trotz des sekundären Betriebes auf der Bahn in den letzten Jahren eine ganz erhebliche Zunahme sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs stattgefunden, wie dies die nachstehenden Zahlen, die wir aus den Verkehrsübersichten der königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg und Danzig zusammengestellt haben, ergeben. Wir haben dabei die beiden Endpunkte Thorn und Marienburg nicht in Anrechnung gebracht.

Es sind hiernach gestiegen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepädkverkehr von 671 700 Mk. im Jahre 1893/94 auf 898 600 Mk. im Jahre 1898/99, die Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr von 1 719 400 Mk. im Jahre 1893/94 auf 2 414 000 Mk. im letzten Jahre, die Gesamteinnahmen der Stationen also von 2 391 100 Mk. auf 3 312 900 Mk. d. i. eine Steigerung von etwa 39 Prozent. Hieraus geht deutlich eine bedeutende Hebung des Verkehrs auf der Weichselstädtebahn hervor, wodurch die schon jetzt recht gute Verzinsung der Anlagekosten sich

immer günstiger gestaltet. Wenn die jetzt nothwendig werdenden Mehrkosten sich nicht in demselben Maße verzinsen sollten, wie die ersten Anlagelkosten, so ist dies doch noch kein Grund, sie nicht aufzuwenden. Man hätte eben von vornherein die Bahn so einrichten müssen, daß im Bedarfsfalle der Vollbahnbetrieb sofort hätte eingeführt werden können; die Bedeutung der Linie war aber erheblich unterschätzt worden, denn hätte man den sich bald nach Vollendung des Baues entwickelnden großen Verkehr vorausgesehen, so würde man garnicht daran gedacht haben, die Strecke als Sekundärbahn auszubauen. Es ist deshalb gewiß gerecht und billig, daß man den beim Bau gemachten Fehler wenigstens jetzt, nach 20 Jahren, nachdem sich der Zustand als unhaltbar erwiesen hat, wieder gut mache. Auch scheint uns kein Zeitpunkt günstiger als der jetzige, wo die Städte sich alle im Aufblühen befinden, denn wenn jetzt der zu erwartende Nutzen nicht die Kosten decken sollte, so wird wohl überhaupt nie die Zeit für eine Umwandlung der Bahn kommen.

Wie nothwendig ein schnellerer Zugverkehr auf der Weichselstädtebahn ist, geht ja auch aus der Ew. Excellenz kürzlich zugegangenen Eingabe der Handelskammer zu Graudenz wegen Einrichtung eines Schnellzugsverkehrs mit Berlin hervor. Man kann es der aufblühenden Stadt Graudenz sicher nicht verdenken, wenn sie bei ihren jetzigen Verkehrsverhältnissen nach einer Besserung verlangt, doch würde u. E. ihren Wünschen am besten Rechnung getragen werden, wenn die Bahn Thorn—Marienburg Vollbahnbetrieb erhält, denn dann kann Graudenz sowohl in Marienburg als auch in Thorn rasch Anschluß an gute Schnellzüge nach Osten und Westen erreichen.

Kürzlich hatten wir u. A. um Verlegung eines von Kornatowo nach Kulm fahrenden Zuges gebeten, damit der letzte, Abends 8 Uhr von hier nach Graudenz abgehende Zug Anschluß nach Kulm erhalte. Unser Antrag wurde aber von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig mit folgendem, für die bestehenden Verhältnisse charakteristischen Zusatze abgelehnt: „Verbesserungen der jetzt nicht ganz zulänglichen Anschlußverbindungen werden sich voraussichtlich erst dann erzielen lassen, wenn in Folge Umwandlung der Strecke Thorn—Graudenz in eine Vollbahn die Anwendung größerer Geschwindigkeit möglich ist.“

So ist auch kürzlich im Bezirkseisenbahnrathe die Einstellung direkter Wagen zwischen Thorn und Danzig nicht für die Strecke Thorn—Marienburg—Danzig, sondern für Thorn—Bromberg—Dirschau—Danzig beantragt worden, weil eben Jeder diese längere Strecke wegen der größeren Geschwindigkeit der dort verkehrenden Züge vorzieht.

Die Beispiele, aus denen hervorgeht, daß die Weichselstädtebahn wegen ihres sekundären Betriebes sich noch nicht zu der Bedeutung erhebt, zu der sie ihrer Lage nach berufen wäre, ließen sich noch weiter häufen, doch glauben wir, Ew. Excellenz von der Unhaltbarkeit des jetzigen Zustandes bereits hinlänglich überzeugt zu haben.

Wir richten daher an Ew. Excellenz die gehorsame und dringende Bitte, die Angelegenheit nochmals in wohlwollende Erwägung zu ziehen, die finanziellen Bedenken fallen zu lassen und unserer Provinz durch Umwandlung der Bahn die schon so lange nothwendige Verkehrsverbesserung zu gewähren. Wenn unser Osten in wirthschaftlicher Beziehung dem Westen näherkommen soll, so müssen ihm auch die dazu erforderlichen Hilfsmittel gegeben werden. Wir würden Ew. Excellenz zu ganz besonderem Danke verbunden sein, wenn die Kosten für die Umwandlung noch auf den Etat des nächsten Jahres gesetzt werden könnten, was ja um so leichter möglich ist, als alle Vorarbeiten bereits vollendet sind.“

Die an dem Antrage interessirten Städte, Korporationen, Abgeordneten u. d. h. baten wir um Unterstützung unseres Vorgehens, was uns auch allseits bereitwillig zugesagt wurde. So wurde denn auch unser Antrag in den Sitzungen des Abgeordnetenhauses vom 1. und 2. März 1900 durch die westpreußischen Abgeordneten, die Herren Conrad, Kittler und Rickert warm befürwortet. Aus der darauf erfolgten Erwiderung des Herrn Ministers, daß sich in letzter Zeit die Verkehrsverhältnisse auf der Weichselstädtebahn günstiger gestaltet hätten und er daher eine nochmalige Prüfung gerne zusage, können wir wenigstens wieder einige Hoffnung schöpfen. Ferner hat die Handelskammer zu Graudenz an das Abgeordnetenhaus eine Petition wegen Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn gerichtet, welche Eingabe der Regierung zur Erwägung übergeben worden ist.

Fortführung der Nebenbahn Kulm—Anislaw bis Thorn.

Nachdem unser Antrag auf Herstellung einer Eisenbahnlinie zwischen Thorn und Kulm als Fortsetzung der bereits im Bau begriffenen Strecke Kulm—Anislaw im Dezember 1898 abgelehnt worden war, der Herr Minister aber in einer Audienz unsrem Vorsitzenden anheim gestellt hatte, den Antrag nochmals einzubringen, haben wir im Februar 1900 in der nachstehenden Petition unsern Antrag wieder aufgenommen:

„Ew. Excellenz hatten wir im Juni 1898 die gehorsame Bitte unterbreitet, die Kosten für die Fortführung der Bahn Kulm—Anislaw

bis Thorn in den Etat einstellen zu wollen, worauf uns durch Seine Excellenz, den Herrn Oberpräsidenten Dr. v. Gofler unter dem 8. Dezember 1898 der Bescheid zuging, daß nach dem Ergebniß der daraufhin angestellten Ermittlungen die Herstellung einer neuen, unmittelbaren Schienenverbindung zwischen Unislaw und Thorn zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden könne. Wir würden es nicht wagen, schon jetzt von Neuem mit unserem Antrag hervorzutreten, wenn nicht Ew. Excellenz in der unserem Vorsitzenden im Frühjahr 1899 gewährten Audienz angedeutet hätten, daß eine erneute Eingabe vielleicht Berücksichtigung finden würde. Bis jetzt ist ja die Gefahr der Ablenkung des Verkehrs der Stadt Kulm von Thorn zu Gunsten Brombergs noch nicht brennend geworden, da der Bahnbau Kulm—Unislaw noch nicht in Angriff genommen worden ist. Kürzlich sollen jedoch die Erdarbeiten ausgeschrieben worden sein, weshalb es dringend erwünscht erscheint, daß auch über die Fortführung der Bahn bis Thorn baldigst Entscheidung getroffen werde, damit womöglich beide Strecken zu gleicher Zeit in Betrieb genommen werden können und eine Verkehrsablenkung zum Nachtheil Thorns vermieden wird. Die Stadt Thorn hat einen gerechten Anspruch auf bessere Bahnverbindungen nach denjenigen Bezirken, deren uralter Verkehr mit Thorn durch die neuerbaute Bahnlinie Schönsee—Culmsee—Bromberg—Jablonowo—Graudenz—Laskowitz zum großen Nachtheile des Thorner Handels eine erhebliche Einbuße erlitten hat, die durch die Linie Kulm—Unislaw noch bedeutend vergrößert werden wird, wenn man nicht durch Weiterführung der Bahn bis Thorn einen Ausgleich schafft. Ist so der Bau der Bahn Unislaw—Thorn ein Gebot der Gerechtigkeit, so liegt er auch, wie wir dies bereits in unserer ersten Eingabe ausgeführt haben, im Interesse der Eisenbahnverwaltung und ebenso der Landwirthschaft und Industrie unseres Bezirks. In den letzten Jahren hat die Mühlenindustrie in Thorn und der näheren Umgebung einen gewaltigen Aufschwung genommen, sodaß hier jetzt im Jahresdurchschnitt etwa 60000 t vermahlen werden. Es ist natürlich für diese Mühlen von hohem Werthe, durch Erschließung des zwischen Thorn und Unislaw liegenden landwirthschaftlichen Gebietes sich neue Zufuhren von Getreide zu sichern, ebenso wie es für die Landwirthschaft selbst von großem Nutzen ist, einen so wichtigen Markt wie Thorn leicht mit ihrem Getreide erreichen zu können. Ferner ist hier im Herbst vorigen Jahres eine große Stärkfabrik in Betrieb genommen worden, die in jeder Kampagne etwa 900000 bis 1000000 Ztr. Kartoffeln verarbeiten wird. Das von der Linie Unislaw—Thorn zu erschließende Gebiet enthält nun

sehr viel zum Kartoffelbau geeignetes Land, was aber jetzt nicht richtig ausgenutzt werden kann, weil die Anfuhr von Kartoffeln in Gespannen zu große Kosten, Zeitverluste und Schwierigkeiten verursacht. Die Produzenten schränken daher den Kartoffelbau ein oder verwerthen die Kartoffeln an Ort und Stelle zu Futterzwecken. Der Bau der Bahn würde es der dortigen Landwirthschaft ermöglichen, ihre Kartoffeln hier auf den Markt zu bringen, wodurch natürlich eine viel bessere Verwerthung ihrer Produkte erzielt werden würde.

Für die weitere Begründung können wir nur auf das in unserer Eingabe vom 20. Juni 1898 Ausgeführte hinweisen. Die Bahn Thorn—Unislaw würde einmal die durch den Bau der Linie Kulm—Unislaw entstehende Schädigung aufheben, sie würde ferner Landwirthschaft, Handel und Industrie unseres Bezirks heben und durch Schaffung genügenden Frachten- und Personenverkehrs der Eisenbahnverwaltung eine ausreichende Rente garantiren und schließlich würde erst durch Fortführung der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn ein günstiger Betrieb auf dieser Strecke ermöglicht werden. Wir bitten daher Ew. Excellenz ganz gehorsamst, unsern Antrag nochmals wohlwollend zu prüfen und den Bau der Bahn Unislaw—Thorn hochgeneigtest bald in die Wege leiten zu wollen.“

Darauf erhielten wir unter dem 10. April durch den Herrn Oberpräsidenten den Bescheid:

„Auf die an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erneut gerichtete Eingabe vom 9. Februar d. Js. J.-Nr. 303, betreffend die Weiterführung der im Bau befindlichen Nebenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn für Rechnung des Staates, theile ich dem Vorstande im Namen des Herrn Ministers ergebenst mit, daß derselbe auch jetzt nicht in der Lage ist, dem Antrage näher zu treten. Dagegen würde der Herr Minister nicht abgeneigt sein, die Ueberlassung der fraglichen Verbindung an die Privatunternehmung in Erwägung zu ziehen, behält sich jedoch die endgiltige Entschliezung bis nach Eingang eines entsprechenden Antrags vor.

Eisenbahnverbindung zwischen Thorn und Leibitsch.

Nachdem die Regierung im Januar 1899 es abgelehnt hatte, dem staatsseitigen Ausbau einer Nebenbahn von Thorn nach Leibitsch näher zu treten, blieb den Interessenten nichts übrig, als das frühere Projekt, die Strecke als Kleinbahn auszubauen, nochmals in Erwägung zu ziehen. Zur Festsetzung der geeignetsten Linienführung fand am

1. August eine Besprechung der Interessenten im Sitzungszimmer der Handelskammer statt. Es herrschte Einstimmigkeit darüber, daß die Linie von Leibitz über Waldau zu führen sei, um die dort vorhandenen großen Ziegeleien an die Kleinbahn anschließen zu können. Für die weitere Fortsetzung der Linie lagen zwei Möglichkeiten vor, nämlich die Bahn an die Weiche Katharinenflur anzuschließen oder nach Bahnhof Papau zu führen. Die Mehrzahl der Anwesenden sprach sich für den Anschluß an die Weiche Katharinenflur aus unter der Voraussetzung, daß hier eine öffentliche Station eingerichtet werde. Dort wäre auch der Vortheil geboten, vermöge des sogenannten Rübenanschlußgleises eine unmittelbare Verbindung mit dem Bahnhofe Mocker zu erlangen, in den wiederum die Linie Thorn—Scharnau einmünden kann, wodurch eine unmittelbare Verbindung der beiden Linien Thorn—Scharnau und Thorn—Leibitz hergestellt wäre. Man beschloß, diese Linie ausarbeiten, daneben aber auch einen Entwurf für die Einmündung in Papau aufstellen zu lassen und mit der Ausarbeitung dieser Projekte die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin zu betrauen. Falls die Eisenbahnen Thorn—Leibitz und Thorn—Scharnau als Kleinbahnen angesehen werden können, worüber unseres Wissens die Entscheidung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten noch aussteht, wird voraussichtlich der Kreis Thorn die Linien bauen. Vorausgesetzt wird dabei natürlich, daß der Staat sowie die Provinz Westpreußen sich mit dem üblichen Zuschuß theiligen.

Uferbahn.

Nachdem die Gleisanlagen der Uferbahn bedeutend erweitert worden sind, sodaß einer Vergrößerung unseres Umschlagsverkehrs keine Hindernisse mehr entgegenstehen außer der immer noch recht hohen Ueberführungsgebühr, erachteten wir die Zeit für gekommen, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg wieder einmal unsere Wünsche über die Herabsetzung dieser Gebühr oder die Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif vorzutragen und thaten dies in nachstehender Eingabe vom 2. April 1900:

„Im Laufe des letzten Jahrzehnts hat es sich immer mehr erwiesen, daß unsere Uferbahn von ganz bedeutendem Nutzen für unsern Umschlagsverkehr geworden ist, und wir haben ja auch wiederholt Gelegenheit genommen, der Königlichen Eisenbahndirektion für das durch die Ausführung der Oberbauten bewiesene Entgegenkommen zu danken. In welcher Weise der Verkehr sich gehoben hat, zeigt die nachstehende Uebersicht der auf der Uferbahn ein- und ausgegangenen beladenen Wagen.

	Eingang:	Ausgang:	Insgesamt:
1888 (vom 17. 9. an)	771	172	943
1889	2417	574	2991
1890	3030	1907	4937
1891	3673	2857	6530
1892	3234	2056	5290
1893	4182	3893	8075
1894	4410	3499	7909
1895	5420	2786	8206
1896	4954	2238	7192
1897	4835	2819	7654
1898	5371	2663	8034
1899	6066	3059	9125.

Sehr günstig hat die im Jahre 1890 verfügte Herabsetzung der Ueberführungsgebühr von 5 auf 3 Mk. auf den Verkehr gewirkt, während die spätere Herabsetzung von 3 auf 2,75 Mk. wegen ihrer Geringfügigkeit wohl kaum einen erheblichen Einfluß gehabt hat. Da jedoch neben der Ueberführungsgebühr 1 Mk. an die Stadt als Besitzerin der Uferbahn zu zahlen ist, so sind die dem Umschlagsverkehr erwachsenden Unkosten immer noch hoch genug und geben um so mehr zu Befürchtungen einer möglichen Ablenkung des Verkehrs Anlaß, als uns in dem bei Bromberg eingerichteten Umschlagshafen von Karlsdorf ein gefährlicher Konkurrent entstanden ist. So schreibt uns unter dem 15. März die Direktion der Culmseeer Zuckersabrik, daß nach Fertigstellung des Karlsdorfer Hafens ein großer Theil des Zuckers und der Melasse nach Karlsdorf gehe, obwohl eigentlich Thorn für Culmsee der nächste Umschlagshafen sei. Zweifellos trügen hieran die hohen Ueberführungskosten auf der Thorner Uferbahn die Schuld, und es wäre zu wünschen, daß diese Kosten wenigstens für die über Mocker eingehenden Wagen erheblich herabgesetzt würden.

Wir sind ja nun der Ansicht, daß in erster Linie eine allgemeine Herabsetzung der Ueberführungsgebühr anzustreben ist und halten dies um so eher angängig, als der gestiegene und sich noch immer mehr steigende Verkehr der Eisenbahnverwaltung auch nach einer Herabsetzung neben der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals noch einen hinreichenden Ersatz für die Unkosten gewährleisten wird. Es ist ja dabei ferner in Betracht zu ziehen, daß die Uferbahn nicht allein dem Umschlagsverkehr dient, sondern uns auch den leider noch auf dem rechten Weichselufer fehlenden Güterbahnhof in einigen Stücken ersetzen muß. Sollte die königliche Eisenbahndirektion jedoch einer weiteren,

allgemeinen Herabsetzung der Gebühr widerstreben, so wäre doch wenigstens für die über Mocker eingehenden Wagen eine ermäßigte Gebühr ins Auge zu fassen. Wir haben ja bereits im Jahre 1895 den gleichen Antrag gestellt, sind aber damals abschlägig beschieden worden. Seitdem hat sich aber durch die Eröffnung des Karlsdorfer Hafens, wie ja aus dem oben erwähnten Schreiben der Culmseeer Zuckerfabrik klar hervorgeht, die Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsablenkung bedeutend vergrößert, sodas wir vielleicht jetzt leichter auf eine Berücksichtigung unserer Bitte rechnen können. Jetzt muß für die über Mocker eingehenden Wagen zunächst die Fracht bis zum Hauptbahnhofe und sodann die gesammte Ueberführungsgebühr gezahlt werden. Die Wagen müssen die Brücke zweimal passiren, was für sie doch eine ganz unnütze Rangierbewegung bedeutet. Das Naturgemäße wäre doch, daß die Wagen vom Bahnhof Mocker direkt nach der Uferbahn überführt werden würden und sie in Folge dessen auch eine geringere Gebühr zu zahlen hätten. Wenn nun aber, wie aus dem uns im Jahre 1895 zugegangenen Bescheid hervorgeht, Betriebsrücksichten dazu nöthigen, die Wagen über den Hauptbahnhof nach der Uferbahn zu leiten, so erscheint es doch unbillig, eine Gebühr zu erheben für eine für den Verfrachter vollständig zwecklose Wagenbewegung. Es ist daher ein Gebot der Gerechtigkeit, wenigstens für die über Mocker eingehenden Wagen eine geringere Gebühr festzusetzen. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, im Interesse unseres Umschlagsverkehrs eine derartige Ermäßigung baldmöglichst verfügen zu wollen, damit nicht inzwischen die völlige Ablenkung der Culmseeer Zuckerladungen zur Thatsache werde. Es handelt sich dabei um ganz bedeutende Quantitäten, denn es sind z. B. im Vorjahre 1412 Waggons Zucker von Culmsee nach der Uferbahn verfrachtet worden.

Das Ziel unserer Wünsche wäre freilich auch mit der Annahme dieses Antrages noch nicht erreicht, denn unser Streben wird immer dahin gehen müssen, daß die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufgenommen werde, wenn auch unter Beschränkung auf den Wagenladungsverkehr. Es ist ja nur unsere Pflicht darauf hinzuwirken, daß das in der Uferbahn einmal vorhandene Verkehrsinstitut unserem Wirthschaftsleben den größtmöglichen Nutzen bringe. Bis jetzt ist dies sicherlich noch nicht der Fall, wenn die Bahn auch durch die im Vorjahr vollendete Erweiterung der Gleisanlagen und die Anbringung eines Krahnes dem Ziele wieder ein Stück näher gekommen ist. Die Eisenbahnverwaltung hat zwar vor einigen Jahren unseren Antrag, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen,

in dem geehrten Schreiben vom 14. Juli 1894 — He 6392 B — abgelehnt, doch scheinen uns die Ablehnungsgründe nicht stichhaltig zu sein. So wird in dem Schreiben ausgeführt, daß die Uferbahn nur als Privatananschlußgleis landespolizeilich geprüft und genehmigt worden sei und bei auch nur theilweiser Inanspruchnahme für den öffentlichen Verkehr somit eine erneute Prüfung würde erforderlich werden. Nun ist allerdings die Uferbahn formell ein Privatananschlußgleis der Stadt Thorn, doch dient sie nicht zur privaten Benutzung, sondern ist dem allgemeinen Verkehr geöffnet. Jedermann ist berechtigt, ohne die Erlaubniß der Stadt Thorn einholen zu müssen, Wagenladungen nach der Uferbahn zu dirigiren und ebenso vom Kahn aus Güter auf der Uferbahn zur Verladung zu bringen. Durch Umwandlung der Uferbahn in eine Station würden keinerlei Aenderungen eintreten, die für die landespolizeiliche Genehmigung dieser Verkehrsanstalt von Bedeutung sind, denn der Betrieb würde sich äußerlich in der jetzt bestehenden Form abspielen. Höchstens könnte eine durch die darin liegende Verkehrserleichterung hervorgerufene häufigere Benutzung die Folge sein, doch würde dies keine erneute landespolizeiliche Prüfung nöthig machen, da der Verkehr ja auch jetzt von Jahr zu Jahr steigt.

In dem erwähnten Schreiben wurde auch die geringe Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeit der Anlage als Ablehnungsgrund geltend gemacht. Die Bauten der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, daß die Uferbahn wohl erweiterungsfähig ist. Da man nun auch den Plan aufgegeben hat, die projektierte Kleinbahn Thorn—Leibitsch in die Uferbahn einmünden zu lassen, wodurch allerdings der Betrieb etwas komplizirt geworden wäre, so fällt ein weiteres Bedenken weg.

Die Vortheile, die durch Umwandlung der Uferbahn zu einer Station dem Verkehr erwachsen würden, wären aber ganz bedeutend und würden eine namhafte Steigerung des hiesigen Umschlags zur Folge haben. Es fiel dann vor allem der Mißstand weg, daß für die auf der Strecke Uferbahn—Hauptbahnhof verfrachteten Güter Niemand haftet, da die Wagen erst am Hauptbahnhofe mit Plomben versehen werden. Sollte sich nach Ankunft des Wagens bei der Bestimmungsstation eine Veraubung herausstellen, so wird die Eisenbahn-Verwaltung die Haftpflicht ablehnen mit der Begründung, daß die Vermuthung dafür spreche, die Entwendung sei auf dem Wege von der Uferbahn nach dem Hauptbahnhofe geschehen. Dieser ganz unhaltbare, unsichere Zustand bedarf doch dringend baldiger Aenderung.

Sobald die Uferbahn Station wäre, würde die Ueberführungsgebühr als solche natürlich wegfallen und als Beförderungskosten nur

die reinen Streckensätze zur Anrechnung kommen, wodurch die Lokalspesen sich ermäßigen würden und Thorns Konkurrenzfähigkeit als Umschlagshafen sich steigern müßte. Hiergegen könnten ja nun von der Eisenbahnverwaltung Bedenken finanzieller Natur erhoben werden, die jedoch nur dann stichhaltig sein würden, wenn voraussichtlich die Unkosten durch die Einnahmen nicht gedeckt werden würden. Bisher sind nun nach Abzug der Betriebsunkosten in jedem Jahre ganz erhebliche Ueberschüsse gewonnen worden, die zur Verzinsung und Amortisation des von dem Fiskus aufgewendeten Kapitals sicher hingereicht haben, sodaß jetzt in der Hauptsache nur die Deckung der Betriebsunkosten in Frage stehe. In den ersten Jahren würde ja nun wohl eine kleine Einnahmeverringerung eintreten, die jedoch bald durch den zunehmenden Verkehr wieder eingeholt werden würde. Allzugroß könnte die Abnahme der Einkünfte gar nicht sein, denn selbst bei Anrechnung der reinen Streckensätze würde von jedem Wagen, je nach der Tarifklasse, eine Frachtgebühr von 1—2 Mk. erhoben werden. Zur Zeit besteht nun die Ungerechtigkeit, daß unterschiedslos für jeden Wagen, gleichgültig welcher Tarifklasse er angehört und ob er 5, 10, 15 oder mehr Tonnen enthält, dieselbe Ueberführungsgebühr erhoben wird. Unseres Wissens verkehren aber auf der Uferbahn häufig Wagen mit 15 und mehr Tonnen Ladung, sodaß bei Einrechnung der reinen Streckensätze für solche Wagen auch späterhin eine Gebühr in der Höhe der jetzigen und darüber erhoben werden würde. Es kann sonach nicht zweifelhaft sein, daß unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszunahme von einem dauernden Einnahmeausfall nicht die Rede sein kann.

Die Mehrkosten, die durch Anstellung eines Beamten an der Uferbahn erwachsen würden, sind sicherlich gering, zumal da dann wohl am Hauptbahnhofe ein Beamter entbehrlich werden würde. Für einen geeigneten Abfertigungsraum zu sorgen hat sich ja die Stadt Thorn s. Zt. bereit erklärt.

Wenn man in Betracht zieht, daß eine so große Stadt wie Thorn keinen Güterbahnhof in der Nähe besitzt, da sowohl der Hauptbahnhof als auch Bahnhof Mocker in 3 km Entfernung liegt, so erscheinen unsere Wünsche auf Umgestaltung der Uferbahn zur Station doch recht bescheiden. Bei dem jährlich zunehmenden Güterverkehr und besonders nach Durchführung der großen Kanalprojekte werden die Umschlagshäfen eine immer größere Bedeutung erhalten. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat ja wiederholt darauf hingewiesen, wie segensreich das Ineinandergreifen von Eisenbahnen und Wasserstraßen für den Verkehr ist. Damit ein solches Ineinandergreifen aber statt-

finden kann, müssen die Güter von der Wasserstraße nach der Eisenbahn und umgekehrt unter möglichst geringen Ankosten verladen werden können. Eine Vorbedingung, daß Thorn ein wichtiger Umschlagplatz bleibe, ist daher die Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß die Königliche Eisenbahndirektion ihre früheren Bedenken fallen lassen und gemäß unserm Antrage die Aufnahme der Uferbahn als Station verfügen werde.

**Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke
und Bau eines Bahnhofes auf dem rechten
Weichselufer bei Thorn.**

In unserem vorjährigen Berichte schrieben wir, daß der Bau eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer und die Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke für den Güterverkehr Thorns ein dringendes Bedürfniß sei. Inzwischen ist die Eisenbahnverwaltung zu der Ueberzeugung gelangt, daß im Interesse eines sicheren Betriebes die Legung eines neuen Gleises auf der Eisenbahnbrücke nicht mehr lange zu umgehen sein wird. Durch einen zweigleisigen Betrieb wird die Brücke aber für den Fahr- und Reitverkehr völlig gesperrt werden, sodaß dann unbedingt eine neue Brücke gebaut werden muß. Diese Sachlage veranlaßte uns, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Eingabe zu überreichen:

„Bei der Lage Thorns auf dem rechten Weichselufer ist für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt eine gute Verbindung mit dem linken Ufer stets von der allerhöchsten Wichtigkeit gewesen, und da die für den Verkehr zweckmäßigste Verbindung eine feste Brücke ist, schon weil man sie jederzeit benutzen kann, und nicht, wie bei einer Fähre, den Betrieb in jedem Jahre monatelang einstellen muß, so hat die Stadt auch Jahrhunderte lang aus eigenen Mitteln für einen festen Uebergang gesorgt. Dies hat ihr die Weichsel mit ihren häufigen Ueberschwemmungen und schweren Eisgängen wahrlich nicht leicht gemacht, wie ein Blick auf die Geschichte Thorns in den letzten 50 Jahren zeigt, wo die Stadt wiederholt gezwungen war, die zerstörte Brücke unter großen Opfern wieder aufzubauen. Es sei uns gestattet, in kurzen Worten diese Verhältnisse zu streifen und die durch das zeitweilige Fehlen einer festen Brücke hervorgerufenen nachtheiligen Folgen zu schildern, und zwar möchten wir dies an der Hand unserer Jahresberichte thun, deren erster die wirtschaftliche Lage Thorns im Jahre 1853 beschreibt. Bereits in diesem Berichte wird gemeldet, daß am 9. März 1853 die Brücke durch Eisgang zerstört worden sei und sich

in Folge dessen der Verkehr mit dem jenseitigen Ufer bedeutend vermindert habe, was um so empfindlicher war, als gleichzeitig der Handel mit Polen wegen dessen absperrenden Zolltarifs gehindert und der mit Altpreußen durch die schlechten Wege so gut wie verloren war. Die Brücke wurde zwar im Laufe des Jahres wieder hergestellt, aber bereits der Eisgang des nächsten Frühjahrs zerstörte sie vollständig, worauf eine städtische Deputation bei dem Handelsminister den erfolglosen Versuch machte, eine Staatsbeihilfe zu erlangen. So mußte die Stadt auch dieses Mal den Wiederaufbau aus eigenen Mitteln bewirken, was ihr nur unter Zuhilfenahme eines Kommunalzuschlags von 25 % gelang. Aber auch diese Brücke blieb vom Unglück nicht verschont. Im November des Jahres 1854 zerstörte der Strom einige Joche, worauf im Frühjahr 1855 Eisgang und Hochwasser den Rest wegnahmen, und da ein Wiederaufbau über die Kräfte der Stadt ging, so blieb Thorn jahrelang ohne feste Verbindung mit dem linken Ufer, nur angewiesen auf eine von der Stadt eingerichtete fliegende Fähre, die aber jedes Jahr ca. 5 Monate lang außer Betrieb gesetzt werden mußte.

Nun blieben die früher so reichlichen Zufuhren aus dem fruchtbaren Kujawien bis auf kaum nennenswerthe Posten aus, und Bromberg, damals schon durch die Ostbahn an das Eisenbahnnetz angeschlossen, zog einen großen Theil des Thorner Verkehrs an sich. Immer lauter wurden in den folgenden Jahren die Klagen über den wirtschaftlichen Niedergang der Stadt Thorn, immer schmerzlicher wurde der Mangel einer soliden Brücke den Bewohnern nicht nur der Stadt, sondern auch der Umgegend fühlbar, denn es handelte sich dabei ja nicht, wie auch der Handelskammerbericht für 1859 mit Recht hervorhob, nur um die Befriedigung eines lokalen Bedürfnisses, sondern um wesentliche Interessen der Provinz Preußen und der Monarchie. Die Staatsregierung erkannte den Nothstand auch an und erbot sich, der Stadt die Dirschauer Schiffsbrücke zu überlassen, die aber, schon alt und nur zur Ueberbrückung von zwei Dritttheilen des Stromes hinreichend, dem Verkehrsbedürfniß nicht viel besser als eine fliegende Fähre entsprach, da sie ja auch während der Wintermonate nicht benutzbar war und durch Herstellung und Unterhaltung eines kostspieligen Hafens für die Unterbringung der Pontons große Ausgaben verursacht haben würde. Die im Jahre 1861 erfolgende Eröffnung der Bahnstrecke Bromberg—Thorn, die dann weiter nach Polen fortgeführt wurde, übte zwar auf den Thorner Verkehr entschieden eine belebende Wirkung aus, ließ aber die Nothwendigkeit einer Brücke so

deutlich erkennen, daß sich im Jahre 1863 die Stadt veranlaßt sah, eine neue Pfahlbrücke über die Weichsel zur Verbindung der Stadt mit dem Bahnhofe mit einem Kostenaufwande von 75 000 Thalern herzustellen, wodurch endlich einigermaßen zufriedenstellende Verhältnisse geschaffen waren.

Nun begann eine lebhafte Agitation für den Bau einer Bahn von Thorn nach Insterburg, von der man einmal die Erschließung von Ostpreußen, ferner aber auch den Bau einer soliden Brücke, die nicht, wie die bisherigen Holzbrücken, ständig den Gefahren des Eisgangs und Hochwassers ausgesetzt wäre, erhoffte. Da die Regierung sich geneigt zeigte, den Wünschen der Interessenten entgegenzukommen, so verfehlten die städtischen und Kreisbehörden sowie die Thorer Handelskammer nicht, beim Handels- und Kriegsministerium darauf hinzuweisen, daß die günstigen Wirkungen, die von dieser Bahn die Handels- und gewerblichen Interessen unseres Platzes und des Kreises zu erwarten hätten, durch Anlegung eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer in möglichster Nähe der Stadt gewaltig gesteigert werden würden. Die königliche Staatsregierung selbst hat denn auch in den Motiven, die ihrer dem Landtage am 12. Dezember 1867 gemachten Vorlage, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Insterburg, beigegeben waren (Seite 29 alin. 2), die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer benannt (Brücke, Bahnhof auf dem rechten Weichselufer und Führung der Bahn zum Anschluß auf dem linken Weichselufer 2750000 Thaler). Die Vorlage wurde zwar von dem Landtage angenommen, doch kam der Bahnhof aus gleich näher zu erörternden Gründen nicht zu Stande. Thorn hat daher u. E. einen billigen Anspruch darauf, daß die genehmigte Bahnhofsanlage, sobald die Hindernisse, die früher bestanden, weggefallen sind, auch wirklich ausgeführt werde.

Widerspruch gegen die Anlage wurde damals von dem Thorer Gouvernement erhoben, wie aus einem Reskript des Handelsministers an den Oberpräsidenten von Horn erhellt, worin es heißt: „Die Anlage eines permanenten Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer ist mit Rücksicht auf die entgegenstehenden militärischen Anforderungen nicht thunlich. Mit der Anlage eines Interimsbahnhofes hat der Herr Kriegsminister sich einverstanden erklärt.“

Der damalige Widerstand der Fortifikationsbehörde gegen den Bahnhof würde ja an sich noch nicht so folgenreich gewesen sein, da die Anschauungen über das, was aus fortifikatorischen Gründen zulässig ist, wechseln, und später, als die Festung Thorn ganz neue

Einrichtungen erhielt, ist die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer von der Militärverwaltung sogar direkt als erwünscht bezeichnet worden. Leider kam diese Ansichtsänderung zu spät, denn andere fortifikatorische Rücksichten hatten inzwischen ein dauernderes Hinderniß in den Weg gelegt. Während nämlich die Eisenbahn unseres Wissens ursprünglich so geplant war, daß sie bei der Ruine Dybow den Strom überschritt, in welchem Falle sie auf dem rechten Weichselufer geeignetes unbebautes Terrain zur Anlage eines großen, in günstiger Nähe der Stadt gelegenen Bahnhofes vorgefunden hätte, fand in Wirklichkeit der Uebergang den damaligen fortifikatorischen Anforderungen, die sich aber inzwischen längst als irrhümlich erwiesen haben, entsprechend oberhalb der städtischen Brücke in der Nähe des Jakobsforts statt. Damit war aber auch die Hoffnung auf Errichtung eines Bahnhofes am rechten Ufer vorläufig begraben, denn eine Konferenz, die im Herbst 1874 hier stattfand und an der sich Vertreter des Kriegsministeriums, der Ostbahn, der Fortifikation, des Kreises und der Stadt Thorn sowie der Handelskammer betheiligten, kam nach eingehender technischer Prüfung zu dem Ergebniß, daß die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer, die übrigens in der Kommission von der Militärbehörde befürwortet wurde, wegen der tiefen Lage des Schienengleises der Ostbahn bei dem Weichselübergang und der bedeutenden Steigung auf der ersten rechtsseitigen Meile fast unmöglich sei, wenn man nicht den Bahnhof in das Erdreich eingraben wollte.

Die zu erwartenden Nachteile machten sich bald geltend. Gewiß hatten sich die Verkehrsverhältnisse gegen frühere Zeiten bedeutend gehoben, doch kommt es für eine Handelsstadt wie Thorn wegen der Konkurrenz mit den Nachbarstädten vor Allem darauf an, die Lokalspesen auf das kleinste Maß zurückzuschrauben. Die Kosten für die Ueberführung der Güter von der Stadt und dem Weichselufer nach dem Bahnhofe Thorn, die durch das Brückengeld für die Benutzung der städtischen Weichselbrücke noch erhöht wurden, waren aber so erheblich, daß Thorns Handel und Verkehr nicht zu einer gedeihlichen Entwicklung kommen konnten.

Die Verbindung mit dem Bahnhofe wurde aber noch mißlicher, als die städtische Pfahlbrücke, die auch 1871 wieder durch Eisgang zerstört, von der Stadt aber wieder hergestellt worden war, am 2. Juli 1877 durch Feuer vernichtet wurde. Die Stadt Thorn lehnte den Wiederaufbau der Brücke ab und erklärte, ihre Verpflichtung, die Brücke bei gänzlicher oder theilweiser Zerstörung innerhalb einer von der

Königlichen Regierung festzusetzenden Baufrist wiederherzustellen, sei nach § 4 des Rezesses vom 9. Februar 1867 fortgefallen, nachdem eine Eisenbahnbrücke mit Wagen- und Fußgängerverkehr erbaut worden sei.

Die durch den Umweg über die Eisenbahnbrücke entstehenden Mehrkosten hatten eine weitere Verschlechterung der wirthschaftlichen Lage Thorns zur Folge, und namentlich der Handel hatte unter diesem neuen Schlage zu leiden, denn dieser arbeitet heute mit so geringem Nutzen, daß schon ein verhältnißmäßig unbedeutender Aufschlag bei den Selbstkosten nicht mehr getragen werden kann. Für den Personenverkehr wurde allerdings durch Errichtung des Stadtbahnhofes eine gewisse Erleichterung geschaffen.

Auch der Bau der Weichselstädtebahn erfüllte die darauf gesetzten Hoffnungen insofern nicht, als der Bahnhof Mocker zu weit von der Stadt entfernt zu liegen kam und somit nur für einige in der Nähe gelegene Etablissements eine Erleichterung bot.

Jetzt gab es nur noch eine Möglichkeit, in Thorn eine Besserung des Güterverkehrs durchzuführen, nämlich die Anlage einer Schienenverbindung zwischen Hauptbahnhof und Weichselufer zur Hebung des Umschlagsverkehrs, und dank dem Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung führten die Bemühungen des Magistrats und der Handelskammer zum Ziele, sodaß am 19. September 1888 die Uferbahn eröffnet werden konnte.

Für den Umschlagsverkehr war dies ja von großem Nutzen, wenn auch die Uferbahn erst nach ihrer Aufnahme als Station in den allgemeinen Gütertarif ihre volle Bedeutung erhalten wird, jedoch blieben für den übrigen Güterverkehr die alten Mißstände bestehen. Die Entfernung von der Stadt nach dem Hauptbahnhof beträgt über 3 km, und dabei weist die von der Stadt nach der Brücke führende Straße eine ziemliche Steigung auf, worauf die Lastfuhrwerke bei Feststellung ihrer Ladung Rücksicht nehmen müssen. Erschweren schon diese Umstände den Verkehr erheblich, so kommt noch die Erhebung des Brückengeldes hinzu, dessen Abschaffung wir wiederholt erfolglos beantragt haben.

Thorn würde ja nun wohl für ewige Zeiten in seinem jetzigen verkehrswidrigen Zustande verharren müssen, wenn nicht gewisse Verhältnisse mit Gewalt auf eine Umgestaltung hindrängten. Einmal ist ja der Zeitpunkt vor auszusehen, wann der jetzige Hauptbahnhof an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit ankommen wird, doch liegt ein weiteres, viel wichtigeres Moment in dem Eisenbahnbetrieb auf der

Brücke, die 3. St. nur ein einziges Gleis besitzt, sodaß bei dem immer lebhafter werdenden Verkehr der Betrieb schon jetzt nur unter den größten Schwierigkeiten aufrecht erhalten werden kann. Es ist uns bekannt, daß die Legung eines zweiten Gleises nicht mehr lange hinausgeschoben werden kann, wenn der Verkehr auch bei weiterer Zunahme ungestört vor sich gehen soll. Durch das zweite Gleis würde die Brücke für den Fuhr- und Reitverkehr, sowie auch für den Uebergang geschlossener Truppenkörper völlig gesperrt und damit der Bau einer neuen festen Brücke über die Weichsel eine unbedingte Nothwendigkeit werden.

Jetzt oder nie ist aber die Zeit gekommen, frühere Versäumnisse wieder gut zu machen, indem man diese neue Brücke an geeigneter Stelle als Eisenbahnbrücke baut und dadurch auch die Anlage eines Bahnhofs auf dem rechten Weichselufer in der Nähe der Stadt ermöglicht. Bis jetzt scheint diese Idee leider noch nicht Wurzel gefaßt zu haben; man will sich vielmehr, soweit uns bekannt ist, damit begnügen, eine in der Nähe des Brückenthores mündende Brücke für den Wagen- und Personenverkehr zu erbauen. Dies würde jedoch gänzlich verfehlt sein und uns keinen Schritt vorwärts bringen, vielmehr für alle Zeiten die Hoffnung auf Errichtung eines günstigen Bahnhofs vernichten.

Schon der Ort des Ueberganges ist nicht richtig gewählt, denn ein Blick auf die beiliegende Karte zeigt, daß die Brückenstraße keineswegs im wirtschaftlichen Mittelpunkte der Stadt Thorn liegt. Auch würde an genannter Stelle die Brücke dem Schiffsverkehr recht hinderlich sein.

Es ist aber doch noch Nachstehendes in Betracht zu ziehen: Das Schicksal der früheren hölzernen Brücken zeigt, daß sie nicht geeignet sind, den jetzigen mächtigen Verkehr zwischen beiden Ufern mit Sicherheit aufrechtzuerhalten, da sie ständig der Gefahr der Zerstörung durch Hochwasser und Eisgang ausgesetzt sind. Ein solcher prekärer Uebergang würde schon mit dem Charakter Thorns als einer Festung ersten Ranges im krassesten Widerspruche stehen. Es kann sich daher nur um Herstellung einer eisernen Brücke auf Stein Pfeilern handeln, bei der es aber bezüglich der Kosten ziemlich unwesentlich ist, ob sie etwas breiter oder schmaler gebaut wird, sodaß es als dringend erwünscht und durchaus zweckmäßig bezeichnet werden muß, wenn man sie so breit anlegt, daß sie Raum für 2 Gleise sowie den Wagen- und Fußgängerverkehr erhält. Diese neue Eisenbahnbrücke müßte, wie dies ja schon beim Bau der Thorn—Insterburger Bahn ursprünglich geplant

war, in der Nähe der Ruine Dybow über die Weichsel geführt werden, worauf sich dann ein Bahnhof in nächster Nähe der Stadt leicht anlegen ließe.

Aus der beiliegenden Skizze ist zu ersehen, daß zwei Möglichkeiten für die Anlage eines solchen Bahnhofes vorliegen. Der roth eingezeichnete Bahnhof würde ja der Stadt am Nächsten liegen, doch befürchten wir, daß die Terrainverhältnisse bei diesem Projekte etwas schwierig sein werden, und glauben auch, daß wegen der unmittelbaren Nähe der Festungswerke die Militärbehörde ihre Zustimmung verweigern wird. Dagegen würden dem grün eingezeichneten Projekt solche Bedenken nicht entgegenstehen. Hier würde der Bahnhof ungefähr in der Mitte zwischen die alte Stadt Thorn, die Bromberger Vorstadt und die Kulmer Vorstadt nebst Moder zu liegen kommen, und es stände fast völlig unbebautes, der Stadt Thorn gehörendes Terrain reichlich zur Verfügung, das wohl von ihr gerne ohne Entgelt abgetreten werden würde, sodasß Grunderwerbskosten nicht in Frage kämen.

Durch einen Bahnhof an dieser Stelle würde aber auch etwas wirklich Vollkommenes geschaffen werden, während unter Beibehaltung des jetzigen Eisenbahnüberganges etwaige Verkehrsverbesserungen immer nur Flickwerk sein können. Dabei liegt nun die Errichtung der neuen Anlagen nicht nur im Interesse der Stadt Thorn und der Umgebung, sondern es stehen auch bedeutsame Interessen der Eisenbahn- und Militärverwaltung auf dem Spiele.

Wie wir schon erwähnten, wird der Thorner Hauptbahnhof bald an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein, und dabei ist nach den Erfahrungen der letzten Jahre eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrs mit Sicherheit zu erwarten. Ein Bild von dieser Entwicklung geben die Einnahmen der 3 Thorner Bahnhöfe in den letzten 7 Jahren.

Sie betragen

	im Jahre 93/94:	im Jahre 96/97:	im Jahre 98/99:
auf dem Hauptbahnhofe	1459262 Mk.	1923256 Mk.	2181519 Mk.
auf dem Bahnhofe Moder	166451 „	228054 „	320873 „
auf dem Stadtbahnhofe	210228 „	218404 „	256584 „

Insgesamt: 1835941 Mk. 2369714 Mk. 2758976 Mk.

Bei der erstaunlichen Entwicklung Rußlands in den letzten Jahren, den Bemühungen von deutscher und russischer Seite, die gegenseitigen Handelsbeziehungen zu heben, und bei der fortschreitenden Ausbildung des russischen Eisenbahnnetzes kann es gar nicht ausbleiben, daß der Güteraustausch mit Rußland einen immer größeren Umfang annimmt.

Diesem wachsenden Verkehr wird aber der jetzige Hauptbahnhof nach wie vor zu dienen haben, und alle dort befindlichen Einrichtungen werden keineswegs überflüssig werden, sondern auch fernerhin in unvermindertem Maße benutzt werden, ja der neue Bahnhof wird einzig und allein dem Hauptbahnhofe die durchaus erforderliche Entlastung bringen.

Da der Stadtbahnhof wegfällt und der Betrieb auf dem Bahnhofe Mocker sehr einfach gestaltet werden kann, so werden bedeutende Ersparnisse an Personal- und sonstigen Ankosten gemacht werden, auch können ja die bei der Umwandlung überflüssig werdenden Gleise für die neuen Anlagen Verwendung finden.

Große Schwierigkeit verursacht heute der Betrieb auf der Strecke vom Stadtbahnhofe nach dem Bahnhof Mocker und der Katharinenflurer Weiche wegen der dort vorhandenen enormen Steigung. Bei Anlage des von uns vorgeschlagenen Bahnhofes erklimmt die Eisenbahn die Höhe viel bequemer, wodurch Begleitpersonal und Kohlen erspart werden und die Verwendung einer Nachschiebelokomotive überflüssig wird.

Weiterhin wird sich der Betrieb nach der Uferbahn, der jetzt namentlich während des starken Herbstverkehrs recht schwierig ist, leichter durchführen lassen, da die immerhin gefährliche Befahrung städtischer Straßen in verkehrreicher Gegend wegfällt und der ganze Betrieb überhaupt, schon wegen der geringeren Entfernung, billiger und sicherer wird.

Von höchster Wichtigkeit wird aber der neue Bahnhof für den weiteren Ausbau des Schienennetzes in unserem Kreise sein. Unseres Dafürhaltens tragen die jetzigen schwierigen Bahnhofsverhältnisse Thorns hauptsächlich die Schuld, daß die für die Erschließung des Kreises so wichtige Strecke Anislaw—Thorn bisher nicht zur Ausführung gelangte. Auch die normalspurigen Kleinbahnen Thorn—Leibitzsch und Thorn—Scharnau werden erst durch den neuen Bahnhof die richtige Zentralstelle finden, denn wir nehmen wohl mit Recht an, daß der Betrieb dieser Bahnen, wenn sie auch vom Kreise erbaut werden, doch von der königlichen Eisenbahn-Verwaltung übernommen werden wird, was gewiß auch im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Auch für die Militärverwaltung wird die vorgeschlagene Lage der Eisenbahnbrücke und die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Stromufer von großem Nutzen sein, denn, soweit uns bekannt ist, liegt für die fortifikatorischen Interessen die Eisenbahnbrücke jetzt nicht günstig und man soll sich schon öfter dahin ausgesprochen haben, daß

eine Verlegung nach Westen zweckdienlich erscheine. Die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Ufer ist schon in der von uns erwähnten Konferenz im Jahre 1874 als wünschenswerth bezeichnet worden, und das Bedürfniß danach ist doch sicherlich, nachdem die Festung bedeutende Neubauten und vermehrte Besatzung erhalten hat, in den letzten Jahrzehnten noch gestiegen, sodaß wir wohl mit Sicherheit auf eine kräftige Unterstützung unseres Vorgehens durch das königliche Kriegsministerium rechnen können.

Handel und Verkehr der Stadt Thorn erwarten aber von dem neuen Bahnhof einen gewaltigen Aufschwung, den Beginn einer neuen Blütheperiode, denn die alten, so lange und tief gefühlten Beschwerden werden dann fallen und der Güterverkehr kann sich unter den geringstmöglichen Ankosten entwickeln. Auch der Umschlag ließe sich erleichtern, die Ueberführungsgebühr nach der Uferbahn könnte ermäßigt werden, wenn man nicht vorzöge, die Uferbahn in eine Station zu verwandeln. Eine gewaltige Steigerung des Umschlagsverkehrs würde die natürliche Folge sein.

Wahrhaft segensreich wird der neue Bahnhof aber dadurch wirken, daß er für industrielle Anlagen geeignete Stätten in seiner nächsten Nähe schafft, denn rings umher ist genügendes, jetzt unbebautes Terrain vorhanden, um zahlreiche Fabriken durch Anschlußgleise unmittelbar mit dem Bahnhofe zu verbinden. Jetzt fehlen hier derartige gute Bedingungen, die aber möglichst bald geschaffen werden müssen, da es Thorn, wenn Westpreußen erst einigermaßen industriell gesättigt sein wird, sonst schwer fallen wird, Industrie heranzuziehen. Die der Ansiedlung von Fabriken in Thorn jetzt noch recht nachtheiligen Rayonbestimmungen werden voraussichtlich bald erheblich gemildert werden.

Die Klagen der Ortschaft Mocker, die jetzt keinen direkten Anschluß an die Thorn—Insterburger Bahn hat, werden durch den neuen Bahnhof ebenfalls gehoben werden.

Durch den Bau der neuen Brücke würde die jetzige Eisenbahnbrücke keineswegs überflüssig werden, denn ein Theil des Personen- und Fuhrverkehrs wird auch künftig seinen Weg darüber nehmen. Ferner könnte, was jetzt abgelehnt werden mußte, die elektrische Straßenbahn darüber geführt und dadurch die Orte Podgorz, Piast und Rudak enger an Thorn angeschlossen werden. Für die Benutzung der Brücke wird die Straßenbahngesellschaft sicherlich gerne eine angemessene Entschädigung zahlen.

Wir können sonach nur wiederholen, daß der Bau einer neuen Eisenbahnbrücke und die Anlegung eines Bahnhofes auf dem rechten

Weichselufer für die Eisenbahn-Verwaltung, die Militärbehörde und den Verkehr von Thorn und dem ganzen umliegenden Wirthschaftsgebiete so viele Vortheile bieten wird, daß dagegen die gewiß nicht geringen Kosten nicht ausschlaggebend sein können, zumal ihnen in der zu erwartenden Verkehrssteigerung ein hinreichendes Aequivalent gegenübersteht.

Es handelt sich für Thorn um eine folgenschwere Entscheidung. Wird nur eine Brücke für den Personen- und Fuhrverkehr gebaut, so ist niemals an den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke und an die Anlegung eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer zu denken. Thorns Verkehrsverhältnisse werden dann ewig rückständig bleiben, die Stadt wird von den Nachbarstädten bald überflügelt werden und muß allmählich verkümmern. In Ew. Excellenz Hand liegt es, dieses traurige Geschick abzuwenden. Wir haben das feste Vertrauen, daß Ew. Excellenz nur eine für Thorn segensreiche Entscheidung fällen werden und bitten Ew. Excellenz gehorsamst, hochgeneigtest verfügen zu wollen,

daß der Bau einer neuen Eisenbahnbrücke und die Anlegung eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer bei Thorn in den nächsten Etat aufgenommen werde.“

Schnellzug Posen—Kattowitz.

Einen Antrag der Handelskammer zu Posen auf Einlegung eines Schnellzugs von Posen über Jarotschin—Kreuzburg nach Kattowitz nebst Abzweigung in Jarotschin nach Gnesen haben wir im Mai 1899 wie folgt unterstützt:

„Ew. Excellenz ist unter dem 8. d. Mts. von der Handelskammer zu Posen eine Eingabe zugegangen, worin um Herstellung einer Schnellzugsverbindung auf der Strecke Posen—Jarotschin—Kreuzburg—Kattowitz nebst Abzweigung in Jarotschin nach Gnesen gebeten wird. Wir gestatten uns, diesen Antrag auf das Wärmste zu unterstützen, da gerade unsere Verbindung mit Schlesien noch äußerst mangelhaft ist, trotzdem vielfache Geschäftsverbindungen zwischen Westpreußen und Schlesien bestehen. Wir würden daher jede Verbesserung dieser Verkehrsverhältnisse freudig begrüßen. Schon unsere Verbindung mit Breslau, der Provinzialhauptstadt Schlesiens, ist ganz ungenügend, da man jetzt die nur 300 km lange Strecke günstigsten Falls in 6½ Stunden zurücklegt, noch viel schlechter ist jedoch die Verbindung mit Kreuzburg—Kattowitz über Gnesen—Jarotschin, da man zur Zurücklegung dieser 410 km langen Linie 12—14 Stunden braucht, sodaß es die Reisenden, die nach Kattowitz fahren wollen, vorziehen, über

Breslau zu reisen, denn sie fahren dann, trotzdem diese Tour über 40 km länger ist, immer noch ca. 2 Stunden weniger. Hier ist also eine Besserung in der von der Handelskammer zu Posen beantragten Weise dringend erwünscht, wobei wir natürlich Werth darauf legen müssen, daß ein Schnellzug zwischen Gnesen und Jarotschin eingelegt wird, damit man von Thorn aus nicht erst den Umweg über Posen nehmen muß, da ja hierdurch der errungene Vortheil größtentheils wieder verloren gehen würde.

Wir bitten daher Ew. Excellenz ganz gehorsamst, die Einrichtung einer Schnellzugsverbindung auf der Strecke Posen—Jarotschin—Kreuzburg—Kattowitz mit Abzweigung in Jarotschin nach Gnesen hochgeneigtest anordnen zu wollen.“

Eisenbahnverkehr mit Nieszawa.

Im Mai 1899 verfügte die Direktion der Warschau—Wiener Bahn, daß der früh 8 Uhr 26 Minuten von Alexandrowo abgehende Zug nicht mehr auf der Station Alexandrowo halten solle. Da sich aber in Nieszawa das russische Grenzzollamt für die auf der Weichsel verkehrenden Güter befindet, so ist es namentlich während der Schiffsahrts- und Flößereiperiode für unsere Expeditionsgeschäfte von größter Wichtigkeit, möglichst oft briefliche Anordnungen dorthin senden zu können. Durch die neue Verordnung blieb hierfür nur der Mittags hier abgehende Zug zur Verfügung, sodaß es innerhalb 24 Stunden nur noch einmal möglich war, sich mit Nieszawa in Verbindung zu setzen. Auch den Holzverkehr erschwerte die Neuerung, denn gerade mit dem Morgenzuge fuhren stets die hiesigen Holzvermesser nach Nieszawa, um im Laufe des Tages die dort angekommenen, für Thorn bestimmten Holztransporte zu vermessen. Wir ersuchten daher die Direktion, diese Verfügung möglichst bald wieder aufzuheben, was denn auch Anfang Juli geschah.

Personenzugverbindung auf der Strecke Jablonowo—Soldau.

Bewohner des Kreises Strasburg hatten sich verschiedentlich über mangelhafte Zugverbindung auf der Strecke Jablonowo—Soldau bei uns beschwert. Da die Wünsche berechtigt waren, haben wir auch die königliche Eisenbahndirektion zu Danzig um Abhilfe ersucht. Hierauf wurde uns erwidert, daß vom 1. Mai 1900 ab auf der Strecke Insterburg—Thorn—Posen—Berlin ein D-Zugpaar, wie wir es schon vor Jahren beantragt hatten, eingelegt werde. Um hieran gute Anschlüsse zu erreichen und gleichzeitig den Wünschen wegen Zugverbesserung auf der Strecke Jablonowo—Soldau nachzukommen, werde

der Fahrplan für die Strecke Graudenz—Soldau entsprechend abgeändert werden.

Späterlegung des Zuges 408.

Unter dem 11. Juli 1899 schrieben wir an die Bromberger Eisenbahndirektion:

„Von den auf der Strecke Insterburg—Schönsee fahrenden Passagieren wird es höchst unangenehm empfunden, daß der in Schönsee von Insterburg Abends 9 Uhr 46 Minuten ankommende Personenzug keinen Anschluß nach Culmsee findet, zumal es auch nicht mehr möglich ist, an demselben Abend über Thorn nach Culmsee zu gelangen. Es wäre deshalb dringend erwünscht, daß der jetzt Abends 8 Uhr 9 Minuten von Schönsee nach Culmsee—Bromberg abgehende Zug auf eine spätere Zeit, vielleicht 9 Uhr 50 Minuten Abends, verlegt werden würde. Es würde sich gegen die Verlegung dieses Zuges, der ja nur ein Lokalizug ist, wohl wenig einwenden lassen, und vielleicht könnte er so gelegt werden, daß die weiterfahrenden Passagiere in Bromberg noch den nach Berlin um 12 Uhr 2 Minuten fahrenden Schnellzug erreichen würden. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, die beantragte Zugverlegung vornehmen lassen zu wollen.“

Die Direktion erwiderte hierauf:

„Der Abendzug Nr. 408 liegt für den Nahverkehr günstig und vermittelt in Bromberg den Anschluß an den um 10 Uhr 44 Minuten nach Snowrazlaw (Posen u. s. w.) und den um 11 Uhr nach Thorn, und in Culmsee den Anschluß an den um 9 Uhr 11 Minuten nach Graudenz abgehenden Zug.“

Die Späterlegung des Zuges 408, so, daß er Anschluß an den aus Richtung Insterburg um 9 Uhr 46 Minuten Abends in Schönsee ankommenden Zuges 52 erhält, würde nur unter Verlust der erwähnten Anschlüsse zu ermöglichen sein. Durch die Späterlegung des genannten Zuges würde daher nicht nur der Nahverkehr beeinträchtigt, sondern auch der erwähnte Uebergangsverkehr vollständig abgeschnitten, somit eine erhebliche Schädigung ausgedehnter Verkehrsinteressen hervorgerufen werden.

Wir sind daher zu unserem Bedauern nicht in der Lage, dem Antrage entsprechen zu können.“

**Personenverkehr auf der Marienburg—
Mlawkaer Eisenbahn.**

Mit der Direktion der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn hatten wir im Juli v. Js. nachstehenden Schriftwechsel. Wir schrieben:

„Bewohner des zu unserem Kammerbezirke gehörigen Kreises

Löbau, namentlich aus Neumark und Löbau, haben uns gebeten, bei der geehrten Direktion um eine bessere Personenzugverbindung zwischen dieser Gegend und Marienburg—Danzig nachzusuchen. Es wird namentlich darüber geklagt, daß es nicht möglich ist, von diesen Städten aus zur Börsenzeit nach Danzig und an demselben Tage wieder zurück zu gelangen. Den Wünschen der Interessenten könnte vielleicht ohne Benachtheiligung anderer Verkehrsinteressen entsprochen werden, wenn die geehrte Direktion den bestehenden Fahrplan in nachstehender Weise abändern würde:

Unter Wegfall des jetzt 5 Uhr früh von Dt. Eylau abgehenden, in Marienburg erst 7 Uhr 50 Minuten eintreffenden Zuges wird früh etwa um 6 Uhr ein Zug von Montowo mit Anschluß von Löbau abgelassen und die Reisegewindigkeit derart vergrößert, daß er etwa um 8 Uhr in Marienburg eintrifft. Sollte die nur etwa 95 km lange Strecke nicht in 2 Stunden zurückgelegt werden können, so müßte eben der Abgang von Montowo auf eine etwas frühere Zeit gelegt werden. Die Reisenden würden dann mit dem 8 Uhr 15 Minuten von Marienburg abgehenden Zuge weiterfahren können und Danzig um 9 Uhr 45 Minuten erreichen. Um die Rückreise an demselben Tage unter Benutzung des jetzt Abends 7 Uhr von Danzig abgehenden Zuges bewerkstelligen zu können, müßte der jetzt 8 Uhr 40 Minuten Abends von Marienburg nach Dt. Eylau fahrende Zug ebenfalls beschleunigt und über Dt. Eylau nach Montowo bezw. Löbau weitergeführt werden, wobei der jetzt Abends 10 Uhr 8 Minuten von Dt. Eylau nach Zajonskowo gehende Zug wegfallen könnte.

Wir würden der geehrten Direktion zu großem Danke verbunden sein, wenn Wohl dieselbe durch die vorgeschlagene oder sonstige dienliche Abänderung des Fahrplanes den vorgetragenen Wünschen entgegenkommen würde. Wir bitten ganz ergebenst, uns gefälligst mittheilen zu wollen, ob unser Antrag Aussicht auf Verwirklichung hat."

Darauf erhielten wir den Bescheid:

„Auf die Zuschrift vom 12. d. Mts. J.-Nr. 1103 beehren wir uns zu bemerken, daß wir den Wünschen der Handelskammer vor der Hand nicht nachzukommen vermögen. Die langjährigen Erfahrungen in den Ergebnissen des Personen-Verkehrs auf der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn haben uns bislang noch nicht ermutigen können, den Personen-Verkehr von dem Güter-Verkehr zu trennen; wir müssen vielmehr die meisten der Züge noch zu Gütertransporten mitbenutzen.

Die nach Ihren Vorschlägen abzuändernden Züge 2 und 5 würden ganz bedeutende Mehr-Aufwendungen zur Folge haben, welche mit

den zu erwartenden Einnahmen in einem argen Mißverhältniß stehen würden, so daß wir zur Zeit und bis zu dem Zeitpunkt, von welchem ab wir den Personen-Verkehr von dem Güter-Verkehr trennen werden, Ihren Wünschen nicht Folge geben können.“

Zugverbindung zwischen Kulm und Thorn.

Ende September richteten wir eine Eingabe an die Eisenbahn-Direktion zu Danzig, worin wir ausführten:

„Die Eisenbahnverbindungen der Stadt Kulm, die als Station einer Sekundärbahn an einer Saalbahn gelegen ist, sind naturgemäß nicht allzu glänzend. Dennoch könnten hier, ohne daß der Eisenbahn-Verwaltung irgendwelche Kosten erwüchsen, Verbesserungen vorgenommen werden, die von den Einwohnern Kulms freudig begrüßt werden würden, und zwar bestehen diese einmal in dem Anschluß des von Graudenz kommenden Zuges 504 an den 6 Uhr 39 Minuten von Thorn nach Posen abgehenden Zug und zweitens in der Herstellung eines Anschlusses in Kornatowo nach Kulm an den Abends 8 Uhr 10 Minuten von Thorn nach Graudenz — Marienburg fahrenden Zug 513.

Der jetzt früh 5 Uhr von Graudenz, 5 Uhr 10 Minuten von Kulm abfahrende Zug hat jetzt in Thorn keinen Anschluß nach Posen und Bromberg, sodaß die nach Posen reisenden Passagiere bis 11 Uhr 49 Minuten warten müssen und erst 3 Uhr 7 Minuten nach Posen gelangen, während beim Vorhandensein direkten Anschlusses sie bereits 9 Uhr 55 Minuten Vormittags in Posen sein könnten.

Dieser direkte Anschluß läßt sich aber leicht dadurch erreichen, daß der Zug in Graudenz und Kulm früher abgelassen wird und er die Strecke mit größerer Geschwindigkeit durchfährt. Der Zug braucht jetzt von Graudenz nach Thorn 3 Stunden, während der Zug 506 die Strecke in wenig über 2 Stunden zurücklegt. Falls auch der Zug 504 mit derselben Geschwindigkeit fahren würde, würde man den Anschluß an den 6 Uhr 39 Minuten von Thorn nach Posen gehenden Zug durch Verlegung der Abfahrt von Graudenz auf vielleicht 4 Uhr 30 Minuten Morgens erreichen, wobei der Anschluß von Kulm durch Abgang des Kulmer Zuges um 4 Uhr 40 Minuten Morgens hergestellt werden könnte. Diese Verlegung des Frühzuges würde nicht nur für die Kulmer Interessenten, sondern für sämtliche Anlieger der Strecke Graudenz—Thorn von Vortheil sein.

Ein weiterer Uebelstand für den Eisenbahnverkehr der Stadt Kulm besteht darin, daß der Abends 8 Uhr 10 Minuten von Thorn

nach Graudenz—Marienburg abfahrende Zug in Kornatowo keinen Anschluß nach Kulm hat. Dieser 8-Uhr-Zug ist ja für alle aus Schlesien und Posen kommenden Anwohner der Weichselstädtebahn recht günstig, nur die Bewohner Kulms sind von dem Vortheile ausgeschlossen. Sie müssen entweder in Thorn übernachten oder versuchen, in Kornatowo Fahrgelegenheit nach Kulm zu erhalten. Auch Geschäftsleute und andere Personen, die auf dem Thorner Landgericht Termin haben und bis zu dem 5 Uhr 45 Minuten von Thorn abgehenden Zug noch nicht abgefertigt sind, sind ebenfalls gezwungen, hier zu übernachten, falls sie in Kornatowo keine Fahrgelegenheit, die doch immer kostspielig ist, haben. Es ist ja außerdem zweifellos, daß durch diese schlechte Verbindung zwischen Kulm und Thorn der Verkehr zwischen diesen Städten leiden muß.

Hier ließe sich der Anschluß nach Kulm ohne Einführung eines neuen Zuges auf der Strecke Kornatowo—Kulm herstellen, wenn der jetzt 8 Uhr 48 Minuten von Kornatowo nach Kulm gehende Zug auf den Thorner Abendzug warten würde. Um jedoch im Interesse der aus der Richtung Graudenz kommenden Reisenden die Wartezeit in Kornatowo nicht allzusehr zu verlängern, müßte man dem Zug 513 eine größere Geschwindigkeit geben, sodaß er die Strecke, ebenso wie der Zug 505, in einer Stunde und 10 Minuten durchfahren würde; er würde dann 9 Uhr 20 Minuten in Kornatowo ankommen, worauf dann der Zug nach Kulm bereits 9 Uhr 23 Minuten weiterfahren könnte.

Wir bitten die königliche Eisenbahndirektion dringend, diese beiden für Kulm so wesentlichen Zugverbesserungen in wohlwollende Erwägung zu ziehen und für eine möglichst baldige Einführung Sorge tragen zu wollen.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht versäumen, die königliche Eisenbahndirektion auf einen lange gehegten Wunsch der Kulmer Güterempfänger hinzuweisen, nämlich auf die Anbringung einer Zentesimalwage auf dem Bahnhofe Kulm. Es kommt jetzt häufig vor, daß dort Kleie-, Getreide-, Kohlen- und andere Sendungen eingehen, deren bahnamtliche Verwiegung sich nöthig macht, zu welchem Zwecke sie dann erst nach Stolno zurückgefahren werden müssen, was immer einen ganzen Tag in Anspruch nimmt. Mit Rücksicht auf diese Umstände verzichten die Empfänger oft auf die Verwiegung. Wenn ja nun auch die Bahn zur Nachwägung von Wagenladungsgütern nur insoweit verpflichtet ist, als die vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, so scheint es uns doch durchaus erforderlich, für eine so bedeutende

Station wie Kulm, die z. B. im letzten Jahre 24 000 Tonnen an Wagenladungsgütern empfangen hat, eine Zentesimalwage anzubringen. Wir bitten deshalb die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, eine dahingehende Verfügung treffen zu wollen.“

Der wenig tröstliche Bescheid lautete:

„Wir bedauern die in der nebenbezeichneten Eingabe erbetenen Zugverschiebungen nicht vornehmen zu können. Der Frühzug 504 müßte zur Erreichung des Anschlusses an den um 6 Uhr 39 Minuten von Thorn nach Posen fahrenden Zug bereits gegen 6 Uhr in Thorn Hauptbahnhof eintreffen, da die Kreuzung mit dem um 6 Uhr 13 Minuten aus Thorn nach Graudenz fahrenden Zuge 503 auf Thorn Hauptbahnhof selbst stattfinden muß, weil bei einer Verlegung der Kreuzung nach Mocker Zug 504 frühestens um 6 Uhr 37 Minuten in Thorn eintreffen könnte und 2 Minuten Uebergangszeit unzureichend sind. Die Abfahrtszeit des Zuges 504 aus Graudenz müßte also, selbst wenn die Geschwindigkeit auf 40 km in der Stunde erhöht wird, auf etwa 4 Uhr Morgens festgesetzt werden, wodurch die Benutzung des Zuges zweifellos ungünstig beeinflusst werden würde, ganz abgesehen davon, daß in Culmsee die Anschlüsse von den Zügen 401 aus Bromberg und 5202 aus Schönsee verloren gehen.

Zug 540 Kornatowo—Kulm kann ebenfalls nicht die gewünschte Lage erhalten, weil nach den angestellten Erhebungen der Uebergangsverkehr aus der Richtung Graudenz erheblich stärker ist, wie der aus der Richtung Thorn.

Verbesserungen der jetzt nicht ganz zulänglichen Anschlußverbindungen werden sich voraussichtlich erst dann erzielen lassen, wenn in Folge Umwandlung der Strecke Thorn—Graudenz in eine Vollbahn die Anwendung größerer Geschwindigkeiten möglich ist.“

In einem späteren Schreiben wurde uns mitgeteilt, daß man der Herstellung einer Gleiswage auf dem Bahnhofe Kulm näher treten werde, sobald der Direktion Mittel dazu zur Verfügung stehen würden.

Verlegung des Zuges 250.

Im Dezember baten wir die Bromberger Eisenbahndirektion, den jetzt Abends 7 Uhr 55 Minuten von Thorn nach Bromberg fahrenden Lokalzug 250 so zu verlegen, daß er Anschluß an den Nachmittags 3 Uhr 23 Minuten Bromberg in der Richtung nach Schneidemühl verlassenden Lokalzug 254 erhalte, und begründeten dies, wie folgt:

„In seiner jetzigen Lage wird der Zug 250, wie sich dies ja leicht feststellen lassen wird, nur wenig benutzt, denn diejenigen Reisenden,

die sich nur am Nachmittag in Thorn aufhalten wollen, fahren meist bereits um 6 Uhr, während die den Abend hier verbringenden Fremden den günstigen 11-Uhr-Zug benutzen. Während das Bedürfnis nach einem 8 Uhr Abends fahrenden Zug nur gering ist, fehlt uns dagegen ein günstiger Nachmittagszug nach Bromberg, denn 6 Stunden lang, zwischen 11 Uhr 46 Minuten und 5 Uhr 45 Minuten, ist keine Reisegelegenheit nach Bromberg vorhanden. Der für die Geschäftszeit so günstige Zug 241 würde sicher von Bromberg aus viel häufiger benutzt werden, wenn die Rückfahrt von Thorn so früh angetreten werden könnte, daß nicht der ganze Nachmittag verloren geht. Von Thorn aus würde man den neuen Zug wohl auch gerne benutzen, namentlich wenn es sich darum handeln würde, kurze geschäftliche Besprechungen in Bromberg zu erledigen, da dann zur schnellen Rückfahrt der Zug 247 zur Verfügung stände. Der Werth des Nachmittagszuges würde sich natürlich noch dadurch erhöhen, daß er Anschluß an den nach Schneidemühl fahrenden Lokalzug 254 erhielte.

Da der Eisenbahn-Verwaltung durch die Verlegung keine Mehrkosten entstehen würden, entgegenstehende Interessen unseres Wissens aber nicht vorhanden sind, so geben wir uns der Hoffnung hin, daß die Königliche Eisenbahndirektion unseren Antrag in wohlwollende Erwägung ziehen und, falls es angängig ist, unserem Wunsche noch in diesem Winterhalbjahre Rechnung tragen wird.“

Darauf antwortete die Direktion:

„Der Zug 250 dient in erster Reihe der Güterbeförderung und zwar sowohl der Abfuhr von Güterwagen aus Thorn, als auch besonders dem Abtransport der am Tage mit Schwellen beladenen Wagen von Schulitz und kann aus diesem Grunde in seiner jetzigen Lage nicht entbehrt werden.

Der Zug ist für die Personenbeförderung frei gegeben, besonders um den Interessenten des Holzhandels denen der Zug 248, Abfahrt von Thorn 5 Uhr 45 Minuten zu früh, hingegen der von Thorn 11 Uhr Abends abfahrende Zug 24 zu spät gelegen war, die Rückkehr nach Bromberg zu erleichtern.

Die Verlegung des Zuges 250 in die Nachmittagsstunden zum Anschluß an den 3 Uhr 23 Minuten von Bromberg abfahrenden Zug 254 könnte für Thorn auch nur dann einen Vortheil bieten, wenn der jetzt gemischte Zug in einen Personenzug umgewandelt werden würde, da er als gemischter Zug bei den auf der eingleisigen Strecke auf den Stationen wahrzunehmenden Kreuzungen mit anderen Zügen bereits 12 Uhr 43 Minuten Mittags von Thorn abfahren müßte. In

solcher Lage, nur 57 Minuten später aus Thorn als Zug 246, würde der erstrebte Zweck aber verfehlt werden. Für die hiernach nur übrig bleibende Einlegung eines besonderen Personenzuges können wir aber ein allgemeines dringendes Bedürfnis nicht anerkennen. Hiernach müssen wir die beantragte Verlegung des Zuges 250 ablehnen.“

Zugverbindung zwischen Thorn und Alexandrowo.

Zwecks Einführung besserer Zugverbindungen zwischen Thorn und Alexandrowo reichten wir der Eisenbahndirektion Bromberg folgende Petition ein:

„Die Königliche Eisenbahndirektion bitten wir ganz ergebenst, den Abgang der Züge 431 und 433 von Thorn nach Alexandrowo auf eine etwas spätere Zeit zu verlegen, den Abgang der Züge 432 und 434 von Alexandrowo nach Thorn etwas früher zu bewirken und die sämtlichen genannten Züge nur als reine Personenzüge fahren zu lassen. Die Durchführung unserer Anträge würde eine bedeutende Erleichterung für den Personenverkehr zwischen Alexandrowo und Thorn bedeuten, denn es würde dadurch den mit dem Zuge 432 ankommenden Reisenden ermöglicht werden zur Rückkehr den Zug 431 zu benutzen und Nachmittags könnte zur Hinfahrt der Zug 434 und zurück Zug 433 verwendet werden. Jetzt ist dies nur wenigen möglich, da selbst bei rechtzeitiger Ankunft der Alexandrowoer Züge die Zwischenzeit, von der noch die beschwerliche Fahrt vom Hauptbahnhof nach der Stadt und zurück in Abzug zu bringen ist, zu kurz ist. Dazu kommt aber noch der weitere Uebelstand, daß die Züge aus Alexandrowo sehr häufig mit großer Verspätung, die oft $\frac{1}{2}$ —1 Stunde beträgt, hier eintreffen, sodaß sich also die Reisenden nicht einmal darauf verlassen können, daß ihnen der an und für sich schon so kurz bemessene fahrplanmäßige Aufenthalt überhaupt zur Verfügung steht. Hier ist es dringend nöthig, daß baldige Abhilfe geschaffen wird, damit dem Bedürfnisse des Verkehrs Rechnung getragen werde. Dies kann leicht dadurch geschehen, daß die Züge früher hier eintreffen und später weggehen, sodaß den Reisenden zur Erledigung ihrer Angelegenheiten in Thorn ein genügender Zeitraum gewährt wird, was natürlich nicht unbeträchtlich zur Hebung des Verkehrs beitragen wird. Die Züge 432 und 433 sind Lokalzüge, deren Verlegung keinerlei Interessen schädigen würde. Der Zug 431 geht jetzt 11 Uhr 46 Minuten von Thorn ab und kommt 12 Uhr 24 Minuten in Alexandrowo an, wo er über eine Stunde Aufenthalt hat. Der Zug könnte von Thorn etwas später abgelassen werden, da die Paß- und Zollrevision in Alexandrowo

sicher auch in kürzerer Zeit vollzogen werden könnte. Der Zug 434 könnte unter Wahrung des Anschlusses an den 2 Uhr 56 Minuten von Warschau ankommenden Zug etwas früher von Alexandrowo abfahren. Die ganze Maßregel könnte noch dadurch erleichtert werden, daß sämtliche Züge als reine Personenzüge gefahren würden, die in Ottlotschin keinen größeren Aufenthalt zu haben brauchten. Hierdurch allein würde ja, selbst unter Beibehaltung des jetzigen Fahrplans, sehr viel, bisher für die Reise nutzlos vergeudete Zeit gewonnen werden, die die Fahrgäste in weit vortheilhafterer Weise für den Aufenthalt am hiesigen Platze verwenden könnten. Schließlich bitten wir die Königliche Eisenbahndirektion noch ganz ergebenst, soweit es von hier aus möglich ist, darauf hinzuwirken, daß die oben beklagten Zugverspätungen vermieden werden.“

Der unter dem 15. März 1900 eingehende Bescheid lautete:

„Auf die Eingabe vom 13. Januar d. Js. J.-Nr. 188 erwidern wir Ihnen ergebenst, daß es uns bis auf Weiteres nicht möglich ist, den Fahrplan der Strecke Thorn—Alexandrowo in der von Ihnen gewünschten Weise umzugestalten, da derselbe ganz abhängig ist von den Gleisverhältnissen in Alexandrowo, sowie den sonstigen Abfertigungsvorschriften der Paß- und Zollverwaltung, die eine Aenderung vorerst noch nicht zulassen. Die von uns zum Zwecke mündlicher Verhandlungen mit den Vertretern der Direktion der Warschau—Wiener Eisenbahn nach Alexandrowo entsandten Kommissare haben sich leider nur von der Unmöglichkeit einer Aenderung des bisherigen Zugverkehrs überzeugen können; jedoch den Eindruck empfangen, daß nach Beendigung der in Aussicht genommenen Gleisumbauten auf Bahnhof Alexandrowo die erstrebte Verbesserung des Fahrplans nicht ausgeschlossen ist.

Wir werden daher die Angelegenheit auch ferner im Auge behalten und zu geeigneter Zeit darauf zurückkommen.“

Reexpeditionstarif für Futtermittel.

Auf unseren im vorjährigen Berichte abgedruckten erneuten Antrag wegen Tarifierleichterung bei der Einfuhr russischer Futtermittel erwiderte die Bromberger Eisenbahndirektion, daß eine endgiltige Entscheidung noch nicht getroffen werden könne, da man zunächst die gutachtliche Aeußerung der Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreußen abwarten müsse.

Um die Angelegenheit endlich zum Ziele zu führen, erbatene wir uns in der nachstehenden Eingabe die Unterstützung des Herrn Handelsministers:

„Ew. Excellenz gestatten wir uns ganz gehorsamt zu bitten, uns zur Erreichung einer kleinen, aber für unseren Futtermittelhandel höchst wichtigen Tarifierleichterung die hochgeneigte Unterstützung gewähren zu wollen. Es ist den hiesigen Kaufleuten nach unendlichen Mühen gelungen, Thorn zum maßgebenden Platz für den Import russischer Futtermittel zu machen, denn es werden schätzungsweise jährlich 12—14000 Waggons russischer Kleien und Deltuchen für Thorner Rechnung eingeführt. Durch die bestehenden Tarife werden jedoch die Importeure genöthigt, über den endgiltigen Bestimmungsort der Waare schon bei deren Eintreffen in Alexandrowo zu verfügen, damit sie den Alexandrowoer Grenztransittarif benutzen können, der gegenüber dem gebrochenen Tarif Alexandrowo—Thorn und Thorn—Endstation eine erhebliche Frachtermäßigung enthält. Da die aus Rußland eintreffenden Futtermittel selbst bei ganz reellen Mühlen naturgemäß verschiedenartig ausfallen, so muß der Thorner Kaufmann, um sich von der Qualität der Waare überzeugen und darnach seine Bestimmungen treffen zu können, von sämmtlichen in Alexandrowo eintreffenden Sendungen durch einen Spediteur Muster ziehen lassen. Die dortigen Spediteure wenden jedoch beim Ziehen dieser Muster, zumal die russische Bahnverwaltung nur aus besonderem Entgegenkommen und widerrüßlich diese Arbeit gestattet, für welche nur eine ganz minimale Zeit gelassen wird, nicht die nöthige Sorgfalt an, sodaß die Muster häufig nicht der Qualität der Waare entsprechen. Ferner müssen auch die Thorner Kaufleute nach Eintreffen der Muster sofort ihre Dispositionen treffen, weshalb die Untersuchung der Probe auch oft nicht gründlich genug vorgenommen werden kann, besonders während der Herbst- und Wintermonate, weil dann die Muster ausschließlich erst Abends 6 Uhr hier eintreffen. Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, daß die Sendungen zuweilen nicht den Lieferungsbedingungen entsprechend ausfallen, wodurch den Thorner Händlern Unannehmlichkeiten und Unkosten entstehen. Bei den bestehenden Tarifverhältnissen läßt sich dies jedoch nicht ändern, da die Differenz zwischen dem Grenztransittarif und dem gebrochenen Tarif etwa die Hälfte des durchschnittlichen Gewinnes beträgt. Um dem erwähnten Uebelstande abzuhelpen, richteten wir im Jahre 1897 an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg das Ersuchen, eine Tarifbestimmung zu erlassen, wonach die aus Rußland kommenden Futtermittel eine noch näher zu bestimmende Zeit lang hier eingelagert werden dürften, um dann bei Nachweis der Identität unter Anrechnung der Fracht Alexandrowo—Endstation weiter verfrachtet zu werden. Hierauf ging uns der Bescheid zu, daß unserem

Ersuchen nicht stattgegeben werden könne, da nach Auffassung der Landwirthschaftskammer zu Danzig durch die Tarifierleichterung eine Schädigung der einheimischen Mühlenindustrie zu befürchten sei. Da wir uns nicht denken konnten, inwiefern die Mühlen dadurch benachtheiligt werden könnten, luden wir die hervorragendsten Mühlenindustriellen unseres Bezirks zu einer Besprechung ein, wobei uns einstimmig bestätigt wurde, daß von der Einführung der von uns befürworteten Tarifmaßregel eine Schädigung der einheimischen Mühlenindustrie nicht zu befürchten sei. Unter Darlegung dieses Sachverhalts wandten wir uns nochmals an die Königliche Eisenbahndirektion und traten auch gleichzeitig mit der westpreußischen Landwirthschaftskammer in Korrespondenz, um sie von der Haltlosigkeit ihrer Befürchtung zu überzeugen. Dies gelang uns jedoch nicht, denn die Landwirthschaftskammer theilte uns unter dem 31. März v. Js. mit, daß sie eine Schädigung der Binnenmüllerei von der Tarifierleichterung nach wie vor befürchte und daß sie auch besorge, es werde durch die Möglichkeit der Einlagerung der Kleie in Thorn ein Anreiz zur Spekulation gegeben, was für den Landwirth die Vertheuerung eines der gebräuchlichsten Futtermittel bedeuten würde. Hiernach würde der Tarif gleichzeitig verbilligend und vertheuernd auf die Waare wirken müssen, eine Anschauung, die sich wohl schwer vertheidigen läßt. Da jedoch auch die Königliche Eisenbahndirektion schrieb, daß es bei dem ablehnenden Bescheid sein Bewenden haben müsse, weil die für die Ablehnung des Antrages s. Zt. maßgebend gewesenen Gründe nach dem Ergebnis der nochmals angestellten Erhebungen bestehen geblieben seien, so sahen wir uns veranlaßt, unseren Antrag derart abzuändern, daß jegliche Befürchtung betreffs einer Verbilligung oder Vertheuerung der Waare hinfällig würde.

Wir stellten daher das Ersuchen, die Königliche Eisenbahndirektion möge gestatten, daß die von Alexandrowo nach Thorn verladene Kleie auf Grund des Transittarifs Alexandrowo—Deutsche Station weitergesandt werden dürfe, sofern die Waare, lose oder hier aufgesackt, innerhalb 24 Stunden nach Eingang von hier weitergesandt werde, und begründeten diesen Antrag in dem abschriftlich beigefügten Schreiben. Diesem Antrage können sicherlich keine Bedenken entgegenstehen, denn einmal wird dadurch der Bahn nicht der geringste Frachtausfall entstehen und ferner ist wohl kaum anzunehmen, daß die 24 Stunden zu spekulativen Zwecken benutzt werden könnten. In der ganzen Transportweise wird überhaupt nicht die geringste Aenderung eintreten, denn schon jetzt bleiben die meist lose eingehenden Kleiesendungen

24 Stunden in Thorn, um hier aufgesackt zu werden; es handelt sich also nur um die rein formelle Aenderung, daß über den endgiltigen Bestimmungsort anstatt, wie bisher, in Alexandrowo erst in Thorn Verfügung getroffen wird. Wir konnten sonach wohl hoffen, daß unserm Antrage ohne Weiteres entsprochen werden würde. Wir erhielten jedoch unter dem 4. d. Mts. von der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Bromberg den Bescheid, daß unser Antrag wegen erleichterter Transportbedingungen für russische Kleie der Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreußen zur gutachtlichen Aeußerung übermittelt worden sei und daß diese mitgetheilt habe, es seien in dieser Sache noch weitere Rückfragen bei den Binnenmüllern und maßgebenden Kaufleuten in Thorn erforderlich; eine Entscheidung könne daher vor der Hand nicht getroffen werden. Dies bedeutet für uns aufs Neue die Hinausschiebung einer Maßregel, deren Einführung doch im Interesse unseres Futtermittelhandels so bald als möglich erwünscht ist. Wir können uns aber auch nach den Vorgängen nicht der Befürchtung entschlagen, daß die Landwirtschaftskammer, trotzdem u. E. nicht der geringste Grund zur Befürchtung vorhanden ist, daß Landwirtschaft oder Binnenmüllerei benachtheiligt werden könnte, auf ihrem ablehnenden Standpunkt verbleibe und dadurch auch die Eisenbahnverwaltung zur erneuten Zurückweisung unseres Antrages bewegen könne.

Wir wenden uns deshalb vertrauensvoll an Ew. Excellenz mit der gehorsamen und dringenden Bitte, unser Vorgehen hochgeneigtest bei der Königlichen Staatsbahnverwaltung unterstützen zu wollen, damit unser berechtigter Wunsch nicht wieder an der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer scheitere. Wir haben auch Se. Excellenz, den Herrn Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten um die Unterstützung unseres Antrages gebeten.“

Von dem Herrn Landwirtschaftsminister erhielten wir den nachstehenden günstigen Bescheid:

„Das Gesuch der Handelskammer habe ich dem Herrn Oberpräsidenten der dortigen Provinz zur Aeußerung nach Anhörung der Landwirtschaftskammer zugehen lassen. Nach seinem Berichte hat sich der Vorstand der Landwirtschaftskammer der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg gegenüber bereit erklärt, dem Antrage der Handelskammer auf Probeentnahme und eventuelle Umadressirung der von Alexandrowo kommenden Kleie in Thorn ohne Frachtvertheuerung zuzustimmen, sofern an der qu. Kleie keinerlei Aenderung außer der Sackung vorgenommen wird, und dieselbe in der ursprünglichen Beschaffenheit und in derselben Zeit wie früher weiter expedirt, sowie

Seitens der königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg die Erfüllung dieser Bedingungen durch Erlass entsprechender Bestimmungen unter Androhung erheblicher Konventionalstrafen gewährleistet wird.

Unter diesen Bedingungen hege ich gegen die Gewährung der fraglichen Tarifierleichterung auch vom Standpunkte meiner Verwaltung keine Bedenken.“

Darauf ist dann im Oktober durch Verfügung der Bromberger Eisenbahndirektion den Wünschen unserer Futtermittel-Importeure Rechnung getragen worden.

Staffeltarife für Holz.

Anfang Februar 1900 hatten wir uns auf Ersuchen des Herrn Oberpräsidenten von Goshler über den nachstehenden Ministerialerlass gutachtlich zu äußern:

„Aus den östlichen Provinzen sind mehrfach Anträge hierher gerichtet worden, welche die Ausdehnung der in den östlichen Landestheilen geltenden ermäßigten Staffeltarife für Hölzer des Spezialtarifs II auf das Gebiet westlich von Berlin zum Gegenstande haben. Es scheint sich dabei in der Hauptsache um Schnitthölzer zu handeln, für welche im Osten ein im Verhältniß zu dessen Produktionsfähigkeit ausreichender Absatz nicht vorhanden ist. Die in Betracht kommenden Tarife sind der Staffeltarif der ehemaligen Ostbahn und derjenige des früheren Eisenbahndirektionsbezirks Breslau. Außerdem hat die Handelskammer in Bromberg die Einführung einer besonderen noch weiter gehenden Staffel in Vorschlag gebracht. Die hiernach in Betracht zu ziehenden Tarifbildungen sind folgende:

Von der Handelskammer in Bromberg vorgeschlagene Staffel:

1—100 km	3,0	} Pfg. für das tkm und 6 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg.
101—200	„ 2,8	
201—300	„ 2,5	
301—500	„ 2,2	
501—800	„ 2,0	} Pfg. für das tkm und 12 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg.
über 800	„ 1,8	

Staffeltarif der ehemaligen Ostbahn:

1—100 km	3,0	} Pfg. für das tkm und 6 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg.
101—200	„ 2,8	
201—300	„ 2,6	
301—400	„ 2,4	
über 400	„ 2,2	} Pfg. für das tkm und 12 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg.

Staffeltarif des vormaligen Direktionsbezirks Breslau:

51—100 km 2,6 Pfg. für das tkm und 9 Pfg. Abfertigungsgebühr
für 100 kg.

über 100 km 2,2 Pfg. für das tkm und 12 Pfg. Abfertigungsgebühr
für 100 kg.

Es ergeben sich hiernach gegenüber dem allgemeinen Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II folgende ermäßigte Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Allgemeiner Holztarif. Entfernung	Von der Handelskammer Bromberg vorgeschlagene Staffel.	Staffeltarif der ehemaligen Eisbahn.	Staffeltarif des vormaligen Direktionsbezirks Breslau.	Rohtoff- tarif.	Spezial- tarif III.
100 km	0,39	0,34	0,34	0,29	0,34
200 "	0,72	0,56	0,58	0,51	0,56
300 "	1,02	0,72	0,78	0,73	0,78
400 "	1,32	0,94	1,00	0,91	1,00
500 "	1,62	1,12	1,22	1,05	1,22
600 "	1,92	1,32	1,44	1,19	1,44
700 "	2,22	1,52	1,66	1,33	1,66
800 "	2,52	1,56	1,88	1,47	1,88
900 "	2,82	1,74	2,10	1,61	2,10
1000 "	3,12	1,92	2,32	1,75	2,32

Bereits in den Jahren 1891 und 1892 haben Verhandlungen über die gleiche Angelegenheit in den Bezirkseisenbahnräthen stattgefunden, indessen mit Rücksicht auf die scharf ausgeprägten Interessen-Gegensätze des Ostens und des Westens zu einem entscheidenden Ergebnis nicht geführt. Seitdem sind in der starken Steigerung der Holzpreise und in dem erheblichen Anwachsen der Einfuhr ausländischer Hölzer Verhältnisse eingetreten, welche möglicherweise geeignet sind, den Anträgen des Ostens eine günstigere Aufnahme in den Kreisen der westlichen Forstwirtschaft und Holzindustrie zu bereiten.

Wir erachten es deshalb für angezeigt, die Frage einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

Die Anlage enthält die Gesichtspunkte, nach denen diese vorzunehmen ist. Zunächst erscheint es erforderlich, die Fragen unter I, a—c, betreffend die Art und den Umfang des im Osten bestehenden z. Zt. unbefriedigt gebliebenen Absatzbedürfnisses genau zu beantworten.

Die Feststellung der auf dem Bahnwege zur Beförderung gelangten Mengen wird von den betreffenden, für den Versandbezirk der Provinz

zuständigen königlichen Eisenbahndirektionen bezw. Eisenbahnkommissionen erfolgen.

Den Versandtermittelungen ist das Jahr 1899 zu Grunde zu legen und für die Verkehrsbewegung zwischen Versand- und Empfangsgebieten die Eintheilung der Verkehrsbezirke der Güterbewegungsstatistik der Eisenbahnen zum Anhalt zu nehmen.“

Der beigelegte Fragebogen lautete:

„Ia. Für welche Gattungen (Fichten- und Kiefern-Nadelholz, Erlenholz pp.) und für welche Formen der Nuzhölzer (Schnitt-, Rund-, Stangenholz) des Spezialtarifs II besteht in den Provinzen östlich von Berlin ein innerhalb derselben nicht zu befriedigendes erhebliches Absatzbedürfniß? Um welche zur Zeit als Nuzhölzer nicht absatzfähigen Mengen der einzelnen Arten handelt es sich? b. In welchem Umfange findet bereits jetzt ein Absatz der einzelnen Gattungen und Formen dieser Hölzer über Berlin hinaus nach dem Westen auf dem Bahn- und dem Wasserwege (getrennt) statt? Welches sind die betreffenden Absatzgebiete? c. Welche weitergelegenen Absatzgebiete sollen durch die beantragte Tarifiermäßigung noch gewonnen werden?

IIa. In welchem Umfange findet in die einzelnen westlich von Berlin belegenen Verkehrsbezirke eine Einfuhr der einzelnen zu I bezeichneten Gattungen und Formen aus andern inländischen oder ausländischen Verkehrsbezirken auf dem Bahn- und auf dem Wasserwege (getrennt) statt? (Vergl. die Eintheilung der Bezirke in der Statistik der Güterbewegung). b. Welche Preise werden für diese Hölzer am Absatzorte gezahlt?

IIIa. In welchem Umfange lassen sich die aus Sachsen und den süddeutschen Staaten sowie aus dem Auslande in die Verkehrsbezirke westlich von Berlin eingeführten Hölzer nach Art, Beschaffenheit und Verwendungszweck durch die Erzeugnisse der östlichen Provinzen ersetzen? b. Erscheint es insbesondere angängig, die letzteren im Falle der Gewährung eines der gestellten Tarifiermäßigungsanträge (gegebenenfalls welches) in den westlichen Provinzen aufnahmefähig zu machen?

IVa. Welche Einwirkung würde eine derartige Tarifiermäßigung für die Produkte der östlichen Provinzen auf die Forstwirtschaft, die Holzindustrie und den Holzhandel der westlichen Landestheile ausüben? b. Welche Verschiebungen der bisherigen Versorgungs- und Bezugsgebiete würden eintreten?

V. In welchem Umfange würden die etwaigen Tarifiermäßigungen auch den ausländischen Hölzern zu Gute kommen?

VI. Würde es im Interesse der westlich Berlin gelegenen Landestheile sich empfehlen oder nothwendig werden, diesen dieselbe Ermäßigung für ihre Erzeugnisse zu gewähren und diese für das ganze preußische Staatsbahnnetz einzuführen?

VII. Welche Einwirkung würden die etwa zu gewährenden Tarifiermäßigungen auf die Einnahmen der preußischen Staatsbahnen ausüben?"

Wir erwiderten darauf:

„Ew. Excellenz berichten wir gehorsamst, daß uns eine eingehende, umfassende Beantwortung der in dem Ministerialerlasse vom 23. Januar aufgestellten Fragen schon deshalb nicht möglich ist, weil unsere Holzindustrie, namentlich die am hiesigen Platze, nicht leistungsfähig ist. In Thorn fehlt es einmal an Auswaschplätzen, und außerdem liegen die hiesigen Schneidemühlen so weit vom Wasser ab, daß die Lokalspesen eine enorme Höhe erreichen und eine Konkurrenz mit den günstiger gelegenen Schneidemühlen in Schulitz und Bromberg ausschließen. Die hiesigen Holzwerke arbeiten daher nur für den Bedarf von Thorn und Umgegend. Wie geringfügig die hiesige Holzindustrie ist, ergiebt sich aus dem Umstande, daß eine einzige Schulitzer Mühle jährlich ebensoviel Holz verarbeitet, als sämtliche Thorner Holzbearbeitungswerke zusammen. In den Kreisen Briesen und Strasburg bestehen dagegen einige Schneidemühlen, die im Stande sind, wenigstens auf dem Wasserwege Schnittmaterial nach dem Westen zu verfrachten, da sie Gelegenheit haben, an Ort und Stelle Holz billig einzukaufen.

Trotz des geringen Umfanges unserer Holzindustrie haben wir ein Interesse daran, daß die von der Bromberger Handelskammer beantragte Detarifirung zur Durchführung gelange, denn sobald der von uns seit Jahrzehnten angestrebte Holzhafen gebaut sein wird, wird sich hier auch eine leistungsfähige Holzindustrie entwickeln können, für die es von höchster Bedeutung sein muß, günstige Frachtbedingungen nach dem Westen zu besitzen. Daß sich im Anschluß an den Holzhafen hier viele Schneidemühlen etabliren werden, ist um so wahrscheinlicher, als jetzt schon die Tendenz besteht, die Holzwerke mehr nach der Ostgrenze und nicht, wie bisher, in die Nähe von Berlin zu legen. Man hat nämlich eingesehen, wie wichtig es ist, unter den über Schillno eingehenden großen Holzmassen sofort beim Eingang Auswahl treffen zu können.

Ein Beweis für die von uns behauptete Tendenz liegt in der ständigen Zunahme der Schulitzer und Bromberger Holzindustrie.

Unter diesen Umständen ist es von größter Wichtigkeit, daß der projektierte Holzhafen bei Thorn möglichst bald zur Ausführung gelange, damit die bestehende Bewegung ihm noch zu Gute komme.

Als Sachverständige für die Holzindustrie nennen wir die Herren E. Kittler und S. Meyer in Thorn, für den Holzhandel Herrn Herm. Nsch in Thorn, der zwar nicht selbst Holzhändler ist, jedoch als Holzspediteur dem Geschäfte nahesteht.

Die in dem Ministerialerlasse aufgestellten Fragen beantworten wir nachstehend, soweit dies uns möglich ist, und bemerken nur, daß wir zu zahlenmäßiger Beantwortung, wie sie verschiedentlich gefordert wird, wegen mangelnder Unterlagen nicht im Stande sind.

Zu 1a. Ein solches Absatzbedürfniß besteht für Reifholz und Weiden, geschält und geglättet, ferner für Schnittmaterial d. h. Bohlen, Bretter, Latten u. aus Kiefern-, Erlen-, Eichen- und Eschenholz sowie für geschnittene Kieferne und Fichtene Balkenhölzer.

Zu 1b. Reifholz und Weiden werden nur mit der Bahn versandt und zwar hauptsächlich nach Hamburg und den Provinzen Sachsen und Schleswig-Holstein. Die übrigen unter 1a aufgeführten Hölzer können nur auf dem Wasserwege über Berlin hinaus abgesetzt werden. Die Absatzgebiete hierfür sind die an der Havel und Elbe gelegenen Städte.

Zu 1c. Reifholz und Weiden könnten durch die Tarifiermäßigung ihren Absatz auf die Provinzen Westfalen und Hannover und die Königreiche Bayern, Sachsen und Württemberg ausdehnen. Für die übrigen oben genannten Hölzer kommen als weitere Absatzorte sämtliche Orte westlich Berlins bis zur Rheinprovinz, die nicht an einer schiffbaren Wasserstraße liegen und nach denen daher heute kein Holz von hier aus abgesetzt werden kann, in Betracht.

Zu 11b. Die Preise sind uns nicht bekannt.

Zu 111a und b. Es ist nicht möglich, die Wirkung einer Detarifizierung im Voraus zu berechnen, doch kann schon jetzt mit Sicherheit angenommen werden, daß namentlich unsere besseren Hölzer, an denen Ost- und Westpreußen so reich ist, Eingang in dem westlich von Berlin gelegenen Gebiet finden werden, vorausgesetzt natürlich, daß die Tarifiermäßigung erheblich genug ist. Unseres Erachtens würde der von der Handelskammer zu Bromberg vorgeschlagene Staffeltarif die Möglichkeit einer Absatzweiterung, durch die ein Theil der in den letzten Jahren ständig gestiegenen Einfuhr amerikanischer Hölzer durch deutsche Produkte ersetzt werden könnten, bieten.

Zu IV. Es würde eine Verschiebung zu Gunsten der Ostprovinzen zum Nachtheil des Auslandes stattfinden.

Zu V. Hier kommen fast ausschließlich die auf der Weichsel eingehenden russischen und österreichischen Hölzer in Frage, da auf dem Eisenbahnwege in unserem Bezirke nur ganz geringe Holzmengen eingehen. Die auf dem Wasserwege ankommenden Rundhölzer würden in rohem Zustande nie von der Tarifiermäßigung Gebrauch machen; sie würden nur dann mit der Bahn nach dem Westen gehen, wenn sie hier geschnitten worden sind, also deutsche Arbeit auf sie verwendet worden ist. Die von hier weitergehenden Rundhölzer benutzen stets nur den Wasserweg. Die zu Wasser ankommenden Ranthölzer (Bretter, Mauerlatten, Plançons u.) sind fast ausschließlich Transitwaare, die über Danzig—Stettin nach England und Frankreich versandt wird. Nur einige ordinäre Sorten werden für den Lokalbedarf hier verbraucht.

Zu VI. Dies entzieht sich unserer Beurtheilung.

Zu VII. Die Einnahmen der Bahn würden durch die Tarifiermäßigung wachsen, weil große Holzmengen, die jetzt überhaupt nicht zur Verladung gelangen, oder nur den Wasserweg benutzen können, dann der Eisenbahn zufallen müßten.“

**Versehung von Mehl und Mühlenfabrikaten
in die allgemeine Wagenladungsklasse.**

Bei der ständigen Tariffkommission der deutschen Eisenbahnen hatte die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen die Versehung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die allgemeine Wagenladungsklasse beantragt, um dadurch die kleinen Mühlen, die sich durch den Wettbewerb der Großindustrie bedrängt fühlen, zu schützen. Man setzte voraus, daß die Großindustrie nach der Erhöhung der Frachten für Mehl und Mühlenfabrikate nicht mehr wie seither in der Lage sein würde, ihre Ueberproduktion auf große Entfernung abzusetzen und dadurch die Existenz der Kleinbetriebe zu gefährden. Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, die mit dem Gegenbericht betraut worden war, hielt es für wünschenswerth, die Ansichten der deutschen Handelskammern kennen zu lernen und hatte diese deshalb um Beantwortung der nachstehenden Fragen gebeten:

- „I. Welchen Umfang hat die Mühlenindustrie in Ihrem Bezirk? Welche Betriebsform (Großbetrieb, mittlerer oder Kleinbetrieb) wiegt vor? Wie ist in Ihrem Bezirk die wirthschaftliche Lage der Mühlenindustrie im Allgemeinen und insbesondere der mittleren und kleinen Betriebe?

- II. Erwarten Sie von der Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate eine Besserung der Lage der Mühlenindustrie, insbesondere der mittleren und kleinen Betriebe?
- III. Wird die Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate nach Ihrer Ansicht eine Erhöhung des Marktpreises für Mehl und des Brodpreises zur Folge haben? Wenn ja, in welchen Grenzen wird sich die Preissteigerung voraussichtlich bewegen?
- IV. Welche Stellung nehmen Sie hiernach zu dem Antrag auf Veretzung der Mühlenfabrikate in die allgemeine Wagenladungsklasse ein?"

Wir erwiderten hierauf unter dem 11. Juli:

„Der Großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen beantworten wir nachstehend ergebend die in dem geehrten Schreiben vom 5. v. Mts. aufgestellten Fragen; wir müssen jedoch im Voraus bemerken, daß es uns nicht möglich gewesen ist, die gewünschte Statistik über Umfang und Betriebsformen der Mühlenindustrie unseres Bezirkes zu beschaffen, weshalb wir uns mit einer generellen Beantwortung der Frage I begnügen müssen.

Zu I. Es bestehen in unserem Bezirke vielleicht 5—6 Großmühlen, eine größere Anzahl mittlerer Betriebe und namentlich im Kreise Briesen, Strasburg und Löbau eine Menge kleiner Mühlen. Die kleinen Mühlen beschäftigen sich hauptsächlich mit Lohnmüllerei und Umtausch des von den kleinen Besitzern und Bauern der Umgegend gelieferten Getreides gegen Mehl. Sie sind, was ihre Größe und Zahl anbetrifft, absolut nicht im Stande, einen erheblichen Theil des Lokalkonsums zu befriedigen. Die zunächst durch die Anforderungen des Konsums entstandenen größeren Mühlen sind in den letzten Jahren mehr und mehr vergrößert worden, sodaß sie gezwungen wurden, einen Theil ihrer Produkte zu exportiren oder nach den westlichen, industriereichen und getreideärmeren Gegenden zu verschicken. Die Lage der Mühlen ist nicht günstig, da durch Entstehen immer weiterer Großmühlen die Ueberproduktion erdrückend geworden ist.

Zu II. Die Erhöhung der Frachten würde zunächst ein Herunterdrücken der Getreidepreise zur Folge haben, wodurch unsere östliche Landwirtschaft ganz enorm geschädigt werden würde. Es ist ganz ausgeschlossen, daß die Maßregel den kleineren und mittleren Mühlen irgend welchen Nutzen bringen könnte, eher würde das Gegentheil eintreten, denn die größeren Mühlen wären dann wegen Beschränkung ihres Absatzes in der Ferne gezwungen, das ganze Lokalgeschäft an sich zu reißen und die kleinen Mühlen vollkommen daraus zu verdrängen,

was ihnen um so leichter fallen würde, als sie einmal bedeutend bessere Mehle liefern und zweitens durch ihre Kapitalkraft den Absatz erzwingen könnten. Doch nicht nur die kleinen, sondern auch ein Theil der großen Mühlen würde durch diese Tarifmaßregel dem Ruin entgegengehen.

Zu III. Ueber die Preisbewegung lassen sich natürlich nur Vermuthungen aufstellen. Da jedoch unsere Gegend mehr Getreide und Mehl produziert, als es selbst verbraucht und somit auf den Export angewiesen ist, so wird jedenfalls ein Preisdruck, wenigstens sicherlich beim Getreide, vielleicht auch beim Mehl, die Folge sein. Die Mühlen werden natürlich versuchen, den Schaden abzuwälzen, doch läßt sich nicht voraussehen, wie weit ihnen dies gelingen wird.

Zu IV. Wir müssen uns nach alledem auf das Energischste gegen eine Höbertarifirung des Mehles, die unsere Landwirthschaft und unsere Mühlenindustrie auf das Schwerste schädigen würde, aussprechen. Wir sind überhaupt gegen jede differentielle Tarifirung zwischen Getreide und Mühlenfabrikaten, da hierdurch unsere Gegend noch industrieärmer werden würde als bisher.“

Versehung von Futtermehl in den Spezialtarif III.

Unter dem 14. Juli erhielten wir folgendes Rundschreiben der Eisenbahndirektion zu Danzig:

„Die General-Direktion der Königlich bayerischen Staatsbahnen hat bekanntlich vor etwa Jahresfrist bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen beantragt, Mehl und Mühlenfabrikate aus dem Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungs-kategorie zu versetzen. Dieser Antrag wird in der diesjährigen September-Sitzung der ständigen Tarifkommission berathen werden. Gleichzeitig war von der genannten Verwaltung beantragt worden, das in der Position Mühlenfabrikate der deutschen Güterklassifikation aufgeführte Futtermehl in den Spezialtarif II zu versetzen, da die anderen hauptsächlich Futtermittel und insbesondere Reisfuttermehl gleich den Reisabfällen nach Spezialtarif II tarifirten. Wegen der ungleichen Tarifirung von Futtermehl nach Spezialtarif I und Reisfuttermehl nach Spezialtarif II seien schon vielfache Anstände und Klagen und insbesondere Beschwerde darüber erhoben worden, daß das ausländische Erzeugniß bei gleichem Preise (zu je 10 Mk. für 100 kg für beide Artikel) billiger gefahren werde. Auch werde Futtermehl vielfach, ohne daß eine Kontrolle und Beanstandung möglich erscheine, als Kleie deklarirt und daraufhin nach dem Spezialtarif II abgefertigt.

Dieser zweite Antrag ist von der Mehltarifierungsfrage getrennt worden, da die bisherigen Verhandlungen sich lediglich mit der beantragten Frachterhöhung für Mehl befaßt haben. Ueber die Detarifirung des Futtermehles sind daher noch weitere Erhebungen vorzunehmen, um diesen Antrag der ständigen Tariffkommission zur Beschlußfassung zu unterbreiten.

Nachdem am 1. April d. Js. sämtliche Futtermittel in den Spezialtarif III versetzt worden sind, haben neuerdings die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin auch die Versetzung von Futtermehl unter die Artikel des Spezialtarifs III beantragt. Zur Begründung wird angeführt, daß für das im Spezialtarif I verbliebene Futtermehl gegenüber der nunmehr dem Spezialtarif III angehörenden Kleie eine Verschlechterung infosern eingetreten sei, als das Verhältniß in den Frachten des Futtermehles und der übrigen Futtermittel nach Maßgabe der Frachteinheiten für das tkm sich nunmehr wie 4,5 : 2,6 und 2,2 (über 100 km) stelle, während das Verhältniß vor der Detarifirung der Futtermittel sich wie 4,5 : 3,5 gestellt habe. Diese Verschiebung sei nicht zu rechtfertigen, wenn berücksichtigt werde, daß Artikel wie Maisfuchemehl und Reisfuttermehl, die als Mehl anerkannt werden, dem Spezialtarif III angehörten und daß speziell das Reisfuttermehl mit der Reiskleie jetzt tarifarisch gleich behandelt werde.

Auch das Preisverhältniß lasse eine derart unterschiedliche Tarifizirung unhaltbar erscheinen; beispielsweise kosteten

Weizenmehl	20—26,00 Mk.	} für 100 kg.
Roggenmehl	18—20,75 „	
Weizenfuttermehl)	. 11—12,00 „	
Roggenfuttermehl)		
Roggenkleie)	. 9—10,00 „	
Weizenkleie)		

Bei der hiernach nur geringfügigen Differenz zwischen den Preisen für Futtermehl einerseits und Kleie andererseits dürfte es nur billig sein, den Artikel Futtermehl — ähnlich wie bei Reisfuttermehl und Reiskleie geschehen — mit Roggen- und Weizenkleie gleich zu behandeln und dementsprechend in den Spezialtarif III zu versetzen. Die mit einer solchen Detarifirung verbundene etwa 50 %ige (bei Entfernungen bis 100 km 43 %ige) Frachtermäßigung würde, wie es jetzt schon bei Kleie der Fall sei, die als Futtermehl bezeichneten geringen Roggen- und Weizenfabrikate auf wesentlich weitere Entfernungen als bisher versandtfähig machen. Die derzeitige Frachtberechnung nach Spezialtarif I

lasse eine Versendung dieser Futtermittel in der Hauptsache nur im Lokalverkehr zu.

Eine Sicherung gegen etwaigen Mißbrauch der Ermäßigung durch Verwendung der Futtermehle für andere Zwecke als zur Viehfütterung ließe sich vielleicht dadurch schaffen, daß der Empfänger der Waare dieselbe gegen Erhebung der Fracht des Spezialtarifs III nur ausgeliefert erhalten dürfte, wenn nicht nur im Frachtbrief die Deklaration lautete „Futtermehl zur Viehfütterung“, sondern, wenn er außerdem noch durch Hergabe eines Reversees eine entsprechende Verpflichtung übernehme. Auch würden sich, ähnlich wie bei anderen nur gegen Erfüllung bestimmter Kontrollvorschriften gültigen ermäßigten Tarifen, sonstige Maßregeln festsetzen lassen, mit deren Hilfe die Benutzung der Tarifiermäßigung für andere Zwecke ausgeschlossen werde. Die Berliner Mühlen wenigstens seien durchaus bereit, sich nach dieser Richtung in der von der Eisenbahnverwaltung für erforderlich erachteten Weise zu verpflichten.

Gegen diese Forderung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hat sich bereits der bayerische Landwirthschaftsrath erklärt. Eine so weit gehende Detarifizierung wäre vom Standpunkte der bayerischen Landwirthschaft nur dann zu empfehlen, wenn für die wirkliche Verwendung des Mehles zur Viehfütterung eine genügende Gewähr erbracht würde. Die hiermit verbundene Kontrolle sei jedoch schwer durchführbar, und es dürfte für die Eisenbahnverwaltungen kaum möglich sein, sie so wirksam auszuüben, daß nicht grobe Mehlsorten überhaupt im Spezialtarif III verfrachtet würden. Von einer so erheblichen Frachtermäßigung könne auch um so mehr abgesehen werden, als ein dringendes Bedürfnis hierfür nicht bestehe. Schließlich wird die Versetzung des Artikels „Futtermehl“ in den Spezialtarif II befürwortet, jedoch nur für den Fall, daß diese Detarifizierung erst nach Beseitigung der bis jetzt mit der Vermahlung zollfreien Getreides verbundenen Mißstände eingeführt werde.

Sowohl die Preisverhältnisse als auch insbesondere die Tarifizierung sämtlicher Futtermittel nach der niedrigsten Tarifklasse, dem Spezialtarif III, sind für eine niedrigere Tarifizierung des Futtermehles mit Recht geltend zu machen. Die Versetzung dieses Artikels unter die Güter des Spezialtarif III erscheint sogar im Interesse der Einheitlichkeit der Güterklassifikation geboten. Die Bedenken, die einer derartigen Maßnahme im Wege stehen, sind indessen so schwerwiegende, daß nur eine eingehende Prüfung und Klarlegung der Verhältnisse eine Entscheidung darüber ermöglichen wird, ob dem Antrage stattzugeben ist, oder ob

im Interesse der Allgemeinheit rathsam erscheint, die gegenwärtige Tarification beizubehalten.

Zunächst macht sich der Mangel einer genauen Definition des Begriffs „Futtermehl“ bemerkbar. In dem bedeutend höheren Gewicht des Futtermehls im Vergleich zur Kleie bietet sich zwar ein Merkmal, das den die Tarification besorgenden Abfertigungsbeamten im Allgemeinen in den Stand setzt, diese beiden Artikel zu unterscheiden und etwaige falsch deklarirte Sendungen zurückzuweisen. Für die Unterscheidung von dunklen Mehlen und Futtermehlen dürften dagegen Merkmale kaum aufzufinden sein, die es dem Abfertigungsbeamten jederzeit ermöglichen, ohne besondere Mühe das Futtermehl als solches zu erkennen. Um den gesammten Handel und Verkehr in Mehl und Mühlenfabrikaten zur Uebervortheilung Seitens solcher Verfrachter zu schützen, die es mit der Deklaration nicht genau nehmen, verbleibt nur das eine Mittel, die billigere Tarification des Futtermehles an gewisse im Tarif zum Ausdruck zu bringende Bedingungen zu knüpfen, die sowohl dem reellen Handelsverkehr Schutz zu gewähren, als auch Frachthinterziehungen fernzuhalten geeignet sind. Unseres Erachtens werden sich nur sehr schwer Bestimmungen finden lassen, die nach jeder Richtung hin dem Zweck einer wirksamen Kontrolle gerecht werden.

Die Schädigungen, die unter solchen Umständen weiten Kreisen des Handels und der Mühlenindustrie erwachsen dürften, legen daher die Erwägung nahe, ob die Vortheile, die von der Detarification des Futtermehles erhofft werden, in der That so überwiegende sind, daß die angedeuteten Nachtheile dagegen verschwinden oder zurücktreten müssen.

Da uns die Vertretung des Antrages in der ständigen Tarificationskommission obliegt, gestatten wir uns die geehrte Handelskammer um eine gutachtliche Aeußerung über die Frachtermäßigung für Futtermehl thunlichst unter eingehender Berücksichtigung der vorerwähnten Gesichtspunkte ergebenst zu ersuchen. Für etwaige Vorschläge, in welcher Weise Ihres Dafürhaltens eine Kontrolle über die Futtermehl-Sendungen am zweckmäßigsten zu bewirken wäre, würden wir Ihnen besonders verbunden sein.

In unserem Antwortschreiben führten wir aus:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß auch wir es für ein Gebot der Gerechtigkeit halten, Futtermehl, wie alle übrigen Futtermittel, nach Spezialtarif III zu befördern, da ja auch der Werth dieses Artikels dem der andern Futtermittel ungefähr gleichkommt. In unserem Bezirk haben die Mühlen nach dem Inlande

bisher zwar nur wenig Futtermehle, und die meist auch nur für den Lokalkonsum, verkauft, doch lag dies an dem bestehenden Mühlenregulativ, das den Export dieser Mehlsorten begünstigte. Wenn aber jetzt durch Abänderung des Mühlenregulativs die Ausfuhr der feineren Mehle gegenüber den dunklen Mehlen bevorzugt werden soll, so werden die Mühlen wohl Schwierigkeiten haben, ihre Futtermehle zu exportiren, und deshalb auf Vermehrung des Absatzes im Inlande ihr Augenmerk richten müssen. Es ist daher dann dringend erforderlich, daß die Absatzfähigkeit des Futtermehles durch Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III gehoben werde.

Eine genaue Definition des Begriffes „Futtermehl“ vermögen wir nicht zu geben, da der Artikel bisher nur selten zur Verfrachtung gelangte. Die von uns befragten Sachverständigen halten es für sehr schwierig, Merkmale aufzufinden, die den Abfertigungsbeamten in den Stand setzen, Futtermehle von dunklen, backfähigen Mehlen zu unterscheiden. Wir glauben aber, daß eine hinreichend sichere Gewähr gegen falsche Deklaration darin liegen würde, wenn einmal im Frachtbrief die Deklaration lauten würde „Futtermehl zur Viehfütterung“ und wenn ferner die Empfänger sich durch Ausstellung eines Scheines verpflichten würden, das Mehl nur zur Viehfütterung zu benutzen.“

Detarifizierung von österreichischem Petroleum.

Unter dem 5. Februar 1900 richteten wir folgende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ew. Excellenz ist es bekannt, daß der deutsche Petroleumhandel schon seit Jahren fast vollständig unter der Herrschaft der Standard-Oil-Company steht und daß alle Versuche, gegen diese Monopolisirung anzukämpfen, bisher ohne großen Erfolg gewesen sind. Der deutsche Petroleumhandel hat in diesem Kampfe seine Kräfte nicht gespart und ist dabei in dankenswerther Weise von den deutschen Eisenbahnverwaltungen unterstützt worden, indem diese für das russische und rumänische Petroleum billigere Einfuhrtarife feststellten. Es ist dadurch wenigstens erreicht worden, daß in einigen Bezirken der Petroleumhandel nicht mehr allein von der Standard-Oil-Company abhängig ist. So sind auch in unserem Bezirke die Versuche der russischen Naphta-Import-Gesellschaft, die ein aus amerikanischem und russischem Petroleum zu gleichen Theilen gemischtes Del unter der Bezeichnung Meteoröl auf den Markt bringt, erfolgreich gewesen. Leider scheinen die russischen Importgesellschaften den Kampf gegen den amerikanischen Petroleumring nicht mit dem nöthigen Nachdruck zu betreiben, denn als vor Kurzem

die Preise für amerikanisches Petroleum heraufgesetzt wurden, benutzten sie diese für sie günstige Konjunktur nicht zur Erwerbung eines größeren Absatzgebietes, sondern erhöhten ebenfalls ihre Preise. Es wäre deshalb im Interesse der Unabhängigkeit des deutschen Petroleumhandels, das doch schließlich auch das Interesse der deutschen Konsumenten ist, dringend wünschenswerth, die Konkurrenz auf dem deutschen Marke zu vermehren, und hierfür bietet sich Gelegenheit in der Begünstigung der Einfuhr von österreichischem Petroleum. Bisher konnte es bei uns keinen nennenswerthen Absatz finden, da es in Deutschland zum Normaltarif gefahren wird, während dem russischen und rumänischen Petroleum bedeutend billigere Ausnahmetarife zu Gebote stehen. Ew. Excellenz liegt eine ausführliche Eingabe der Handelskammer zu Breslau vor, worin gebeten wird, für den Import von österreichischem Petroleum von sämmtlichen deutsch-österreichischen Grenzpunkten dieselben Einheitsätze in Kraft treten zu lassen, wie sie dem russischen Petroleum durch den Ausnahme-Tarif vom 5. Oktober 1897 eingeräumt worden sind. Wir schließen uns diesem Antrage an und bitten Ew. Excellenz ganz gehorsamst, möglichst bald diese Detarifizierung anordnen zu wollen.“

2. Wasserstraßen.

Mittellandkanal.

Anfang Mai vorigen Jahres richteten wir an das Abgeordnetenhaus die nachstehende Petition:

„Dem hohen Hause liegt ein Gesetzentwurf vor über den Bau eines Schifffahrkanals vom Rhein bis zur Elbe. Wir können nur wünschen, daß dieser Gesetzentwurf zur Annahme gelangt, denn es läßt sich nicht verkennen, daß der Kanal von hervorragender Bedeutung für die Provinz Westpreußen und speziell auch für unseren Handelskammerbezirk sein würde. Die Wirkungen des Kanals auf unsere wirthschaftlichen Verhältnisse werden sich nach unserem Dafürhalten in einer günstigeren und vortheilhafteren Gestaltung des Güterverkehrs mit dem Westen äußern; mit dem Kanal soll eine wichtige Verkehrsader, quer durch die industriereichsten, bevölkerlichsten Theile Deutschlands gehend, geschaffen werden, welche die Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens nur vortheilhaft beeinflussen kann.

Eine Bedrohung der Existenz hiesiger Produktionszweige durch eine etwaige Verstärkung der Konkurrenz der in den westlichen Provinzen stattfindenden Produktion steht wohl nicht zu befürchten, da wir keine Industrien haben, mit Ausnahme der Holzschneidemühlen-Industrie, welche einen Absatz ihrer Produkte nach dem Westen zu verzeichnen

hat und mithin von der westlichen Konkurrenz nicht bedroht werden kann. Dagegen werden die Produkte des Ostens, wie landwirthschaftliche Bodenerzeugnisse, deren Verfrachtung auf dem Eisenbahnwege der größeren Frachtkosten wegen nach dem Westen nicht rentirt, ferner Holz, Spiritus, Zucker, dorthin ein weiteres Absatzgebiet gewinnen, wenn deren Verfrachtung auf dem billigeren Wasserwege zu ermöglichen ist. Die Aufhebung der Staffeltarife hat den bahnseitigen Versandt landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse nach dem Westen, nach den industriereichsten Gegenden, die Mangel an Brodfrucht haben, während hier Ueberfluß daran herrscht, inhibirt; in der Herstellung zweckmäßiger Wasserstraßen wird mithin ein geeignetes Mittel zur Wiedergewinnung eines verloren gegangenen Absatzgebietes für die Landwirtschaft und den Handel zu erblicken sein. Andererseits wäre durch die Herstellung eines Rhein—Weser—Elbe—Kanals der Kohle und dem Eisen, sowie auch den Düngemitteln der Westprovinzen der Weg nach dem Osten gebahnt. Unser Verkehr mit Rheinland und Westfalen entbehrt z. Zt. einer direkten billigen Wasserverbindung und ist deshalb genöthigt, überall da, wo die zu befördernden Güter die hohe Bahnfracht nicht zu tragen vermögen, den Seeweg über Rotterdam und Danzig zu wählen; durch die lange Zeitdauer, welche die Zurücklegung dieses Weges erfordert, durch die mit demselben verbundenen nothwendigen Umladungen der Güter werden die Kosten der Transporte wesentlich vertheuert, und erscheint deshalb dieser zu Gebote stehende Wasserweg nicht geeignet, den Verkehr namentlich in Massengütern, mit Rheinland und Westfalen zu fördern. Dagegen würde der Rhein—Elbe—Kanal diesen Zwecken ganz vorzüglich dienen können. Wir würden daher eine Ablehnung des Kanalprojectes als eine schwere Schädigung des Ostens betrachten müssen, um so schwerer, als dann auch die Verwirklichung aller Projekte, die auf Verbesserung unserer östlichen Wasserstraßen gerichtet sind, für lange Zeit ausichtslos werden würde.

Wir richten daher an das hohe Haus der Abgeordneten die ergebene und dringende Bitte, dem Gesetzentwurf über den Rhein—Elbe—Kanal die verfassungsmäßige Zustimmung zu geben.“

Die nach Ablehnung der Vorlage von der Handelskammer in ihrer Plenarsitzung vom 3. Oktober gefaßte Resolution lautete:

„Die Handelskammer zu Thorn hat mit tiefem Bedauern von der Ablehnung der Kanalvorlage Kenntniß genommen, verhartet aber in dem festen Vertrauen, daß die königliche Staatsregierung an der

Durchführung dieses wichtigen nationalen Kulturwerks, das dazu berufen ist, den Osten der Monarchie dem industriereichen Westen wirtschaftlich näher zu rücken und beide Theile in innige Verbindung und Wechselbeziehung zu bringen, festhalten und es seiner Verwirklichung entgegenführen wird.“

**Erweiterung der Wasserstraße zwischen
Warthe und Weichsel.**

Im November über sandte uns der Herr Oberpräsident von Gohler den nachstehenden zwischen dem Herrn Regierungspräsidenten zu Bromberg und dem Vorsteheramte der Danziger Kaufmannschaft geführten Schriftwechsel mit der Aufforderung, uns über die darin erörterten Fragen zu äußern:

Der Regierungs-Präsident.

Bromberg, den 23. April 1897.

J.-Nr. 354 W.-B. Ic.

Nachdem der Ausbau der unteren Neze von Nakel abwärts nunmehr seinem Abschluß sehr nahe gebracht ist, tritt daneben die Frage einer Erweiterung des Bromberger Kanals, namentlich in dessen Schleusen, in den Vordergrund.

Wenn es auch erwünscht ist, daß die Schleusen des Bromberger Kanals und die Braheschleuse bei Karlsdorf schließlich derart vergrößert werden, daß sie die Leistungsfähigkeit der neuen Schleusen der unteren Neze und somit derjenigen des Oder—Spree—Kanals erhalten, welche 55 m nutzbare Länge und 8,60 m Thorweite haben, so ist es doch mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse des Staates fraglich, ob dieser Gedanke in nächster Zeit wird zur Ausführung gelangen können.

Nahe liegt es daher, wenigstens dem näher zu treten, daß sämtliche Schleusen des Bromberger Kanals gleichmäßig leistungsfähig hergestellt werden, damit Fahrzeuge der gleichen Größe ungehindert sämtliche Schleusen passieren können. Da eine Anzahl der Schleusenthorkammerweiten von etwas über 6,20 m hat, so ist als vorerst zu erstrebendes Ziel ins Auge zu fassen, sämtlichen Schleusen dieses Mindestmaß zu geben. Es würde sich das voraussichtlich in verhältnißmäßig einfacher Weise durch einseitigen Umbau der Häupter erreichen lassen.

Ich ersuche um eine gefällige, möglichst eingehende gutachtliche Neuzerung ergebenst, ob bezw. in welchem Umfange ein wirtschaftliches Bedürfnis nach einer Erweiterung der Schleusen des Bromberger Kanals und der Braheschleuse bei Karlsdorf anzuerkennen ist, sowohl mit der vorstehend angegebenen Beschränkung, als auch bis zu den Mäßen des Oder—Spree—Kanals. Es würde dabei insbesondere die

Art und der Umfang des Verkehrs, welcher von der Erweiterung Vortheil haben würde, sowie die im Falle ihrer Ausführung zu erwartende Verkehrssteigerung darzulegen sein. Die Aeußerung würde sich ferner u. A. darauf zu erstrecken haben, ob jetzt oder für die Zukunft auf den in Frage kommenden Wasserstraßen Fahrzeuge vorhanden sein würden, welche die Erweiterung auszunutzen geeignet wären und ob der Vortheil der beschränkten Erweiterung, die unter Umständen nur vorübergehende Bedeutung haben könnte, so erheblich sein würde, daß er die aufzuwendenden Kosten aufwiegen könnte.

Die Handelskammer würde mich zu Dank verpflichten, wenn eine entsprechende Mittheilung, in welcher möglichst die Grundlagen für das gewonnene Urtheil genau anzugeben sein würden, binnen 2 Monaten an mich gelangte.

An die Handelskammer in Danzig.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft. Danzig, den 21. 8. 1897.
J.-Nr. 1567/97.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten Hochwohlgeboren, Bromberg.
Zum Schreiben vom 23. April d. Js. 354 W=B. 1c.

Die durchaus unzureichenden Schleusendimensionen der Braheschleuse bei Karlsdorf (6,09 m Breite, 56 m Länge) und der Bromberger Schleusen (6,20 m Breite, 45,50 m Länge) machen dem weitaus größten Theile der Schiffsfahrzeuge der Elbe, Havel, Spree, Oder, Warthe, Weichsel, da diese Fahrzeuge meist breiter als 6,09 m oder länger als 45,50 m sind, den Verkehr zwischen den an diesen Flüssen belegenen Handels- und Industriepätzen, sofern letztere diesseits resp. jenseits Bromberg liegen, überhaupt unmöglich. Unzureichender Wasserstand oder mangelnder Geschäftsverkehr in einem der vorgenannten Flußreviere versehen vielfach eine größere Anzahl von Schiffseignern in Erwerbslosigkeit; wären sie dagegen nicht durch die unzureichenden Ausmaße der Schleusen in der freien Fahrtbewegung behindert, so könnten sie in einem oder dem anderen Flusse zeitweise lohnende Beschäftigung finden.

Schiffsgefäße, die seiner Zeit nach oben genannten Schleusenmaßen erbaut worden sind und mit diesen schwerlich mehr als eine Ladefähigkeit von ca. 2500 Ztr. à 50 kg erreichen, finden bei den in den letzten Jahrzehnten so wesentlich höheren Löhnen der Schifffahrtsarbeiter nur noch sehr selten lohnenden Erwerb; aus den letzten Jahren ist daher wohl zu konstatiren, daß der Vermögensstand der Schiffseigner auf den ostdeutschen Flüssen erheblich zurückgegangen ist. Die

Erweiterung der Thorweiten von 6,09 m auf 6,20 m Breite würde einer größeren Zahl von Weichselschiffen eine freiere Bewegung bieten und insofern von Nutzen sein, als sie bei niedrigem Wasserstande der Weichsel oder mangelnder Ladung Beschäftigung auf anderen Flüssen suchen können. Die Verbreiterung auf 6,20 m würde aber noch nicht Anregung zum Neubau größerer rentabler Fahrzeuge geben, da die nicht ausreichende Länge der Bromberger Schleuse (45,50 m) hindert.

Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß die zu geringe Höhe der Brahe-Brücken in Bromberg der Schifffahrt sehr hinderlich ist, da selbst bei mittlerem Wasserstande leicht beladene oder leere Rähne die Brücken oft nicht passiren können.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft.

Der Regierungs-Präsident.

Bromberg, den 11. Oktober 1899.

J.-Nr. 1301 W. Ic.

Im Anschluß an das Schreiben vom 21. August 1897 — 1567/97 — ist es mir, um eine Prüfung der Frage, ob ein wirthschaftliches Bedürfniß zur Erweiterung des Bromberger Kanals und überhaupt der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe soweit, daß dort Rähne bis 400 Tonnen Tragfähigkeit verkehren können, vorliegt, erwünscht, möglichst zahlenmäßiges Material für die Erörterung zu erlangen, ob und inwieweit sich bei den erweiterten Maßen des Schifffahrtsweges ein Aufschwung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Weichsel, insbesondere dem dortigen Plaze und Bromberg erwarten läßt.

Ich ersuche, mir das dort etwa vorhandene Material über diese Fragen zugänglich zu machen und Sich selbst darüber möglichst eingehend zu äußern, bemerke aber, daß bei der Kürze der mir vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gestellten Frist dies für mich nur dann von Werth ist, wenn ich bis zum 28. d. Mts. in den Besitz davon gelange.

An das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Danzig.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft. Danzig, den 24. Oktober 1899.

J.-Nr. 1966/99.

An den Regierungs-Präsidenten, Bromberg.

Ew. Hochwohlgeboren erwidern wir auf das geehrte Schreiben vom 11. d. Mts. 1301 W. Ic ergebenst, das uns zahlenmäßiges Material über die zur Erörterung stehende Frage nicht zu Gebote steht.

Die Ausführungen in unserem Schreiben vom 21. August 1897 — 1567/97 beschäftigen sich mit der Frage lediglich vom Standpunkte

der Schifffahrtsinteressen aus. Solche kamen auch damals, wo die Agitation für einen nahezu alle Gebiete der Monarchie umfassenden Ausbau des Wasserstraßennetzes noch nicht entfernt die Dimensionen angenommen hatte, die sie jetzt zeigt, vorzugsweise in Frage. Heute liegt es uns ob, die Frage vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Handelsinteressen unseres Platzes zu prüfen, und da sind wir keinen Augenblick im Zweifel darüber, daß durch eine Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe der Verkehr zwischen Bromberg und Danzig nicht nur nicht gehoben werden, sondern daß er eine ganz bedeutende Einschränkung zu Gunsten des Verkehrs zwischen Bromberg und den westlichen Handelsplätzen erfahren müßte, es sei denn, daß gleichzeitig eine so durchgreifende Regulirung der Weichsel von Bromberg bis Einlage vorgenommen würde, daß der Verkehr von 400 Tonnen-Schiffen auf der Weichsel in der Regel ungehindert vor sich gehen könnte. Unterbleibt dagegen die Weichselregulirung bei gleichzeitiger Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe, so würden die Frachten von dieser Wasserstraße nach dem Westen sich derart ermäßigen, daß beispielsweise die großen Mengen von Rohzucker, welche während der Rohzuckerkampagne in Bromberg und Rakel eingelagert werden, um im Frühjahr nach Danzig weiterbefördert zu werden, künftig nach Hamburg abgezogen werden würden. Ebenso dürfte der Wagenverkehr von Hamburg und Stettin über Danzig nach Bromberg eine wesentliche Einschränkung erfahren, da diese Güter künftig auf dem direkten Wasserwege von Hamburg und Stettin nach den Stationen der verbesserten Wasserstraße Weichsel—Warthe befördert werden würden.

Unseres Dafürhaltens übersehen die Befürworter eines energischen Ausbaues der östlichen Wasserstraßen, daß hier im Osten die Eisenbahnen noch nicht entfernt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind, daß also hier der Ausbau der Wasserstraßen bei Weitem nicht so dringend ist, wie im Westen, wo gerade vorzugsweise der Umstand, daß die Eisenbahnen nicht mehr in der Lage sind, den Verkehr namentlich der wichtigsten Massengüter zu bewältigen, die Herstellung einer die Eisenbahnen entlastenden transversalen Wasserverbindung zu einer kaum abzuweisenden wirthschaftlichen Nothwendigkeit gemacht hat.

Weil wir das Verlangen nach dem Bau des Rhein—Elbe—Kanals unter diesem Gesichtspunkt als eine berechtigte Forderung anerkennen müssen, sind wir der Kanalvorlage nicht entgegengetreten, obgleich wir uns sagen müssen — und wir glauben diese Bemerkung zur Beleuchtung

der in dem Schreiben Ew. Hochwohlgeboren zur Erörterung gestellten Frage nicht unterdrücken zu dürfen —, daß der sich daran voraussichtlich anknüpfende Bau der östlichen Verlängerung des Mittellandkanals unserem Handel einen schweren Abbruch thun wird. Denn während jetzt der Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen unseres Vaterlandes sich zum großen Theil in der Weise vollzieht, daß die Waaren nach den Seehäfen gebracht, von da auf dem Seewege den dem Bestimmungsorte nächst gelegenen Seehafen zugeführt und dann landwärts weiter befördert werden, wird nach dem Ausbau einer durchgehenden Binnenwasserstraße von dem Westen nach dem Osten sich der größte Theil des Verkehrs voraussichtlich auf dem Binnenwasserwege vollziehen. Das bedeutet eine Ausschaltung der Seehäfen aus diesem Verkehr, unter der, darüber können wir uns keiner Täuschung hingeben, unser Hafen vermöge der Besonderheit seiner geographischen Lage in erster Reihe zu leiden haben würde.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft.

Wir erwiderten darauf:

„Die zuerst ins Auge gefaßte, nur beschränkte Erweiterung der Schleusen des Bromberger Kanals und der Karlsdorfer Schleuse auf eine Thorweite von 6,20 m würde selbst für die Schiffer nur von ganz geringer Bedeutung sein, eine Belebung des Verkehrs aber wohl überhaupt nicht zur Folge haben. In dem Schreiben des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 11. Oktober d. Js. wird dieser Gedanke ja auch gar nicht mehr erwähnt, es handelt sich jetzt um einen vollständigen Ausbau der ganzen Wasserstraße zwischen Warthe und Weichsel, wobei alle dazwischen liegenden Schleusen eine Thorweite von 8,60 m und eine nutzbare Länge von 55 m erhalten müßten, da ja nur dann Schiffe von 400 Tonnen Tragfähigkeit die Strecke befahren könnten. Eine solche Verbesserung der Wasserstraße würden wir, wie dies ja auch aus unseren wiederholten Eingaben über den Mittellandkanal und die östliche Linienführung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin hervorgeht, nur mit Freuden begrüßen, wobei wir als selbstverständlich voraussetzen, daß auch die Weichsel von Schillno bis zur Mündung die gleiche Leistungsfähigkeit erhielte, da sonst einzig und allein Bromberg den Nutzen, die Weichselstädte aber nur Nachtheile haben würden.

Eine leistungsfähige Wasserstraße zwischen Warthe und Weichsel würde sicherlich einen von Jahr zu Jahr steigenden, ganz gewaltigen Schiffsverkehr an sich ziehen, da nicht nur Bromberg, sondern auch Westpreußen und Polen einen großen Theil ihrer aus Berlin, Magdeburg und

Stettin stammenden Güter auf diesem Wege beziehen würden. Sollte nun, was wir dringend wünschen müssen, der Mittellandkanal zu Stande kommen, so würden auch aus der Provinz Hannover, aus Westfalen und dem Rheinlande Güter auf der Binnenwasserstraße über Bromberg hierherkommen; ebenso würde der Verkehr zwischen Hamburg und der Weichsel, bei dem es sich um Hunderttausende von Zentnern handelt, diesen Weg an Stelle des Seeweges vorziehen. Von hier aus würden durch den Bromberger Kanal unsere Massengüter, wie Getreide, Mehl, Spiritus und Zucker, nach dem Westen versandt werden. Der Verkehr des Westens mit dem Osten der Monarchie auf dem Seewege würde bedeutend verringert werden, wodurch Danzig, darin müssen wir den Aeltesten der dortigen Kaufmannschaft Recht geben, gewiß leiden würde. Bei dem großen Risiko des Seeverkehrs und der Nothwendigkeit wiederholten Umladens der Güter würde der Binnenschiffahrtsweg auch bei sonst gleichen Frachtpreisen immer vorgezogen werden; es läßt sich jedoch erwarten, daß nach Herstellung einer leistungsfähigen, ganz Deutschland durchquerenden Wasserstraße sich der Transport noch erheblich billiger stellen wird, als die Seefracht. Durch regelmäßige Schleppdampferfahrten wird sich nach und nach wohl auch eine gewisse Schnelligkeit der Beförderung erzielen lassen.

Nicht nur für den Schiffsverkehr, sondern auch für die im Traftenverbande nach dem Westen schwimmenden Hölzer würde die Erweiterung des Bromberger Kanals von Nutzen sein. Die Hölzer müssen beim Passiren des Kanals in halber Schleusenbreite gebunden werden, was heute die geringe Breite von 3 m ergiebt. Später würde man die Flöße breiter herstellen können, wodurch dann dasselbe Holzquantum in viel kürzerer Zeit hindurchgeschleust werden könnte. Namentlich die Stettiner Holzhändler haben in den letzten Jahren wiederholt über die zu geringe Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals zu klagen gehabt, da es ihnen verschiedentlich nicht gelungen ist, ihre Holztransporte in derselben Flößereiperiode von der Weichsel über Bromberg nach Stettin zu schaffen. Solchen Uebelständen würde durch die Erweiterung gründlich abgeholfen werden.

Eine andere Folge dieser Verbesserung würde aber eine große Umwälzung im Bau unserer Weichselkähne sein. Diese werden jetzt größtentheils abnorm breit gebaut, da sie ja doch nur auf der Weichsel zu brauchen sind. Von allen jetzt auf der Weichsel verkehrenden Kähnen können $\frac{7}{8}$ den Bromberger Kanal überhaupt nicht durchfahren. Nach Erweiterung des Kanals würde dann sicher eine große Anzahl 400 Tonnen-Schiffe gebaut werden und zwar in solchen Abmessungen, daß

sie die Bromberger Schleusen passieren könnten. Freilich müßte aber dann auch die Weichsel entsprechend vertieft werden, denn es schwimmen hier zwar auch jetzt schon einige 400 Tonnen-Rähne, allein ihre Tragfähigkeit kann nur bei ganz hohem Wasserstande voll ausgenutzt werden. In normalen Zeiten können kaum 200 Tonnen darin verfrachtet werden, sodaß schon an und für sich, um die Weichsel Schiffahrt lohnender zu machen, es nöthig wäre, die Weichsel soweit zu reguliren, daß 400 Tonnen-Schiffe ihre Tragfähigkeit auch bei gewöhnlichem Wasserstande ausnutzen können.

Würde man nur die Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe für 400 Tonnen-Schiffe benutzbar machen ohne gleichzeitige Vertiefung der Weichsel, so würde dies, wie wir bereits hervorhoben, für uns keinen Vortheil, sondern eine enorme Schädigung bedeuten, da sich dann der ganze Umschlagsverkehr nach Bromberg ziehen würde. Namentlich für den Absatz unserer landwirthschaftlichen Produkte würde dies eine große Erschwerung bedeuten, denn wenn unser Getreide, Mehl, Spiritus, Zucker u. zuerst in kleinen Rähnen bis Bromberg verfrachtet und dort in die großen Schiffe umgeladen werden müßte, so würde ein Theil dieser Produkte, zum Nachtheil der Preisentwicklung in unserem Osten, aus der Konkurrenz herausgedrängt, der Absatz nach dem Westen überhaupt erschwert werden. Aber auch im Interesse unseres Exports nach Rußland würde es von großem Werthe sein, wenn die Güter, so lange sie nicht auf der Weichsel nach Rußland hinein weiterbefördert werden können, was bei dem jetzigen Zustande der russischen Weichsel meist ausgeschlossen ist, im gleichen Rähne wenigstens bis an die Grenze kommen können, um dann unter Benutzung des kürzesten Eisenbahnweges nach ihrem Bestimmungsort weitergesandt zu werden.

Daß bei einer Vertiefung der Weichsel der gesammte deutsche Lauf und nicht, wie in dem Schreiben der Ältesten zu Danzig ausgeführt wird, blos die Strecke von Brahemünde bis Einlage in Frage kommen kann, ist wohl selbstverständlich. Gerade hier nach Thorn kommen von Rußland aus mit der Bahn große Gütermengen, die auf der Weichsel nach Danzig weitergeführt werden sollen, — wir erinnern nur an die großen Quantitäten russischen Zuckers, die auf diesem Wege nach Finland geleitet werden — und da wäre es doch im höchsten Grade nachtheilig, wenn man auf der Strecke Thorn—Brahemünde nur kleinere Rähne und erst von dort aus die größeren Schiffe benutzen könnte.

Wir müssen auf diese Punkte: die Vertiefung der Weichsel gleichzeitig mit der Erweiterung des Bromberger Kanals und die Vertiefung der

ganzen deutschen Weichsel von der Grenze bis zur Mündung das größte Gewicht legen, weil unser Verkehr sonst direkt lahmgelegt werden würde. Alle Pläne auf Errichtung neuer industrieller Anlagen in unserer Gegend würden dann aussichtslos werden.

Schließlich können wir uns die Bemerkung nicht versagen, daß von einem gut ausgebauten Wasserstraßennetz der weitere Osten der Monarchie erst dann wirklichen Vortheil haben wird, wenn das ostpreußische Seeengebiet durch Schiffbarmachung der Drewenz und den Bau eines Kanals zwischen Drewenzsee und den masurischen Seen mit der Weichsel in Verbindung gebracht sein wird.“

Darauf eröffnete uns der Herr Oberpräsident Anfang Februar, daß unser Gutachten dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht worden sei, der sich dahin geäußert habe, durch die voraussichtlich noch vor Erweiterung des Bromberger Kanals zum Abschluß gelangenden Regulirungsbauten an der Weichsel, wie solche nach der dem Landtage vorgelegten Denkschrift vom Dezember 1893 in Aussicht genommen seien, werde wahrscheinlich die Fahrwassertiefe in der Weichsel erreicht werden, die für den Verkehr von Schiffen mit einer Ladefähigkeit von 400 Tonnen erforderlich ist. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, so würde die Ergreifung weiterer zweckdienlicher Maßnahmen in Erwägung gezogen werden.

Holzhausen.

Nachdem wir unter dem 13. Juli sowohl den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten als auch den Herrn Handelsminister dringend gebeten hatten, baldmöglichst einen Beschluß der königlichen Regierung über den Umfang, in dem der Staat sich an den Herstellungskosten des Holzhafens betheiligen wolle, herbeizuführen, ließen wir, veranlaßt durch die Hochwasserschäden, Ende Juli den nachstehenden Bericht folgen:

„Ew. Excellenz erlauben wir uns im Anschluß an unsere Eingabe vom 13. d. Mts. ganz gehorsamst einen Bericht zu erstatten über die Folgen des Hochwassers, das kürzlich auf der Weichsel in Folge großer Niederschläge im Gebiete der oberen Weichsel entstand und in Thorn bis zu einem Pegelstande von 5 m über 0 anschwell. Auf's Neue hat es sich klar erwiesen, wie unbedingt nothwendig die baldige Herstellung eines Holzhafens bei Thorn ist, da nur dann die bedeutenden Schäden, die durch solches Hochwasser dem Holzhandel und auch dem Strombau-
fiskus erwachsen, wenigstens zum größten Theile vermieden werden können. Die Höhe der Verluste und Unkosten, die der Holzhandel zu beklagen hat, läßt sich zwar nicht mit absoluter Genauigkeit angeben, doch sind wir nach Befragung verschiedener dem Holzhandel nahe-

stehender Kaufleute zu folgendem Resultate gelangt: Es standen zur Zeit des Hochwassers, das etwa 12 Tage anhielt, zwischen Thorn und Schulitz 150 Traften, denen durch die in Folge der großen Strömung nothwendigen Bergungs- und Sicherungsmaßregeln und größeren Bewachungskosten für die Traft durchschnittlich 200 Mk. Mehrausgaben erwuchsen, im Ganzen also ca. 30000 Mk. Beim Bestehen des Holzhafens würde ja wohl auch ein Theil dieser Traften von dem Hochwasser auf freiem Strome überrascht worden sein, doch hätte sicherlich der größere Theil davon in dem Thorner Hafen gelegen, zumal zur Zeit des Hochwasserbeginns der Brahnauer Hafen vollständig überfüllt war und es den Traftenführern bekannt war, daß für die meisten einige Wochen bis zur Möglichkeit der Einschleusung vergehen würden. Man kann daher rechnen, daß beim Vorhandensein des Hafens mindestens 20000 Mk. Unkosten dem Holzhandel erspart worden wären. In Schulitz haben sich ferner zu dieser Zeit 10 Traften losgerissen, die nur mit Hilfe von Dampfern mühsam wieder zusammengesucht werden konnten. Der dadurch entstandene Verlust wird auf 10000 Mk. geschätzt.

Bei Thorn standen ungefähr 50 Traften, denen ebenfalls durch Bewachungs- und Sicherungsmaßregeln, abgesehen von den gewöhnlichen Unkosten, eine durchschnittliche Mehrausgabe von 200 Mk. erwuchs, im Ganzen etwa 10000 Mk. Ein Theil der Traften hatte aber außer diesen Bewachungs- und Sicherungskosten noch die Flößer, die sonst sofort abgelöhnt worden wären, für 14 Tage zu bezahlen, was 150 bis 200 Mk. für die Traft ausmacht. Ferner herrschte zu der fraglichen Zeit hier großer Mangel an zur Befestigung der Traften geeigneten Trossen, die zum Theil erst aus Danzig herbeigeschafft werden mußten, und so konnte es vorkommen, daß an Miethsgeld für eine Trosse 30 Mk. für 24 Stunden bezahlt werden mußten. Man kann sonach die den bei Thorn festgemachten 50 Traften entstandenen Unkosten auf insgesamt 20000 Mk. veranschlagen. Es ist dabei nicht zu vergessen, daß trotz aller Vorsicht einige Traften beim Ablausen des Wassers trocken gelegt werden. Dann muß der ganze Verband gelöst werden und die Hölzer sind einzeln ins Wasser zu schaffen und aufs Neue zu verbinden.

Daß unsere Zahlen nicht zu hoch gegriffen sind, beweisen die nachstehenden uns von durchaus glaubwürdiger Seite zugegangenen Angaben über die Unkosten, die ein Transport von 5 Traften während der 12 Tage bei Thorn hatte:

- | | |
|--|----------|
| 1. Für Bewachung durch den Thorner Ankerverein . . . | 1950 Mk. |
| 2. Für Trossenmiethe | 200 „ |

3. Für 3 Floßmeister, die aus Danzig herberufen wurden	360 Mk.
4. Für Beibehaltung der Mannschaft, die sonst abgelöhnt worden wäre	900 „
	Insgesammt 3410 Mk.

d. i. für eine Traft fast 700 Mk. Unkosten.

Die erwähnten Schäden und Unkosten der Traften, die bei Thorn lagerten, wären aber beim Vorhandensein des Holzhafens vollständig weggefallen. Es hätten aber dann auch die bei der Meldung des Hochwassers in Nieszawa lagernden etwa 50 Traften schleunigst den Thorner Hafen aufgesucht, was ja leicht zu erreichen gewesen wäre, da die Flutwelle von Chwalowice bis Thorn 4 Tage braucht. Da jedoch hier kein Schutzhafen vorhanden ist, so handelten die Traften richtig, wenn sie in Nieszawa blieben, da das Flussbett wegen der mangelnden Regulirung dort breiter und die Strömung daher nicht so reizend ist, wie diesseits der Grenze. Immerhin hatten auch die Traften in Nieszawa nicht unerhebliche Unkosten, die mit 5000 Mk. sicherlich nicht zu hoch taxirt sind.

Man kann sonach annehmen, daß die durch das Hochwasser dem Holzhandel entstandenen Unkosten und Schäden, soweit sie beim Vorhandensein eines Holzhafens weggefallen sein würden, 50—60000 Mk. betragen haben, und dies in dem geringen Zeitraum von 2 Wochen. Man kann daraus ersehen, welch ungeheures Risiko die Traften zur Zeit auf der Weichsel laufen und wie dringend das Bedürfnis ist, einen sicheren Unterstand hier einzurichten.

Was nun die Schäden anbetrifft, die während des Hochwassers durch die Traften den Buhnen zugefügt worden sind, so können wir darüber Genaueres zwar nicht mittheilen, doch steht fest, daß solche Beschädigungen vorgekommen sind und daß die Ausbesserungsarbeiten nicht unerhebliche Kosten verursachen werden.

Der Weichsel-Strombauverwaltung wird es jedoch in Kürze möglich sein, einen Ueberblick über die Buhnenbeschädigungen zu geben.

Wie wir Ew. Excellenz bereits mitzutheilen die Ehre hatten, ist die landespolizeiliche Genehmigung zum Holzhafenbau nur unter der Bedingung ertheilt worden, daß der Unternehmer des Baues auf Verlangen der Deichaufsichtsbehörde den Weichselstromdeich der Nessauer Niederung bis 26,25 km der Weichselstromkarte weiterführe und daß er dafür Sorge, daß vor Beginn des Hafensbaues die Wohnstätten auf der Korzenieckämpe beseitigt und die Eigenthümer entsprechend entschädigt werden. Diese Bedingungen sind damit begründet worden, daß durch den Hafensbau das Hochwasserprofil eingeschränkt werde,

wodurch sowohl die in der uneingedeichten Nessauer Niederung und auf der Korzenieckämpe gelegenen Ländereien einem stärkeren Stromangriffe ausgesetzt werden würden. Das letzte Hochwasser hat aber deutlich gezeigt, daß die Fortführung des Nessauer Niederungsdeichs auch ohne den Holzhasenbau unbedingt nothwendig ist, denn wenn auch der vor 2 Jahren erbaute, aber nur bis zum Kleinkrug reichende Flügeldeich dem Wasser den Eintritt bei Podgorz und der Batterie Grünthal verwehrte, so strömte dennoch das Wasser durch den Rücktau bis hoch in die Niederung hinauf zurück und setzte die tiefer gelegenen Wiesen und Acker unter Wasser. Manche Besitzer haben dadurch ihre halbe Ernte und noch mehr verloren, auch muß jezt noch stellenweise das Vieh im Stalle gefüttert werden. Die Anlieger werden sich daher entschließen müssen, wenn sie überhaupt einen Nutzen von dem Deich haben wollen, diesen entsprechend weiterzuführen. Wird aber der Nessauer Niederungsdeich fortgeführt, so nimmt auch die Gefährdung der Bewohner der Korzenieckämpe derart zu, daß ein Verbleiben der dort befindlichen Wohnstätten, die ja schon immer den Gefahren des Hochwassers und des Eisgangs ausgesetzt waren, nicht mehr möglich ist. Aus dem hier Ausgeführten geht hervor, daß man die dem Hasenbauunternehmer auferlegten Bedingungen unmöglich aufrecht erhalten kann. Wir glauben bestimmt, daß auch die Weichsel-Strombauverwaltung zu demselben Resultat gelangen wird, wenn Excellenz einen Bericht über die Folgen des letzten Hochwassers einfordern wollten.

Wir können zum Schluß Ew. Excellenz nur wiederum die dringende Bitte gehorsamst unterbreiten, hochgeneigtest dahin wirken zu wollen, daß die hohe Staatsregierung den Bau des im allgemeinen Interesse nothwendigen Holzhasens in die Hand nehmen oder doch wenigstens sich über die Höhe des zu dem Bau zu leistenden Staatszuschusses schlüssig machen möge.“

Unsere an den Herrn Finanzminister in gleicher Angelegenheit Anfang August gerichtete Eingabe lautete:

„Ew. Excellenz haben wir unter dem 12. Oktober v. Js. unsere Denkschrift über den Bau eines Holzhasens bei Thorn nebst Abschrift unserer an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe überandt, worin wir baten, eine Staatsunterstützung zu befürworten oder die Uebernahme des Hasenbaus durch den preußischen Staat in die Wege zu leiten. Gleichzeitig erlaubten wir uns, auch Ew. Excellenz um hochgeneigte Unterstützung unseres Antrages zu bitten. Wir haben nun zwar inzwischen aus verschiedenen mündlichen und schriftlichen Äußerungen entnehmen können, daß die hohe Staats-

regierung dem Projekte wohlwollend gegenübersteht, jedoch ist irgend welcher Beschluß, auf den fußend wir in Privatkreisen die zur Finanzierung des Unternehmens nöthigen Erklärungen und Garantien beschaffen könnten, leider bis jetzt noch nicht gefaßt worden. Zu dem angedeuteten Zwecke ist nämlich hier Anfang Mai ein Holzhasenkonfonsortium gebildet worden, dem die bedeutendsten Holzhändler aus Thorn, Danzig, Mewe, Breslau, Elbing und Neuteich beigetreten sind. Das Protokoll über den Gründungsvorgang und eine Abschrift der dabei gefaßten Erklärung gestatten wir uns beizulegen.

Aus dem Mitgliederverzeichnis geht hervor, daß die Hauptorte der Provinz Westpreußen, soweit sie überhaupt an dem Holzhandel theilhaftig sind, ein lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen des Hafens haben. Wir legen besonderen Werth darauf, daß auch Herr Münsterberg aus Danzig, Mitglied des Vorsteheramtes der dortigen Kaufmannschaft, nachträglich dem Konfonsortium beigetreten ist, denn es geht daraus hervor, daß man die Bedenken, die früher in Danzig gegen unser Projekt gehegt wurden, in Anbetracht der allgemeinen Nützlichkeit des Hafens hat fallen lassen.

Dem Konfonsortium sind jedoch die Hände gebunden, so lange nicht feststeht, ob der Staat den Hafen selbst bauen oder welchen Zuschuß er zu dem Bau geben will. Die Uebernahme des Baues durch den Staat wäre bei der fast sicheren Rentabilität des Hafens, wie dies ja auch das finanzielle Resultat des Brahnauer Holzhafens beweist, das für alle Theile Beste, was auch am schnellsten zum Ziele führen würde. Hierfür haben sich auch die Ältesten der Kaufmannschaft zu Elbing ausgesprochen, indem sie in ihrem letzten Jahresbericht über das Thorner Holzhasenprojekt Nachstehendes ausführten: „Für die Anlage eines Holzhafens bei Thorn ist die dortige Handelskammer in einer ausführlichen, den theilhaftigen Ministerien überreichten Denkschrift eingetreten. Wir haben diesen Antrag auch unsererseits unterstützen zu sollen geglaubt, da die Anlage auch unseren Interessen entsprechen würde. Elbing ist etwa mit einer Million Mark an dem Einkauf polnischer, russischer und galizischer Hölzer theilhaftig und muß jede Maßnahme freudig begrüßen, welche geeignet ist, den für die hiesige Sägeindustrie unentbehrlichen Verkehr in Weichselhölzern zu erleichtern. Als eine solche aber würde die Einrichtung eines Holzhafens bei Thorn anzusehen sein, da die Sicherheit der Bewegungsfreiheit des Holzhandels dadurch gefördert würde. Großer Werth ist nach unserer Ansicht auf die Verwaltung des Holzhafens durch den Staat zu legen, um einen gerechten Ausgleich der an jener Stelle

zusammenlaufenden Sonderinteressen der verschiedenen Plätze zu ermöglichen.“

Sollte nun trotz alledem keine Stimmung für den staatsseitigen Ausbau des Hafens vorhanden sein, so müßte wenigstens ein Beschluß des Staatsministeriums herbeigeführt werden über die Höhe des Zuschusses, den der Staat voraussichtlich geben würde. Wir haben in unserer früheren Eingabe vorgeschlagen, daß der Staat sich mit einer Million Mark, also einem Drittel der Bausumme, an dem Unternehmen betheiligen möge. Es erscheint jedoch wünschenswerth und in Anbetracht, daß der Hafen nach Amortisation des Privatkapitals in die Hände des Staates übergehen soll, auch gerechtfertigt, wenn der Staat die Hälfte zuschießen und die andere Hälfte aus Privatreisen aufgebracht werden würde. Bei dem lebhaften Interesse des Holzhandels an dem Zusammenkommen des Hafens sind wir überzeugt, daß es dem Konsortium bald gelingen würde, die nöthigen $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark von den Interessenten aufzubringen. Vorläufig jedoch, so lange über die Absichten der hohen Staatsregierung nichts bekannt ist, ist jede Propaganda in Privatreisen ausgeschlossen.

Wie nützlich der Hafen für den Strombaufiskus, die Holzverzellung und die Schifffahrt sein würde, brauchen wir ja nicht nochmals auszuführen, da wir dies in unserer Denkschrift eingehend gethan haben. Wir möchten nur wiederum darauf hinweisen, welche segensreichen Folgen die sicher zu erwartende Errichtung einer umfangreichen Holzindustrie haben müßte. Dies allein würde ja schon genügen, den Hafenbau zu begründen, denn dem Staate werden späterhin durch die erhöhte wirtschaftliche Thätigkeit für seine Auslagen gute Zinsen in Gestalt größerer Steuereinnahmen zufließen. Wenn die hohe Staatsregierung mit der Förderung des wirtschaftlichen Lebens in unserem Osten Ernst machen will, so findet sie dazu in der Unterstützung des Hafenbaues wahrlich die beste Gelegenheit.

Der Holzhandel braucht den Hafen ganz unbedingt, wenn er im Stande sein soll, das erforderliche Holz, das nun einmal im Inlande nicht in genügender Menge beschafft werden kann, einzuführen. Es stehen der Förderung des Holzimports auch keine Interessen entgegen, zumal da die Holzpreise in den letzten Jahren derart gestiegen sind, daß sie einen für den Konsum unangenehm fühlbaren sehr hohen Stand erreicht haben. Die jetzigen Zustände auf der Weichsel sind aber für die Holzimporteure nicht verlockend, denn das Risiko, das die Hölzer bei dem Fehlen einer sicheren Unterkunft jetzt hier laufen, ist enorm, wie dies das Anfang vorigen Monats eingetretene Hochwasser,

das bis zu einem Pegelstande von 5 m über 0 anschwell, klar erwiesen hat. Dem Holzhandel sind dabei durch das Losreißen von Traften, großen Sicherungs- und Bergungsmaßregeln u. A. m. Schäden und Unkosten erwachsen, die man mit 50—60 000 Mk. sicherlich nicht zu hoch taxiert, die aber größtentheils vermieden worden wären, wenn bei Thorn ein Holzhafen bestände. Auch an den Buhnen haben die Traften in Folge des Hochwassers erhebliche Beschädigungen angerichtet.

Das Hochwasser hat aber auch den Beweis geliefert, daß die beiden Bedingungen, die bei der landespolizeilichen Genehmigung des Projektes dem Hafensbauunternehmer auferlegt worden sind (Seite 14 und 15 unserer Denkschrift), nämlich die Weiterführung des Nessauer Niederungsdeiches und die Entschädigung der Bewohner der Korzenieckämpe, nicht aufrecht erhalten werden können. Es hat sich nämlich gezeigt, daß die Fortführung des Nessauer Niederungsdeiches unbedingt nothwendig ist, auch wenn der Holzhafen nicht zur Ausführung kommen sollte, denn wenn auch der vor 2 Jahren erbaute, aber nur bis zum Kleinkrug reichende Flügeldeich dem Wasser den Eintritt bei Podgorz und der Batterie Grünthal verwehrte, so strömte dieses dennoch durch den Rückstau bis hoch in die Niederung hinauf zurück und überschwemmte die tiefer gelegenen Wiesen und Aecker. Manche Besitzer haben dadurch ihre halbe Ernte und darüber verloren, auch muß das Vieh jetzt noch stellenweise im Stalle gefüttert werden. Die Anlieger werden sich deshalb entschließen müssen, wenn sie überhaupt einen Nutzen von dem Deiche haben wollen, diesen entsprechend weiterzuführen. Wird aber der Deich verlängert, so nimmt auch die Gefährdung der Bewohner der Korzenieckämpe derart zu, daß ein Verbleiben der dort befindlichen Wohnstätten, die ja schon immer den Gefahren des Hochwassers und des Eisgangs ausgesetzt waren, nicht mehr möglich ist. Unter diesen Umständen erscheint es aber unbillig, dem Hafensbauunternehmer die Kosten dafür aufzuerlegen.

Wir hoffen, Ew. Excellenz überzeugt zu haben, daß zur Förderung des Holzhafenprojektes von unserer Seite nichts geschehen kann, bis eine Entschließung der Regierung vorliegt, und diese zu beschleunigen ist der Zweck unserer Eingabe. Wir bitten daher Ew. Excellenz gehorsamst dahin wirken zu wollen, daß die hohe Staatsregierung möglichst bald einen Beschluß fasse darüber, ob der Hafen von dem Staate ausgeführt oder welcher Zuschuß von dem Staate zu dem Bau hergegeben werden soll.“

Mitte September erhielten wir von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten den Bescheid, daß zunächst der Herr Oberpräsident

von Gofler mit Erhebungen darüber beauftragt worden sei, ob und in welchem Umfange eine Betheiligung des Staates an den Kosten der Herstellung des Hafens geboten erscheine. Erst nach Eingang des Berichtes werde es möglich sein, staatsseitig Stellung zu der Angelegenheit zu nehmen. So weit uns bekannt ist, hat der Herr Oberpräsident dem Ministerium inzwischen den Bericht eingereicht, eine Entscheidung hat die Staatsregierung aber noch nicht getroffen.

Da das im Mai 1900 gebildete Holzhafenkonsortium wegen mangelnder juristischer Persönlichkeit zur Abschließung verbindlicher Verträge nicht geeignet war, wurde hier im November eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur Förderung des Holzhafenbaus gegründet. Sie soll die zum Zwecke der Errichtung eines Holzhafens bei Thorn erforderlichen Verhandlungen führen und die dazu dienenden Rechtsgeschäfte abschließen. Ihre Thätigkeit wird jedoch erst dann beginnen können, wenn sich die Regierung über die Höhe des Staatszuschusses schlüssig gemacht haben wird. Ein reiner Handelshafen würde ja nun kaum auf staatliche Unterstützung zu rechnen haben. Der Holzhafen ist aber in erster Linie als Schutzhafen gedacht, und bei der mißlichen Lage des Flößereiverkehrs auf der Weichsel, an dem doch bedeutende deutsche Kapitalien betheiligt sind, hat der Staat die Pflicht, für einen besseren Schutz der Hölzer zu sorgen, zumal da von der Grenze ab bis Brahemünde kein einziger Unterstand vorhanden ist und auch der Brahnauer Hafen bei seiner ständigen Ueberfüllung häufig keinen Schutz gewähren kann. Auch fiskalische Interessen kommen dabei in Frage, denn durch das Festmachen der Traften im Flusse wird die Bildung von schiffahrtshindernden Sandbänken befördert, auch sind jetzt Bühnenbeschädigungen durch Traften nichts Seltenes.

In der Holzflößerei auf der Weichsel bedient man sich zum Anhalten der Flöße langer, zugespitzter Pfähle, der sogenannten Schrieken, die in den Grund gestoßen werden. Anker, Ketten und Taue führen die Flöße nicht, weil sie nur bei der Befestigung des Holzes am Ufer verwendet werden können und die Bemannung mit deren Handhabung nicht vertraut ist. Die Schrieken versagen an tieferen Stellen des Stromes ihren Dienst, sie können nur an flachen Stellen benutzt werden. Je weiter aber die Weichselregulirung fortschreitet, desto mehr schwinden die vorhanden gewesenen Untiefen, desto reißender wird der Strom und damit das Festhalten des Holzes immer schwieriger. Schon jetzt giebt es auf der Strecke zwischen der Grenze und Brahnau selbst bei normalem Wasserstande nur noch wenige zum Festhalten von Holz geeignete Stellen. Bei steigendem

Wasser wird das Holz am Ufer befestigt, womit es aber keineswegs völlig gesichert ist, da dem reißenden Strome gegenüber alle Sicherheitsmaßregeln oft unzureichend bleiben, wie es sich auch im vergangenen Jahre wieder gezeigt hat. Während der Flößereiperiode im Jahre 1899 hatten wir dreimal Hochwasser und jedesmal ist durch Aufwendung großer Kosten zur Sicherung des Holzes, durch Zerstümmung und Auffammlung, durch Holzverlust und durch Austrocknung verschwommener Hölzer auf dem Ufer ein beträchtlicher Schaden entstanden. Wir haben durch genaue Erhebung den Schaden festzustellen gesucht und dabei gefunden, daß er betragen hat

beim 1. Hochwasser	93 000	Mark
" 2. " 	49 000	"
" 3. " 	53 000	"

Insgesamt 195 000 Mark.

Diese Zahlen zeigen deutlich genug, wie unbedingt nothwendig die baldige Herstellung eines Holzhafens ist.

3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

Geschäftspapiere.

Anfang September theilte uns das Kaiserliche Postamt zu Thorn mit, daß man beabsichtige, die im inneren Verkehr einzelner Länder und im Weltpostvereinsverkehr bestehende besondere Versendungsgattung der „Geschäftspapiere“ auch für den inneren Verkehr des Reichspostgebiets zur Beförderung mit der Briefpost gegen eine ermäßigte Taxe einzuführen. Die Handelskammer möge sich dazu äußern, ob sie Werth auf diese Neuerung lege, welche Vortheile sie sich davon verspreche und welche Taxe als angemessen angesehen werde. Wir erwiderten darauf:

„Die Absicht der Kaiserlichen Reichspost, die im inneren Verkehr einzelner Länder und im Weltpostvereinsverkehr bestehende besondere Versendungsgattung der „Geschäftspapiere“ auch für den inneren Verkehr des Reichspostgebiets u. zur Beförderung mit der Briefpost gegen eine ermäßigte Taxe einzuführen, können wir natürlich im Interesse des Verkehrs nur freudig begrüßen. Wir bitten daher auch das Kaiserliche Postamt ganz ergebenst, nach Möglichkeit darauf hinwirken zu wollen, daß diese Maßregel bald in Kraft trete. Wir versprechen uns davon nicht nur eine für alle Geschäftszweige erhebliche Portosparniß, sondern glauben auch, daß man mehr als bisher derartige Papiere als Beläge u. zur Versendung bringen wird, wenn dies zu einer mäßigen Taxe geschehen kann.“

Für die Versendungsgattung der „Geschäftspapiere“ würde man wohl am Besten den schon im Weltpostverkehr eingeführten Begriff akzeptiren, da dieser dem Publikum bereits bekannt ist; ebenso würden die Versendungsbedingungen, wonach sie offen unter Band oder in offenem Umschlage verschickt werden müssen, beizubehalten sein.

Als geeignete Taxe für die Geschäftspapiere möchten wir den Tarif für Drucksachen, denen ja die Geschäftspapiere begrifflich am Nächsten stehen, vorschlagen, zumal da sie auch in den meisten Ländern, in deren innerem Verkehr diese Versendungsgattung besteht, nach dem Drucksachentarif befördert werden.“

Briefverkehr

zwischen Warschau und Thorn.

Mitte Juli richteten wir die nachstehende Eingabe an den Herrn Staatssekretär des Reichspostamts:

„Ew. Excellenz gestatten wir uns ganz ergebenst auf einen Uebelstand aufmerksam zu machen, der sich, wie mannigfache Klagen aus dem Kreise hiesiger Spediteure beweisen, bei dem Briefverkehr zwischen Thorn und einigen polnischen Städten, namentlich Warschau, herausgestellt hat. Unregelmäßigkeiten sind schon immer vorgekommen, doch ist gerade in den letzten Wochen eine derartige Verschlechterung in der Beförderung der Brieffschaften eingetreten, daß eine baldige Abhilfe dringend erwünscht erscheint. So gelangen Briefe, die hier Nachmittags aufgegeben werden und daher unter Benutzung des Nachtzuges am anderen Morgen um 8 Uhr in Warschau ankommen und noch Vormittags ausgetragen werden müßten, häufig erst Abends in die Hände der Empfänger. Ebenso treten Verzögerungen in umgekehrter Richtung ein. Briefe, die in Warschau vor 4 Uhr aufgegeben werden und daher mit dem Zuge 4 Uhr 57 Minuten abgehen und hier Abends 10 Uhr oder doch spätestens mit dem Nachtzug früh 4 Uhr 30 Minuten eintreffen müßten, kommen erst Nachmittags, oft sogar erst Abends in den Besitz der Thorner Adressaten. Ein uns vorliegender Brief, der Nachmittags von Warschau abgesandt worden ist, weist sogar in dem Empfangstempel die Zeit Vormittags 11—12 Uhr auf, während doch zu dieser Zeit ein Zug aus Warschau hier überhaupt nicht eintrifft.

Die Beschwerden der Interessenten sowohl bei den hiesigen als auch bei den russischen Postämtern haben trotz der daraufhin eingeleiteten Nachforschungen keinerlei Resultat ergeben. Es wird uns allerdings vertraulich mitgetheilt, daß in Warschau wohl das geringe Personal der dortigen Postbehörde mit Schuld sein könne, da es trotz der Verkehrssteigerung in den letzten Jahren überhaupt nicht vermehrt worden

sei und daher den Verkehr nicht mehr bewältigen könne, doch scheint hieran nicht allein die Schuld zu liegen, wie der oben angeführte Empfangsstempel beweist.

Eine Abhilfe muß aber bald getroffen werden, denn es ist besonders für unsere Expeditionsgeschäfte mit ihrem lebhaften deutsch-polnischen Verkehr von höchster Wichtigkeit, daß ihre Briefe rechtzeitig eintreffen und daß sie auch die Antworten möglichst schleunig erhalten, da es sich dabei oft um größere Geldbeträge handelt, über die wegen verspäteten Eintreffens der Briefe an demselben Tage nicht mehr verfügt werden kann. Dies verursacht natürlich Störungen und Unkosten und macht häufig telegraphische Anfragen nöthig, wodurch der Verkehr unnöthig belastet wird.

Da, wie erwähnt, durch direkte Beschwerden bei den unteren Postbehörden der Sitz des Uebels nicht zu finden ist, so wenden wir uns an Ew. Excellenz mit der dringenden Bitte, hochgeneigtest daraufhin wirken zu wollen, daß wieder eine regelmäßige Briefbestellung zwischen den polnischen Städten und Thorn eintrete, wobei es sich wohl nöthig machen wird, wegen Aufklärung der Verspätungen mit den russischen Postbehörden in Unterhandlung zu treten.“

Darauf erhielten wir den Bescheid, daß man wegen Beseitigung dieser Uebelstände mit der Generaldirektion der Kaiserlich Russischen Posten und Telegraphen in Unterhandlung getreten sei. Soweit der deutsche Geschäftsbereich in Frage komme, werde nachdrücklich dahin gewirkt werden, die erforderliche Regelmäßigkeit des Beförderungsdienstes sicherzustellen.

Bestellung der Postsendungen für die Orte Bolleschin und Kielpin.

Die für die Orte Bolleschin und Kielpin bestimmten Postsendungen wurden früher von dem Postamte Lautenburg aus, von dem sie nur etwa 10 km entfernt liegen, bestellt. In jüngster Zeit ist dies jedoch abgeändert worden, und jetzt erfolgt die Postbestellung über Neumark—Mroczo. Der Verkehr Lautenburgs mit den genannten, nicht unbedeutenden Orten wird, wie uns aus Lautenburg mitgetheilt wurde, hierdurch geschädigt, was von Lautenburg wegen seiner an und für sich schon recht ungünstigen Lage um so schmerzlicher empfunden wird. Nachdem wir uns vergewissert hatten, daß Neumark kein Interesse an der Beibehaltung der jetzigen Postverbindung hat, richteten wir an die Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Danzig das Ersuchen, die Bestellung der Postsendung für die Orte Bolleschin und Kielpin, wie früher von

dem Postamte Lautenburg aus zu bewirken. Der darauf ergangene Bescheid lautete:

„Wegen der Herstellung von Postverbindungen für die Postanstalten Kielpin und Bolleschin mit Lautenburg anstatt jetzt mit Montowo bezw. Neumark haben eingehende Ermittlungen durch einen Bezirks-Aufsichtsbeamten stattgefunden. Nach dem Ergebnis derselben würde für Kielpin der direkte Anschluß mit Lautenburg zwar den Vortheil haben, daß die in Lautenburg nach dem Abgang der Abendzüge, ab 6 Uhr 25 Minuten und 6 Uhr 32 Minuten, aufgelieferten Postsendungen in Kielpin $2\frac{1}{2}$ Stunden früher, statt jetzt 12 Uhr 45 Minuten bald nach 10 Uhr Vorm., eintreffen würden, dagegen würde nach Maßgabe der anschließenden Eisenbahnverbindungen Kielpin die jetzige zweite Postverbindung verlieren, und die Botenpost aus Lautenburg würde $\frac{1}{2}$ Stunde später als jetzt die Post aus Montowo eintreffen und auch fast eine Stunde früher als jetzt, statt 4 Uhr 40 Minuten bereits um 3 Uhr 45 Minuten, nach Lautenburg zurückkehren müssen. Darnach würde nicht nur den Bewohnern von Kielpin über eine Stunde weniger Zeit zur Beantwortung der eingegangenen Postfachen verbleiben, sondern auch der Landbriefträger würde bei ungünstiger Witterung und schlechten Wegen häufig den Anschluß an die Botenpost nach Lautenburg nicht erreichen, sodaß die vom Landbriefträger unterwegs eingesammelten Postsendungen in solchen Fällen erst 24 Stunden später zur Weiterbeförderung gelangen könnten. Für den Ort Kielpin würde sich auch die Verbindung mit seiner Kreisstadt Löbau wesentlich verschlechtern.

Die Postagentur Bolleschin ist gegenwärtig durch eine einmalige Landpostfahrt, welche 8 Uhr 10 Minuten daselbst eintrifft und 3 Uhr 50 Minuten zurückfährt, mit Neumark verbunden. Bei einer Verbindung mit Lautenburg würde die Post erst gegen 10 Uhr in Bolleschin eintreffen und müßte auch bereits 3 Uhr 40 Minuten dorthin zurückkehren. Die Postfachen würden daher nicht nur 2 Stunden später nach Bolleschin gelangen, sondern auch der 2. Landbriefträger, dessen Bestellung über 6 Stunden Zeit in Anspruch nimmt, würde immer erst nach dem Abgange der Post nach Bolleschin zurückkehren, sodaß die von ihm unterwegs eingesammelten Sendungen regelmäßig in der Weiterbeförderung 24 Stunden Verzögerung erleiden würden. Diesen erheblichen Nachtheilen steht bei beiden Postanstalten nur der geringe Vortheil gegenüber, daß bei einer Verbindung mit Lautenburg die zwischen 6 Uhr Abends und 8 Uhr Vormittags aufgelieferten Sendungen noch an demselben bezw. dem folgenden Tage bestellt würden.

Im Uebrigen ist der Postverkehr zwischen Lautenburg und Bolleschin nicht bedeutend. In der Zeit vom 24. bis 30. September sind in Bolleschin im Ganzen 43 Sendungen nach Lautenburg und in Lautenburg 48 Sendungen nach Bolleschin aufgeliefert worden, während für die Postagentur Kielpin die Zahl der aufgelieferten Sendungen nach und von Lautenburg in dieser Zeit nur 13 bezw. 14 Stück betragen hat.

Für Bolleschin wird sich auch die Postverbindung mit der Kreisstadt Strasburg und der Stadt Lautenburg mit der Inbetriebnahme der im Bau befindlichen Bahn Strasburg bezw. Brodnydam—Dt. Eylau günstiger gestalten, da alsdann voraussichtlich diese Postagentur an die neue Bahn wird angeschlossen werden können.

Unter den dargelegten Verhältnissen muß daher von einer Aenderung der bestehenden Postverbindungen vorerst abgesehen werden.“

Fernsprechverbindung zwischen Thorn und Stettin.

Im Anschluß an eine Eingabe der Handelskammer zu Bromberg baten wir den Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes, die Herstellung einer Fernsprechverbindung zwischen Bromberg, Thorn und Nachbarorten einerseits und Stettin andererseits anzuordnen. Darauf wurde uns mitgetheilt, daß der Sprechverkehr der zur Zeit vorhandenen Stadtfernsprecheinrichtungen des Bezirks Bromberg und von Thorn mit Stettin zugelassen worden sei.

Fernsprechverkehr zwischen Thorn und Breslau.

Ende Februar 1900 übersandten wir der Ober-Postdirektion zu Danzig nachstehende Eingabe:

„Es besteht hier schon seit längerer Zeit der lebhafteste Wunsch, daß Thorn eine telephonische Verbindung mit Breslau erhalte, da zwischen diesen beiden Städten mannigfache Geschäftsbeziehungen bestehen. So haben verschiedene hiesige Geschäfte in Breslau Filialen und Vertreter und umgekehrt, außerdem wird namentlich von unserem Kohlen- und Eisenhandel die Nothwendigkeit einer Fernsprechverbindung hervorgehoben. Zur Zeit ist ja nun wohl nicht zu erwarten, daß Thorn den gewünschten Anschluß erhält, da unseres Wissens die zwischen Bromberg und Breslau bestehende Leitung nur für den Verkehr zwischen Danzig und Breslau dient und die Linie zu sehr überlastet ist, um noch weitere Anschlüsse zu gestatten. Kürzlich ist jedoch auf eine Eingabe der Handelskammer zu Breslau um Herstellung einer Fernsprechverbindung zwischen Bromberg—Inowrazlaw—Gnesen einerseits und Breslau andererseits

Seitens der Kaiserlichen Ober-Postdirektion der Bescheid ergangen, daß die Zulassung des Sprechverkehrs zwischen den genannten Orten wegen starker Belastung der Leitungen zur Zeit zwar nicht angängig sei, doch habe man bereits eine Vermehrung der Betriebsmittel in Aussicht genommen und werde dem Wunsche der Handelskammer voraussichtlich noch im Laufe des Jahres Folge geben können. Da nun nach unserer Kenntniß für den Sprechverkehr zwischen Thorn und Inowrazlaw eine direkte Leitung geplant ist, so möchten wir die Kaiserliche Ober-Post-Direktion schon jetzt bitten, nach Fertigstellung dieser Leitung für die Zulassung des Sprechverkehrs zwischen Thorn und Breslau geneigteste Sorge tragen zu wollen.“

Die Kaiserliche Ober-Postdirektion erwiderte darauf, daß die Zulassung von Thorn zum Sprechverkehr mit Breslau zwar z. Zt. nicht angängig sei, doch werde man dafür Sorge tragen, sobald die im Laufe dieses Jahres zur Herstellung gelangenden, zur Entlastung der vorhandenen Leitungen bestimmten neuen Fernsprech-Verbindungsanlagen fertiggestellt sein würden.

III. Zoll- und Steuerwesen.

Wiederaufbau des Zollrevisionsgebäudes an der Weichsel.

Auf unsere unter dem 26. April 1898 an den Herrn Finanzminister gerichtete Eingabe theilte uns der Herr Provinzial-Steuerdirektor in Danzig mit, daß die Entscheidung über den Wiederaufbau des Zollrevisionsgebäudes an der Weichsel vorläufig ausgesetzt sei, weil in Frage komme, ob für den Fall der Errichtung eines Holzhafens bei Thorn die Holzabfertigungen in diesen zu verlegen seien oder nicht. Inzwischen werde durch Herstellung einer Fernsprechverbindung zwischen Abfertigungsbude und dem Hauptzollamte sowie andere etwa angängige Einrichtungen für die Beschleunigung der Zollabfertigungen Sorge getragen werden.

Wir erwiderten darauf:

„Ew. Hochwohlgeboren theilen uns den Bescheid des Herrn Finanzministers mit, wonach die Frage des Wiederaufbaues des Zollrevisionsgebäudes so lange ausgesetzt werden soll, bis die Entscheidung über die Anlage des Thorer Holzhafens getroffen worden ist. Wenn wir nun auch die Absicht, in den Holzhafen eine Zollabfertigungsstelle zu verlegen, nur mit Freuden begrüßen können, so sind wir doch der Meinung, daß aus diesem Grunde der Wiederaufbau des Zollgebäudes an der Uferbahn nicht länger hinausgeschoben zu werden braucht. Den Hafen wird ja immer nur ein Theil der nach Thorn kommenden

Hölzer benutzen, die anderen Holztraften sowie die sonstigen auf dem Wasserwege eingehenden Zollgüter werden aber nach wie vor an der Uferbahn abgefertigt werden müssen, und der Verkehr wird hier immer so groß und wichtig bleiben, daß in seinem Interesse die Errichtung eines geräumigen Zollgebäudes, worin das erforderliche Beamtenpersonal Platz findet und auch dem Publikum Gelegenheit geboten ist, die auf die Abfertigung bezüglichen schriftlichen Arbeiten zu erledigen, sich trotzdem unbedingt nöthig machen wird. Daß die Errichtung eines neuen Gebäudes auch im Interesse der Beamten liege, haben wir schon in unseren früheren Eingaben hervorgehoben; bei sehr warmer und ebenso bei rauher Witterung kann ja der Aufenthalt in der jetzigen, ganz primitiven Zollbude der Gesundheit nicht zuträglich sein. Es ist gewiß dankenswerth, daß inzwischen für möglichste Beschleunigung der Zollabfertigung Sorge getragen werden soll, doch glauben wir nicht, daß sich unter den jetzigen Verhältnissen in dieser Hinsicht viel erreichen läßt, denn auch bisher schon haben die Zollbeamten, das müssen wir entschieden anerkennen, sich nach Kräften bemüht, die Verzollung so glatt und schnell wie möglich abzuwickeln. Die Herstellung einer Fernsprechverbindung zwischen der Abfertigungsbude und dem Hauptzollamte würde ja allerdings von Nutzen sein, doch hat man, wie wir hören, diesen Plan, da er auf Schwierigkeiten gestoßen ist, wieder aufgegeben.

Ev. Hochwohlgeboren würden uns zu großem Danke verpflichten, wenn Sie höheren Ortes darauf hinweisen wollten, daß die Wiedererrichtung des Zollgebäudes in keinem Zusammenhange mit dem Holzhasen stehe, und Sich für möglichst baldige Ausführung des Zollgebäudes hochgeneigtest verwenden würden.“

Darauf erhielten wir nachstehenden Bescheid:

„Ich vermag nicht anzuerkennen, daß die Errichtung eines Holzhasens nach der mir s. Zt. zugesandten Denkschrift für die Frage der Wiedererrichtung des Zollgebäudes an der Weichsel dort ohne Bedeutung wäre und befinde mich deshalb auch nicht in der Lage, dem Herrn Finanzminister in dem gewünschten Sinne Vortrag zu halten.

Uebrigens ist die dort gemachte Mittheilung, daß die Einrichtung einer Fernsprechverbindung fallen gelassen sei, unzutreffend.“

Zollamtliche Verschnürung der Getreideföhne.

Mitte Juni baten wir den Herrn Provinzial-Steuerdirektor um Aufhebung der Verfügung, wonach die über Schillno eingehenden Föhne an der Grenze zollamtlich verschnürt werden müssen, und führten dabei aus:

„Unter dem früher zwischen Schillno und Thorn üblichen Ansageverfahren schwammen die von Rußland kommenden Rähne völlig ungehindert, nachdem die Waarenführer in Schillno ihre Ladungspapiere abgegeben hatten, nach Thorn. Auf eine Begleitung des Transportes gemäß § 38 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 verzichtete die Zollbehörde, da ja einmal die Strecke zwischen Schillno und Thorn hinlänglich bewacht wird und andererseits schlechte Erfahrungen unseres Wissens nie gemacht worden sind. Vor einigen Jahren ist dieses Ansageverfahren aufgehoben worden, und die eingehenden Rähne werden jetzt in Schillno zollamtlich verschnürt. Mit dieser Verschnürung schwimmen sie nach der Thorner Revisionsstelle; es muß jedoch beim Passieren der Eisenbahnbrücke wegen der Umlegung des Mastbaumes der Zollverschluß vorübergehend entfernt werden, um sofort unterhalb der Brücke wieder angelegt zu werden, ein Verfahren, das sicherlich nicht bequem genannt werden kann. Die Verschnürung wird nun nicht eher abgenommen, bis ein Antrag auf Verzollung oder auf Ausstellung eines Begleitscheines nach einem anderen Zollamte gestellt worden ist. Um jedoch hierüber eine Entscheidung treffen zu können, muß der Empfänger Proben aus dem Rähne entnehmen, wobei er jedesmal beim Hauptzollamte die zeitweilige Abnahme der Plomben zu beantragen hat. Wir haben im Vorjahre an das hiesige Hauptzollamt das Ersuchen gerichtet, daß bei den unter Schnürverschluß hier eingehenden Rähnen die Plomben bei Ankunft auf dem Revisionsfelde entfernt werden möchten, worauf das Hauptzollamt erwiderte, daß dies nur dann geschehen könne, sofern sich die Waarenführer oder Waarenempfänger verpflichteten, die Kosten für die bis zur erfolgten Abfertigung dann nothwendig eintretenden amtlichen Bewachung der Rähne zu tragen. Dies ist natürlich viel zu kostspielig, und so bleibt das alte unbequeme Verfahren bestehen. Wir sind nun der Ueberzeugung, daß im Interesse der Zollsicherheit die Verschnürung absolut nicht nöthig ist, wie das ja die früheren Erfahrungen bewiesen haben; die jetzige Einrichtung ist aber sowohl für die Zollbehörde als auch für das Publikum gleich umständlich. Wir bitten daher Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, hochgeneigtest eine Verfügung erlassen zu wollen, wonach das frühere Ansageverfahren zwischen Schillno und Thorn wiederhergestellt werde und die Zollverschnürung der Rähne in Wegfall komme.“

Die ablehnende Erwiderung des Herrn Provinzial-Steuerdirektors lautete:

„Die im Ansageverfahren zwischen Schillno und Thorn vor einigen

Jahren von hier aus angeordnete, und in der seit dem 1. März d. Js. gültigen Zollordnung vom 12. Januar d. Js. (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Marienwerder Nr. 7) aufrechterhaltene zollamtliche Verschließung der mit zollpflichtigen Waaren beladenen Schiffe ist, wie der Herr Finanzminister auf eine Eingabe des dortigen Schiffervereins bereits entschieden hat, beizubehalten. Ich sehe mich schon deshalb nicht in der Lage, eine Aenderung in dem bestehenden Zustande herbeizuführen. Eine solche erscheint auch nicht erforderlich, da die in der vorliegenden Beschwerde geltend gemachten Unzuträglichkeiten nicht mehr bestehen bezw. nicht auf die amtliche Verschließung der Schiffe zurückzuführen sind.

Die an der dortigen Eisenbahnbrücke zum Rappen der Masten abgenommenen amtlichen Verschlüsse werden auf der amtlichen Revisionsstelle unterhalb der Eisenbahnbrücke nur dann sofort wieder angelegt, wenn die allgemeine Uferbewachung aus dienstlichen Gründen wie z. B. Mittags oder Nachts eine Unterbrechung erleiden muß. Für den Fall der Wiederanlegung der Verschlüsse wird nach Anzeige des dortigen Königlichen Hauptzollamtes der Wunsch der Spediteure, Getreide- u. Proben zu entnehmen, Seitens der Zollrevisionsstelle an der Weichsel nach Möglichkeit berücksichtigt, die Nothwendigkeit in der Abfertigungsbude der Zollrevisionsstelle an der Weichsel — nicht beim Hauptzollamte, wie in dem Schreiben vom 17. Juni d. Js. angegeben ist — die vorübergehende Lösung des Verschlusses zur Probeentnahme zu beantragen, bildet für die Spediteure keine besondere Erschwerung im Verkehr, weil die Entnahme der Proben in jedem einzelnen Falle bei der vorgenannten Amtsstelle beantragt und durch einen besonderen Beamten überwacht werden muß. Uebrigens scheinen die Spediteure selber, wie ich aus dem mir erstatteten Berichte entnehme, nicht immer mit der ihnen möglichen Beschleunigung durch Abgabe der speziellen Deklarationen und Anträge auf die weitere zollamtliche Abfertigung hinzuwirken. Auch mit Rücksicht hierauf ist die vom allgemeinen Standpunkte der größeren Zollsicherheit eingeführte Verschließung der Schiffe durchaus gerechtfertigt. Wird dementgegen auf der amtlichen Revisionsstelle von einem Waarenempfänger oder Waarenführer die Abnahme des amtlichen Verschlusses für solche Tages- oder Nachtzeiten beantragt, wo eine allgemeine Ueberwachung aus dienstlichen Gründen nicht ausführbar ist, so müssen für die hierzu erforderlichen besonderen Beamtenkräfte allerdings die vorschriftsmäßigen Gebühren gezahlt werden.

Das Königliche Hauptzollamt dort hat von mir die Anweisung erhalten, überall auf die mit dem Zollinteresse und den bestehenden

Vorschriften insbesondere der Zollordnung vom 12. Januar d. Js. vereinbarten Erleichterungen im Verkehr hinzuwirken.“

**Erweiterung des Zollrevisionsfeldes
auf der Weichsel bei Thorn.**

Wegen Erweiterung des Zollrevisionsfeldes an der Uferbahn wurden wir im Juni 1899 in nachstehendem Schreiben bei der Königlichen Provinzial-Steuerdirektion zu Danzig vorstellig:

„Das Zollrevisionsfeld auf der Weichsel bei Thorn erstreckt sich z. Zt. von der Eisenbahnbrücke bis zur Defensionkaserne. Diese Abgrenzung ist vor vielen Jahren vorgenommen worden und hat auch, da sie den damaligen Verhältnissen angepaßt war, lange Zeit keine Veranlassung zu Abänderungsanträgen gegeben. In den letzten Jahren jedoch hat sich an dem östlich angrenzenden Ufer ein lebhafter Verkehr namentlich von Stückgütern, die durch die Dampfer angebracht werden, entwickelt. Das Ufer ist hier niedrig und erleichtert bei normalem Wasserstande das Löschen der Schiffe. Mit in Folge dieses Verkehrs hat sich auch die Erweiterung der Uferbahn um mehrere hundert Meter über die Defensionkaserne hinaus nöthig gemacht. Ferner ist aber kürzlich an diesem außerhalb der Revisionsstelle gelegenen Platze ein der Danziger Flußdampfer-Expedition von Johannes Zä gehöriger Wellblechschuppen, der zur Aufnahme der aus Danzig auf dem Wasserwege hier ankommenden Güter dient, errichtet worden; auch der sogenannte Handelskammerschuppen an der Uferbahn liegt außerhalb der Zollgrenze. Für Zollabfertigungen an dieser recht verkehrreichen Stelle werden nun nach dem Beschluß des Bundesrathes vom 4. Juli 1889, wonach die Vornahme von Zollabfertigungen an anderen Orten als der ordentlichen Amtsstelle gebührenpflichtig ist, Gebühren erhoben und zwar 60 Pfennige für den Assistenten und 30 Pfennige für den Zollauffseher, was etwa 2,70 Mk. Unkosten für den Waggon ergiebt. Es ist zwar den Interessenten auf ihre Beschwerde anheimgestellt worden, zur Vermeidung der Gebühreuzahlung die Abfertigungen in Zukunft an der Revisionsstelle selbst vornehmen zu lassen, doch ist ja leicht einzusehen, daß durch den Transport nach und von der Revisionsstelle mindestens die gleichen Unkosten erwachsen würden. Die Gebührenerhebung besteht zu Recht und eine Abhilfe ist nur dadurch zu schaffen, daß die Zollrevisionsstelle entsprechend erweitert wird. Hätte man die Entwicklung des Verkehrs an der fraglichen Stelle voraussehen können, so würde man s. Zt. jedenfalls den Platz mit in die Revisionsstelle einbezogen haben. Eine besondere Belastung der Zollbeamten durch die Erweiterung der Revisionsstelle würde sich ja auch schon deshalb nicht ergeben,

weil die Zollabfertigungsbude in unmittelbarer Nähe der Defensionskaserne steht und von ihr aus das neu einzubeziehende Ufer leicht übersehen werden kann.

Im Interesse unseres Umschlagsverkehrs bitten wir daher Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, hochgeneigtest verfügen zu wollen, daß die Zollrevisionsstelle auf der Weichsel bei Thorn über die Defensionskaserne hinaus bis zu den Holzauswaschplätzen, etwa bis zu dem Punkte, wo der Abflußkanal des Festungsgrabens mündet, erweitert werde."

Darauf wurde Anfang November von dem Herrn Provinzial-Steuerdirektor verfügt, daß die jetzige zwischen Eisenbahnbrücke und der Binnenlinie (Ruine Dybow—Defensionskaserne) liegende Revisionsstelle stromabwärts bis zur Linie zwischen östlicher Mauer der Ruine Dybow und dem westlich von der Defensionskaserne gelegenen Abzugskanal des Festungsgrabens ausgedehnt werde.

Grenzübergang bei Ottlotschin.

Die Ortschaften Ottlotschin und Ottlotschinek hatten Ende vorigen Jahres das hiesige Hauptzollamt um Errichtung eines Grenzüberganges bei Ottlotschin gebeten, waren aber abschlägig beschieden worden. Von dem hiesigen Landrathsamte ging uns der darüber geführte Schriftwechsel zur Begutachtung zu, worauf wir uns wie folgt äußerten:

„Unter Rückgabe der Akten erwidern wir ganz ergebenst, daß wir den Antrag der Ortschaften Ottlotschin und Ottlotschinek auf Errichtung eines Grenzüberganges bei Ottlotschin nur auf das Wärmste befürworten können. Bei Einrichtung einer Zollgrenze sind ja stets die dicht an der Grenze gelegenen Gemeinden am meisten geschädigt, da sie fast immer von wirtschaftlich zu ihnen gehörenden Gebieten abgeschlossen werden. Es ist daher nur gerecht und billig, ihnen durch Schaffung günstig gelegener Grenzämter eine gewisse Erleichterung zu gewähren, wobei es gleichgiltig ist, ob ein solches Zollamt, das ja keine Einnahmequelle sondern nur eine Hebestelle ist, auch „rentabel“ ist. Durch die Zollgrenze sind nun Ottlotschin und Ottlotschinek von den dicht daran stoßenden russischen Ortschaften Slonsk, Wygoda, Woluschewo, Ciehocinek u. vollständig abgeschnitten, und der Wunsch, durch einen Grenzübergang die Möglichkeit eines Verkehrs wieder herzustellen, ist daher begreiflich. Der Vortheil, den allein die Antragsteller haben würden, wäre doch recht bedeutend, da ja von der Zollverwaltung selbst die Ersparniß beim Einkauf von Futtermitteln auf 80 Mark für jede Wirthschaft geschätzt wird. Bei anderen Artikeln würden ähnliche Vortheile zu erzielen sein, sodaß man den Nutzen auf einige hundert Mark für jede Wirthschaft berechnen kann, eine Summe, die bei den

kleinen bäuerlichen Wirthschaften sicher ins Gewicht fällt. Es kommen nun aber nicht nur Ottlotschin und Ottlotschinef sondern auch die weiter gelegenen Ortschaften wie Brzoza, Czernewitz und vor allem Thorn in Betracht. In Thorn würden die Russen nicht nur ihre Bodenprodukte absetzen, sondern sie würden auch günstige Gelegenheit zu Einkäufen haben, was von ihnen sicherlich benutzt werden würde. In dem Bericht des Obergrenz-Kontrolleurs in Ottlotschin wird nun ferner unumwunden zugegeben, daß ein Uebergang bei Ottlotschin viel günstiger liegen würde, als der bei Pieczenia. Wir möchten jedoch keineswegs die Aufhebung des Zollamtes in Pieczenia befürworten, sind vielmehr der Ansicht, daß jetzt auf der langen Strecke zwischen Ottlotschin und Valentinowo zu wenig Uebergänge vorhanden sind, sodaß die Errichtung eines weiteren Amtes zur Nothwendigkeit geworden ist.

Der Ansicht des hiesigen Hauptzollamtes, daß der Grenzübergang fast ausschließlich russischen Interessen dienen würde, können wir uns nicht anschließen. Bei einer Steigerung des Verkehrs, die nach unserer Ansicht durch Errichtung des beantragten Zollamtes sicherlich eintreten würde, haben stets beide Theile Nutzen. Wir können nach alledem Ew. Hochwohlgeboren nur ergebenst bitten, den in Frage stehenden Antrag zu unterstützen und das königliche Hauptzollamt um nochmalige Prüfung der Angelegenheit anzufragen."

IV. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Ueber die kaufmännische Fortbildungsschule zu Thorn im Schuljahr 1899/1900 ist uns von dem Leiter der Schule, Herrn Rektor Lottig, nachstehender Bericht zugegangen:

„Die hiesige kaufmännische Fortbildungsschule, welche früher eine Abtheilung der allgemeinen Fortbildungsschule bildete, wurde am 1. Juli 1899 von derselben abgezweigt, als selbstständige Anstalt der Leitung des Rektors Lottig unterstellt und in das Gebäude der II. Gemeindeschule (Bäderstraße 49) verlegt. Das Kuratorium besteht aus den Herren Erster Bürgermeister Dr. Kersten (Vorsitzender) und den Kaufleuten Kommerzienrath Schwarz, Laengner, Rawitzki und Walter Lambeck. — Die Anzahl der zahlenden Schüler betrug im ersten Quartal 77, im zweiten 81, im dritten 96 und im vierten 94. In das neue Schuljahr wurden 72 Schüler übernommen. — Jeder Schüler zahlt 16 Mk. Schulgeld jährlich; die königliche Regierung trägt 900 Mk., die Handelskammer 500 Mk. zu den Kosten bei.

Die Schule gliederte sich bisher in eine dritte, zwei parallel laufende zweite und eine erste Klasse. Da es sich herausgestellt hat, daß bei dieser Gestaltung besonders in Folge des niedrigen Bildungsstandes der meisten Lehrlinge die Pensien der einzelnen Klassen zu umfangreich sind und nicht genügend durchgearbeitet werden können, so ist ein neuer Lehrplan ausgearbeitet worden, der zur Zeit der königlichen Regierung zur Genehmigung vorliegt. Dieser sieht eine Vorbereitungs-klasse zur Aufnahme der schwächsten Lehrlinge vor und vertheilt den Stoff des Fachunterrichts auf 3 aufsteigende Klassen; zur weiteren Erleichterung ist der Unterricht in der Waarenkunde und in der Stenographie gestrichen und an Stelle derselben Unterricht in denjenigen Kontorarbeiten, die nicht zur Buchführung oder zum Schriftwechsel gehören, und in der Handelslehre eingeführt worden; außerdem ist der Unterricht im Rechnen in Klasse I um eine Stunde verstärkt worden. Folgende Aufstellung giebt die in Aussicht genommene wöchentliche Stundenzahl und die Vertheilung der Unterrichtsgegenstände an:

Bezeichnung der Lehrgegenstände	Anzahl der Stunden in den Klassen			
	IV	III	II	I
Deutsch	3	2		
Schönschreiben und Kundschrift	1	1		
Kontorarbeiten		1	1	
Kaufmännisches Rechnen	2	2	2	2
Einfache Buchführung			2	
Doppelte Buchführung				2
Briefwechsel			1	1
Handelsgeographie				1
Summe	6	6	6	6

Der Schulbesuch war in Folge der Verlegung der Unterrichtszeit von den Abend- auf die Nachmittagsstunden im Sommer wenig regelmäßig, ist indeß allmählich besser geworden, wenn er auch noch immer zu wünschen übrig läßt. So betrug im November 1899 die Versäumniß 13% und im Februar 1900 11%; die Zahl der Strafanträge sank von 43 in August und September 1899 auf 5 in März 1900. Es mag hier nicht verschwiegen werden, daß leider unter den Kaufleuten noch immer nicht wenige vorhanden sind, die nur widerwillig ihre Lehrlinge zur Schule schicken, ein Umstand, der sowohl auf den Schulbesuch als auch auf die Leistungen der Schüler, denen die

Anschauungen ihrer Prinzipale nicht verborgen bleiben, ungünstig einwirkt. Es sind jedoch in der letzten Zeit Anzeichen zu bemerken gewesen, die hoffen lassen, daß sich ein Umschwung zu Gunsten der Schule in den Anschauungen der Prinzipale Bahn bricht; findet die Schule aber durchgehends Unterstützung Seitens der Lehrherren, so ist zu hoffen, daß auch die Aufmerksamkeit und der häusliche Fleiß der Schüler, die bisher noch vielfach vermißt wurden, sich steigern und die Schüler zu guten Leistungen befähigen werden.“

Der Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule zu Briesen lautete:

„Am 26. März d. Js. vollendete die hiesige zweiklassige kaufmännische Fortbildungsschule, welche seit dem 22. April 1897 besteht, ihr drittes Schuljahr. Der Unterricht in derselben fand in 40 Schulwochen an 120 Unterrichtsabenden statt. Der stundenplanmäßige Unterricht entfiel auf die Wochentage: Montag, Mittwoch und Sonnabend jeder Schulwoche in die Zeit von $\frac{1}{2}$ 8 bis $\frac{1}{2}$ 10 Uhr Abends. Der Schulbesuch war bei der überwiegenden Mehrzahl der Schüler pünktlich und regelmäßig. Das Schülerverzeichnis wies zu Beginn des verflossenen Schuljahres 41 und am Schlusse desselben 35 Schüler auf. Ueber die unterrichtliche Thätigkeit in den einzelnen Klassen ist Nachstehendes zu berichten.

II. Klasse.

1. Deutsch. Es gelangten 20 in dem Lesebuche von Schürmann und Windmüller enthaltene Lesestücke realistischen, religiös-sittlichen u. s. w. Inhalts zur Behandlung. Daneben kamen die wichtigsten Stoffe aus der Rechtschreibung, der Wort-, Satz- und Interpunktionslehre zur Besprechung. Abwechselnd mit Aufsätzen allgemeinen Inhalts wurden leichtere Geschäftsaufsätze wie: Rechnungen, Quittungen, Bestell-, Beschwerde-, Erkundigungs- und Mahnschreiben angefertigt.

2. Rechnen. Es wurden die einheimischen Münzen, Maße und Gewichte besprochen, sodann die 4 Spezies mit benannten und unbenannten Zahlen, mit gemeinen und Dezimalbrüchen durchgearbeitet und die einzelnen Rechenoperationen stets im Gewande von angewandten Aufgaben, für den Kaufmann passend, geübt. Es ist hier noch zu erwähnen, daß dem Kopfrechnen der größte Theil der zur Verfügung stehenden Unterrichtszeit gewidmet wurde.

I. Klasse.

1. Deutsch. An 20 Musterstücke des Lesebuchs knüpfte sich eine ausführliche Besprechung an. Bei Auswahl der Lesestücke war der Gedanke maßgebend, den Schülern die nöthigsten Kenntnisse aus der

Handels-, Gesetzes-, Volkswirtschaftslehre, des Steuer-, Verkehrs- und Versicherungswesens zu vermitteln.

2. Handelskorrespondenz. Nach einleitenden Belehrungen über die äußere Form und innere Einrichtung der Briefe, über die Handschrift und den Brieffstil des Kaufmanns wurden Geschäftsbriefe, wie sie der Briefwechsel des Geschäftsmannes mit Fabrikanten, Kunden und Behörden, wie der Post, Polizei, Steuerbehörde und dem Amtsgerichte erfordert, nach vorangegangener Besprechung angefertigt. Auch die Abfassung von Rechnungen, Rechnungsauszügen, Schuldscheinen, Zessionen, Zeugnissen und Verträgen gehört zu den erledigten Stoffen des verflossenen Schuljahres.

3. Kaufmännisches Rechnen. Zur Behandlung gelangten: Ausländische Münzen, die Zins-, Zinseszins-, Gewinn- und Verlust-, Rabatt-, Gesellschafts-, Mischungs-, Spiritus-, Termin-, Wechsel- und Kursrechnung, die Flächen- und Körperberechnung sowie Aufgaben, das Krankenversicherungs-, Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz betreffend.

4. Buchführung. In diesem Lehrfache, für welches nur im Winterhalbjahre wöchentlich 1 Stunde zur Verfügung steht, erhielten die Schüler zunächst Belehrungen über Entstehung und Arten der Buchführung, über die bezüglichlichen gesetzlichen Bestimmungen, über die Führung, den Aufbewahrungszwang und die Beweiskraft der Bücher, endlich über technische Ausdrücke, deren Kenntniß für jeden Buchhalter erforderlich ist. Sodann wurden im Anschluß an einen erdichteten Geschäftsgang die Bücher der einfachen Buchführung bearbeitet.

5. Handelsgeographie. Derselben ist wöchentlich 1 Stunde zugewiesen. Es wurden sämtliche Provinzen des preußischen Staates und die Staaten des deutschen Reiches behandelt mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsmittel und Verkehrswege, sowie der Waarenherzeugung und des Waarenumsatzes.

Am 26. September vorigen Jahres wurde die Anstalt durch Herrn Direktor Winterfeldt aus Spremberg i/L. im Auftrage der Königlichen Regierung einer eingehenden Revision unterworfen. In dem Revisionsberichte, welchen der Revisor seiner Auftraggeberin überreichte, sind die Leistungen der Schule in allen vorgeführten Lehrfächern als durchaus befriedigend bezeichnet worden. Möge auch im neuen Schuljahre, welches am 2. April seinen Anfang nahm, Erfolg und Segen der Mühe Preis sein!"

Das Kuratorium der kaufmännischen Fortbildungsschule zu Kulm stellte uns den folgenden Bericht zur Verfügung:

„Während des verfloffenen Schuljahres schwankte die Gesamtzahl der Schüler zwischen 38 und 44. Der Unterricht, der gleichzeitig von 2 Lehrern in 2 Klassen erteilt wurde, konnte sich in der Hauptsache nur auf Auffrischung und Befestigung des früher Gelernten beschränken, da die große Mehrheit der Schüler nur ein geringes Maß von Schulbildung mitbringt; manche Schüler besitzen beim Eintritt in Lehre und Fortbildungsschule nicht einmal die nothwendigste Lesefertigkeit, und einzelne beherrschen die deutsche Sprache nur äußerst mangelhaft. Es waren beispielsweise im September 1899 von 17 Schülern der II. Klasse 8 polnischer Zunge. Erst in der I. Klasse kann zu einiger Erweiterung und Vertiefung des Unterrichtsstoffes geschritten werden. Die Schüler wurden wöchentlich 5 Stunden unterrichtet und zwar in: Deutsch (Lesen, Rechtschreibung, Stilübung), Rechnen und Schönschreiben. In Klasse I war eine Wochenstunde der kaufmännischen Buchführung gewidmet. Nach dem Zeugnisse des Herrn Handelschul-Direktors Winterfeldt in Spremberg, der im vorigen September auch unsere kaufmännische Fortbildungsschule revidirte, sind die Fortschritte der Schüler unverkennbar, und auch in Diktaten und Aufsätzen zeigen die Schüler befriedigende Fortschritte.“

Schifferschule.

In einer Verfügung vom 29. April 1899 erklärte sich der Herr Minister für Handel und Gewerbe mit der Errichtung einer Schifferschule in Thorn unter der Voraussetzung einverstanden, daß die von der Stadt, der Handelskammer und dem Schifferverein daselbst zur Unterhaltung der Anstalt zugeführten Beiträge stets mindestens $\frac{1}{3}$ der durch die eigenen Einnahmen nicht gedeckten Ausgaben ausmachen.

Der Unterricht hat im letzten Winter begonnen und ist, wie der nachstehende, uns von der königlichen Wasserbauinspektion zur Kenntnißnahme übersandte Bericht beweist, schon recht erfolgreich gewesen:

„Die Eröffnung der hiesigen Schifferschule fand am 6. Januar d. Js. statt. Die Aufstellung der Theilnehmerliste ergab 40 anwesende Schiffer, welche sich alle zum freiwilligen Besuch der Schule meldeten. Darunter waren 24 Schiffseigner bezw. Schiffsführer und 16 Schiffsgelhilfen. Der großen Zahl und des Alters- und Standesunterschiedes wegen mußte eine Trennung geschehen, sodaß die Schifferschule hier sogleich mit 2 vollen Klassen ins Leben trat. In der ersten Unterrichtswoche meldeten sich noch 8 Schiffseigner bezw. Schiffsführer zur Theilnahme am Unterricht, und die Gesamtzahl stieg auf 48. Mit der Zeit sind aber einige ältere Schiffer, welche sich im Deutschen und

Rechnen zu schwach fühlten, vom Besuch der Schule zurückgetreten, sodaß in letzter Zeit nur noch 41 Schiffer am Unterrichte theilnahmen.

Der Unterricht fand an den Wochentagen in der Zeit von 6 bis 8 Uhr Abends statt. Es wurde an 33 Tagen in 66 Stunden im Schiffsbau, Schiffsdienst, in der Gesetzes- und Handelslehre, im Rechnen und Schriftwechsel, in der Geographie und im Samariterdienst unterrichtet.

Mit Lust und Liebe und großem Eifer nahmen die Schiffer am Unterrichte Theil. Wenngleich manche am täglichen Besuch öfters geschäftlich verhindert waren, betrug der Schulbesuch dennoch 82 %. Die Schiffer erkannten das Bedürfniß einer solchen Schule und haben durch rege Betheiligung am Unterrichte sich des Vertrauens und der Hoffnung, welche man in sie setzte, vollauf würdig gezeigt. Dem Unterrichte brachten sie Fleiß und großes Interesse entgegen, und fast sämtliche Arbeiten wurden mit großer Sorgfalt angefertigt. Daher fanden auch die schriftlichen Arbeiten, welche bei der Schlußfeier am 15. Februar cr. in der Schifferschule ausgelegt waren, die volle Anerkennung und das Lob der erschienenen Herren.

Am 16., 17. und 19. Februar fanden die Elbchifferprüfungen statt, an welcher 28 Schüler der hiesigen Schifferschule theilnahmen. Hier zeigte sich so recht der hohe Werth des Besuches einer Schifferschule. Von den 28 hiesigen Schifferschülern bestanden 19 die Prüfung, davon erwarben sich 14 ein Patent als Segelschiffs- und Dampfbootsführer und 5 ein Patent als Segelschiffsführer.“

V. Verkehr mit Rußland.

Aufenthaltsgenehmigung für russische und galizische Holzhändler.

Unter dem 25. April 1899 richteten wir an den Herrn Oberpräsidenten von Gofler die nachstehende Eingabe:

„Ew. Excellenz hatten uns empfohlen, die russisch-jüdischen und galizisch-jüdischen Holzhändler, die z. Zt. des Holzflößereibetriebes auf den Holzmarkt nach Thorn kommen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Gesuche um Aufenthaltsgestattung schon vor Eröffnung der Schifffahrt einzubringen seien, damit die Erlaubnißertheilung frühzeitiger erfolgen könnte. Wir haben dies, soweit es uns möglich war, auch gethan, und es sind in Folge dessen, wie dies ja Ew. Excellenz bekannt ist, schon im Laufe des Frühjahrs eine Reihe von Gesuchen eingegangen, die auch bereits in dankenswerther Weise ihre Erledigung gefunden haben.

Wenn nun auch in den meisten Fällen die ausländischen Holzhändler der an sie gestellten Forderung leicht entsprechen können, so kommt es doch nicht selten vor, daß der ursprünglich mit dem Verkauf der Hölzer, die meist einer größeren Anzahl von Geschäftsleuten gehören, beauftragte Händler erkrankt oder aus anderen Gründen die ersten Dispositionen geändert werden müssen. Alsdann ist es oft nicht mehr möglich, den Antrag um Aufenthaltsbewilligung vorher zu stellen, weshalb die Holzhändler gezwungen sind, erst bei ihrer Ankunft in Thorn das Gesuch einzureichen. Bei der jetzt üblichen Weise der Erlaubnißertheilung vergeht jedoch eine geraume Zeit, bis der Bescheid eintrifft, wobei sich inzwischen die Holzhändler in einer prekären Lage befinden. Es ist daher in diesen Kreisen der Wunsch aufgetaucht, den auch wir befürworten möchten, daß der königliche Landrath in Thorn die Befugniß erhalten möchte, solchen ausländischen Holzhändlern, die sich nur vorübergehend hier aufhalten wollen, den Aufenthalt zu gestatten. Dem Herrn Landrathe würde es möglich sein, sich bei der Polizeibehörde und der Handelskammer in Kürze Gewißheit zu verschaffen, ob den betreffenden Ausländern die Bewilligung ertheilt werden kann.“

Der darauf erfolgte Bescheid lautete:

„Auf die Vorstellung vom 25. April d. Js. Nr. 584 erwidere ich der Handelskammer ergebenst, daß ich in Berücksichtigung der dortseitigen Ausführungen dem Landrathe dortselbst einstweilen und bis auf Weiteres die Befugniß ertheilt habe, denjenigen Ausländern, welche während der Holzsaion im Frühjahr, Sommer und Herbst als Geschäftsleute im Holzhandelsbetriebe in Thorn eintreffen und vorübergehend auf kürzere Zeit in Thorn verweilen, den nachgesuchten Aufenthalt dortselbst auf die Dauer von drei, höchstens vier Wochen zu gestatten.

Zum Aufenthalt auf längere Dauer ist die diesseitige Genehmigung einzuholen.

Grundsätzlich wird aber an der Vorschrift festgehalten, daß von den auf den Thorer Holzmarkt kommenden russisch-jüdischen und galizisch-jüdischen Holzhändlern bereits vor Beginn der Holzflößereiperiode und ehe dieselben persönlich in Westpreußen eintreffen, die Erlaubniß zum Aufenthalt im diesseitigen Staatsgebiete bei mir nachgesucht wird.“

Einfuhr von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen nach Rußland.

Im Dezember v. Js. sahen wir uns veranlaßt, für gewisse

Erleichterungen bei der Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen nach Rußland über Grenzzollämter II. und III. Klasse die Vermittelung des deutschen Generalkonsuls in St. Petersburg zu erbitten, wobei wir in unserem Schreiben ausführten:

„Ew. Hochwohlgeboren würden uns zu großem Danke verpflichten, wenn Sie Ihren Einfluß bei dem Kaiserlich Russischen Finanzministerium geneigtest dahin geltend machen wollten, daß die Verzollung der nach Rußland über die Zollämter II. und III. Klasse eingeführten landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthe erleichtert werde. Schon einmal, im Herbst des Jahres 1897, sahen wir uns genöthigt, gegen eine Erhöhung bei der Einfuhr dieser Artikel vorzugehen. Diese Erhöhung bestand in einer ministeriellen Verfügung, wonach bei der Verzollung sämtlicher landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, die über ein Zollamt II. und III. Klasse eingingen, ein Experte aus einem benachbarten Zollamte I. Klasse herangezogen werden mußte, was natürlich stets mit Kosten und Zeitverlusten verbunden war und um so drückender empfunden wurde, als bei einer ganzen Reihe solcher Maschinen z. auch jedem Laien sofort klar sein mußte, daß sie nur für landwirthschaftliche Zwecke benutzt werden könnten. Unsere damaligen Bemühungen sind auch erfolgreich gewesen, denn durch das Zirkular des Zolldepartements vom 13./25. Januar 1898 Nr. 633 wurde angeordnet, daß die Einfuhr einfacherer landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, wie Eggen, Pflüge, Säemaschinen, Harken, Heuwender u. dergl. aus dem Auslande über Zollämter II. und III. Klasse sowie Grenzübergangspunkte ohne jedesmalige Herbeiziehung und Genehmigung mechanischer Sachverständigen der nächstgelegenen Zollämter I. Klasse zuzulassen seien. Durch diese Verfügung war eine große Erleichterung geschaffen worden, und wenn auch bei komplizirteren Maschinen wie Dampf-dreschmaschinen, Trieuren z. nach wie vor die Heranziehung eines Experten erforderlich war, so wurde doch wenigstens Anträgen der Interessenten auf Berufung eines Sachverständigen anstandslos entsprochen. In letzter Zeit ist jedoch nach uns zugegangenen Klagen eine bedauerliche Veränderung in der Art der Abfertigung landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe eingetreten. So wird uns mitgetheilt, daß die Zollkammer Dobrzyn, scheinbar auf höhere Anordnung hin, außer Pflügen und Eggen keine landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthe ohne Zuziehung eines Experten abfertigt, während dort früher Reinigungsmühlen, Dreschmaschinen mit Roßwerk, Kartoffeldämpfer und Aehnliches ohne Weiteres verzollt wurden. Diese neue Handhabung erscheint aber um so einschneidender, als sowohl den

Zollämtern I. Klasse als auch dem Warschauer Departementschef die Befugniß, auf Antrag einen Experten zu entsenden, vom Finanzministerium, das diese Befugniß ausschließlich für sich in Anspruch nimmt, entzogen worden ist. Dabei werden aber häufig Anträge von Interessenten auf Zuziehung eines Experten von dem Finanzministerium einfach abgelehnt, wie die anliegende Depesche beweist. Es handelte sich hier um die Einfuhr einer Dampfdreschmaschine, die bei der Dobrzyner Kammer zur Verzollung eingegangen war. Nachdem der Antrag abgelehnt worden war, mußte die Maschine, die für einen in der näheren Umgebung von Dobrzyn wohnenden Gutsbesitzer bestimmt war, zurück nach Thorn transportirt werden, um über Alexandrowo Eingang zu finden. Von hier wurde sie nach Wloclawek gesandt und konnte dort, da die Schiffsbrücke glücklicherweise noch nicht abgebrochen war, über die Weichsel geschafft werden, hatte aber dann noch den schwierigen Weg über Land zurückzulegen, wodurch natürlich ganz bedeutende Kosten entstanden sind. Wenn das neue Verzollungsverfahren beibehalten wird, so ist es den russischen Landwirthen, die in der Nähe der Grenze bei einem Zollamte II. oder III. Klasse wohnen, nicht möglich, ihre Maschinen auf dem direktesten und billigsten Wege zu bekommen, sie sind vielmehr gezwungen, die Kosten für eine theure, umständliche Transportweise zu tragen, wenn sie es nicht vorziehen, von der Beschaffung von Maschinen überhaupt abzusehen. So bedeutet die neue Anordnung nicht nur eine Benachtheiligung des deutschen Maschinenexports, sondern auch eine direkte Schädigung des landwirthschaftlichen Betriebes russischer Gutsbesitzer; sie entspricht daher sicherlich nicht dem Geiste des deutsch-russischen Handelsvertrages. Nach unserer Ansicht liegt nun für die neue, prohibitiv wirkende Bestimmung absolut kein Grund vor, zumal da die Kosten der Heranziehung eines Experten stets dem Antragsteller zur Last fallen.

Wir bitten daher Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, im Interesse guter Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Rußland gütigst an zuständiger Stelle darauf hinzuwirken, daß der Kreis derjenigen landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthe, die ohne Zuziehung eines Sachverständigen verzollt werden können, erweitert werde, und daß bei der Verzollung der komplizirteren Apparate den Anträgen der Interessenten auf Zuziehung eines Experten stets und zwar möglichst rasch entsprochen werde.“

Darauf erwiderte der Herr Generalkonsul, daß er die Frage der Verzollung landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe bei den Zollämtern II. und III. Klasse im Zolldepartement zur Sprache gebracht

habe. Das ihm darauf zugegangene Antwortschreiben laute in Uebersetzung:

„Das Zolldepartement antwortet auf II. 363, daß nach dem Bericht des Chefs des Warschauer Zollbezirks die Zollämter II. und III. Klasse, darunter auch dasjenige von Dobrzyn, sich bei der Besichtigung landwirthschaftlicher Geräthe und sehr einfacher Maschinen nach dem Zirkular Nr. 633 vom Jahre 1898 richten, daß sie ohne Hinzuziehung von Experten vorgenommen wird und keinerlei Erschwerungen dabei vorkommen. Um aber die Zollämter darüber zu instruiren, welcherlei landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe auf Grund des obigen Zirkulars ohne Hinzuziehung von Experten von ihnen durchgelassen werden dürfen, hat das Departement sie nun gleichzeitig mit dem Abgang dieses Schreibens darüber aufgeklärt, daß zur Kategorie solcher Maschinen alle diejenigen gehören, die in dem Zirkular vom 14. Juli 1894 Nr. 13611 aufgezählt sind.

Was nun aber die landwirthschaftlichen Maschinen von komplizirter Konstruktion betrifft, so kann die Besichtigung derselben nicht ohne einen Experten vorgenommen werden, den die Zollämter II. und III. Klasse nicht zu ihrer Verfügung haben. Sie können daher aus diesen Zollämtern nicht anders abgefertigt werden, als daß aus dem nächstgelegenen Zollamt I. Klasse ein Experte requirirt wird, wobei die Kosten der Expertise dem Antragsteller zur Last fallen. Da aber die wenn auch nur zeitweilige Entsendung eines Experten von sehr hemmendem Einfluß auf die Geschäftsführung des betreffenden Zollamts I. Klasse ist, so kann die Vergünstigung der zollamtlichen Abfertigung komplizirter landwirthschaftlicher Maschinen unter Hinzuziehung eines Experten aus Zollämtern II. und III. Klasse nur in außerordentlichen Fällen zugestanden werden.“

Grenzlegitimationscheine.

Ende Februar weigerten sich plötzlich die russischen Grenzbehörden, die deutschen Grenzlegitimationskarten anzuerkennen, und verlangten, daß die Karten gleichzeitig in russischer Sprache ausgefertigt würden. Wir sahen uns darauf veranlaßt, den Herrn Handelsminister zunächst telegraphisch um Abhilfe zu bitten und ließen unserer Depeche die nachstehende Eingabe folgen:

„Ew. Excellenz haben wir soeben gehorsamst um Gewährung von Beihilfe gegenüber dem Verfahren der russischen Grenzbehörden gebeten. Diese weigern sich seit einigen Tagen, scheinbar auf eine generelle Verfügung hin, die deutschen Grenzlegitimationscheine, die bisher stets nur in deutscher Sprache ausgestellt wurden, anzuerkennen und ver-

langen, daß diese Scheine auch in russischer Sprache abgefakt werden. Wenn nun auch anerkannt werden muß, daß Rußland zu diesem Vorgehen durch das Schluß-Protokoll der deutsch-russischen Konferenz vom 9. Februar 1897 Punkt V Ziffer 1 berechtigt ist, so liegt doch in dem plötzlichen Verlangen nach Ausstellung der Scheine in 2 Sprachen eine um so größere Härte, als die jetzigen Legitimationskarten jahrelang anstandslos anerkannt worden sind. Für die wirthschaftlichen Verhältnisse der Grenzbezirke bedeutet das Vorgehen der russischen Behörden aber eine wahre Kalamität, da das Ueberschreiten der russischen Grenze zum Zwecke der gewohnten Einkäufe unseren Händlern fast völlig unterbunden ist und überhaupt der ganze Grenzverkehr lahmgelegt worden ist. Eine möglichst schnelle Abhilfe ist daher dringend erwünscht. Da bis zur Herstellung eines zweisprachigen Legitimations-scheines immerhin einige Zeit vergehen würde, die Abschließung aber inzwischen fort dauert, so bitten wir Ew. Excellenz ganz gehorsamst, in geeignet erscheinender Weise darauf hinzuwirken, daß die russischen Behörden die deutschen Grenzlegitimations-scheine entweder, wie bisher, weiter anerkennen, oder daß wenigstens den mit solchen Scheinen versehenen deutschen Unterthanen der Zutritt nach Rußland bis zur Herstellung der zweisprachigen Scheine gestattet wird.“

Inzwischen ist angeordnet worden, daß die Grenzlegitimations-karten zweisprachig ausgestellt werden.

VI. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Sitzungen.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1899 in 7 ordentlichen Sitzungen (8 im Vorjahre) 72 Vorlagen gegen 100 im Jahre 1898. Das Journal weist 1927 Nummern auf gegen 1249 im Jahre vorher.

Wahlstatut.

Im April 1899 baten wir in nachstehendem Schreiben den Herrn Handelsminister um Genehmigung unseres neuen Wahlstatuts:

„Ew. Excellenz überreichen wir anliegend ganz gehorsamst den Entwurf eines neuen Wahlstatuts mit der Bitte, hierzu die nach § 10 Absatz II des Gesetzes über die Handelskammern erforderliche Genehmigung ertheilen zu wollen.

Nachdem Ew. Excellenz durch den hohen Erlaß vom 30. November v. Js. — A 4413 — die Genehmigung zur Ausdehnung unseres Bezirks auf die Kreise Kulm, Briesen, Strasburg und Löbau ertheilt hatten, war die Umänderung des alten Wahlstatuts nöthig geworden. Der anliegende Entwurf ist in unserer Plenarsitzung vom 18. April d. Js.,

an der sich auch die Mitglieder der neuen Kreise betheiligt haben, einstimmig angenommen worden.

Für den Wahlbezirk Thorn haben wir unser früheres Wahl-System beibehalten, wonach die Hälfte der Mitglieder von den mit mindestens 96 Mark zur Gewerbesteuer veranlagten Wählern, die andere Hälfte von den niedriger veranlagten Wählern zu wählen ist.

Wir konnten jedoch dieses System nicht auf die neuen Wahlbezirke ausdehnen, da sonst die erste Abtheilung dort eine Bevorzugung erhalten würde, die nicht im Verhältniß zu ihrer steuerlichen Leistungsfähigkeit steht. Wir haben daher für die neuen Wahlbezirke die Gewerbesteuer summe halbirt. Würden wir nun der Gleichförmigkeit wegen auch in dem Wahlbezirk Thorn die beiden Abtheilungen durch Halbierung der Gewerbesteuer summe bilden, so würden in der ersten Abtheilung nur etwa 35 Wähler, in der zweiten Abtheilung dagegen fast 300 vorhanden sein, wobei in die zweite Abtheilung noch Betriebe mit 200 Mark Gewerbesteuer fallen würden. Eine solche Eintheilung würde aber u. E. zweckwidrig sein, denn die Bildung von Wahlabtheilungen ist von uns deshalb vorgenommen worden, um eine Scheidung von Groß- und Kleinbetrieben und eine gleichmäßige Vertretung dieser Kategorien herbeizuführen.

Die ersten Ergänzungswahlen sollen auch für die neuen Kreise, in denen die Wahlen erst im Februar dieses Jahres stattgefunden haben, Ende 1899 vorgenommen werden, damit die Ergänzungswahlen für den ganzen Handelskammerbezirk immer in den gleichen Jahren stattfinden.“

Das unter dem 19. Mai genehmigte neue Wahlstatut hat folgenden Wortlaut:

I. Bezirk der Handelskammer.

§ 1. Die Handelskammer hat ihren Sitz in Thorn und führt den Namen „Handelskammer zu Thorn“. Sie umfaßt die Kreise Thorn, Briesen, Kulm, Löbau und Strasburg.

II. Wahl-System.

§ 2. Die Zahl der aus den Wahlen der Wahlberechtigten des Handelskammerbezirks hervorgehenden Mitglieder der Handelskammer ist auf 20 festgesetzt.

§ 3. Zur Ausführung der Wahlen wird der Handelskammerbezirk in 5 Wahlbezirke getheilt und zwar umfaßt:

der I. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Thorn den Kreis Thorn und wählt 12 Mitglieder,

der II. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Kulm den Kreis Kulm und wählt 2 Mitglieder,

der III. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Briesen den Kreis Briesen und wählt 2 Mitglieder,

der IV. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Strasburg den Kreis Strasburg und wählt 2 Mitglieder,

der V. Wahlbezirk mit dem Wahlorte Neumark den Kreis Löbau und wählt 2 Mitglieder.

§ 4. Für die Wahlen der Mitglieder werden die Wahlberechtigten der einzelnen Wahlbezirke nach Maßgabe der staatlich veranlagten Gewerbesteuer in zwei Abtheilungen getheilt, wobei der im § 26 Abs. I Satz 3 des Handelskammergesetzes bezeichnete Theil der Gewerbesteuer außer Anrechnung bleibt.

§ 5. In dem Wahlbezirk Thorn besteht die erste Abtheilung aus den Betrieben, auf die die höchsten Beträge der Gewerbesteuer bis einschließlich 96 Mk. entfallen; die zweite Abtheilung besteht aus den Betrieben, die unter 96 Mk. Gewerbesteuer zahlen.

§ 6. In dem II. bis V. Wahlbezirk besteht die erste Wahlabtheilung aus den Betrieben, auf welche die höchsten Beträge bis zum Belaufe der Hälfte des Gesamtbetrages der Wahlberechtigten entfallen. Die übrigen wahlberechtigten Betriebe bilden die zweite Wahlabtheilung.

Wenn in Folge gleicher Gewerbesteuer mehrerer auf der Grenze der beiden Wahlabtheilungen liegender Betriebe über ihre Zuweisung zu den Abtheilungen Zweifel entstehen, entscheidet die alphabetische Ordnung der Firmen und, wenn dadurch ein Ergebnis nicht erzielt wird, das Loos.

§ 7. Jede Abtheilung wählt die Hälfte der in den einzelnen Wahlbezirken zu wählenden Handelskammermitglieder, ohne dabei an die Wähler der Abtheilung gebunden zu sein.

§ 8. Bei der ersten und zweiten Ergänzungswahl scheiden je 6, bei der dritten 8 Mitglieder aus.

Die Ausscheidenden vertheilen sich auf die einzelnen Wahlbezirke in der aus nachstehender Uebersicht erkennbaren Weise:

Es scheiden aus und sind zu ersetzen:

bei den		im Wahlbezirk:					Summe der Mitglieder	
		I Thorn	II Kulm	III Briesen	IV Strasburg	V Löbau		
ersten	Ergänzungswahlen	1. Abt.	2	1			3	
		2. Abt.	2	1			3	
zweiten	Ergänzungswahlen	1. Abt.	2		1		3	
		2. Abt.	2		1		3	
dritten	Ergänzungswahlen	1. Abt.	2		1	1	4	
		2. Abt.	2		1	1	4	
im Ganzen	Ergänzungswahlen	1. Abt.	6	1	1	1	10	
		2. Abt.	6	1	1	1	10	
Insgesammt			12	2	2	2	2	20

Die das erste und das zweite Mal Ausscheidenden des Wahlbezirks Thorn werden durch das Loos bestimmt.

§ 9. Die ersten Ergänzungswahlen finden vor Schluß des Jahres 1899 statt.

§ 10. Alle Ergänzungs- und Ersatzwahlen werden von denjenigen Abtheilungen vorgenommen, von denen die Ausgeschiedenen gewählt worden waren.

III. Wahlverfahren.

§ 11. Die Wahl erfolgt gemäß § 14 Abs. 1 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870.
19. August 1897.

§ 12. Stimmzettel, die mehr Namen enthalten, als Mitglieder in dem Wahlgange zu wählen sind, sind ungiltig.

§ 13. Wer in mehreren Abtheilungen gewählt ist, hat zu erklären, welche Wahl er annehmen will.

§ 14. Die zweite Abtheilung wählt vor der ersten Abtheilung der Wahlberechtigten.

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

§ 16. Ueber die Anerkennung der nach § 15 von dem zur Vertretung berechtigten Prokuristen beigebrachte Vollmacht entscheidet der Wahlkommissar endgiltig.

Geschäftsordnung.

Die von der Handelskammer in ihrer Plenarsitzung vom 18. April 1899 beschlossene Geschäftsordnung lautet:

- § 1. Die Handelskammer hat ihren Sitz in Thorn.
 § 2. Das Geschäftsjahr der Kammer läuft vom 1. Januar bis zum 31. Dezember, das Rechnungsjahr vom 1. April bis zum 31. März.
 § 3. Die Bekanntmachungen der Handelskammer werden, falls nicht jeweilig etwas anderes beschlossen ist, in den nachstehenden Zeitungen veröffentlicht:

In der Thorner Presse, der Thorner Ostdeutschen Zeitung, der Thorner Zeitung und in den Kreisblättern der Kreise Kulm, Briesen, Strassburg und Löbau.

Vorsitz.

§ 4. In der ersten Sitzung des Geschäftsjahres wählt die Kammer aus ihrer Mitte den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter auf die Dauer des Jahres. Beide müssen ihren Wohnsitz in Thorn haben. Der Vorsitzende führt die Amtsbezeichnung „Präsident der Handelskammer“, der Stellvertreter „Vizepräsident der Handelskammer“.

§ 5. Der Vorsitzende hat die Kammer nach Außen zu vertreten und die Oberleitung der Geschäfte zu führen. Er darf alle an die Kammer gerichteten Brieffschaften, Gelder und sonstigen Sachen in Empfang nehmen. Er zeichnet alle wichtigeren Schriftstücke, jedoch müssen Urkunden, die die Handelskammer vermögensrechtlich verpflichten, außer von dem Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter noch von einem Mitgliede der Handelskammer vollzogen werden.

§ 6. Ist der Vorsitzende behindert, so gehen seine Rechte und Pflichten auf den Stellvertreter über, bei dessen Behinderung das anwesende, an Lebensjahren älteste in Thorn wohnende Mitglied vertretungsweise die Geschäfte führt.

Mitglieder.

§ 7. Pflicht der Mitglieder ist das regelmäßige und rechtzeitige Erscheinen zu den Sitzungen und die Uebernahme der ihnen überwiesenen schriftlichen oder mündlichen Berichte und sonstigen Arbeiten, sowie der auf sie fallenden Wahlen zu Mitgliedern von Ausschüssen.

§ 8. Die Schriftstücke der Handelskammer dürfen von den Mitgliedern auf dem Geschäftszimmer eingesehen werden. Der Kammer gehörige Drucksachen werden den Mitgliedern gegen Empfangsbcheinigung zugestellt.

§ 9. Die Mitglieder versehen ihre Geschäfte unentgeltlich; die auswärtigen Mitglieder erhalten jedoch für die Theilnahme an den Sitzungen die Eisenbahnfahrt zweiter Klasse vergütet.

§ 10. Für Reisen, die im Auftrage der Kammer oder des Vorsitzenden von Mitgliedern oder dem Sekretär unternommen werden, werden 15 Mk. als Tagegelder und für Eisenbahnfahrten zweite Klasse vergütet.

§ 11. Die Zurückweisung der den Mitgliedern nach den §§ 9 und 10 der Geschäftsordnung zustehenden Entschädigung ist nicht statthaft.

Gesamtsitzungen.

§ 12. In jedem Vierteljahre findet mindestens eine Sitzung statt. Im Uebrigen beraumt der Vorsitzende die Sitzungen so oft an, als es zur Erledigung der Geschäfte erforderlich ist.

§ 13. Mit Ausnahme dringender Fälle muß jedes Mitglied spätestens 3 Tage vorher unter Mittheilung der Tagesordnung zur Sitzung eingeladen werden.

§ 14. Anträge der Mitglieder müssen, wenn sie auf die Tagesordnung kommen sollen, spätestens 8 Tage vor der Sitzung eingebracht werden.

§ 15. Ueber Gegenstände, die nicht auf der Tagesordnung stehen, darf nur dann Beschluß gefaßt werden, wenn keines der anwesenden Mitglieder widerspricht. Die nicht anwesenden Mitglieder haben jedoch das Recht, eine nochmalige Abstimmung über diese Gegenstände in der nächsten Sitzung zu beantragen.

§ 16. Der Vorsitzende eröffnet und schließt die Sitzung, leitet die Verhandlungen und Abstimmungen und übernimmt die Ausführung der Beschlüsse.

§ 17. Bei den Verhandlungen sind die allgemein üblichen parlamentarischen Gewohnheiten zu beobachten.

Im Einzelnen gelten folgende Bestimmungen:

Niemand darf sprechen, ohne vorher das Wort verlangt und von dem Vorsitzenden erhalten zu haben. Sofortige Zulassung zum Wort können nur Diejenigen verlangen, die zur Geschäftsordnung reden wollen.

Persönliche Bemerkungen sind erst nach dem Schlusse der Berathung oder im Falle der Vertagung, am Schlusse der Sitzung gestattet.

Ein Antrag auf Schluß der Debatte muß sofort zur Verhandlung gebracht werden, wenn ihn die Mehrzahl der Erschienenen unterstützt.

§ 18. In der Regel erfolgen die Abstimmungen durch Handaufheben; es findet jedoch geheime oder namentliche Abstimmung statt, wenn ein Drittel der Anwesenden dies verlangt.

§ 19. Jedes Mitglied kann seine von dem gefaßten Mehrheitsbeschlüsse abweichende Abstimmung zu Protokoll geben.

Bei Berichten an Behörden ist auf Verlangen der Minderheit, wenn sie mindestens aus einem Dritttheile der an der Abstimmung sich Betheiligenden bestanden hat, das Minoritätsvotum mitzutheilen.

§ 20. Der Sekretär wohnt mit berathender Stimme den Sitzungen bei und kann sich in derselben Weise, wie die Mitglieder, an der Besprechung betheiligen.

§ 21. Die Sitzungen der Handelskammer sind nicht öffentlich.

Ausschüsse.

§ 22. Die Handelskammer kann zur Vorberathung einzelner Angelegenheiten besondere Ausschüsse einsetzen. Diese wählen ihren Vorsitzenden, formuliren ihre Anträge für die Gesamtsitzung und bestellen für sie den Berichterstatter.

§ 23. Die Ausschüsse sind berechtigt, außerhalb der Handelskammer stehende Personen zu ihren Sitzungen mit berathender Stimme zuzuziehen.

§ 24. Ort und Zeit der Ausschusssitzungen sind dem Vorsitzenden, der zur Theilnahme an den Sitzungen berechtigt ist, mitzutheilen.

Bureau.

§ 25. Das Bureau der Handelskammer wird von dem Sekretär verwaltet, der die Aufgabe hat, den Vorsitzenden in der Leitung der Geschäfte zu unterstützen und der Kammer zur Lösung ihrer gesetzlichen und bestimmungsgemäßen Aufgaben in jeder Weise behilflich zu sein.

§ 26. Das Bureau bearbeitet unter Aufsicht des Vorsitzenden die laufenden Angelegenheiten, die im Interesse eines regelmäßigen Geschäftsganges zu erledigen sind und keiner Beschlüsse der Kammer bedürfen.

§ 27. Ursprungszeugnisse und ähnliche Beglaubigungen können Namens der Handelskammer vom Sekretär vollzogen werden.

Kassen- und Rechnungsführung.

§ 28. Die Kassen- und Rechnungsführung wird von einem Mitgliede wahrgenommen, das die Amtsbezeichnung Schatzmeister führt und zu Anfang jedes Geschäftsjahres gewählt wird. Der Schatzmeister

bescheinigt den Empfang der Steuerbeträge und sonstiger Einnahmen und leistet auf Anweisung des Vorsitzenden Zahlung.

§ 29. Am Schlusse des Rechnungsjahres ist die Kassen- und Rechnungsführung des Schatzmeisters von zwei dazu gewählten Mitgliedern zu prüfen, die in der nächsten Sitzung über den Befund Bericht zu erstatten haben.

Änderung der Geschäftsordnung.

§ 30. Änderungen dieser Geschäftsordnung sind zulässig. Die Abänderungsanträge müssen jedoch in zwei Gesamtsitzungen, zwischen denen ein Zeitraum von mindestens 14 Tagen liegen muß, berathen worden sein.

Ergänzungswahlen.

Am 1. Dezember 1899 fanden die ersten Ergänzungswahlen in Kulm statt, wobei Herr G. Segall aus Kulm von der ersten Abtheilung der Wahlberechtigten wiedergewählt, Herr W. Schulze aus Kulm von der zweiten Abtheilung neugewählt wurden. In Thorn sind am 5. Dezember die Herren Herm. F. Schwarz sen. und P. Laengner von der ersten Abtheilung, die Herren Kommerzienrath Schwarz und Herm. Asch von der zweiten Abtheilung der Wahlberechtigten wiedergewählt worden. Ferner hat die zweite Abtheilung als Ersatzmann für das im Frühjahr verstorbene Mitglied J. Lissack Herrn Gustav Gerson aus Thorn gewählt.

Anstellung der Handelskammersekretäre.

Im Juni ließ der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen nachstehenden Erlaß zugehen:

„Bei der Neuordnung der Handelskammern ist von einer gesetzlichen Regelung der Stellung der Handelskammersekretäre, insbesondere in Beziehung auf ihre Gehalts- und Pensionsansprüche, mit Rücksicht auf die großen Verschiedenheiten in der Leistungsfähigkeit der Handelsvertretungen abgesehen, zumal die Erwartung begründet erschien, daß die Handelskammern ebenso bestrebt wie befähigt sein würden, für ihre Geschäftsführung die geeigneten Kräfte zu finden und durch angemessene Anstellungsbedingungen zu gewinnen. Mit der Verleihung der juristischen Persönlichkeit ist nunmehr den Handelskammern die rechtliche Möglichkeit gegeben, Anstellungsverträge auf längere Zeit und unter Begründung von Pensionsansprüchen abzuschließen. Hierbei

scheint mir eine gewisse Sicherheit derjenigen Beamten der Handelsvertretungen, welche diese Thätigkeit zum Lebensberufe wählen, der Billigkeit und den Verhältnissen zu entsprechen. Ihrer staatsrechtlichen Stellung nach mittelbare Staatsbeamte, haben sie Aufgaben zu erfüllen, die an Bedeutung, Schwierigkeit und Verantwortlichkeit hinter den Aufgaben zahlreicher Staats- und Kommunalbeamten nicht zurückstehen, sodaß es angemessen sein würde, ihnen auch die Vortheile zu gewähren, die mit der Stellung solcher Beamten verbunden sind. Eine solche Regelung würde auch den Handelsvertretungen und der ganzen Handelskammerorganisation zum Nutzen gereichen. Die Handelsvertretungen, für deren gedeihliches Wirken die Befähigung und Tüchtigkeit der Handelskammersekretäre von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, haben ein großes Interesse daran, daß für die Deckung des Bedarfs an diesen Beamten fähige und geeignete Bewerber in ausreichender Zahl vorhanden sind. Dies wird aber um so eher der Fall sein, je günstiger sich deren Stellung gestaltet. Dabei wird sicherlich für die Wahl dieses Berufs ins Gewicht fallen, wenn den Handelskammersekretären eine in ähnlicher Weise gesicherte Lebensstellung wie den Staats- oder Kommunalbeamten in Aussicht steht.

Die Verhältnisse dieser letzteren würden insbesondere in zwei Beziehungen für die Gestaltung der Stellung der Handelskammersekretäre vorbildlich sein.

1. Die Anstellung würde, wenn nicht auf Lebenszeit, wogegen sich allerdings begründete Einwendungen erheben lassen, so doch auf einen längeren Zeitraum erfolgen müssen. Der Besonderheit der Verhältnisse würde es dabei entsprechen, wenn der endgiltigen Anstellung eine Probefristzeit von angemessener Dauer vorausginge.
2. Den Handelskammersekretären würde ein Anspruch auf Pension im Falle der Invalidität und auf Reliktenversorgung ihrer Wittwen und unmündigen Waisen zu gewähren sein.

Ich ersuche um eine Aeußerung darüber, wie die einzelnen Handelsvertretungen zu diesen Fragen stehen, unter gleichzeitiger Mittheilung der Anstellungsbedingungen, die für die gegenwärtig im Amte befindlichen Sekretäre vereinbart sind. Sollte sich hierbei ein gemeinsames Vorgehen der Handelsvertretungen zur Durchführung der Pensionirung und Reliktenversorgung als zweckdienlich herausstellen, etwa in der Richtung eines gemeinschaftlichen Abkommens mit einer Versicherungsanstalt oder der Bildung einer selbstständigen Pensions-

fasse, so stelle ich für eine solche Regelung meine Mitwirkung gern zur Verfügung.“

Die Kammer erwiderte darauf, daß sie diesen Ausführungen sympathisch gegenüberstehe und auch nicht abgeneigt sei, mit ihrem Sekretär einen Anstellungsvertrag auf längere Zeit und unter Begründung von Pensionsansprüchen abzuschließen. Die endgiltige Regelung möchte sie sich jedoch noch vorbehalten, da sie der Meinung sei, die Angelegenheit müsse erst durch Diskussionen der Handelskammern unter sich und vielleicht auch durch Verhandlungen des Deutschen Handelstages weiter geklärt werden.

Spezialberichte.

1. Die Ernte.

Im Frühjahr 1899 zeigten zwar die verschiedenen Getreidearten ein gutes Wachsthum, doch erlitt dies durch das feuchte und zum großen Theil kühle Wetter eine Verzögerung, die auch durch die Ende Juni eintretende hohe Temperatur nicht wieder gut gemacht werden konnte, sodaß die Ernte 10 bis 14 Tage später als gewöhnlich eintrat. Heftige Regengüsse im Juli bewirkten namentlich bei Weizen und Sommergetreide starke Lagerung, wodurch die Erträge, die dem Getreidestande nach recht gut werden konnten, etwas heruntergedrückt wurden, auch schädigten die häufigen, wenn auch nicht ergiebigen Regenfälle an manchen Orten die Qualität des Weizens und der Gerste.

Die Strohernte war bei allen Getreidearten reichlich, dagegen kann der Körnerertrag nur als eine gute Mittelernte bezeichnet werden. Klee, Heu und Grummet sind im Allgemeinen ziemlich gut gerathen, doch war der Klee an manchen Orten durch Mäusefraß geschädigt worden. Im Kreise Briesen ließ auch stellenweise der Ertrag der Wiesen zu wünschen übrig. Kartoffeln und Rüben litten im Juli, August und September an Wassermangel, der Ertrag war daher auf leichtem Boden herabgedrückt, dagegen gaben Kartoffeln auf schwerem Boden, wie meist in trockenen Jahren, gute Erträge. Die Rübenernte wurde noch dadurch herabgemindert, daß die Rüben beim Herausnehmen häufig abbrachen und in Folge dessen etwa 10—20 Prozent in der Erde stecken blieben.

Der durchschnittliche Ernteertrag für den Morgen läßt sich etwa wie folgt beziffern:

Weizen 10—11 Ztr., Roggen auf besserem Boden 10 Ztr., auf leichtem 6—8 Ztr., Gerste 8—11 Ztr., Hafer 6—10 Ztr., Erbsen 6—10 Ztr., Klee 16—24 Ztr., Heu 16—20 Ztr., Kartoffeln auf gutem Boden 70—80 Ztr., auf leichtem 30—40 Ztr., Rüben 150 Ztr.

Heftige Klagen führt die Landwirthschaft über den Arbeitermangel, der von Jahr zu Jahr stärker fühlbar wird. Nur dem schönen und langen Herbst war es zu danken, daß selbst bei ungenügenden Arbeitskräften das Einbringen der Kartoffeln und Rüben vor Eintritt des starken Frostes noch möglich wurde.

2. Viehzucht und Viehhandel.

Der hohe Preis für Magervieh und die im Verhältniß hierzu nicht genügenden Preise für Fettvieh haben es veranlaßt, daß die Mastung von Rindvieh zurückgegangen ist, da ein Verdienst bei Trockenmast kaum noch zu erzielen war. Die Zucht hat dagegen zugenommen, auch die Kuhhaltungen und damit die Butterbereitung. Es sind mehrere Genossenschaftsmolkereien entstanden, außerdem bereiten viele Güter selbst Butter, wobei durchgängig Separatoren angewandt werden. Der Hauptabsatzort für Butter ist Berlin, wohin auch der größte Theil des Fettviehs, wenigstens von den größeren Gütern, abgesetzt wird. Einiges Vieh wird auch nach Hamburg gebracht. Die Städte unseres Bezirks decken ihren Bedarf an Rind- und Schaffleisch meist bei den kleineren Besitzern, da die Fleischer die Preise, welche die größeren Güter in Berlin erzielen, nicht zahlen wollen und sich in Folge dessen mit geringerer Waare begnügen. Für fettes Rindvieh erster Klasse war der Absatz das ganze Jahr hindurch leicht und gut, fettes Rindvieh geringerer Qualität ist zu niedrigeren Preisen ebenfalls gut abzusetzen gewesen. Kälber, Kühe und Fersen konnten zu annehmbaren Preisen verwerthet werden.

Die Schafzucht hat sich nicht vermehrt, auch werden Schafe nicht mehr in größerem Umfange gemästet. Das Geschäft mit Mager- und Fettvieh liegt in den Händen von Händlern, die das Fettvieh von den Gütern aufkaufen und nach Berlin bringen. Fetttes Schafvieh und gute Mutterschafe zur Zucht sind allezeit zu leidlichen Preisen zu verwerthen und zu verkaufen gewesen. Magere Hammel werden hier wenig gehandelt.

Die Schweinemast ist in Folge der günstigeren Preise gestiegen, nicht nur auf den Gütern, sondern hauptsächlich bei den Bauern, Räthnern und Arbeitern auf dem Lande. Die fetten Schweine gehen auch vielfach nach Berlin, doch wird immerhin der größte Theil, besonders die Schweine der kleineren Besitzer, im Bezirke selbst verbraucht, da hier fast dieselben Preise erzielt werden, wie beim Verkaufe für Berlin.

Einen verheerenden Einfluß hat die fast auf jedem Gute und

Dorfe auftretende Maul- und Klauenseuche ausgeübt, die auch die Butterpreise ganz erheblich in die Höhe trieb. Besonders störend war das Auftreten der Seuche für den Kleinhandel mit Schweinen, da die Wochenmärkte in den Städten vielfach für den Auftrieb von Schweinen gesperrt waren, wodurch hauptsächlich der kleine Mann getroffen wurde.

Ueber den Viehhandel sind uns noch die folgenden Mittheilungen zugegangen: Das Geschäft für Magervieh war im ganzen Jahre rege und es wurden zur Mast größtentheils Stiere im Alter von 2—3 Jahren holländischer Rasse in Ostpreußen angekauft. Die hierfür den Züchtern gezahlten Preise waren hoch, sie beliefen sich für Stiere im Gewicht von 9—10 Ztr. auf 27—30 Mk. für den Zentner. Auch in Milchvieh war das Geschäft lebhaft und es wurden für schwere, hochtragende Kühe holländischer Rasse 3—400 Mk. angelegt. Diese Kühe wurden meist nach Sachsen abgesetzt, doch gingen viele leichtere Kühe nach Schlesien.

Das Fettviehgeschäft war im vergangenen Jahre bis zum Monat Mai schleppend, da der Berliner sowie auch der Hamburger Markt stark beschickt war. Für gute, 12—13 Ztr. schwere Stiere erhielt man 32—34 Mk. für den Zentner, während Stiere mit einem Gewicht von etwa 10 Ztr. 28—30 Mk. erzielten. Alte, 16—18 Ztr. schwere Ochsen wurden mit 25—27 Mk. bezahlt. Im Mai besserten sich die Preise für alle Gattungen um ungefähr 2 Mk. für den Zentner. Mastlämmer standen das ganze Jahr höher als sonst im Preise, und man erzielte für Lämmer erster Klasse 28 Pf., für geringere 25—26 Pf. für das Pfund Lebendgewicht.

Viel geklagt wird von den Viehhändlern über ungenügende Einrichtungen auf einzelnen Bahnhöfen. So bestehen auf der Station Briesen, wo sehr viel Vieh verladen wird, nicht einmal verdeckte Viehbuchten, sodaß das Vieh jedem Unwetter ausgesetzt ist und dadurch natürlich nicht unerheblich leidet. Anträge auf Abhilfe Seitens der Interessenten haben bisher keinen Erfolg gehabt.

3. Getreide.

Das Getreidegeschäft in dem verflossenen Jahre liefert nicht das erfreuliche Bild des Vorjahres, denn da die Preise ständig, wenn auch langsam, zurückgingen, wurde nur mit sehr geringem Nutzen gehandelt. Rußland hielt mit Abgeben von Getreide das ganze Jahr über zurück, wodurch naturgemäß unser heimisches Produkt, trotzdem die Qualität sehr viel zu wünschen übrig ließ, einigermaßen zur Geltung kam. Bei Beginn der neuen Ernte waren die Getreidelager stark gelichtet und

es machte sich sofort größerer Begehrr nach Brotgetreide bemerkbar, der bis etwa Ende November anhielt. Von da wurde die Nachfrage geringer und die Preise bröckelten anhaltend ab, weil nach der etwas verspäteten Ernte und nach Beseitigung der Rübenernte und Rübenaufuhr verstärktes Angebot an den Markt kam, das mit Rücksicht auf den unbefriedigenden Geschäftsgang in der Mühlenindustrie nur schwerfälliges Unterkommen fand. Dieser schwierige Absatz ist zum großen Theile auch dem abnorm hohen Bankdiskont zuzuschreiben, und es ist wohl erklärlich, daß der Konsum unter diesen Umständen nur das Allernothwendigste und dies nur zu ganz gedrückten Preisen aufnahm. Dazu kommt noch, daß seit Aufhebung der Staffeltarife der Osten seine Getreidefrüchte nur in unmittelbarer Nähe absetzen kann, und die Mühlen unserer Gegend sind dem Anprall eines so starken Angebotes, wie es einige Zeit nach der Ernte gewohnheitsmäßig an den Markt kommt, nicht gewachsen, besonders dann nicht, wenn so geringe Qualitäten, wie nach der letzten Ernte, angeboten werden.

Diejenige Getreideart, die in unserem Bezirke besonders stark angebaut wird und sich bisher auch gut behaupten konnte, ist Weizen. Leider hatte er im letzten Jahre schon auf dem Halm stark gelitten, denn die üppigen Aehren lagerten sich auf dem Felde, wodurch die Aussichten auf einen reichen Körnerertrag und eine gute Qualität herabgemindert wurden. Während in früheren Jahren unsere beliebte Weizenqualität unter Benutzung der Staffeltarife nach dem Königreich Sachsen und der Lausitz verfrachtet wurde, ist man, wie schon erwähnt, jetzt nur auf den Lokalverkehr angewiesen, bis auf das Wenige, das zum Theil auf dem Wasserwege, theils mit der Bahn nach den Exportplätzen Danzig und Königsberg abgesetzt werden konnte.

Die Qualität des Roggens, der einen befriedigenden Ertrag lieferte, war besser als die des Weizens. Der Umstand, daß Roggen von Rußland sehr spärlich angeboten wurde, ermöglichte während der Schifffahrtperiode den Versandt zu Wasser sowohl nach den heimischen Stapelplätzen, als auch nach der Provinz und dem Königreich Sachsen zu lohnenden Preisen. Nach Schluß der Schifffahrt stockte der Absatz vollständig und da nur noch die benachbarten Mühlen als Abnehmer auftraten, sanken die Preise, was um so mehr fühlbar war, als die Proviantämter während der Wintermonate vorzugsweise aus erster Hand zu den denkbar höchsten Preisen aufkauften und dadurch den Zwischenhandel lahmlegten.

Das Geschäft in Gerste, deren Qualität wider Erwarten nicht so schön wie im Vorjahre war, blieb nach Beginn der Ernte zunächst

ruhig, da die Brauereien größeres Angebot abwarteten. Da diese Frucht aber einen reichlichen Ertrag gab, so entwickelte sich noch im Herbst ein großes Geschäft, und namentlich ostpreussische Brauereien waren schlanke Abnehmer, auch sind große Posten zu Wasser nach dem Westen verladen worden. Gerste, die früher viel nach Sachsen und Thüringen abgesetzt wurde, hat am meisten unter der Aufhebung der Staffeltarife zu leiden. Unsere Gutsbesitzer befleißigen sich von Jahr zu Jahr mehr, feinere Gerstensorten zu bauen, da dies gerade bei Gerste zur Geltung kommt, denn um für diesen Artikel die rechte Exportwaare zu finden, muß bezüglich des Aussehens mit Böhmen und Mähren, die auf diesem Gebiete den ersten Platz einnehmen, konkurriert werden. Zwischen den feineren und geringeren Gerstequalitäten bestehen Preisunterschiede von 30—40 Mk. für die Tonne.

So lebhaft das Gerstengeschäft auch einsetzte und sich im Laufe der Kampagne zu entwickeln versprach, so trat doch späterhin eine Ermattung ein, sodaß im November und Dezember die Preise wenigstens für untergeordnete Qualität um 10 Mk. für die Tonne zurückgingen, während feine Qualitäten ihren Werthstand behaupteten.

Der Artikel Hafer wird dem Zwischenhandel fast gänzlich entzogen, denn da die Proviantämter nur in dringendsten Fällen aus zweiter Hand kaufen, sonst aber ihren Bedarf nur von Produzenten decken, so bleibt wenig Hafer für den Handel übrig. Das Geschäft war deshalb ganz belanglos.

4. Futtermittel.

Die Zufuhren von Kleie aus Rußland haben im Gegensatz zu dem Vorjahre wesentlich zugenommen. Während der ersten Jahreshälfte hatte unsere nähere Umgebung größeren Bedarf, der zwar in der zweiten Jahreshälfte merklich nachließ, aber im westlichen Deutschland um so größer hervortrat. Dorthin konnte man, Dank der Detarifirung der Futtermittel in Spezialtarif III, die regelmäßig in größeren Mengen eintreffenden Zufuhren zum großen Theil ablenken. Allerdings stellt der Westen — es ist hier namentlich von der Provinz, dem Königreich Sachsen und den kleinen sächsischen Fürstenthümern die Rede — an die Qualität der Kleie andere Ansprüche als dies hier üblich. Die hiesige Landwirtschaft, namentlich der Großgrundbesitz, verlangt vor allen Dingen Reinheit der Waare, legt auf deren Farbe, was scheinbar auch das Richtigere ist, nur geringen Werth, während der Westen, und daselbst besonders der kleinere Landwirth, zwar auch auf Reinheit achtet, aber doch noch in höherem Maße helle Farbe bevorzugt. Aus diesem Grunde und in Folge geringerer Nachfrage in unserem Landes-

theil bildeten sich für Roggenkleie schließlich zweierlei Preise heraus, solche für dunklere und solche für helle Waare. Die erstere war in Folge mangelhafteren Absatzes weniger begehrt und darum nur ziemlich erheblich billiger verkäuflich als letztere, für die andauernd rege Nachfrage herrschte.

Unsere Landwirthe hatten eine reiche Futterernte, zudem verfügten sie über erhebliche Mengen feucht gewordenen und daher minderwerthigen Getreides, waren deshalb trotz intensiver Wirthschaft und jährlich wachsenden Bedarfs an Kraftfuttermitteln weit weniger auf den Bezug von Kleie angewiesen als ihre westlichen Kollegen. Wenn aber trotzdem der Geschäftsumfang größer war als in den Vorjahren, so liegt das daran, daß die Verbindungen des hiesigen Platzes sowohl in Bezug auf Import, wie auf Absatz sich immer mehr ausdehnen. Es muß allerdings hervorgehoben werden, daß mit sehr geringem Nutzen gehandelt wird.

Im Großen und Ganzen zeigt das Geschäft insofern ein etwas erfreulicheres Bild, als, Dank ziemlich regelmäßigem Absatz, größere Läger sich während des ganzen Berichtsjahres nicht gebildet haben, wodurch unverhältnißmäßig hohe Belastung vermieden worden ist. Dies trat seit dem Herbst um so lebhafter in Erscheinung, nachdem jahrelange Bemühungen den Erfolg gezeitigt hatten, daß der Alexandrower Transittarif auch dann zur Anwendung kommt, wenn Kleie erst hierher genommen wird, und von hier aus innerhalb der für Transitwaare bestimmten Frist und unter strengster Aufrechterhaltung der Identität weiter versandt wird. Seit Einführung dieser Erleichterung ist der Verkehr mit den von hier beziehenden Händlern und Landwirthen ein wesentlich angenehmerer geworden, weil man von hier aus je nach Maßgabe der Qualität der eingetroffenen Kleie jeden Käufer nach dessen Geschmack und Wunsch bedienen kann.

Die Preise für Roggenkleie behaupteten sich in dem ersten Jahresdrittel auf etwa 4,25—4,30 Mk. für 50 kg, erhöhten sich während der Sommermonate bis auf 4,50 Mk., um dann langsam bis auf 4,15 Mk. zum Jahresluß zurückzugehen. Hier war aber bereits der Preisunterschied zwischen dunklerer und hellerer Kleie etwa 10 Pf. für 50 kg. In den gleichen Perioden waren Durchschnittspreise für Weizenkleie, wobei mittelgrobe Qualität zu Grunde gelegt wird, 3,85—4,05—4,10—3,95 Mk. für 50 kg.

Für Delfuchen aller Art war die Tendenz während der ersten Jahreshälfte gleichmäßig. Bei Beginn des Jahres war die Nachfrage ziemlich gut, die Preise konnten sich behaupten, gaben aber schon mit

Rücksicht auf den zeitigen Eintritt milden Wetters nach, sodaß im Monat Mai fast gar keine Nachfrage vorhanden war. Dieser Mangel hatte einen außergewöhnlichen Preistiefsstand für Decktuchen im Gefolge. Mit Wiedereintritt größeren Bedarfs schnellten die Preise in die Höhe und konnten sich, was zunächst Rüb- und hier in größerem Umfange umgesetzten Sonnenblumentuchen betrifft, während des übrigen Theils des Jahres mit unerheblichen Schwankungen behaupten. Ganz anders Leintuchen. In Folge ungemein schwacher Leinsaaternte arbeitete ein Theil der russischen Mühlen diese Saat gar nicht, ein Theil nur in beschränktem Maße. Es waren aber größere Verkaufsabschlüsse, theils in Blanko, theils zur Deckung von Käufen gemacht, und da die Zufuhren der Nachfrage bei Weitem nicht genügten, traten sprungweise Preiserhöhungen ein, die namentlich im Monat November, als russische Zufuhren fast ganz ausblieben, den Normalpreis um 1—1½ Mk. pro 50 kg überschritten. Wenn zwar inzwischen der Höhepunkt überschritten ist, findet die mangelhafte Leinsaaternte in den Leintuchenpreisen noch immer genügend Ausdruck.

Sommergetreide war mit Ausnahme der ersten Monate des Berichtsjahres nur in bescheidenem Maße zugeführt. Die russischen Forderungen standen meist außer Verhältniß zu den hiesigen Preisen.

5. Sämereien.

Auch in diesem Jahre hat sich die Geschäftslage im Handel mit Sämereien für unsere Händler nicht gebessert. Nicht nur die von uns im vorjährigen Bericht angeführten Gründe sondern auch die letzte mangelhafte Ernte in Rothklee, Wundklee und Runkelrübensämereien und besonders die außerordentlich hohen Preise dieser Artikel haben das diesjährige Geschäft ungünstig beeinflusst.

Rothklee aus hiesiger Gegend kam nur vereinzelt in kleinen Parthien und meistentheils in schlecht gereinigter, verregneter Waare an den Markt, die den höheren Ansprüchen selten genügte. Da die hohen Preise, die von den Landwirthen für dieses minderwerthige Saatgut gefordert wurden, nur in wenigen Fällen zum Geschäft führten, so ist die Annahme berechtigt, daß diese Qualitäten von den Produzenten selbst im gegenseitigen Austausch Verwendung gefunden haben werden. Der Bedarf in feinen, tadellosen Qualitäten blieb auf den Bezug aus Schlesien, Böhmen, Galizien, Siebenbürgen und Ungarn angewiesen. Die Umsätze in Rothklee inländischen Ursprungs bewegten sich bis zum Schluß der Saison bei unverändert hoher Preislage von 65—75 Mk. pro Ztr. in sehr bescheidenen Grenzen.

Amerik. Rothklee, in den feinsten bestgereinigten Qualitäten in größter Auswahl von Hamburg angeboten, fand bei dem großen Preisunterschied von ca. 30 Mk. pro Ztr. gegen inländische Waare und dem Mangel letzterer auch Seitens unserer Landwirthes größere Beachtung. Die Borräthe in amerik. Rothklee am Platze konnten bei der lebhaften Nachfrage aus Russisch-Polen vollständig geräumt werden.

In Weißklee war das Erntergebnis im Vergleich zum Rothklee ein besseres, doch bestand dasselbe in der Hauptsache aus dunkelfarbigen schlecht gereinigten Qualitäten, die bei den großen Beständen vorjähriger Waare nur zu gedrückten Preisen Aufnahme fanden. Gut gereinigte, hellfarbige Qualitäten erzielten bei schwachem Angebot und reger Nachfrage für England gute Preise.

Es wurden für beste Qualitäten 45—55 Mk., für mittlere 30—40 und für geringe 20—25 Mk. pro Ztr. gezahlt.

In Schwedenklee wurde von allen Seiten, selbst aus Amerika über eine schwache Ernte berichtet, aus unserer Gegend fehlte das Angebot ganz, aber auch die Nachfrage für den Bedarf in unserem Kreise war gering. Die Preise für diesen Artikel stellten sich bei dem Mangel an guter Waare im Vergleich zum Vorjahre um 10 Mk. pro Ztr. höher, waren jedoch den hohen Preisen des Rothklees gegenüber als mäßig zu bezeichnen. Für schöne dunkelgrüne, seidefreie Qualitäten wurden 50—60 Mk. pro Ztr. gezahlt.

Gelbklee, in unserer Gegend nur wenig geerntet, mußte wie im Vorjahr für den hiesigen verhältnismäßig geringen Bedarf aus Thüringen und Frankreich bezogen werden und stellten sich die Preise für diesen Artikel frei hier auf 18—24 Mk. pro Ztr.

In Wundklee, dieser für leichtere Bodenverhältnisse werthvollen Kleeart, fehlte ein Angebot aus hiesiger Gegend gänzlich. Aus Russisch-Polen kamen auch nur vereinzelt einige Pöstchen schöner Waare an den Markt. Zu Deckung des kleineren Bedarfs in feiner Qualität waren schließlich Bezüge zu hohen Preisen aus den größeren Plätzen erforderlich und stellten sich die Preise für diese Qualitäten auf 65—72 Mk. pro Ztr. Die aus Russisch-Polen am Schluß der Saison nach der Bedarfszeit angebotenen Pöstchen wurden zu wesentlich niedrigeren Preisen gehandelt.

Luzerne. Die Ernte in dieser Saat war ganz besonders in Frankreich außerordentlich reich. Hochfeine Provencer Qualitäten wurden schon beim Beginn der Saison zu dem billigen Preise von 50—54 Mk. pro Ztr. frei hier angeboten und im weiteren Verlauf derselben auch darunter. Die preiswerthen Angebote in diesem Artikel, ferner auch

die Annahme, daß sich bei den hohen Rothklee-Preisen für Luzernsamen als Ersatz eine größere Nachfrage einstellen würde, dürfte zu größeren Einkäufen Veranlassung gegeben haben.

Die Hoffnungen auf eine verstärkte Nachfrage haben sich jedoch nicht erfüllt, größere Mengen dieser Saat sind unverkauft zurückgeblieben.

Thymothee. Auch in diesem Jahre haben größere Umsätze in dieser für Futterzwecke so unentbehrlichen Grassaart nicht stattgefunden. Die hier gehandelten Mengen dürften sich kaum auf einige hundert Zentner beziffern und bestanden in der Hauptsache aus amerikanischen und nur zum geringen Theil aus inländischen Saaten. Die Preise waren wie im Vorjahre mäßig und stellten sich für amerikanische Waare auf 18—20 Mk., für inländische auf 20—24 Mk. pro Ztr. frei hier.

Englisch und italienisch Raygras war in Folge der schlechten Ernte in England im Preise ca. 50 % höher als im Vorjahre. Da unsere Landwirth dem italienischen Raygras schon seit mehreren Jahren den Vorzug geben, blieb englisch Raygras vernachlässigt. In beiden Sorten wie auch in allen anderen Arten von Gräsern war die Nachfrage schwächer als im Vorjahr. Es stellten sich die Preise für schweres englisches Raygras auf 16—17 Mk., für italienisches auf 18—20 Mk. pro Ztr. frei hier.

Seradella, reichlich geerntet, konnte den anfänglichen Preisstand von 6 Mk. pro Ztr. nicht behaupten und gab bei lebhaftem Angebot im Preise nach und waren gegen Schluß der Saison gute Qualitäten zum Preise von $4\frac{1}{2}$ —5 Mk. pro Ztr. erhältlich. Die Umsätze bewegten sich in den Grenzen des Vorjahres.

Futterrunkelrüben und Möhrensamen mußte, da die Ernte in diesen Saatartikeln in unserer Gegend vollständig mißrathen, Läger aus vorjähriger Ernte auch zum Theil geräumt waren, zu hohen Preisen aus der Provinz Sachsen, und Möhrensamen aus Frankreich bezogen werden. Die Preise stellten sich für Runkelrübensamen, Eckerndörfer und Oberndörfer, auf ca. 40 Mk., Möhrensamen, weiße grünpöpsige Riesen, abgeriebene Saat auf 50—55 Mk. pro Ztr. frei hier.

Amerikanischer Pferdezahl-Saatmais im Februar und Anfang März d. Js. zum Preise von $6\frac{3}{4}$ Mk. pro Ztr. verzollt ab Danzig angeboten, war Ende März nur noch zu erhöhten Preisen erhältlich. Da auch in diesem Jahre einige Abschlüsse mit Händlern aus Russisch-Polen zu Stande kamen, zur Zeit unseres Berichtes die Nachfrage noch nicht als beendet anzunehmen war, so ist zu erwarten, daß die Umsätze denen des Vorjahres gleichkommen werden.

Am Schlusse unseres Berichtes müssen wir in Bezug auf den

Rückgang dieses Geschäftszweiges und die erforderlichen Mittel zur Aufbesserung desselben das wiederholen, was wir in unserem vorjährigen Bericht zum Ausdruck gebracht haben.

So lange unsere Wünsche auf bessere Verbindungen mit unseren Landwirthen durch Erweiterung des Eisenbahnnetzes in unserm Kreise unerfüllt bleiben, ist eine Wendung zum Bessern nicht zu erwarten.

6. Wolle.

Der Artikel Wolle, der an Bedeutung gewaltig verloren hatte, ist im Vorjahre nach langem Schlummer zu neuem Leben erwacht. Das Geschäft setzte gleich im Frühjahr günstig ein und behielt diesen angenehmen Charakter bis zum Schluß des Jahres, in welcher Zeit die Preise um 50—60 % gestiegen sind. Allerdings waren hauptsächlich die feineren Wollen gesucht, da die Einfuhr dieser Qualitäten aus den überseeischen Produktionsgegenden sehr gering war, was auf große Sterblichkeit der dortigen Schafheerden zurückzuführen ist, dagegen blieben geringe und Kreuzungswollen vernachlässigt. Nach der letzten Londoner Auktion kam die Preissteigerung zum Stillstand, man wollte die hohen Preise nicht mehr anlegen, wodurch die Tendenz schließlich rückgängig wurde.

In unserer Gegend wird die Wolle fast ausschließlich frühzeitig, in den Monaten Februar und März, schmutzig geschoren und zum Verkauf gebracht. Sowohl Landwirth als Händler hatten von der steigenden Konjunktur verhältnißmäßig geringe Vortheile, da die Haupthaussa erst nach den Wollmärkten eintrat und zu dieser Zeit die Läger in unseren Bezirken ziemlich geräumt waren. Gewaschene Wollen wurden fast gar nicht gehandelt, ungewaschene sind je nach Qualität mit 48 bis 75 Mk. bezahlt worden.

7. Weinhandel.

Der Gang des Weinhandels während des Berichtsjahres bewegte sich im Allgemeinen in den Grenzen des Vorjahres. — Moselweine, in kleiner und mittlerer Preislage, sowie rothe Bordeauxweine blieben begehrt, und auch in kleinen Rhein- und Pfälzerweinen beginnt der Konsum eine Zunahme zu zeigen; es scheint sich hierin ein Umschwung vorzubereiten, indem die lektbezeichneten Weine anfangen, gegenüber den Moselweinen, deren Einkaufspreise ungewöhnlich hoch sind, wieder mehr zur Geltung zu kommen. In besseren und feineren Weinen läßt der Absatz zu wünschen, jedoch will es scheinen, als zeigen die Bordeauxweine gegenüber den deutschen Weißweinen wieder mehr

Nachfrage. Unsere Ausfuhr nach Rußland hat eine nennenswerthe Zunahme nicht erfahren, die hohen russischen Zölle auf ausländische Weine wirken geradezu prohibitiv.

Der Ausfall der Weinlese im Jahre 1899, sowohl am Rhein als auch in der Pfalz und an der Mosel ist als wenig erfreulich zu bezeichnen; die Bitterungsverhältnisse waren der Rebe im Ganzen nicht günstig, und zeichneten sich besonders durch große Ungleichmäßigkeit aus; dazu kamen Rebenkrankheiten aller Art, die vernichtend wirkten, sodaß sowohl quantitativ als auch qualitativ das Ergebnis der Weinlese im Berichtsjahre kein befriedigendes gewesen ist.

Frankreich befindet sich in der glücklichen Lage, auf ein besseres Resultat bezüglich der Lese von 1899 zurückblicken zu können; sowohl qualitativ als auch quantitativ ist das Ergebnis als durchaus befriedigend zu bezeichnen. Der Ertrag des Gironde-Gebiets von 3478708 hl übertrifft den des Vorjahrs um 1123063 hl. Die Qualität der neuen Weine ist eine durchaus gesunde, sie zeigen große Feinesse und versprechen eine sehr gute Entwicklung. Im Hinblick auf ihre guten Eigenschaften und in Anbetracht der mäßigen Preise, zu denen die 1899er Bordeauxweine an den Markt kamen, war der Handel nach der Lese darin sehr lebhaft.

Von Bordeauxweinen älterer Jahrgänge sind besonders zu nennen die 1888er, die auf der Höhe ihrer Entwicklung stehen und sodann die 1893er, welche die auf sie gesetzten Hoffnungen in vollem Maße erfüllen und große Weine zu werden versprechen; schon heute zeigen sie eine sehr schöne Entwicklung, sowohl im Bouquet als auch im Geschmack.

8. Kolonialwaaren.

Kaffee.

Das Geschäft in diesem Artikel hat während des ganzen Jahres wenig oder gar keine Veränderung gegen das Vorjahr gebracht, die Preise waren das ganze Jahr hindurch ebenso niedrig, und trotzdem war von einem Zunehmen des Konsums wenig zu bemerken. Die besseren Qualitäten wie Javas, Ceylons und Tellycherris behaupteten den vorjährigen Preisstand, wogegen die Preise für geringe Qualitäten wie Rios, Campinas und Domingos eher etwas nachgaben. Am Schluß des Jahres wurde das Geschäft in Folge ungünstiger Ernteberichte aus den Kaffee erzeugenden Ländern etwas lebhafter, und die Preise zogen eine Kleinigkeit an; da aber den ungünstigen Ernteberichten wenig Vertrauen entgegen gebracht wurde, konnte die Aufwärtsbewegung der Preise keine wesentlichen Fortschritte machen.

Meis.

Das Berichtsjahr brachte für diesen Artikel auch wenig Veränderung und Leben, der Konsum war sehr mäßig, da die gute Kartoffelernte eine größere Bedarfsfrage nicht aufkommen ließ; die Preise konnten sich aber auf der vorjährigen Höhe erhalten.

Schmalz.

Im verflossenen Jahre hat das Geschäft hierin auch keine wesentliche Veränderung erfahren gegen das Vorjahr. Die Preise waren durchweg recht niedrig und nur am Schluß zogen sie etwas an, da von Amerika berichtet wurde, daß die Schweinezufuhren im Abnehmen begriffen wären. Eine Zunahme des Verbrauchs war nicht zu bemerken, da die guten Qualitäten und billigen Preise der Margarine und anderer Kunstspeisefette ihn wesentlich beeinflussten.

Petroleum.

Amerik. Petroleum hielt in der ersten Hälfte des Jahres den verhältnißmäßig sehr niedrigen Preisstand fest, in der zweiten Hälfte gingen die Preise allmählich höher, so daß sie am Schluß des Jahres um ca. 2 Mk. pro 50 kg höher waren als am Anfang. Die Preissteigerung hatte ihren Grund darin, daß die Quellen in Amerika an Ergiebigkeit bedeutend nachgelassen und die Seefrachten von Amerika im Herbst auch bedeutend gestiegen waren. Das russische Petroleum, das dem amerikanischen durch billige direkte Eisenbahntarife nach Deutschland Konkurrenz machen sollte, folgte aber der Preissteigerung, sodaß keine Veranlassung vorlag, dem russischen Petroleum den Vorzug zu geben, da die Qualität des amerik. Petroleums besser ist und von den Verbrauchern immer noch bevorzugt wird.

Rübenkreude.

In der Lage dieses Artikels hat sich im verflossenen Jahre gegen das Vorjahr auch wenig geändert; die Preise blieben gedrückt und war ein Aufschwung zur Besserung leider nicht zu verzeichnen. Am Schluß des Jahres konnten die Fabrikanten für noch disponible Waare eine Kleinigkeit bessere Preise erzielen. Da Arbeiterlöhne und Kohlenpreise gegen das Vorjahr wesentlich höher gegangen waren, die Preise für fertiges Fabrikat dementsprechend nicht folgen konnten, so war auch von einem verhältnißmäßigen Nutzen nicht die Rede.

9. Drogen.

Der Geschäftsgang zeigte sich während des Jahres 1899 im Ganzen etwas lebhafter als im Vorjahre. Lag dies beim Jahresbeginn an dem ungewöhnlich milden und nassen Winter, der verschie-

dene Krankheiten und damit die stärkere Anwendung medizinischer Kräuter und Präparate zur Folge hatte, so kam hierzu der allgemeine Aufschwung von Handel, Industrie und Landwirthschaft, der insofern einen günstigen Einfluß ausübte, als er einen größeren Umsatz in technischen Drogen und Farben brachte. In Folge dessen stiegen gegen Ende des Jahres fast sämtliche Artikel bedeutend im Preise, insbesondere diejenigen metallischen Ursprungs, ferner aber auch solche, bei denen sich Ringe unter den Fabrikanten gebildet hatten, die die Preise geschlossen in die Höhe trieben.

Bedeutende Preissteigerung erfuhren sämtliche Ammoniakpräparate, Benzin, Kampher, Karbolsäure, Glycerin sowie Kupfer-, Blei- und Zinkpräparate, Leinölfirniß und andere Metallfarben.

10. Chemische Düngemittel.

Die Verhältnisse auf dem Düngemittel-Markte sind im Jahre 1899 im Ganzen und Großen die gleichen wie im Vorjahre geblieben, der Verbrauch hat weiter etwas zugenommen; die Preise blieben bis auf geringe Schwankungen gleich, nur derjenige für Chilisalpeter zog gegen Ende des Berichtsjahres an, weil durch die starke Inanspruchnahme von Dampferräumen für Kriegstransporte nach Südafrika die Dampferfrachten, auch von Südamerika nach Europa, stark stiegen, und es unmöglich wurde, ausreichend Räume zu erhalten.

Der Kampf zwischen den landwirthschaftlichen Genossenschaften und Händlern hat auch im Jahre 1900 an Schärfe zugenommen, und sind erstere den Händlern gegenüber ungemein begünstigt, indem sie, außer der Steuerfreiheit einerseits einen ganz erheblich billigeren Kredit haben — namentlich bei den hohen Diskontsätzen der Reichsbank zu Ende des Berichtsjahres — und andererseits von den Behörden die weitgehendste Unterstützung, selbst auf Kosten des Gemeinwohles finden.

11. Herren-Garderoben- und Pelzwaarengeschäft.

Das Geschäftsjahr 1899 hat ein wenig erfreuliches Resultat aufzuweisen. Das Geschäft ist nicht besser geworden, eher kann von einem Rückgang im Umsatz die Rede sein.

Das Gesetz, welches das Detailreisen verbietet, hat die Erwartungen, die man darauf setzte, nicht erfüllt, denn trotz dieses gesetzlichen Verbotes hört das Hausiren verschiedener Firmen am hiesigen Platze nicht auf. Der Fremdenverkehr aus Culmsee und Umgegend hat ganz aufgehört und dürfte darin keine Aenderung eintreten, bis die Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn vollzogen sein

wird. Sehr zu wünschen wäre es, wenn bei der am 1. Oktober cr. zu eröffnenden Bahnlinie Strasburg—Gollub—Schönsee direkte Anschlüsse an die Insterburger Bahn geschaffen würden ohne größeren Aufenthalt in Schönsee.

Es ist dieser Umstand umsomehr zu beachten, als Graudenz bestrebt ist, die Umwandlung der Sekundärbahn Jablonowo—Graudenz—Laskowig in eine Vollbahn zu erreichen, was auch mit der Zeit gelingen wird. Hierdurch wird Graudenz in die Lage kommen, eine möglichst schnelle Verbindung zwischen Strasburg und Graudenz herzustellen. Die kürzeste Zugverbindung beträgt heute bereits 2 Stunden 26 Minuten.

Von erheblichem Werthe ist es nun, für eine noch schnellere Verbindung mit Thorn einzutreten. Strasburg und Umgegend deckt seinen Bedarf heute in Graudenz.

In Pelzen und Pelzwaaren war ein recht reges Geschäft, was wesentlich auf die rechtzeitig einsetzende Kälte vor Weihnachten zurückzuführen ist.

12. Manufakturwaaren.

Ueber die Lage dieses Geschäftszweiges liegen uns verschiedene Berichte vor, die wir einzeln bringen müssen, da die Lage gerade dieses Geschäftes in den einzelnen Städten verschieden ist.

Aus Thorn schreibt man uns:

„Ueber den Geschäftsgang in der Manufakturwaarenbranche im Jahre 1899 ist zu berichten, daß eine Besserung insofern eingetreten ist, als direkte Nachfrage nach soliden und besseren Waaren stattgefunden hat. Selbst die einfache Landkundschaft will heute keine Schundwaare mehr kaufen und zahlt gern einen höheren Preis für bessere Waare.

Der Artikel Konfektion nimmt von Jahr zu Jahr zu und der Verkauf fertiger Sachen erstreckt sich schon bis auf fertige Kostüme in Wolle, Waschstoff und Seide. Wollwaaren sind bis heute um 20 %, Seide um 20 %, Baumwollwaaren um 15 % gestiegen. Ein Nachlassen der Hauffe ist ausgeschlossen. Voraussichtlich ist bis zum Herbst eine Steigerung in Baumwollwaaren von mindestens noch 10 % bestimmt zu erwarten.

Wiederholt habe ich berichtet, daß unsere Nachbarstadt Bromberg uns den bedeutenden Kundenkreis der Ortschaften Culmsee, Kulm und Umgegend theilweise entzogen hat. Die Bahn Culmsee—Anislaw—Bromberg ist für die dortige Gegend zu verlockend zu benutzen, da die Leute neben ihren Einkäufen noch ein gutes Theater besuchen können.

Ich wiederhole daher dringend die Nothwendigkeit, einen Zug zu bewirken, der Abends um 10 Uhr von Thorn nach Culmsee geht.“

Der Bericht aus Briesen lautet:

- „Das Manufakturwaarengeschäft in Briesen wickelte sich im I. Semester 1899 unter der Mitwirkung zweier günstiger Faktoren ab,
1. waren die Preise für alle landwirthschaftlichen Produkte hoch,
 2. bewegten sich die Preise für Baumwollwaaren auf einem außerordentlich niedrigen Niveau.

Diese beiden Faktoren belebten das Geschäft einerseits und machten es andererseits auch ziemlich rentabel.

Mit dem Nachlassen der günstigen landwirthschaftlichen Konjunktur im II. Semester ging Hand in Hand eine außerordentliche Preiserhöhung aller wollenen Fabrikate, denen sich im letzten Quartal auch eine ziemlich lebhaftere Aufwärtsbewegung aller baumwollenen Gewebe zugesellte. Wenn diese Preisbewegung die günstigen im Frühjahr erzielten Resultate auch nicht völlig vernichten konnte, so übte sie immerhin auf die Entwicklung des Geschäfts im II. Semester ganz besonders aber im letzten Quartal einen sehr störenden Einfluß aus und gestaltete die Aussicht auf das kommende Jahr zu einer wenig erfreulichen. Die Wirkung solcher Faktoren würde indeß so fühlbar nicht gewesen sein, wenn die Wünsche der Briesener Kaufmannschaft hinsichtlich der Kreisverwaltung bei der letzteren ein willigeres Ohr finden würden.

Seit Jahren ist es der dringende Wunsch der hiesigen Kaufmannschaft, daß

1. die Chausseehäuser aufgehoben,
2. die Wege, welche die großen Bauerndörfer des Kreises Briesen und Strasburg mit Briesen verbinden, also die Linien: Briesen, Jaworze, Gr. Brudzaw, Gr. Kruschin—Hohenkirch zu Chausseen ausgebaut,
3. ein Kaufmann in die Veranlagungskommission zur Einkommensteuer gewählt werde.

Im Kreise Briesen besteht, trotzdem in den angrenzenden Kreisen die Chausseegelberhebestellen gefallen sind, diese Institution noch immer, und schädigt die hiesige Kaufmannschaft insofern, als ein großer Theil der ländlichen Kundschaft nach denjenigen Kreisstädten fährt, die jene den Verkehr hemmende Einrichtung nicht besitzen.

In gleich störender Weise wirkt das Fehlen der angegebenen Chausseelinien.

Hierdurch werden während mehrerer Monate im Jahre die an

dieser Linie liegenden stark bevölkerten Dörfer vom Verkehr mit Briesen theilweise direkt abgeschnitten.

Was schließlich den Punkt 3 anlangt, so hat die hiesige Kaufmannschaft bereits vor ca. 3 Jahren eine Petition an den Herrn Finanzminister gerichtet. Dieser hat unter Hinweis auf die diesbezügliche Vorschrift des Einkommensteuergesetzes den Kreistag angewiesen, die Wünsche der Briesener Kaufmannschaft bei der nächsten Wahl zu berücksichtigen. Diese Anweisung des Herrn Finanzministers ist jedoch bei dem Kreistag ohne jeden Erfolg geblieben.“

In dem Löbauer Bericht, der sich auch auf Schuh-, Kurz-, Glas- und Porzellanwaaren erstreckt, wird ausgeführt:

„Der Geschäftsgang zu Beginn des Jahres 1899 eröffnete in „Strickwolle, Wollwaaren, Phantasie- und Bekleidungsartikeln“ mit einer geringeren Nachfrage als in der gleichen Periode des vorhergegangenen Jahres. Die Kauflust steigerte sich normal in diesen Artikeln zur Saison und war durch die außerordentlich günstige Witterung in den Herbstmonaten derart beeinflusst, daß am Schlusse des Jahres der Umsatz in jenen Artikeln die früheren Jahresumsätze um ein Bedeutendes überüberholt hat. Die Preise waren allerdings gedrückter als vordem. In Sommer-Artikeln war rege Nachfrage, sodaß „Baumwolle, Strumpfwaaren und Strohhüte“ befriedigenden Absatz fanden. In baumwollenen, halb- und ganzseidenen Handschuhen ist der Umsatz gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Der „Schuhwaarenhandel“ bewegte sich in denselben Grenzen wie früher. Die durch Handarbeit hergestellten Lederschuhe fanden zu den hierorts niedrigen Tagespreisen regen Absatz, weil diese Artikel gerade hier in großen Mengen hergestellt werden.

In „Glas-, Porzellan-, Fayencewaaren“ war das Geschäft als ein ungünstiges zu bezeichnen, da der Umsatz vorzugsweise in Porzellan seit einigen Jahren zurückgegangen ist. Dies hat aber vor allem darin berechtigten Grund, weil diese leicht zerbrechlichen Gebrauchsgegenstände durch blanke, lackirte und emailirte Eisenblechgeschirre ersetzt worden sind. Zu Beginn des Jahres 1899 hat der niedrige Stand von Eisenblechen den Preis emailirter Geschirre stark beeinflusst und der billige Preis hat den Verbrauch nicht unbedeutend gesteigert.

In sämtlichen „Kurzwaaren“ war der Bedarf gleichmäßig; dagegen ist in „Galanterie- und Luxuswaaren“ der Umsatz etwas zurückgegangen.“

Aus Neumark ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

„Das Tuch-, Manufaktur- und Modewaaren-Geschäft wird in

unserem Orte von Jahr zu Jahr schwieriger. Die Ursache liegt, glaube ich, in folgenden Thatsachen:

Trotzdem das Detail-Reisen in unserer Branche durch Gesetz jetzt verboten ist, werden die Konsumenten von Geschäftsreisenden aus größeren Städten noch immer sehr stark besucht, sodaß ein großer Theil des Bedarfs nicht von hiesigen, sondern von auswärtigen Geschäften bezogen wird. Das Publikum wird von dem Vorurtheil beherrscht, daß es die Waaren „aus der großen Stadt“ vortheilhafter kauft, während thatsächlich das Gegentheil der Fall ist.

Ebenso fügen die Versandtgeschäfte unseren hiesigen Geschäften großen Schaden zu. Fast bei jedem Schneider und jeder Schneiderin der hiesigen Stadt und Umgegend findet man große Muster-Kollektionen von Waaren unserer Branche, und jeder Kunde wird animirt, nach diesen Mustern zu kaufen, und da die Leute in den Glauben versetzt werden, daß sie die Waaren „aus der Fabrik zu Fabrikpreisen“ bekommen, bestellen sie ihren Bedarf beim Schneider oder bei der Schneiderin. Aber auch Privatleute werden von den Versandtgeschäften mit Offerten und Muster sendungen überhäuft und machen darauf ihre Bestellungen.

Auf diese Weise werden die hier ansässigen, strebsamen, große und schön sortirte Waarenlager unterhaltenden Geschäftsleute aufs Empfindlichste geschädigt.

Ich bin überzeugt, daß die Konsumenten hier am Platze ihren Bedarf in jeder Beziehung vortheilhafter einkaufen würden als von auswärts. Diese Ueberzeugung läßt sich eben den meisten Kunden überhaupt nicht, manchen nur sehr schwer beibringen, zumal das Publikum in seiner großen Mehrheit die Waaren auf ihren wirklichen Werth nicht prüfen kann.

Während die Käufer die Tuche und Stoffe zu Herren- und Damen-Kleidern sich von auswärts kommen lassen, kaufen sie allenfalls die Zuthaten hier, falls sie sich dieselben nicht haben mitkommen lassen.

Somit wird uns Geschäftsleuten in der kleinen Stadt so zu sagen „die Sahne von der Milch abgeschöpft“. Es werden hier eben nur die Stapelsachen gekauft, an denen fast nichts verdient wird. Die Gegenstände, an denen etwas verdient werden könnte, werden von auswärts bezogen.

Ein sehr großer Uebelstand ist ferner, daß sehr viel — $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ des Umsatzes — auf Kredit oft bis zu zwei Jahren verkauft werden muß. Dadurch entstehen nicht nur Zinsverluste, sondern auch Verluste an uneinziehbaren Forderungen.

Sehr erschwert hat das Geschäft im verflossenen, ebenso wie in diesem Jahre die Steigerung der Preise fast sämtlicher Waaren unserer Branche. Für jeden Artikel fast müssen wir höhere Preise zahlen, beim Verkauf ist aber ein Preisausschlag sehr schwer zu erzielen.

Schließlich muß ich noch einen Punkt berühren, der ebenfalls einen großen Einfluß auf den Gang des Geschäfts ausübt und der betrifft das Geschäftspersonal.

Nicht nur mir, sondern wie mir versichert wird, auch den meisten Geschäftsleuten in den kleinen Städten ist es öfter passirt, daß, wenn dem vorhandenen Personal gekündigt und neues Personal engagirt wird, in der Regel jene thatsächlich abgehen, diese aber nicht immer eintreten, sodaß man oft ohne Gehilfen dasteht. Es hat sich bei den jungen Leuten die Mode eingeführt, daß sie nicht eine Stelle annehmen, sondern nachdem sie von einem Chef für ein gewisses Gehalt engagirt sind, sie sich noch anderweit bewerben und falls ihnen irgend wo ein höheres Honorar bewilligt wird oder falls sie dasselbe Honorar aber in einer größeren Stadt bewilligt bekommen, sich hier wiederholt engagiren lassen. Dieses Manöver setzen sie solange fort, bis sie das höchst erreichbare Gehalt sich haben bewilligen lassen oder bis es ihnen gelingt für dasselbe Gehalt nach einer größeren Stadt berufen zu werden. Dann werden ohne Rücksicht auf die vorher acceptirten Engagements die sämtlichen übrigen Prinzipale im Stich gelassen und die Gehilfen treten diejenige Stelle an, die sie in Bezug auf Gehalt oder Ort für sich für am vortheilhaftesten halten. Wie groß die Verlegenheit und der Schaden auch sei, die die hinters Licht geführten Kaufleute erleiden, darum kümmern sie sich nicht im Geringsten. Meist schreiben sie nicht einmal, daß sie nicht eintreten werden. Zur Rechenschaft ziehen kann man sie ja kaum, denn es wird sich schwerlich Jemand darauf einlassen, einen umständlichen und schließlich erfolglosen Prozeß mit in der Regel vermögenslosen jungen Leuten zu führen. Alle in diesem Bericht aufgeführten Uebelstände verleiden dem ehrlichen, strebsamen Kaufmann die Arbeit.“

13. Säcke.

Säcke zu Kleieverladungen wurden in größeren Mengen von fast allen Kleiehändlern hier gekauft.

Dagegen wird der Verkauf von Säcken zu Getreidezwecken jedes Jahr geringer. Nach Rußland kann das Geschäft in Säcken nur dann wieder aufgenommen werden, wenn bei der nächsten Zollvereinbarung für sie ein billigerer Zollsatz als bisher festgesetzt wird.

Momentan wird Nichts nach Rußland darin verkauft.

14. Holzhandel.

Wenn wieder ein Jahr abgelaufen ist, und man sich hinsetzen muß, um über den Holzhandel von Thorn einen Jahresbericht zu schreiben, regt sich immer von Neuem der Unmuth über die Geringfügigkeit des Eigenholzhandels innerhalb unserer Stadt, im Mißverhältniß zu dem dicht vor unseren Thoren alljährlich vom Frühjahr bis zum Spätherbst stattfindenden großen Holzverkehr. Durchschnittlich 2000 Trachten im Gesamtwerthe von etwa 50 Millionen Mark ziehen Jahr für Jahr an unsern Augen vorüber, wovon der weitaus größte Theil hier kürzere oder längere Zeit Halt macht, um zum Verkaufe ausgetrieben zu werden. Von auswärts, zum Theil aus weiter Ferne, eilen Kauflustige herbei, um aus den hier stehenden von russischen und galizischen Händlern zugeführten Holzbeständen das ihnen passende Holz auszuwählen und zu erwerben. Ist man handelseins geworden, dann wird das Holz von hier fort, seinem nunmehr feststehenden Bestimmungsorte zugelößt, um dort für den Verbrauch verarbeitet zu werden.

Thorn, das an der Quelle sitzt, hat dabei das Nachsehen. Es kann sich in diesem Geschäftszweige nicht frei genug bewegen, weil es durch natürliche und künstliche Fesseln eng eingeschnürt ist; es kann jetzt nur von besseren Zeiten träumen, die ihm in Gestalt eines schönen und weiten Holzhafens vorschweben.

Die Lage Thorns als ersten Ansammlungsorts für das aus dem Auslande kommende Holz, wäre zum Betriebe eines umfangreichen Holzhandels die denkbar günstigste, aber die örtlichen, höchst ungünstigen Raumverhältnisse bilden für die Entwicklung nach dieser Richtung ein unüberwindliches Hinderniß. Eine der wichtigsten Vorbedingungen zu einem gedeihlichen Betriebe in größerem Maßstabe besteht nämlich darin, daß Dampfschneidwerke ihren Standort dicht am Wasser haben müssen. Diese Möglichkeit ist jedoch bei uns ausgeschlossen, denn auf der ganzen Uferstrecke von weit oberhalb der Brücke bis weit unterhalb der Ziegelei sind am Wasser gelegene, zur Errichtung von Sägewerken geeignete Plätze nicht vorhanden. Die hier bestehenden Dampfschneidemühlen liegen mit Ausnahme der in Treposch befindlichen, die ihren Betrieb aus anderen Gründen einschränkt, zu weit vom Wasser entfernt. Außerdem fehlt es hier auf der Weichsel an geschützten Stellen, an denen man das Holz bis zur Verwendung unbesorgt stehen lassen kann. Auch Auswaschplätze sind nur in beschränktem Maße vorhanden. So ist es denn nicht zu verwundern, daß ein Holzbetrieb größeren Stils hier keine Stätte findet. Die sechs hiesigen Dampf-

schneidemühlen und das bei der Mocker liegende Holzdetailgeschäft können sich nur auf die Deckung des Bedarfs von Stadt und Umgegend beschränken. Wie geringfügig das ist, geht daraus hervor, daß von den 2232 Traften, welche in diesem Jahre hier passirten, nur etwa dreißig in Thorn ausgewaschen wurden, ein Quantum, das schon von einer einzigen der Schülizer Dampfschneidemühlen jährlich bewältigt wird. Ueberall ist die Holzindustrie im Aufblühen begriffen, nur bei uns nicht. Ja hier ist sogar noch ein Rückgang wahrzunehmen, denn in früheren Jahren bewegte sich die Anzahl der hier verbliebenen Traften zwischen 50 und 60 pro Jahr und in diesem Jahre haben wir es nur noch auf 30 Traften gebracht.

Angeichts dieses kläglichen Ergebnisses macht sich das Bedürfniß zur Anlage eines Hafens immer heftiger fühlbar. Der Hafen ist zur Hebung des Holzhandels und der Holzindustrie in Thorn eine dringende Nothwendigkeit, aber gleichzeitig würde er auch dem gesammten Holzhandel Norddeutschlands zu großem Vortheile gereichen. Inwieweit, das ist schon in der von dem Präsidenten unserer Handelskammer veröffentlichten Denkschrift über die Anlage eines Holzhafens bei Thorn ausführlich dargelegt worden. In welchem Stadium die Hafenbauangelegenheit sich zur Zeit befindet, wird wahrscheinlich in der allgemeinen Uebersicht des Jahresberichtes zu lesen sein.

Obwohl unser eigenes Holzgeschäft nur wenig Nutzen davon zieht, so bringt der große Holzmarkt, der sich hier auf der Weichsel abspielt, unserer Stadt mancherlei Vortheile: Durch die hier stattfindende Zollabfertigung finden mehrere Speditionsgeschäfte und deren Angestellte ihren Erwerb. Bei dem Festhalten und Weiterverlösen von Traften, deren Bemannung hier vielfach abgeschafft wird, finden zahlreiche Schiffsarbeiter lohnende Beschäftigung. Unseren Restaurants, Gasthäusern und Waarengeschäften kommt der während des Sommers sich stark steigende Fremdenverkehr sehr zu Statten. Was allein die Flößer im Laufe des Sommers hier für Lebensmittel und Kleidungsstücke ausgeben, wird auf 250000 Mk. geschätzt. Auch das hiesige Bankgeschäft zieht durch Diskontirung von Holzwechseln und durch Rubelumsatz seinen Nutzen.

Aus allen diesen Gründen haben wir trotz alledem ein lebhaftes Interesse an der Erhaltung und dem Gedeihen des hier auf der Weichsel stattfindenden Holzhandels.

Sein Gang in diesem Jahre glich dem des Vorjahres. Das zum Verkaufe herangebrachte Holz fand schnellen und willigen Absatz zu Preisen, welche die schon hohen vorjährigen noch übertrafen. Zu dieser

weiteren Preissteigerung hatten größere deutsche Holzfirmer das ihrige beigetragen, indem sie schon im Winter bei der Erwerbung von Holzbeständen mit den in den Bezugsgebieten ansässigen Holzhändlern in scharfe Konkurrenz getreten waren. Die Preiserhöhung kam aber mehr den Waldbesitzern als den Zwischenhändlern zu Gute. Letztere hatten vielfach unter der Ungunst der Wetter- und Wasserverhältnisse zu leiden, wodurch der erhoffte Gewinn sehr geschmälert wurde. Die Ausfuhr aus den Wäldern zu den Flüssen wurde, weil es in dem sehr milden Winter an Frost und Schnee fehlte, sehr kostspielig und langwierig, und die Flößerei hatte fast beständig mit widrigem Winde zu kämpfen, wodurch die Transporte oft wochenlang unterwegs aufgehalten wurden. Weitere Verzögerungen traten durch Hochwasser ein, das sich während des Sommers in kurzen Zwischenpausen dreimal wiederholte, die auf der Wechsel befindlichen zahlreichen Holztransporte in große Gefahr setzten und an ihnen sehr beträchtlichen Schaden anrichtete.

Die Preise stellten sich im Durchschnitt wie folgt:

	1899:	1898:	
für Rundkiefen	75 Pf.	66 Pf.	} pro Rubikfuß ab Wasser verzollt.
„ Rundtannen	65 „	58 „	
„ Rundellen	65 „	60 „	
„ Mauerlatten 5, 6, 7“ stark	75 „	68 „	
„ „ 8, 9, 10“ „ Mk. 1,10	Mk. 1,10	95 „	
„ eichene Eisenbahnschwellen 16/26 cm	Mk. 4,65	Mk. 4,50	} pro Stück ab Wasser verz.
„ kieferne „ „ „ „	3,00	2,40	

Die im Jahre 1899 über die Grenze eingefloßten 2 232 Traften (gegen 2 243 im Jahre 1898) enthielten nach Schillnoer Berichten:

Stück:	Stück:
692 271 Rundkiefen	1 897 Weißbuchen
921 485 Balken, Mauerlatten	10 Linden
937 141 Sleepers	13 744 Runderichen
23 500 Riegelhölzer	100 562 eich. Rundschwellen
1 670 136 I u. II kief. Schwellen	52 920 Plançons u. Ranteichen
520 610 kief. Feldbahnschwellen	24 250 eich. Kreuzhölzer
26 732 Rundtannen	1 178 „ Zaunpfähle
144 815 tann. Balken	544 345 „ I u. II Schwellen
106 830 Rundellen	26 410 „ I u. II Weichen-
6 048 Rundeschen	schwollen
721 Espen	132 082 „ I u. II Pferdebahn-
2 994 Birken	schwollen
375 Rüstern	196 606 „ Stäbe

Stüd:
 197 709 eich. Blamiser
 510 115 „ Speichen
 6 947 „ halbrunde Schwellen

Stüd:
 140 eichene Bretter
 450 buchene Schwellen.

15. Baumaterialien.

Das Geschäft in Baumaterialien verlief während des Berichtsjahres in ruhigen Bahnen.

Nachdem die Bauhätigkeit auf dem Wilhelmsplatz als beendet angesehen werden kann, ist die Baulust für Privatbauten nur sehr gering und beschränkte sich im Berichtsjahre auf den Um- und Neubau einiger Wohn- und Geschäftshäuser in der Innenstadt. Indes hat der Bau der Stärkfabrik, der Knaben-Mittelschule, der Hauptfeuerwache und der Beginn des Neubaus einer Infanterie-Kaserne in Rudack dazu beigetragen, daß der Umsatz in allen Artikeln der Baumaterialien-Branche sich in den Grenzen der Vorjahre bewegte.

Die Preise für Cement, der hauptsächlich aus den schlesischen Cementfabriken bezogen worden ist, erfuhren gegen das Vorjahr keine Veränderung, ebenso blieben auch für Stückkalk, für dessen Lieferung nach Thorn hauptsächlich die Gruben Hansdorf und Wapienno bei Inowrazlaw in Frage kommen dürften, dieselben Preise wie im Vorjahre bestehen.

Leider müssen die Thorner Baumaterialien-Händler darüber Klage führen, daß in Folge der stark auftretenden auswärtigen Konkurrenz das Geschäft in dieser Branche sich nur bei sehr gedrückten Preisen durchführen läßt. Die Aussichten für bessere Gestaltung des Baumaterialien-Geschäfts sind bei den hohen Holz- und Eisen-Preisen einerseits, andererseits bei der sich mehrenden Anzahl leerstehender Wohnungen in der Innenstadt nicht günstig, und wir glauben nicht, im nächsten Jahre in der Lage zu sein, über bessere Verhältnisse in der Baumaterialien-Branche berichten zu können.

Die hiesige Mörtelfabrik klagt über ein kleines Geschäft, da die meisten Bauunternehmer sich den Mörtel selbst herstellen.

16. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Wenn wir in unserem letzten Jahresbericht von einer günstigen Lage der Eisen- und Eisenwaaren-Branche sprechen konnten, so war nicht vorauszusehen, daß sich die Konjunktur im Laufe des Berichtsjahres 1899 in dem Maße entwickeln würde, wie dieses thatsächlich der Fall gewesen ist. Das Jahr 1899 nimmt in den Annalen der Eisen-Industrie einen hervorragenden Platz ein, und man muß schon

auf den Anfang der 70er Jahre zurückgreifen, um ähnliche Verhältnisse zu finden. Mangel an Roheisen, Kohlen und Koks, worunter die Werke sehr zu leiden hatten, war die Signatur des Marktes und dieser Umstand, sowie ferner die Thatsache, daß die Werke durch den anhaltend regen Konsum auf lange Zeit hinaus voll beschäftigt sind, lassen der Hoffnung Raum, daß bis zum Herbst 1900 ein Rückschlag nicht eintreten wird. Allerdings werden Stimmen laut, die vor zu großen Erwartungen warnen, denn wenn auch die Verhältnisse im Inlande Zweifel an die anhaltende Festigkeit des Marktes nicht aufkommen lassen, so dürfte sich die Lage mit dem Augenblick ändern, sobald im Auslande, besonders in Amerika, die Nachfrage des eigenen Landes mit der Leistungsfähigkeit der Werke nicht mehr Schritt hält und letztere gezwungen werden, fremde, bezw. deutsche Absatzgebiete aufzusuchen.

Diese Warnung dürfte umso angebrachter sein, als der Preisstand für sämtliche Artikel der Eisenindustrie eine Höhe erreicht hat, der zu großen Käufen nicht anregend wirken kann und daher eine vorsichtige Zurückhaltung der Besteller zur Folge haben dürfte.

Der Metallmarkt war ebenfalls das ganze Jahr hindurch fest. Verschiedene Metalle, insbesondere Zinn, haben ganz bedeutende Preiserhöhungen durchmachen müssen, während die Zinkpreise gegen Ende des Jahres sich abschwächten.

Im Vergleich zum Vorjahre wurden von hiesigen Großhändlern am Schlusse des Berichtsjahres für nachstehende Artikel folgende Preise, frei Bahn Thorn, notirt.

Stabeisen	Mk. 20,—	gegen Mk. 16,—	pro 100 kg im Vorjahre
T Träger	" 16,50	" "	14,50 " " " "
Grobbleche	" 22,50	" "	17,— " " " "
Feinbleche	" 23,50	" "	18,— " " " "
Drahtstifte	" 30,—	" "	20,— " " " "
Blei in Mulden	" 40,—	" "	35,— " " " "
Zinn in Blöcken	" 275,—	" "	190,— " " " "
Zinkbleche	" 54,50	" "	60,— " " " "

Daß die glänzende Konjunktur nicht nur den Werken, sondern auch den Händlern Vortheile brachte, ist selbstverständlich. Was speziell den Thorner Eisen-Großhandel anbetrifft, so kam demselben die allgemeine günstige Geschäftslage wohl auch zu Statten, wenn in Folge der sich für unseren Platz immer schwieriger gestaltenden Absatzverhältnisse auch nur in bescheidenem Maße.

Durch die ablenkenden Bahnverbindungen zu Gunsten der

Bromberger und Danziger Konkurrenz wird der Thorner Groß- und Kleinhandel immer mehr in seiner Existenz bedroht und es muß daher immer von Neuem betont werden, daß der Ausbau der Bahnlinien Anislaw—Thorn, Thorn—Scharnau und Thorn—Leibitsch zur unbedingten Nothwendigkeit geworden ist, wenn dem Thorner Handel die Lebensfähigkeit nicht ganz genommen werden soll.

Im Verkehr mit Russisch-Polen muß leider ein weiterer Rückgang konstatiert werden, da die hohen Preise für Stabeisen u. für den Versandt nach Rußland nicht rentirten und daher die russische Kundschaft ihren Bedarf im eigenen Lande deckte.

17. Kohlen.

Die Lage des Kohlengeschäfts gestaltete sich im Laufe des Berichtsjahres in ähnlicher Weise wie die des Eisengeschäfts.

Daß die Artikel Kohlen und Eisen in enger Verbindung zu einander stehen, ist in diesem Jahre besonders zum Vorschein gekommen.

Der große Aufschwung der Eisenindustrie hatte einen ungeheuren Bedarf an Kohlen zur Folge, und da die Förderung mit dem Verbrauch in keiner Weise Schritt hielt, so war schon im August eine derartige Nachfrage zu verzeichnen, daß die Gruben und diejenigen Großhändler, die über den größten Theil der schlesischen Kohlenproduktion verfügen, nicht in der Lage waren, den Bedarf des Konsums und des Handels auch nur annähernd zu befriedigen.

Dieser Zustand steigerte sich mit dem Eintritt des Frostes bis zur Kohlennoth und fand Ausdruck in wiederholten erheblichen Preiserhöhungen, die von Seiten der Abnehmer indeß gern bewilligt wurden, da die Beschaffungs- und nicht die Preisfrage die Hauptrolle spielte. Wenn nun noch in Betracht gezogen wird, daß Rußland in diesem Jahre in hohem Maße auf die Einfuhr deutscher, speziell schlesischer Kohlen angewiesen war, sodaß der russische Staat sich zu der Maßregel genöthigt sah, den Einfuhrzoll auf ausländische Kohlen bis auf Weiteres aufzuheben, so liegt es auf der Hand, daß die Versorgung in Kohlen die größten Schwierigkeiten bot, umsomehr, als die Knappheit des Materials sich nicht nur im schlesischen und westfälischen Revier, sondern auch in England gleich stark bemerkbar machte. England kam als Bezugsquelle für Kohlen in diesem Jahre überhaupt wenig in Frage, da sich einerseits die Preise den schlesischen Kohlen gegenüber theurer stellten, andererseits die eingeführten Mengen nur einen verhältnißmäßig kleinen Umfang hatten.

Unter diesen Umständen dürfte es außer Zweifel stehen, daß die

günstige Kohlenkonjunktur besonders den Großhändlern, die den Kohlenmarkt beherrschen, eine überaus Gewinn bringende war. Aber auch der Kleinhandel sowohl hier in Thorn, wie allerwärts, kann mit dem Ergebnis des Kohlengeschäfts in diesem Jahre zufrieden sein. Wenn es auch Thatsache ist, daß der Kleinhandel bei Weitem nicht die Mengen erhielt, für die er Verwendung gehabt hätte, so konnten die geringen Quantitäten doch wenigstens zu lohnenden Preisen verkauft werden.

Ob diese Verhältnisse noch von langer Dauer sein werden, läßt sich heute nicht voraussagen. Während wir diesen Bericht schreiben, steht es jedenfalls fest, daß die Hoffnung, zum Frühjahr würden wie alljährlich die ermäßigten Sommerpreise eintreten, sich nicht erfüllt hat, sondern daß die übliche Preisermäßigung dieses Mal einer Preis-erhöhung Platz machen mußte.

18. Expedition.

1. Bericht aus Thorn.

Das Expeditionsgeschäft ist im Jahre 1899 im Rückgange gewesen. Der eingeführte Stückgutstafeltarif hat nachtheilig auf den Sammel-ladungsverkehr gewirkt, da fast sämtliche Umschlaggüter für Ost- und Westpreußen im direkten Stückgutverkehr zum Versandt gelangten.

Auch der russische Verkehr hat stark gelitten, was wohl auf die schlechten finanziellen Verhältnisse des russischen Handels und der Industrie zurückzuführen ist. Der Export von Getreide und Futterartikeln aus Rußland ist allerdings im Wachsen begriffen, doch kann dieser Verkehr Nachtheile, die der Import erlitten, nicht ausgleichen.

Das Holzpeditionsgeschäft kann ebenfalls als ein blühendes nicht mehr bezeichnet werden, da einerseits Seitens der Zollbehörde große Erschwerungen bei Erlangung der Zoll- und Begleitscheinkredite, die den Verdienst schmälern, gemacht werden, andererseits die Ansprüche des russischen Holzhändlers in Bezug auf Gewährung hoher Kredite dauernd im Steigen begriffen sind, ohne daß die Provisionsätze erhöht werden konnten. — Der Wechselverkehr verlief normal.

2. Bericht aus Neumark.

Die Lage des Transportgeschäftes ist für die daran beteiligten Unternehmer als günstig, in Bezug auf deren Erwerb, nicht zu bezeichnen. Die Preise, die für Transporte auf der 8 Kilometer langen Strecke von der Station Weißenburg der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn nach hier pro 100 Kilogramm gezahlt werden, betragen bei Waggonladungen 18—20 Pf. für Kohlen, Kalk, Salz, Getreide u., 24 Pf. für Sammelgüter, 36 Pf. für Stückgüter.

Diese Sätze sind vor etwa 25 Jahren in freier Vereinbarung festgelegt, während seit dieser Zeit die Kosten des Unterhaltes von Gespannen fast um $\frac{2}{3}$ gestiegen sind. Eine Aenderung dieses Zustandes wäre wünschenswerth.

Der Güterverkehr befindet sich in stetiger Steigerung. Seit etwa 14 Jahren ist die Frequenz von einzuführenden Waaren sicher um das Doppelte gestiegen. Auch das verflossene Jahr hat eine Steigerung des Verkehrs gebracht.

Zur Bewältigung des Verkehrs sind 23 Pferde beschäftigt, wovon mit 10 Pferden noch ein Nebenerwerb in der Landwirthschaft gesucht wird.

Mit diesen Transportmitteln sind im verflossenen Jahre etwa 450 Waggonladungen Güter eingeführt und etwa 1400 Tonnen Stückgüter, im Ganzen also etwa 5900 Tonnen. Die Ausfuhr von Stückgütern beschränkt sich in der Hauptsache auf leere Fastagen und beträgt ungefähr 100 Tonnen das Jahr.

Getreide, Holz, Lumpen, altes Eisen bilden die Hauptausfuhr.

19. Zuckerfabriken.

Zuckerfabrik Culmsee.

Wir eröffneten die 18. Kampagne am 26. September 1899 und schlossen dieselbe am 8. Dezember desselben Jahres.

In 133 Schichten wurden 3195160 Zentner Rüben verarbeitet, im Durchschnitt pro Doppelschicht (24 Stunden) 48047 Zentner gegen 43702 Zentner im Jahre vorher.

Die angebaute Rübenfläche betrug 19100 Morgen gegen 18000 Morgen im Jahre 1898/99 und die Ernte daraus im Durchschnitt 167 Zentner gegen 176 Zentner.

Der Zuckergehalt der Rüben ergab im Durchschnitt der ganzen Kampagne 14,93 % Zucker in der Rübe gegen 14,40 % im Vorjahre. Dieser Zuckergehalt wurde nur einmal um ein Geringes seit Bestehen der Fabrik übertroffen.

Zucker wurde gewonnen:

417482 Zentner I. Produkt = 13,06 % aus den Rüben und bis heute 32522 Zentner Nachprodukte; von letzterem erwarten wir noch 5—6000 Zentner.

Die Preise für I. Produkt standen bei Beginn auf ca. 9 $\frac{1}{4}$ Mk. pro Zentner incl. Sack und transito franko Neufahrwasser. Im Laufe der Kampagne gingen die Preise ca. 50 Pf. pro Zentner zurück, um

erst wieder im Januar eine Erhöhung zu erfahren. Der heutige Preis für I. Produkt beträgt ca. 9,90 Mk.

Bei den fallenden Preisen in der Kampagne hielten wir es für angemessen einen Theil unserer Produktion aufzuspeichern, um aus event. späterer Steigerung Vortheil zu ziehen.

Im Herbst 1898 und Frühjahr 1899 hatten wir zusammen 100 000 Zentner unseres Zuckers der letzten Kampagne vorverkauft, hierdurch und durch die etwas höhere Ausbeute war es uns möglich unsern Aktionären schon jetzt 80 Pf. pro Zentner Rüben zu zahlen bei freier Rückgewähr von 51 % Schnitzel. Die Frachten für Rüben und Schnitzel haben wir getragen.

Je nach der Verwerthung des gelagerten Zuckers hoffen wir noch eine Nachzahlung auf die Rüben zu leisten und event. auch noch eine Dividende.

Abgesehen von der etwas geringen Ernte hoffen wir auf einen befriedigenden Abschluß für das laufende Geschäftsjahr.

Zuckerfabrik Neu-Schönsee.

Unsere letzte Kampagne begann am 2. Oktober 1899 und wurde am 17. Dezember 1899 beendet. Es sind in 136½ Schichten 602020 Zentner Rüben und 13870,5 Zentner Melasse verarbeitet, im Durchschnitt pro Doppelschicht 8821 Zentner Rüben. Die Durchschnittspolarisation betrug 15,69 % Zucker.

20. Spiritusbrennerei.

Das Jahr 1899 war für die landwirthschaftlichen Brennereien im Ganzen günstig. Die Kartoffelernte des Jahres 1898, die zum größten Theil in den ersten Monaten des Jahres 1899 verarbeitet wurde, war, soweit sie überhaupt zur Spiritusproduktion Verwendung fand, recht gut und trotzdem waren die für den Spiritus erzielten Preise befriedigend. Hierin sind wohl schon die günstigen Folgen der Branntwein-Steuer-gesetzgebung der letzten Jahre zu erblicken, die auf Anpassung der Spiritusproduktion an den inländischen Bedarf hinwirkte. Für die kleineren, landwirthschaftlichen Brennereien war die Gesetzgebung insofern günstig, als durch die mit der Produktion bis auf 6 Mk. für 100 Liter steigende Brennsteuer die ganz großen Betriebe etwas eingeschränkt wurden. Auch die Verwendung von denaturirtem Spiritus zu gewerblichen, namentlich zu Heiz- und Beleuchtungszwecken zu fördern, ist dem Branntweinsteuergesetz gelungen, wenn leider auch dies volkswirthschaftlich so wichtige Streben durch die großen Preisschwankungen für Spiritus nachtheilig beeinflusst wurde. Die Ungleich-

mäßigkeit des Preises war der allgemeinen Einführung des denaturirten Spiritus zu Beleuchtungszwecken hinderlich und sie veranlaßte hauptsächlich die Bildung der Zentrale für Spiritusverwerthung, die als zweiter Grund für die angemessene Preisbildung des Spiritus im Jahre 1899 angesehen werden darf.

Die wirthschaftlichen Vortheile dieser Vereinigung haben sich bereits geltend gemacht. Wegen der Gleichmäßigkeit des Preises das ganze Jahr hindurch ist der Brenneireibesitzer nicht mehr veranlaßt, seinen Betrieb auf die Monate auszu dehnen, in denen er noch genügend Weide und Grünfutter hat, wie z. B. im Monat September; er kann die Rückstände der Brennerei als Viehfutter höher verwerthen, wenn er den Betrieb in den Wintermonaten verstärkt. Auch braucht er den Betrieb nicht mit Rücksicht auf den Preis auf die Monate Mai—Juni, in denen der Stärkegehalt der Kartoffeln wesentlich zurückgegangen, die Ausbeute daher geringer und auch die Verwerthung des Futters vielfach niedriger ist, auszu dehnen. Durch die Zentrale ist ferner erreicht, daß der denaturirte Spiritus in ganz Deutschland zu einem gleichmäßig niedrigen Preise abgegeben wird. Dadurch ist es möglich geworden, den Verbrauch in Privatreisen zu fördern, auch der Staat, sowie verschiedene Städte haben sich veranlaßt gesehen, Spirituslampen für Beleuchtungszwecke aufzustellen. So besitzt der Eisenbahnfiskus bereits 8000 Lampen, die Stadt Magdeburg über 100 Lampen, obgleich sie in den Hauptstraßen elektrisches Licht hat. Dem ausländischen Petroleum wird damit Konkurrenz gemacht und die heimische Produktion gefördert. Wenn gleichzeitig der Preis für Trinkbranntwein etwas höher gehalten wird, so liegt dies doch gewiß im allgemeinen Interesse.

Ueber die Begründung der Zentrale für Spiritusverwerthung ist uns nachstehender, eingehender Bericht zugegangen:

Bei Beginn des Jahres 1899 gewannen die bisher in engstem Kreise von Interessenten vorbereiteten Projekte, das gesammte deutsche Spiritusgewerbe zu einigen, feste Formen. Es gelang dann bald, über 90 % der gesammten deutschen Kartoffelspiritusproduktion vertraglich für 9 Jahre in dem Spiritus-Verwerthungsverbände deutscher Spiritus-Fabrikanten zu koaliren, der mit der gleichzeitig von fast allen deutschen Spritfabriken geschaffenen Zentrale für Spiritusverwerthung G. m. b. H. sich zu einem Syndikate vereinigte.

Wenn dieser Zusammenschluß, der in früheren Jahren — allerdings in anderen Formen — vergeblich versucht worden war, diesmal gelang, so war hierfür in den beiden Interessentengruppen — den Brennern und den Spritfabriken — die Ueberzeugung ausschlaggebend

gewesen, daß die Entwicklung des deutschen Spiritusgewerbes große Gefahren befürchten lasse.

Durch unsere Gesetzgebung war der Trinkverbrauch in Deutschland erheblich zurückgegangen; gleichzeitig hatte die Einschränkung der Exportmöglichkeit einen früher sehr bedeutenden Absatz auf ein ganz geringfügiges Quantum reduziert. Wenn auch die Verwendung von steuerfreiem Branntwein zu technischen Zwecken im Inlande von Jahr zu Jahr größeren Verbrauch nachwies, so mußte dieser doch ein begrenzter bleiben, wenn es nicht gelang, diesem Verbrauche eine allgemeinere Ausdehnung zu geben. Dagegen nahm die Spiritusproduktion erheblich zu, und es drohte sich ein Mißverhältniß zwischen Produktion und Verbrauch herauszubilden, welches zu einem gefährdrohenden Preissturze führen mußte.

Die Spritfabriken waren andererseits in Folge der Schwierigkeit, für ihre großen Lagerbestände eine ausreichende und sichere Preisdeckung zu finden, von Jahr zu Jahr in erhöhtem Umfange dazu gezwungen worden, mit ihren Borräthen oder ihren Verkäufen Spekulationen zu treiben, wenn sie den regelmäßigen Verkehr mit ihrer Kundschaft sich erhalten wollten. Solche Spekulationen mußten zu unsoliden Zuständen führen, und in frischer Erinnerung waren noch die im letzten Berichte erwähnten Thatsachen, daß, während an der Berliner Börse starke Haussengagements die Preise für Rohspiritus trieben, Spirit in den Provinzen unter diesen Rohspirituspreisen angeboten wurde und verkauft werden mußte.

So führte die Erkenntniß der Gefahren in der bestehenden Entwicklung der Dinge die beiden Interessengruppen zusammen.

Das Verhältniß der Brenner zu den Spritfabriken ist in dieser Gesellschaft im Wesentlichen so geregelt, daß die Spritfabriken (die sich freiwillig unter einander kontingentirt haben) die Verwerthung des gesammten Spiritus für Rechnung der Brenner übernehmen. Sie erhalten hierfür, sowie für die Veredelung des Rohproduktes gewisse festgelegte Entschädigungen, die in dem wichtigsten Punkte — der Rektifikationsprämie — in Abhängigkeit von dem Durchschnittserlöse gebracht sind, den die verwertheten Spiritusmengen im Geschäftsjahre gebracht haben. Es sollte hierbei die neue Interessengemeinschaft zum Ausdruck kommen. Bei guten Spirituspreisen sollte auch der Spritfabrikant Vortheile haben, bei mittleren Preisen sind die Sätze mäßige, und bei niedrigen Preisen erheben sie sich nur unwesentlich über die Selbstkosten.

Diese große Gesellschaft kann es versuchen, zu erreichen, was dem

Einzelnen unmöglich war. Es wurde als ein volkswirtschaftlich höchst erstrebenswerthes Ziel angesehen, dem Verbräuche von Spiritus zu technischen Zwecken die Wege zu ebnen. Diese Gesellschaft macht deshalb die außerordentlichsten Anstrengungen, dies Ziel zu erreichen. Sie giebt z. B. kleinen Kommunen Spiritusglühlichtlampen, wie solche für Außenbeleuchtung bereits in vollendeter Form vorliegen, und den Spiritus für eine längere Probezeit unentgeltlich; sie stellt auch allgemein den Preis für solchen Spiritus außerordentlich niedrig, und sie will überdies eine materielle Unterstützung den Bestrebungen gewähren, die durch neue Erfindungen — wie z. B. für den Bau von Spiritusmotoren, Automobilen — einen erhöhten Verbrauch von Branntwein als möglich erscheinen lassen.

Wenn dieses zielbewußte Vorgehen Erfolg hat, so wird er von außerordentlichem Einflusse auf weite Kreise sein. Naturgemäß erfordert diese Entwicklung einen längeren Zeitraum. Aber es kann dadurch erreicht werden, daß

1. eine Vermehrung des Verbrauchs von Spiritus zu technischen und Leuchtzwecken im Inlande uns unabhängiger von dem Import von Petroleum macht und einen so großen Verbrauch von Spiritus schafft, daß der jetzige Umfang der Produktion völlig unzureichend wäre und sehr erheblich vergrößert werden müßte,
2. die dann vergrößerte Produktion mit der durch sie bedingten Förderung des Kartoffelbaues für den ärmeren Boden unserer Ostprovinzen und in weiterer Folge für diese selbst höchst werthvolle Folgen hat.

Der 1. Oktober d. Js. bedeutet den Beginn der Thätigkeit der Zentrale für Spiritusverwerthung und mit diesem Zeitpunkte verloren für mehr als $\frac{9}{10}$ des deutschen Spiritushandels die Notirungen an der Berliner Börse jede Bedeutung. Von den verbleibenden 10 % der Waare, die über ganz Deutschland sich vertheilen, kommt nur ein kleiner Theil an die Berliner Spiritusbörse. Es waren deshalb die dort gehandelten Mengen höchst geringfügig und diese kleinen Mengen wurden sehr hoch bezahlt. Es war natürlich, daß ein Theil der Verbraucher von Spiritus das Syndikat, das die Herrschaft über den Artikel gewonnen hatte, noch nicht anerkennen wollte, und es mit allen Mitteln bekämpfte, in erster Reihe natürlich dadurch, daß solche Käufer die Deckung ihres Bedarfs an dem offenen Markte — auch mit Opfern — versuchten. Hierdurch überwog die Nachfrage stets das geringfügige Angebot.

Das Geschäft ist seit der Thätigkeit der Centrale für Spiritus-Verwerthung ein regelmäßiges gewesen und man darf hoffen, daß es sich auch weiter befriedigend entwickeln wird. Es ist dies umsomehr zu erwarten, als die Centrale für Spiritusverwerthung bisher ihre Macht nicht dazu benutzt hat, die Preise zu treiben, und man deshalb annehmen darf, daß ein maßvolles Vorgehen auch in Zukunft die Entwicklung des Geschäftes fördern wird.

21. Mühlenfabrikate.

Ueber den Stand der Mühlenindustrie sind uns verschiedene Berichte zugegangen, und wenn sie natürlich auch alle gewisse gemeinsame Züge aufweisen, so finden sich je nach dem Standorte doch auch Verschiedenheiten. Wir lassen daher die einzelnen Berichte gesondert folgen:

1. Bericht aus Thorn.

Die Müllerei war im vergangenen Jahre im Allgemeinen nicht rentabel, weil wir fortwährend rückgängige Konjunkturen hatten und durch die vergrößerte Produktion der verschiedenen Mühlen in der Nachbarschaft genöthigt waren, mit dem Mehl nach auswärts zu gehen, wo die Preise niedrig und der Absatz schwierig waren.

Einen großen Fortschritt hatten wir im vergangenen Jahre zu verzeichnen: Die Gründung der Ostdeutschen Müllereivereinigung, d. h. den Zusammenschluß von einigen zwanzig Mühlen unserer Provinz, welche zu gleichen Preisen und Bedingungen zu verkaufen sich verpflichteten, wodurch der bisherigen Preisdrückerei ein Ende gemacht wurde. Einige kleine Mühlen unserer Gegend stehen zwar noch abseits, im Glauben, dadurch besser wegzukommen; sie werden aber bald einsehen, daß sie hiervon nur Schaden haben und werden sich hoffentlich unseren Bestrebungen, die nur zur Hebung unseres Gewerbes dienen, anschließen.

Der Absatz in Kleie war schlank, zu annehmbaren Preisen.

Gemahlen wurden 9000 Tonnen Weizen, 5400 Tonnen Roggen, zusammen 14400 Tonnen.

2. Bericht aus Leibitsch.

Unser Bericht für die Betriebsperiode 1899 vermag von einer Besserung der Lage des Mühlengewerbes Nichts zu erzählen; im Gegentheil haben sich unsere im vorjährigen Bericht ausgesprochenen Befürchtungen für die Zukunft nicht nur erfüllt, sondern sind durch die Thatsachen noch übertroffen worden.

Die unheilvollen Ausnahmetarife für Getreide nach den Hafentplätzen haben es dahin gebracht, daß in unserem Bezirk der Einkauf so erschwert und das Rohmaterial so vertheuert wurde, daß eine Anzahl größerer Mühlen sich zu einer Konvention zusammenschlossen, um wenigstens die Fabrikpreise hoch zu halten, dies ließ sich aber nicht durchführen, weil die Nachbarprovinz Posen, die früher von uns Fabrikate bezog, in der Lage war, uns in unserem eigenen Domizil jetzt mit Mühlenfabrikaten Konkurrenz zu bieten. Dieser durch die Tarifpolitik herbeigeführte unnatürliche Zustand, daß die Konsumgebiete nach den Produktionsgebieten, anstatt zu kaufen, liefern, muß die ostdeutsche Mühlenindustrie einfach ruiniren. Dazu kam, daß in der zweiten Hälfte der Berichtsperiode das Königl. Proviantamt in Thorn seine Einkäufe in Roggen zu einem Preise bewirkte, der 8 Mk. über Marktpreis betrug und der dem von der landwirthschaftlichen Zentral-Notirungsstelle für Berlin notirten Preise annähernd gleichkam, sodaß wir Monate lang nicht unseren Bedarf zu annähernd lohnenden Preisen decken konnten, und zu Betriebseinschränkungen schreiten mußten. Während der ganzen Berichtsperiode hatten wir durch eine rückläufige Preisbewegung, die ununterbrochene Verluste am Lager gebracht hat und in Folge derselben außerordentlich erschwerte Absatzverhältnisse, sodaß wir das Jahr 1899 als ein für die Mühlenindustrie des hiesigen Bezirks höchst ungünstiges bezeichnen müssen.

Der Ausblick in die Zukunft vermag auch nicht neuen Muth zu erzeugen, zumal durch das leider auch von der Thorner Handelskammer befürwortete neue Mehl-Export-Reglement der Absatz von Mehlen nach dem Auslande immer weniger nutzbringend, oder sagen wir gleich unausführbar geworden ist, und unser Bedenken hat sich voll bewahrheitet. Der Absatz von Hintermehlen, der bis dahin möglich war, ist hintertrieben, der Absatz von Feinmehlen aber keineswegs ermöglicht worden, besonders durch die auf bestimmte Prozente beschränkten Ausbeuteverhältnisse, und dadurch sehen wir uns auch im Binnenlande immer mehr in unseren Absatzgebieten beschränkt, weil diejenigen Etablissements, die seither ihre Fabrikate in das Ausland gegeben haben, dieselben nun nothgedrungen auf den inländischen Markt werfen und diesen drücken müssen.

So haben uns denn die Eisenbahntarife, die Exportbeschränkung und die unverständlichen Preise, die das Proviantamt für Getreide bezahlt, dahin gebracht, daß die seither mit einem wenigstens auskömmlichen Nutzen arbeitende Mühlenindustrie des Bezirks zu einem Gewerbe geworden ist, dem Jeder am liebsten den Rücken kehrt.

3. Bericht aus Kulm.

Wir haben im Jahre 1899 ca. 4000 Tonnen Weizen und Roggen vermahlen und diese Produktion nur in Kulm, Stadt und Kreis und in den benachbarten Kreisen mit gutem Mahlnutzen abgesetzt. Durch den milden Winter im Januar, September und März hatten die Handwerker und Arbeiter Beschäftigung und demgemäß war hier und dort ein flottes Bäckereigeschäft, sodaß der Mehilverkauf nicht stockte, vom April bis November sogar so flott war, daß unsere Mühle kaum den Bedarf der Kundschaft decken konnte. Im Dezember trat durch den plötzlichen starken Frost ein Stillstand ein; das Weihnachtsgeschäft in Weizenmehl war sehr mäßig, es wurde sogar unter Kurs gehandelt um abzusetzen. Die Getreidepreise waren im Laufe des Jahres nur geringen Schwankungen ausgesetzt, wir zahlten in den einzelnen Monaten je nach Qualität:

Im Januar	für Weizen	156—160	Mk.,	für Roggen	138—144	Mk.
"	Februar	"	"	"	138—143	"
"	März	"	"	"	133—141	"
"	April	"	"	"	130—134	"
"	Mai	"	"	"	130—138	"
"	Juni	"	"	"	138—140	"
"	Juli	"	"	"	136—138	"
"	August	"	"	"	125—130	"
"	September	"	"	"	128—135	"
"	Oktober	"	"	"	135—140	"
"	November	"	"	"	135—140	"
"	Dezember	"	"	"	130—136	"

pro Tonne (= 20 Ztr.) für mahlfähiges Getreide.

4. Bericht aus Lautenburg.

Das vergangene Geschäftsjahr war im Großen und Ganzen als ein günstiges zu bezeichnen.

Bermahlen habe ich 36395 Zentner Roggen und 18674 Zentner Weizen.

Die Hauptbezugsquelle sowohl für Roggen als auch für Weizen war für mich nicht Rußland, sondern die Umgegend, die einen ziemlich bedeutenden Posten Roggen produziert. Bis zur Ernte habe ich hin und wieder auch aus Rußland Getreide bezogen, und die Einfuhr von dort hob sich kurz vor der Ernte. Nach der Ernte bis zum Jahres- schluß war die Zufuhr aus Rußland vollständig wie abgeschnitten, da Roggen drüben bedeutend theurer war, und Weizen denselben Preis wie hier hatte. Es ist sogar vorgekommen, daß Roggen in die

dicht an der Grenze liegenden russischen Mühlen von hier aus bezogen wurde.

Roggen ist durchweg gut geerntet worden und hat ein ziemlich hohes holländisches Gewicht.

Das Absatzgebiet der hiesigen Getreidehändler hat sich fast ganz nach Königsberg verschoben, da dort bessere Preise gezahlt werden.

Die Zufuhr war reichlich, größer als der Bedarf, sodaß ich noch den Export von Roggen betreiben konnte. Der Weizen von 1899er Ernte ist bedeutend minderwerthiger als der von 1898, da während der Erntezeit eingetretene Regenschauer die Einfuhr vom Felde verzögert hatten, es ist daher schwer, tadellose Qualitäten zu beschaffen, jedoch habe ich auch bis zum Schluß des Jahres meinen größten Bedarf aus der Strasburger und Soldauer Gegend beschafft, wo in Folge der vielen Parzellirungen von Jahr zu Jahr immer mehr Weizen angebaut wird, während die Lautenburger Gegend kaum ein nennenswerthes Quantum Weizen liefert.

Mein Absatzgebiet für Weizenmehl sind Lautenburg und die Nachbarstädte, für Roggenmehl ebenfalls Lautenburg und die Nachbarstädte sowie die Danziger Niederung. Der Absatz nach der Kulmer Gegend ist jedoch fast vollständig abgeschnitten, während er früher sehr rege war.

Die neuentstandenen Großmühlen drücken, um für Absatz ihrer Fabrikate zu sorgen, unverhältnißmäßig auf die Preise.

Der Absatz von Mehl bis zur Ernte kann als ein schlanker bezeichnet werden, und es wurde auch ein einigermaßen entsprechender Nutzen erzielt, späterhin jedoch trat Stockung ein.

In Kleie war in Folge der umliegenden größeren Güter ebenfalls schlanker Absatz, sodaß die Erzeugnisse bei Weitem nicht den Bedarf deckten und ich auch von auswärts solche beziehen mußte. Doch ein großer Nutzen ist an der russischen Kleie nicht zu erzielen, da hier dieselbe mit 10, höchstens 20 Pf. pro Ztr. Verdienst gehandelt wird.

Betreffs des Verladens von Mehl habe ich durch den Mangel an Waggons große Schwierigkeiten gehabt, und es wäre Sache der Handelskammer, für Abstellung dieses Uebels Sorge zu tragen.

Die Lohnverhältnisse sind in den letzten Jahren stark gestiegen, auch hat sich im vergangenen Jahre die Sachfengängerei mehr als sonst bemerkbar gemacht. Es müßte Seitens der Regierung wenigstens dafür Sorge getragen werden, daß die Familie des Sachfengängers von diesem entweder mitgenommen wird, oder es muß derselbe ausreichende Mittel zur Unterhaltung seiner Familie vor der Ertheilung des

Wanderscheines bei der Polizeiverwaltung deponirt haben; denn unsere Stadt leidet sehr unter der Armenlast.

22. Bierbrauereien.

In den Verhältnissen der Thorner Brauereien hat sich im Jahre 1899 gegen das Vorjahr wenig geändert.

Die eine Brauerei, deren Besitzer im Jahre 1898 in Konkurs gerathen war, erstand in der Subhastation ein Hypothekengläubiger, der sie unter Betheiligung zweier hiesiger Herren wieder in Betrieb setzte.

Die Eisverhältnisse waren auch in diesem Winter recht mißliche, sodaß der Bedarf trotz aller Anstrengungen nur ungenügend gedeckt werden konnte.

Der Sommer verlief dem flauen Winter entsprechend kühl und regnerisch und brachten nur die Monate Juli und August einige Wochen wirklich warmer Tage.

Betreffs der Preise für Rohmaterialien ist noch zu erwähnen, daß Gerste ungefähr zum gleichen Preise wie im Vorjahre zu haben war, während Hopfen mit ca. 100 Mk. pro Ztr. theurer bezahlt werden mußte.

Im Allgemeinen war demnach das Ergebnis des Berichtsjahres kein glänzendes.

Für das laufende Jahr sind die Ausichten etwas günstiger, da an Eis kein Mangel ist und die Preise für Gerste und Hopfen normale sind.

Aus Culmsee wird uns berichtet, daß der Hochsommer mit seiner Unbeständigkeit in den kühlen Tagen zwar störend auf den Verkauf gewirkt habe und nur ein kleiner Mehrumsatz gegen das Vorjahr zu verzeichnen sei, immerhin sei das Geschäftsjahr als befriedigend zu betrachten, da die Preise trotz des Druckes der Konkurrenz auf der Höhe des Vorjahres geblieben seien.

Die Höcherlbräu-Aktiengesellschaft Kulm, der größte Brauereibetrieb unseres Bezirks, blickt auch auf ein leidliches Geschäftsjahr zurück. Der Bierabsatz hat sich zwar nur wenig gegenüber dem Vorjahre gebessert, doch da anzunehmen ist, daß die Steigerung des Bierabsatzes im Jahre 1898 um ca. 4000 hl den hier abgehaltenen großen Manövern zuzuschreiben war, so bedeutet die Erhaltung dieses Absatzes in dem letzten für die hiesige Gegend manöverfreien Jahre immerhin einen bedeutenden Fortschritt. Es konnte den Aktionären eine Dividende von 9 % gewährt werden.

Aus Neumark wird uns mitgetheilt, daß der Bierumsatz gegen das Vorjahr zurückgegangen sei und dieser Rückgang wird auf den geringen Eisvorrath vom Winter 1898/99 zurückgeführt.

Aus Briesen ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

Im Allgemeinen war das vergangene Jahr für die Brauerei-Industrie kein ungünstiges, wenngleich der Bierkonsum durch das anhaltende kalte und regnerische Wetter während des Frühjahrs und eines Theils des Sommers beträchtlich eingeschränkt wurde, wogegen der warme und schöne Spätsommer und Herbst diesen Uebelstand wieder einigermaßen gehoben hat.

Die Preise für Rohprodukte haben sich in angemessenen Grenzen gehalten. Gute Braugerste notirte zwischen 130 und 150 Mk. pro Tonne, während Hopfen in schöner Waare, bayr. Provenienz, im Herbst des Jahres 1899 um ca. 100 Mk. pro Zentner gegen das Vorjahr in Folge der guten Ernte billiger war.

Leider ist der Gewinn trotz der verhältnißmäßig günstigen Preise der Rohprodukte verhältnißmäßig sehr ungünstig ausgefallen und hat diese betrübende Erscheinung verschiedene Ursachen, die ich nachstehend erörtern will.

Zunächst mußten in Folge des sich stark fühlbar machenden Arbeitermangels die Arbeitslöhne erhöht werden, was jedoch nicht zu erheblich in die Wagschale fiel; bedeutend schwerer dagegen lastet namentlich auf den kleinen und mittleren Brauereien die von den Kommunen erhobene Biersteuer, die für meine kleinen Verhältnisse (ich habe im vergangenen Jahre ca. 8000 hl produziert) drei bis viertausend Mark ausmacht, wie man sieht im Vergleich zur Produktion eine kolossale Summe, die garnicht wieder einzubringen ist, weder auf Kosten der Qualität des Bieres noch auch durch eine Preiserhöhung, da die großen Aktien-Gesellschaften diese Steuern ebenfalls selbst tragen.

Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß eine Anzahl kleinerer und mittlerer Brauereien in Folge der kommunalen Bierbesteuerung bereits zu Grunde gegangen ist oder noch zu Grunde gehen wird. Während es den großen Aktien-Gesellschaften vielfach, und zwar hauptsächlich den meisten auf Lantime angestellten Direktionsbeamten, darauf ankommt, einen möglichst großen Umsatz zu erzielen, ohne weiter darüber nachzudenken, ob für die Aktionäre eine Dividende herauskommt oder nicht und sie dabei den Kunden nicht nur niedrige Preise, sondern auch noch alle möglichen sonstigen Vergünstigungen einräumen, wie z. B. die kostenlose Aufstellung theurer Bierapparate,

Lieferung von Kohlen säure, kostenfreie Hingabe von Eis, kostspielige Geschenke u. s. w., ist es klar, daß kleinere und mittlere Brauereien, die verhältnißmäßig viel größere Aufkosten zu tragen haben, wenn deren Besitzer nicht besonders günstig pekuniär fundirt sind, allmählig zu Grunde gehen müssen. Sie werden von den großen Aktiengesellschaften einfach aufgefressen.

Die Königl. Staatsregierung würde sich den wärmsten Dank des Brauermittelstandes verdienen, und eine Menge wirthschaftlicher Existenzen fördern und erhalten, wenn sie sich entschließen wollte eine Staffelung der Brausteuer derart einzuführen, daß mit dem größeren Verbrauch von Malz auch eine Erhöhung der staatlichen Brausteuer einträte. Hierdurch würden die Aktien- und anderen großen Brauereien verhindert werden mit den Preisen zu schleudern und dem Staate würde eine neue bedeutende Einnahmequelle dadurch eröffnet werden.

Ein fernerer wunder Punkt im Brauereigewerbe ist die Duldung der Verwendung von Surrogaten Seitens des preußischen Staates. Während andere Staaten, an der Spitze Bayern, schon lange ein vollständiges Surrogatverbot erlassen haben, hat Preußen sich bisher dazu nicht entschließen können. Es ist wohl klar, daß hierdurch das Ansehen der im Königreich Preußen im Betriebe befindlichen Brauereien nicht gerade gefördert wird und es ist den Biertrinkern wahrlich nicht zu verargen, wenn sie den Genuß derjenigen Biere vorziehen, von denen sie genau wissen, daß zu ihrer Herstellung nichts anderes verwendet worden ist als Hopfen, Malz und Wasser.

Mögen meine der nackten Wahrheit entsprechende Ausführungen das Glück haben an geeigneter Stelle die gebührende Würdigung zu finden, mein und meiner Berufsgenossen Dank wird allen denen sicher sein, die dazu beitragen helfen einen geachteten, königstreuen Stand vor dem langamen, aber sicheren Untergang zu bewahren.

23. Honigkuchen.

Das Geschäftsjahr 1899 kann nicht als besonders günstig für die Honigkuchen-Industrie bezeichnet werden, denn wenn auch die Fabriken über Mangel an Absatz nicht zu klagen hatten, da sie ihren Umsatz bedeutend erhöhen konnten, so war das finanzielle Ergebnis bei den abgesehen vom Mehl recht hohen Preisen aller Rohmaterialien, besonders für Kohlen und Holzstäben, nicht zufriedenstellend.

Inländischer Honig wurde in sehr großen Mengen, wie man es seit Jahrzehnten nicht gesehen hat, an den Markt gebracht, sodaß die hiesigen Fabriken etwa 4—5000 Ztr. zum Durchschnittspreise von 39

bis 40 Mk. aufkaufen konnten. Der Honig lieferte einen guten Wachsertrag, sodaß der verhältnißmäßig hohe Anlagepreis sich dadurch ermäßigte. Die rationelle Entwicklung der einheimischen Bienenzucht sollte auch mit staatlichen Mitteln gefördert werden, denn je unabhängiger unsere Industrie vom Bezuge amerikanischen Honigs wird, umso mehr wird sie Konsumentin der inländischen Produktion, die andererseits zum großen Theil ihre Erzeugnisse konsumirt. Der amerikanische Honig blieb fortgesetzt theuer und knapp.

Die Ausichten auf das Zustandekommen des Zuckerkartells und das weitere Anhalten der Kohlenknappheit eröffnen der an feste Verkaufspreise gebundenen Honigkuchen-Industrie keine guten Perspektiven für das kommende Jahr.

24. Leder und rohe Häute.

Das Geschäft in fertigem Leder bewegte sich in der ersten Hälfte des Jahres 1899 in normalen Bahnen. Der Umsatz erfuhr eine kleine Steigerung. Anfang August wurden die Preise fester. Die bedeutendsten Sohllederfabriken Norddeutschlands schlossen sich zu einer Vereinigung zusammen und setzten eine berechtigte Erhöhung der Preise für ihre Fabrikate durch, die im Dezember durchschnittlich 15—20 % gegen August-Preise betrug. Ihrem Beispiel folgten die Oberlederfabrikanten, die namentlich für Kalb- und Ziegenleder die Preise in sehr rigoroser Weise erhöhten. Diese Preissteigerungen bei den Schuhmacher- und Sattler-Meistern durchzusetzen fällt außerordentlich schwer, weil beide Gewerbe sich in einer sehr schwierigen Lage befinden. Schuld daran ist der Mangel an guten Arbeitskräften, der hohe und lange Kredit, den sie gewähren müssen, ein Uebelstand, auf den nicht oft und energisch genug hingewiesen werden kann; ferner bei den sogenannten Borrathsschuhmachern, die ihre Waare gelegentlich der Jahrmärkte auf dem platten Lande verkaufen, der Ausfall oder schwache Besuch dieser Märkte in Folge der Maul- und Klauenseuche.

Kurz, der Zwischenhändler muß mit einem kleinen Aufschlag zufrieden sein, der dem Mehr, das er bezahlt, nicht entspricht und — die Differenz mit seinem geringeren Nutzen decken. Die hiesigen Sattlereien waren zum Theil lohnend für die Militärverwaltung beschäftigt.

Das Geschäft in rohen Häuten war nicht lohnend. Durch Eingreifen des Auslandes — namentlich Frankreichs und Nordamerikas — es gingen Waggonladungen gesalzener Rindhäute von hier direkt nach Hamburg zur Verladung nach drüben — wurde auch hierin der Markt

im Herbst für Rindleder, Kalb- und Schaffelle fester. Roßhäute blieben fast unverändert. Von der Preissteigerung konnten die Händler aber keinen Nutzen ziehen, da sie derselben vorgriffen und die Mehrpreise, die hier bezahlt wurden, beim Verkauf nicht erreicht wurden. Die Treibereien beim Einkauf gingen so weit, daß der bisher überall übliche Abzug von 4 Pfund pro Rindhaut für Knochen, Horn, Dung u. in Fortfall kam. Hasenfelle brachten vorjährige Preise. Gegen Ende des Jahres 1899 hielten sich sowohl die deutschen Gerber als auch das Ausland vom Einkauf zurück, wodurch ein Nachgeben der Preise bereits stattgefunden hat.

25. Schuhfabrikation.

Die Schuhfabrikation wurde durch die Bitterung ungünstig beeinflusst. Der Umsatz war unverändert. Bestellungen gingen zwar in genügender Zahl ein, sodaß das ganze Jahr stark zu thun war, zum Theil mußte mit Ueberstunden gearbeitet werden. Die zu erzielenden Preise bringen aber nur geringen Nutzen, der noch durch viel Verluste bei der Kundschaft geschmälert wird. Arbeitskräfte waren in genügender Anzahl vorhanden, nur in technisch vorgebildeten Leuten, namentlich Zwickern und Zuschneidern, machte sich ein Mangel bemerkbar. Die zu verarbeitenden Materialien, Ober- und Unterleder, Gummizug, Drellfutter, Lacks, Nähseide, Kleber, Pflöckholz u. sind sämmtlich bedeutend theurer geworden, ohne daß bisher eine entsprechende Steigerung der Preise für das fertige Fabrikat herbeizuführen war.

Außer den Thorner Betrieben besteht in unserm Bezirke auch noch eine Schuhfabrik in Löbau, die vor etwa 5 Jahren gegründet worden ist. Sie beschäftigt etwa 50 Schuhmacher mit Verarbeitung des Leders zu Schuhen und Stiefeln, wobei die einzelnen Arbeiter je nach Fähigkeit und Fleiß 10–20 Mk. wöchentlich verdienen. Die fertigen Schuhwaaren werden an Schuhgeschäfte in der Provinz abgesetzt.

26. Ziegeleien.

Die in früheren Jahren hier selbst recht blühende Ziegelei-Industrie sank trotz aller Anstrengungen nicht mehr zu der ehemaligen Bedeutung emporarbeiten. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich bei einigen Ziegelfabrikanten selbst, in der mangelnden Erkenntniß verständigen Zusammenschlusses, wie solcher seit den letzten Jahren auf fast allen Gebieten des Erwerbslebens zum Segen der Produzenten sich wahrnehmen läßt. Mit Mühe und Noth haben sich die Preise um knapp eine Mark pro Tausend Ziegel erhöhen lassen, was nicht

annähernd den durch theurere Arbeitslöhne und durch die erheblich gestiegenen Kohlenpreise wesentlich vertheuerten Herstellungskosten entspricht. Ganz besonders klagten die umfangreichen und leistungsfähigen Ziegeleibetriebe in Grembotschin und Leibitsch darüber, daß die seit Jahren in Aussicht gestellte Bahnverbindung etwa von Katharinenflur, einer neu anzulegenden Weiche der Thorn—Insterburger Bahn, oder von Mocker ein Zukunftstraum bleibt, trotzdem die angestellten Ermittlungen zu dem Ergebniß führten, daß die Rentabilität dieser kurzen Strecke eine mehr als gesicherte, ja geradezu glänzende wäre; unergründlich ist es, daß gerade in unserem Kreise zur Hebung der Industrie staatlicherseits Nichts geschieht, trotzdem hier die Vorbedingungen auf das Beste und Sicherste vorhanden sind.

Unvermeidlich wird ein noch größerer und fühlbarer Rückgang in den Ziegeleibetrieben eintreten, wenn ein Absatz nach außerhalb durch direkte Bahnverladungen nicht baldigst ermöglicht wird.

Der Ueberstand an Ziegeln ist wieder ein ganz bedeutender. Drainröhren sowie Dachsteine fanden gleichfalls nur mäßigen Absatz.

Es notirten:

Hintermauerungsziegel (Schluff)	20	— 18	— 19	— 21	Mk.
„ (Thon)		22½	— 23	— 23½	„
Klinter			24	— 27	„
Verblender		29	— 32	— 31	„

pro 1000 Stück ab Ziegelei.

Nicht nur die Ziegeleien des Thorner Kreises klagten über ein schlechtes Geschäftsjahr, sondern auch aus anderen Kreisen wird uns geschrieben, daß die gedrückten Preise nur einen recht geringen Gewinn abgeworfen haben, auch machte sich an vielen Orten der Leutemangel stark fühlbar.

27. Maschinenbau.

Der Gang der Thorner Geschäfte im verflossenen Jahre war im Allgemeinen recht rege. Besonders groß war der Umsatz in landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, sodaß in der Nachsaison die Aufträge nicht immer prompt erledigt werden konnten. Dagegen sind die Lieferungen für Behörden im Submissionswege gegen das letzte Berichtsjahr zurückgeblieben. Der Verkehr mit Rußland hat fast ganz aufgehört.

Der Geschäftsverkehr mit der Landkundschaft ist immer noch dadurch erschwert, daß der kleine Landmann und auch ein großer Theil der Großgrundbesitzer längeren Kredit bei gedrückten Preisen beanspruchen.

Im Allgemeinen sind die einzelnen Betriebe gut beschäftigt gewesen und brauchten Arbeiterentlassungen zum Winter nicht stattzufinden.

Von Wichtigkeit für unsere Maschinenfabriken in Thorn und Mocker wäre die baldige Aufstellung eines Ladekrahnes auf dem Bahnhofe Mocker.

Von dem Inhaber der Kulmer Maschinenfabrik erhielten wir den nachstehenden Bericht:

Erst im letzten Jahre habe ich damit begonnen mit meinen Fabrikaten, welche hauptsächlich für die Landwirthschaft bestimmt sind, über die Grenzen der Provinz herauszugehen, bis dahin war mein Geschäft fast ausschließlich auf den Kreis angewiesen. Durch die immerhin als gut zu bezeichnende Ernte war ein beträchtlicher Mehrumsatz im Vergleich zum Jahre 1898 zu verzeichnen und in Folge dessen wurden auch Rohmaterialien jeder Art in erhöhtem Maße verwandt. Bezogen wurden etwa 18 Waggons Maschinentohlen, 4 Waggons Schmiedekohlen, 4 Waggons Coke, 3 Waggons Roheisen und 6 Waggons Walzeisen. An landwirthschaftlichen Maschinen fremden Fabrikats wurden für ca. 32000 Mk. bezogen, während die Gesammtausfuhr ca. 100000 Mk. betrug. An neuem Werkzeug und Betriebsmaschinen wurden etwa für 11850 Mk. angeschafft und außerdem einige bauliche Vergrößerungen vorgenommen.

Mein Dampfpflug- und Dreschmaschinen-Verleihgeschäft hat keinerlei weitere Ausdehnung erfahren.

Durch Besserung unserer Verkehrswege, namentlich bessere Verbindung in der Richtung nach Graudenz würde meinem Geschäft viel geholfen sein.

28. Seifenfabrikation.

Das abgelaufene Geschäftsjahr hat in seinen ersten zwei Dritteln kaum einen Unterschied gegen das vorhergegangene erbracht, wenn nicht etwa noch gespanntere und schwierigere Verhältnisse besonders im zweiten Drittel.

Die Rohmaterialien fingen an, nachdem sie in der Mitte des Jahres 1898 ihren niedrigsten Stand erreicht hatten, zu steigen und hätten im zweiten Drittel des Jahres 1899 schon wesentliche Erhöhungen erfahren. Leider aber trugen fast alle Fabrikanten diesen Erhöhungen auf Grund ihrer billigeren Einkäufe nicht Rechnung, sodaß für die Fabrikate die niedrigsten Preise bestehen blieben und ein gutes Theil Nutzen verloren ging. Als jedoch die Preiserhöhungen für Rohmaterialien noch weitere Fortschritte machten und einzelne Fabrikanten schon zu neuen Käufen gezwungen waren, machten sich Ende August

Bestrebungen zur Bildung einer Konvention unter den Seifenfabrikanten für die Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen und Pommern geltend, die auch Anfang September von Erfolg gekrönt waren.

Seit diesem Zeitpunkte sind die Preise für Fabrikate den Preisen für die Rohmaterialien angepaßt worden, sodaß wohl für das nächste Geschäftsjahr auf eine bessere Rentabilität der Seifen-Industrie gerechnet werden darf. Der befürchtete Ausfall im Absatz der Produkte hat sich bisher nicht geltend gemacht, der Umsatz erfuhr vielmehr eine wesentliche Steigerung, und es wäre mit Freuden zu begrüßen, wenn von Seiten der Abnehmer die unter vielen Mühen neu geschaffene Lage richtig erkannt und durch ein ähnliches Zusammenstehen befestigt würde.

Die im vorigen Bericht ausgesprochenen Wünsche, daß die Uferbahn Thorn Station werde und die Schiffbarmachung der Drewenz bleiben noch immer zu erwähnen, da gerade diese beiden Faktoren wesentlich zur Ausdehnung dieser Industrie in Thorn beitragen könnten.

29. Holzschneidemühlen.

Bericht aus Thorn.

Die Rundholzpreise für Nadelhölzer erhielten gegen das Vorjahr eine weitere Preissteigerung, dasselbe galt auch für beeilte Kanthölzer (Mauerlatten). Erstere blieben bis zum Schluß der Flößerei fest, dagegen gingen Kanthölzer in Folge mehrerer Konkurse Warschauer Baufirmen ca. 8 % zurück. Laubhölzer, mit Ausnahme von Eichen, welche theurer bezahlt werden mußten, hatten dieselben Einkaufspreise wie im Vorjahre. Gute Bretter, Tischler- und Fußbodenwaare waren gesucht und wurden schlanf verkauft. Die Preise für geschnittene Bauhölzer gingen auch etwas höher und waren starke Balken besonders sehr begehrt. Für geringere Bretter wurden nur vorjährige Preise erzielt und war die Nachfrage darin sehr mäßig. Nach Eichen- und Erlenbrettern war viel Begehrt, dagegen war in anderen Laubholz- bretttern wenig Umsatz zu erzielen.

Bericht aus Briesen.

Die Sägemühlen-Industrie im Kreise Briesen hat im Jahre 1899 sich nicht des besten Erfolges erfreut. Durch die Anordnung der Forstverwaltungen, krankes Holz mit gesundem zu gleichen Preisen in großen Posten auszurufen, wird das Geschäft, wenn man die heutigen Rundholzpreise dafür zahlt, wenig nutzbringend. Ebenso wird durch langes Aushalten der Hölzer, die eine Zapfstärke von 10—12 cm haben, den Sägemühlenbesitzern dieses Holz je nachdem es zur betreffenden Tax-

Klasse gehört, bis zu 18 Mt. das Festmeter berechnet. Es wäre zu empfehlen, dieses geringe Holz zu Brennholz zu schlagen und den Holzhändlern Material zur Verfügung zu stellen, aus dem man Nutzholz aber nicht Brennholz machen kann.

Obgleich im Vergleich zu früheren Jahren das Rundholz 30 bis 40 % theurer ist, läßt sich in Anbetracht der geringen Qualität unseres Holzes kaum 10 % mehr für das fertige Material erzielen, auch sind größere vorjährige Bestände zurückgeblieben.

Bericht aus Kulm.

Mit der Schneidemühle wurden ca. 3500 fm russ. Rundkiefen aufgeschnitten, die vom Frühjahr bis Herbst auf dem Thorner Markt gekauft wurden. Die gesammte Produktion unser Mühle wird nur theils zum eigenen Baugeschäft im Hobelwerk u. verarbeitet oder an die Tischlermeister und Landwirthe in Stadt und Kreis in roher und bearbeiteter Schnittwaare verkauft. Lieferungen nach Berlin, Magdeburg u. in geschnittenen Brettern und Kantholz sind von uns aufgegeben worden, da bei den hohen Preisen des Rohmaterials kein Nutzen mehr herauszurechnen ist. Einen wirklichen Nutzen kann man überhaupt nur noch beim Plaggeschäft herausrechnen; die bei Lieferungen nach außerhalb erzielten Preise stehen in keinem Verhältniß zum Produktionspreis. Der anhaltend hohe Bankdiskont schmälert den Nutzen ebenfalls sehr, zumal da der Kredit im Bau- und Holzgeschäft vom Publikum sehr in Anspruch genommen wird. Letzteres gilt auch von den andern Baugeschäften in Kulm, die ohne Dampftrieb arbeiten.

30. Verwaltungsbericht über die Stadtbahn Briesen.

Die am 1. April 1898 dem öffentlichen Betriebe übergebene Stadtbahn Briesen hat seit Erstattung des letzten Verwaltungsberichts weiter bewiesen, wie segensreich diese Verkehrseinrichtung nicht nur für das reisende Publikum, sondern auch für Landwirthschaft, Handel und Gewerbe ist.

Die Benutzung der Bahn ist nunmehr eine allgemeine geworden. Die erhebliche Steigerung des Verkehrs hat auch in dem verflossenen Jahre eine Erweiterung der Bahnhofsanlage erfordert.

In Folge Beschaffung des Gütermotorwagens, durch welchen eine Trennung des Personen- und Güterverkehrs herbeigeführt werden konnte, ist der Anbau des Wagenschuppens nothwendig geworden, auch hat sich der Güterschuppen für den umfangreichen Stückgut-Verkehr als zu klein erwiesen. Ferner hat sich die Noth-

wendigkeit herausgestellt, auf dem Staatsbahnhof einen Theil des Ladegleises mit elektrischer Leitung zu versehen. Hierdurch wird die Stadtbahnverwaltung in den Stand versetzt, die auf dem Staatsbahnhof befindlichen Wagen zu jeder Zeit abzufahren, während früher erst abgewartet werden mußte bis eine staatliche Rangirmaschine diese Wagen auf das Gleise der Stadtbahn überführte. Die Neuanlagen und Verbesserungen welche demnächst beendet sein werden, werden einen Kostenaufwand von ca. 10160 Mk. verursachen, sodaß nunmehr das Gesamtanlagekapital der Stadtbahn Briesen 237160 Mk. beträgt.

Der sich immer mehr hebende Verkehr auf der Stadtbahn Briesen wird auch in diesem verflossenen Jahre nicht nur die durch das erhöhte Anlagekapital bedingten größeren Aufwendungen an Zinsen u. d. d. decken, sondern noch Ueberschüsse abwerfen.

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist, hat die Stadtbahn im verflossenen Kalenderjahr 1899 nachstehende Ueberschüsse geliefert:

Monat	Einnahme		Ausgabe		Ueberschuß	
	Mk.	Ps.	Mk.	Ps.	Mk.	Ps.
Januar	2 061	08	954	79	1 106	29
Februar	1 922	45	1 065	80	856	65
März	2 462	59	1 327	18	1 135	41
April	2 482	05	949	65	1 532	40
Mai	2 307	65	1 259	71	1 047	94
Juni	2 544	95	998	02	1 546	93
Juli	2 887	—	1 439	29	1 447	71
August	2 695	24	1 320	28	1 374	96
September	2 668	86	579	12	2 089	74
Oktober	2 836	10	1 663	74	1 172	36
November	2 764	31	1 394	03	1 370	28
Dezember	2 444	33	1 975	24	469	09
Zusammen	30 076	61	14 926	85	15 149	76

mithin ergibt sich ein monatlicher Durchschnittsüberschuß von 1262,48 Mk., während der Durchschnittsüberschuß seit Eröffnung der Stadtbahn vom 1. April bis Ende Dezember 1899 = 9 Monate 1086,47 Mk. betragen hat, mithin durchschnittlich 176,01 Mk. monatlich mehr.

Die oben berechneten Gesamt-Einnahmen für 1899 von 30076,61 Mk. vertheilen sich auf:

Monat	Personen- Fahrgeld ll. u. III. Kl.		Fahrgeld für Gunde		Fahrgeld für Gepäd		Frachten für			Sonstige Ein- nahmen		Zu- sammen				
							Stückgut	Eilgut	Wagen- ladungen							
	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.	Mt.	Fl.		
Januar	1089	30	1	50	41	80	325	80	12	60	579	—	11	08	2061	08
Februar	856	65	1	10	37	50	317	35	17	10	689	—	3	75	1922	45
März	947	40	1	30	35	70	467	35	15	—	846	—	149	84	2462	59
April	1047	50	0	70	46	20	419	10	12	10	946	—	10	45	2482	05
Mai	1099	70	0	20	42	50	394	05	18	90	743	—	9	30	2307	65
Juni	972	60	1	10	48	60	417	60	18	10	921	—	165	95	2544	95
Juli	1336	70	8	90	96	40	423	10	28	90	979	—	14	—	2887	—
August	1041	24	1	30	34	20	473	20	31	40	1098	—	15	90	2695	24
September	1030	90	1	10	47	50	459	15	30	80	1012	—	87	41	2668	86
Oktober	1138	50	1	10	42	70	428	05	27	30	1180	—	18	45	2836	10
November	1111	54	2	30	38	70	430	20	23	90	1083	—	74	67	2764	31
Dezember	1015	60	1	50	20	50	393	15	32	90	824	—	156	67	2444	33
Zusammen	12687	63	22	10	532	30	4948	10	269	—	10900	—	717	48	30076	61

Bemerkt wird, daß das Geschäftsjahr der Stadtbahn mit dem Rechnungsjahr 1. April—31. März zusammenfällt, vorstehende Uebersicht ist lediglich für den Bericht der Handelskammer gefaßt.

Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1899

vom 1. Januar bis 16. Januar:

6 % für Wechsel, 7 % für Lombard-Darlehne,

vom 17. Januar bis 20. Februar:

5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,

vom 21. Februar bis 8. Mai:

4½ % für Wechsel, 5½ % für Lombard-Darlehne,

vom 9. Mai bis 18. Juni:

4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,

vom 19. Juni bis 6. August:

4½ % für Wechsel, 5½ % für Lombard-Darlehne,

vom 7. August bis 2. Oktober:

5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,

vom 3. Oktober bis 18. Dezember:

6 % für Wechsel, 7 % für Lombard-Darlehne,

vom 19. Dezember bis 31. Dezember:

7 % für Wechsel, 8 % für Lombard-Darlehne,

im Durchschnitt des ganzen Jahres 5,036 % für Wechsel und 6,036 % für Lombard-Darlehne gegen 4,267 bzw. 5,267 % im Vorjahre.

Die Gesamt-Umfätze bei der Reichsbank im Jahre 1899 haben betragen:

bei der Reichshauptbank 60 707 887 800 Mk.

bei den Reichsbankanstalten 118 924 661 200 Mk.

zusammen 179 632 549 000 Mk.

gegen 163 395 520 600 Mk. im Vorjahre.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1899:	1898:
Giro-Verkehr Einnahme	106 818 866 Mk.	82 121 587 Mk.
" " Ausgabe	106 688 443 "	82 312 801 "
Giro-Übertragungen Zugang	45 842 828 "	37 251 150 "
" " Abgang	37 539 665 "	35 865 387 "
Platzwechsel Zugang	15 682 958 "	13 821 601 "
" " Abgang	14 740 219 "	14 142 672 "
Bersandtwechsel	3 975 518 "	3 615 017 "
Einzugswechsel Zugang	16 528 069 "	16 401 814 "
" " Abgang	16 101 849 "	16 564 039 "

Lombard-Darlehen Ausgeliehen	5 696 400 Mk.	5 397 800 Mk.
" " Zurückgezahlt	5 806 700 "	5 566 700 "
Der gesammte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 280 205 100 Mk. gegen 237 943 600 Mk. im Jahre 1898.		

Norddeutsche Kreditanstalt, Filiale Thorn. Von der Filiale sind uns keine Daten zugegangen, wir können daher nur Zahlen, die den gesammten Geldverkehr der Aktiengesellschaft betreffen, anführen. Das Aktienkapital wurde im November v. Js. von 8 000 000 auf 10 000 000 Mk. erhöht. Die Umsätze betragen im Jahre 1899 abgesehen vom Reichsbankgirotonto 1 247 956 000 Mk. gegen 811 Millionen im Vorjahre und 420 Millionen im Jahre 1897. Der Bruttogewinn betrug 1 545 000 Mk., der Reingewinn 1 077 000 Mk., die Dividende 8 %.

Thorner Kredit-Gesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, G. Prowe & Co. Aktienkapital unverändert 300 000 Mk. Reservefonds 10 761 Mk. (9462). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2 843 310 Mk. (3 197 869). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 431 431 Mk. (479 362). Lombard-Darlehen wurden neu ausgegeben 137 256 Mk. (114 611). Depositen wurden neu eingezahlt 361 057 Mk. (453 673). Es blieb am Schlusse des Jahres ein Depositenbestand von 220 743 Mk. (275 742). Die Aktionäre erhielten eine Dividende von $4\frac{5}{6}$ % (4 %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210 000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1899: 22 451 Mk. (20 015). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 1 641 111 Mk. (1 605 007). An Depositen wurden eingezahlt 510 039 Mk. (577 941). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 372 484 Mk. (333 950), der Wechselbestand 482 552 Mk. (341 230). Dividende 9 % ($7\frac{3}{4}$).

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

Vorschuß-Verein zu Thorn, E. G. m. u. S. Angekauft 6 047 Wechsel im Betrage von 3 459 406 Mk. Bruttogewinn 49 284 Mk. Dividende 9 %. Reservefonds Ende 1899 80 045 Mk. Spezialreservefonds 28 078 Mk.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, E. G. m. u. S. Einnahme 1 028 165 Mk. Ausgabe 1 035 285 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 956 895 Mk. Eingezahlte Depositen 84 100 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1899 52 333 Mk. Mitgliederzahl 250.

Scharnauer Darlehnskassenverein, E. G. m. u. H. Aktiva 81589 Mk. Passiva 81606 Mk. Mitgliederzahl 56.

Volksbank für Briesen Wpr. und Umgegend, E. G. m. u. H. Einnahme 588577 Mk. Ausgabe 583119 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 476400 Mk. Eingezahlte Depositen 413880 Mk. Reingewinn 3996 Mk. Mitglieder Guthaben 17001 Mk.

Vorschuß-Verein zu Briesen Wpr., E. G. m. u. H. Guthaben der Mitglieder 121072 Mk. Reservefonds 17346 Mk. Spezialreservefonds 3500 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2007498 Mk. Eingezahlte Depositen 190243 Mk. Mitgliederzahl Ende 1899 417.

Vorschuß-Verein zu Gollub, E. G. m. u. H. Mitglieder Guthaben 37374 Mk., Reservefonds 5989 Mk., Spezialreserve 282 Mk. Dividende 7 %. Angekaufte Wechsel im Betrage von 484130 Mk. Eingezahlte Depositen 35370 Mk. Mitgliederzahl Ende 1899 150.

Volksbank zu Schönsee, E. G. m. u. H. Mitgliederanteile 15534 Mk. Depositenbestand 132582 Mk. Wechselbestand 126861 Mk. Reinertrag 1548 Mk. Dividende 8 %.

Vorschuß-Verein zu Neumark, E. G. m. u. H. Umsatz 15301353 Mk. Reingewinn 27466 Mk. Gewährte Kredite 529044 Mk. Aufgenommene fremde Gelder 180356 Mk. Geschäftsguthaben der Mitglieder 304834 Mk. Reservefonds 69555 Mk. Spezialreservefonds 3197 Mk. Dividende 6½ %. Mitgliederzahl Anfang 1900 454.

Bank Ludowig, E. G. m. b. H. zu Löbau. Mitglieder Guthaben 282319 Mk. Depositenbestand 1314897 Mk. Wechselbestand 1682164 Mk. Mitgliederzahl Anfang 1900 1746. Gesamthafsumme der Genossen 1775000 Mk.

Sparkassen im Jahre 1899.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1899 Mk.	Zurückgezahlte Spareinlagen 1899 Mk.	Bestand der Einlagen Ende 1899 Mk.	Zahl der Sparkassenbücher.
Thorn	1 710 090	1 641 079	4 362 803	8 829
Kulm	315 296	315 865	383 024	726
Briesen	296 514	370 473	1 000 346	1 331
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	384 284	381 154	797 115	1 727
Kulm	1 587 967	1 496 315	2 726 124	4 355
Briesen	545 122	390 116	1 000 666	1 387
Strasburg	459 782	416 514	1 718 533	2 564

Nachweisung

des Telegramm-Verkehrs bei den in den Kreisen Thorn, Kulm, Briesen (Wpr.), Strasburg (Wpr.) und Löbau (Wpr.) gelegenen Post- und Telegraphenanstalten des Ober-Postdirektionsbezirks Danzig.

N ^o . Nr.	Name der Anstalt	Telegramme		N ^o . Nr.	Name der Anstalt	Telegramme	
		auf- gegeben St.	ange- kommen St.			auf- gegeben St.	ange- kommen St.
1	Kulm	9746	10689		Kielpin	118	211
2	Strasburg (Wpr.)	8703	7710		Kleinczyzste	615	622
3	Thorn (Tel.-Amt)	61618	55567	49	Kleintrebis	507	381
4	Thorn 2 (Bahnhof)	5869	3330	50	Kgl. Neudorf	142	203
5	Thorn 3	3863	4811	51	Kofogto	324	381
6	Thorn (Schießplatz)	765	294	52	Lipniza (Bz. Danzig)	211	445
7	Briesen (Wpr.)	7376	6468	53	Pippinken	172	228
8	Culmsee	7658	8081	54	Piffewo	745	777
9	Jablonowo (Wpr.)	3935	2495	55	Lonkorsz	321	453
10	Lautenburg (Wpr.)	4471	4237	56	Lulkau	71	89
11	Löbau (Wpr.)	3859	3882	57	Wroczo (Wpr.)	159	202
12	Neumark (Wpr.)	4666	4838	58	Rawra	403	356
13	Bischofswerder 2 (Bf.)	1306	477	59	Neugrabia	529	529
14	Damerau (Kr. Kulm)	561	447	60	Neuhof (Bz. Danzig)	81	139
15	Gollub	2618	3173	61	Neuzielun	368	419
16	Gorzno	362	357	62	Niezywienc	193	204
17	Gottersfeld	1260	1381	63	Ostaszewo (Kr. Löbau)	43	79
18	Ronojad (Wpr.)	474	467	64	Ostaszewo (Kr. Thorn)	484	1007
19	Kornatowo	1203	624	65	Ostrowitt (Kr. Briesen)	265	367
20	Leibitsch	850	755	66	Ostrowitt (Kr. Löbau)	805	720
21	Modcr (Wpr.)	1216	2200	67	Papau	162	190
22	Montowo	859	692	68	Penjau	254	233
23	Raymowo	404	453	69	Plusniz (Wpr.)	434	715
24	Otklotschin	1437	425	70	Podwiz	140	367
25	Podgorz	1977	2662	71	Pofrzydowo	234	505
26	Radosz	399	351	72	Poln. Brzozie	216	198
27	Schönsee (Wpr.) 1	2289	2266	73	Radomno	260	316
28	Schönsee (Wpr.) 2	1925	780	74	Renschtan	275	465
29	Anislaw	1259	1007	75	Ricknau	138	190
30	Weißenburg (Wpr.)	999	389	76	Rosenthal (Bz. Danzig)	202	406
31	Blotto	120	268	77	Rohgarten	122	296
32	Bobrau	125	213	78	Rumian	172	140
33	Brattian	122	152	79	Rynst	278	507
34	Kolonie Brinsk	103	190	80	Schillno	720	686
35	Czichen (Bz. Danzig)	85	68	81	Schönwalde (Kr. Thorn)	51	66
36	Dembowalonta	265	357	82	Schwarzenau (Wpr.)	375	410
37	Dt. Brzozie	86	140	83	Schwirsen (Wpr.)	307	485
38	Elgiszewo	68	89	84	Siemon	261	296
39	Forthausen	95	94	85	Starlin	201	337
40	Gelens	456	480	86	Stephansdorf	121	154
41	Gremboczyn	313	250	87	Swierzynto	240	246
42	Großkruschin	288	342	88	Szczuka	253	536
43	Großradowisk	156	213	89	Watterowo	251	382
44	Heimjoot	326	526	90	Wroßk	750	985
45	Hohentirch (B. Danz.)	552	532	91	Wroßlawken	767	717
46	Jamielnick	269	145	92	Zbiczo	68	77
47	Kamlarken	372	275	93			
48	Kauernick	157	227	94			
Zusammen						161793	153586

Verkehr bei den hauptfächlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Päckete ohne Werthangabe		Päckete mit Werthangabe				Briefe und Kästchen mit Werthangabe				Nachnahme-Päckete	
					Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben			
	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	Eingeg. St.	Aufgeb. St.
Thorn 1	3771430	2996739	271990	129367	5138	6689676	2495	13225718	15577	74689979	8830	10918964	14567	4333
Thorn 2	121940	528710	25737	7794	164	1640	28	11620	205	235750	186	83514	308	104
Woder	173160	107614	7382	3948	56	2016	12	3140	387	433053	180	178740	858	52
Podgorz	109876	66352	7578	5427	92	97060	12	360	611	3105102	238	635460	768	104
Culmsee	563970	417404	37369	16746	268	—	250	—	1421	—	3268	—	—	—
Kulm	613834	557674	63498	31946	324	—	235	—	1973	—	2122	—	4971	780
Briesen	419354	331006	35490	19776	281	431054	257	197119	1457	2983936	2094	3193350	—	—
Neumark	291928	309452	26078	13065	201	—	1674	—	1133	—	1674	—	—	—
Löbau	270088	266916	26020	13009	157	—	203	—	694	—	1279	—	—	—
Strasburg	581022	477646	50692	28378	341	1902098	428	620600	2066	2665140	2813	3339031	—	—
Lautenburg	224614	175084	19859	9436	200	61800	238	533596	912	2290944	1306	1497056	2064	380

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereift Personen
					Eingegangen		Eingezahlte		Ausgezahlte				
	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	Eingeg. M.	Aufgeb. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	Eingeg.	Abgesandt	
Thorn 1	17471	8713	1007975	230894	7376	1250273	134619	8835418	133395	7845433	662754	1360604	265
Thorn 2	1000	—	23086	5980	102	1683	7124	259299	11549	203416	78568	13011	—
Woder	1482	780	19890	38428	243	—	6331	259003	6218	294752	72870	—	—
Podgorz	698	104	23309	2496	131	4098	5594	260206	4766	277746	88630	—	—
Culmsee	8305	—	—	—	2000	—	—	2657540	—	712744	—	2230	—
Kulm	5805	6916	—	—	2169	—	49963	3199673	35711	1786302	318426	140157	7993
Briesen	6766	8473	196214	41924	2098	312602	31879	2495281	14310	857834	200817	38786	—
Neumark	6508	—	—	—	1550	—	—	1888427	—	753242	—	47490	—
Löbau	4844	—	—	—	1271	—	—	1938819	—	694943	—	10299	—
Strasburg	9455	5430	255285	35950	2546	379354	41578	2981453	25934	1095535	398341	36683	—
Lautenburg	2553	3911	138510	51492	861	78351	20299	1421714	8915	515124	86130	12501	—

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1899 haben Thorn passiert:

1. Von Rußland stromab:

747 beladene Rähne	gegen	797 im Vorjahre.
111 leere Rähne	"	104 " "
12 beladene Güterdampfer	"	19 " "
7 leere Güterdampfer	"	21 " "
73 Schleppdampfer	"	36 " "
2220 Holztraften	"	2228 " "

2. Nach Rußland stromauf:

478 beladene Rähne	gegen	468 im Vorjahre.
50 leere Rähne	"	23 " "
21 beladene Güterdampfer	"	29 " "
17 leere Güterdampfer	"	8 " "
19 Schleppdampfer	"	20 " "
7 Personendampfer	"	2 " "

3. Aus dem Inlande stromab:

264 beladene Rähne	gegen	118 im Vorjahre.
56 leere Rähne	"	77 " "
132 beladene Güterdampfer	"	87 " "
6 leere Güterdampfer	"	3 " "
9 Schleppdampfer	"	10 " "
40 ³ / ₄ Holztraften	"	9 " "

4. Aus dem Inlande stromauf:

142 beladene Rähne	gegen	141 im Vorjahre.
44 leere Rähne	"	24 " "
148 beladene Güterdampfer	"	112 " "
4 leere Güterdampfer	"	3 " "
8 Schleppdampfer	"	5 " "
1 Personendampfer	"	— " "
<hr style="border: none; border-top: 1px solid black; margin-top: 5px;"/>		
4616 ³ / ₄ Wasserfahrzeuge incl. Holztraften	gegen	4344 im Vorjahre.

Von den 4616³/₄ Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

mit	Stüdgütern	3	Rähne	72	Dampfer.
"	Branntwein	4	"	19	"
"	Rohzucker	130	"	10	"
"	Weizen	4	"	—	"
"	Roggen	18	"	6	"
"	Gerste	20	"	3	"
"	Hülsenfrüchten	7	"	—	"
"	Mühlenfabrikaten	27	"	15	"
"	gesägtem Holz	15	"	—	"
"	Ziegelsteinen	14	"	—	"
"	Feldsteinen	1	"	—	"
"	verarbeitetem Eisen	1	"	3	"
"	Maschinen	1	"	—	"
"	Delisaat	—	"	2	"
"	Hafer	2	"	—	"
"	Melasse	17	"	—	"
"	Tastage	—	"	2	"

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit	Ziegelsteinen	16	Rähne	—	Dampfer.
"	Schwerspat	1	"	—	"
"	Kalksteinen	10	"	—	"
"	Koks	3	"	—	"
"	Steinkohlen	—	"	1	"

3. Ganz entlöst stromauf:

mit	Stüdgütern	46	Rähne	138	Dampfer.
"	Heringen	1	"	—	"
"	Sonstigen Gegenständen	1	"	5	"
"	Steinkohlen	44	"	—	"
"	Koks	3	"	—	"
"	Petroleum	7	"	1	"
"	verarbeitetem Eisen	15	"	1	"
"	Tastage	—	"	3	"
"	Pflastersteinen	8	"	—	"
"	Delkuchen	1	"	—	"
"	Salz	1	"	—	"
"	Palmkernmehl	2	"	—	"
"	Hülsenfrüchten	1	"	—	"

mit	Mais	2	Rähne	—	Dampfer.
"	anderem Getreide	2	"	—	"
"	Fellen	1	"	—	"
"	Roheisen	1	"	—	"
"	Erdnußschalen	1	"	—	"
"	Baumwollensaatmehl	1	"	—	"
"	Eisenwaaren	1	"	—	"
"	Brennholz	1	"	—	"
"	Artillerie-Material	2	"	—	"

4. Ganz entlöschst Stromab:

mit	Aleie	172	Rähne	1	Dampfer.
"	Hülsenfrüchten	9	"	—	"
"	Thran	—	"	1	"
"	Delfuchen	9	"	—	"
"	gesalzenen Därmen	1	"	—	"
"	Ruhhaaren	4	"	1	"
"	rohen Bettfedern	1	"	2	"
"	Gummiabfällen	1	"	—	"
"	Leimleder	1	"	—	"
"	Brennholz	7	"	—	"
"	Steinen	116	"	—	"
"	Zinnasche	2	"	—	"
"	Zinkasche	1	"	—	"

Nachweisung

der im Jahre 1899 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und
verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Soda	173,18	—
2. Roheisen und Brucheisen	120,65	—
3. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	6,81	—
4. Verarbeitetes Eisen aller Art	2475,64	—
5. Cement, Traß und Kalk	64,49	—
6. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	108,24	—
7. Flachs, Hanf, Heede, Werg	35,21	6,47
8. Weizen und Spelz	15,67	—
9. Roggen	3,03	—
10. Gerste	—	3,—
11. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	911,64	261,37
12. Delsaat	28,35	—
13. Obst, frisches und getrocknetes	85,22	—
14. Gemüse und Pflanzen	0,06	—
15. Glas- und Glaswaaren	22,35	—
16. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	50,07	—
17. Weiße Schnittwaaren	169,62	—
18. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke	183,51	—
19. Holzwaaren und Möbel	51,76	—
20. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile	255,34	—
21. Bier	11,32	—
22. Branntwein	94,38	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Wein	438,83	—
24. Fische, auch Seringe	892,42	—
25. Mehl und Mühlenfabrikate	50,55	14989,16
26. Reis	587,41	—
27. Salz	151,31	—
28. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakaó	167,64	—
29. Zucker, Melasse, Syrup	705,46	—
30. Fette Oele und Fette	847,95	—
31. Petroleum und andere Mineralöle	1046,19	—
32. Steine und Steinwaaren	819,91	8594,95
33. Steinkohlen	4891,80	—
34. Koks	271,—	—
35. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	78,55	2,70
36. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	33,76	—
37. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	0,39	—
38. Wolle, roh	66,19	—
39. Alle sonstigen Gegenstände	3588,55	598,89
40. Brennholz, 818 Raummeter zu Berg und 491 Raummeter zu Thal.		
Insgesammt	19504,45	24456,54
B. Abgang.		
1. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	—	69,35
2. Bearbeitetes Eisen aller Art	—	91,91
3. Weizen und Spelz	—	460,70
4. Roggen	—	2179,48
5. Hafer	—	190,—
6. Gerste	—	2641,20
7. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	745,69
8. Delsaat	—	56,16
9. Glas- und Glaswaaren	—	2,—
10. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	—	6,50
11. Weiße Schnittwaaren	—	1701,95
12. Reifig und Faschinen	—	100,—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
13. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke	—	130,42
14. Holzwaaren und Möbel	—	1,—
15. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile	—	5,37
16. Bier	—	28,03
17. Branntwein	—	2657,94
18. Wein	—	90,27
19. Fische, auch Seringe	—	4,40
20. Mehl und Mühlenfabrikate	—	5366,47
21. Reis	—	0,30
22. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakaó	—	0,06
23. Zucker, Melasse und Syrup	—	27439,23
24. Fette Oele und Fette	—	123,40
25. Steine und Steinwaaren	930,—	2,60
26. Steinkohlen	50,—	—
27. Koks	290,—	—
28. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	1651,93	2015,90
29. Alle sonstigen Gegenstände	64,70	757,21
Insgesammt	2986,63	46867,54

Nachweisung

der im Jahre 1899 auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ein- gang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für		Bemer- kungen.
				Gewerbtreibende zollpfl. To.	zollfrei To.	
Eil- u. Stückgüter nur nach dem Gewicht	10638	14472				
Steinkohlen und Koks	28484	970				
Delfuchen	4701	5031				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	290	1964				
Zucker	21503	80				
Eisen, façonmirt	2307	1044				
Eisen, Eisenguß- und Stahlwaaren	3344	2839				
Weizen	2734	1274	109 5	346	2388	Eingang
				—	—	1274
Roggen	2487	148	396 20	486	1892	Eingang
				—	—	143
Hafer	988	442	390 662	—	572	Eingang
				—	—	52
Mühlensfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze pp.), auch Kartoffelmehl u. Stärke	20356	34988		13	20343	Eingang
				462	33864	Verfandt
Gerste	3395	644				
Rübsen und Raps, Leinsaat	247	212				
Hülsenfrüchte	2101	2229				
Kartoffeln	589	354				
Flachs, Hanf, Heede, Werg	20	—				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	6703	4792				
Spiritus und Branntwein	390	125				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	6389	29244				
Düngemittel	396	84				
Wolle, thierische	444	464				
Spediteur-Sammelmüter in Wagen- ladungen	2094	288				
Petroleum	711	127				
Mais	1179	1482				
Summe	122490	103297				
	225787					

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	189 202	Personen.
„ „ „ „ Stadtbahnhofe	176 276	„

Viehverkehr.

	Eingang.	Verfandt.
Pferde, Ponny's, Maulthiere, Esel (inkl. Pferde auf Requi- sitionschein)	2 306	2 211.
Füllen	30	97.
Stiere, Ochsen	311	264.
Rühe	100	49.
Kälber	65	246.
Schweine, Ferkel	32 999	43 740.
Ziegen, Schafe, Lämmer	87 406	122 989.
Gänse, Puten	159 212	203 997.

Nachweisung

der im Jahre 1899 auf Station Mader eingegangenen und abgegangenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ein- gang To.	Ver- sandt To.	für Ver- hörden To.	Gewerbtreibende sollpfl. To.	für sollfrei To.	Bemer- kungen.
Eil- u. Stückgüter nur nach dem Gewicht	2387	5749				
Steinkohlen und Koks	13405	82				
Delkfuchen	6842	5957				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	109	438				
Zucker	8666	496				
Eisen, façonnirt	171	176				
Eisen, Eisenguß- und Stahlwaaren	133	229				
Weizen	12460	213	{	—	12460	Eingang
			{	—	213	Verandt
			{	—	6624	Eingang
Roggen	6624	98	{	—	98	Verandt
			{	1321	1158	Eingang
Hafer	2479	163	{	20	143	Verandt
Mühlensfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze pp.), auch Kartoffelmehl u. Stärke	2511	21001	{	—	2511	Eingang
			{	—	21001	Verandt
Gerste	531	41				
Rübsen und Raps, Leinfaat	1	65				
Hülsenfrüchte	530	57				
Kartoffeln	9177	42				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	1258	1761				
Spiritus und Brauntwein	5514	1718				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	1398	1214				
Düngemittel	1187	1105				
Wolle, thierische	—	7				
Petroleum	26	103				
Mais	59	1				
Summe	75478	40716				
	116194					

Personenverkehr.

Es reisten ab 19 867 Personen.

Viehverkehr.

	Eingang.	Verandt.
Pferde, Ponny's, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein	34	31.
Stiere, Ochsen	500	122.
Rühe	1 130	292.
Kälber	139	—
Schweine, Ferkel	2 403	231.
Ziegen, Schafe, Lämmer	1 423	928.

Verkehr auf der Uferbahn

im Jahre 1899.

M o n a t	Beladene Waggonsgingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	272	102	374
Februar	248	112	360
März	374	186	560
April	364	346	710
Mai	420	295	715
Juni	457	213	670
Juli	343	324	667
August	393	258	651
September	553	306	859
Oktober	1258	346	1604
November	974	373	1347
Dezember	410	198	608
Im Ganzen	6066	3059	9125

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1899 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Hülsenfrüchte	Rübsaat und Raps
	To.	To.	To.	To.	To.	To.
I. über Gollub :						
Januar . . .	—	—	15,2	—	—	—
Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März . . .	—	—	—	—	—	—
April . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	—
September . . .	—	—	—	—	—	—
Oktober . . .	—	—	—	—	—	—
November . . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . . .	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen	—	—	15,2	—	—	—
II. über Leibitsch :						
Januar . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März . . .	40,4	—	10,1	—	—	—
April . . .	—	—	—	—	17,5	—
Mai . . .	12,1	—	—	—	9,9	—
Juni . . .	—	—	—	—	7,0	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	9,9
September . . .	—	—	10,1	—	—	—
Oktober . . .	—	96,9	—	—	9,5	—
November . . .	—	4,0	25,3	—	—	—
Dezember . . .	—	—	5,0	—	15,1	—
Im Ganzen	52,5	100,9	50,5	—	59,0	9,9

Mitglieder der Handelskammer im Jahre 1899.

Aus dem Kreise Thorn.
 Kommerzienrath **Schwarz**, Prä-
 sident.
 Herrn. **F. Schwarz** sen., Vize-
 Präsident.
H. Asch.
C. Berendes.
A. Born.
E. Dietrich.
G. Fehlaner.
G. Gerson.
P. Laengner.
H. Loewenson.
C. Matthes.
S. Rawitzki.

Aus dem Kreise Kulm.
L. Hirschberg.
G. Segall.

Aus dem Kreise Briesen.
R. Bauer.
J. Meyer.

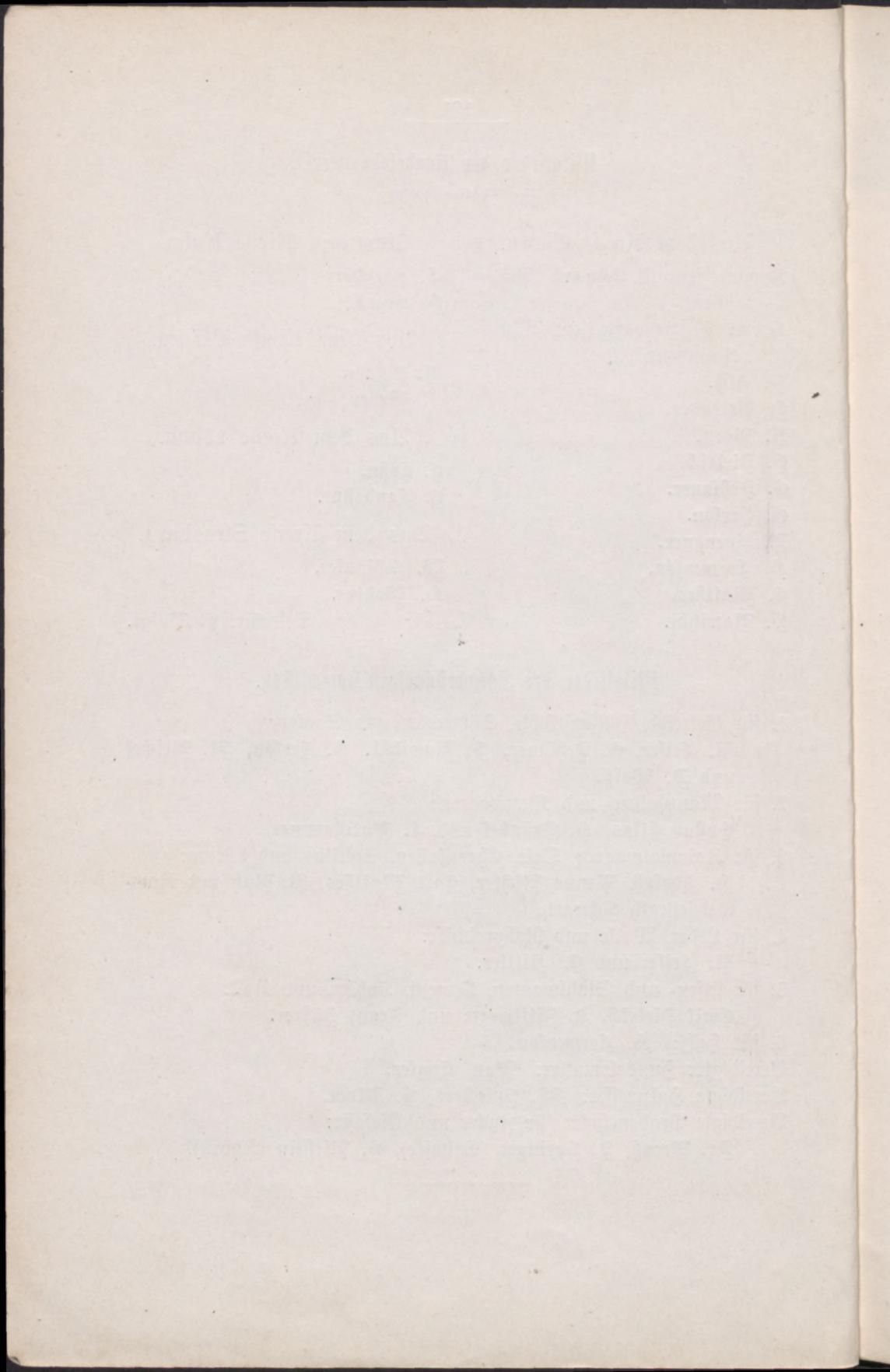
Aus dem Kreise Löbau.
C. Cohn.
C. Landshut.

Aus dem Kreise Strasburg.
W. Schindler.
H. Wodtke.

Sekretär: **C. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:
A. Leiser, G. Fehlaner, S. Rawitzki, G. Gerson, St. Reichel
 und **D. Wolff.**
 2. für Manufaktur- und Kurzwaaren:
Gustav Elias, H. Fränkel und L. Puttkammer.
 3. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus und Weine:
A. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, R. Rüh und Kom-
 merzienrath **Schwarz.**
 4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:
A. Leiser und G. Kittler.
 5. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk:
Emil Dietrich, A. Wittweger und Franz Zährer.
 6. für Holz: **H. Loewenson.**
- Vereidigter Handelsmakler: **Paul Engler.**
 Vereidigte Holzmesser: **W. Spieckert, S. Blum.**
 Vereidigte Probennehmer für Zucker und Melasse:
Fr. Preuß, J. Springer (Culmsee), G. Nießlin (Thorn).



Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie	3
Verhandlungen der Handelskammer:	
I. Einrichtungen für Handel und Industrie.	
1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.	
Gesetzentwurf über die Waarenhaussteuer	15
Gesetzentwurf über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau	18
2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.	
Deutscher Handelstag	19
Veröffentlichung von Restantenlisten	31
Einkauf von Armeebedürfnissen durch die Proviantämter	33
Wollmärkte	34
II. Verkehrswesen.	
1. Eisenbahnen.	
Bezirks-Eisenbahnrath	35
Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn	37
Fortführung der Nebenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn	41
Eisenbahnverbindung zwischen Thorn und Leibitsch	43
Uferbahn	44
Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke und Bau eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer bei Thorn	49
Schnellzug Posen—Kattowitz	58
Eisenbahnverkehr mit Nieszawa	59
Personenzugverbindung auf der Strecke Jablonowo—Soldau	59
Späterlegung des Zuges 408	60
Personenverkehr auf der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn	60
Zugverbindung zwischen Kulm und Thorn	62
Berlegung des Zuges 250	64
Zugverbindung zwischen Thorn und Alexandrowo	66
Reexpeditionstarif für Futtermittel	67
Staffeltarife für Holz	71
Verfezung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die allgemeine Wagen- ladungsklasse	76

	Seite
Verzehrung von Futtermehl in den Spezialtarif III	78
Detarifizierung von österreichischem Petroleum	82
2. Wasserstraßen.	
Mittellandkanal	83
Erweiterung der Wasserstraße zwischen Warthe und Weichsel	85
Holzhasen	92
3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.	
Geschäftspapiere	100
Briefverkehr zwischen Warschau und Thorn	101
Bestellung der Postsendungen für die Orte Bolleschin und Kiepin	102
Fernsprechverbindung zwischen Thorn und Stettin	104
Fernsprechverkehr zwischen Thorn und Breslau	104
III. Zoll- und Steuerwesen.	
Wiederaufbau des Zollrevisionsgebäudes an der Weichsel	105
Zollamtliche Verschnürung der Getreideföhne	106
Erweiterung des Zollrevisionsfeldes auf der Weichsel bei Thorn	109
Grenzübergang bei Ottkotschin	110
IV. Unterrichtsweisen.	
Kaufmännische Fortbildungsschulen	111
Schifferschule	115
V. Verkehr mit Rußland.	
Aufenthaltsgenehmigung für russische und galizische Holzhändler	116
Einfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräthten nach Rußland	117
Grenzlegitimationscheine	120
VI. Innere Angelegenheiten der Kammer.	
Sitzungen	121
Wahlstatut	121
Geschäftsordnung	125
Ergänzungswahlen	128
Anstellung der Handelskammersekretäre	128
Spezialberichte:	
1. Die Ernte	131
2. Viehzucht und Viehhandel	132
3. Getreide	133
4. Futtermittel	135
5. Sämereien	137
6. Wolle	140
7. Weinhandel	140
8. Kolonialwaaren	141
9. Droguen	142
10. Chemische Düngemittel	143
11. Herren-Garderoben- und Pelzwaarengeschäft	143
12. Manufakturwaaren	144
13. Säcke	148
14. Holzhandel	149
15. Baumaterialien	152
16. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle	152

	Seite
17. Kohlen	154
18. Spedition	155
19. Zuckersfabriken	156
20. Spiritusbrennerei	157
21. Mühlenfabrikate	161
22. Bierbrauereien	165
23. Honigkuchen	167
24. Leder und rohe Häute	168
25. Schuhfabrikation	169
26. Ziegeleien	169
27. Maschinenbau	170
28. Seifenfabrikation	171
29. Holzschneidemühlen	172
30. Verwaltungsbericht über die Stadtbahn Briesen	173

Statistik:

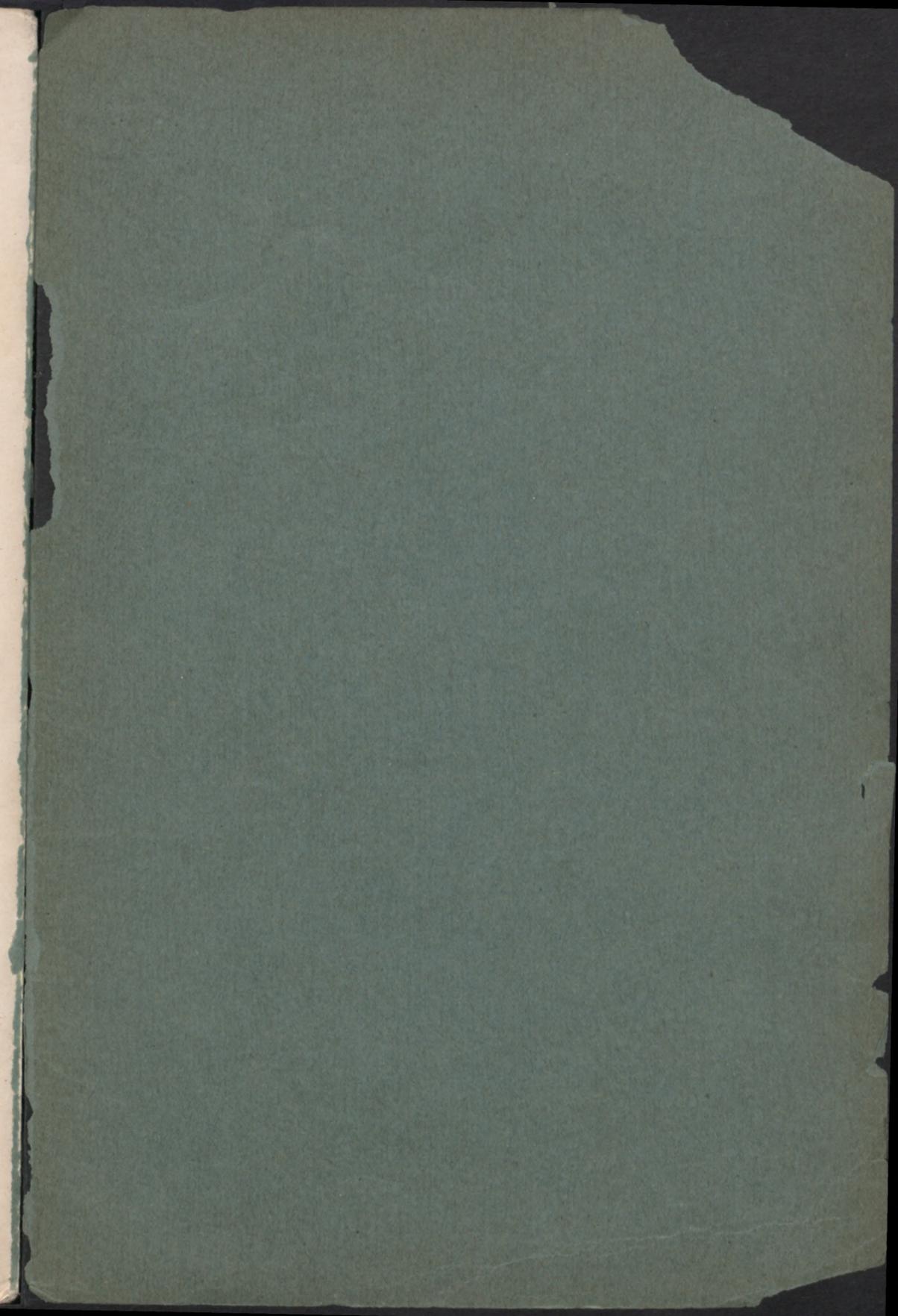
Geldverkehr	176
Nachweisung des Telegramm-Verkehrs	179
Verkehr bei den hauptsächlich Postämtern des Handelskammerbezirks	180
Verkehr auf der Weichsel	181
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	184
Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter, sowie des Personen- und Viehverkehrs	187
Nachweisung der auf Station Mader eingegangenen und abgeforderten Güter, sowie des Personen- und Viehverkehrs	188
Verkehr auf der Uferbahn	189
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen	190

Mitglieder der Handelskammer	191
Mitglieder der Sachverständigen-Kommission	191

Biblioteka Główna UMK



300045310635



Biblioteka Główna UMK



300045310635

Biblioteka Główna UMK



300045310635

