

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581 / 1902

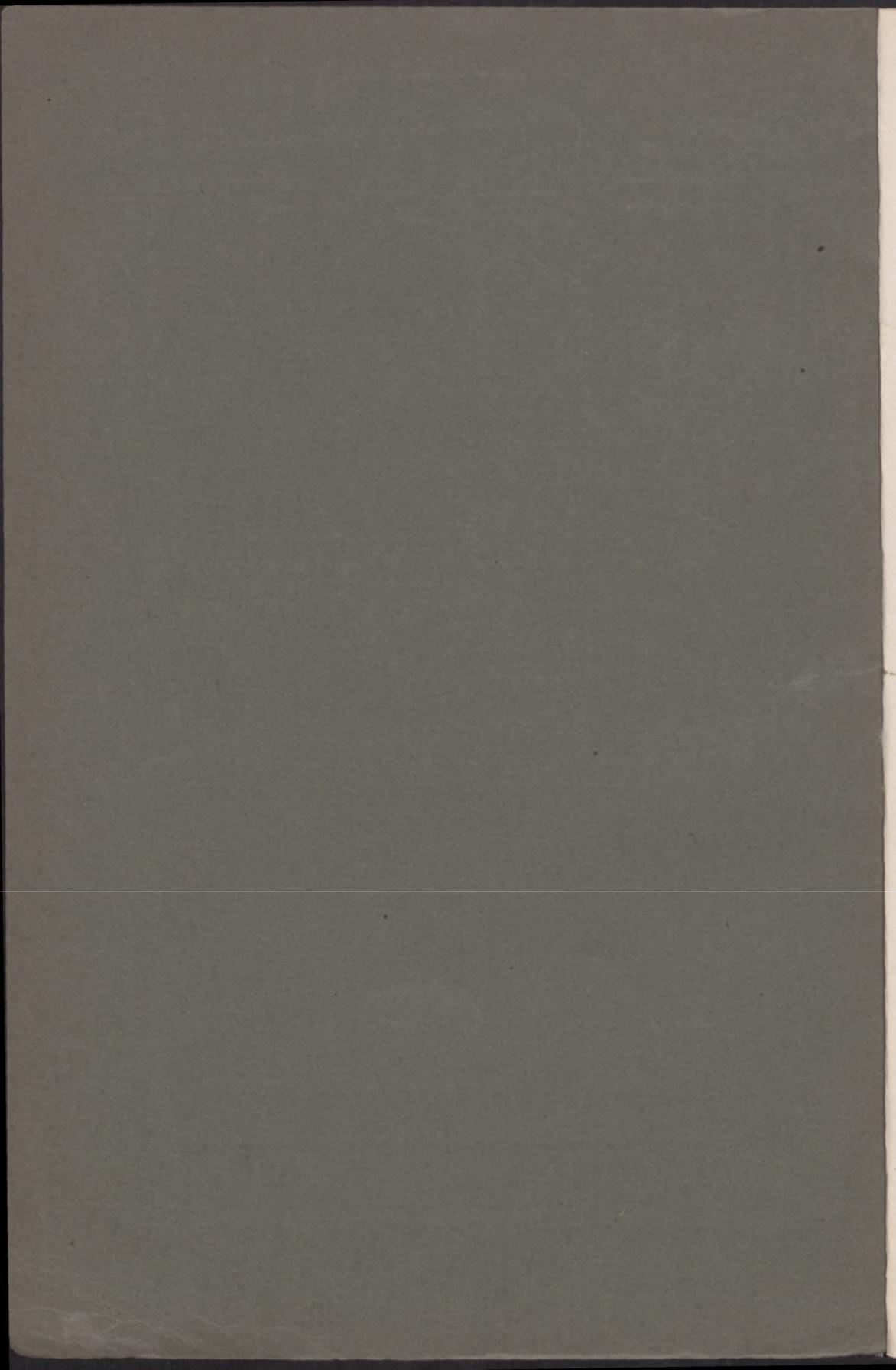


Jahres - Bericht
der
Handelskammer
zu
Thorn
für das Jahr 1902.

1903.

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





Jahres-Bericht

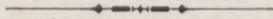
der

Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1902.



1903.

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



09581

II

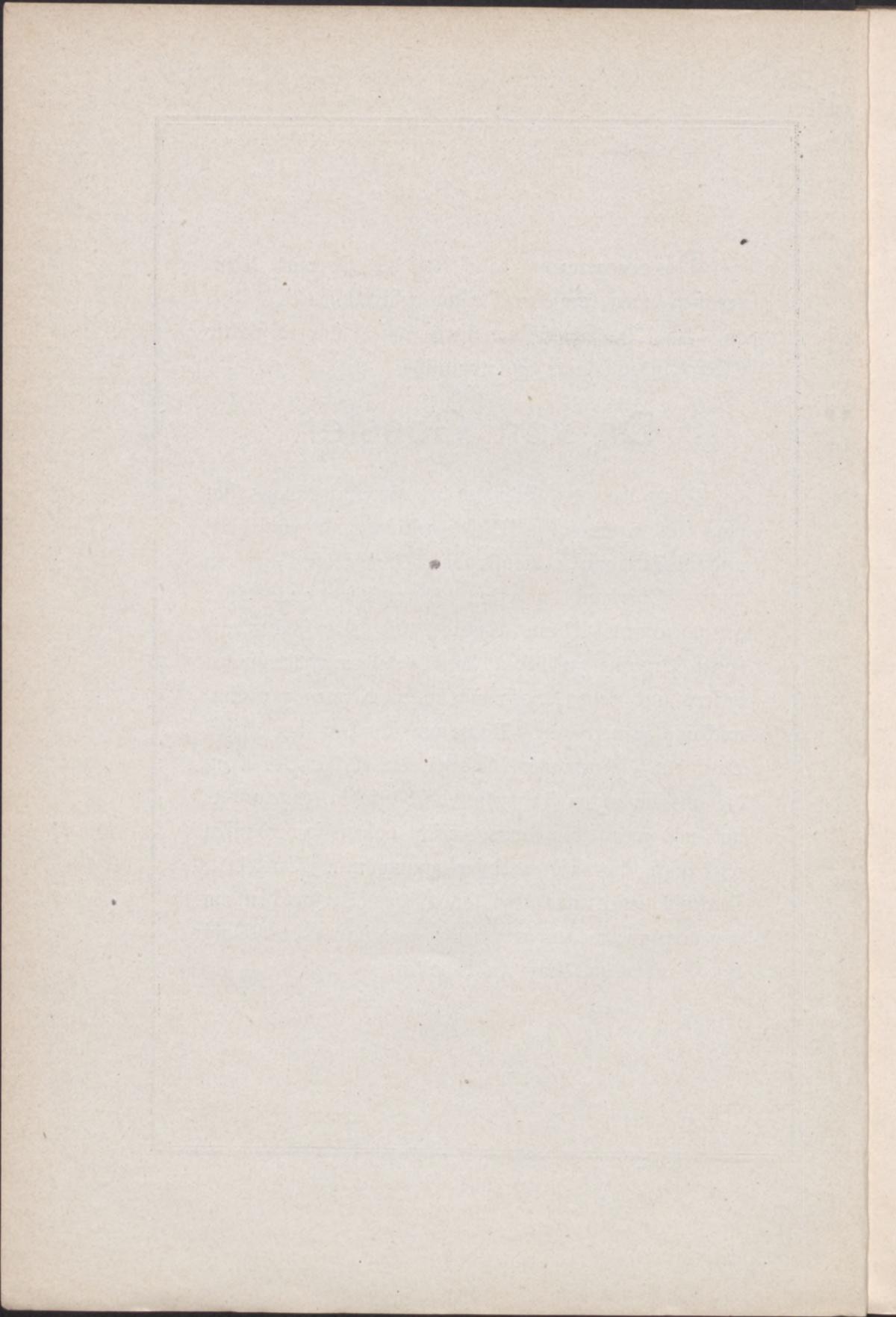
—

Das vergangene Jahr hat der Provinz Westpreußen einen schweren Verlust gebracht.

Am 29. September starb unser unvergeßlicher Oberpräsident, Herr Staatsminister

Dr. von Gossler.

Weit über die Grenzen der Provinz hinaus hat man sein segensreiches Wirken gekannt und gewürdigt, und überall wurde die Provinz Westpreußen um ein solches Oberhaupt beneidet. Unausgesetzt war dieser ausgezeichnete Mann bemüht, die Wirtschaftskraft seiner Provinz zu heben, die Verkehrsverhältnisse zu bessern und neuen, hoffnungsvollen Keimen zur Entwicklung zu verhelfen. Auch wir schulden ihm unsern Dank für die ständige Fürsorge, die er den Projekten, die uns im letzten Jahrzehnt beschäftigten, zugewendet hat, und wenn wir etwas erreicht haben, so verdanken wir auch dies seiner Unterstützung mit. Das beste Denkmal setzen wir ihm durch das Versprechen, in seinem Sinne weiter zu arbeiten und immer das Wohl des Ganzen im Auge zu behalten.



Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Am 18. November 1902 waren 50 Jahre seit Gründung der Thorner Handelskammer verflossen. Bis zum Jahre 1871 erstreckte sich ihr Gebiet auf die Stadt Thorn, von da ab auf den Kreis Thorn, und durch Ministerialerlaß vom 30. November 1898 wurde ihr Bezirk auf die Kreise Briesen, Kulm, Löbau und Strasburg ausgedehnt. Aus Anlaß der Feier gab die Kammer eine Festschrift heraus, auch fand am 18. November eine Festigung statt. Allen denen, die uns bei dieser Gelegenheit ihre Glückwünsche übersandten, auch hier unsern Dank auszusprechen, betrachten wir als eine angenehme Pflicht.

Das Fest fiel nicht in eine Zeit, die zu besonderer Freude Veranlassung gegeben hätte, denn auch das Jahr 1902 war in wirtschaftlicher Beziehung nicht günstig. Dennoch hebt es sich vorteilhaft von seinem Vorgänger ab, denn jedenfalls ist jetzt der tiefste Stand überschritten, und wenn auch auf fast allen Gebieten noch eine ziemliche Geschäftsstille herrschte, so beginnt es sich doch schon in vielen Zweigen zu regen, und es zeigt sich bereits wieder die Morgenröte eines neuen Tages, die neue Hoffnungen weckt. Nicht wenig hat zu diesen bessern Anschauungen über die Zukunft die letzte Ernte beigetragen, die fast überall gute Erträge lieferte, wenn freilich auch die Beschaffenheit namentlich infolge des schlechten Erntewetters manches zu wünschen übrig ließ. Auch die Zahlen des auswärtigen Handels zeigen, daß es langsam wieder bergauf geht, denn es betrug

die Einfuhr

im Jahre 1900:	459 000 000	Doppelzentner i. W. von	6042	Mill. Mt.
" "	1901:	443 000 000	" "	5710 " "
" "	1902:	433 000 000	" "	5792 " "

und die Ausfuhr

im Jahre 1900:	326 000 000	Doppelzentner i. W. von	4752	Mill. Mt.
" "	1901:	323 000 000	" "	4512 " "
" "	1902:	350 000 000	" "	4926 " "

Die Werte für das Jahr 1902 beruhen allerdings auf vorläufigen Ermittlungen, und es wird sich bei der endgültigen Feststellung voraussichtlich ein bedeutend geringerer Wert, wenigstens für die Ausfuhr, ergeben, denn die gesteigerten Ausfuhrmengen stammen zum Teil aus einem ziemlich gewaltsamen Export zum Zwecke der Entlastung des innern Marktes, wobei häufig zu Preisen verkauft wurde, die direkten Verlust brachten. So stießen insbesondere unsre Hüttenwerke namhafte Mengen an rohem und bearbeitetem Eisen ab, und zwar traten hier in erheblichem Umfange die Vereinigten Staaten als Käufer auf, doch ist dies nur eine vorübergehende Folge des dortigen großen Kohlenstreiks, und in künftigen Tagen könnte sich das Blatt leicht zu Ungunsten unsrer Eisenproduktion wenden.

Die allgemein recht friedliche Weltlage, die nach Beendigung des südafrikanischen Krieges eingetreten ist, würde vielleicht schon größere wirtschaftliche Fortschritte zur Folge gehabt haben, wenn nicht noch Unsicherheit darüber bestände, ob und besonders was für Handelsverträge zu stande kommen werden. Nachdem jetzt der Zolltarif in der nach der schutzöllnerischen Seite noch weiter entwickelten Kommissionsfassung angenommen worden ist, hofft man schon vielfach garnicht mehr auf „günstige“ Handelsverträge und hält schon die Aussicht auf „leidliche“ Verträge für hinreichend optimistisch. Man brauchte solche Befürchtungen trotz der hohen Zollsätze des Tarifs nicht zu hegen, wenn man nicht für die Getreidearten Minimalzölle festgesetzt hätte, die die Verhandlungen aufs äußerste erschweren müssen. Alle Versuche, den Tarif günstiger zu gestalten, waren vergebens, und da mit der Annahme des Tarifs weitere Einwirkungen nicht mehr möglich sind, bleibt nur die Hoffnung, daß die Verträge sich doch noch besser gestalten lassen, als man befürchtet, weil den Ländern, mit denen wir bis jetzt Handelsverträge abgeschlossen hatten, ebenfalls an deren Fortbestand gelegen sein muß.

Von allen Handelsverträgen ist natürlich derjenige mit Rußland für unsern Bezirk am wichtigsten, und hier hat leider unser Tarif schon bittere Früchte gezeitigt, indem Rußland inzwischen einen Kampfsolltarif festgesetzt hat, der seine Spitze deutlich gegen uns wendet, was allein schon daraus zu ersehen ist, daß bei einer ganzen Reihe von Artikeln der Zoll für die über die Seegrenze eingehenden Waren bedeutend niedriger normiert ist, als für die über die russische Westgrenze eingehenden, und dazu haben noch die Zollsätze fast durchweg eine erhebliche Steigerung erfahren. Es läßt sich darnach voraussehen, mit welchen Schwierigkeiten man bei den Verhandlungen mit Rußland zu

kämpfen haben wird, denn zweifellos kann ein Handelsvertrag nur dann zu stande kommen, wenn Rußland auf die differenzielle Behandlung der Einfuhrgüter verzichtet. Hoffentlich kommt es nicht erst zu einem Zollkampfe; die traurigen Folgen eines solchen sind uns nur zu gut erinnerlich. Es wäre um so wünschenswerter, wenn Deutschland und Rußland möglichst bald zu einer Einigung kämen, als ja beide Länder auf einander angewiesen sind und sich auf verschiedenen Gebieten ergänzen, denn wir brauchen die russischen Rohstoffe wie Holz, Getreide, Kleie und können Rußland dafür unsre Fabrikate und Halbfabrikate liefern. Möglichst lange Dauer des Vertrags und, wenn möglich, die Bindung aller für uns überhaupt in Betracht kommenden Zollsätze ist anzustreben; auch müssen Bestimmungen getroffen werden, die die Verzollung erleichtern, und auch sonst ist dafür zu sorgen, daß der Verkehr zwischen den beiden Ländern in jeder Hinsicht gefördert werde. Hier ist es namentlich ein Punkt, der im Vordergrund unsres Interesses steht, nämlich die Regulierung des russischen Stromlaufs der Weichsel. Es ist ein Jammer zu sehen, wie wenig diese die Länder Osterreich, Rußland und Deutschland verbindende Wasserstraße jetzt ausgenutzt wird, während doch bei gutem Willen aller beteiligten Reiche sich eine lebhaftere Schifffahrt entwickeln müßte. Es scheint ja nun, als ob Rußland neuerdings nicht abgeneigt sei, einer Verbesserung der Weichsel näher zu treten, was, wenn es wirklich in der richtigen Weise mit nachhaltiger Energie geschähe, die segensreichsten Folgen haben würde. Trotz Regulierung der preußischen Weichsel kann sich die Schifffahrt hier nicht zu einer bedeutsamen Stellung emporraffen, denn der regulierte Stromlauf ist zu kurz, als daß die Vorteile der Schifffahrt, die um so größer sind, je länger die zu durchfahrende Strecke ist, voll zur Geltung kommen könnten, ganz abgesehen davon, daß die Eisenbahnverwaltung durch die Detarifirung des Zuckers zur Ausfuhr unsern Weichselschiffen den Hauptbestandteil ihrer Frachten ganz beträchtlich gemindert hat.

Unsre Binnenschifffahrt könnte aber nicht nur durch Regulierung der russischen Weichsel gefördert werden, sondern auch durch Schiffbarmachung der Drewenz, und wenn dann noch der Drewenzsee mit dem masurischen Seengebiet durch einen Kanal verbunden und das leider jetzt zur Disposition gestellte Projekt des Mittellandkanals wieder aufgenommen würde, dann müßte auch der deutschen Binnenschifffahrt eine neue Zukunft blühen. Ein einheitliches Fluß- und Kanalnetz, das einen billigen Gütertausch zwischen dem agrarischen Osten und dem industriellen Westen ermöglicht, ist und bleibt eine wirtschaftliche Notwendigkeit für unser Vaterland. Neben der Verbesserung der Wasser-

straßen darf aber auch die Erweiterung unsres Eisenbahnnetzes nicht außer acht gelassen werden, und hier harren unsre Hauptwünsche leider immer noch ihrer Erfüllung, wenn wir auch zugeben wollen, daß in den letzten Jahren in unserm Bezirke einige kleinen Fortschritte zu verzeichnen sind. So ist die Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn nunmehr vollendet, und es besteht jetzt zwischen den Weichselstädten und der Provinzialhauptstadt Danzig eine leidliche Verbindung, die durch weiteren Umbau der Strecke zur Ermöglichung größerer Fahrgeschwindigkeit noch verbessert werden soll. Die Bahn Broddy-Damm—Neumark—Dt. Eylau ist ebenfalls im Herbst vorigen Jahres fertiggestellt worden, ferner auch die Strecke Kulm—Anislaw, deren Weiterführung von Anislaw nach Thorn und von Kulm nach Mißke wir bis jetzt leider vergeblich angestrebt haben, trotzdem grade dieser Ausbau im eigenen Interesse der Eisenbahnverwaltung liegt. Der Grund für das Hinausschieben dieses Projekts dürfte wohl in den unzulänglichen Thorner Bahnhofsverhältnissen liegen, die eine weitere Belastung durch Einführung einer neuen Strecke untunlich erscheinen lassen. Leider verzögert sich aber die Entscheidung darüber, in welcher Richtung hier Abhilfe geschaffen werden soll, immer noch, trotzdem man über die Notwendigkeit eines Umbaues klar ist und nur die Art und Weise der Ausführung noch in Erwägung zieht. Wir halten nach wie vor daran fest, daß eine wirkliche Rettung aus der bestehenden Kalamität nur durch das von uns dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vor Jahren vorgelegte Projekt erreicht werden würde, wonach ungefähr beim Pilz eine neue Eisenbahnbrücke über die Weichsel zu führen und im Anschluß hieran auf dem rechten Weichselufer ein Zentralbahnhof zu errichten wäre. Gegen die Zweckmäßigkeit dieses Projekts hat man bisher auch keine Einwendungen gemacht; die Bedenken liegen einzig und allein auf finanziellem Gebiete. Immer wieder müssen wir aber darauf zurückkommen, daß die Schuld der jetzigen mißlichen Verhältnisse an der Eisenbahnverwaltung liegt, die sich s. Zt. bewegen ließ, die Eisenbahnbrücke an einer falschen Stelle zu errichten, wo es wegen der Steigung am rechten Weichselufer unmöglich war, in der Nähe der Stadt einen größeren Bahnhof zu erbauen. Wenn man bedenkt, daß große Umbauten auf jeden Fall vorgenommen werden müssen, daß eine neue Brücke errichtet werden muß, so erscheint es doch richtig, sofort etwas vollkommenes zu bauen, das sich schließlich doch als das billigere herausstellen wird. Man ist ja leider immer geneigt, die Entwicklungsmöglichkeit des Verkehrs in unserm Osten zu unterschätzen, wie sich dies z. B. bei der Weichsel-

städtebahn und dem D-Zug Berlin—Posen—Thorn—Insterburg erwiesen hat. Auch aus jüngster Zeit ist hier noch ein Beispiel anzuführen, das zeigt, wie selbst die Nächstinteressierten sich in dieser Beziehung täuschen können. Es haben nämlich bei der kaum vollendeten Kleinbahn Kulmssee—Melno verschiedene Nachtragsbauten ausgeführt werden müssen, da sich die Erweiterung der Ladegleise auf den meisten Haltestellen als notwendig herausgestellt hat. Man sollte daher seitens der Eisenbahnverwaltung die Zukunft unsrer Verkehrs-entwicklung mit etwas mehr Vertrauen ansehen und sich nicht scheuen, gründliche Verbesserungen, selbst wenn sie einen größeren Kosten-aufwand erfordern, als für Bauten im Osten sonst angewendet zu werden pflegen, vorzunehmen.

Im Dezember v. Js. ist auch die Kleinbahn Mocker—Leibitsch eröffnet worden, über deren wirtschaftlichen Erfolg sich noch nichts bestimmtes sagen läßt, doch ist eine sinnreiche Einrichtung zu erwähnen, die man getroffen hat, um sich den Personenverkehr möglichst fern-zuhalten. Der erste Zug trifft von Mocker aus in Leibitsch nachmittags 2 Uhr 29 Minuten ein und bereits 1½ Stunden später verläßt der letzte Zug diese Station, sodaß es sich ganz und gar nicht verlohnt, mit der Bahn Ausflüge dorthin zu machen, obgleich man wegen des jetzt durch die Bahn ermöglichten Personenverkehrs die Personenpost nach Leibitsch aufgehoben hat. Eine größere Berücksichtigung des Publikums wäre der Kleinbahnverwaltung doch auf das dringendste ans Herz zu legen.

Im Anschluß an die Kleinbahn Leibitsch—Mocker wird ja wohl nun auch bald eine Kleinbahn von Mocker durch die Weichselniederung nach Scharnau gebaut werden, nachdem das Projekt des Holzhafens endlich gesichert ist. Die erste Rate des sich auf 1½ Millionen Mk. belaufenden Staatsbeitrags ist bereits in Höhe von 400000 Mk. von dem Landtage für den Hafensbau genehmigt worden. Unsere Hoffnung, daß es uns gelingen werde, den noch fehlenden Betrag von 1½ Millionen Mk. aus Privatreisen aufzubringen, ist allerdings gescheitert, und nur durch den dankenswerten Entschluß der Stadt Thorn, das gesamte fehlende Aktientkapital zu übernehmen, ist das Projekt gerettet worden. Dieses mutige Eintreten der Stadt ist um so mehr anzuerkennen, als ja leider der Hafen etwa eine Meile unterhalb Thorns zu liegen kommen muß, doch wird trotzdem der günstige Einfluß des Hafens auf das städtische Erwerbsleben nicht ausbleiben, zumal da eine Einverleibung des Hafenterrains und dessen nächster Umgebung in sicherer Aussicht steht. Nachdem so die finanzielle Grund-

lage beschafft ist, handelt es sich nur noch darum, die Aktiengesellschaft, wofür von der Stadt Thorn bereits der Entwurf eines Statuts fertiggestellt ist, zu begründen und die Ausschreibung der Arbeiten vorzunehmen, sodaß man mit Sicherheit auf einen baldigen Beginn des Baues rechnen kann. So werden wir denn in einigen Jahren in der Lage sein, von den auf der Weichsel herabkommenden großen Holz-mengen für das Wirtschaftsleben unsres Bezirks einen ganz anderen Nutzen zu ziehen als bisher. Ist der Hafen auch in erster Linie als Sicherheitshafen gedacht, welche Funktion er ja auch trefflich erfüllen wird, so werden doch auch Holzhandel und Holzindustrie ihn als Stützpunkt nehmen können. Durch die Möglichkeit, die Hölzer in dem Hafen aus ihrem Verbände zu lösen, sie auf ihre Güte zu prüfen und eine Sortierung vorzunehmen, wird der Holzhandel befähigt sein, den Bedarf an einzelnen Holzarten zu decken, ohne daß der Käufer genötigt wäre, mit dem Holze, das er gebraucht, andere, zufällig damit verbundene Hölzer mitzukaufen. Neben dem Handel wird sich aber an dem Hafen auch eine hoffentlich recht umfangreiche Holz-industrie, in der Hauptsache wohl aus Schneidemühlen, daneben aber aus sonstigen holzvertreibenden Fabriken bestehend, entwickeln.

Die industrielle Tätigkeit in unsrer Gegend wird sich, abgesehen von einigen Spezialgewerben, immer vornehmlich auf die Verarbeitung von Rohstoffen, die in der Forst- und Landwirtschaft gewonnen sind, erstrecken, wie denn auch ein Blick auf unsere größeren gewerblichen Betriebe deutlich diesen Charakter zeigt: Schneidemühlen, Zuckfabriken, Spiritusbrennereien, Bierbrauereien, Stärkfabriken und Getreide-mühlen bilden den Hauptstock unsrer Industrie. Was die Lage dieser Industriezweige im verflossenen Jahre anbetrifft, so litten die Getreide-mühlen in der ersten Hälfte des Jahres noch schwer unter der Miß-ernte von 1901. Sie mußten während dieser Zeit ihre Produktion wegen der schwierigen Beschaffung des Rohmaterials gewaltig ein-schränken und zogen es sogar vielfach vor, zur Befriedigung ihrer Kunden Mehl von auswärts zu beziehen. Ihre Lage wurde noch dadurch verschlimmert, daß sich der Beginn der Ernte des schlechten Wetters wegen um einige Wochen hinausshob, auch hatten die ersten an den Markt gebrachten Körner unter der Feuchtigkeit gelitten, sodaß sie nur schwierig zu vermahlen waren. Bald besserte sich jedoch die Qualität des herangebrachten Getreides und da der Ertrag der Ernte recht gut war, so begannen die Mühlen flott zu arbeiten und fanden auch bei lohnenden Preisen bis heute ganz guten Absatz, sodaß die Scharte, die ihnen die schlechte Ernte des Jahres 1901 geschlagen

hatte, einigermaßen wieder ausgeweht sein dürfte. Weniger unter den Ernteverhältnissen als unter der kühlen Temperatur des Sommers sowie dem allgemeinen wirtschaftlichen Tiefstand hatten die Bierbrauereien, deren Absatz sich nicht unerheblich minderte, zu leiden.

Über darniederliegende Bautätigkeit, die namentlich die Schneidemühlen, Ziegeleien und Eisenhandlungen schädigte, wurde ja in ganz Deutschland geklagt, und auch in unserm Bezirk lagen die Verhältnisse ähnlich, wenn auch aus dem Kreise Briesen, wo die Herstellung von Gebäuden für die Ansiedler etwas Leben brachte, und aus Kulm von einigermaßen reger Bautätigkeit gemeldet wurde. In Thorn war sie sehr gering, und nur ein großes Holzbearbeitungswerk, das auswärts für staatliche Zwecke umfangreiche Bauten auszuführen hatte, war gut beschäftigt. Nachteilig für die Schneidemühlen waren die geringen Holzzufuhren auf der Weichsel, die eine bedeutende Steigerung der Rohholzpreise zur Folge hatten, ohne daß es bei dem schleppenden Geschäftsgang gelang, die Preise für Schnittmaterial entsprechend zu erhöhen. Verschiedene größere Ziegeleien in der Nähe Thorns hatten ihren Betrieb gänzlich eingestellt, da sie große Vorräte liegen hatten, von denen sie aber auch im vergangenen Jahre nur so wenig absetzten, daß sie auch im laufenden Jahre ihre Produktion noch nicht in vollem Umfange wieder aufzunehmen beabsichtigen. Vielleicht ist aber diese Einschränkung doch nicht nötig, denn für Thorn eröffnen sich jetzt bessere Aussichten, da verschiedene neue öffentliche Gebäude, wie Theater, Kirchen, Schulen gebaut werden sollen und zum Teil schon in Angriff genommen worden sind, auch soll ein Stück der inneren Umwallung niedergelegt werden, und da ferner einige Rayonbeschränkungen kürzlich aufgehoben worden sind, so wird sich voraussichtlich bald auf dem dadurch für massive Bauten freigegebenen Terrain eine lebhafte Privatbautätigkeit entwickeln, die allerdings von den Hausbesitzern der inneren Stadt mit gemischten Gefühlen betrachtet werden dürfte. Die erhöhte Bautätigkeit wird auch unserm Material- und Textilwarenhandel zu gute kommen, welche beiden Geschäftszweige wegen verminderter Kaufkraft in Stadt und Land auf ein ungünstiges Jahr zurückblicken. Die Mißernten der Jahre 1900 und 1901 hatten die Landwirte genötigt, ihren Konsum möglichst einzuschränken, und auch die neue Ernte hat ihnen noch keine merkliche Besserung gebracht, weil sie schon die ganze Zeit vorher von dieser neuen Ernte gezehrt haben. Erst wenn auch dieses Jahr, wie nach dem bisherigen Saatenstande zu hoffen ist, eine günstige Ernte bringt, wird die Kaufkraft der Landwirtschaft, die für unsern Bezirk erklärlicherweise von der größten

Bedeutung ist, wieder ihren normalen Standpunkt erreichen. Günstig für die Landwirte war es, daß auch die letzte Kampagne der Zuckerrfabriken ein ziemlich gutes Resultat hatte, sodaß für die Rüben, von denen freilich, ebenso wie bei den Kartoffeln, ein wenn auch kleiner Teil des früh eintretenden Frostes halber in dem Boden bleiben mußte, 80 Pfennige und darüber für den Zentner gezahlt werden konnten. Auch die Spirituspreise sind infolge der Tätigkeit der Zentrale für Spiritusverwertung gestiegen, da es ihr gelungen ist, etwa 90 % aller inländischen Brennereien zu einer Einschränkung ihrer Produktion zu veranlassen. Dadurch sind die Preise in die Höhe gegangen, und es kann jetzt den Brennern ein höherer Abschlagspreis gezahlt werden. Der Spiritusring hat aus diesem Erfolge die Hoffnung geschöpft, daß es ihm auch für die Zukunft gelingen werde, die Produktion von Spiritus dem jeweiligen Bedarf einigermaßen anzupassen. Während sonach das Spirituskartell noch in voller Blüte steht, wird das Zuckerkartell aller Voraussicht nach den 1. September, den Termin, an dem die Brüsseler Konvention in Kraft tritt, nicht überleben. Nach den Bestimmungen dieses Vertrags darf künftig der Unterschied zwischen innerer Steuer und Zoll nicht mehr als 4,80 Mk. für den Doppelzentner betragen, und alle direkten und indirekten Prämien müssen wegfallen. Um den Konsum auf dem deutschen Markte zu heben, wird die Verbrauchsabgabe auf 14 Mk. für den Doppelzentner herabgesetzt werden, und dies wird, wenn auch nicht plötzlich, so doch im Laufe der nächsten Jahre den Verbrauch von Zucker im Inlande, der jetzt 13 kg per Kopf beträgt gegen 44 kg in England, gewaltig steigern, weil wohl auch eine größere industrielle Verwertung des Zuckers nicht ausbleiben wird. Da ferner der deutsche Zucker seine Stellung auf dem Weltmarkte voraussichtlich behaupten wird, so darf man mit Recht auf eine Gesundung unsrer gesamten Zuckerindustrie hoffen.

Ein neues Zuckerkartell wird unter den veränderten Verhältnissen allerdings kaum zu stande kommen, wenn es auch nicht an Versuchen fehlen wird, ein solches zu bilden, denn wir befinden uns heute in einer allgemeinen Kartellbewegung, deren Folgen noch nicht abzusehen sind, die aber die Gemüter aller Wirtschafts-Praktiker und Theoretiker lebhaft beschäftigt. Der den Kartellen zugrunde liegende Gedanke ist ja sehr verführerisch, denn darnach sollen die großen Preisschwankungen möglichst vermieden und insbesondere die zur Zeit eines wirtschaftlichen Niedergangs häufig auftretenden, zum Ruin vieler Betriebe führenden Schleuderpreise dadurch beseitigt werden, daß man in solchen Zeiten

die kartellierten Betriebe zu einer Einschränkung der Produktion veranlaßt. Es ist freilich nicht von der Hand zu weisen, daß diese Bewegung die Gefahr einer gewissen Monopolisierung mit sich bringt, und zweifellos werden, auch ohne daß ein förmliches Monopol eintritt, viele selbständigen Elemente ausgeschaltet werden. Nun braucht man aber kaum zu befürchten, daß die Kartelle in Zukunft alle freien Unternehmungen ersticken werden, denn für einen Teil der Industrie wird die Kartellierung immer unzweckmäßig bleiben und außerdem werden viele Kartelle nur unter dem Schutze einer hohen Zollmauer gedeihen können, sodaß der Staat stets in der Lage bleibt, ihnen, sobald ihre Tätigkeit dem öffentlichen Wohle zuwiderläuft, die Grundlage ihrer Existenz durch Ermäßigung oder Beseitigung der Zölle zu nehmen. So wie sich das Handwerk trotz verschiedentscher Abbröckelung neben den Fabriken erhalten hat und auch noch auf absehbare Zeit erhalten wird, werden auch neben den Kartellen die freien Unternehmungen bestehen bleiben. Wo aber die Kartellierung notwendig und nützlich erscheint, werden sich, gleichgiltig ob man es gutheißt oder nicht, die Betriebe zusammenschließen, sei es in loserer oder festerer Form, und so dankenswert es ist, daß die Reichsregierung eine Enquete über den Stand der hauptsächlichsten Kartelle vornimmt, weil dadurch unsre Kenntnis über das Wesen dieser Gebilde bereichert und Lob und Tadel auf das richtige Maß zurückgeführt wird, so ist kaum anzunehmen, daß der Staat einen nennenswerten Einfluß auf die Entwicklung selbst ausüben wird.

Alle diejenigen Gebiete, auf denen die Kartelle gedeihen, werden dadurch freilich in ganz erheblichem Grade umgestaltet, wie denn auch auf den Verhandlungen, die das Rheinisch-Westfälische Kohlsyndikat betrafen, festgestellt wurde, daß ein großes Stück der Gewerbefreiheit und der freien Konkurrenz mit den Kartellen wenn auch nicht rechtlich, so doch tatsächlich begraben werde.

Diese Beschränkung der freien Konkurrenz trifft natürlich nicht nur den industriellen Unternehmer, sondern auch den Kaufmann, denn wenn auch für die Kartelle die Tätigkeit des selbständigen Kaufmanns, der sein ganzes Wissen und Können für die Organisation und Erweiterung des Absatzes einsetzt, unentbehrlich bleiben wird, so wird ihm doch, wie dies gelegentlich der Kartellenquete von einem Großhändler ausgesprochen wurde, die volle Bewegungsfreiheit schließlich genommen und er wird mehr und mehr eine Art Vertreter des Kartells.

So wird die Stellung des selbständigen Kaufmanns immer schwieriger, denn sie wird ja nicht nur durch die Kartelle bedroht

sondern auch durch die Genossenschaften, namentlich die landwirtschaftlichen, und leider unterstützt auch der Staat diese Bewegung, die auf möglichste Verdrängung des „Zwischenhandels“ gerichtet ist, wie sich dies u. a. bei den Ankäufen der Proviantämter zeigt. Ein klassisches Beispiel dieses auf Ausschaltung des Handels zielenden Strebens, wobei Industrie, Landwirtschaft und Staat Hand in Hand gehen, ist das Kalisyndikat, an dem der Staat in hervorragender Weise beteiligt ist. Dieses Syndikat verkauft nicht nur an Händler, sondern auch, was sein gutes Recht ist, an landwirtschaftliche Vereine und Genossenschaften, doch gibt es diesen, und hierdurch wirkt es bereits handelsfeindlich, einen größeren Rabatt als den Händlern. Direkt auf Ausschaltung des Handels wirkt es aber durch die Bestimmung hin, daß es den Kaufleuten verboten ist, von ihrem Rabatt den Konsumenten irgend etwas abzugeben, während dieses Verbot für die landwirtschaftlichen Zwischenhändler nicht besteht. Wir haben gegen diese ungleiche Behandlung Beschwerde bei dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe eingelegt und hoffen, daß er auf Abstellung dieses Übelstandes dringen wird oder, falls dies nicht durchzusetzen ist, veranlaßt, daß die staatlichen Werke aus einem solchen handelsfeindlichen Syndikate austreten.

Am verderblichsten wirkt das allgemeine Streben auf Ausschaltung des Handels hier in der Ostmark, wo dem schon von dem Polentum hart bedrängten deutschen Kaufmann das Dasein immer schwerer gemacht wird. Hebung des Deutschtums im Osten, lautet ja heute die Parole, aber es klingt wie Ironie, wenn man feststellen muß, daß der staatliche Träger dieser Bewegung, die Ansiedlungskommission, mit zur Bedrängung des Deutschtums in den Städten beiträgt, während doch gerade die Städte stets die festesten Stützen des Deutschtums im Osten gewesen sind. Es wäre zu wünschen, daß die von dem Herrn Landwirtschaftsminister im Vorjahr einberufene Konferenz, auf der die beregten Klagen vorgebracht worden sind, einen Wendepunkt in dieser Bewegung, unter der neben dem Getreidehandel namentlich der Düng- und Futtermittelhandel zu leiden hat, bilden würde.

Was die übrigen Handelszweige unsres Bezirks betrifft, so haben wir ja bereits erwähnt, daß Material- und Textilwarenhandel unter dem allgemeinen Rückgang der Kaufkraft zu leiden hatten. Im Eisenhandel erfolgte zu Beginn des Jahres ein Aufschwung, der aber lediglich darauf zurückzuführen ist, daß die Eisenhandlungen ihre geräumten Läger ergänzen mußten. Diese Tatsache verkenntend, erhöhten die Werke ihre Preise, worauf sie aber bald aus dem Nach-

lassen der Nachfrage ersehen konnten, wie unzweckmäßig diese Preis-herauffezung war. Die Preise gingen darauf auch im Herbst wieder herab, ohne jedoch die Nachfrage sonderlich anzuregen. Der Kohlenhandel verlief normal. Es trat bei den Sommerpreisen die übliche Abschwächung und bei den Winterpreisen die übliche Erhöhung ein. Durch den frühzeitigen Frost belebte sich das Geschäft außerordentlich, sodaß die Gruben zeitweise die Nachfrage kaum befriedigen konnten.

Die Arbeiterverhältnisse waren im verflossenen Jahr für den Unternehmer gut, wie dies ja bei der allgemeinen Wirtschaftslage erklärlich ist, doch kann man auch nicht sagen, daß sich ein drängendes Angebot von Arbeitskräften geltend gemacht hätte. An gelernten Arbeitern herrscht sogar bei uns ein chronischer Mangel, der durch den Abzug der tüchtigen Arbeiter nach den Industriegegenden hervorgerufen wird. Hier könnte vielleicht die Gründung von gewerblichen Fachschulen günstig wirken, denn die hier geborenen und auf diesen Fachschulen fortgebildeten jungen Leute würden dann wohl auch gern in ihrer Heimat Beschäftigung zu finden suchen und nicht so leicht dem Zuge nach dem Westen erliegen.

Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Börsengesetz.

Nachdem man Anfang dieses Jahres die Hoffnung aufgegeben hatte, daß die Regierung dem Reichstag noch eine Novelle zum Börsengesetz vorlegen würde, hielt man es in den Kreisen des interessierten Handelsstandes für erforderlich, daß wenigstens diejenigen Bestimmungen abgeändert würden, die die Grundlage für eine bisher nicht dagewesene Rechtsunsicherheit des Verkehrs und für eine jeder Rechtsordnung zuwiderlaufende Verletzung von Treu und Glauben bilden. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin beriefen deshalb eine Versammlung der Vorstände der deutschen Börsen Anfang Februar nach Berlin und schlugen hier folgende Resolution vor, der auch wir unsere Zustimmung gaben.

1. Das Recht, die Erfüllung einer Verbindlichkeit aus börsenmäßigen Termingeschäften gegenüber einer ins Börsen-Register eingetragenen Partei zu verweigern, ist denjenigen zu versagen, die zurzeit des Geschäftsabschlusses berufsmäßig Börsen- oder Bankiergeschäfte betrieben haben oder zum Besuch einer Börse zugelassen waren.
2. Das aus §§ 50 und 60 des Börsen-Gesetzes oder § 764 des Bürgerlichen Gesetzbuchs hergeleitete Recht die Erfüllung einer Verbindlichkeit zu verweigern, muß zeitlich auf sechs Monate begrenzt werden.
3. Die nach §§ 50 und 61 des Börsen-Gesetzes untersagten Termingeschäfte müssen insofern den in §§ 762 bis 764 des Bürgerlichen Gesetzbuchs geregelten Spiel- und Wett-

Geschäften gleichgestellt werden, als die Rückforderung des einmal geleisteten auszuschließen ist.

4. Bei Anfechtung von Geschäften in Waren oder Wertpapieren muß der Anfechtende verpflichtet werden, sich die Gewinne aufrechnen zu lassen, welche ihm aus andern — während der gleichen Zeit mit derselben Stelle abgeschlossenen — börsenmäßigen Termingeschäften erwachsen sind.
5. Nicht als börsenmäßige Termingeschäfte gelten Zeit- oder Lieferungsengeschäfte, welche zwischen Erzeugern oder Arbeitern oder in das Handelsregister eingetragenen gewerbemäßigen Händlern solcher Waren aufgrund von Bedingungen abgeschlossen worden sind, die von den Staats-Aufsichtsbehörden mit Zustimmung des Bundesrats für Lieferungsengeschäfte (§ 326 des B. G.) festgesetzt oder genehmigt sind.

Gerichtsferien.

Auf ein an sämtliche Handelsvertretungen gerichtetes Rundschreiben des Deutschen Handelstags über die Stellungnahme zu der Frage, ob künftig die Forderungsklagen aus Warenlieferungen als Feriensachen behandelt werden sollen, erwiderten wir unter dem 13. Juni:

„Es besteht wohl kaum eine Meinungsverschiedenheit in den Kreisen von Handel und Gewerbe darüber, daß durch die Gerichtsferien der Geschäftsgang der Gerichte zum großen Schaden aller Erwerbszweige verlangsamt wird und daß auch die Bestimmung des Gerichtsverfassungsgesetzes, wonach Strassachen, Arrestsachen, Maß- und Marktsachen, Mietsstreitigkeiten u. als Feriensachen anzusehen sind, keine ausreichende Abhilfe bietet. Wir sind daher der Meinung, daß am besten die ganz veraltete Einrichtung der Gerichtsferien beseitigt werden müßte, verhehlen uns jedoch nicht, daß dies vorerst auf zu große Schwierigkeiten stoßen wird. Wir schließen uns daher dem Antrag der sächsischen Handelskammern an, daß künftig Forderungsklagen aus Warenlieferungen als Feriensachen behandelt werden sollen, denn dieser Antrag hat größere Aussicht angenommen zu werden und führt doch dem Ziele, der gänzlichen Abschaffung der Gerichtsferien, erheblich näher, ja die Beseitigung der Gerichtsferien wird eine notwendige Folge der Annahme des Antrags sein.“

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Im Jahre 1902 hat keine Vollversammlung des Deutschen Handelstags stattgefunden; erst am 18. und 19. März d. Js. fand wieder eine

Vollversammlung statt. Dem vom Generalsekretär dieser Versammlung erstatteten Geschäftsbericht für die Zeit vom 8. Januar 1901 bis zum 18. März 1903 entnehmen wir folgendes:

Dem Deutschen Handelstag traten bei: die neu gegründeten Handelskammern zu Altenburg (an Stelle der Vereinigten Kaufmannschaft zu Altenburg), Berlin, Rudolstadt und Weimar; ferner der Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands.

Nachdem im Reichstag und im preußischen Abgeordnetenhaus die Behauptung aufgestellt wurde, die Handelskammern bildeten keine ausreichende Vertretung der Industrie, sondern nur eine solche des Handels, richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 13. März 1902 an den Reichstag und am 30. Januar 1903 an das preußische Abgeordnetenhaus Eingaben, in denen aufgrund statistischen Materials die Unrichtigkeit dieser Behauptung nachgewiesen wurde. Eine vom Deutschen Handelstag bearbeitete Statistik über die Zusammensetzung der Handelsvertretungen hat ergeben, daß 149 deutsche Handelsvertretungen 3072 Mitglieder haben, von denen 1717 der Industrie und 1355 dem Handel angehören, und daß 93 Körperschaften mehr Vertreter der Industrie als des Handels, 46 Körperschaften mehr Vertreter des Handels als der Industrie aufweisen, während 10 Körperschaften ebensoviel Mitglieder aus der Industrie wie aus dem Handel haben.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 5. Dezember 1902 gemäß einer Anregung der Handelskammer zu Hanau, beim preußischen Handelsminister eine Änderung des Handelskammergesetzes dahin zu beantragen, daß die Zugehörigkeit zur Handelskammer, falls die Eintragung in das Handelsregister vorliegt, nicht von dem Nachweis der Kaufmannseigenschaft abhängig gemacht werden könne.

An den preußischen Justizminister richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 15. April 1902 die Bitte, die Gerichte anzuweisen, den Handelskammern von den Eintragungen in das Genossenschaftsregister Mitteilung zu machen. — Die Bitte wurde abgelehnt.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 28. Juni 1902 eine Eingabe an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, in der gebeten wurde, die bestehende gesetzliche Zuständigkeit der Eisenbahnräte nicht außer acht zu lassen, die Ablehnung von Beschlüssen der Eisenbahnräte ausführlich zu begründen und den Handelskammern, auf ihren Wunsch und wenn ein berechtigtes Interesse vorhanden, auch

in solchen Räten eine Vertretung zuzubilligen, deren Bezirk vom Handelskammerbezirk nicht berührt wird.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 16. April 1902 an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und an die übrigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen die Bitte, daß baldigst die Gepäcfracht für Musterkoffer von Handlungsreisenden auf die Hälfte der gewöhnlichen Gepäcfracht ermäßigt werde. — Der Bitte wurde nicht entsprochen.

Eine Anregung der Handelskammer Kottbus, nach der auf sämtlichen preußischen Eisenbahnstationen die an Sonn- und Feiertagen gelösten Fahrkarten zur freien Rückfahrt am Lösungstage berechtigen sollen, beschloß der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 9. April 1902 auf Vorschlag der Kommission betr. Verkehr nicht zu unterstützen. Ferner wurde beschlossen, die Bemühungen nach Erhaltung bestehender und Einführung neuer Sonntagskarten den örtlichen Körperschaften zu überlassen.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 15. April 1901 an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe, in der er bat, daß ein für Futter- und Streumittel nach den Provinzen Westpreußen, Posen, Pommern und Schlesien und einigen anderen Gegenden erstellter Ausnahmetarif, dessen Gültigkeit an die Bedingung geknüpft war, daß der Empfänger ein Landwirt sei, auf alle Empfänger in den Notstandsbezirken ausgedehnt werde, und daß auch in Zukunft alle Tarife, auch Ausnahme- und Notstandstarife, nur mit Rücksicht auf die verschiedenen Warengattungen, nicht aber mit Rücksicht auf die Zugehörigkeit des Empfängers zu bestimmten Berufsständen oder Bevölkerungsklassen erstellt werden.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Kleinhandel sprach sich am 18. Oktober 1902 dafür aus, daß 125- und 250-Grammgewichte eingeführt würden. — Der Ausschuß des Deutschen Handelstags verweigerte jedoch am 5. Dezember diesem Antrag seine Zustimmung.

Der Präsident des Deutschen Handelstags beantragte am 18. Februar 1901 beim Reichskanzler eine vermehrte Ausprägung von Kronen, nachdem auf eine Umfrage bei den Mitgliedern des Deutschen Handelstags 36 Handelskammern einen Mangel an Kronen für ihre Bezirke bestätigt und nur 3 ihn verneint hatten. — Die vereinzelt geltend gemachten Klagen über Mangel an 2-, 5-, 10-, 50-Pfennigstücken glaubte er auf sich beruhen lassen zu können. — Am 9. März 1903 ist wegen der Ausprägung von Kronen eine neue Eingabe erlassen worden.



Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 20. Mai 1901, das Reichsschatzamt zwecks besserer Unterscheidung des 50- und des 10-Pfennigstückes um eine veränderte Ausprägung dieser Münzen zu bitten. Ein Bedürfnis für eine Zwischenmünze zwischen dem 10- und dem 50-Pfennigstück wurde nicht anerkannt, ebenso ein Antrag der Handelskammer zu Gießen auf Ersetzung der 5-Markstücke durch 3-Markstücke abgelehnt.

Die Handelskammer zu Hannover hat gewünscht, daß die Veröffentlichungen des Patentamts den Handelskammern unentgeltlich zugewendet würden. Der Vorstand des Deutschen Handelstags beschloß die Angelegenheit der Kommission betr. Patent-, Muster-, Zeichenschutz zu überweisen. — Die Angelegenheit schwebt noch.

Einer Anregung, gegen die Erhöhung der Feuerversicherungsprämien Stellung zu nehmen, beschloß der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 2. September 1901 nicht zu folgen, da es nicht Aufgabe des Deutschen Handelstags sein könne, sich in die Angelegenheiten der Preisbestimmungen einzelner Erwerbszweige einzumischen, wenn er sich auch mit andern Bestimmungen des Versicherungsvertrags schon wiederholt befaßt habe und noch befaßt werde.

Zu einer Anregung der Handelskammer Oldenburg, betreffend den Beweis der Vertretungsbefugnis des Wechselzeichners im Wechselprotest, nahm der Ausschuß des Deutschen Handelstags vom 9. April 1902 die Stellung ein, daß es wünschenswert wäre, baldigst eine neue Entscheidung des Reichsgerichts in dieser Angelegenheit herbeizuführen. Für den Fall, daß das Reichsgericht, wie bisher stets, abermals die Beibringung dieses Beweises als unbedingt notwendig erkläre, soll beim Staatssekretär des Reichsjustizamts beantragt werden, bei der nächsten Abänderung der Zivilprozeßordnung dem § 592 einen Zusatz beizufügen, daß ein urkundlicher Nachweis für die Berechtigung zur Prokurazeichnung des Wechsels solange nicht erforderlich ist, als eine Einwendung gegen die Berechtigung des Wechselzeichners nicht erhoben wird.

Der Deutsche Handelstag hat es für seine Aufgabe gehalten, alle durch seine Mitglieder zu seiner Kenntnis gelangten Anträge in Bezug auf den Zolltarif zusammenzustellen und den in Betracht kommenden Behörden des Reichs und der Bundesstaaten, dem Reichstag und den Mitgliedern des Deutschen Handelstags zu übermitteln. Nachdem Zusammenstellungen der bezeichneten Art bereits am 22. September 1900, 20. Dezember 1900, 28. September 1901 und 24. Oktober 1901 herausgegeben wurden, ist der gesamte Inhalt dieser Druckfachen mit

dem bis zum 2. Dezember 1901 eingegangenen Material in einer neuen Zusammenstellung vereinigt worden; das Werk enthält 3389 einzelne Anträge, die sich auf 901 Nummern oder Nummerngruppen des Tarifentwurfs bezogen.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 10. April wegen der Wünsche zu den Handelsverträgen eine Umfrage bei den Mitgliedern des Deutschen Handelstags zu veranstalten. Als Unterlage für die Arbeiten der Handelskammern, soweit sie sich nicht auf die fremden Zolltarife beziehen, wurde von der Kanzlei des Deutschen Handelstags eine umfassende Übersicht über die in Handelsverträgen geregelten allgemeinen Bestimmungen ausgearbeitet. — Die Mitglieder sind am 30. April zur Angabe ihrer Wünsche aufgefordert worden; eine Zusammenstellung der bis zum 18. Januar 1903 eingegangenen Wünsche ist am 7. März den in Betracht kommenden Behörden überreicht worden; die Zusammenstellung umfaßt 575 Quartseiten; in ihr sind 71 Mitglieder des Deutschen Handelstags vertreten.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Steuern, Zölle, Außenhandel befürwortete am 16. Februar 1901 unter gleichzeitiger Aufstellung eines Arbeitsplanes die Errichtung einer Auskunftsstelle für den Außenhandel in beschränktem Umfange, eventuell im Anschluß an das Bureau des Deutschen Handelstags, und beschloß den Ausschuß des Deutschen Handelstags zu bitten, mit den Reichsbehörden in Verhandlung zu treten, um auf die Mitwirkung des Reichs in jeder Beziehung, auch in finanzieller Richtung, hinzuwirken. — Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß jedoch am 20. Mai bei der Reichsverwaltung zu beantragen, daß sie selbst auf Kosten des Reichs die Auskunftsstelle errichte und verwalte und für den Fall, daß sie dies ablehne, angebe in welcher Weise sie sonst die Einrichtung und Verwaltung der Auskunftsstelle zu fördern bereit sei. — Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete eine entsprechende Eingabe am 5. Juni 1901 an den Reichskanzler, eine Antwort ist noch nicht eingegangen.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 17. April 1902 an den Bundesrat eine Eingabe, in der um Abschaffung der Lohnzahlungsbücher für minderjährige Fabrikarbeiter gebeten wurde oder doch wenigstens um Zulassung der Unterzeichnung der Bücher durch den Firmenstempel oder die Unterschrift des mit der Lohnzahlung beauftragten Beamten.

Infolge einer Anregung der Handelskammer zu Rottweil sprach sich die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Sozialpolitik am

18. Oktober 1902 dafür aus, daß die sofortige Entlassung von Gehilfen und Lehrlingen dann zulässig sein soll, wenn sie sich im Betrieb gegen ihre Mitarbeiter grobe Tätlichkeiten zu Schulden kommen ließen. — Der Ausschuß stimmte dieser Ansicht am 6. Dezember 1902 zu und beschloß die Angelegenheit bei Gelegenheit einer neuen Änderung der Gewerbeordnung zu verfolgen.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Kleinhandel beschäftigte sich am 9. Mai 1901 mit den Bestrebungen, für gewisse Waren die Beseitigung der Brutto- für Nettoberechnung und die Einführung einer zutreffenden Tara herbeizuführen. Die Kommission empfahl für Zucker in Kisten und Fässern und für Kandis in Kisten oder Körben die reine Nettoberechnung; für Zucker in Broten wurde empfohlen, daß, wenn blaues Papier zur Verwendung gelangt, die Tara $4\frac{1}{2}$ ‰, wenn weißes Papier zur Verwendung gelangt, die Tara $3\frac{1}{2}$ ‰ nicht übersteigen soll; für Zucker in Säcken wurde ausdrücklich die Beibehaltung der Brutto- für Nettoberechnung empfohlen. Von weiteren Vorschlägen wurde abgesehen. — Der Ausschuß des Deutschen Handelstags billigte am 20. Mai 1901 diese Stellungnahme und beauftragte den Vorstand, im Sinne der Beschlüsse der Kommission betr. Kleinhandel mit dem Syndikat der deutschen Zuckerraffinerien sich in Verbindung zu setzen. Der Vorstand des Syndikats der deutschen Zuckerraffinerien lehnte jedoch mit Schreiben vom 5. Juli 1901 ein Eingehen auf die Wünsche des Deutschen Handelstags ab. — Die Kommission des Deutschen Handelstags beschäftigte sich am 18. Oktober 1902 mit diesem Bescheide des Syndikats, beschloß jedoch, sich einstweilen bei dem Bescheide zu beruhigen und abzuwarten, wie sich die Verhältnisse im Zuckerhandel nach Inkrafttreten der Brüsseler Konvention gestalten würden.

Über eine Anregung der Handelskammer zu Brandenburg, beim Handel mit russischem Getreide die jetzt übliche Londoner Arbitrage durch eine deutsche zu ersetzen, beriet am 22. März 1902 eine Sonderkommission des Deutschen Handelstags. Die Kommission beauftragte den Verein Berliner Getreide- und Produkthändler mit der Ausarbeitung eines deutschen Vertrags für den Handel in Getreide mit Südrußland und den andern Ländern am Schwarzen Meer. Der Entwurf eines solchen Vertrags ist den Mitgliedern vorgelegt und die zu dem Entwurf eingegangenen Äußerungen sind systematisch zusammengestellt worden und sollen die Unterlage für die demnächst stattfindenden weiteren Verhandlungen der Kommission bilden.

Auf der Vollversammlung vom 18. und 19. März wurde nach langer Debatte folgende, die Handelsverträge betreffende Resolution angenommen:

Der Deutsche Handelstag spricht sein Bedauern darüber aus, daß die von ihm zum neuen Zolltarifgesetz geäußerten Wünsche in sehr erheblichen Punkten nicht berücksichtigt worden sind.

Für die neuen Handelsverträge, die mit allen für den deutschen Außenhandel bedeutsamen Staaten zu schließen sind, hält er an den bereits in den Vollversammlungen vom 14. März 1898, 8. Januar 1901 und 30. September 1901 aufgestellten Forderungen fest, daß die auswärtigen Staaten für eine längere Reihe von Jahren Ermäßigung und Bindung der Zölle auf die hauptsächlich von uns bei ihnen eingeführten Waren und allgemeine Meistbegünstigung uns gewähren. Von sonstigen wichtigeren Forderungen sind die folgenden hervorzuheben:

1. Gleichstellung der Angehörigen des Deutschen Reichs mit den Angehörigen des Vertragsstaats hinsichtlich der Ausübung des Gewerbebetriebs einschließlich des Erwerbs von Grundeigentum.
2. Freilassung der Handlungsreisenden von lästigen Vorschriften und Steuern.
3. Zollfreiheit für Muster ohne schwere Bedingungen.
4. Geltung der Vertragszölle für die Boden- und Gewerbeerzeugnisse der Vertragsstaaten.
5. Ausschließung von Vorzugszöllen für die Einfuhr:
 - a. aus Kolonien,
 - b. im unmittelbaren Verkehr (keine surtaxe d'entrepôt),
 - c. auf einheimischen Schiffen (keine surtaxe de pavillon),
 - d. auf bestimmten Einfuhrwegen (z. B. seewärts).
6. Berücksichtigung des Veredelungs- einschließlich Ausbesserungsverkehrs und der Retourwaren.
7. Beseitigung von Mißständen im Zollverfahren.
8. Verhütung von Schädigungen auf andern Gebieten als dem Zollwesen, insbesondere durch:
 - a. Verbote der Ein-, Aus- und Durchfuhr,
 - b. innere Abgaben,
 - c. Ausfuhrzuschüsse.
9. Vereinbarungen hinsichtlich der Eisenbahn:
 - a. Gleichstellung mit den Angehörigen und Waren des Vertragsstaats,
 - b. Herstellung direkter Tarife.

10. Gleichstellung der deutschen Schiffe mit den Schiffen des Vertragsstaats, auch hinsichtlich der Küstenschiffahrt.

Von der Reichsverwaltung erwartet der Deutsche Handelstag, daß sie diesen Forderungen und den von ihm zusammengestellten Anträgen zu den Handelsverträgen aus dem Kreise seiner Mitglieder sorgfältige Beachtung schenke, daß sie für die Vertragsverhandlungen sich des Beirats sachverständiger Personen bediene, und daß sie, durchdrungen von der hohen Bedeutung guter Handelsverträge für das Gedeihen des immer mehr in den Weltverkehr hineinwachsenden und durch die Teilnahme an ihm zu steigender Wohlfahrt und Macht gelangenden Deutschen Reichs, nichts versäume, um auf der 1891 betretenen Bahn der Handelspolitik weitere Erfolge und Fortschritte zu erzielen.

Ferner wurde folgender Antrag, der sich auf die Mitteilung von Gesetzentwürfen an die Handelskammern bezog, einstimmig angenommen:

Der Deutsche Handelstag richtet an die Reichsregierung die dringende Bitte, daß die Entwürfe der Reichsgesetze entweder, wie es bei den Entwürfen zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Handelsgesetzbuch, Urheberrecht, Verlagsrecht, Sicherung der Bauforderungen und dergl. geschehen ist, alsbald nach ihrer Fertigstellung in den Reichsämtern mit ihrer Begründung öffentlich zur Kritik gestellt und zu diesem Zwecke in handlicher Buchform zu mäßigem Preise als Manuskript offiziell gedruckt oder aber erst nach ihrer Feststellung durch den Bundesrat als Reichstagsdrucksache in der bisherigen Form, d. h. ebenfalls mit der Begründung, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, jedenfalls aber die Mitteilung der Entwürfe an die Körperschaften, die gesetzlich berufen sind, die Industrie und den Handel zu vertreten, in allen sie berührenden Angelegenheiten so zeitig erfolge, daß sie ausreichend Zeit haben, die Entwürfe durchzuarbeiten und zu begutachten.

Dem vom Bundesrat beschlossenen und dem Reichstag am 19. Februar 1903 vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, betreffend weitere Abänderung des Krankenversicherungsgesetzes, stimmte die Versammlung zu.

Die Erklärung des Deutschen Handelstags zu dem Gesetzentwurf über die Kaufmannsgerichte lautet:

Der Deutsche Handelstag erklärt, daß das Bedürfnis nach einer schleunigen und billigen Rechtssprechung allen Bevölkerungsklassen gemeinsam ist. Dieses Bedürfnis ist durch eine Verbesserung des amtsgerichtlichen Verfahrens zu befriedigen, nicht aber durch Schaffung von Sondergerichten, denen erhebliche Interessen der allgemeinen Rechtspflege und des sozialen Friedens entgegenstehen.

Soll gleichwohl ein Sondergericht zur Entscheidung von Streitigkeiten aus dem kaufmännischen Dienst- und Lehrverhältnis geschaffen werden, so muß

1. eine Angliederung an die Amtsgerichte unter Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung des Verfahrens erfolgen,
2. für die Wahl der Beisitzer ein Verfahren unter sinngemäßer Anwendung der für die Wahl der Schöffen bestehenden Vorschriften (§§ 36 ff. des Gerichtsverfassungsgesetzes) eingeführt werden.

Zu einzelnen Bestimmungen des dem Bundesrat vorliegenden Entwurfs eines Gesetzes, betreffend Kaufmannsgerichte, wäre folgendermaßen Stellung zu nehmen.

Zu § 3 Abs. 1. Es ist außer Zweifel zu stellen, daß die Kaufmannsgerichte zuständig bleiben, wenn Rechtsnachfolger an die Stelle der an der Streitigkeit beteiligten selbständigen Kaufleute, Handlungsgehilfen oder Handlungslehrlinge treten.

Zu § 3 Abs. 2. Streitigkeiten über Ansprüche aus einer Vereinbarung, durch welche der Handlungsgehilfe oder Handlungslehrling für die Zeit nach Beendigung des Dienst- oder Lehrverhältnisses in seiner gewerblichen Tätigkeit beschränkt wird, sollen zur Zuständigkeit der Kaufmannsgerichte gehören, wenn beide Parteien es beantragen.

Zu § 13 (§ 31 des Gewerbegerichtsgesetzes). Rechtsanwälte und Personen, welche das Verhandeln vor Gericht geschäftsmäßig betreiben, sollen als Prozeßbevollmächtigte oder Beistände vor dem Kaufmannsgericht zugelassen werden.

Zu § 13 (§ 55 des Gewerbegerichtsgesetzes). Die Berufung soll nur zulässig sein, wenn der Wert des Streitgegenstandes den Betrag von 300 (statt 100) Mk. übersteigt.

Zu § 14. Das Kaufmannsgericht soll nicht zu Gutachten verpflichtet oder zu Anträgen berechtigt sein.

Nachrichten für Handel und Industrie.

Im Mai richtete der Herr Handelsminister folgendes Rundschreiben an die Handelsvertretungen:

„Die „Nachrichten für Handel und Industrie“, die im Reichsamt des Innern zusammengestellt und den Beteiligten auf Ersuchen kostenlos überlassen werden, enthalten neben Darlegungen allgemeineren Inhalts, wie Übersichten über die Gestaltung des Außenhandels und über die Gesamtlage der wirtschaftlichen Verhältnisse in ausländischen Staaten,

und neben Verkehrsnachrichten und Mitteilungen über Zölle, Steuern, Gebühren u. a. m. auch Angaben, die für einzelne Gewerbezweige von Bedeutung sind. Die Entwicklung hat dazu geführt, Mitteilungen der letzteren Art in steigendem Umfange zu bringen, sie nach den hauptsächlich beteiligten Berufsgruppen zu trennen und unter besondere Überschriften, wie „Bodenerzeugnisse, Viehzucht, Fischerei“, „Spinnstoffe“, „Mineralien, Metalle, Maschinen“, „Chemische Industrie“ u. a. m. zusammenzufassen.

Es ist im Reichsamt des Innern in Frage gekommen, ob nicht in stärkerem Maße als bisher auch inländisches Material zu den Veröffentlichungen heranzuziehen sein möchte. Es würde sich dabei um ähnliche Mitteilungen aus dem Inlande handeln, wie sie schon jetzt aus dem Auslande gebracht werden, also um statistische Angaben über Ergebnisse der Gütererzeugung und des Absatzes in einzelnen Erwerbszweigen und in bestimmten Zeiträumen, um Mitteilungen über Gelegenheiten zum Absatz oder zur Anknüpfung geschäftlicher Verbindungen, um Aufforderungen zu Lieferungen und Verdingungen, um Hinweise auf Ausstellungen und Musterlager, um Äußerungen über die Marktlage und über außergewöhnliche sie beeinflussende Verhältnisse u. a. m.

Ich ersuche die amtlichen Handelsvertretungen deshalb um eine Äußerung binnen 6 Wochen über die von dem Reichsamt des Innern angeregten beiden Fragen:

1. ob ein Interesse daran besteht, die Nachrichten für Handel und Industrie durch Einbeziehung von Mitteilungen über inländische Produktions-, Absatz- und Marktverhältnisse weiter auszubauen;
2. welche Mitteilungen dieser Art aus Ihrem Interessengebiete fortlaufend oder gelegentlich zur Verfügung gestellt werden könnten.

Ich benutze diesen Anlaß, um den Handelsvertretungen Gelegenheit zu einer Äußerung darüber zu geben, inwieweit die erwähnten „Nachrichten für Handel und Industrie“ in den Kreisen des Handels und der Industrie praktisch verwertet werden, und welche Vorschläge etwa zu machen sein möchten, um in weitestem Umfange den mit den „Nachrichten“ verfolgten Zweck zu erreichen, dem heimischen Handel und Gewerbe durch tatsächliche Mitteilungen und durch Aufklärung über einschlägige rechtliche Bestimmungen für die Entwicklung ihres Betriebes wertvolle Unterlagen zu schaffen. Anregungen aus den beteiligten Kreisen und gutachtliche Vorschläge darüber, wie die „Nach-

richten für Handel und Industrie“ weiter auszugestalten sein möchten, werde ich mit Dank entgegennehmen. Ohne der Berichterstattung in dieser Beziehung vorzugreifen, will ich auf einige Punkte hinweisen, die dabei in Frage kommen könnten.

- a. In erster Linie kommt der Inhalt der „Nachrichten“ in Betracht. Hier wäre beispielsweise zu prüfen, ob eine Erweiterung oder vielleicht im Gegenteil eine Einschränkung des Stoffs anzuregen sein möchte, ferner ob Wünsche in Betreff seiner Beschaffung und kritischen Sichtung geltend zu machen wären.
- b. Ein weiterer Punkt betrifft die Anordnung des Stoffs. Dabei könnte u. a. erörtert werden, ob eine noch weitergehende Trennung des Stoffs nach Berufsgruppen und vielleicht die Herausgabe besonderer Blätter für einzelne Zweige zweckmäßig sein möchte, wie das gegenwärtig bereits für die Kohlenförderung und den Kohlenhandel geschieht; weiterhin, ob die Mitteilungen aus dem Inlande und Auslande getrennt zu behandeln oder für jeden Gewerbezug zusammenzufassen sein werden.
- c. Auch die Begrenzung des Kreises derjenigen, welchen die „Nachrichten“ zugänglich zu machen sind, könnte zu Anregungen Anlaß bieten z. B. in der Richtung, ob sie lediglich Kaufleuten, Gewerbetreibenden, Fach- und Tagesblättern oder auch solchen Personen mitzuteilen sein möchten, die nur ein theoretisches Interesse daran haben.““

Wir erwiderten darauf:

„Ew. Excellenz berichten wir gehorsamst, daß die im Reichsamt des Innern zusammengestellten Nachrichten für Handel und Industrie bisher für unsern Bezirk nur in geringem Umfange Verwertung finden konnten, da die Nachrichten in der Hauptsache Mitteilungen enthielten, die für unsre Firmen von geringem Interesse waren. Unsre in größerem Umfange für den Export arbeitenden Produktionszweige, die Spiritus- und Zuckersfabriken, gehören dazu noch fast ausschließlich größeren Verbänden an, auch haben sie ihre Fachschriften, aus denen sie die benötigten Daten schnell und sicher erfahren. Soweit in den Nachrichten Mitteilungen erschienen, von denen wir annehmen konnten, daß sie für einzelne Betriebe von Interesse seien, haben wir diesen die betreffenden Ausführungen entweder direkt überhandt oder ihnen anheim gestellt, auf unserm Bureau davon Einsicht zu nehmen. Sollten einmal Mitteilungen von allgemeinem Interesse in den Nachrichten enthalten sein, so werden wir zu ihrer Verbreitung uns der

Tagespresse bedienen. Für die Verhältnisse unsres Bezirks erscheint uns diese Art und Weise, die Nachrichten zu benutzen, die zweckmäßigste zu sein, auch ist hierfür die bisherige Anordnung des Stoffs übersichtlich genug.

Den Ausbau der Nachrichten für Handel und Industrie durch Einbeziehung von Mitteilungen über inländische Produktions-, Absatz- und Marktverhältnisse glauben wir nicht empfehlen zu können. Jedemfalls wird die hierfür aufzuwendende Mühe nicht im Verhältnis zu dem zu erreichenden Nutzen stehen. Soweit solche Erhebungen stattfinden, werden ihre Resultate in den technischen Zeitschriften u. den interessierten Kreisen bereits jetzt zur Kenntnis gebracht; neues Material aber, namentlich wenn es exakter Natur sein soll, durch Erhebungen seitens der einzelnen Handelsvertretungen zu gewinnen, erscheint uns wenig erfolgversprechend.

Wir können daher unser Urteil dahin zusammenfassen, daß man am besten die Nachrichten in der bisherigen Weise weiter erscheinen läßt und nur die uns näher liegenden Absatz- und Bezugsgebiete, namentlich Rußland, etwas eingehender berücksichtigt.“

Heizerkurse.

Ende Juni übersandte uns der hiesige Magistrat nachstehenden Erlaß des Herrn Handelsministers zur Äußerung:

„Mit Bezug auf meinen Erlaß vom 1. April d. Js. III a (Min. Bl. S. 138) teile ich Ihnen mit, daß ich den Lehrer für die Heizerkurse dem Direktor Köhler der vereinigten Maschinenbauschule Elberfeld-Barmen in Elberfeld unterstellt und letzteren angewiesen habe, die weiteren Verhandlungen mit den Behörden und Industriellen durch Ihre Vermittelung zu führen. Sie wollen ihn hierbei nach Möglichkeit unterstützen und das Zustandekommen der Kurse auch dadurch fördern, daß die Gewerbeaufsichtsbeamten derjenigen Bezirke, in denen Kurse zu stande kommen, angewiesen werden, die Industriellen für die Beteiligung ihrer Heizer zu interessieren. Es wird zunächst nicht möglich sein, mit nur einer Lehrkraft allen Anforderungen zur Abhaltung von Kursen zu entsprechen. Der Direktor Köhler ist daher angewiesen worden, zunächst diejenigen Orte zu berücksichtigen, für welche die Wahrscheinlichkeit ausreichender Beteiligung (20 Schüler für einen Kursus) vorliegt, und danach zu streben, die Kurse möglichst gleichmäßig auf die Provinzen nach der Dichtigkeit der Industrie zu verteilen. Ich behalte mir weitere Mitteilung für den Fall vor, daß in Ihrem Bezirk für dieses Jahr kein Kursus abgehalten werden kann, damit Sie die

beteiligten Kreise davon verständigen können, daß ihre Wünsche möglichst im nächsten Jahre erfüllt werden sollen.

Es ist mir ferner von Wert, die Auffassung der beteiligten Kreise darüber zu hören, ob Bedenken dagegen obwalten, wenn am Schluß der Kurse fakultative Examina abgehalten werden, und denjenigen Heizern, die es bestehen, neben der allgemein zu erteilenden Bescheinigung über die Beteiligung am Kursus auch eine solche über den „erfolgreichen“ Besuch, ohne Bezeichnung der Leistungen im einzelnen behändigt wird. Bei einer Reihe der bestehenden Heizerschulen, namentlich im Osten, sind solche Zeugnisse schon üblich, sodaß die Beteiligung an den staatlichen Kursen darunter leiden könnte, wenn bei ihren Teilnehmern anders verfahren würde. Da mir jedoch wohl bekannt ist, daß in den beteiligten Kreisen der Industrie zum Teil Bedenken gegen solche Zeugnisse bestehen, so behalte ich mir meine Entschließung über diese Frage, sowie darüber, ob den Kursen etwa die Bezeichnung „Meisterturse“ zu geben sein möchte, bis zum Eingang Ihrer gutachtlichen Äußerungen vor. Die vorgeschlagene Bezeichnung liegt deshalb nahe, weil nur solche Heizer bei den staatlichen Kursen Aufnahme finden sollen, die bereits längere Praxis hinter sich haben, und weil die Heizer und Maschinisten in vielen Betrieben bereits jetzt mit dem Titel „Meister“ angeredet zu werden pflegen. Sollte die Entwicklung des Heizerunterrichts etwa später dazu führen, von den Heizern und Maschinisten einen obligatorischen Nachweis ihrer Befähigung zu verlangen, so würde in größeren Betrieben noch mehr als jetzt schon der Fall ist, ein Unterschied zwischen verantwortlichen Heizern — den Meistern — und den allmählich zu Heizern anzulernenden „Feuerleuten“ sich herausbilden, dem es entsprechen würde, wenn der am Kessel vorgebildete Feuermann den „Meistertkursus“ absolviert, um seine Befähigung zum verantwortlichen Meister darzutun. Auch hierbei verkenne ich indessen die Bedenken nicht, die sich in der Industrie gegen den Vorschlag geltend machen könnten, sodaß ich auch in dieser Frage mir meine Entschließung vorbehalte.“

Wir gaben hierzu das folgende Gutachten ab:

„Dem Magistrat erwidern wir unter Rückgabe des Schreibens vom 30. v. Mts. ergebenst, daß man in den Kreisen der von uns befragten Industriellen der Abhaltung von Heizerkursen durchaus sympathisch gegenübersteht, auch halten die meisten der von uns Befragten die Ablegung einer fakultativen Prüfung und die Erteilung eines Zeugnisses über den erfolgreichen Besuch des Kursus für zweckmäßig. Dagegen haben sich, bis auf einen Betrieb, alle gegen die

Erteilung des Meistertitels an diese Heizer ausgesprochen. Die in den Betrieben des Ostens verwendeten Heizer besitzen meist nur eine geringe Ausbildung als Schlosser, sehr häufig sind sie sogar einfache Arbeiter ohne jede weitere Vorbildung. Es würde daher gänzlich unangebracht sein, diesen Leuten nach einem 14tägigen Kursus den Meistertitel zu verleihen, da dieser Titel mit der Stellung der Heizer in den Betrieben ganz und gar nicht in Einklang steht. Hier im Osten werden die Maschinenmeister, die zugleich die Oberaufsicht über die Kessel und deren Wärter haben, als Meister angesprochen, was auch seine vollkommene Berechtigung hat, da diese „Meister“ wirkliche Handwerker sind und als solche immer ihre ordentliche Meisterprüfung abgelegt haben.

Es könnte ferner der Fall eintreten, daß ein nicht geprüfter und betitelter Heizer seiner Leistungen wegen Vorgesetzter eines zur Führung des Meistertitels berechtigten Heizers würde, wodurch große Unzuträglichkeiten entstehen könnten. Auch fürchtet man, daß die Heizer, die den Meistertitel erhalten haben, sich schwerer dazu hergeben würden, den Bedarf an Kohlen selbst herbeizuschaffen.“

In Thorn haben in der Zeit vom 24. April bis 8. Mai d. Js. Heizerkurse stattgefunden, die gut besucht worden sind und hoffentlich die erwarteten Folgen haben.

Verkehr mit Kleie.

Der Deutsche Handelstag übersandte im September seinen Mitgliedern ein Rundschreiben, worin es heißt:

„Die Handelskammer zu Graudenz beschäftigte sich am 30. Juni mit der Frage einer Festlegung des Begriffes „Kleie“. Der Berichterstatter der Kammer führte aus: „Im Kleiehandel bestehen Mißstände, die den Müllern und Händlern nicht allein viel Verdruß, Geschäftschädigungen und pekuniäre Verluste bereiten, sondern geeignet sind, ihre Ehre zu gefährden. Die Mißstände haben größtenteils ihren Grund in der verschiedenen Auffassung über den Begriff „Kleie“. Während von altersher unter Kleie die Rückstände marktgängigen Getreides verstanden werden, die nach Abscheidung des Mehles verbleiben, haben die Landwirte in letzter Zeit diesen Begriff wiederholt zu verschieben versucht, indem sie die durch Schäl-, Spitz-, Bürstmaschinen, Quetschstühle und Trieure gewonnenen Abgänge als fremde Beimengungen und Verunreinigungen der Kleie bezeichnen. Da nun die unter ihrem Einfluß stehenden landwirtschaftlichen Untersuchungsstationen ihre Gutachten auch in diesem Sinne abgeben, so wird die

Rechtsprechung natürlich dadurch beeinflusst. Ein Kleielieferant kommt heute auf diese Weise leicht in die unangenehme Lage, Kleie zurückzunehmen oder sich Abzüge gefallen lassen zu müssen und außerdem noch in seinem Ruf schwer geschädigt zu werden. Es darf nicht zugegeben werden, daß infolge einseitiger Stellungnahme etwas als Verunreinigung angesehen wird, was von altersher allgemein als zur Kleie gehörig betrachtet wurde. Es ist irrig von den Landwirten, wenn sie die durch die vorher genannten Maschinen gewonnenen Abgänge auf eine Stufe mit den durch die üblichen landwirtschaftlichen Getreide-Reinigungsmaschinen gewonnenen stellen, denn während letztere für die tierische Ernährung tatsächlich so gut wie wertlos sind, bilden erstere, wie Bruchkörner, Keime, feingemahlene Sämereien u., recht wertvolle Bestandteile der Kleie. Die durch die landwirtschaftlichen Reinigungsmaschinen aus dem Getreide ausgeschiedenen Teile stellen allerdings eine Verunreinigung des Getreides dar, hingegen sind die durch Müllereimaschinen gewonnenen Abgänge größtenteils Bestandteile des Getreides selber. Die mittelst der Müllereimaschinen vorgenommene sogenannte Reinigung ist eben keine Getreidereinigung im eigentlichen Sinne, sondern ist der Anfang der Vermahlung. Wenn die moderne Müllerei aus Zweckmäßigkeitsgründen das Getreide erst sortiert, schält, bürstet und quetscht und dann zerkleinert, während die ältere Müllerei es erst zerkleinert und dann das Mehl ausscheidet, so sind die durch ersteres Verfahren gewonnenen Rückstände darum nicht weniger zur Kleie gehörig, weil sie zuerst gewonnen werden. — Die Handelskammer faßte folgende Beschlüsse: 1. darauf hinzuwirken, daß in ihrem Bezirk unter „Kleie“ ein Produkt zu verstehen sei, welches die Rückstände eines marktgängig gereinigten Getreides nach Ausscheidung des Mehles enthalte, 2. mit den anderen Handelskammern, dem Verband deutscher Müller und dem Verein deutscher Handelsmüller in Verbindung zu treten zu dem Zwecke, den Begriff „Kleie“ in gleichem Sinne allgemein festzulegen.

Die Handelskammer teilte mit Schreiben vom 13. August dem Deutschen Handelstag diese Beschlüsse mit, zugleich mit der Bitte, durch eine Rundfrage bei den übrigen Handelskammern festzustellen, ob auch in ihren Bezirken das Bedürfnis nach einer genauen Bestimmung des Begriffes „Kleie“ vorhanden sei und ob sie sich mit dem Beschluß der Kammer einverstanden erklärten.

Dem Vorstand des Deutschen Handelstags würde es demgemäß erwünscht sein, Äußerungen der Mitglieder des Deutschen Handelstags über die vorstehende Frage zu erhalten.“

Wir erwiderten darauf, daß wir uns der Definition der Graudenger-Handelskammer anschließen.

Ausstellungsweesen.

Auf eine Anfrage des Herrn Regierungspräsidenten über Auswüchse im Ausstellungsweesen erwiderten wir, daß bei den wenigen Ausstellungen, die in den letzten Jahrzehnten in unserm Bezirke stattgefunden hätten, keinerlei Auswüchse hervorgetreten wären und wir daher nicht in der Lage seien, aus eigener Erfahrung beurteilen zu können, welche Maßnahmen sich zur Beseitigung von Mißständen im Ausstellungsweesen empfehlen dürften.

Überwachung von Dampffesseln.

Als uns im Sommer v. Js. das Gerücht zuzuging, der Westpreußische Verein zur Überwachung von Dampffesseln beabsichtige, eine Teilung seines Bureaus vorzunehmen, wandten wir uns an den Vorsitzenden dieses Vereins mit der Bitte, als Sitz die Zweigstelle Thorn ins Auge zu fassen. Darauf erhielten wir die Mitteilung, daß ein Beschluß über die etwa vorzunehmende Teilung des Bureaus bisher noch nicht gefaßt sei, doch werde man unsern Wunsch nach Möglichkeit berücksichtigen.

Feuerversicherung.

Unter dem 24. Februar beschwerten wir uns bei der Tarifvereinigung der Feuerversicherungs-Gesellschaften über den ungerechtfertigt hohen Prämiensatz, zu dem ein Teil der hiesigen größeren Schuppen veranlagt ist, indem wir schrieben:

„Es sind uns in letzter Zeit wiederholt Klagen zugegangen darüber, daß die Feuerversicherungs-Gesellschaften die Prämientarife für die großen Speicher in Thorn weit über den Maximaltarif erhöht haben. Wir haben diese Angelegenheit geprüft und gefunden, daß die Klagen allem Anscheine nach durchaus berechtigt sind, umsomehr, als in andern Städten, z. B. in Danzig, die gleiche Kategorie von Gebäuden einen bedeutend niedrigeren, den Maximaltarif nicht übersteigenden Satz bezahlen. Während nach dem Maximaltarif für massive Speicher $1\frac{1}{2}$ ‰, für Steinsachwerk 2 ‰ und für Holzsachwerk 3 ‰ zu erheben sind, müssen die hiesigen Speicherbesitzer $2\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$ und 5 ‰ bezahlen, ohne daß besondere Gründe für ein erhöhtes Risiko sprächen. Die von einigen Seiten ausgesprochene Vermutung, der abnorme Satz werde erhoben, weil in diesen Speichern zuweilen Zucker gelagert habe, kann unmöglich zutreffen, denn es sind auch solche Speicher erhöht worden, in denen nie Zucker lagerte, ferner halten wir diesen

Grund auch deshalb für ausgeschlossen, weil Zucker doch keine besonders feuergefährliche Ware ist. Auch sind uns Schuppen aus Holzfachwerk bekannt, die ausschließlich zur Lagerung von Zucker dienen und doch nur eine Prämie von 3 ‰ bezahlen. Allerdings befinden sich diese Schuppen nicht in Thorn, sondern in Danzig.

Wir würden ja keine Veranlassung haben, diese an sich rein privaten Beschwerden zu einer Angelegenheit der Handelskammer zu machen, wenn nicht durch die Bildung des Syndikats der Feuerversicherungs-Anstalten die Lage der einzelnen Versicherungsnehmer zu ungünstig geworden wäre. Jede Versicherungsanstalt hat ja an sich den einzelnen Versicherungsnehmern gegenüber eine gewisse Übermacht, indem naturgemäß die Verträge von den Anstalten entworfen werden, wobei diese sicherlich ihre Interessen in erster Linie wahrnehmen. Dieser Vorteil der Anstalten wurde jedoch früher dadurch ausgeglichen, daß der Versicherte, der sich von einer Anstalt benachteiligt glaubte, sich einer andern Versicherungsanstalt mit günstigeren Bedingungen zuwenden konnte. Dies hat seit Bildung des Syndikats gänzlich aufgehört, und der Versicherte muß sich jetzt allen Bedingungen des Verbandes unterwerfen, ja es kann vorkommen, daß sich die Anstalten überhaupt ohne zureichenden Grund weigern, gewisse Versicherungen anzunehmen, wie dies jüngst einem hiesigen größeren Betriebe ergangen ist. Kommen nun begründete Beschwerden über ungleiche Behandlung dazu, so erscheint es nicht wunderbar, wenn auch in Kreisen, die sonst energisch gegen Verstaatlichungsabsichten Front zu machen pflegen, die Ansicht auftritt, es würden derartige Unbilligkeiten im Falle der Verstaatlichung der Feuerversicherungs-Anstalten nicht vorkommen können. Solchen Stimmungen entzieht man am besten den Boden dadurch, daß man die berechtigten Beschwerden beseitigt. Um zunächst ganz objektiv feststellen zu können, ob die Klagen über die ungerechte Behandlungsweise begründet sind, wenden wir uns an Sie mit der ergebenden Anfrage nach dem Grund der gegen den Maximaltarif für Speicher gerade in Thorn so hoch geschraubten Prämien. Wir sind natürlich gerne bereit, Ihnen, falls Sie es für notwendig halten, die Namen der von der Prämienversicherung betroffenen Speicherbesitzer anzugeben.“

Die Tarifvereinigung ist bereitwilligst auf unsre Beschwerden eingegangen und hat zu deren Prüfung im März eine Kommission hierhergeschickt, sodaß wir wohl auf eine Berücksichtigung unsrer Wünsche rechnen können.

Vereinigung ostdeutscher Handelskammern.

Am 2. Mai fand in Breslau die vierte Tagung der Vereinigung ostdeutscher Handelskammern statt, wobei wir durch unsern Vorsitzenden vertreten waren. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

Zu Punkt 1 der Tagesordnung, Revision der preußischen Kreisordnung für die östlichen Provinzen der Monarchie mit dem Ziele besserer Vertretung von Handel, Gewerbe und Industrie:

Die „Vereinigung ostdeutscher Handelskammern“ stellt prinzipiell die Revisionsbedürftigkeit der Kreisordnung für die östlichen Provinzen der preußischen Monarchie im Sinne einer gerechten Verteilung der Lasten und Rechte fest und beauftragt die Handelskammer für die östliche Niederlausitz in Sorau N.-L. mit der Abfassung einer Petition an die Regierung, in welcher aufgrund der von der IV. Tagung der Vereinigung betonten Gesichtspunkte und einer bezüglichen Enquete jener Überzeugung Ausdruck gegeben werden soll.

Zu Punkt 2, Organisation einer Vereinigung zur Bekämpfung von Schiffsdiebstählen und Hehlerei im Stromgebiete der Oder und ihrer Nebenflüsse:

Es möge den Mitgliedern der ostdeutschen Handelskammer-Vereinigung empfohlen werden, die bereits bestehenden, auf die Aufdeckung von Schiffsberaubungen abzielenden Vereinigungen zu unterstützen, und je nach den Interessen ihrer Bezirke diesen Vereinigungen beizutreten, daneben aber die Handelskammer zu Breslau zu ersuchen, die Organisation einer solchen Vereinigung für das Stromgebiet der Oder und ihrer Nebenflüsse in Erwägung zu ziehen und die Angelegenheit unter Zuziehung von Interessenten auch aus den außerhalb der ostdeutschen Handelskammer-Vereinigung stehenden Kreisen weiter zu verfolgen.

Zu Punkt 3, Zusammensetzung und Befugnisse der Bezirks-Eisenbahnräte:

Die „Vereinigung ostdeutscher Handelskammern“ spricht ihre Sympathie aus zu den Beschlüssen des Ausschusses des Deutschen Handelstags, betreffend die Zusammensetzung und die Befugnis der Bezirkseisenbahnräte, sieht aber mit Rücksicht auf die von jener Körperschaft beschlossene Vorstellung von weiteren Schritten vorläufig ab.

Zu Punkt 5, Abänderung der neuen Bestimmungen der Gewerbeordnung über die gesetzliche Mindestruhezeit in offenen Verkaufsstellen in Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern (§ 139c Abs. II d. G. D.):

Die heute versammelten Vertreter von Mitgliedern der ostdeutschen Handelskammer-Vereinigung empfehlen ihren Kammern, den Antrag der Handelskammer zu Breslau auf Streichung des zweiten Absatzes des § 139c der Gewerbeordnung zum Vermerk zu nehmen mit dem Anheftstellen, nach eigener weiterer Prüfung der Sachlage an der Hand der in den einzelnen Bezirken gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse geeigneten Falls in ähnlichem Sinne bei den zuständigen Stellen vorstellig zu werden.

Freizeichenermittlung.

Das Kaiserliche Patentamt übersandte uns unter dem 26. November folgendes Schreiben, was wir zwar bereits in unsrer Sitzung zur öffentlichen Kenntnis gebracht haben, des allgemeinen Interesses wegen aber auch hier zum Abdruck bringen:

„In Warenzeichensachen wird, wenn es sich um Freizeichenermittlungen oder Löschungssachen handelt, es häufig erforderlich, urkundliches Material, wie Kataloge, Preislisten, Etiquetten u. dergl. zum Beweise der Verwendung von Zeichen, deren Freiheit behauptet ist, zu beschaffen. Die meisten der dem Patentamt überreichten Kataloge und Preislisten tragen im Druck nicht das Datum, das die Zeit ihres Erscheinens erkennen läßt; sie sind deshalb meistens — nach der ständigen Rechtsprechung des Patentamts — als Beweismaterial nicht verwendbar; auch die nachträglich für die Zwecke des patentamtlichen Verfahrens hinzugefügten schriftlichen Angaben genügen nicht, schon deshalb nicht, weil erst wieder bewiesen werden muß, von wem und wann und ob mit Recht die Vermerke gemacht worden sind. Die Folge davon ist, daß in zahlreichen Fällen zu zeugeneidlichen Vernehmungen geschritten werden muß. Diese werden aber von einem großen Teil des interessierten Publikums als Belästigung empfunden; dazu kommt, daß sie eine unerwünschte Verzögerung der Erledigung solcher Freizeichenermittlungen, mitunter über Jahresfrist hinaus, nach sich ziehen, da nicht selten die allein über die einschlägigen Fragen informierten Persönlichkeiten der Terminladung zunächst nicht Folge leisten können u. s. w. Es scheint deshalb, als liege es im eigenen Interesse der Fabrikanten und Kaufleute selbst, wenn sie sich entschließen würden, von vornherein bei der Ausgabe von Katalogen, Prospekten u. dergl. grundsätzlich an sichtbarer Stelle deren Erscheinungszeit durch den Druck anzugeben.“

Das Patentamt würde es deshalb für dankenswert erachten, wenn man dort diese Anregung zur allgemeinen Kenntnis der zugehörigen Gewerbetreibenden bringen würde.“

Verkaufssyndikat der Kaliwerke.

Unter dem 10. November richteten wir nachstehende Eingabe an den Herrn Handelsminister:

„Ew. Excellenz ist es bekannt, daß man schon seit Jahren, ausgehend von ganz falschen Voraussetzungen, den Versuch macht, den Handel in seiner berechtigten, volkswirtschaftlich nützlichen Tätigkeit mehr und mehr zu beschränken, und leider geschieht dies nicht nur von privater Seite, sondern auch unter Beihilfe staatlicher Institute. So müssen wir heute Ew. Excellenz einen Fall zur Kenntnis bringen, der in geradezu klassischer Weise zeigt, wie man unter Mithilfe des Staates versucht, den Handel auszuschalten. Das Verkaufssyndikat der Kaliwerke in Leopoldshall-Staßfurt, in dem die Königliche Berginspektion, wenn wir nicht irren, die Majorität der Stimmen besitzt, gewährt z. B. bei dem Hauptprodukt, dem Kaïnit, den Händlern zwar ganz auskömmliche Rabatte, nämlich je nach der Größe des jährlich abgenommenen Quantums bis zu 6 %, doch dürfen nach § 3 der Zusatzbedingungen die Zwischenhändler an Konsumenten und landwirtschaftliche Vereine von dieser Vermittlungsgebühr nichts abgeben. Dagegen werden den landwirtschaftlichen Vereinen nicht nur höhere Rabatte, nämlich bis 8 %, und außerdem 3 % Propagandazuschuß gewährt, sondern es ist ihnen auch gestattet, den Konsumenten einen Teil dieses Rabatts zu gute kommen zu lassen, und dies geschieht auch durchgehends in Höhe von 4—5 %. Ähnlich wie bei dem Kaïnit verhält es sich auch bei den übrigen Produkten des Kalisyndikats. Die Händler sind sonach völlig außer Stande, die genannten Produkte den Konsumenten ebenso billig zu liefern, wie die landwirtschaftlichen Vereine, und die natürliche Folge ist ein Rückgang des Umsatzes unsrer Düngemittelhändler trotz steigenden Verbrauchs an Düngemitteln genannter Art seitens der Landwirte. Wenn unsre Kaufleute bei Lage der Sache überhaupt noch im Stande sind, den Verkauf der Produkte des Kalisyndikats zu betreiben, so geschieht dies nur, weil sie Kredit gewähren, doch muß ja bei Beibehaltung der jetzigen Syndikatsbedingungen der Handel mehr und mehr zurückgehen und schließlich völlig ausgeschaltet werden.

Eine solche Geschäftspraxis ist jedenfalls für staatliche Werke ganz unzulässig, und wir bitten daher Ew. Excellenz ganz gehorsamt, hochgeneigtest darauf hinwirken zu wollen, daß in Zukunft das Verkaufssyndikat der Kaliwerke an Händler zu den gleichen Bedingungen verkaufe, wie an landwirtschaftliche Vereine.“

Submissionswesen.

Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und im Handelsministerium sind kürzlich neue Bestimmungen über die Vergebung von Staatsbauten, Leistungen oder Lieferungen entworfen worden. Der Entwurf ist den Regierungs-Präsidenten mit nachstehendem Erlaß vom 11. Februar d. Js. zugegangen:

„Durch Erlaß vom 17. Juli 1885 sind für den Geschäftsbereich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten allgemeine Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen oder Lieferungen, eingeführt worden, deren Grundsätzen sich die übrigen preußischen Ressorts angeschlossen haben.

Die auf dem Gebiete des Verdingungswesens inzwischen gesammelten Erfahrungen lassen es geboten erscheinen, eine Revision und weitere Ausgestaltung der Bestimmungen herbeizuführen. Es ist daher ein Entwurf zu neuen allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Staatsbauten, Leistungen oder Lieferungen, ausgearbeitet worden, welcher in einigen Abdrücken hier beigelegt ist. Zur Erleichterung der Übersicht über die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen sind in den Abdrücken die neuen Bestimmungen dem Text des Erlasses von 1885 und der zugehörigen Nachträge gegenüber gestellt.

Abgesehen von der Übernahme einiger Vorschriften des Begleitterlasses von 1885 in die neuen Bestimmungen sind in diesen die nachträglich ergangenen ergänzenden Vorschriften berücksichtigt, auch die nach der gegenwärtigen Lage der Gesetzgebung und nach den Anträgen der Interessenten in Frage kommenden weiteren Vorschriften vorgesehen.

Eine Änderung der den Verträgen zu grunde zu legenden allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Staatsbauten und für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen ist z. Zt. nicht in Aussicht genommen, zumal sie in ihrer jetzigen Fassung erst vor zwei Jahren festgestellt sind. Wenn jedoch die eingehenden Äußerungen einen ausreichenden Anlaß zu Änderungen bieten sollten, so sind auch hierüber, indessen für sich gesondert, Vorschläge den Berichten beizufügen.“

Abschrift des Erlasses und einen Abdruck des Entwurfs erhielten wir zur Äußerung, doch sollte von der Erörterung über Verlängerung der vertraglichen Fristen bei eintretenden Umständen abgesehen werden.

Wir berichteten darauf dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 30. April:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß wir den

Entwurf der allgemeinen Bestimmungen über die Vergebung von Staatsbauten, Leistungen oder Lieferungen unter Hinzuziehung von Interessenten einer eingehenden Prüfung unterzogen haben, wobei wir zu dem Resultat gelangt sind, daß die neu aufgenommenen Bestimmungen, die teilweise allerdings nur bereits bestehende Gebräuche sanktionieren, durchweg im Interesse der Submittenten liegen. Wir können uns daher mit den Abänderungen des neuen Entwurfs einverstanden erklären bis auf einen Punkt, der an sich zwar unwesentlich doch vielleicht Erwägung verdient. Nach Nr. IV Punkt 5 Absatz 1 (Seite 11 des Entwurfs) sind die Kosten der Überwachung und der Abnahme der Leistungen und Lieferungen der Regel nach von der Verwaltung zu tragen. Wir gestatten uns vorzuschlagen, daß diese Kosten stets von der Verwaltung zu tragen sind, denn wenn es auch an und für sich gleichgiltig erscheint, wer diese Kosten trägt, da sie der Submittent ja, falls sie ihm zugeschoben werden, bei seinem Angebot in Rechnung setzen könne, so ist doch in Betracht zu ziehen, daß diese Kosten, namentlich wenn der Regierungskommissar nicht an dem Orte der Ausführung der Leistung wohnt, schwer mit Genauigkeit zu kontrollieren sind, was namentlich bei kleineren Objekten den Unternehmer erheblich schädigen kann.

Nach Nr. IV Punkt 1 sollen die Zahlungen aufs äußerste beschleunigt werden und es sollen nach der unter Absatz 4 neu eingefügten Bestimmung dem Unternehmer keine Nachteile durch die Verzögerung der Prüfung und Feststellung der von ihm rechtzeitig eingereichten Rechnung und der dadurch bedingten Anweisung der Schlusszahlung erwachsen. Diese Bestimmung ist gewiß freudig zu begrüßen, denn jetzt zogen und ziehen sich die Schlusszahlungen zum großen Schaden des Unternehmers oft monate- ja jahrelang hin. Es muß nun aber streng darauf gehalten werden, daß die neue Bestimmung auch Geltung erhält, und das kann in der Hauptsache nur durch ständige Aufsicht von oben geschehen, denn dem Unternehmer wird es bei seiner doch etwas abhängigen Stellung nicht immer leicht, sein Recht mit aller Energie zu verfolgen.

Schließlich wäre es noch wünschenswert, daß noch mehr als bisher solche Angebote von der Berücksichtigung ausgeschlossen würden, die eine in offenbarem Mißverhältnis zu der Leistung oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, damit die zum Schaden des Staates und der Unternehmer ausfallenden Unterbietungen möglichst in Wegfall kommen. Die vorgesehenen Bestimmungen geben ja dem Staate hierfür eine genügende Handhabe.“

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirkseisenbahnrat.

Für die Sitzung des Bezirkseisenbahnrats vom 28. Juni war folgender Antrag eingebracht worden:

„An den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist seitens des Bezirkseisenbahnrats das Ersuchen zu stellen, bei wichtigen Änderungen bestehender Tarife sowohl im Güterverkehr wie im Personenverkehr bezw. Erstellung von Ausnahmetarifen, auch sogenannten Notstandstarifen, die Gutachten der Bezirkseisenbahnräte, möglichst auch des Landeseisenbahnrats, oder wenigstens der Ausschüsse dieser Körperschaften rechtzeitig einzuholen.

Die Begründung hierzu lautete:

Das, was dieser Antrag bezweckt, versteht sich eigentlich von selbst; er würde sich daher als überflüssig erweisen, wenn nicht der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wiederholt die Bestimmungen der §§ 6 und 14 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats, unberücksichtigt gelassen hätte. Ich beschränke mich auf zwei Beispiele:

Es wurde am 6. Februar 1901 ein Notstandstarif für Futtermittel und Streumittel eingeführt, unter Ausschaltung des mit diesen Waren handelnden Kaufmannstandes, indem die in diesem Tarife vorgesehenen Frachtermäßigungen nur den Verbrauchern und landwirtschaftlichen Genossenschaften bei direktem Bezuge zugebilligt wurden.

Allerdings wurde diese Einschränkung nachträglich zum großen Teile gemildert, dürfte aber voraussichtlich von vornherein garnicht vorgesehen gewesen sein, wenn man nach § 6 bezw. § 14 des oben-angezogenen Gesetzes die Bezirkseisenbahnräte bezw. den Landeseisenbahnrat gehört hätte, wozu hinreichende Zeit war, da die Notstände bereits im vorangegangenen Herbst vollauf bekannt waren.

Die für den Personenverkehr sehr wichtige Maßregel der Ausdehnung aller Rückfahrkarten auf 45 Tage dürfte gewissermaßen als erste Abschlagszahlung auf die mit Recht so vielseitig geforderte Reform der Personentarife des Beifalls auch der Bezirkseisenbahnräte und des Landeseisenbahnrats sicher gewesen sein, wenn nicht gleichzeitig eine Reihe anderer Erleichterungen in Fortfall gekommen wären, die je nach lokalen Verhältnissen mehr oder weniger schwer empfunden wurden; erst nachträglich trat durch neue Verordnungen zum Teil Remedur ein. Bei vorheriger Anhörung der Bezirkseisenbahnräte dürfte das, was seitens des Herrn Ministers nachträglich als richtig und gut durch seine

Maßnahmen anerkannt worden ist, höchstwahrscheinlich sogleich bei Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer berücksichtigt worden sein.

Aus diesen Beispielen ergibt sich zur Genüge die Berechtigung vorstehenden Antrags.

Der Antrag wurde unter Weglassung der Worte „oder wenigstens“ der Ausschüsse dieser Körperschaften“ mit großer Stimmenmehrheit angenommen.“

Unser Vertreter hatte beantragt, daß sich der Bezirkseisenbahnrat für die allgemeine Einführung von Umwegskarten für den Personenverkehr aussprechen möge, und begründete diesen Antrag, wie folgt:

„Durch Einführung der Umwegskarten, wie sie bei einer Reihe deutscher Eisenbahnen bereits bestehen, würde ein seit langer Zeit empfundener Übelstand beseitigt werden. Sowohl bei Rückfahrkarten, als auch bei zusammengestellten Rundreiseheften ist ein bestimmter Weg für Hin- und Rückfahrt vorgeschrieben. Besonders bei der Rückfahrt, die erst nach 45 oder 60 Tagen angetreten zu werden braucht, macht sich häufig das Verlangen fühlbar, eine andere Reiseroute wählen zu können, und es kann schon jetzt nach den bestehenden Vorschriften die kürzere Strecke benutzt werden. Durch Einführung der Umwegskarten würde auch die längere Strecke zur Rückfahrt benutzt werden können, sofern der Fahrpreis für die mehr durchfahrenen Kilometer nachgezahlt würde. So würde z. B. bei einer Rückfahrkarte Thorn—Berlin (396 km), wenn die Rückreise über Stettin (523 km) angetreten wird, für 127 km der Fahrpreis nachgezahlt werden müssen, woraus der Eisenbahnverwaltung unzweifelhaft Vorteile erwachsen dürften.“

Der Bezirkseisenbahnrat war der Ansicht, daß hier allerdings ein Übelstand vorliege, doch sprach er sich nicht für die Einführung von Umwegskarten aus, sondern nahm folgenden Antrag an, dem auch unser Vertreter zustimmte:

„Der Bezirkseisenbahnrat bittet die Eisenbahnverwaltung, bei Erstattung des Fahrgeldes für zur Rückfahrt nicht benutzte Fahrkarten, sofern die Rückreise auf einem anderen weiteren Wege erfolgt ist, geeigneten Falls die nach der Rückfahrkarte bereits bezahlten Kilometer zu dem kilometrischen Fahrpreise für Rückfahrkarten anzurechnen.“

Über die Erweiterung des Getreideausnahmetarifs vom 13. Dezember 1897 lag nachstehender Antrag vor:

„Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, den Getreideausnahmetarif C I vom 13. Dezember 1897, welcher nur für die Hafensplätze Danzig,

Königsberg und Memel besteht, auf alle Binnenstädte Ostpreußens, Westpreußens und Posen, in denen sich Handlungsmühlen befinden, die nachweislich Getreide von außerhalb beziehen müssen, sofort auszuwehnen.

Begründung:

Bereits am 6. Juni 1900 ist ein ähnlicher Antrag von Herrn Hauptmann von Lukowitz beim Bezirkseisenbahnrat eingebracht und abgelehnt worden. Inzwischen haben sich die Verhältnisse so zu Ungunsten der Ostpreußischen, Westpreußischen und Posenschen Mühlen infolge der ungünstigen letzten Ernte gestaltet, daß der Notschrei der Müller nach Verallgemeinerung des Ausnahmetarifs C I ein immer größerer geworden ist. Wir mußten es ansehen, daß im Herbst und Winter v. Js. die wenigen Bestände, welche die schlechte Ernte der Landwirtschaft gebracht, an unsern Türen vorbei zu dem billigen Tariffuß in die geldkräftigen und stapelfähigen Haupthandlungsplätze Königsberg, Danzig und Stettin verfrachtet wurden, während jetzt fast sämtliche Mühlen ihren Frühjahrs- und Sommerbedarf aus diesen Städten mit einem ca. 33 % höheren Frachtsfuß einkaufen müssen. Auch die Vertreter der Landwirtschaft werden anerkennen müssen, daß hier eine schreiende Ungerechtigkeit vorliegt und der Landwirtschaft nur dadurch Vorteil erwachsen kann, wenn diese in ihrem Interesse erlassenen Tarife auf die vorhin genannten Landplätze verallgemeinert werden. Se. Excellenz der Herr Handelsminister hat gelegentlich seiner Anwesenheit in Elbing mit den Vertretern der Elbinger Kaufmannschaft über diesen Punkt Rücksprache genommen und soll das Resultat dieser Besprechungen gewesen sein, daß der Stadt Elbing in Aussicht gestellt worden ist, in den gleichen Besitz der Vergünstigung des Ausnahmetarifs C I zu gelangen. Bei Einführung dieser Tarife auch auf die Stadt Elbing treten weitere Schädigungen der außer Elbing liegenden Mühlenetablissemments ein, ähnlich wie es bei den Danziger Mühlen der Fall war, welche letzteren bis auf einen bestimmten Rayon gleichfalls diese Tarife eingeräumt worden.

Der Ostpreußische Mühlenverband hat daher den Unterzeichneten beauftragt, nochmals zu versuchen, eine Gleichberechtigung der sämtlichen Mühlen auf diesen Tarif anzustreben, und bittet der Unterzeichnete daher ergebenst, vorstehenden Antrag zu unterstützen."

Der Antrag wurde angenommen mit der einzigen Abänderung, daß man anstatt des Wortes „Binnenstädte“ „Stationen“ setzte.

Unter Fahrplanangelegenheiten wurde u. a. auch folgender Antrag unfres Vertreters beraten:

„Der Bezirkseisenbahnrat wolle bei den beteiligten Eisenbahn-Direktionen beantragen, daß an den abends 8 Uhr 7 Minuten von Breslau in Inowrazlaw eintreffenden Zug D 15 ein Anschluß nach Thorn geschaffen werde.

Begründung:

Während man von Thorn aus an den D-Zug Königsberg—Danzig—Posen—Breslau (D 16) guten Anschluß hat, ist der Anschluß in der Richtung Breslau—Danzig ganz ungenügend.

Trifft man 8 Uhr 7 Minuten in Inowrazlaw ein, so kann man erst 2 Stunden später — 10 Uhr 3 Minuten — nach Thorn weiterfahren. Der D-Zug wird deshalb auch in der Richtung Breslau—Danzig—Königsberg verhältnismäßig wenig benutzt.

Dies würde sich vollständig ändern, wenn der Zug über Thorn und die Weichselstädtebahn geführt werden würde, denn durch die Berührung der Städte Thorn, Kulmsee, Graudenz, Marienwerder und Marienburg würde ihm ein viel größerer Verkehr erwachsen, als durch die Überführung über Bromberg—Dirschau, zumal da die Gegend zwischen Laskowitz und Dirschau äußerst verkehrsarm genannt werden muß. Ferner würde auch für die nach Königsberg weiterfahrenden Reisenden die Fahrt um etwa 18 km abgekürzt werden. Ehe die Weichselstädtebahn aber in eine Vollbahn umgewandelt worden ist, wird ein D-Zug dort nicht verkehren können. Einstweilen erscheint es aber doch mit Rücksicht auf eine Stadt wie Thorn billig, den beantragten Anschlußzug zu gewähren, wobei man vielleicht den Gegenzug so legen könnte, daß er Thorn vormittags zwischen 9 und 10 Uhr verläßt, denn jetzt hat man zwischen 6 Uhr 36 Minuten und 11 Uhr 47 Minuten keine Gelegenheit, nach Inowrazlaw zu fahren.“

Auf die Ausführungen des Antragstellers erwiderte der Vertreter der Eisenbahndirektion Bromberg, daß die Bestrebungen auf Herstellung eines unmittelbaren Anschlusses in Inowrazlaw vom D-Zuge 15 nach Thorn, mit Rücksicht auf die Annehmlichkeit wohl berechtigt sein mögen, daß aber ein dringendes Bedürfnis dafür vorliege, könne gewiß nicht behauptet werden. Der D-Zug 15 sei im Oktober v. Js. zwischen Posen und Inowrazlaw täglich mit 47, im Dezember mit 32 und im Februar d. Js. mit 40 Personen besetzt gewesen, der Durchgangsverkehr zwischen den Endstationen des Zuges sei ein äußerst geringer, er betrage nur $\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}$ Personen im Durchschnitt täglich, sodaß den überwiegenden Verkehr der Ortsverkehr bilde. Für den Ortsverkehr reiche aber der Personenzug 53 vollständig aus. Die Eisenbahndirektion beobachte fortgesetzt den Verkehr und werde der

Einlegung der angestrebten Verbindung näher treten, sobald die Entwicklung des Verkehrs dies erfordere.

Unser Vertreter erklärte hierauf, daß er keinen Wert darauf lege, daß über seinen Antrag abgestimmt werde, er behalte sich aber vor, die Angelegenheit in anderer Weise zu verfolgen.

Der Sitzung vom 25. November lag folgender Antrag vor:

„Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen, die Eisenbahn-Verwaltung zu ersuchen, die Verbilligung der Fahrpreise für Arbeitertransporte nach dem Westen aufzuheben.

Begründung.

Als in den westlichen Provinzen mit Einführung der intensiven Wirtschaft und speziell des Rübenbaues der Arbeitermangel für die dortigen Landwirte immer fühlbarer wurde, setzten sie es durch, daß ein besonders billiger Ausnahmetarif (1,5 Pf. pro km) für Arbeitertransporte aus dem Osten nach dem Westen eingeführt wurde. Die Landwirte des Ostens, wo derzeit noch genug Arbeiter waren, machten sich die Tragweite dieser Einrichtung nicht genügend klar und ließen dieselbe geschehen. Heute aber, nachdem auch bei uns schon großer Arbeitermangel eingetreten ist, stellt sich diese Einrichtung als direkte Benachteiligung der Landwirte des Ostens zu Gunsten derer im Westen dar, und es liegt durchaus kein Grund vor, dieselbe länger beizubehalten. Ja, wenn sich die Herren nur mit ausländischen Arbeitern begnügten, — aber ganz ungeniert schlagen sie Plakate auf unsern Bahnhöfen an und geben offen zu, daß sie lieber Arbeiter aus unsern Ostprovinzen als aus Rußland u. nehmen.

Auf den ersten Blick sollte man nun meinen, daß von der Verbilligung der Reise die Arbeiter Vorteil hätten. Das ist aber durchaus nicht der Fall; vielmehr tragen die Reisekosten ganz allein die Arbeitgeber, das sind die Landwirte der westlichen u. Provinzen oder die Unternehmer. Kommen wir nun einmal mit irgend einem Wunsche, wie z. B. Verbilligung der Getreide- oder Obstfracht nach dem Westen, so steht der ganze Westen wie ein Mann gegen uns. Da müssen wir, die wir so weit von dem Hauptkonsumtionsgebiete unsrer Produkte wohnen, nun endlich auch einmal Front gegen Maßnahmen machen, die uns einerseits direkt benachteiligen, andererseits vielleicht einmal als Kompensationsobjekt dienen können.

Übrigens wird ja nicht nur die Landwirtschaft im Osten durch die Verbilligung der Arbeitertransporte nach dem Westen geschädigt, nein ebenso auch die Industrie und der Handel, kurz jeder, der Arbeiter braucht.

Den Bezirkseisenbahnrat bitte ich deshalb, meinem Antrage zustimmen zu wollen.

Schließlich bemerkte ich noch, daß ich gern billigere Transportsätze für ausländische Arbeiter meinen Berufsgenossen im Westen zubilligen will, aber ich fürchte, daß sich das nicht machen läßt, weil von der Eisenbahn keine Kontrolle verlangt werden kann.“

Nach längerer Debatte wurde bei der Abstimmung, die eine namentliche war, dem Vorschlage des Ausschusses gemäß der Antrag, zu erklären, daß bei Reisen von Arbeitern in größerer Anzahl, die ihres Erwerbes wegen vorübergehend einer auswärtigen Arbeit innerhalb des Deutschen Reiches nachgehen oder von dieser in ihre Heimat zurückkehren, ein öffentliches Interesse nicht anzuerkennen und deshalb die im § 11 Zusatzbestimmung IV³ der Verkehrsordnung vorgesehene Fahrpreisermäßigung nicht zu gewähren sei,

von der Mehrheit (mit 18 gegen 16 Stimmen) angenommen.

Unser Vertreter hat gegen den Antrag gestimmt.

Uferbahn.

Im März d. Js. wurde unserm wiederholt gestellten Antrag entsprochen und die Thorner Uferbahn in eine Haltestelle für den Wagenladungsverkehr umgewandelt. Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach wie vor durch die Stadt. Die Überführung der Sendungen nach und von der Uferbahn geschieht zu den für Thorn Uferbahn bestehenden Frachtsätzen, doch müssen die ankommenden Wagen bereits mit der Frachtbriefvorschrift „Thorn Uferbahn“ hier eingehen, oder die Anträge auf Überführung vor Eingang der Wagen in Thorn gestellt werden, sonst wird für die Überführung eines jeden beladenen Wagens eine Gebühr von 2 Mk. erhoben.

Weichselstädtebahn.

Mit dem 1. Oktober ist auf der Eisenbahnstrecke Thorn—Marienburg Vollbahnbetrieb eingerichtet worden. Der von der Eisenbahnverwaltung nach Anhörung der Interessenten eingeführte Fahrplan zeigte zwar erhebliche Verbesserungen, genügte aber doch den Erwartungen nicht ganz, und wir sahen uns deshalb genötigt, der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig unsre Wünsche in nachstehendem Schreiben vom 23. Dezember vorzutragen:

„Als wir von der Königlichen Eisenbahnverwaltung die Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn erbat, so geschah dies in der Hoffnung, durch den Umbau schnellere Züge und damit bessere Verbindung der Weichselstädte unter einander und mit der Provinzial-

hauptstadt Danzig zu erhalten. Auch rechneten wir darauf, daß wir dann auch einen Zug bekommen würden, der spät abends, vielleicht gegen 11 Uhr, von Thorn abgehen würde, wodurch es dann den Bewohnern der benachbarten Orte, namentlich der Städte Kulmsee, Kulm und Graudenz möglich wäre, den Abend in Thorn zuzubringen. Dieses letzte Ziel ist ja nun durch den neuen Fahrplan mit dem Zuge 513 und 540 erreicht, dagegen können wir nicht leugnen, daß uns die in dem Plane vorgesehenen Schnellzüge etwas enttäuscht haben, da der schnellste, nämlich Zug 503, nur eine Reisegeschwindigkeit von 48 km in der Stunde hat. Immerhin war gegen den bisherigen Zustand eine namhafte Verbesserung erreicht, und da nach Mitteilung der Königlichen Eisenbahnverwaltung bei den Steigungs- und Kurvenverhältnissen der Bahn, wie sie nach dem Umbau noch geblieben, eine größere Zuggeschwindigkeit nicht angängig war, so mußte man sich mit dem Erreichten begnügen und konnte nur hoffen, daß durch allmähliche weitere Verbesserung der Strecke später auch die Züge eine größere Geschwindigkeit erhalten würden.

Wie fast stets bei neuen Fahrplänen stellte es sich aber bald heraus, daß einzelne Interessen doch gegen früher benachteiligt waren und zwar handelte es sich in der Hauptsache um die Anwohner der kleinen Stationen, an denen die Züge 503, 505 und 506 nicht anhalten. Bei der Bedeutung der Landwirtschaft dieser Gegenden und der regen Beziehungen zwischen Städten und Land war dies ein Nachteil, dessen Beseitigung im allgemeinen Interesse dringend erwünscht war. Was im besonderen unsern Bezirk anbetrifft, so machte sich hier der Fortfall des früher kurz nach 2 Uhr nachmittags abgehenden Zuges störend bemerkbar, da der um 4 Uhr 13 Minuten abgehende Schnellzug auf den kleinen Stationen nicht hält. Eine kleine Abhilfe schaffte dann die Eisenbahnverwaltung selbst durch Anhängung eines Personenwagens an den 1 Uhr 22 Minuten von hier abgehenden Güterzug, jedoch nur für die Strecke Thorn—Kulmsee, sodaß die darüber hinausliegenden kleinen Stationen nach wie vor unberücksichtigt blieben. Da auch von andern Orten aus Wünsche nach Abänderung des Fahrplanes geäußert wurden, so führte dies zu der zweiten Fahrplankonferenz in Graudenz. Wir fühlen uns nun aber gezwungen, zu den dort geäußerten Wünschen, soweit sie unsre Interessen berühren, und besonders zu den von dem Herrn Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion gemachten Abänderungsvorschlägen Stellung zu nehmen. Wir sind vollständig damit einverstanden, daß der Zug 505, der jetzt 6 Uhr 22 Minuten früh von Thorn abgeht,

auf den Nachmittag verlegt wird mit einer Abgangszeit von vielleicht 2 Uhr 30 Minuten, denn dadurch würde ja den in unserm Kreise geäußerten Wünschen entsprochen werden. Nun muß aber für die kleinen Stationen zwischen Thorn—Graudenz früh Ersatz geschaffen werden, da der um 6 Uhr 13 Minuten abgehende Schnellzug an diesen Stationen nicht hält. Dies kann nun entweder dadurch geschehen, daß man einen neuen Zug einlegt, oder dadurch, daß der Zug 503 auf allen Stationen zwischen Thorn und Graudenz hält. Letzteres ist ja nun von der Königlichen Eisenbahnverwaltung ins Auge gefaßt worden, und wir würden dagegen dann nichts einzuwenden haben, wenn es gelingen würde, den Zug ebenso schnell über die Gesamtstrecke Thorn—Danzig als durchgehenden Zug zu führen. Sollte dies jedoch nicht möglich sein, sollte vielmehr, wie aus den Debatten in Graudenz hervorgeht, das Halten dieses Zuges auf den kleinen Stationen eine Verlängerung der Fahrzeit um 40 Minuten und außerdem die Unmöglichkeit, ihn direkt durchzuführen, zur Folge haben, so müßten wir darin eine ganz bedeutende Verschlechterung unsrer Verkehrsverhältnisse erblicken, gegen die wir uns mit aller Energie verwahren müssen. Die Fahrzeit des Zuges 503 darf auf keinen Fall verlängert und der Zug muß auch direkt durchgeführt werden, sonst geht uns eine der Haupterrungenschaften der Umwandlung der Bahn einfach verloren. Wenn dies nicht möglich ist beim Haltenlassen des Zuges auf den kleinen Stationen, so muß notwendigerweise für diese ein neuer Zug zwischen Thorn und Graudenz eingelegt werden, denn die Interessen des Landes bedürfen natürlich ebenfalls der Berücksichtigung. Wir sprechen daher die Hoffnung aus, daß die Königliche Eisenbahn-Direktion bei einer Abänderung des Fahrplans unsre Wünsche berücksichtigen und jedenfalls den Schnellzügen 503 und 505 die jetzige Fahrzeit belassen wird.

Bei dieser Gelegenheit müssen wir auch noch unsrer Verbindung mit Kulm erwähnen. Unter Benützung der Strecke Kulm—Kornatowo—Thorn können die Kulmer erst 12 Uhr 35 Minuten in Thorn sein, wenn sie nicht in Kornatowo 3 Stunden warten wollen. Es bleibt ihnen freilich die Möglichkeit über Unislaw—Kulmsee nach Thorn zu fahren, doch müssen sie dann schon früh 5 Uhr 5 Minuten von Kulm abreisen. Hier wäre eine Verbesserung dringend notwendig. Zufriedenstellend ist dagegen die Abendverbindung von Thorn nach Kulm, da der Zug 513 in Kornatowo Anschluß hat. Dieser Anschluß muß uns aber auch erhalten bleiben, und es darf keinesfalls der Zug 540, der jetzt 12 Uhr 10 Minuten nachts von

Kornatowo nach Kulm geht, so verlegt werden, daß er Anschluß an den 9 Uhr 51 Minuten von Graudenz kommenden Zug 514 erhält. Unsere Beziehungen zu Kulm sind durch die Bahn Kulm-Anislaw, die ja leider immer noch nicht bis Thorn weitergeführt ist, schon schlecht genug geworden, und sie dürfen uns daher nicht noch weiter verkümmert werden. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, den an sich wohl berechtigten Wunsch eines direkten Anschlusses nach Kulm an den Zug 514 nicht auf Kosten unsrer Beziehungen zu Kulm gewähren zu wollen.“

Da auch von verschiedenen anderen Städten und Körperschaften Anträge auf Abänderung des Fahrplans eingebracht worden waren, so wurde der Fahrplan Anfang Februar umgestaltet, hierbei uns jedoch der Anschluß von Kornatowo nach Kulm an den letzten von Thorn abgehenden Zug genommen, weshalb wir unter dem 20. März an die Danziger Direktion schrieben:

„Der neue Fahrplan der Weichselstädtebahn vom 10. Februar hat uns mit Zug 515 die gewünschte Nachmittagsverbindung mit den benachbarten kleinen Stationen gebracht, ferner noch bessere Verbindung mit Elbing, und wir können mit Befriedigung feststellen, daß es der Eisenbahnverwaltung gelungen ist, verschiedene von den kleinen Stationen angestrebte Verbesserungen zu erreichen, ohne dadurch die Reisedauer der Züge 503 und 505 von Thorn nach Danzig zu verlängern. Mit großem Bedauern mußten wir aber aus dem neuen Fahrplan ersehen, daß der Zug 540 künftig schon 10 Uhr abends von Kornatowo nach Kulm abgehen soll, wodurch die Abendverbindung zwischen Thorn und Kulm abgeschnitten ist. Diese Abendverbindung mit Kulm war ein Wunsch, den wir der Königlichen Eisenbahndirektion schon seit Jahren vorgetragen haben, und immer wurden wir bei den darauf erfolgenden Ablehnungen darauf hingewiesen, daß erst nach Umgestaltung der Weichselstädtebahn unserm Wunsche Rechnung getragen werden könne, wie dies denn auch mit dem 1. Oktober v. Js. geschah. Leider haben wir uns aber nur 4 Monate lang dieser guten Einrichtung erfreuen können, trotzdem wir in unsrer Eingabe vom 23. Dezember v. Js. auf die an sich schon so mangelhafte Verbindung zwischen Thorn und Kulm hingewiesen und gebeten hatten, den allerdings berechtigten Wunsch eines Anschlusses in Kornatowo nach Kulm an den Zug 514 nicht auf Kosten unsrer Beziehungen zu Kulm zu gewähren. So ist denn jetzt unsre Verbindung mit Kulm nach einem für uns verhängnisvollen Schluß noch weiter verschlechtert worden: Weil wir schlechte Verbindung mit Kulm hatten, konnte sich

kein rechter Verkehr dorthin entwickeln, und weil der Verkehr so gering war, wurde uns auch noch die Abendverbindung entzogen zu Gunsten von Graudenz.

Wir können nun unmöglich annehmen, daß uns die Abendverbindung für immer wieder genommen sein sollte, denn dann hätten wir ja von der Umgestaltung der Weichselstädtebahn, wenigstens was unsern Verkehr mit Kulm anbetrifft, nur Nachteile erlangt. Wir geben uns vielmehr der festen Hoffnung hin, daß die königliche Eisenbahndirektion bereits im nächsten Sommerfahrplan wieder einen Anschluß nach Kulm an den Zug 513 herstellen wird und zwar entweder über Kornatowo, oder falls dies nicht angängig sein sollte, über Kulmsee—Unislaw. Diese letzte Route ist ja in der der königlichen Eisenbahndirektion unter dem 10. März zugegangenen Eingabe des Kulmer Magistrats vorgeschlagen worden. Aus dieser Eingabe geht jedenfalls hervor, daß auch Kulm selbst ein lebhaftes Interesse an einer Abendverbindung mit Thorn besitzt. Zwar würde durch den Kulmer Antrag keine gerade ideale Verbindung hergestellt werden, da man bei einer Abreise von Thorn um 11 Uhr Kulm erst 2 Uhr 10 Minuten anstatt wie bisher 12 Uhr 42 Minuten erreichen würde, doch da gleichzeitig eine Abendverbindung Kulms mit Bromberg ins Auge gefaßt ist, die wir im Interesse Kulms befürworten müssen, so wäre die Änderung immerhin als Notbehelf zu begrüßen umsomehr, da dadurch auch wieder eine gute Abendverbindung zwischen Thorn und den Stationen der Strecke Kulmsee—Jordon geschaffen werden würde. Jetzt geht der letzte gute Zug für diese Stationen nachmittags 4 Uhr 13 Minuten hier ab, denn der Zug 511, der abends 6 Uhr 36 Minuten abgeht, hat zwar auch Anschluß, doch entsteht dabei ein Aufenthalt in Kulmsee von $3\frac{1}{4}$ Stunden, sodaß diese Verbindung nur in den äußersten Notfällen benutzt wird. Früher war der Anschluß für die erwähnten Stationen besser, denn der abends 8 Uhr von Thorn abgehende Zug gelangte 8 Uhr 44 Minuten nach Kulmsee und von dort ging 9 Uhr 19 Minuten ein Zug in der Richtung nach Jordon ab.

Wir bitten nach alledem die königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst und dringend, in dem nächsten Fahrplan einen Anschluß nach Kulm an den Zug 513 wieder herzustellen entweder über Kornatowo oder gemäß der Eingabe des Kulmer Magistrats über Kulmsee—Unislaw.“

Darauf teilte uns die Direktion unter dem 23. April mit, daß die Erhebungen wegen der Einrichtung eines weiteren Zugpaares auf der Strecke Kulm—Unislaw—Kulmsee noch nicht zum Abschluß gebracht

worden seien. Sobald dies geschehen, würden wir weitere Mitteilungen erhalten.

Zugverbindung der Städte Strasburg und Lautenburg.

Im Oktober schrieben wir an die Königliche Eisenbahndirektion in Danzig:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion gestatten wir uns einige Wünsche, die uns aus den Erwerbskreisen der Städte Strasburg und Lautenburg zugegangen sind und bessere Zugverbindungen betreffen, mit der Bitte um geneigte Berücksichtigung ergebenst vorzutragen. Es handelt sich in erster Linie um eine bessere Verbindung dieser beiden Städte mit Danzig. Der früheste Zug (Z 802), der aber nicht von Lautenburg, sondern von Strasburg abgelassen wird, erreicht Graudenz um 8 Uhr 57 Minuten, sodaß die Reisenden unter Benutzung des Zuges Z 505 um 12 Uhr 41 Minuten nach Danzig kommen. Wollen sie an dem gleichen Tage wieder zurückfahren, so müssen sie bereits 3 Uhr 43 Minuten Danzig verlassen. Da aber von 1—3 Uhr in allen Danziger Geschäften Kontorschluß herrscht, so ist dieser Aufenthalt, ganz abgesehen von der sehr kurz bemessenen Zeit, für das handeltreibende Publikum von geringem Wert. Man wünscht daher, daß von Lautenburg ein Zug so früh abgelassen werde, daß er noch in Graudenz den Zug Z 503 erreicht, mit dem man dann bereits um 10 Uhr in Danzig sein würde, sodaß man die notwendigen Geschäfte bequem abwickeln könnte.

Als großer Mißstand wird es von den Lautenburgern empfunden, daß sie in der Richtung von Lautenburg nach Gollub und Strasburg überhaupt keinen Anschluß haben: 8 Uhr 46 Minuten, 2 Uhr 55 Minuten und 8 Uhr 1 Minute kommen die Züge aus Lautenburg in Strasburg an und 7 Uhr 48 Minuten, 1 Uhr 47 Minuten und 7 Uhr 3 Minuten gehen die Züge von Strasburg nach Gollub, also alle etwa eine Stunde früher, ab. Wir glauben, daß sich hierbei wohl ohne große Schwierigkeit, wenigstens bei dem einen oder andern Zuge, eine bessere Verbindung herstellen ließe.

Die Königliche Eisenbahndirektion würde uns zu besonderem Dank verpflichten, wenn die angängigen Abänderungen des Fahrplans möglichst noch für das laufende Winterhalbjahr angeordnet werden würden.“

Im Februar erhielten wir darauf nachstehenden Bescheid:

„Infolge Ihrer Eingabe werden wir mit Beginn des Sommerfahrplans zwischen Strasburg und Graudenz einen Zug vorsehen, der

etwa um 5 Uhr 35 Minuten früh aus Strasburg abfahren wird und in Graudenz einen Anschluß an den Schnellzug 503 nach Danzig vermittelt.

Der 3. Zt. um 6 Uhr 30 Minuten früh aus Strasburg fahrende Zug 802 soll vom gleichen Zeitpunkt ab zwischen Strasburg und Jablonowo in Fortfall kommen.

Die Anschlüsse von der Strecke Soldau—Strasburg in der Richtung Gollub werden dadurch eine Verbesserung erfahren, daß Zug 954 erst um 8 Uhr 48 Minuten vormittags aus Strasburg fahren und den Anschluß vom Zuge 804 aus Soldau aufnehmen soll. In der umgekehrten Richtung wird Zug 953 aus Schönsee um 1 Uhr 33 Minuten mittags fahren und den Anschluß an Zug 805 nach Soldau erreichen, der um 1 Uhr 45 Minuten nach Strasburg fährt.

Die weitergehenden Anträge müssen wir 3. Zt. ablehnen, da ein hinreichendes Verkehrsbedürfnis nicht nachgewiesen ist und besonders bei dem beantragten Frühzuge Lautenburg—Strasburg seiner ungünstigen Lage wegen auf eine einigermaßen genügende Besetzung nicht gerechnet werden kann.“

Halten der D-Züge 55 und 56 in Briesen.

Im vorigen Jahresbericht teilten wir bereits mit, daß die Königliche Eisenbahndirektion in Danzig auf unsern wiederholten Antrag erwidert hat, das Halten der Schnellzüge 55 und 56 in Briesen sei von dem Herrn Minister endgiltig abgelehnt worden. Auf die ständig wiederkehrenden Klagen aus Briesen sahen wir uns nun trotzdem veranlaßt, eine Eingabe der Briesener Kaufmannschaft an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu unterstützen, indem wir schrieben:

„Ew. Excellenz ist unter dem 5. d. Mts. eine von den namhaftesten Gewerbetreibenden der Stadt Briesen Wpr. unterschriebene Eingabe zugegangen, worin gebeten wird, die auf der Strecke Berlin—Posen—Thorn—Insterburg verkehrenden D-Züge 55 und 56 auf der Station Briesen halten zu lassen. Den gleichen Antrag haben wir der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig sowohl unter dem 1. Oktober 1900 als auch unter dem 15. Juli 1901 unterbreitet, doch sind wir beide Male mit der Begründung abgewiesen worden, daß die genannten Züge in erster Linie für den durchgehenden Verkehr bestimmt seien, weshalb sie vom Nahverkehr zwecks beschleunigter Durchführung tunlichst entlastet bleiben müßten. Wir müssen ja diese Begründung als prinzipiell richtig anerkennen, möchten aber dennoch bitten, daß im vorliegenden Falle dem Wunsche der Stadt Briesen

entsprochen werde, zumal da keine Gefahr vorliegt, daß bei Bewilligung des Briesener Wunsches auch noch andere Stationen der Strecke Anspruch auf gleiche Berücksichtigung machen könnten, denn die Orte, an denen die D-Züge 55 und 56 jetzt nicht anhalten, stehen sämtlich ihrer Bedeutung nach weit hinter Briesen. In Briesen besitzen wir eine Reihe recht rühriger Gewerbetreibender, denen ja auch der Bau der elektrischen Bahn zwischen Stadt und Station Briesen zu danken ist, und die königliche Staatsregierung könnte hier ohne Kosten die Verkehrsverhältnisse Briesens verbessern und damit zum weiteren Fortschreiten der dortigen industriellen und Handelstätigkeit beitragen. Daß es sich aber bei Briesen wirklich um eine aufblühende Stadt handelt, beweisen die nachstehenden Zahlen, die wir der von der königlichen Eisenbahndirektion Danzig herausgegebenen Verkehrsstatistik entnommen haben. Darnach sind die Einnahmen der Station Briesen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 57401 Mk. im Jahre 1897 auf 68282 Mk. im Jahre 1901, die Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr von 206129 Mk. im Jahre 1897 auf 287699 Mk. und die Anzahl der verkauften Fahrkarten von 45094 im Jahre 1897 auf 53572 im Jahre 1901 gestiegen. Schließlich muß man doch auch noch in Betracht ziehen, daß die D-Züge die einzigen auf der Strecke Thorn—Insterburg verkehrenden Schnellzüge sind.

Wir bitten daher Ew. Excellenz ganz gehorsamst, dem Wunsche der Stadt Briesen entsprechend anordnen zu wollen, daß in Zukunft die D-Züge 55 und 56 auf der Station Briesen halten."

Diesem Wunsche wurde zwar auch jetzt nicht entsprochen, doch verschaffte man in dem Sommerfahrplan den Briesenern eine kleine Erleichterung durch Einlegung eines Zuges Schönsee—Gößlershausen, der Nachmittag 4 Uhr 46 Minuten, also 10 Minuten nach Abgang des D-Zuges, von Schönsee abgeht.

Weiterführung der Eisenbahn Kulm—Anislaw.

Unter dem 6. Dezember richteten wir folgende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ew. Excellenz bitten wir gehorsamst, verfügen zu wollen, daß die Kosten für die Weiterführung der Eisenbahnstrecke Kulm—Anislaw bis Thorn und Mißke in den nächsten Etat aufgenommen werden.

Es ist nicht das erste Mal, daß wir diesem Wunsche Ausdruck geben, denn bereits unter dem 15. Juni 1898 richteten wir an Se. Excellenz Herrn Staatsminister von Thielen die Bitte um Fortführung der Strecke Kulm—Anislaw bis Thorn und wiederholten diesen Antrag im Februar 1900, als der Herr Minister, der es zunächst

abgelehnt hatte, unsern Wunsch zu erfüllen, in einer unserm Vorsitzenden gewährten Audienz uns die nochmalige Einbringung der Petition anheimgestellt hatte. Im April 1900 erhielten wir dann durch den Herrn Oberpräsidenten von Gopler den Bescheid, daß der Herr Minister auch jetzt noch nicht in der Lage sei, unserm Antrage näher zu treten, doch sei er nicht abgeneigt, den Bau der Strecke der Privatindustrie zu überlassen, behalte sich jedoch die endgiltige Entscheidung hierüber vor. Wir erwiderten darauf im März 1901, daß nach unsrer Überzeugung die Strecke Anislaw—Thorn nicht als Privatbahn ausgeführt werden könne, weil sie ein notwendiges Zwischenglied verschiedener Staatsbahnstrecken sei und nur als Staatsbahn den größten Nutzen gewähren könne. Gleichzeitig baten wir, auch die Fortführung der Strecke Kulm—Anislaw über Kulm nach Mißke in Erwägung zu ziehen. Unserm Antrage schloß sich auch der Magistrat zu Thorn an, ebenso unterstützte der Kreis Thorn unser Vorgehen, allein unter dem 26. Januar 1902 lehnte der Herr Minister es wiederum ab, auf den Antrag einzugehen, worauf wir unter dem 6. März erneut unsere Bitte vorbrachten. Es ist uns daraufhin bis jetzt noch kein Bescheid zugegangen, und Ew. Excellenz wollen aus dem Umstande, daß wir heute schon wieder den gleichen Antrag einzubringen uns erlauben, ersehen, für wie notwendig wir den Bau der fraglichen Strecke halten. Es kommt noch hinzu, daß mit dem 1. Oktober die Bahn Kulm—Anislaw eröffnet wurde, wodurch nun die Ablenkung des Kulmer Verkehrs von Thorn nach Bromberg zur Tatsache geworden ist.

Wenn wir trotz der wiederholten Ablehnungen die Hoffnung noch nicht aufgegeben haben, daß die königliche Staatsregierung unserm Antrage doch noch näher treten werde, so schöpfen wir sie aus dem Umstande, daß man bisher keine Einwendungen gegen die Begründung unsres Antrages erhoben hat, sodaß wir wohl annehmen können, man habe die Durchführung unsres Projekts bloß wegen anderer dringenderer Arbeiten vorläufig zurückgestellt. Vielleicht dürfte aber nunmehr unser Antrag Berücksichtigung finden, umsomehr, als ja gerade in der letzten Zeit die königliche Staatsregierung wiederholt die feste Absicht ausgesprochen hat, die östlichen Provinzen wirtschaftlich zu heben, was doch in allererster Linie und mit der größten Aussicht auf Erfolg durch Verbesserung der Verkehrseinrichtungen geschehen kann.

Die von uns beantragte Bahnlinie würde aber eine erhebliche Verbesserung unsres Verkehrs herbeiführen, indem sie zunächst Kulm und Thorn, die beiden größten Städte unsres Bezirks, in eine

direktere Verbindung brächte und damit auch die durch die Bahn Kulm-Unislaw heraufbeschworene Gefahr, daß der Verkehr Kulms und des Kulmer Landes von Thorn ab nach Bromberg gezogen würde, einigermaßen beseitigte. Es ist eine Lebensfrage für die Stadt Thorn, daß ihr das an und für sich schon sehr geringe Hinterland nicht noch mehr als bisher beschränkt wird, nachdem sie seit Einführung des Getreidezolls im Jahre 1879 ihre zentrale Stellung im Getreidehandel verloren hat und ihr ferner durch die Bahn Schönsee—Jordon—Bromberg ein großer Teil ihres Verkehrs entzogen worden ist. Wenn Thorn nicht gänzlich isoliert werden soll, so müssen Bahnlinien gebaut werden, die ihm neuen Verkehr zuführen, und dazu ist der Ausbau der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn vorzüglich geeignet. Der Bau käme aber auch unsrer Landwirtschaft in hervorragender Weise zu gute, denn durch die Bahn Unislaw—Thorn würde ein äußerst fruchtbarer Landstrich erschlossen werden, in dem schon jetzt in großem Umfange Zuckerrüben, Getreide und Kartoffeln gebaut werden. Der Anbau würde hier aber nach Fertigstellung der Bahn noch viel intensiver werden, da die in dieser Gegend gelegenen Güter dann ihre Rüben nach den Zuckerfabriken in Unislaw und Kulmsee, ihr Getreide nach den großen Mühlen von Thorn und Umgegend und ihre Kartoffeln nach der Thorner Stärkefabrik viel bequemer und mit viel geringeren Unkosten verfrachten könnten, ebenso wie sie im Stande wären, ihren Bedarf an Kohlen, Düngemitteln u. a. m. durch die Bahn billiger zu decken. Wir haben schon in unsrer ersten Eingabe vom 15. Juni 1898 nachgewiesen, daß allein die an der Linie Unislaw—Thorn gelegenen großen Güter jährlich mindestens 725 000 Zentner verfrachten würden, wodurch wohl schon die Rentabilität der Bahn gewährleistet sein würde. Es kommt aber noch hinzu, daß durch den einheitlichen Betrieb auf der Gesamtstrecke Thorn—Unislaw—Kulm—Mischke die Generalunkosten verhältnismäßig vermindert und dadurch auch die bereits fertiggestellte Bahn Kulm—Unislaw rentabler werden würde. Schließlich möchten wir aber nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, daß die beantragte Bahn auch in militärischem Interesse liegt, da sie den Weg von der Festung Thorn nach der Brücke bei Jordon bedeutend abkürzt.

Neue Gründe für unsern Antrag haben wir ja nicht geltend machen können, wir müssen uns vielmehr auf die in unsern früheren Eingaben gemachten Darlegungen beziehen, glauben aber auch, darin die Notwendigkeit und Nützlichkeit des von uns befürworteten Projekts hinreichend erwiesen zu haben.

Eine Karte mit eingezeichneter Trace sowie des Längennivellements der Strecke Anislaw—Thorn, das wir bereits unsrer ersten Eingabe beigelegt hatten, gestatten wir uns, Ew. Excellenz in der Anlage zu überreichen mit der gehorsamsten Bitte, das Projekt zu prüfen und die Kosten für den Ausbau der Bahn hochgeneigtest in den nächsten Etat einstellen zu wollen.“

Annahmefrist für Stückgüter.

Als im Februar v. Js. durch Verfügung der Eisenbahndirektion Bromberg der Schluß für die Annahme von Stückgütern auf den Stationen Thorn und Mocker von 7 Uhr auf 6 Uhr abends verlegt worden war, wurden wir dagegen vorstellig, weil wir in der Maßregel eine Schädigung der Stückgutversender erblickten. Auf unsre Eingabe erwiderte die Eisenbahndirektion unter dem 4. Juni:

„Die aus Anlaß Ihres Schreibens vom 18. Februar d. Js. Nr. 378 angestellten Erhebungen haben ergeben, daß sich der Schluß der Annahme von Frachtstückgut auf 6 Uhr nachmittags insofern gut bewährt hat als es jetzt möglich ist, die am Nachmittage aufgelierten Stückgüter mit den nächsten Anschlußzügen am selben Tage weiter zu befördern, während dieses früher nicht immer durchzuführen war, weil die Auslieferung meistens erst gegen Schluß der Dienststunden erfolgte und die Stückgüter sich dann so anhäuften und die Bodenräume so überfüllten, daß eine ordnungsmäßige Verladung und Weiterbeförderung mit den Anschlußzügen, selbst bei Verlängerung der Dienststunden der Beamten und Arbeiter nicht möglich war.

Die Festsetzung des Schlusses der Annahme für Stückgüter auf 6 Uhr nachmittags war daher sowohl im Interesse des allgemeinen Verkehrs als auch aus wirtschaftlichen Gründen insofern geboten, als es nicht angängig war, die Arbeiter und Beamten täglich längere Zeit über die Dienststunden hinaus zu beschäftigen.

Im übrigen bemerken wir ergebenst, daß bisher Klagen über den Annahmeschluß um 6 Uhr nachmittags nicht laut geworden sind.

Einer der größten Stückgutversender in Thorn hat erklärt, daß der frühere Schluß der Annahme weiter keine Folgen für ihn habe als daß er seine Wagen jetzt früher nach dem Bahnhof senden müsse und er etwaige am späten Nachmittage eingehende Bestellungen nicht immer erledigen könne. Die Folgen der späteren Bestellung müsse aber der Besteller tragen.

Wir bedauern hiernach, den Antrag auf Aufhebung des 6 Uhr-Schlusses ablehnen zu müssen.“

Thorner Transitsätze für Kleie.

Unter dem 22. April erhielten wir nachstehendes Schreiben von der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg:

„Durch die Transitsätze für Thorn, welche auf dortigen Antrag — vergl. Eingabe an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe vom 11. Juli 1899 Nr. 1101 — s. Zt. für die aus Rußland kommenden und in Thorn zur Auffackung gelangenden Kleiesendungen eingeführt worden sind, glaubt sich die Danziger Kaufmannschaft in ihrem Absatzgebiet bedroht und wünscht, daß die Giltigkeit der Thorner Transitsätze durch die Linie Soldau—Jablonowo—Graudenz—Laskowitz—Konitz—Neustettin—Kolberg derart begrenzt wird, daß alle an dieser Linie sowie östlich und nördlich von derselben gelegenen Stationen von der eingeführten Vergünstigung ausgeschlossen sein sollen.

Bevor wir hierzu Stellung nehmen, ersuchen wir die geehrte Handelskammer ergebenst um möglichst baldige Äußerung, ob und welche Bedenken gegen eine derartige Beschränkung geltend zu machen sind. Wir bemerken hierbei ergebenst, daß es bei Annahme dieser Beschränkung nur erübrigen würde, die an der erwähnten Linie und östlich und nördlich davon gelegenen Stationen direkt von Alexandrowo unter Auffackung der Sendungen in Thorn bedienen zu lassen. Bei dieser Abfertigungsweise, welche übrigens trotz der Thorner Transitsätze noch vielfach jetzt gewählt wird, dürften den Interessenten Nachteile irgend welcher Art nicht erwachsen.“

Wir schrieben darauf zurück:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß wir es im höchsten Maße bedauern müßten, wenn die Eisenbahn-Verwaltung dem Antrage der Danziger Kaufmannschaft stattgeben würde. Die Zulassung der Umadressierung der von Alexandrowo kommenden Kleie in Thorn ohne Frachtverteuerung ist uns, wie Ihnen ja bekannt ist, erst nach vieler Mühe gelungen, nachdem die anfangs widerstrebende Landwirtschaftskammer selbst eingesehen hatte, daß die von uns angestrebte Verkehrserleichterung im Interesse der Landwirte liege. Erst durch die Möglichkeit, die Waren hier zu besichtigen und darnach die erforderlichen Dispositionen zu treffen, kann der hiesige Händler die Garantie übernehmen, daß der Käufer die gewünschte Ware erhält, und würde die Umadressierung künftig für alle Stationen, die jenseits der Linie Soldau—Jablonowo—Graudenz—Laskowitz—Konitz—Neustettin—Kolberg liegen, nicht gestattet werden, so erwüchsen den hiesigen Interessenten und ihren Käufern, also hauptsächlich den Landwirten, allerdings große Nachteile, denn wenn auch die Frachten

die gleichen blieben, so würde doch bei Fortfall der jetzigen Abfertigungsweise das Geschäft erheblich erschwert werden.

Welchen Vorteil allerdings die Danziger Händler von der Erschwerung des hiesigen Geschäfts haben sollen, ist uns unklar, denn selbstverständlich müßte man dann hier darauf verzichten, für die in den für Danzig reservierten Gebieten liegenden Stationen die Bestimmung erst hier zu treffen und die teurere Fracht des gebrochenen Verkehrs zu zahlen. Es bliebe, wie ja die Königliche Eisenbahndirektion zutreffend bemerkt, den Thorner Händlern nur übrig, den Alexandrowo'er Transittarif zu benutzen. Dies würde freilich die Reklamationen vermehren, weil den Käufern nicht immer die gewünschte Qualität geliefert werden könnte, und so würde das hiesige Geschäft wohl geschädigt werden, doch ohne irgendwelchen Nutzen für die Danziger Kaufmannschaft.

Wir müssen gestehen, daß uns ein so eigenartiger Antrag, wie der von Danzig eingebrachte, noch nicht vorgekommen ist. Wir können es verstehen, wenn man Frachtvorteile, die ein anderer hat, auch für sich in Anspruch nimmt, doch hier handelt es sich lediglich um einen Vorteil der Lage, den Thorn vermöge der Nähe der russischen Grenze besitzt. Danzig besitzt durch die billigen russisch-deutschen Transitsätze große Frachtvorteile, für die wir schon eher berechtigt wären, einen Ausgleich zu verlangen, ohne daß uns dies jemals eingefallen wäre. Noch viel weniger natürlich würden wir jemals verlangen, daß Danzig auf irgend einen Vorteil, den es vermöge seiner Lage besitzt, Verzicht leiste.

Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, den Antrag der Danziger Kaufmannschaft, der ihr keinen Nutzen uns aber nur Schaden bringen kann, abzulehnen."

2. Wasserstraßen.

Strombereifung.

Die Bereifung der Weichsel durch die Weichselstrom-Schiffahrts-Kommission fand am 23. und 24. Juli statt. Wir waren dabei durch unsern Vorsitzenden vertreten. Im Anschluß an die Bereifung fand eine Sitzung statt, in der u. a. Mitteilungen über die in den Jahren 1900 und 1901 ausgeführten und über die im Jahre 1902 im Bau begriffenen Bauten auf dem Weichselstrome gemacht wurden. Darnach wurden in den für uns in Betracht kommenden Wasserbauinspektionen Thorn und Kulm die folgenden Neu- und Ergänzungsbauten ausgeführt:

a. Wasserbauinspektion Thorn.

- 43 Bühnen,
- 21 Zwischenbühnen,
- 2000 m Rauschen (resp. Flechtzäune),
- 1477 m Deckwerk und
- 10 Durchlagen.

Unter diesen Bauausführungen ist hervorzuheben:

Die Vollendung des Scharnau'er (km 45) und die Herstellung des Brahemünder Deckwerks (km 54), der Bau der Ladebühne Bensau—Gr. Bösendorf (km 37) und die teilweise Abtragung der Otterau'er Kämpfe zur Herstellung eines besseren Hochwasserquerschnitts bei km 50.

In Zlotterie (km 10), Grätz (km 37) und Schulitz (km 46) sind Wasserbauwartdienstgehöfte erbaut.

b. Wasserbauinspektion Kulm.

- 33 Bühnen und Bühnenverlängerungen,
- 4 Coupierungen (Gesamtlänge von 4564 m),
- 1 Parallelwerk von 962 m Länge,
auf der in den Jahren 1899 und 1900 erbauten
Grundschwelle, zwischen der Schöneich'er Herrentkämpfe
und der Bratwin'er Kämpfe km 109 bis 111,
- 44 Bühnenköpfe alter Konstruktion ausgebaut und
abgepflastert,

Unter den Bauausführungen ist hervorzuheben:

Die vom Deichverbande der Kulm'er Amtsniederung erbaute Verladestelle bei Kokołzko ist seit dem Herbst 1900 im Betriebe.

Die für die Schifffahrt bei Hochwasser beschwerlichen Einrichtungen der Mastenkrahnanlage in Fordon sind im Laufe des Jahres 1901 ergänzt und verbessert durch:

1. Verlängerung des Deckwerks oberhalb der oberen Mastenkrahnanlage um 90 m und Verlegung der Verladestelle zur besseren Ausnutzung des Deckwerks für die am Krahn anlegenden Rähne.
2. Verlängerung des Deckwerks unterhalb des unteren Mastenkrahns um 160 m bis zur Hafeneinfahrt zu gleichem Zwecke.
3. Aufhöhung des Terrains hinter dem Deckwerk in ganzer Länge bis zum hohen Ufer auf + 4,0 m am Pegel zu Kulm, entsprechend dem höchsten schiffbaren Wasserstande, zur Verhütung der früher hinderlichen Querströmungen.
4. Herstellung eines festen Treidelweges.
5. Verlängerung der Mastenkrahndämme soweit, daß die mechanische

Treidelvorrichtung auch bei höchstem schiffbaren Wasserstande betriebsfähig bleibt.

6. Einrichtung einer großen Zahl von Anbinderingen auf dem hochgelegenen und Vermehrung deren Zahl auf dem tiefgelegenen Treidelstege.

7. Ersatz der Bojen zum Festlegen der die Mastenkrähne auf der Talfahrt benutzenden Rähne durch ein 18,5 m langes und 3,10 m breites, mit 8 Anbinderingen versehenes Floß.

Im Vorjahre waren folgende Bauausführungen geplant:

a. Im Bezirk der Wasserbauinspektion Thorn.

Es sollen beendet werden:

1. Die Arbeiten von 15 Werken und Verlängerung von 6 Werken, die Arbeiten an den Zwischenbuhnen bei Gurske, Wimislowo, Wodet, Schulitz, Otterau, Scharnau und Steinort.

Neu begonnen werden:

1. Die Verlängerung des Ottlotschiner Deckwerks.
 2. Die Regulierung der Drewenz von Antoniewo bis zur Mündung.
 3. Die Verlängerung der Werke Rudak—Podgorz 22 bis 29 und des Rudak'er Deckwerks sowie der Neubau des Werks Rudak—Podgorz Nr. 30.

4. Der Neubau von 4 Zwischenwerken bei Schloßkämpe—Kleinkämpe.

Außerdem ist ein Vorversuch für eine Regulierung des Niedrigwasserquerschnitts durch Längswerte in Aussicht genommen worden.

b. Im Bezirk der Wasserbauinspektion Kulm.

In der Ausführung sind begriffen:

1. Der Bau von 7 neuen Buhnen am linken Ufer von Jordon bis Grabowo (km 56 bis 74).

2. Die Fertigstellung von 5 Buhnen auf beiden Ufern der vorbezeichneten Stromstrecke.

3. Der Neubau von 3 Buhnen und Fertigstellung von 7 Buhnen aus dem Vorjahre auf beiden Ufern von km 77 bis 95,5.

4. Der Neubau von 7 Buhnen gegen Bientowko am rechten Ufer km 79 bis 82.

5. Die Fertigstellung von 4 Buhnen aus dem Vorjahre gegen Schöneich'er Herrenkämpe am linken Ufer km 106 bis 108 und

6. Der Neubau von 700 m Deckwerk an der Bratwin'er und Michlau'er Kämpe, linkes Ufer km 112 bis 116.

Ferner kam auf der Sitzung ein Antrag, der auch uns schon beschäftigt hat, zur Besprechung. Die Handelskammer in Bromberg

und der Verein deutscher Holz- und Flößerei-Interessenten zu Bromberg beantragten, den Zollbeamten des Grenzzollamts Schillno geeignete Dampfbarkassen zur Verfügung zu stellen, damit sie jederzeit und überall an die Holztraften herankommen und diese erforderlichen Falls bei Hochwasser, Sturm u. bis zur ermöglichten Lagerstelle begleiten können, um hier die etwa erforderliche Revision oder Abfertigung der Floßhölzer vorzunehmen.

Der Referent begründete den Antrag wie folgt:

„Bei Schillno besteht für die Flöße die Vorschrift, zwischen bestimmt festgelegten Grenzen anzuhalten, damit die zollamtliche Untersuchung stattfinden kann.

Da die Flußsohle dort steinig und die Strömung stark ist, gelingt das Anhalten häufig nicht. Hieraus erwachsen den Flößern häufig große Unannehmlichkeiten, indem sie wegen Nichtbefolgung der polizeilichen Vorschriften belangt werden, obgleich sie doch durch höhere Gewalt am Anhalten verhindert würden.

Es ist deshalb durchaus erforderlich, daß den Beamten zur Erleichterung des Zollverkehrs Dampfbarkassen überwiesen werden.“

Der Herr Oberpräsident wurde gebeten, die Flößer in dieser Sache zu unterstützen.

Holzhasen.

Dem Herrn Oberpräsidenten ging Ende April nachstehender Ministerialerlaß zu:

„Entsprechend dem von unsern, des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers, Kommissaren vertretenen Standpunkte in der am 3. d. Mts. hier stattgefundenen Verhandlung mit dem Ersten Bürgermeister und dem Vorsitzenden der Handelskammer zu Thorn erklären wir uns vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen staatlichen Mittel durch den Staatshaushaltsetat bereit, die Herstellung eines Holzhasens bei Thorn durch eine zu gründende Aktiengesellschaft in der Weise zu fördern, daß der Staat bei der Gründung nicht bevorzugte Stammaktien im Betrage von 1 500 000 Mk. — einer Million fünfhundert Tausend Mark — unter folgenden Bedingungen übernimmt:

1. Das Grundkapital der mit dem Sitze in Thorn zu errichtenden Aktiengesellschaft zur Herstellung und zum Betriebe des Holzhasens bei Thorn ist auf 3 000 000 Mk. — Drei Millionen Mark — festzusetzen.

2. Das Grundkapital ist in 1500 Vorzugsaktien und 1500 Stammaktien über je 1000 Mk. auf den Inhaber zu zerlegen.

3. Die Vorzugsaktien gewähren den Anspruch auf eine vorzugsweise Beteiligung an dem jährlichen Reingewinn der Aktiengesellschaft gemäß Ziffer 4. Außerdem sind für die auf die Vorzugsaktien eingezahlten Beträge vom Tage der Einzahlung bis zum Tage der Betriebseröffnung des Holzhafens jährliche Bauzinsen in Höhe des Reichsbankdiskonts, höchstens aber 4 % zu entrichten.

4. Aus dem jährlichen Reingewinn, der nach Deckung aller Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der Verzinsung und planmäßigen Tilgung der etwa ausgegebenen Schuldverschreibungen sich ergibt, sind zunächst die gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen zum Reservefonds zu machen.

Sodann erhalten die Inhaber der Vorzugsaktien bis zu 2 % des Nennwertes ihrer Aktien als Gewinnanteil.

Der dann vom Reingewinn noch verbleibende Betrag wird auf die Inhaber der einzelnen Vorzugs- und Stammaktien gleichmäßig bis zu 2 % des Nennwertes ihrer Aktien verteilt. Sodann fällt den Inhabern der Stammaktien ein weiterer Gewinnanteil bis zu 1 % des Nennwertes ihrer Aktien zu. Jedoch wird während der ersten sieben Jahre nach der Betriebseröffnung des Holzhafens den Inhabern der Vorzugsaktien zunächst ein Gewinnanteil bis zu 4 % des Nennwertes ihrer Aktien und dann erst den Inhabern der Stammaktien ein Gewinnanteil bis zu 3 % des Nennwertes ihrer Aktien gewährt.

Des weiteren ist ein Betrag bis zu 15 000 Mk. (d. i. 1 % des Nennwertes der ursprünglich vorhandenen Vorzugsaktien) zur Einziehung der Vorzugsaktien zu verwenden.

Der Überrest des Reingewinnes ist unter die Inhaber der Vorzugsaktien aufzuteilen, bis diese einen Gewinnanteil von 5 % des Nennwertes ihrer Aktien erlangt haben.

Der schließlich dann noch übrig bleibende Betrag hat zur weiteren Einziehung der Vorzugsaktien Verwendung zu finden.

Sind jedoch Erlöse aus dem Verkauf von Gelände erzielt, so ist der nach Abzug der Rücklagen zum Reservefonds verbleibende Reingewinn bis zum Betrage dieser Erlöse an erster Stelle, also vor Gewährung von Gewinnanteilen an die Inhaber der Vorzugs- und Stammaktien zur außerordentlichen Tilgung zunächst der etwa ausgegebenen Schuldverschreibungen und dann zur Einziehung der Vorzugsaktien zu verwenden.

5. Die Einziehung der Vorzugsaktien kann sowohl mittelst Ankaufs als auch mittelst Ausloosung und Kündigung erfolgen, wie im Gesellschaftsvertrag ausdrücklich vorzusehen ist.

6. In soweit die Vorzugsaktien nicht von der Stadtgemeinde Thorn oder andern öffentlichen Verbänden übernommen werden, hat diese Stadtgemeinde für ihre volle Einzahlung Seitens der Zeichner Bürgschaft zu leisten.

7. In dem Gesellschaftsvertrag ist der Erwerb der ganzen Korzenie-Kämpfe und die lastenfreie und unentgeltliche Übereignung desjenigen Teils derselben, welcher stromseitig des hochwasserfreien Hafendeichs liegt, an den Staat vorzusehen.

8. Schließlich ist in dem Gesellschaftsvertrag für den Staat, solange er sich im Besitze der bei der Gründung übernommenen Aktien befindet, auszubedingen, daß

I. sofern nicht ein vom Staat beauftragter Beamter als Mitglied dem Aufsichtsrat angehört, der Staat berechtigt ist, einen Vertreter zu benennen, der an allen Sitzungen des Aufsichtsrates mit beratender Stimme Teil zu nehmen befugt und zu den Sitzungen einzuladen ist und, daß

II. die Genehmigung des Staates erforderlich ist

- a. zu Abänderungen des Gesellschaftsvertrages,
- b. zu Abweichungen von dem beiliegenden bei der Nachprüfung auf 3 300 000 Mk. festgestellten Kostenanschlage vom März 1901 und zu Veränderungen und Erweiterungen des Holzhafens,
- c. zu Verträgen über die Herstellung und Ausrüstung des Holzhafens und zur Abnahme des letzteren aufgrund dieser Verträge,
- d. für den Etat der Betriebsausgaben und dessen Überschreitung,
- e. zur Aufnahme von Anleihen und zur Verpfändung des Holzhafens im ganzen oder von Teilen desselben,
- f. für Verträge, durch welche der Betrieb des Holzhafens einem Dritten übertragen werden soll,
- g. zur Veräußerung des Holzhafens im ganzen oder einzelner zu demselben gehöriger Grundstücke,
- h. zur Vereinigung des Unternehmens mit einem anderen,
- i. zur Beschlußfassung über die Auflösung der Aktiengesellschaft.

Den weitergehenden Wünschen, welche dahin gingen, den Vorzugsaktien vorweg einen Gewinnanteil von 4 % dauernd oder wenigstens für zehn Jahre von der Betriebseröffnung des Holzhafens ab zuzugestehen, kann nicht stattgegeben werden. Denn nach der vor-

gelegten Rentabilitätsberechnung von dem Holzhafen ist anzunehmen, daß das in den Vorzugsaktien anzulegende Kapital schon bei Gewährung der diesseits zugebilligten Vorteile eine sichere, ausreichende Verzinsung erfahren wird.“

Eine Abschrift dieses Erlasses erhielt die Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues durch den Herrn Regierungspräsidenten mit der Aufforderung, so schleunig wie möglich für die Unterbringung des nach Abzug des staatlichen und städtischen Kostenanteils verbleibenden Kostenrestes zu sorgen und spätestens bis zum 25. Juni nachzuweisen, in welcher Weise die Einzahlung dieses Restes sicher gestellt sei.

Die Gesellschaft wandte sich hierauf in folgendem Rundschreiben an diejenigen Firmen, bei denen man ein Interesse an dem Holzhafen voraussehen konnte:

„Auf Veranlassung der Handelskammer zu Thorn ist unter Leitung und Beaufsichtigung des königlichen Wasserbau-Inspektors Herrn Baurat Niese für die Anlage eines Holzhafens auf der Korzenieckämpe bei Thorn ein Projekt aufgestellt worden, das nach dem dazu gefertigten Kostenanschlage einschließlich der Kosten für die Verlängerung des Neßau'er Niederungsdeiches und für den Ankauf der Korzenieckämpe einen Gesamtaufwand von 3 000 000 Mk. erfordert. Das Projekt sieht ein Haupthafenbecken von 45 Hektar zur Aufnahme von 150 durchschnittlich 3000 Quadratmeter umfassenden Traften vor. Der tote Weichselarm, die Hafenstraße und die Hafeneinfahrt mit etwa 24 Hektar gewähren Raum für ungefähr 80 Traften, sodaß das zur Verfügung stehende Hafengewässer rund 230 Traften aufzunehmen geeignet ist. Davon werden im Haupthafen und im toten Weichselarm mit 48 Hektar ständig ohne Störung des Hafensbetriebes 160 Traften untergebracht werden können, während die ferneren 70 Traften nur in Notfällen, also besonders bei drohendem Hochwasser in der Hafenstraße und der Hafeneinfahrt Unterkunft finden dürfen. Als durchschnittliches Lagergeld wird von uns aufgrund weitgehender Ermittlungen und Erörterungen vorbehaltlich einer späteren Tarifierung im einzelnen ein Betrag von 30 Mk. pro Traft und Woche für billig und angemessen erachtet. Die Höhe der Belegung wird für 26 Wochen im Sommer und Herbst auf 160 Traften, für die anderen 26 Wochen im Winter und Frühling mit 50 Traften in Anschlag gebracht.

Werden diese Ziffern zu grunde gelegt, so ergibt sich ein Lagergeld

von 160 mal 30 mal 26	124 800 Mk. und
von 50 mal 30 mal 26	<u>39 000 Mk.</u>

zusammen 163 800 Mk.

Eine unabhängig von dieser Ermittlung seitens hiesiger Sachverständiger getroffene Feststellung, die eine anderweite Abgrenzung der einzelnen Lagerperioden vornimmt, kommt annähernd zu demselben Resultat, nämlich auf einen Ertrag von 164 700 Mk.

Es wird darnach abgesehen von etwaigen Einnahmen aus Holzlagerplätzen u. mit einer jährlichen Einnahme von rund 164 000 Mk. zu rechnen sein.

Die Königliche Staatsregierung ist bereit, unter den in dem umseitig abgedruckten Erlaß vom 25. April d. Js. ausgesprochenen Bedingungen die zweite Hälfte des erforderlichen Kapitals mit 1 500 000 Mk. ihrerseits zur Verfügung zu stellen.

Die erste Hälfte mit 1 500 000 Mk. soll anderweitig aufgebracht werden. Zur Erleichterung dessen wird sie während der Bauzeit aus Mitteln des Kostenanschlages verzinst und demnächst dahin bevorzugt, daß ihre Verzinsung während der ersten 7 Betriebsjahre mit vollen 4 %, für die fernere Zeit mit 2 % den staatlichen 1 500 000 Mk. vorgeht und mit weiteren 2 % gleichmäßig mit den staatlichen Geldern konkurriert, für welche letzteren dann erst noch 1 %, also 3 % in maximo in Ansatz kommen. Für das Vorzugskapital kann zudem eine Steigerung der Verzinsung bis zu 5 % erreicht werden.

Dies vorausgeschickt steht der Einnahme von 164 000 Mk. folgende Ausgabe gegenüber:

1. Betriebs- und Unterhaltungskosten nach den verschiedenen Erörterungen in Kommissionen u. festzusetzen auf jährlich	40 000 Mk.
2. Gesetzlicher Beitrag zum Reservefonds circa	6 000 Mk.
3. Verzinsung von 1 500 000 Mk. à 4 % und 1 500 000 Mk. à 3 %	105 000 Mk.
	<u>151 000 Mk.</u>

Der Rest verbleibt zur Tilgung und eventl. zu weiterer Verfügung.

Alle Aufstellungen bei den Einnahmen sind äußerst vorsichtig gemacht, die Betriebs- und Unterhaltungskosten dürften reichlich bemessen sein. Eine Rentabilität des Unternehmens erscheint darum zweifellos, eine Verzinsung des gesamten Anlagekapitals ist gesichert. Darnach muß die Beteiligung an den ersten, bevorzugten 1 500 000 Mk. als unbedingt sichere Kapitalanlage bezeichnet werden.

Es ist ja allgemein bekannt, daß für den Holzhandel und die Holzindustrie Ostdeutschlands der Hafen ganz bedeutende Vorteile bieten wird. Er wird den Holzimporteuren einen sicheren Aufenthalt ihrer Hölzer auf der Weichsel gewährleisten und dadurch die Einfuhr

von russischen und galizischen Hölzern vermehren, sodaß die ostdeutsche Holzindustrie mit Zuversicht auf dauernde für ihre Existenz notwendige Zufuhren rechnen kann.

Von ausschlaggebender Bedeutung wird auch der Hafen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Thorn sein, wie dies ja durch die sympathische Stellungnahme der Stadt zu dem Projekt dokumentiert wird.

Uns ist nun eine Abschrift des nebenstehend abgedruckten Ministerialerlasses von der königlichen Regierung in Marienwerder mit dem Ersuchen zugegangen, nunmehr so schleunig wie möglich für die Unterbringung des nach Abzug des staatlichen und städtischen Kostenanteils verbleibenden Kostenrestes zu sorgen und spätestens bis zum 25. Juni d. Js. nachzuweisen, in welcher Weise die Einzahlung dieses Restes sicher gestellt sei. Der städtische Kostenanteil ist allerdings bis jetzt noch nicht festgestellt worden, doch ist sicher, daß die Stadt Thorn, entsprechend ihrem Interesse an dem Hafen, sich mit einer beträchtlichen Summe beteiligen wird. Unsere Aufgabe wird es daher sein, einen möglichst hohen Betrag aus Privatkreisen aufzubringen, und zwar wenden wir uns an alle diejenigen, die ein Interesse an der Herstellung des Hafens haben. Wir fordern daher auch Sie ganz ergebenst auf, sich an diesem Unternehmen, dessen Solidität ja durch die Beteiligung des Staates und der Stadt Thorn, gewährleistet ist, ebenfalls zu beteiligen und zwar dadurch, daß Sie sich zunächst uns gegenüber verpflichten, im Falle der Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau eines Holzhafens bei Thorn mit den in dem Ministerialerlaß vom 25. April 1902 festgesetzten Bestimmungen eine gewisse Anzahl Aktien à 1000 Mk. zu zeichnen. Damit wir möglichst bald über den Umfang der Beteiligung aus Privatkreisen unterrichtet sind, bitten wir ergebenst, den beiliegenden Verpflichtungsschein auszufüllen und ihn uns bis spätestens zum 20. d. Mts. zugehen zu lassen. Diese Beschleunigung ist notwendig, damit der Kostenanteil des Staates noch in den Etat des nächsten Jahres aufgenommen werden kann.

Falls Sie über irgend einen Punkt nähere Auskunft haben wollen, sind wir hierzu natürlich gerne bereit, bitten aber nochmals, Ihre Entschließung möglichst zu beschleunigen.“

Leider erfolgte darauf nur eine wider Erwarten geringe Beteiligung, sodaß sich die Stadt Thorn veranlaßt sah, das gesamte fehlende Aktienkapital zu übernehmen, damit das Projekt nicht zum Scheitern komme. Daraufhin ist auch die erste Rate des Staates in Höhe von

400 000 Mk. in den Etat aufgenommen und bewilligt worden, sodas der Bau im Laufe dieses Sommers hoffentlich begonnen wird.

Verkehr auf der Drewenz.

Von dem Herrn Regierungspräsidenten ging uns im September folgende Anfrage zu:

„Ich ersuche um eine baldgefällige Auskunft, ob eine Bahnlinie von Osterode über Gilgenburg in der Richtung auf Soldau auf den zur Zeit auf der Drewenz stattfindenden Verkehr von Einfluß sein, und in welcher Richtung derselbe voraussichtlich liegen würde.“

Unsre Antwort lautete:

„Ew. Hochwohlgeboren erwidern wir gehorsamst, daß eine Bahnlinie von Osterode über Gilgenburg in der Richtung auf Soldau auf den zur Zeit auf der Drewenz stattfindenden Verkehr, der sich in der Hauptsache ja nur auf wenige Holzflöße beschränkt, von keinem Einfluß sein würde. Ein größerer Güterverkehr wird sich auf der Drewenz nur dann entwickeln können, wenn sie schiffbar gemacht werden würde, wie dies ja schon vor Jahrzehnten von der königlichen Staatsregierung projektiert war. Eine solche Regulierung würde auf das Wirtschaftsleben von West- und Ostpreußen einen äußerst wohltätigen Einfluß ausüben namentlich dann, wenn man die Drewenz durch einen Kanal mit dem masurischen Seengebiet verbinden würde. Da die Drewenz zwischen Strasburg und Leibitsch Grenzfluß ist, so würde allerdings zu ihrer Schiffbarmachung ein Staatsvertrag mit Rußland nötig sein, doch glauben wir nicht, daß man hierbei auf große Schwierigkeiten stoßen würde, denn Rußland hat ja auch mit Österreich-Ungarn einen Staatsvertrag über die Regulierung der Weichsel, soweit diese Grenzfluß zwischen Rußland und Österreich ist, abgeschlossen. Auch die jüngsten Verhandlungen zwischen Preußen und Rußland über die Regulierung der Weichsel haben erwiesen, daß Rußland in diesen Fragen heute eine entgegenkommendere Stellung einnimmt als früher, und es scheint daher jetzt der günstigste Zeitpunkt gekommen zu sein sich auch wegen der Drewenzkanalisierung mit Rußland ins Einvernehmen zu setzen. Wir würden es daher mit Freuden begrüßen, wenn Ew. Hochwohlgeboren diese Frage höheren Orts zur Sprache bringen würden. Daß im Falle der Schiffbarmachung der Drewenz eine Eisenbahnlinie Osterode—Gilgenburg—Soldau von günstigem Einfluß auf den Drewenzverkehr sein würde, scheint fraglos, ohne daß wir freilich im Stande wären, über die Größe dieses Einflusses irgendwelche nähere Angaben machen zu können.“

Nogat-Abschluß.

Das Bureau für den Nogat-Abschluß schrieb uns unter dem 27. März:

„Zur Zeit wird hier in dem von der Königlichen Weichsel-Strombauverwaltung und der hiesigen Königlichen Wasserbauinspektion ressortierenden Bureau eine amtliche Denkschrift über den Abschluß der Nogat bearbeitet. Hierbei soll die Kanalisierung dieses Mündungsarmes in Aussicht genommen werden, der dadurch zu einer leistungsfähigen Schifffahrtsstraße zur Vermittlung des Verkehrs der dortigen Gegend wird sowohl mit den an ihm gelegenen Ortschaften als auch vor allem mit den darüber hinaus gelegenen Handelsplätzen Elbing, Königsberg, Pillau, Memel, Tilsit und den am Pregel, Gr. Friedrichsgraben und Memel gelegenen Ortschaften.

Wenngleich abgesehen von dem für die Schifffahrt z. Zt. überhaupt kaum in Betracht kommenden Nogatstrom nach den genannten Gegenden hin der Wasserverkehr gegenwärtig nur mit Fahrzeugen von etwa 150 Tonnen und auf dem Umwege durch die Elbinger Weichsel möglich ist, so wird sich voraussichtlich der Nogatstrom von vornherein so gestalten lassen, daß auf ihm Schiffe von mindestens 400 Tonnen Ladefähigkeit verkehren können, und daß er sich damit in das durch die wasserwirtschaftliche Vorlage s. Zt. geplante Wasserstraßennetz des preußischen Staats als wichtiges Glied vollkommen einfügen wird.

Zur Gewinnung tatsächlicher Unterlagen über den auf der Nogat zu erwartenden Verkehr wäre eine Auskunft sehr erwünscht

- a. über die Größe des Schiffsverkehrs in den letzten 5 Jahren mit den genannten Gegenden,
- b. welche Güter, die z. Zt. auf die Eisenbahn angewiesen sind, nach Kanalisierung der Nogat voraussichtlich auf den Wasserweg übergehen werden, und in welcher Menge dies schätzungsweise jährlich zu erwarten steht.

Die Handelskammer wird ergebenst gebeten, zur Förderung dieser Angelegenheit die gewünschten Angaben tunlichst bald geneigtest mitteilen zu wollen.“

Wir erwiderten darauf:

„In der Anlage übersenden wir Ihnen ergebenst eine Nachweisung des Güterverkehrs der Flußfahrzeuge in den Jahren 1897—1901 zwischen Thorn und Königsberg, wobei wir jedoch bemerken müssen, daß die genannten Fahrzeuge auf ihrer Fahrt einen Teil ihrer Ladung auf den Zwischenstationen gelöscht haben, ohne daß wir im Stande wären, die Größe dieser Gütermengen anzugeben.

Nachweisung

des Güterverkehrs der Flußfahrzeuge in den Jahren 1897—1901 zwischen Thorn und Königsberg:

a. von Thorn nach Königsberg.

Jahr	Kähne	Güterdampfer	Mühlens-	Branntwein	Wein	Bier	Mineral-, Schmieröl u.	Kastage	Eisen	Getreide	Seringe	Kaffee	gelägtes Holz	Zucker	Maschinen	Petroleum	Reis	sonstige	Zusammen
			fabrikate																	Gegenstände
			kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
1897	1	14	10000	321233	39373	5000	2520	53914	685	135909	—	—	—	—	—	—	—	36450	605084
1898	—	13	1500	310090	62513	—	205	73560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24019	471887
1899	—	23	410000	878591	76886	23000	77827	24000	—	214625	—	—	—	—	—	—	—	119382	1824311
1900	1	23	4000	1215468	73842	80915	88280	1514	—	125000	—	—	—	—	—	—	—	69442	1658461
1901	—	22	475	1242645	84321	31970	13373	469	—	2526	—	—	—	—	225	—	—	59874	1435878
b. von Königsberg nach Thorn.																			
1897	—	18	8346	9960	708	9025	13495	43742	25163	30025	171851	4154	—	9125	—	10241	—	111179	447014
1898	—	23	21720	2950	2524	2800	13652	78284	24526	47273	112325	892	—	62556	—	72301	20605	179585	641993
1899	—	24	1500	10391	—	—	—	84840	34017	23720	5150	78091	80000	5000	2200	—	2200	146519	473628
1900	—	21	4900	147	5304	10000	4128	131035	45802	176523	3250	1105	—	11678	—	—	—	113765	507637
1901	3	23	25330	520	4200	—	22600	124925	—	560024	67450	1897	—	—	—	—	—	89034	895980

Daß nach Kanalisierung der Rogat dieser Verkehr sich steigern wird, erscheint uns fraglos, doch ist es uns gänzlich unmöglich anzugeben, welche Güter, die z. Zt. auf den Eisenbahnweg angewiesen sind, dann auf den Wasserweg übergehen werden und in welchem Umfange dies geschehen wird. Da jedoch die Verkürzung der Fahrt durch die Rogatkanalisierung ganz erheblich sein wird und auch durch die Verwendung tragfähigerer Fahrzeuge eine bedeutende Frachtermäßigung entstehen muß, so wird es sich dabei um ganz beträchtliche Gütermengen handeln.“

III. Zoll- und Steuerwesen.

Handelsverträge.

Im April forderte der Deutsche Handelstag seine Mitglieder auf, die in Bezug auf den Abschluß neuer Handelsverträge gehegten Wünsche zu äußern. Wir beschränkten uns hierbei auf den einzigen für uns in Betracht kommenden Handelsvertrag, dem mit Rußland, und äußerten zu den einzelnen Punkten folgende Wünsche:

Gewerbliche Niederlassung und Ausübung des Gewerbebetriebs.

Es muß darauf hingewirkt werden, daß deutsche Untertanen mosaischer Religion nicht auch weiterhin ungünstiger behandelt werden, als die übrigen Deutschen. Jetzt erhalten Juden, die nach Rußland reisen wollen, nur dann das Visum eines russischen Konsulats, wenn sie nachweisen, daß sie im Auftrage einer im Handelsregister eingetragenen Firma reisen. Es erhält also nur der jüdische Kaufmann die Erlaubnis, Rußland zu betreten, aber auch dieser wird gegenüber den übrigen Ausländern ungünstiger behandelt, namentlich bezüglich der erhobenen Steuern. Juden, die nicht Kaufleute sind, dürfen selbst zum Besuch von Verwandten nicht nach Rußland kommen, auch ist z. B. jüdischen Ärzten, die zur Konsultation nach Rußland berufen werden, die Überschreitung der Grenze verwehrt. Allerdings kann der Minister des Innern in einzelnen Fällen Ausnahmen gestatten, doch dauert es oft wochenlang, ehe auf selbst telegraphische Anfrage hin ein Bescheid erteilt wird.

Paßwesen.

Jeder deutsche Untertan, der auf einen Paß hin nach Rußland reisen will, hat zunächst diesen Paß von einem russischen Konsul visieren zu lassen, doch gilt dieses Paßvisum nicht für die ganze Zeit der Gültigkeit des Passes, sondern nur $\frac{1}{2}$ Jahr, für Juden sogar nur $\frac{1}{4}$ Jahr. Derjenige Ausländer, der sich sodann auf diesen Paß hin nach Rußland begeben hat, muß, einerlei wie lange er sich dort auf-

hält, ehe ihm der Austritt wieder gestattet wird, seinen Paß zunächst in Rußland visieren lassen.

Diese Vorschriften haben mannigfache Unbequemlichkeiten im Gefolge. Zunächst ist es mißlich, daß das einmal erteilte Visum nicht für die Dauer der Giltigkeit des Passes, der meist für Jahresdauer ausgestellt ist, in Geltung bleibt, da derjenige, der plötzlich nach Rußland reisen muß und sieht, daß sein Visum abgelaufen ist, dadurch oft die Reise verschieben muß, während er den Termin zur Erneuerung des Passes selten versäumen wird. Seine Begründung findet die Anordnung in innerrussischen Vorschriften, wonach ein Ausländer, der sich ein halbes Jahr auf einen Auslandspaß in Rußland aufgehalten hat, nach dieser Zeit seinen Paß bei den russischen Behörden deponieren muß. Er erhält dann dafür einen russischen Paß.

Das Visum müßte überhaupt abgeschafft werden, denn Deutschland verlangt ja auch nicht von den hierher kommenden Russen, daß ihre Pässe von deutschen Konsuln visiert werden.

Falls jedoch Rußland nicht auf die Erteilung des Visums durch den Konsul verzichten will, so wäre wenigstens zu beantragen, daß das Visum für die Dauer des Passes gilt.

Mißlich ist ferner die Einholung des Paßvisums in Rußland vor dem Wiederaustritt, besonders wenn es sich um einen kurzen Aufenthalt von 1—3 Tagen handelt. Das Visum ist häufig nicht an dem Orte zu erhalten, an dem sich der Fremde aufhält, sodaß er gezwungen ist, nur der Visierung halber in die Kreisstadt zu fahren und dadurch seinen Aufenthalt ohne Nutzen zu verlängern, zumal da Sonntags ein Visum überhaupt nicht erteilt wird. Es müßte daher die Bestimmung getroffen werden, daß man im Falle eines Aufenthalts von höchstens 3 Tagen ein Visum überhaupt nicht einzuholen brauchte.

Zur Erleichterung des Grenzverkehrs wäre ferner zu wünschen, daß in Rußland die Grenzlegitimationskarten, die jetzt nur in den Kreisstädten zur Ausgabe gelangen, in allen größeren Ortschaften des Grenzbezirks erteilt werden dürfen.

Ausbesserungsverkehr.

Die Behandlung der zur Ausbesserung von Rußland nach Deutschland gesandten Waren entspricht nicht den Interessen des Handels und der Industrie. Bei der umfangreichen Einfuhr deutscher Maschinen nach Rußland kommt es häufig vor, daß irgend ein Stück zerbrochen ist und nach der deutschen Fabrik zur Reparatur geschickt werden muß. Die zollfreie Wiedereinfuhr, für die zunächst die Erlaubnis des Finanzministeriums eingeholt werden muß, ist aber mit soviel Schwierigkeiten

verknüpft und die Identitätsfeststellung ist so kompliziert, daß gewöhnlich von den Absendern auf dieses Benefizium verzichtet wird. Hier wäre eine Vereinfachung dringend nötig.

Wiederausfuhrverkehr.

Es muß unbedingt angestrebt werden, daß das Deckungs- und Befestigungsmaterial keiner Verzollung unterliegt. Es kommen hierbei besonders die Musterkoffer von Reisenden in Frage, denn jetzt wird häufig nicht nur die Verzollung des Inhalts verlangt, sondern auch des Koffers selber. Ferner werden jetzt den Verladern von Waren, die in offenen Wagen bis an die russische Grenze gehen und mit Privatplänen bedeckt sind, bei der Zurücksendung dieser Pläne große Schwierigkeiten bereitet, und es dauert oft monatelang, bis die Pläne zurückkommen. Es liegt dies teilweise an den Zollvorschriften, teilweise an der Behandlung dieser Retourware durch die Bahnorgane. Die Zollkammer verlangt jetzt, daß diese Pläne besonders deklariert werden, und erhebt hierfür die üblichen Deklarationsgebühren.

Zollabfertigung.

Zur Hebung des Verkehrs auf der Weichsel wäre es nötig, daß die obligatorische Verzollung der auf dem Strom ankommenden Sendungen in Mieszawa wegfiel und die von Neufahrwasser und Danzig nach Russisch-Polen bestimmten Güter transito auf dem Wasserwege nach Warschau fahren und dort verzollt werden könnten. Ebenso müßte ein Transitverkehr zwischen den russischen Häfen über Danzig nach Wloclawek und Warschau und umgekehrt eingeführt werden.

Zolldeklaration.

Über die Zolldeklaration sind besondere Klagen nicht zu führen. Der derzeitige Zustand ist durch das neue russische Zollgesetz den Anforderungen des Verkehrs angepaßt und verbessert gegenüber der Deklarationspflicht, wie sie in früheren Jahren angeordnet war. Es ist wünschenswert, daß die bestehenden Handhabungen auch bei Abschluß des neuen Handelsvertrags festgelegt werden, nur müßte die Verpflichtung, ausländische Fakturen zu stempeln, in Wegfall kommen.

Ursprungszeugnisse.

Zu erstreben ist die Befreiung aller Atteste (Ursprungsatteste, Desinfektionsatteste, ärztlicher und polizeilicher Atteste) von jeder Stempelabgabe sowohl in Deutschland als in Rußland. Wir bemerken hierzu, daß z. Bt. die in Deutschland ausgestellten Ursprungsatteste der Beglaubigung durch ein russisches Konsulat nicht mehr bedürfen, dagegen erhebt an Orten, an denen keine Handelskammern zur Beglaubigung der Unterschrift der Fabrikanten bestehen, die Polizeibehörde noch häufig

einen Stempel von 1,50 Mk. Ferner genügt für Desinfektionsatteste die Beglaubigung durch die deutsche Behörde nicht, sondern es wird noch die Legalisierung durch ein russisches Konsulat verlangt, was besonders an Orten, an denen kein russischer Konsul wohnt, mit Schwierigkeiten und Kosten verknüpft ist. Das Gleiche gilt für die ärztlichen Atteste, wobei besonders die tierärztlichen bei Einfuhr von Vieh nach Rußland in Frage kommen.

Tara.

Die gesetzliche Tara genügt wohl in den meisten Fällen den tatsächlichen Verhältnissen, und es wäre Sache der Fachreise, auf etwaige Differenzen hinzuweisen. Nach den in unserm Bezirk gemachten Erfahrungen ist bei Baumwolle amerikanischer Packung die Tara um $\frac{1}{2}$ ‰, bei gewaschener Wolle um 1 ‰ zu niedrig angesetzt. Es kann nun allerdings durch Vorlegung einer Faktura mit Brutto- und Nettogewichten Verzollung laut der wirklichen Tara herbeigeführt werden, doch müßte, um diese Art der Verzollung praktisch verwerten zu können, gesetzlich bestimmt werden, daß auch bei Nettoverzollung mit Vorlegung der Faktura nur eine probeweise Verwiegung vorgenommen werde, da sonst wieder die Artellspejen zu groß sein würden.

Ferner wäre es wünschenswert, daß bei Baumwolle und ebenso bei Wolle, die aus Karbonisieranstalten kommen, ein gewisser Prozentsatz für die Feuchtigkeit, die diese in vollständig ausgetrocknetem Zustande zur Verladung gelangenden Waren während des Transports bis zur Grenze anziehen, in Abzug gebracht werde. Da z. Bt. eine derartige Bestimmung nicht besteht, kommen häufig größere Differenzen vor, die nur auf die natürliche Zunahme des Gewichts zurückzuführen sind, von der Zollkammer aber als falsche Deklarationen behandelt werden.

Valuta.

Bei der Annahme verschiedener Valuten zeigt Rußland genügendes Entgegenkommen, doch ist mindestens die Festlegung des gegenwärtigen Zustandes zu erstreben, da die betreffenden Bestimmungen sonst jederzeit vom russischen Finanzminister abgeändert werden können.

Zollstreitverfahren und Strafen.

Die Angabe, daß Reklamationen nur angenommen werden, wenn die Waren die Zollager noch nicht verlassen haben, ist nicht zutreffend, denn man kann auch die Ware unter Zahlung des höheren Zolles abnehmen und ein Muster beim Zoll-Departement in St. Petersburg einreichen. Die Lagerung der Ware kommt also nur dann in Frage, wenn die Einfuhr zu dem höheren Zollsatz überhaupt unmöglich wäre und das Risiko einer etwaigen ungünstigen Entscheidung nicht über-

nommen werden könnte. Es wäre hauptsächlich anzustreben, daß im Falle einer günstigen Entscheidung die Ware von dem zur Eingabe erforderlichen Stempel und von dem durch die Lagerung in der Zollkammer erwachsenen Lagergeld befreit werde, da ja für die Folge einer unrichtigen Annahme durch die Zollbeamten, wodurch die Reklamationen und die damit verbundenen Kosten hervorgerufen sind, nicht die Ware belastet werden dürfte. Ferner wäre es sehr wichtig, daß ebenso wie die Reklamationsfrist vorgeschrieben ist, auch die Frist für die Antwort des Zolldepartements festgesetzt würde, denn heute muß man oft monatelang warten, bevor man Antwort aus Petersburg bekommt. Dadurch wird nicht nur in vielen Fällen die Ware an der Grenze festgehalten, sondern die betroffenen Exporteure können auch keine weiteren Geschäfte machen, bevor nicht der Zollsatz für die erste Sendung festgestellt ist.

Die Strafe für unrichtige und zu späte Deklaration beträgt 3 Rt. nur noch 3 %, doch wäre trotz der eingetretenen Ermäßigung eine weitere Milderung anzustreben, besonders bei formalen Fehlern. Es wird nämlich jetzt auch Strafe erhoben, wenn durch die Absender in den Frachtbriefen unrichtige Signaturen oder Nummern angegeben sind. In diesem Falle wird erst an die Abgangsstation Rückmeldung gemacht, und wenn die neuen Papiere nicht rechtzeitig eintreffen und die Sendung dem Empfänger zur Deklaration freigestellt wird, so ist die Strafe von 3 % unerlässlich. Es müßte genügen, wenn die Empfänger die Identität feststellen und sich bereit erklären, die Ware innerhalb der gesetzlichen Frist zu deklarieren.

Sehr wünschenswert wäre es, wenn man die den russischen Zollbeamten für Erhebung von Strafen zugebilligten Prämien abschaffte, da dann die sehr oft willkürliche Einreihung der eingeführten Ware bedeutend seltener werden würde.

Erleichterung der Zollabfertigung.

Die Zollabfertigung leicht verderblicher Waren müßte beschleunigt und auch deren Bornahme im Passagier-Revisionsaal jederzeit gestattet werden.

Die Artellgebühren müßten herabgesetzt werden, insbesondere bei Wagenladungen, bei denen auch die vollständige Entladung möglichst zu vermeiden wäre. Ferner müßte dem Artell eine größere Haftbarkeit auferlegt werden, denn dieses hat jetzt bei der Zollbehandlung das Monopol für Entladen und Auspacken der Sendungen, und seine Dienstleistungen sind nicht zu umgehen.

Als besondere Erleichterung wäre auch anzustreben, daß die russischen Zollquittungen künftig nicht mehr die Frachtbriefe zu begleiten brauchen. Heute nimmt die Bahn an der Grenze keine Sendung zur Beförderung an, wenn nicht dem Frachtbrief die Zollquittung angeheftet ist, die aber unterwegs häufig verloren geht oder dem Empfänger, der nicht genügend darauf achtet, bei der Einlösung des Frachtbriefs nicht mit übergeben wird. Der Verlust der Zollquittung bedeutet bei Sendungen, bei denen eine Reklamation eingeleitet ist, die Unmöglichkeit, den etwa wieder zu erstattenden Betrag abzuheben. Die erwähnte Bestimmung ist aber auch deshalb mißlich, weil die deutschen Exporteure, von denen ja der Zoll häufig getragen wird, die Zollzahlung weigern, wenn ihnen nicht die Zollquittungen vorgelegt werden, was aber der Spediteur nicht tun kann, wenn die Quittung mit der Ware reisen muß.

Verkehrsverbote.

Es müßten, wie in Artikel 1 des Handelsvertrags mit Österreich-Ungarn, die vertragschließenden Teile sich verpflichten, den gegenseitigen Verkehr durch keinerlei Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen. Sollte dies nicht zu erreichen sein, so wäre wenigstens eine Bestimmung aufzunehmen, daß, falls die Grenze für einzelne Waren plötzlich abgesperrt wird, wenigstens die nachweislich vor Erlaß der betreffenden Verfügung vereinbarten Geschäfte ihre kontraktliche Erledigung finden dürften.

Verkehrswesen.

Zur Erleichterung des Verkehrs wäre eine Telephonverbindung über die Grenze notwendig. Wir sind jetzt nicht einmal in der Lage, mit Alexandrowo oder Warschau telephonisch zu verkehren, trotzdem dies doch bei dem regen Grenzverkehr durchaus erwünscht wäre.

Eisenbahn.

Dringend der Abhilfe bedarf die Handhabung der Fracht-Reklamationen in Rußland. Während die Einreichung der Reklamationen an gewisse Fristen gebunden ist, halten es die russischen Bahnen jetzt nicht einmal der Mühe für wert, den Empfang der Reklamationen und die Einleitung der Recherchen den Beschwerdeführern anzuzeigen, so wie es die deutschen Bahnen ordnungsgemäß tun, und man hat später gar keine Beweismittel darüber, ob die Reklamation auch wirklich in Empfang genommen worden ist. Die Erledigung der Reklamationen erfolgt in sehr schleppender Weise, und zur Beendigung einer schwebenden Angelegenheit genügen oft nicht Monate, sondern wir könnten Fälle nachweisen, wo die Reklamanten

2—3 Jahre auf endgiltige Entscheidung warten mußten. Eine schnellere Erledigung der Reklamationen ist aber um so notwendiger, als man in Rußland weit häufiger als bei uns Veranlassung zur Beschwerde über falsche Frachtberechnung hat. Zum Teil ist hieran die Einrichtung der russischen Tarife schuld, aus denen man nicht, wie bei uns, die gesamten Beförderungskosten, sondern nur die reinen Streckensätze ersehen kann, während bei der Frachtberechnung noch eine ganze Reihe Nebenspesen in Frage kommen, über deren Berechnung sich die russischen Eisenbahnbehörden selbst häufig nicht einig sind. Hierdurch wird natürlich die Kalkulation erschwert, zumal da der Empfänger in den meisten Fällen garnicht in der Lage ist, die einzelnen, in dem Frachtbrief vermerkten Positionen auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Wie häufig die falschen Berechnungen seitens der Bahnverwaltungen sind, erhellt schon aus dem Umstande, daß in Rußland besondere private Reklamationsbureaux ins Leben getreten sind, die die Frachtbriefe aufkaufen und die zuviel erhobenen Spesen reklamieren. Unsere Importeure sind darauf angewiesen, die Dienste dieser Frachtbriefhändler zu benutzen, denn die Reklamationen der Firmen selbst würden, wie auch schon aus dem oben Erwähnten hervorgeht, zu umständlich, zeitraubend und auch zu wenig erfolgversprechend sein. Die Reklamationsbureaux sind dagegen wegen ihrer Erfahrung viel eher in der Lage, die unrichtige Erhebung nachzuweisen. Daß es sich dabei um ganz erhebliche Summen handelt, möchten wir an einem Beispiel nachweisen. Eine hiesige Firma, die Futtermittel aus Rußland importiert, erhält jährlich von diesen Frachtbriefhändlern für ihre Frachtbriefe ca. 4000 Rubel, wobei diese selbst noch einen Nutzen von mindestens 2000 Rubel haben. Eine Änderung der russischen Frachttarife nach dem Vorbilde der deutschen könnte hier leicht Wandel schaffen.

Einer Abhilfe bedarf auch der fortwährende Wagenmangel auf den russischen Bahnen. Die den einzelnen Stationen zugeführten Waren müssen oft wochen-, ja monatelang lagern, dabei häufig allen Unbilden der Witterung ausgesetzt, ehe sie zur Verladung kommen. Verderben der Waren sowie Diebstähle sind insolgedessen häufig. Außerdem erhält dadurch das Geschäft mit Rußland den Charakter großer Unsicherheit, da man selbst bei rechtzeitiger Auslieferung der Ware nicht wissen kann, wann sie zur Verladung gelangt. Ein Austausch der Wagen unter den verschiedenen russischen Eisenbahn-Verwaltungen findet nicht statt, sodaß es z. B. vorkommen kann, daß auf einer Station, die Endpunkt zweier Bahnverwaltungen ist, gleichzeitig Wagenmangel und Wagenüberfluß herrscht.

Bei Besprechung der Eisenbahnen möchten wir auch der Kommerziellen Agenturen der russischen Eisenbahnen erwähnen. Diese Agenturen beschränken sich nicht darauf, die laut § 10 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr der Bahn zugehenden Sendungen zollamtlich zu behandeln, sondern sie treten direkt als Konkurrenten der Privatpediteure auf. In neuerer Zeit ist durch eine Verfügung der russischen Regierung dritten Personen gestattet worden, daß, wie es bei uns schon längst üblich ist, bei direkten Sendungen, die laut § 10 des B. I. U. bisher ausschließlich durch die Eisenbahn bezw. die Kommerziellen Agenturen abgefertigt werden, die Zollzahlung selbst vorzunehmen und der Zollbehandlung beizuwohnen, wenn eine diesbezügliche Vorschrift im Frachtbrief enthalten ist. Diese Neuerung zeigt klar, daß es möglich wäre auch durchzusetzen, daß die Zollbehandlung selbst durch die im Frachtbrief vorgeschriebene dritte Person erfolgen kann. Die Eisenbahn übt die ihr zukommende Funktion trotzdem aus, da das Gut ununterbrochen im Gewahrsam der Bahn bleibt, und nicht etwa durch das Zollamt dieser dritten Person ausgeliefert werden kann. Selbstverständlich müßten dann auch die von der Agentur heute in Anspruch genommenen Gebühren wegfallen, ebenso wie ja auch die deutschen Bahnen keine Provision für Zollabfertigung für die im direkten Verkehr eingehenden Sendungen erheben.

Herstellung direkter Tarife.

Zur Vermeidung eines Monopols für gewisse Strecken müßte unbedingt nachstehender Grundsatz durchgeführt werden: „Wenn für Ausfuhrwaren aus Rußland Ausnahmetarife nach den russischen Häfen gewährt werden, so müssen diese Tarife auf Grundlage des gleichen Einheitsfazes nach sämtlichen Grenzpunkten eingeführt werden.“

Binnenschiffahrt.

Wenn auch die Frage der Flußregulierung meist in besonderen Verträgen geregelt wird, so würde es sich doch empfehlen, bei den Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag die Angelegenheit der Regulierung der russischen Weichsel mit zu behandeln. Ein Fluß, wie die Weichsel, könnte bei seiner Wassermenge selbst im trocknen Sommer ein ausreichendes Fahrwasser bieten, wenn in Rußland etwas für seine Regulierung getan würde, und dann würde auch der Umfang der Weichsel-schiffahrt nicht so unverhältnismäßig gering sein. Auch würde erst dann die Regulierung der preußischen Weichsel ihren Zweck vollkommen erfüllen können.

Verzollung von Kleie.

Im Dezember gab uns die Handelskammer zu Breslau Kenntnis von nachstehender an den Bundesrat gerichteten Eingabe über die Abgrenzung des Begriffes „Kleie“ zu Zwecken der Verzollung und bat um Unterstützung ihres Vorgehens.

„Dem Hohen Bundesrat beehren wir uns über die Festlegung des Begriffes „Kleie“ bei der Verzollung gehorsamst folgendes vorzutragen:

In dem bisherigen Zolltarif wird in Nr. 1 b für „Kleie“ ohne nähere Bestimmung dieses Begriffes Zollfreiheit ausgesprochen; auch in dem amtlichen Warenverzeichnis ist keine Umgrenzung des Begriffes „Kleie“ vorgenommen worden. In den zu dem Zolltarif beziehungsweise dem Zolltarifgesetze erlassenen Ausführungsbestimmungen sind wohl Normen für die Unterscheidung der „Kleie“ vom Mehl festgestellt worden, dagegen finden sich auch darin keine näheren Bestimmungen, von welchen landwirtschaftlichen Produkten und bei welcher Art der Verarbeitung derselben die Abgänge als „Kleie“ bei der Verzollung behandelt werden sollen.

Ebenso bringt die Zolltarifvorlage der Regierung und der von dem Reichstage in dritter Lesung angenommene Zolltarifentwurf keine nähere Definition des Begriffes „Kleie“. Position 190, für die, wie bisher, Zollfreiheit beschlossen worden ist, lautet nur: „Kleie, auch gepreßte Maiskleie (Maistuchen) Reisabfälle (Abfälle beim Schälen und Polieren von Reis) ausschließlich als Viehfutter verwendbar.“ Auch in der Begründung der Regierungsvorlage findet sich nur die Bemerkung, daß die Abgrenzung der Begriffe Kleie und Mehl Sache der Ausführungsvorschriften sein werde; von welchen landwirtschaftlichen Produkten und bei welcher Art der Verarbeitung derselben die Abgänge als „Kleie“ gelten sollen, wird auch hier nicht näher ausgeführt.

Unter „Kleie“ wird im Handelsverkehr das Nebenprodukt, das beim Mahlen oder Schälen von Getreide aller Art und Hülsenfrüchten abfällt, verstanden, soweit es nicht zur menschlichen Nahrung, sondern nur als Viehfutter verwendbar ist. Es fallen daher unter den Begriff „Kleie“ nicht nur die bei einem regelrechten Vermahlungsverfahren von Brotgetreide gewonnenen Nebenprodukte an Weizen- und Roggenkleie, sondern ebenso auch die bei jedem Schälverfahren sich ergebenden Abgänge, beispielsweise die Abgänge bei der Fabrikation von Gerstengraupe, die Abgänge bei der Herstellung von Hafersfabrikaten aller Art, die Abgänge bei dem Schälen und Polieren von Hirse (Hirse-

schalen und Hirsepoliermehl) u. s. w. Für eine Reihe der zuletzt genannten Produkte wird gleichbedeutend mit dem Worte „Kleie“ die Bezeichnung „Futtermehl“ oder „Schale“ gebraucht.

Diese Auslegung des Begriffes „Kleie“ ist bis vor Kurzem von der Zollverwaltung allgemein als maßgebend angenommen worden. Es sind daher alle die genannten Nebenprodukte als „Kleie“ zollfrei eingelassen worden. Von dem Herrn Finanzminister ist in einem Streitfalle ausdrücklich die Auffassung vertreten worden, daß Nebenprodukte der genannten Art, soweit sie nicht zur menschlichen Nahrung geeignet sind, als „Kleie“ im Sinne der Nr. 1 b des Zolltarifes bei der Verzollung zu behandeln sind. In dem Erlasse des Herrn Finanzministers vom 19. März 1895 an die Provinzial-Steuerdirektion in Breslau (abgedruckt bei Appelt und Behrend, Kommentar zum Deutschen Zolltarif, Anmerkung 5 zu Nr. 1 b Ziffer 6) heißt es:

Ev. pp. übersende ich auf den Bericht vom 14. v. Mts., betreffend die Zolltarifizierung von Hirsefuttermehl, Abschrift des Gutachtens, welches auf meine Veranlassung der Professor Dr. Wittmack über die Beschaffenheit der Warenproben unter dem 7. d. Mts. erstattet hat. Nach diesem Gutachten ist das gesamte in Rede stehende Hirsefuttermehl zur menschlichen Nahrung ungeeignet, und seine zollfreie Ablassung als Kleie nach Nr. 1 b des Tarifes gerechtfertigt.

In neuester Zeit ist nun vom Finanzministerium laut Verfügung vom 10. September 1901 diese Auslegung des Begriffes „Kleie“ verlassen, und derselbe dahin begrenzt worden, daß darunter nur die beim Mahlen auf der Mühle zerrissenen Hülsen der Getreidekörner und Hülsenfrüchte zu verstehen sind, welche beim Beuteln des Mehles zurückbleiben. Aufgrund dieser Auffassung sind alle die Sendungen an Hirsepoliermehl und Hirseschalen, an Gerstenkleie u. s. w., die die Abfälle eines Schälverfahrens darstellen, von der Zollbehörde als zollpflichtig behandelt und gemäß der Anmerkung zu Nr. 1 des Zolltarifes mit dem für das Rohprodukt selbst festgesetzten Zolle belegt worden.

Neben Roggen- und Weizenkleie fand bisher auch in Abfällen, die beim Schälverfahren von Getreide und Hülsenfrüchten gewonnen werden, in Gerstenkleie, Hirsekleie und Hirsefuttermehl, ein namhafter Import, hauptsächlich aus Rußland, Ungarn und Galizien statt. Diese Nebenprodukte werden durch die Belegung nach dem für das Rohmaterial geltenden Zolle von der Einfuhr fast durchweg ausgeschlossen.

Diese Auslegung des Begriffes „Kleie“ in dem Erlaß vom 10. September 1901 steht nach dem Obigen im Widerspruch zu der Auslegung, die der Begriff „Kleie“ im Handelsverkehr allgemein erfährt.

Sie widerstreitet aber auch der Terminologie des Zolltarifes und dem Zwecke und der Tendenz desselben. In dem Zolltarif (Pos. 96 c) wird Hirse dem Getreide zugerechnet. Das geschälte Produkt fällt ebenso, wie das gemahlene, unter die Mühlenfabrikate (Zolltarif Nr. 25 q 2 und amtliches Warenverzeichnis Seite 299) und wird demselben Zollsatz unterworfen. Es ist daher nur folgerichtig, daß auch das Nebenprodukt eines Schälverfahrens des Getreides, das dem gleichen Zwecke dient wie das Nebenprodukt eines Vermahlungsprozesses, ebenso wie dieses klassifiziert wird. Die genannten Abfälle an Gerstenkleie, Hirseschalen und Hirsefuttermehl dienen aber dem gleichen Zwecke, wie die bei der Vermahlung von Getreide und Hülsenfrüchte sich ergebende Kleie. Sie sind nur als Viehfutter verwendbar, wie in dem citierten Gutachten des Professors Wittmack für Hirsepoliermehl ausgesprochen und von Dr. Woy in einem Aufsatz in Heft 9, Jahrgang 1902 der „Zeitschrift für öffentliche Chemie“ eingehend dargetan wird, und sind zu diesem Zwecke von entsprechendem Werte, wie die Abfälle bei der Vermahlung des Getreides und der Hülsenfrüchte.

Es besteht im Zolltarif — und zwar nicht nur in dem bisherigen, sondern auch in dem von dem Reichstage angenommenen Entwürfe — der Grundsatz, daß alle derartigen für die Landwirtschaft erforderlichen Futtermittel zollfrei eingelassen werden. Es ist daher auch für die Abfälle bei dem Schälverfahren des Reis ausdrücklich die Zollfreiheit ausgesprochen worden. Nur insoweit, als diese Produkte nicht mehr als Abfälle, sondern als Fabrikate anzusehen und nicht mehr allein zur Viehfütterung, sondern auch zur menschlichen Nahrung verwendbar sind, erscheint uns darnach die Belegung derselben mit einem Zolle als zulässig.

An den Hohen Bundesrat richten wir daher ehrerbietigst die Bitte, geeignete Schritte zu tun, damit alle die genannten Futtermittel als „Kleie“ im Sinne des Zolltarifes behandelt und zollfrei eingelassen werden, und zu diesem Zwecke sowohl in dem amtlichen Warenverzeichnis zum gegenwärtig geltenden Zolltarife, als auch in dem zu dem neuen Zolltarif zu erlassenden amtlichen Warenverzeichnis den Begriff „Kleie“ in der oben angeführten Fassung:

Unter „Kleie“ ist das Nebenprodukt, das beim Mahlen oder Schälen von Getreide aller Art und Hülsenfrüchten abfällt, zu verstehen, soweit es nicht zur menschlichen Nahrung, sondern nur als Viehfutter verwendbar ist oder in einer entsprechenden Fassung zu erläutern.“

Wir erwiderten darauf unter dem 26. Juni:

„Der geehrten Schwesterkammer sprechen wir für die Übersendung der an den Deutschen Bundesrat gerichteten Eingabe unsern verbindlichsten Dank aus. Gewiß würde es zweckmäßig sein, den Begriff „Aleie“ so festzusetzen, daß die Interessenten absolute Gewißheit besäßen, was man unter „Aleie“ in zolltechnischem Sinne versteht, wenn wir auch gestehen müssen, daß uns aus dem Fehlen dieser genauen Begriffsbestimmung bisher keine Mißhelligkeiten erwachsen sind. Aleie, speziell Gerstenkleie ist allerdings auch hier bisweilen beanstandet worden, aber nur wenn man sie für zu mehlsreich hielt; traf dies bei näherer Untersuchung nicht zu, so wurde die Aleie unverzollt zugelassen. Einzig und allein bei Hirsekleie hat man eine Ausnahme gemacht: von dieser wird seit einiger Zeit ein Zoll von 10 Mk. für die Tonne erhoben, was zweifellos ungerechtfertigt ist, denn Hirsekleie und Hirseschale gehören jedenfalls unter die Position Aleie. Für eine leichtere Einfuhr dieses Produkts einzutreten, halten wir jedoch nicht für zweckmäßig, denn unsres Wissens wird Hirsekleie, deren Nährwert ganz minimal ist, fast ausschließlich zur Verfälschung von Weizenkleie und auch von Roggenkleie benutzt. Auch verwendet man sie bisweilen bei der Melassebereitung, trotzdem die spröde, porenlose Hirseschale hierzu kaum geeignet sein dürfte. In den Kreisen der Futtermittelhändler unsres Bezirks hielt man es daher sogar für das beste, wenn die Einfuhr von Hirsekleie ganz verboten wird, weil bei dem geringen Wert dieses Produkts der Zoll von 50 Pf. für einen Zentner die Einfuhr nicht verhindert. Wir vermuten nämlich, daß die Einfuhr durch den Zoll verhindert werden sollte, da einige Landwirtschaftskammern sich über Verfälschung von Weizen- und Roggenkleie durch die minderwertige Hirsekleie beschwert haben sollen.

Sollten Sie in Ihrem Bezirk über die Verwendung von Hirsekleie andere Erfahrungen gemacht haben, so würden Sie uns durch eine gefällige Mitteilung zu Dank verpflichten.“

Darauf schrieb uns die Breslauer Kammer Ende Januar:

„Der geehrten Handelskammer erwidern wir auf die gefällige Anfrage vom 26. d. Mts. — J.-Nr. 20 — ergebenst, daß unsern an den Bundesrat gerichteten Anträgen, betreffend Abgrenzung des Begriffes „Aleie“ zu Zwecken der Verzollung, durch die Verfügung des Finanzministers vom 18. Dezember 1902 — siehe „Zentralblatt der Abgaben-Gesetzgebung und Verwaltung“ v. 1903 S. 12 folgende — entsprochen worden ist. In dieser Verfügung wird bestimmt, daß auch die beim Schälen und Polieren von Hirse entstandenen Abfälle,

wie Hirsekleie, Hirsepoliermehl u. gleichwie Gerstentkleie grundsätzlich als Kleie zu behandeln sind.

Was im übrigen Ihre Bemerkung über den geringen Wert der Hirsekleie betrifft, so dürfte sich dieselbe nur auf sogenannte Hirseschale, nicht aber auf Hirsepoliermehl, um welches es sich bei dieser Frage hauptsächlich handelt, beziehen. Hirsepoliermehl ist ein verhältnismäßig wertvolles Futtermittel, daß das Doppelte und mehr als Hirseschale kostet. Wir verweisen in dieser Hinsicht auf den Aufsatz von Dr. Woy über die Zollbehandlung der Hirseabfälle in Heft 9, Jahrgang 1902 der Zeitschrift für öffentliche Chemie."

IV. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Nachstehend geben wir die uns von den Leitern der kaufmännischen Fortbildungsschulen in Thorn, Kulm und Briesen zur Verfügung gestellten Berichte über den Verlauf des letzten Schuljahres wieder.

1. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

Das Schuljahr begann mit 83 Schülern, von denen 24 auf Klasse I, 25 auf II, 24 auf III und 10 auf IV entfielen; am Ende des Schuljahres belief sich die Schülerzahl in den einzelnen Klassen der Reihe nach auf 11, 25, 35 und 20, das sind zusammen 91 Schüler. Von diesen gehen 9 ab, teils weil sie das 18. Lebensjahr vollendet haben, teils weil sie Thorn verlassen, sodaß in das neue Schuljahr 82 Schüler übernommen werden.

Der Schulbesuch war zufriedenstellend; besonders erfreulich ist es, daß in nur ganz vereinzelt Fällen Strafanträge nötig geworden sind. In den Monaten November, Dezember und Januar fehlten mehrere Schüler längere Zeit wegen Influenza oder Frostbeulen an Händen und Füßen. Im übrigen war der Gesundheitszustand gut. — Das Betragen der Schüler hat nur höchst selten zu Ausstellungen Anlaß gegeben; nur gegen einen Schüler ist Strafantrag gestellt worden und zwar wegen unziemlichen Benehmens auf der Straße. — Auch die Ergebnisse der Versetzung befriedigen. Wurden im vorigen Jahre 75 % und im vorletzten 71 % aus den unteren Klassen in die nächst höheren befördert, so konnten im Berichtsjahre 76 % versetzt werden. Außerdem haben die Schüler der ersten Klasse mit nur sehr wenigen Ausnahmen nach dem Urteile der Lehrer das Ziel der Anstalt erreicht; nach den geltenden Bestimmungen können von diesen aber nur die zur Entlassung kommen, welche bis zum

Beginn des neuen Schuljahres das 18. Lebensjahr vollendet haben werden.

Um den Unterricht in der Wechsel- und Handelslehre fruchtbarer zu gestalten und besonders um seine Ergebnisse zu sichern, hat die Königliche Regierung nach dem Vorschlage des Lehrerkollegiums und auf den Antrag des Kuratoriums die Einführung des „Leitfadens der Handels- und Wechsellehre“ von Pfeifer genehmigt.

Die Schülerbibliothek, die jetzt aus 57 Werken in 70 Bänden besteht, wird fleißig benutzt; freilich erfreuen sich Erzählungen größerer Beliebtheit als Fachschriften.

Am 19. März fand in Anwesenheit mehrerer Mitglieder des Kuratoriums eine Schlußfeier statt. Nachdem der Leiter der Anstalt den Jahresbericht erstattet hatte, verteilte unter Worten der Anerkennung, Belehrung und Anfeuerung Herr Kaufmann Laengner an 7 fleißige Schüler Prämien, von denen 5 aus den dafür ausgeworfenen Haushaltsmitteln beschafft, die beiden andern aber von Herrn Walter Lambeck, Mitglied des Kuratoriums, geschenkt worden waren, wofür ihm auch an dieser Stelle der Dank der Anstalt ausgesprochen sei.

2. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Kulm.

Das zu Ende gehende Schuljahr 1902 begann mit dem 7. April und wird mit einer Schlußfeier, verbunden mit Verteilung von Prämien an die besten Schüler beider Klassen, am 2. April endigen.

Die Anzahl der Schüler betrug:

bei Beginn des Schuljahres:	Kl. II: 12	} Sa. 31,
	Kl. I: 19	
bei Beginn des Winterhalbjahres:	Kl. II: 18	} Sa. 30,
	Kl. I: 12	
gegenwärtig, am 20. März:	Kl. II: 23	} Sa. 36.
	Kl. I: 13	

Im Laufe dieses Schuljahres erfolgten 31 An- und 26 Abmeldungen. Von den austretenden Schülern hatten nur 6 das 17. Lebensjahr vollendet; sie wurden bei der Entlassung der Vorschrift gemäß mit Abgangszeugnissen versehen. Die meisten der übrigen 20 Schüler gingen vorzeitig aus der Lehre und schieden damit auch aus der Schule. Die über das ganze Jahr verstreuten Schülerab- und zugänge bringen ein unliebsames Element der Unruhe in den Unterricht; doch dürfte dies Übel kaum abzustellen sein. Hingegen ist es sehr wünschenswert und wohl auch tunlich, daß die Herren Prinzipale ihre eben 17 Jahre alt gewordenen Lehrlinge nicht sogleich abmelden,

sondern wenigstens bis zum nächsten Semesterfchlusse zur Schule schicken.

Der Gesundheitszustand der Schüler war ein befriedigender. Ein Schüler mußte wegen kranker Augen oft den Unterricht versäumen und dann aufgrund ärztlichen Attestes den Schulbesuch ganz einstellen.

Gegen Ende August erkrankte ernstlich der Lehrer Polley. Vergeblich versuchte er es, anfangs November den Unterricht wieder aufzunehmen. Als Vertreter trat für ihn ein Realschullehrer Ernst Wilhelmy.

Lehr- und Stundenplan sind unverändert geblieben.

Schulfeiern wurden veranstaltet am Sedantage und am Geburtstage Sr. Majestät des Kaisers.

Durch den vorjährigen Zuschuß der Handelskammer zu Thorn kamen wir in die angenehme Lage, die Schülerbibliothek durch eine Reihe guter Bücher zu erweitern. Der gütigen Spenderin sei auch an dieser Stelle warmer Dank gesagt! Die Schüler benutzen die Bibliothek recht eifrig. Eine weitere Vermehrung des Bücherbestandes ist sehr zu erstreben. Auch der Bestand an Lehrmitteln konnte im vorigen Frühjahr vergrößert werden.

Vom 1. April 1902 ab übernahm die städtische Verwaltung auf ihren Etat die Beleuchtung und eventl. Heizung der Schulräume, und in nächster Zeit soll die Petroleumbeleuchtung durch Gasglühlicht ersetzt werden. Diese Neuerung wird nicht nur in sanitärer, sondern auch in unterrichtlicher Beziehung förderlich sein. Der städtischen Verwaltung danken wir hiermit aufs herzlichste.

Am 2. d. Mts. veranstaltete im Saale des Kaiser-Wilhelm-Schützenhauses der berühmte Rhetor Hugo Jahr-Berlin eine dramatische und feinhumoristische Soiree und gewährte zu derselben allen Schülern unsrer Anstalt freien Zutritt. Die jungen Leute fanden an den Darbietungen viel Vergnügen, und hoffentlich ist ihnen daraus eine nachhaltige geistige Anregung erwachsen. — Herrn Jahr danken wir hiermit aufs verbindlichste.

Am 3. Juli starb der Vorsitzende des Kuratoriums, unser hochverehrter Bürgermeister Steinberg. Bis auf weiteres führt Stadtrat Otto Peters den Vorsitz.

3. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen.

Es ist zunächst über eine Änderung im Kuratorium der Schule zu berichten. Aus demselben schieden der Vorsitzende Herr Landrat

Peterßen und das Mitglied Herr Kaufmann Bernstein aus. Ihr Austritt wurde durch Versetzung, bezw. Fortzug bedingt. An dieser Stelle sei dankend hervorgehoben, daß beide Herren sich um die Gründung und Förderung der Anstalt besonders verdient gemacht haben, weshalb ihnen dieselbe ein ehrendes Andenken bewahren wird. Den Vorsitz im Schulvorstande übernahm der inzwischen zum Regierungsrat ernannte Regierungsassessor Herr Volckart. Herr Bernstein wurde durch Herrn Altmann von hier ersetzt.

Das Schuljahr begann am 5. April und endigte am 28. März cr. Es umfaßte 41 Schulwochen mit 81 Schultagen zu je drei Unterrichtsstunden. Am Beginn des Berichtsjahres wurde die Schule von 40 Schülern besucht, wovon 22 auf die I. und 18 auf die II. Klasse entfielen. Die Schülerzahl erfuhr eine fortgesetzte Steigerung, sodaß das Schülerverzeichnis am Ende des Schuljahres 53 Schüler aufwies, von denen 18 der I. und 35 der II. Klasse angehörten. Während sich somit die Schülerzahl der I. Klasse um 4 verminderte, hat sich die der II. Klasse fast verdoppelt. Bezeichnend für den ganz außerordentlichen Wechsel im Schülermaterial der letzten Klasse ist die Tatsache, daß von ihren 35 Schülern nur 11 den ganzen Jahreskursus durchgemacht haben. Selbstverständlich haben die zu jeder Zeit des Schuljahres erfolgten zahlreichen Zu- und Abgänge dem betreffenden Unterrichtskörper bezüglich seiner Leistungen und Fortschritte den Stempel der Verschiedenheit aufgedrückt und den Unterrichtserfolg stark beeinträchtigt. So sah sich der Berichterstatter genötigt, im Winterhalbjahre die Schüler der II. Klasse im Rechnen in 2 getrennten Abteilungen zu unterrichten, was natürlich für den einzelnen Schüler eine bedeutende Kürzung der diesem Unterrichtsfache bei normalen Verhältnissen zur Verfügung stehenden Unterrichtszeit zur Folge hatte. Die aus dem häufigen Wechsel innerhalb des Schülermaterials und der Verschiedenartigkeit seiner Vorbildung entspringenden Übelstände, welche den stetigen, gleichmäßigen Fortgang des Unterrichtsbetriebes ungemein stören und die Erreichung der gesteckten Ziele erschweren, ja unmöglich machen, lassen eine Umwandlung der zweiklassigen Schule in eine dreistufige Anstalt äußerst wünschenswert erscheinen.

Der Schulbesuch hat sich, was hiermit besonders hervorgehoben sei, im Vergleich zum Vorjahre bedeutend gebessert. Die Verminderung der Schulversäumnisse war besonders im verflossenen Winterhalbjahre wahrzunehmen.

Der Unterricht erfolgte nach dem alten Lehr- und Stundenplane. Der planmäßige Unterrichtsbetrieb wurde außer durch die vor-

geschriebenen Ferien nur durch den Ausfall des auf die Jahrmartstage entfallenden Unterrichts unterbrochen. Die Aussetzung desselben an den großen Markttagen wird von der an diesen Tagen besonders stark beschäftigten Kaufmannschaft als eine sehr wohlthätige Einrichtung empfunden.

Die Schülerbibliothek, welche wiederum einen erfreulichen Zuwachs erfahren hat, wird von den meisten Schülern gern und fleißig benutzt. Die Schulkasse empfing im Berichtsjahre eine außerordentliche Zuwendung von der Handelskammer zu Thorn, wofür derselben hiermit der Dank der Schule ausgesprochen sei. Diese Mittel gestatteten die Vergrößerung der Bibliothek und die Beschaffung des Rechenbuches von Heinemann und Schreyer in der für die Schule erforderlichen Anzahl von Exemplaren für die Hand der Fortbildungsschüler. Dieses Rechenwerk, welches auf Veranlassung der Handelskammer zu Braunschweig von den genannten Verfassern herausgegeben worden ist, hat sich als ein äußerst brauchbares und mit Nutzen in den kaufmännischen Fortbildungsschulen verwendbares Unterrichtsmittel bewährt.

Das Schuljahr fand am 28. März mit einer gemeinsamen Schlußfeier seinen Abschluß. Zur Entlassung kamen 3 Zöglinge der I. Klasse. Nach vorausgegangener Versetzungsprüfung wurden 10 Schüler der II. Klasse der I. überwiesen. Sechs Schüler wurden für Fleiß und Wohlverhalten durch Verleihung von Büchern ausgezeichnet. Möge das am 1. April beginnende Schuljahr in seinem Anfang, Verlauf und Ende recht gesegnet sein.

Abänderung des Ortsstatuts.

Im März d. Js. ging uns folgendes Schreiben des Kuratoriums der hiesigen kaufmännischen Fortbildungsschule zu:

„In einer kürzlich stattgehabten Sitzung des Kuratoriums der hiesigen kaufmännischen Fortbildungsschule ist beschlossen worden, eine Änderung des Ortsstatuts für die genannte Schule dahin zu empfehlen, daß Lehrlinge u. die mit Erfolg die erste Klasse absolviert haben, auch vor Vollendung des 18. Lebensjahres zu entlassen sind, während andererseits Lehrlinge u., bei denen jene Voraussetzung nicht zutrifft, über das 18. Lebensjahr hinaus bis zum Schluß des laufenden Schuljahres in der Schule zu verbleiben haben.

Indem ich der Handelskammer von der Anregung der bezeichneten Änderung des Ortsstatuts ergebenst Mitteilung mache, ersuche ich, diese Frage dortseits gleichfalls unter eventl. Hinzuziehung hiesiger Geschäftsinhaber einer eingehenden Prüfung unterziehen und das Ergebnis mir sodann sehr gefälligst mitteilen zu wollen.“

Wir erwiderten darauf:

„Wir teilen Ihnen ergebenst mit, daß wir mit der beabsichtigten Änderung des Ortsstatuts für die kaufmännische Fortbildungsschule durchaus einverstanden sind. Es liegt sicher nicht im Interesse der Schüler, daß sie mitten im Schuljahre, bloß weil sie das 18. Lebensjahr zurückgelegt haben, die Schule verlassen. Auch wird die Berufsfreudigkeit des Lehrers herabgedrückt, wenn im Laufe des Jahres ein Schüler nach dem andern formlos die Schule verläßt, ohne das vorgesezte Klassenziel erreicht zu haben. Andererseits ist es durchaus berechtigt, Schüler die die erste Klasse mit Erfolg besucht haben, auch dann zu entlassen, wenn sie das 18. Jahr noch nicht vollendet haben. Für die Lehrlinge beschäftigenden Kaufleute wird dadurch auch ein gewisser Ausgleich geschaffen, und wenn infolge der neuen Bestimmung Lehrlinge vorgezogen werden, die das Ziel der ersten Klasse früh erreichen, so liegt das nur im Interesse einer Verbesserung des kaufmännischen Nachwuchses.“

Gewerbliche Fachschulen.

Im März v. Js. gab uns der Herr Regierungs-Präsident Kenntnis von nachstehendem Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe mit der Aufforderung, uns darüber zu äußern, ob wir Mittel zur Gewährung von Stipendien zur Verfügung stellen könnten:

„Die staatlichen und staatlich unterstützten niederen und mittleren gewerblichen Fachschulen suchen die Unterweisung ihrer Schüler entweder durch einen auf die Abende, den Sonntag oder einzelne Stunden des Tages beschränkten Unterricht oder durch vollen Tagesunterricht zu erreichen. Im ersteren Falle ist der Besuch den am Sitze der Schule oder in ihrer Nähe in Stellung befindlichen jungen Leuten meist ohne größere Schwierigkeiten möglich, da ihr Erwerb dadurch nicht beeinträchtigt wird. Im letzteren Falle ist der Schulbesuch von der Voraussetzung abhängig, daß die Schüler zur Bestreitung des Unterhalts und des Schulgeldes ohne Rücksicht auf gleichzeitigen Arbeitsverdienst selbst in der Lage sind. Vielsach, namentlich da, wo es sich um den Besuch von sogenannten mittleren Fachschulen handelt, welche größere Vorkenntnisse bei den Schülern voraussetzen und deren Schülermaterial dementsprechend wohlhabenderen Schichten der Bevölkerung entstammt, wird es möglich sein, daß die jungen Leute während der Schulzeit von den Eltern unterhalten werden. In andern Fällen wieder werden sie die zum Schulbesuch erforderlichen Summen sich ersparen können.

Immerhin aber bleibt es in hohem Grade erwünscht, daß besonders tüchtigen und würdigen jungen Leuten, welche die zum Schulbesuch erforderlichen Mittel nicht selbst aufbringen können, durch Bewilligung von Stipendien ausreichend Gelegenheit geboten wird, ihre Kenntnisse und Fertigkeiten zu vervollkommen. Denn die Erleichterung des Vorwärtkommens unbemittelter strebsamer Personen liegt nicht nur im allgemeinen Interesse, sondern bildet auch ein wesentliches Moment sozialer Fürsorge.

Bekanntlich stellt der Staat alljährlich Mittel zur Ausbildung von Gewerbetreibenden auf Fachschulen zur Verfügung. Diese Mittel können indessen nur als eine Ergänzung dessen, was von anderer Seite in dieser Richtung geschieht, angesehen werden. Denn der Staat wird seine erste Aufgabe stets in der Begründung und Unterstützung von Fachschulen, da wo für sie ein Bedürfnis vorliegt, erblicken, die Gewährung von Unterstützungen aber vornehmlich solchen Organen überlassen müssen, welche ihrerseits gleichfalls ein Interesse an der Förderung der Ausbildung tüchtiger junger Leute haben und welche andererseits den Verhältnissen näher stehen und daher die Würdigkeit und Tüchtigkeit der Bewerber um Unterstützungen am besten zu prüfen im Stande sind.

Während nun in einzelnen Bezirken schon jetzt von örtlichen Interessentkreisen Erhebliches zur Förderung des Besuchs von gewerblichen Fachschulen durch Gewährung von Unterstützungen geleistet wird, ist im allgemeinen die Fürsorge auf diesem Gebiete noch wenig entwickelt. Ich sehe mich daher veranlaßt, nachstehend darauf hinzuweisen, in welcher Art eine Förderung des Besuchs der gewerblichen Fachschulen für würdige und tüchtige unbemittelte junge Leute möglich ist.

Zunächst empfiehlt es sich, an den Schulen selbst die Bildung von Stiftungsfonds zu erstreben, deren Verwaltung dem Kuratorium der Schule oder eigens dazu bestellten Organen überlassen werden kann. Erfreulicher Weise mehren sich in neuerer Zeit die Fälle, in denen derartige Stiftungen, sei es von Todeswegen, sei es durch Schenkungen unter Lebenden aus Anlaß besonderer Gelegenheiten den Schulen zugewandt werden. Indessen gibt es noch zahlreiche Schulen, die solcher Stiftungsfonds völlig entbehren und im übrigen sind sie meist noch so wenig umfangreich, daß ihre Vermehrung freudig zu begrüßen sein würde.

Weiterhin ist es erwünscht, daß in wesentlich größerem Umfange als bisher von öffentlichen Korporationen, insbesondere Gemeinden

und Kreisen, Handelskammern und Handwerkskammern, geeigneten Falls auch von Innungen Mittel für Gewährung von Stipendien an tüchtige und würdige junge Leute zur Verfügung gestellt werden. Dabei kommen nicht nur diejenigen Korporationen in Betracht, in deren Bezirk gewerbliche Fachschulen vorhanden sind, sondern vornehmlich gerade auch solche, die der Fachschulen entbehren, da es ihren Angehörigen besonders erschwert ist, sich durch den Besuch von Fachschulen weiter auszubilden.

In anerkennenswerter Weise haben mehrere Kreise im Regierungsbezirk Arnberg sich der hier in Rede stehenden Aufgaben angenommen. So stellen jährlich durch den Kreishaushaltsetat der Landkreis Dortmund 750 Mk., der Landkreis Hagen 3000 Mk., der Kreis Hörde 1500 Mk., der Kreis Iserlohn 600 Mk., der Kreis Olpe 1000 Mk. und der Kreis Schwelm 900 Mk. zur Verfügung. Dabei fordert der Kreis Olpe von den Bewerbern von Stipendien eine Erklärung, daß sie sich verpflichten, die auf der Schule erworbenen Kenntnisse im Kreise Olpe zu verwerten oder das Stipendium zinslos zurückzuzahlen. Es würde in hohem Grade erwünscht sein, wenn das Vorgehen der genannten Kreise Nachahmung fände, und wenn insbesondere auch größere Gemeinden, Handelskammern und Handwerkskammern sich zu einem gleichartigen Vorgehen entschließen würden. Die Verfügung über die Stipendien würden die genannten Organe selbstverständlich sich vorbehalten können.

Endlich weise ich darauf hin, daß es in einzelnen Bezirken gelungen ist, industrielle Vereine zur Bildung von Stipendienfonds oder zur Gewährung laufender Stipendien zu veranlassen.“

Wir erwiderten darauf dem Herrn Regierungspräsidenten unter dem 18. März d. Js.:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß wir in unsrer letzten Sitzung beschlossen haben, vorläufig von der Gewährung von Stipendien für den Besuch gewerblicher Fachschulen abzusehen. Dazu bewog uns einmal der Umstand, daß unser Etat jetzt schon durch jährliche Geldbewilligungen für die Thorner, Kulmer und Briesener kaufmännischen Fortbildungsschulen und für die Thorner Schifferschule verhältnismäßig schwer belastet ist; ferner erscheint uns aber die Gewährung von Stipendien solange wenig aussichtsvoll, als in unserm Bezirke selbst keine gewerblichen Fachschulen bestehen. Sobald jedoch hier eine gewerbliche Fachschule errichtet werden würde, würden wir auch dem Gedanken um Gewährung von Stipendien näher treten.“

V. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Ergänzungswahlen.

Im vergangenen Jahre haben keine Wahlen stattgefunden. Ende 1903 scheiden folgende Herren aus: im Wahlkreise Thorn: E. Dietrich, G. Gerson (1. Abteilung der Wahlberechtigten), A. Born, C. Berendes (2. Abt.), im Wahlkreise Löbau: C. Cohn (1. Abt.), C. Landshut (2. Abt.), im Wahlkreise Strassburg: S. Wodtke (1. Abt.), W. Schindler (2. Abt.). Außerdem ist für Herrn S. Loewenson (2. Abt.), der im April d. Js. nach Berlin verzogen ist, eine Ersatzwahl vorzunehmen.

Fürsorge für die Handelskammerbeamten.

Die Handelskammer hat nunmehr mit der Gesellschaft Wilhelma in Magdeburg einen Pensionsversicherungsvertrag für ihren jeweiligen Sekretär abgeschlossen.

Vereidigungen.

Aufgrund der erlassenen Vorschriften sind bisher von uns vereidigt worden:

Manfred Riber aus Thorn als Wäger, Daniel Wanzel und Robert Hellwig, beide aus Thorn, als Holzmesser.

Vorschriften für vereidigte Bücherrevisoren.

Die im Anschlusse an den Verband mitteldeutscher Handelskammern beschlossenen Vorschriften für vereidigte Bücherrevisoren lauten:

A. Anstellungs-Bedingungen.

§ 1. Die öffentliche Anstellung eines beeedeten Bücherrevisors erfolgt auf jederzeitigen Widerruf und nur für solange, als er seinen Wohnsitz in dem Bezirke der Handelskammer hat.

§ 2. Der von der Handelskammer angestellte Bücherrevisor hat dieser rechtzeitig von Änderungen seines Wohnsitzes Kenntnis zu geben.

§ 3. Der Bücherrevisor ist verpflichtet, bei Meinungsverschiedenheiten mit dem Auftraggeber über seine Tätigkeit oder seine Gebührenforderung sich der Entscheidung der zuständigen Handelskammer zu unterwerfen.

Die Feststellung der Gebührensätze wird im Streitfalle von der Handelskammer einem Schiedsgerichte übertragen, das aus drei Mitgliedern besteht, unter denen sich ein Bücherrevisor befindet.

§ 4. Der Bücherrevisor hat bei der Übernahme eines Auftrages seinem Auftraggeber von dem Bestehen dieser Bestimmungen Kenntnis zu geben und sie ihm auf Wunsch zur Einsichtnahme vorzulegen. Er

hat zu diesem Behufe bei der Ausübung seines Amtes seine Bestallungs-Urkunde bei sich zu führen.

§ 5. Die Bestallungs-Urkunde ist der zuständigen Handelskammer zurückzugeben, sobald der Bücherrevisor stirbt, sein Amt freiwillig niederlegt, aus dem Kammerbezirke verzieht oder aus der Liste der Bücherrevisoren gestrichen wird.

B. Bestimmungen über die Revisionsstätigkeit.

§ 6. Jede Revision ist nach Maßgabe und unter Berücksichtigung des Zweckes des erteilten Auftrages nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen.

Sofern nicht die Umstände ein anderes Vorgehen rechtfertigen oder der Auftraggeber nicht eine Erweiterung oder Beschränkung der Revision wünscht, hat der Bücherrevisor sein Augenmerk vornehmlich auf folgende Punkte zu richten.

Zunächst hat er sich von der Übereinstimmung der Eröffnungsbuchungen mit der vorjährigen Bilanz zu überzeugen, sodann hat er die Grundbücher (Kassa-, Memorial-, Ein- und Verkaufsbücher und andere Grundbücher, soweit solche geführt werden) nachzuprüfen, die Belege (Quittungen, Facturen, Frachtbriefe, Lohnbücher u. s. w.) mit den Eintragungen zu vergleichen und endlich die Richtigkeit der Übertragungen aus den Grundbüchern in das Hauptbuch festzustellen.

Ob weitergehende Arbeiten, insbesondere ob die Prüfungen der Kassen-, Wechsel- und Effekten-Bestände, der Inventur und der darin angenommenen Werte, der Kalkulation für fertige oder halbfertige Fabrikate zur Inventur, der Einnahmen z. B. bei Straßenbahnen und Brauereien oder in anderen Geschäften für Barverkäufe, auch der Einnahmen für Zinsen von Kapitalien und Effekten, der Ausgaben für Löhne in großen industriellen Werken, der Buchungen für Neuanlagen oder für Reparaturen und Unterhaltung u. s. w.

vorzunehmen sind, ist vor Beginn der Revisionsarbeit mit dem Auftraggeber zu vereinbaren.

Bei laufenden Revisionen hat der Bücherrevisor nach Möglichkeit mit der Methode seiner Arbeit zu wechseln.

§ 7. In allen Fällen ist zu prüfen, ob die Handelsbücher und Jahresabschlüsse (Inventur, Gewinn- und Verlust-Rechnung, Bilanz) den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

§ 8. Der Bücherrevisor ist verpflichtet, Tagebücher zu führen, worin er bei jeder Prüfung Aufzeichnungen über die Art und den Umfang des Auftrages und der von ihm vorgenommenen Revision, insbesondere über die ihm etwa bei der Prüfung auferlegten Beschränkungen zu machen hat.

Diese Tagebücher sind nach jeder Eintragung eigenhändig von ihm zu unterzeichnen, nach ihrer Schließung mindestens noch zehn Jahre lang aufzubewahren und auf Verlangen der Handelskammer vorzulegen.

§ 9. Über jede Prüfung hat der Bücherrevisor seinem Auftraggeber einen schriftlichen Bericht, der den Eintragungen im Tagebuch entsprechen muß, zu erstatten, es sei denn, daß ausdrücklich darauf verzichtet wird.

Auch hat er auf Verlangen das Ergebnis der Prüfung unter der Bilanz zu vermerken.

§ 10. Es ist dem Bücherrevisor untersagt, die bei Ausübung seines Amtes erlangten Kenntnisse zu seinem Vortheile oder zu anderer Nutzen oder Schaden zu verwerthen, oder auch nur Dritten Mitteilungen darüber zu machen.

§ 11. Über Fälle, in denen Bücherrevisoren gegen die vorstehenden Vorschriften verstoßen, entscheidet die zuständige Handelskammer endgiltig.

Vorschriften für vereidigte Dispacheure.

Die Kammer hat folgende Vorschriften für die von ihr vereidigten und angestellten Dispacheure erlassen:

§ 1. Von der Handelskammer zu Thorn werden für ihren Bezirk Dispacheure vereidigt und öffentlich angestellt.

§ 2. Die Anstellung erfolgt unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs und gilt nur für die Zeit, in der der vereidigte und öffentlich angestellte Dispacheur seinen Wohnsitz im Bezirke der Handelskammer hat.

§ 3. Voraussetzung für die Beeidigung und öffentliche Anstellung als Dispacheur ist,

1. daß der Antragsteller deutscher Reichsangehöriger ist,
2. daß seine Befähigung und Zuverlässigkeit der Handelskammer ausreichend nachgewiesen ist.

§ 4. Die Vereidigung erfolgt durch Leistung des folgenden Eides:

Ich, schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß ich als öffentlich angestellter Dispacheur die bestehenden

Vorschriften getreulich beobachten und die mir obliegenden Pflichten gewissenhaft erfüllen werde. So wahr mir Gott helfe.

§ 5. Die Beeidigung wird in den 2 deutschen Thorner Zeitungen bekannt gegeben und eine Liste der vereidigten Dispacheure zu jedermanns Einsicht in dem Geschäftszimmer der Handelskammer ausgelegt. Über die Beeidigung wird dem Dispacheur eine Urkunde ausgefertigt.

§ 6. Die Löschung in der in § 5 genannten Liste erfolgt:

1. auf Antrag oder im Todesfalle des beeidigten und öffentlich angestellten Dispacheurs,
2. wenn er den Sitz seiner die öffentliche Anstellung begründenden Tätigkeit aus dem Bezirke der Handelskammer wegverlegt,
3. nach erfolgtem Widerruf der Bestallung.

Im Falle der Löschung ist die Anstellungsurkunde zurückzugeben. Löschungen in der Liste sind in derselben Weise wie Eintragungen bekannt zu machen.

§ 7. Jede Wohnungsänderung hat der Dispacheur der Handelskammer ohne Verzug anzuzeigen.

§ 8. Der Dispacheur hat bei der Übernahme eines Auftrages von dem Bestehen dieser Vorschriften Mitteilung zu machen und auf Verlangen seine Bestallungsurkunde vorzulegen.

§ 9. Es ist dem Dispacheur untersagt, den Auftrag zur Aufmachung der Dispache zu übernehmen, wenn er entweder selbst zu den Beteiligten gehört oder das Interesse eines Beteiligten wahrzunehmen hat.

§ 10. Der Dispacheur hat zu prüfen, ob ein Fall der großen Havarie vorliegt, und den Beteiligten sofortige Nachricht von der hiernach getroffenen Entschliessung zu geben. (Siehe § 150 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit.)

§ 11. Binnen einer Woche nach Entgegennahme des Auftrages sind die Beteiligten in urkundlich nachweisbarer Form aufzufordern der ihnen nach § 87 Abs. 3 des Gesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, obliegenden Pflicht zur Mitteilung der für die Aufstellung der Dispache erforderlichen Urkunden ohne Verzug zu genügen.

§ 12. Nach Empfang sämtlicher Urkunden hat der Dispacheur die Aufstellung der Dispache innerhalb 14 Tagen zu bewirken.

§ 13. Der Dispacheur ist verpflichtet, jedem Beteiligten Einsicht in die Dispache zu geben und ihm auf Verlangen eine Abschrift gegen

Erstattung der Kosten zu erteilen (§ 152 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit).

§ 14. Die Gebühren sollen bis zu $1\frac{1}{2}$ ‰ der zur großen Havarie beitragspflichtigen Werte betragen unter Festlegung eines Mindestsatzes von 35 Mk. Außerdem kann Ersatz der Kosten und Auslagen verlangt werden.

Entstehen zwischen Beteiligten und dem Dispacheur Meinungsverschiedenheiten über die Gebühren, so ist der Dispacheur verpflichtet, die Entscheidung der Handelskammer anzurufen und dieser sich zu unterwerfen. Die Handelskammer setzt für diesen Fall ein aus drei sachverständigen Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht ein.

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Die Saaten waren zwar gut durch den Winter gekommen, doch wurde im Frühjahr durch die bis tief in den Mai hinein anhaltende nasskalte Witterung das Wachstum ganz erheblich beeinträchtigt. Da auch der Sommer nicht besonders warm war, reiften die Halmfrüchte sehr spät, und die Ernte gestaltete sich durch eintretendes Regenwetter äußerst schwierig und verzögerte sich bis spät in den Herbst hinein. Wenn schließlich auch die Ergebnisse der Ernte der Menge nach im allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden können, so hatte doch die Qualität der einzelnen Früchte unter der Ungunst des Wetters gelitten. Schätzungsweise betrug der Körnerertrag in unserm Bezirke auf den Hektar

Ernte.

bei Weizen	35—40 Zentner,
„ Roggen	25—32 „
„ Gerste	25—32 „
„ Hafer	24—30 „

Stellenweise mag der Ertrag auch noch etwas höher gewesen sein. Stroh hatte man reichlich geerntet und konnte daher die fast ganz geschwundenen Strohvorräte wieder ergänzen, auch war kein Mangel an Grünfutter vorhanden.

Da das Getreide zum großen Teile in feuchtem Zustande eingebracht worden war, war der Absatz anfangs schwierig, später zeigte es sich jedoch, daß Weizen und Roggen von guter Beschaffenheit waren, worauf sich der Absatz besserte, wenn auch die gezahlten Preise nicht eben hoch waren.

Die hier geerntete Gerste war zwar vollkörnig, aber infolge des nassen Sommers in der Farbe braun oder grün, sodaß die als Käufer auftretenden großen Brauereien und Mälzereien lange mit dem Beginn des Ankaufs zögerten in der Hoffnung, es werde sich noch irgend eine Gegend finden, die bessere Gerste geerntet hätte. Als man jedoch diese Hoffnung aufgeben mußte, wurde unsre Gerste gern und zu guten Preisen gekauft.

Der hier geerntete Hafer war von schlechtester Beschaffenheit, und es konnte unsern Landwirten daher auch nichts nützen, daß guter Saathafser sehr hoch bezahlt wurde, weil guter Hafer hier überhaupt nicht vorhanden war.

Erbisen gab es reichlich, aber das Angebot war stärker als die Nachfrage, sodaß sie nur schwer zu verkaufen waren.

Bei Zuckerrüben ist eine Mittelernte zu verzeichnen, und es dürften auf den Morgen durchschnittlich 150—160 Zentner geerntet worden sein. Der Zuckergehalt war geringer wie im Vorjahre. Kartoffeln ergaben auf leichtem Boden einen besseren Ertrag als bei der vorhergehenden Ernte; die schweren Böden gaben weniger. Die Ware an sich war nicht besonders gut, denn die Kartoffeln waren stellenweise durchwachsen und litten vielfach an Fäulnis. Der Verkauf war wenig lohnend, da die Preise bei recht geringer Nachfrage gedrückt waren und bei größeren Posten 70—80 Pf. für den Zentner betragen. Später besserten sich die Preise etwas. Der starke und andauernde Frost, der sich außergewöhnlich früh einstellte, zwang die Landwirte, einen Teil ihrer Kartoffeln und Rüben in dem Boden stecken zu lassen.

Viehzucht.

Im Jahre 1902 mußten viele Landwirte in Westpreußen und Posen ihre infolge der zwei vorhergehenden Mißernten dezimierten Viehbestände ergänzen. Dies trug natürlich zur Steigerung der Preise für Magervieh bei, was namentlich den ostpreußischen Viehzüchtern zu gute kam. Die Preise für Rühе stellten sich etwa 25 % höher als im Jahre vorher. Ochsen zur Mast, die in Massen nach den westlichen Provinzen gingen und früher für 25—27 Mk. für 100 Pfund zu haben waren, kosteten in guter Ware 33—35 Mk., während sich die gemästeten Ochsen auch nicht höher stellten und nur in seltenen Fällen für auserlesene Stücke 36 Mk. erzielt wurden.

Bei Schafen stellte sich das Verhältnis etwas günstiger, denn mageres Vieh wurde mit 27—30 Pf. für das Pfund gekauft, während man für gemästete Tiere 30—33 Pf. erzielte. Da die Schafe je 50 Pfund und darüber zunehmen und die Mastkosten etwas geringer sind als bei Rindvieh, so wurde hierbei etwas mehr verdient.

Am lohnendsten war die Zucht bei Schweinen, denn wenn auch der Einkauf teuer war, so waren dafür auch die Preise für fettes Vieh entsprechend hoch. Mageres Vieh kostete je nach Alter und Beschaffenheit 40—60 Mk., gemästet brachten die Tiere 45—47 Mk. für den Zentner, was bei der starken Gewichtszunahme, die etwa das zwei- und einhalb- bis dreifache des ursprünglichen Gewichts beträgt, befriedigende Resultate ergab.

Der Absatz für sämtliche Viehgattungen vollzog sich das ganze Jahr hindurch so schlanke und glatt, wie nie zuvor.

Der Einkauf von magerem Vieh war für die Händler sehr schwierig, da bei dem Einkauf des Magerviehs in Ostpreußen Süd-Deutschland mehr als sonst als Konkurrent auftrat. Bei dem Ankauf von Fettvieh für den Berliner Markt entstanden den Händlern vielfach Verluste dadurch, daß das Vieh ungenügend gemästet war und daher bei dem Transport ein verhältnismäßig hoher Gewichtsverlust eintrat.

**Vieh-
handel.**

Den Klagen der Viehhändler über die Stellung zu großer Wagen hat die Eisenbahnverwaltung nach den uns zugegangenen Mitteilungen im letzten Jahre Rechnung getragen, denn man bekommt jetzt fast stets die Wagen in der bestellten Größe. Ferner sind jetzt auch auf der Station Briesen einige verdeckte Viehbuchten erbaut worden.

Das Getreidegeschäft war bei Beginn des Jahres unbedeutend, denn die Borräte in Ostpreußen waren geräumt und man war ausschließlich auf die Zufuhren aus Rußland angewiesen. Es wurde bis zur Ernte nur das Notwendigste gekauft, da man allein auf den Absatz an die benachbarten Mühlen beschränkt war. Bei dem ungünstigen Preisniveau in unsrer Gegend hatten die Mühlen aber ihre Produktion gewaltig vermindert, ja sie hatten vielfach, um ihre Kunden zu befriedigen, große Mengen Roggenmehl aus andern Provinzen, besonders aus Pommern, bezogen. Um so nachteiliger wirkte es, daß sich infolge der kalten Witterung und des fast fortwährenden Regens in den Monaten Juli und August die Ernte um viele Wochen verschob. Der Roggen lag wochenlang auf dem Felde und konnte nicht eingefahren werden, und es ist dann auch schließlich noch viel Roggen in feuchtem Zustande unter Dach gekommen. Selten hat sich die Ernte so lange hingezogen, wie im Vorjahre, und es sind deshalb auch die Herbstsaaten sehr spät bestellt worden. Die zuerst an den Markt gebrachten Partien Roggen waren fast ausnahmslos klamm, zum Teil naß und mit Auswuchs behaftet und daher zum Vermahlen schlecht zu brauchen. Erst vom September ab besserte sich die Qualität.

**Getreide-
handel.**

Während wir im vorigen Jahre von Ostpreußen Roggen beziehen mußten, ist nach der Ernte viel Roggen von hier dorthin verkauft worden. Auch die Seestädte Königsberg, Danzig und Stettin traten als Käufer von Roggen auf und versandten namentlich viel nach Schweden, das eine vollständige Mißernte gehabt hatte. Das meiste aber kauften unsre Mühlen, die ihren Betrieb wieder in vollem Umfange aufgenommen haben. Weizen, der jetzt bei uns weniger angebaut wird, als früher, wurde zum allergrößten Teil von unsern

Mühlen erstanden. Die Qualität des Weizens war recht gut, weniger jedoch die der Gerste, die zum Teil unreif und naß eingefahren worden war. Besonders war dies bei der Gerste, in die Klee hineingesät war, der Fall. So kam sie denn vielfach mit Geruch behaftet an den Markt, auch hatte, was bei der hier fast ausschließlich angebauten Braugerste das Schlimmste ist, die Keimfähigkeit gelitten, sodaß der Ausfall der nicht gekeimten Körner durchschnittlich 12 % beträgt. Infolge dieser Mängel kamen natürlich viel Differenzen zwischen Käufer und Verkäufer vor. Wie wir bereits anführten, war aber die Qualität der Gerste fast in ganz Deutschland gering, sodaß schließlich auch unser Produkt ganz guten Absatz fand. Neben den westpreußischen Brauereien trat Ostpreußen sowie ein Teil von Pommern als Käufer auf; dagegen ist der Absatz nach Sachsen und Thüringen, wo sonst unsre Gerste viel begehrt wurde, gleich Null geblieben.

Hafer wird hier nur wenig angebaut und kommt fast garnicht in den Handel, da die Proviantämter das Vorhandene vom Landwirt direkt einkaufen. Über den Einkauf durch die Proviantämter wird viel geklagt, da diese nicht nur den Handel möglichst zu umgehen suchen, sondern auch in den Fällen, in denen sie sich genötigt sehen, vom Händler zu kaufen, diesem bei gleicher Qualität einen geringeren Preis zahlen als den Landwirten.

Im ganzen Jahre war das Getreidegeschäft schleppend und brachte wenig Nutzen, da trotz der reichen Ernte die Ware schwer heranzuziehen war. Die Angebote seitens der Landwirte haben sich verringert, was besonders darauf zurückzuführen ist, daß der Getreideverkauf der durch die Ansiedlungskommission angekauften Güter durch die landwirtschaftlichen Zentral-Darlehnkassen in Posen und Danzig vermittelt wird.

Eine Besserung würde der Getreidehandel erhoffen, wenn die Eisenbahn Unislaw—Thorn und Thorn—Scharnau gebaut und die Staffeltarife nach dem Westen wieder eingeführt würden.

**Futter-
mittel-
handel.**

Während des ganzen verflossenen Jahres hat das Futtermittelgeschäft, namentlich das in Kleie, Überraschungen und teilweise große Enttäuschungen gebracht.

Die schlechten Ernteergebnisse des Jahres 1901 ließen auf einen starken Bedarf in Kraftfuttermitteln rechnen, der auch tatsächlich vorhanden gewesen ist, den aber besonders die Landwirte hiesiger Gegend mit Rücksicht auf ihre schlechte materielle Lage, die große Einschränkungen gebot, nicht befriedigen konnten. Dies war schon Grund genug für Einengung des hiesigen Geschäfts. Hierzu trat aber noch die geringe

Ernte in den Gegenden, welche die Hauptbezugsquelle für uns bilden, des Wolgagebiets, wodurch dort auf hohe Preise gehalten wurde, während diesen hier jeder Stützpunkt mangelte.

Endlich machten uns noch die im Norden und Süden Deutschlands gelegenen Mühlen vermittelt des bis zum 1. Juli 1902 gültig gewesenen Notstandstarifs für Kleie bis in unsre nächste Nachbarschaft hinein sehr scharfe Konkurrenz. So konnte es nicht ausbleiben, daß die hiesigen Händler während der ersten Hälfte des Berichtsjahres mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, um ihre Absatzgebiete auch nur in beschränktem Maße sich zu erhalten; von einer Ausdehnung des Geschäfts konnte natürlich ebenso wenig die Rede sein, wie von einem nennenswerten Gewinn. Die Preise haben sich während dieser Periode im allgemeinen wenig geändert. Ein Umschlag trat infolge anhaltenden Regenwetters in den Monaten Juli—August und der hierdurch entstandenen Verzögerung in der Ernte ein. An Futter herrschte Mangel, Nachfrage in Kleie wurde recht lebhaft, wodurch eine rapide Preissteigerung hervorgerufen wurde, ohne daß der große Bedarf befriedigt werden konnte, und die Inhaber von Waren wurden jetzt für die lange Zeit der Geschäftslosigkeit einigermaßen entschädigt. Dieser kurzen Periode des Aufschwungs folgte eine um so längere von Geschäftsunlust und drückender Flaue. Das anhaltende Regenwetter hatte die Qualität der der Menge nach reichen Ernte, namentlich aber in Gerste und Hafer, ungemein geschädigt, sodaß diese feuchten und schlechten Sorten zum Verkauf fast ganz ungeeignet waren und nur zu Futterzwecken erhalten mußten, weshalb natürlich die Landwirte sich im Kauf von Futtermitteln ungemein einschränkten. Da in Westpreußen und Posen die Regenperiode wohl länger angehalten hat als in den westlicher gelegenen Landstrichen, so war hier denn auch der Bedarf an Kleie und Ölkuchen noch geringer als in unsern sonstigen Absatzgebieten, die aber namentlich nur helle mehligte Ware beziehen. Für diese Sorten hatte sich der Abzug auf ziemlich guter Höhe erhalten, während die gewöhnlichen russischen Sorten — die hiesigen Landwirte legen den Hauptwert auf Reinheit der Ware, weniger auf deren Farbe — andauernd nur schwerfälliges Unterkommen fanden. Unter diesen Umständen büßten auch die Preise dauernd ein und stellten sich am Schlusse des Jahres auf etwa 60—70 Pf. für 100 kg niedriger als am Anfange, abgesehen natürlich von der genannten Periode außergewöhnlicher Steigerung. Die Hoffnung auf Besserung im Frühjahr ist geschwunden, da die Vorräte von zu verfütterndem Getreide in erster Hand noch recht bedeutend sind.

Das Geschäft in Ölkuchen glich im großen und ganzen dem in Kleie, nur für Leinkuchen und Sonnenblumenkuchen zeigte sich zeitweise bessere Nachfrage, die die Preise stützte, während andere Sorten, namentlich aber Rübkuchen derartig vernachlässigt blieben, daß deren jetziger Wert als der niedrigste seit vielen Jahren zu bezeichnen ist. In letzter Zeit ist auch der Bedarf an anderen Kuchenarten geringer geworden, für die die Preise ebenfalls langsam, aber nachhaltig herunterzugehen begannen.

Während für Kuchen die verschiedensten Gegenden Rußlands Lieferanten waren, sind Kleiebezüge in der Hauptsache aus den südlichen Gouvernements, deren Ernte im Berichtsjahre sehr gut war, gemacht worden; die nördlich gelegenen Distrikte blieben uns wegen ihrer zu hohen Forderungen fast dauernd verschlossen, was im Interesse der in den letzten Jahren mit vieler Mühe angebahnten Verbindungen recht bedauerlich ist.

**Getreide-
müllerei.**

Das Jahr 1902 ist für unsre Mühlenindustrie in seinen ersten sieben Monaten recht schlecht gewesen, da das Rohmaterial fehlte und man, nachdem auch die Vorräte in Ostpreußen aufgebraucht waren, auf die Einfuhr von Weizen und Roggen aus Rußland angewiesen war. Die Preise waren deshalb hier unverhältnismäßig hoch und unsre Mühlen mußten, da sie nach außerhalb nicht mehr konkurrenzfähig waren, ihren Betrieb einschränken. Dazu zogen die recht hohen Mehlpreise auch einen Import fremder Mehle hierher. Das russische Getreide war aber nicht nur teuer, sondern zeigte auch bei den Abladungen über Alexandrowo häufig bedeutende Fehlmengen, was ebensoviel auf Unreellität der russischen Ablader als auch auf Beraubung während des Transports zurückzuführen ist. Die hiesigen Empfänger waren aber doppelt geschädigt, da sie auch für das fehlende Getreide den Zoll zu zahlen hatten.

Mit Eintritt der neuen Ernte änderte sich die Lage unsrer Mühlenindustrie, wenn freilich auch sich die Reife und das Hereinbringen namentlich des Roggens um beinahe vier Wochen verzögert und daher viele Mühlen wegen vollständigen Körnermangels still stehen und durch Bezug von auswärtigem Mehl ihren dringendsten Bedarf decken mußten. Der quantitativ großartige Ausfall der neuen Ernte hat aber bald jeden durch den Stillstand etwa verursachten Schaden gedeckt. Anfangs machte die größere Feuchtigkeit des Getreides den Mühlen noch rechte Schwierigkeiten, was besonders deshalb als lästig empfunden wurde, als durch den vorhergehenden Mangel der Bedarf an Roggenmehl auf das Höchste gestiegen war und infolge

der klammen Beschaffenheit des Getreides die Mühlen nur etwa drei-viertel ihrer vollen Leistungsfähigkeit erreichten. Da das gewonnene Mehl nicht so backfähig war, wie in sonstigen Jahren, wurde bei der Abnahme, wenn frühere Schlüsse vorlagen, die Ware häufig beanstandet, doch hat sich jetzt der Konsument an die geringere Backfähigkeit des Mehles gewöhnt, weil fast alles aus deutschem Getreide der letzten Ernte hergestellte Mehl den gleichen Fehler, wenn auch mit der Zeit in geringerem Grade, aufweist. Die Müllerei ist allmählich in die Bahnen eines zwar nicht übermäßig gewinnbringenden, so doch regelmäßigen und auskömmlichen Geschäftsganges gelangt, und dieser gute Geschäftsgang hat auch noch bis in das neue Jahr hinein angehalten. Es ist reichlich Getreide vorhanden und die Mühlen können namentlich nach Wiedereröffnung der Schifffahrt mit ihrem Fabrikat bei ziemlich lohnenden Preisen nach auswärts gehen, ohne daß gleichzeitig der lokale Markt überfüllt wäre. Die im Frühjahr 1901 zur Festsetzung und Hochhaltung der Mehlpreise für bestimmte Distrikte ins Leben getretene Ostdeutsche Müllerei-Vereinigung ist daher auch zur Zeit zwecklos, da jede Mühle ihre volle Leistungsfähigkeit entfalten kann und dem freien Wettbewerb zu begegnen in der Lage ist.

Als äußerst unbequem und geradezu schädigend für die Thorner Mühlen wird es empfunden, daß das hiesige Proviantamt bei seinen Roggeneinkäufen nicht der allgemeinen Preislage des Getreides Rechnung trägt, sondern einen einmal angenommenen Preis fortbezahlt, auch wenn er weit über die in der Umgegend gezahlten Preise hinausgeht. Dadurch wird aber den Thorner Mühlen, die einen großen Teil ihres Bedarfs aus dem hiesigen Markte nehmen, die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Nachbarmühlen während der Dauer des Einkaufs durch das Proviantamt bedeutend erschwert.

Über den Wollhandel im Jahre 1902 läßt sich in diesem Jahre insofern günstiger berichten, als die Konjunktur im Gegensatz zu dem vorangegangenen Jahre steigend war. Trotz alledem geht aber der Wollhandel in unserm Bezirk immer mehr zurück, denn die Landwirte finden bei der Schafzucht keinen Nutzen und schränken sie deshalb ein, sodaß kaum einige tausend Zentner Schmutzwolle in den Handel kommen. Ein Teil der Landwirte handelt direkt mit Fabrikanten, ein Teil sendet die Wolle zur Auktion nach Berlin. Die Preise fingen mit 40 Mk. an und stiegen bis 50 Mk. für 100 Pfund. Diejenigen Besitzer, die mit ihrer Wolle nach Berlin zur Auktion gehen, behandeln solche vorzüglich und erhalten auch deshalb bessere Preise. Das in unserm Bezirk umgesetzte Quantum Schmutzwolle kann auf 3—4000

**Woll-
handel.**

Zentner geschätzt werden, worunter aber auch ein Teil von auswärts bezogener Wolle sich befindet.

**Dünge-
mittel-
handel.**

Das Jahr 1902 unterschied sich für den Absatz von künstlichen Düngemitteln wenig von dem vorhergehenden, denn es beginnt jetzt auch in unsrer Gegend der Verbrauch auf den einzelnen Gütern ziemlich gleichmäßig zu werden. Während in den früheren Jahren der Verlust von Abnehmern — sei es, daß diese infolge der allgemeinen Bewegung unter den Landwirten gegen die Kaufleute von deutschen Genossenschaften und die Polen auch aus nationalen Gründen von polnischen Genossenschaften kauften, oder daß die betreffenden Güter in die Hände der Ansiedlungskommission übergingen — durch den jährlich zunehmenden Bedarf der treugebliebenen Käufer zum wenigsten ausgeglichen wurde, trifft dies jetzt nicht mehr zu, sodaß für das Berichtsjahr ein Minderabsatz gegen frühere Jahre zu bemerken war.

Am empfindlichsten für unsern Düngemittelhandel sind die Ankäufe der Ansiedlungskommission, wodurch ein recht bedeutender Teil des Absatzes, wenigstens solange das betreffende Land in den Händen der Ansiedlungskommission sich befindet, ganz verloren geht.

Schädigend wirkt ferner die Bestimmung des Kalisyndikats, das die Kaufleute erheblich schlechter stellt als die landwirtschaftlichen Vereine und Genossenschaften.

**Zucker-
pro-
duktion.**

Die Zuckerfabrik Neu-Schönsee verarbeitete in ihrer letzten Kampagne vom 1. Oktober bis zum 12. Dezember 595896 Zentner Rüben, deren Durchschnittspolarisation 14,75 % betrug. Die Kampagne der Zuckerfabrik Anislaw begann am 3. Oktober und dauerte bis 14. Dezember. Es wurden darin 847000 Zentner Rüben verarbeitet, woraus 111894 Zentner Rohzucker I. Produkt, 10844 Zentner II. Produkt und 1500 Zentner III. Produkt gewonnen wurden. Die Ausbeute ist gegen das Vorjahr um fast 1 % höher gewesen.

Von der Zuckerfabrik Kulmsee ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

Unsre 21. Kampagne begann am 7. Oktober 1902 und wurde am 19. Dezember beendet. In 135 Arbeitsschichten à 12 Stunden wurden 3119160 Zentner Rüben verarbeitet gegen 3594280 Zentner im Jahre vorher. Die Durchschnittsleistung in 24 Stunden betrug 46210 Zentner gegen 48408 Zentner im Vorjahre. Die vielen Stockrüben und der starke Frost in dieser Kampagne haben die Verarbeitung stark beeinträchtigt.

Angebaut waren in diesem Jahre für uns 22754 Morgen und wurden davon im Durchschnitt 140 Zentner pro Morgen geerntet gegen

147 $\frac{1}{2}$ Zentner im vorigen Jahre. Die Rüben von ca. 500 Morgen wären im Boden eingefroren und gelangten nicht zur Ablieferung.

Die Witterung war dem Wachstum der Rüben nicht günstig, es fehlte vor allem Wärme und Sonnenschein. Trotzdem war der Zuckergehalt zufriedenstellend — jedenfalls besser als man nach dem Wetter irgend hoffen durfte.

Im Durchschnitt der Kampagne hatten die Rüben 15,14 % Zucker i. d. R. gegen 14,86 % im Vorjahre.

Zucker wurde gewonnen:

427488 Zentner I. Produkt	=	13,705 %
17540 „ Nachprodukte	=	0,562 %
<u>445028 Zentner</u>		<u>14,267 %</u>

gegen 13,43 % im Jahre vorher.

Die große Überproduktion des vorigen Jahres hatte die Zuckerpriese auf ca. 6 Mk. pro Zentner inkl. transito franko Neufahrwasser herabgedrückt, im Laufe der letzten Kampagne trat eine Besserung ein und stiegen die Preise bis auf 8 Mk. und darüber. Die Ursache dieser Besserung ist meist auf die Minderproduktion zurückzuführen, diese beträgt in Deutschland ca. 11 Millionen Zentner und in Europa überhaupt ca. 24 Millionen Zentner. Durch diese Preissteigerung und durch den Kartellgewinn, der pro Zentner Zucker ca. 1,30 Mk. beträgt, und durch oben beregte gute Qualität der Rüben wurde das finanzielle Ergebnis ein besseres als irgend erwartet; bis heute zahlten wir unsern Aktionären 80 Pf. pro Zentner Rüben neben freier Rückgewähr von 48 % Schnitzeln. Frachten für Rüben und Schnitzel trug die Fabrik.

Ein Teil unsrer Produktion ist noch unverkauft — dieser zum heutigen Tagespreis eingesezt, dürfen wir aber bestimmt darauf rechnen, noch eine Nachzahlung von ca. 10 Pf. pro Zentner Rüben leisten, und den Aktionären eine Dividende gewähren zu können.

Mit dem 1. September d. Js. tritt die Brüsseler Konvention in Kraft und hört damit auch das Kartell auf. Wir stehen dann auf dem Weltmarkt dem Auslande in freier Konkurrenz gegenüber. Der Ausfuhrzuschuß fällt fort, ein neues Kartell zu schaffen wird bei dem dann auf 2,40 Mk. herabgesetzten Zollschuß kaum gelingen.

Wie sich darnach die Verhältnisse für unsre Industrie entwickeln werden, ist heute schwer zu sagen.

Zu hoffen ist, daß die zu erwartende Konsum-Vermehrung im recht erheblichen Maße eintritt. Es berechtigt hierzu die Verbilligung des Zuckers durch Herabsetzung der Konsumsteuer von 10 auf 7 Mk.

pro Zentner, Fortfall des Kartell-Ausschlages und Verweisung der künstlichen Süßstoffe in die Apotheken.

**Spiritus-
pro-
duktion.**

Die Brennkampagne 1901/02 hatte eine außerordentlich große Spiritusproduktion ermöglicht und in Deutschland Bestände ansammeln lassen, die Ende Mai 1902 die enorme Höhe von 190 $\frac{1}{2}$ Millionen Liter erreichte. Derartige Vorräte waren in Deutschland, so lange eine amtliche Statistik die Kontrolle der Vorräte ermöglicht, noch nicht vorhanden gewesen, und sie überstiegen die nächstgrößten statistisch festgestellten Vorräte noch um 48 Millionen Liter. Um den Preisdruck, den die Höhe dieser Vorräte herbeizuführen drohte, zu mindern, schlug die Zentrale für Spiritus-Verwertung und der verbündete Verwertungsverband deutscher Spiritusfabrikanten den deutschen Brennern eine Einschränkung der Spiritusproduktion vor. Es gelang dem Ring, 90 $\frac{1}{2}$ % der landwirtschaftlichen Kartoffelspiritusproduktion zu einer Einschränkung in dem beanspruchten Umfange vertraglich zu verpflichten und die Produktion weiterer 5 $\frac{1}{2}$ % ebenfalls durch Vertrag zu begrenzen. Die Wirkung äußerte sich sofort nach Beginn der neuen Kampagne. Man fing mit der Spiritusproduktion erheblich später an als in früheren Jahren, sodaß in den Monaten Oktober, November und Dezember bereits 32 Millionen Liter Spiritus weniger produziert wurden, als im Vorjahre. Die Spiritusbestände in Deutschland, die im Jahre 1901 vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember um etwa 47 Millionen Liter zugenommen hatten, haben sich in demselben Zeitraum im Jahre 1902 um 5 Millionen Liter verringert. Die Spirituspreise gingen infolgedessen in die Höhe und der Abschlagspreis der Zentrale für Spiritus-Verwertung konnte von 30 auf 36 Mk. erhöht werden. Ermutigt durch diesen Erfolg, beabsichtigt die Zentrale, auch in Zukunft die Produktion von Spiritus in der Höhe des jeweiligen Bedarfes festzulegen und dadurch einen lohnenden Preisstand zu erzielen.

Unsre Likörfabrikanten sind natürlich mit der Preiserhöhung des Spiritus wenig einverstanden, zumal da zu gleicher Zeit auch der Preis für Zucker durch das Zuckerkartell gesteigert worden war, während doch der Konsum bei dem wirtschaftlichen Tiefstand heruntergegangen war und sich deshalb eine entsprechende Preissteigerung der Liköre nicht durchführen ließ.

Die Beurteilung, die der Spiritusring erfährt, ist natürlich je nach dem Standpunkt des Beurteilers verschieden. In den von dem Deutschen Handelstag herausgegebenen „Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handelstags über die Kartelle“ befinden sich ver-

schiedene scharfe Urteile über das Wesen des Spiritus-Syndikats. Daraufhin hat uns ein unserm Bezirk angehöriges Mitglied dieses Kartells eine Schilderung der Organisation und der Tätigkeit der Zentrale für Spiritusverwertung, G. m. b. H., zur Verfügung gestellt, die wir gern hier aufnehmen, ohne uns die Ausführungen in allen Punkten zu eigen zu machen, doch glauben wir, daß derartige Berichte nur zur Klärung dienen können zu einer Zeit, in der die Frage der Nützlichkeit oder Schädlichkeit der Kartelle die gesamten Erwerbsstände beschäftigt. Der Bericht lautet:

„Die Zentrale für Spiritus-Verwertung, G. m. b. H., ist eine Vereinigung von Spritfabriken, die mit einer Vereinigung von Brennereien, dem Verwertungs-Verbande Deutscher Spiritusfabrikanten, einen Vertrag geschlossen hat, dessen wesentlichste Bestimmungen bedingen, daß der gesamte vom 1. Oktober 1899 bis 30. September 1908 von den Brennereien erzeugte Rohspiritus der Zentrale zur Verwertung geliefert werde, während die Zentrale ihn abzunehmen, und nach Bedarf als Sprit, denaturierten oder rohen Branntwein zu verwerten hat.

Bei der Bildung der Zentrale wurde darauf Rücksicht genommen, daß auch die Rohspiritushändler ihre Geschäfte fortsetzen und mit ihrer früheren Brennerei-Kundschaft in Verkehr bleiben können. Sie erhalten Provision für die Vermittlung des Verkehrs zwischen der Brennerei und der Zentrale, und ihre Spiritusreservoirs werden gegen angemessene Entschädigung zur Lagerung des Spiritus benutzt.

Es erscheint nun zweckmäßig, zu zeigen, wie gestaltet sich der Verkehr

1. zwischen den Rohspiritus-Brennern und der Zentrale,
2. zwischen den Gesellschaftern der Zentrale,
3. zwischen der Zentrale und der Kundschaft.

1. Jeder Brennerei wurde es überlassen, den Umfang ihrer Produktion selbst zu bestimmen. Andererseits aber wurde auch eine Preisgarantie nicht übernommen. Man ging von der Erwägung aus, daß eine übergroße Produktion die Preise so senken würde, daß die schließlich unrentablen Preise die Produktion einengen müßten. Eine vertragliche Produktionsbeschränkung für die Vertragsbrennereien, bei guten Preisen für das Produkt, hätte eine Vermehrung der Brennereien auch da, wo sie sonst eine wirtschaftliche Berechtigung nicht besaßen, hervorgerufen.

Der durch Überproduktion erzeugte Preisdruck ist auch in nicht kartellierten Betrieben das Mittel, um die Produktion und den Ver-

brauch in ein angemessenes Verhältnis zu bringen. Um einer drohenden Überproduktion zu Verlust bringenden Preisen vorzubeugen, betrieb die Zentrale im Jahre 1902 mit Erfolg eine Vereinbarung aller deutschen Brenner zum Zwecke einer freiwilligen Einschränkung der Spiritus-Produktion.

Eine derartige verbindliche Selbstbeschränkung der Produktion wäre bei der großen Anzahl (über 4000) der abzuschließenden gleichlautenden Verträge ohne die Organisation der Zentrale für Spiritus-Verwertung unmöglich gewesen.

Die Verpflichtung der einzelnen Brennerei bezüglich der Produktionseinschränkung galt nur auf ein Jahr und diese zeitliche Begrenzung schaltete alle Gefahren aus, welche eine dauernde Produktionsbindung lediglich der Vertragsbrennereien für diese hätte bringen können, zumal der Preis für das Produkt ein mäßiger blieb.

2. Der Verkauf wurde seitens der Zentrale so organisiert, daß er sich möglichst in der gleichen Art, als früher, vollziehen konnte. Es ist deshalb überall, wo Spritfabriken direkt mit ihrer Kundschaft verkehrten, die Besorgung der Geschäfte diesen Fabriken verblieben. Sie verkauften und gewähren Kredite in der gleichen Art, wie früher. Die Geschäfte nach denjenigen Gebieten, in denen Spritfabriken nicht bestehen, und nach dem Auslande, werden von der Zentralstelle besorgt.

Das Abrechnungswesen zwischen den Gesellschaftern der Zentrale mit dieser ist in einfacher und übersichtlicher Form geregelt. Die Handhabung des Verkehrs zwischen der Zentrale und ihren Mitgliedern unterliegt den Beschlüssen der Generalversammlungen der Zentrale. Es ist dort niemals eine Klage zum Ausdruck gelangt, daß — wie in den „Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handeltags über die Kartelle“ es heißt — die Mitglieder „geknebelt“ seien.

Das gemeinsame Zusammenwirken einer großen Anzahl von Fabriken bedingt es, daß der individuellen Selbständigkeit des einzelnen Schranken gezogen sind. Überall, wo sich eine Vielheit von Menschen zu einem gemeinsamen Zwecke verbindet, wird der einzelne sich der Gesamtheit unterordnen müssen.

Die Gesellschafter der Zentrale sind über diese Notwendigkeit hinaus in ihrer Selbständigkeit nicht beschränkt, in dem technischen Fabrikationsbetriebe sind sie vollständig frei; jede Ersparnis, welche eine Vervollkommnung des Betriebes mit sich bringt, kommt dem einzelnen Fabrikanten ebenso zu statten, wie früher.

3. Die Spirituspreise waren früher erheblichen und täglichen

Schwankungen unterworfen, welche für alle Spiritus verarbeitenden Industrien große Gefahren mit sich brachten.

Die Zentrale hat die für die einzelnen Brennkampagnen geltenden Verkaufspreise verhältnismäßig selten abgeändert; sie hat in der Regel den für die Kampagne festgesetzten Grundpreis nur um die Vergütung für die Kosten, welche die Lagerung, Verzinsung und Schwund der Ware verursachen, erhöht.

Die Angaben der „Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handelstags über die Kartelle“, daß die Zentrale den Spritpreis von 40 auf 55 Mk. erhöht habe, ist unrichtig. Wenn man den früheren Berliner Spritpreis mit 4 Mk. über den Rohspirituspreis der Berliner Börse annimmt, dann war der Durchschnittspreis

Oktober/September 1896/97	Mk. 43,82
„ „ 1897/98	Mk. 50,92
„ „ 1898/99	Mk. 45,33
	<u>Mk. 140,07 = Mk. 46,69</u>

während der durchschnittliche Berliner Verkaufspreis der Zentrale in den drei Jahren ihres Bestehens

Oktober/September 1899/1900	Mk. 48,50
„ „ 1900/1901	Mk. 47,05
„ „ 1901/1902	Mk. 39,15
	<u>Mk. 134,70 = Mk. 44,90</u>

betragen hat. Der Trinkkonsum in Deutschland ist in höherem Maße von der allgemeinen Wirtschaftslage, als von dem Preise des Sprits abhängig. Die amtliche Statistik zeigt, daß, obwohl der Spirituspreis um 8 Mk. im Jahre 1901/02 zurückgegangen war und die Zunahme der Bevölkerung einen erhöhten Verbrauch begründete, der Trinkkonsum in diesem Jahre um 3,2 Mill. Str. r. A. hinter dem Verbrauch des Vorjahres zurückgeblieben ist.

Der Gärungseffig-Industrie hat die Zentrale besondere Rabatte gewährt, die bei höheren Preisen steigen. Die Zentrale wollte die Konkurrenzfähigkeit der Alkoholeffig-Industrie gegen die Holzessig-Industrie hierdurch kräftigen.

Wenn man berücksichtigt, daß die Alkoholeffig-Industrie in früheren Jahren bei steigenden Spirituspreisen im Verhältnisse zur Erhöhung der Spirituspreise ihre Produktionskosten verteuert sah, so muß man anerkennen, daß sie der Zentrale eine Stärkung ihrer Position zu verdanken hat.

Eine Ausdehnung des Branntweinverbrauchs war nur zu erwarten, wenn es gelang, den Verbrauch von denaturiertem Brannt-

wein erheblich zu vermehren. Die Zentrale hat erhebliche Mittel aufgewandt, um diesen Verbrauch zu fördern. Die Einrichtung einer besonderen Abteilung für die Verwendung von Branntwein zu technischen Zwecken hat der Fabrikation von Lampen, Kochern, Öfen, Motoren Anregungen für die Verbesserung und Verbilligung dieser Apparate u. gegeben. Außerdem wurde der Branntweinpreis für diese Verwendungszwecke sehr niedrig gestellt, und z. B. die Spiritus-Motoren-Industrie erst durch die langfristige Garantie gleichmäßiger billiger Preise ermöglicht. Es ist ein Verdienst der Zentrale für Spiritus-Verwertung in Deutschland neue Verwertungsarten für Spiritus geschaffen zu haben, dessen Rohprodukt, die Kartoffeln, für die Kultur des ärmsten Bodens eine große Bedeutung hat. Von diesem Verdienste erwähnen die „Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handelstags über die Kartelle“ nichts. Dagegen tadeln sie es, daß die Detailpreise für denaturierten Branntwein öffentlich bekannt gegeben werden. Diese Detailpreise lassen dem Händler einen Nutzen von 20—30 %, der mit Rücksicht auf die Ausschaltung des Risikos die Möglichkeit des Bezuges kleiner Mengen und die Größe des Umsatzes angemessen erscheint.

Was den Export der Zentrale anbelangt, ist es richtig, daß die Zentrale zu billigeren Preisen ins Ausland als im Inlande verkauft hat. Abgesehen davon aber, daß hierfür alle Gründe anzuführen sind, die im Interesse der deutschen Produktion auch bei anderen Kartellen für die zeitweilige Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit solcher Verkäufe gelten, ist zu berücksichtigen, daß die Verkäufe in den 3 vollendeten Geschäftsjahren der Zentrale nur etwa $4\frac{1}{2}$ % der Produktion dieser Jahre betragen haben. Es hat sich auch hier lediglich um solche Mengen gehandelt, für welche im Inlande eine Verwendung nicht zu finden war. Auch wenn man die Inlandspreise auf das Niveau der Auslandspreise hätte sinken lassen, war die Verwertungsmöglichkeit nicht gegeben. Mußte man aber den Überschuß zu Lager gehen lassen, dann hätten die Kosten der Lagerung zu einer Erhöhung der Inlandspreise für die hier gebrauchten Mengen geführt.

Die Interessen der heimischen Industrien, welche Spirituspräparate exportieren, werden berücksichtigt. Die Ätherfabriken z. B. erhalten für diese Zwecke erhebliche Preiserleichterungen.

Zum Schlusse will ich nicht unterlassen, gegen die Angabe der „Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handelstags über die Kartelle“ mich zu wenden, daß die Zentrale für Spiritus-Verwertung gegen nicht dem Kartelle angeschlossene Betriebe „gewalttätig“ vor-

gegangen sei. Es fehlt hier jede weitere Angabe, die eine Prüfung der Berechtigung eines solchen Vorwurfs möglich macht, und man hätte erwarten dürfen, daß wenn eine derartige Behauptung aufgestellt wird, sie nicht beweislos veröffentlicht wird.“

Durch Bauten und Neueinrichtungen im vergangenen Jahre ist die Thorner Stärkfabrik jetzt in die Lage gesetzt worden, Kartoffelmehl herzustellen, während sie früher nur feuchte Stärke, die zur Weiterverarbeitung an das Hauptgeschäft in Glogau gesandt wurde, fabrizierte. Gleichzeitig ist eine gänzliche Umgestaltung des Wasserbeschaffungs-Systems vorgenommen worden, und man hofft, daß nunmehr der Betrieb nicht wieder durch Wassermangel gehindert werde.

**Stärke-
fabri-
kation.**

Die vorletzte Kampagne wurde Ende Februar 1902 beendet, das Reiben sogar schon Ende Januar eingestellt, obwohl kein Mangel an Rohmaterial bestand und die Preise sehr niedrig waren. Die Preise waren doch noch zu hoch, um mit Vorteil feuchte Stärke daraus herzustellen, da man die hohe Fracht von Thorn nach Glogau in Rechnung stellen mußte.

Wegen nicht rechtzeitiger Vollendung der Bauten begann die letzte Kampagne erst Mitte Oktober. Unter der allgemeinen Annahme einer reichlichen Kartoffelernte setzten die Kartoffelpreise mit $4\frac{1}{4}$ bis $4\frac{1}{2}$ Pf. für das Prozent Stärkegehalt ein, um aber Ende November zu steigen und bei Schluß des Jahres die Höhe von $6\frac{3}{4}$ —7 Pf. zu erreichen. Diese Befestigung der Kartoffelpreise ist darauf zurückzuführen, daß man die Ernte anfänglich überschätzt hatte, auch hat der frühzeitig eintretende strenge Frost, der das Herausnehmen eines Teiles der Kartoffeln verhinderte, hierbei mitgewirkt. So wie sich das Rohmaterial verteuerte, zogen auch die Preise für Kartoffelfabrikate an, denn während bei Beginn der Kampagne 14 Mk. für 100 kg Parität Thorn notiert wurde, stiegen diese Preise bis zum Schluß des Jahres auf 17,50 Mk. für Superior Kartoffelmehl.

Die Arbeiterverhältnisse waren stets günstig, denn da die Arbeit in der Stärkfabrik dann beginnt, wenn die Außenarbeiten ihrem Ende entgegengehen, so herrscht stets ein ziemlicher Andrang, zumal da die Löhne verhältnismäßig hoch stehen, wenn auch die Höhe der Löhne zum Teil durch die schwere und unangenehme Arbeit, wie sie die Herstellung von Kartoffelstärke mit sich bringt, gerechtfertigt wird.

Der Kartoffelhandel war im Vorjahre sehr geringfügig, da die Qualität unsrer Kartoffeln nicht besonders gut war und die auswärtigen Stärkfabriken so schlechte Preise boten, daß ein Versand

**Kartoffel-
handel.**

nicht möglich war. Nur zu Saatzwecken wurden einige Partien nach Ostpreußen verkauft, der Rest diente dem Konsum des Places und der Umgebung.

Holzhandel.

Um die Lage des vorjährigen Holzmarktes beurteilen zu können, müssen wir auf die Verhältnisse des Vorjahres zurückgreifen und diese einer eingehenden Betrachtung unterziehen.

Infolge der durch die vielen Konkurse der Banken und der mit diesen verbundenen industriellen Unternehmungen geschaffenen Geldunsicherheit, wurde den Holzhändlern, die unter den durch den allgemeinen Rückgang der Industrie, Aufhören der Bautätigkeit, hervorgerufenen Umständen besonders zu leiden hatten, in finanzieller Hinsicht das größte Mißtrauen entgegengebracht, der Kredit in jeder Weise entzogen. Namentlich den russischen Importeuren wurde ein Flüssigmachen von Kapitalien fast unmöglich, umsomehr, als die Stimmung der interessierten Kreise eine derartig pessimistische war, daß sie auf eine baldige Besserung der bestehenden Verhältnisse nicht sonderlich rechneten und immer nur auf den mit großen pekuniären Opfern verknüpften Mißerfolg der letzten Saison zurückblickten. Aufgrund dieser Faktoren war es nun das Bestreben der deutschen wie russischen Holzhändler, möglichst wenig Hölzer auf den Markt zu bringen, damit in Anbetracht der noch mit Holz überfüllten Läger vom Vorjahre weitere Verluste vermieden würden. Es trafen daher 822 Traften weniger wie im Jahre 1901 ein. Nun zeigte sich aber, daß der Markt doch aufnahmefähiger, als wie man erwartet hatte, ja daß sogar ein Mangel an Rundholz späterhin eintrat und das nach hier geflößte Quantum der Nachfrage durchaus nicht genügte.

Die Preise zogen daher sofort an und steigerten sich, als die deutschen Abnehmer einen Überblick über die Sachlage gewannen, bedeutend, sodaß sie sich schließlich ca. 30 % höher als im Herbst des Vorjahres stellten. Die eintreffende Ware gelangte in den Besitz der Konsumenten, noch ehe sie den hiesigen Markt erreichte, und die russischen Verkäufer können mit den erzielten Erlösen zufrieden sein.

Zu leugnen ist jedoch nicht, daß die für Rohholz gezahlten Preise den Preisen für Schnittmaterial in keiner Weise entsprachen und nur durch den Mangel an Rohstoff bedingt wurden, wie die Mühlen auch nur den äußersten Bedarf deckten und vielfach von Abschüssen überhaupt absahen.

Nach Schillno gelangten bis 15. November d. Js. 927 Traften, welche laut nachstehender Berechnung den ungefähren Wert von 20 Millionen Mark haben.

295 010	Rund-Kiefern	. . . . .	à 25,—	Mt. =	7 175 250	Mt.
445 613	Balken, Mauerlatt, Timber	. . . . .	à 12,—	" "	5 347 356	"
500 684	Sleepers	. . . . .	à 5,30	" "	2 653 625	"
360 040	I. und II. kief. Schwellen	. . . . .	à 2,50	" "	900 100	"
51 682	kief. Riegelhölzer	. . . . .	à 1,20	" "	62 018	"
15 973	Rund-Tannen	. . . . .	à 22,—	" "	351 406	"
26 457	tann. Balken und Mauerlatten	. . . . .	à 10,—	" "	264 570	"
102 321	Rund-Elsen	. . . . .	à 15,—	" "	1 534 815	"
2 000	" Eschen	. . . . .	à 15,—	" "	30 000	"
346	" Espen	. . . . .	à 7,50	" "	2 595	"
182	" Birken	. . . . .	à 7,50	" "	1 365	"
65	" Rüstern	. . . . .	à 10,—	" "	650	"
378	" Weißbuchen	. . . . .	à 10,—	" "	3 780	"
11 209	eich. Plançons	. . . . .	à 32,—	" "	358 688	"
3 250	Rund-Eichen	. . . . .	à 20,—	" "	65 000	"
4 034	eich. Kreuzhölzer	. . . . .	à 2,—	" "	8 068	"
64 370	Rund-Schwellen	. . . . .	à 4,50	" "	289 665	"
119 576	eich. I. und II. Schwellen	. . . . .	à 4,—	" "	478 304	"
7 316	" I. und II. Weichenschwell.	. . . . .	à 5,50	" "	40 238	"
15 148	" I. und II. Tramwanschw.	. . . . .	à 1,80	" "	27 266	"
13 008	" Stäbe	. . . . .	à —,20	" "	2 601	"
42 545	" Blamiser	. . . . .	à —,70	" "	29 781	"
116 300	" Speichen	. . . . .	à —,10	" "	11 630	"
6 000	Eschen- und Buchenselgen	. . . . .	à —,30	" "	1 800	"
1 340	eich. Halbschwellen	. . . . .	à 2,—	" "	2 680	"

Von diesem Quantum gelangten nach Lipe a. D.:

Rundkiefern	. . . . .	195 075	Stück.
Kief. Mauerlatten, Balken, Timber	. . . . .	142 546	"
" Schwellen	. . . . .	31 972	"
" Riegelhölzer	. . . . .	63 819	"
Rundtannen	. . . . .	6 055	"
Tann. Mauerlatten und Balken	. . . . .	10 097	"
Rund-Elsen	. . . . .	9 756	"
" Eschen	. . . . .	297	"
" Espen	. . . . .	66	"
" Birken	. . . . .	46	"
" Rüstern	. . . . .	28	"
" Eichen	. . . . .	1 992	"
Eich. Plançons	. . . . .	112	"

Eich. Schwellen	7 Stück.
„ Speichen	1 508 „

Gezahlt wurden für:

Rundkiefern	70—80 Pf.
Rundtannen	50—60 „
Sleeper	85 „
Timber	1,05 Mk.
Balken	1,25 „
Kief. Schwellen	2,60—2,75 „
Eich. „	4,00 „

Was nun die Aussichten für nächstes Jahr anbetrifft, kann man diese keineswegs als schlechte bezeichnen, da durch den Mangel an Rundholz die vorhandenen Vorräte vollständig geräumt worden und die Nachfrage sehr lebhaft zu werden verspricht.

Man nahm anfangs an, daß die Importeure, angelockt durch die gezahlten hohen Preise, das zwei- bis dreifache Holzquantum auf den Markt bringen und infolgedessen die Preise bedeutend herabgehen würden, doch glaubt man heute nicht mehr, daß so massenhafte Zufuhren ankommen werden, denn der schlechte Winter erschwerte das Heranschaffen der Hölzer an die Wasserstraßen und so rechnet man auf höchstens 1500 Traften.

Erfreulich ist es, daß nunmehr der Bau des Holzhafens gesichert ist und dadurch die zahlreichen Mängel, die das Anstellen der Traften hier auf der Weichsel mit sich bringt, vermieden werden.

**Wein-
handel.**

Eine Hebung des Weinhandels im Berichtsjahre ist bei der Fortdauer der gedrückten wirtschaftlichen Lage leider nicht zu konstatieren, zumal das fortdauernde Angebot sogenannter Ausverkäufe und aus Liquidationsmassen herstammender Weine dazu beiträgt, den realen Weinhandel zu erschweren. Der Konsum bewegte sich hauptsächlich in Weinen geringer und mittlerer Klassen, während höhere und hochklassige Weine weiter nur schwache Nachfrage zeigten.

Die Leseu der verschiedenen in Betracht kommenden Produktionsgebiete haben sowohl quantitativ als auch qualitativ nur mittelmäßige Erträge geliefert.

In Frankreich steht der Ertrag des Jahres 1902 hinter den beiden Vorjahren zurück und auch die Qualität des Weines, soweit sie sich bis jetzt mit Sicherheit beurteilen läßt, hat bisher nicht vermocht, Vertrauen zu erwecken, sodaß der Handel bisher sich diesem Jahrgange gegenüber in der Hauptsache zurückhaltend gezeigt hat. Dagegen haben, nachdem die Weine des Jahrganges 1900 größtenteils

placiert waren, die 1901er lebhaftes Interesse geweckt, indem dieselben sich immermehr als gesunde sehr brauchbare Weine erweisen.

Auch im Mosel- und Rhein-Gebiet sind die Hoffnungen, die man anfänglich auf den 1902er Jahrgang gesetzt hatte, nicht erfüllt worden; sowohl das geerntete Quantum als auch die erzielte Qualität blieb hinter den gehegten Erwartungen zurück.

Die durch den Reichstag am Schlusse vorigen Jahres bewirkte en bloc Annahme des Zolltarifs, wodurch der von der Regierung vorgeschlagene Staffeltarif nach Alkoholgraden für Wein angenommen worden ist, hat nicht verfehlt, die am Weinhandel interessierten Kreise stark zu beunruhigen.

Wie wir bereits in der allgemeinen Übersicht hervorhoben, war die Bautätigkeit in unserm Bezirke abgesehen von den Städten Kulm und Briesen sehr gering, sodaß die Schneidemühlen nur mühsam ihren Betrieb aufrecht erhalten konnten. In Kulm wurden, außer fiskalischen Bauten, zur Steuerung der dortigen Wohnungsnot auch viele Privatgebäude ausgeführt, und in Briesen brachte die Ansiedlungskommission etwas Leben. Überall wird aber geklagt über das Mißverhältnis zwischen den Rohholzpreisen und den Preisen für Schnittwaren, denn wenn die Holzwerke auch nur geringen Absatz hatten, mußten sie bei den mäßigen Zufuhren die geforderten Preise bewilligen, da sie das Material brauchten, einmal zur Erledigung eingegangener Verpflichtungen, sodann auch, um ihre Werke überhaupt zu beschäftigen. Der Absatz nach den Nachbarprovinzen Ostpreußen und Posen sowie nach Berlin war ebenfalls nur von ganz kleinem Umfange.

**Holz-
schneide-
mühlen.**

Geklagt wird über die Holzauktionen der Oberförstereien hiesiger Gegend. Diese halten Lokaltermine für ländliche Besitzer ab, wobei die Holzhändler nicht zugelassen werden. Die verbleibenden geringwertigen Reste und ganzen Schläge kommen dann zum schlagweisen Ausgebot, und die Händler zahlen in der Regel für minderwertige Ware 15—20 % mehr als die Besitzer. Gute Bretterware und fehlende Bauhölzer werden dann von der Landkundschaft auf Kredit genommen, und es geht den Schneidemühlen durch die schleppende Zahlungsweise und durch Zinsverlust der an sich schon knappe Verdienst fast ganz verloren. Den Thorner Schneidemühlen wird durch die Ausdehnung der Uferbahn der Auswaschplatz von Jahr zu Jahr mehr verengt, und es erwachsen ihnen dadurch, daß sie die Hölzer lange Zeit im Wasser treiben lassen müssen, erhebliche Mehrkosten.

**Leder-
und Schuh-
waren.**

Das Garlebergergeschäft im Jahre 1902 war recht schwierig. Für Unterleder erhöhten die Gerber durchweg ihre Preise, weil besonders ausländische, aber auch inländische Rindhäute bei knapper Zufuhr wesentlich teurer wurden, andererseits der Bedarf in unsrer Gegend nicht lebhaft war und bei den knappen Geldmitteln der Sattler und Schuhmacher größte Vorsicht bei Gewährung von Kredit beobachtet werden mußte. Auch die Preise für Oberleder, wie Rofhleder, Kalbleder und besonders Schafleder zogen an. Schuhleder wird durch die immer weiter ausgebildete Chromgerbung für viele Zwecke verwendbar gemacht, wozu es lohgegerbt nicht zu brauchen war.

Ripfe aus indischen Rindhäuten gingen derart hoch bei ungenügender Qualität, daß darin das Geschäft gänzlich unlohnend wurde.

In rohen Rindhäuten, Kalb- und Ziegenfellen war bei geringeren Schlachtungen das ganze Jahr glatter Absatz zu steigenden Preisen vorhanden. Rofhäute lagen zuerst ruhig, bis auch hierin in den letzten Monaten des Berichtsjahres Nachfrage eintrat. Schaffelle waren das ganze Jahr ruhig, und die Preise dafür zeigten, wie für Hasenfelle, weichende Tendenz.

Das Detailgeschäft in Leder wird von Jahr zu Jahr weniger nutzbringend, weil der Schuhmacher, der Schuhe und Stiefel nach Maß arbeitet, immer mehr verschwindet. Die Fortschritte der Fabrikation verdrängen diesen Handwerksbetrieb nach und nach, und in absehbarer Zeit werden neben den Fabriken nur noch die kleinen Flickschuster ihre Existenz finden können, wodurch auch das Lederauschnittgeschäft beseitigt oder doch nur als nebensächlicher Geschäftsbetrieb wird weiterbestehen können.

Für die Schuhfabriken lagen bis Pfingsten genügend Aufträge vor. Dann wurde der Bedarf sehr schwach und es wurde dadurch unmöglich, beim Verkauf höhere, der Verteuerung des Rohmaterials entsprechende Preise zu erzielen. Arbeitskräfte waren in genügender Anzahl stets vorhanden.

**Maschinen-
bau.**

Der Geschäftsgang im Berichtsjahre war zwar etwas reger als in den beiden Vorjahren, dennoch sind die gehegten Erwartungen nicht ganz eingetroffen, und es sind namentlich noch recht große Vorräte an landwirtschaftlichen Maschinen trotz der guten Ernte und der fortschreitenden Ansiedlung unverkauft geblieben. Einigen Ersatz fanden die Maschinenfabriken in größeren Lieferungen für die Eisenbahn-Verwaltung, wodurch insbesondere die Gießereien gut beschäftigt wurden.

Das Geschäft krankt vor allen Dingen daran, daß fast ohne Ausnahme große wie kleine Besitzer nicht nur keine Anzahlung auf die

gekauften Maschinen leisten, sondern auch noch mit Abzahlungen auf vorjährige Entnahmen im Rückstande bleiben. Der Landmann beansprucht durchweg ein Ziel von 2—3 Jahren, und Käufe gegen Barzahlung kommen nur in vereinzeltten Fällen vor.

Bei den Lieferungen von größeren Eisenkonstruktionen u. a. m. im Submissionswege wurden infolge der überaus großen Konkurrenz nur sehr gedrückte Preise erzielt, sodaß bei diesen Arbeiten von einem Verdienst kaum die Rede sein konnte. Der Geschäftsverkehr mit Rußland hat fast ganz aufgehört.

Dringend erwünscht wäre es für die Maschinenfabriken in Thorn und Mocker, wenn der Bahnhof Mocker endlich einen Überladetrahn erhalten würde. Ferner klagt man über die Verkürzung der Annahmefrist für Stückgüter und wünscht, daß sie wieder bis 7 Uhr abends ausgedehnt werde. Bei größerem Versand, besonders von landwirtschaftlichen Maschinen in der Saison, von März bis Oktober, sei es fast unmöglich, die Stückgüter bis 6 Uhr zur Ablieferung zu bringen, auch komme es in dieser Zeit häufig vor, daß in den späten Nachmittagsstunden telegraphische Aufträge eingingen, die bei der verkürzten Annahmefrist nicht mehr zur Ausführung gebracht werden könnten.

Die Ziegeleien bei Kulm, Briesen und Neumark haben im Vorjahre leidlichen Absatz gehabt, dagegen hatten die großen Ziegeleien in Gramtschen und Leibitsch ihren Betrieb gänzlich eingestellt, da sie noch Millionen von Ziegeln und Drainröhren vorrätig liegen hatten. Davon sind nach und nach größere Posten zu recht gedrückten Preisen verkauft worden, wobei die Eisenbahnverwaltung sowie einige auswärtige Firmen die Hauptabnehmer waren. Während nach der Stadt Thorn kaum nennenswerte Verkäufe zu ermöglichen waren, ließ sich der Ziegelabsatz nach Mocker etwas besser an. Die Rudaker Ziegeleien fanden, wenn auch zu kaum noch lohnenden Preisen guten Absatz und zwar sowohl bei dem Eisenbahnfiskus als auch bei den Bergwerks- und Industrieunternehmungen Inowrazlaws. Auch bei Schluß des Berichtsjahres sind von den Vorräten der Ziegeleien des Thorner Kreises noch große Mengen unverkauft geblieben, sodaß diese Betriebe sich entschlossen haben, in diesem Jahre nur ein Sechstel der normalen Produktion herzustellen. Die Ungunst der letzten Jahre hat die der Thorner Ziegelei-Vereinigung bisher noch ferngebliebenen benachbarten Ziegeleibesitzer veranlaßt, ihre isolierte Stellung aufzugeben, worauf denn auch in den letzten Monaten des Berichtsjahres trotz der geringen Baulust die Preise etwas in die Höhe gingen. Da seit Frühling

dieses Jahres sich hier eine ziemlich lebhaftere Bautätigkeit zu entwickeln beginnt, gehen auch die Ziegeleien einer besseren Zukunft entgegen.

Die notierten Preise betragen für:

Hintermauerungsziegel (Schluff)	17 $\frac{1}{2}$ — 18 $\frac{1}{2}$ — 20 Mk.
" (Ton)	21 — 23 — "
Klinker	24 — 26 — "
Verblender (schlichte)	28 — 32 — "

für 1000 Stück ab Ziegelei.

Drainröhren und Dachsteine waren einigermaßen gefragt, doch kam auch hier der Gesamtumsatz dem der früheren Jahre nicht annähernd gleich.

Die von den Gramtschener und Leibitscher Ziegeleien an die Kleinbahn Mocker—Leibitsch geknüpften Hoffnungen auf Vergrößerung ihres Absatzgebietes durch Verbilligung der Transportkosten haben sich bisher leider in keiner Weise erfüllt, denn für die ganze Strecke nach Insterburg zu bleibt nach wie vor Papau Verladestation, wenigstens für die Gramtschener Werke, da dieser Weg immer noch der billigere ist. Für Thorn kann die Kleinbahn gleichfalls nicht in Frage kommen, denn hierher stellt sich der Ziegeltransport mittelst Fuhrwerk direkt zum Bauplatz wesentlich günstiger als durch Bahnverladung. Die Expeditionsgebühr von 6 Mk. für den Waggon ist für die kleine auf der Leibitscher Bahn zu durchlaufende Strecke zu hoch, und da bei Überführung auf die Staatsbahn nochmals Expeditionsgebühren zu zahlen sind, so ist bei einem Produkt wie Ziegeln, die einen weiten Transport überhaupt nicht tragen können, an eine Bahnversendung erst dann zu denken, wenn man sich entschließen würde, die Kleinbahn zu verstaatlichen. Dann aber ist bei einigermaßen billigen Tarifen eine gute Rentabilität dieser an sich sehr lebensfähigen Kleinbahn sicher.

Steinhandel.

Der Steinhandel war sehr gering, da nur wenig Chausseen gebaut worden sind und auch die Pflasterungen in den Städten wenig umfangreich waren. Dazu kommt noch, daß man immer häufiger direkt von den Brüchen kauft, mit denen die Händler schwer konkurrieren können. Der Bezug von schwedischem Material war unbedeutend, da die Städte des hohen Preises wegen sich nicht zu dem Ankauf schwedischer Steine entschließen können, obgleich diese ihrer Haltbarkeit und Güte wegen das beste und billigste Pflastermaterial sein sollen.

**Stabeisen,
Eisenwaren und
Metalle.**

Das verflossene Berichtsjahr hat irgendwelche bemerkenswerten Ereignisse auf dem Stabeisen- und Eisenmarkte nicht aufzuweisen. Es war ein ruhiges Jahr und ein stilles schleppendes Geschäft. Die erwartete Gesundung der Verhältnisse ist nicht eingetreten. Der im

Frühjahr 1902 etwas stärker hervorgetretene Bedarf reichte nicht aus, um die Werke auf längere Zeit voll zu beschäftigen und die in Aussicht genommenen Preiserhöhungen durchzuführen. Es trat im Gegenteil schon in den Sommermonaten eine weitere Abflauung auf allen Gebieten der Branche ein, die bis gegen Schluß des Jahres anhielt.

Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, wenn selbst die geringste Unternehmungslust nicht hervorzutreten wagt und der große wie der kleine Verbraucher sich nach wie vor Zurückhaltung bei Deckung des Bedarfs auferlegt.

Ob für das nächste Jahr eine Besserung der Verhältnisse zu erwarten ist, und allmählich wieder Vertrauen zurückkehren wird, ist mindestens zweifelhaft. Man glaubt, daß eine wirkliche Gesundung der Verhältnisse erst mit dem Zustandekommen neuer für die deutsche Industrie günstiger Handelsverträge eintreten kann und wünscht, daß es dem kommenden Reichstage gelingen möge, die für die gesamte Industrie im Vordergrund der Interessen stehende Handelsvertragsfrage einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.

Was wir von der Geschäftslage im allgemeinen gesagt haben, gilt auch für die Lage der Verhältnisse an unserm Platz insbesondere. Dem etwas lebhafteren Frühjahrgeschäft im vergangenen Jahre folgte ein um so stilleres Herbstgeschäft, sodaß es unserm Stabeisen- und Eisenwaren-Großhandel nur schwer gelang, den Absatz der Vorjahre zu erreichen. Für die Schwierigkeit der Lage unsres Eisen-Großhandels kommen in erster Linie die Verkehrsverhältnisse in Betracht, die sich zu Gunsten der Städte Bromberg und Danzig verschoben haben. Wenn es nicht gelingt, durch den Ausbau der projektierten Bahnstrecken, speziell der Bahnstrecke Unislaw—Thorn, für unsern Platz günstigere Verkehrs- und Frachtverhältnisse zu schaffen, so sieht unser Großhandel einer traurigen Zukunft entgegen.

In den Kredit-Verhältnissen ist eine Besserung leider nicht wahrzunehmen gewesen. Obwohl die Ernte des vorigen Jahres in unsern Provinzen durchweg gut gewesen ist, konnte sich die Landwirtschaft von den Folgen der vorangegangenen Notstandsjahre doch nicht völlig erholen und war nach wie vor mehr oder weniger auf Kreditnehmen angewiesen. Daß der kleine Handel in unsern Provinzstädten, welcher in der Hauptsache auf die Landwirtschaft angewiesen ist, unter diesen Umständen für seinen Teil den Kredit bei seinen Lieferanten aufs höchste anspannen mußte, ist selbstverständlich.

Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der Preise, welche

von hiesigen Großhändlern am Schluß des Berichtsjahres im Vergleich zu den Preisen des Vorjahres notiert wurden:

Stabeisen . . .	12,50	Mk. pro 100 kg	gegen 12,—	Mk. im Vorjahre
T Träger . . .	13,—	" " " "	" "	wie im Vorjahre
Grobbleche . . .	15,—	" " " "	" " " "	" " " "
Feinbleche . . .	15,—	" " " "	gegen 14,—	Mk. im Vorjahre
Drahtstifte . . .	19,50	" " " "	" 18,50	" " " "
Blei	26,—	" " " "	" "	wie im Vorjahre
Zinn	255,—	" " " "	gegen 235,—	Mk. im Vorjahre
Zinkbleche . . .	50,—	" " " "	" 47,—	" " " "

alles frei Bahnhof Thorn.

Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, daß das Berichtsjahr fast gar keine Preisveränderungen gegen das Vorjahr gebracht hat.

Das Geschäft mit unsern russischen Nachbarn geht in allen Artikeln der Stabeisen- und Eisenwarenbranche immer weiter zurück. Wenn es in den früheren Jahren noch möglich war, wenn auch nur kleinere Posten, Stabeisen nach Rußland zu verkaufen, so hat das Geschäft hierin vollständig aufgehört, da Rußland durch Gründung neuer modern eingerichteter Walzwerke in der Lage ist, seine Abnehmer selbst und zwar wesentlich billiger, als wir hierzu infolge des enorm hohen Zolles für Walzeisen in der Lage sind, zu versorgen.

**Fahrräder
und Näh-
maschinen.**

Der Fahrrad- und Nähmaschinenhandel ist in den letzten Jahren in unserm Bezirk fast ausschließlich ein Abzahlungsgeschäft gewesen, da die Versandhäuser den größten Teil der Kassageschäfte fortnehmen. In Fahrrädern ist die ausländische Konkurrenz fast ganz zurückgetreten, dagegen beherrschen die Amerikaner nach wie vor den Nähmaschinenmarkt.

**Gold-
und Silber-
waren-
fabrif.**

Die Fabrikation weist im Berichtsjahre gesteigerten Absatz auf, der besonders bei einzelnen neuen Artikeln zum Ausdruck kam. Zum Schluß des Jahres fiel das Silber im Preise, einige Zahlungseinstellungen von Großisten traten ein, sodaß schließlich der Verdienst nicht den Erwartungen entsprach. Der Handel in Juwelen und Goldwaren war in den Sommermonaten und um Weihnachten etwas besser, im ganzen ist jedoch kein großer Unterschied gegenüber dem Jahre vorher zu konstatieren. Juwelen, speziell Brillanten blieben hoch im Preise und waren nur mit kleinem Nutzen verkäuflich. Gut gearbeitete Silberwaren, namentlich Handarbeit, waren viel verlangt und brachten entsprechenden Nutzen, weniger dagegen Lagerwaren, die wegen der fallenden Konjunktur des Rohmaterials teilweise Verlust

brachten. In unechten Waren konnte trotz erheblicher Preisherabsetzung kein nennenswerter Umsatz erzielt werden.

Die Honigfuchensfabrikation gehört zu den wenigen Geschäftszweigen unsres Bezirks, die auf ein günstiges Jahr zurückblicken können. Schon in den ersten Monaten trat eine Steigerung des Umsatzes ein, die auch bis zum Ende des Jahres, der Hochsaison, anhielt. Neue und große Absatzgebiete sind dabei erschlossen worden. Die Rohmaterialpreise waren im allgemeinen niedriger als im Vorjahre, denn wenn das Mehl auch in der ersten Jahreshälfte ziemlich teuer war, erreichte es doch gegen Jahreschluss einen normalen Wertstand. Dagegen blieb der Zucker durch die willkürliche Preisbildung des Zuckerkartells andauernd hoch.

**Honig-
fuchen.**

Die inländische Honigernte war recht ungünstig, sodaß kaum ein Fünftel des vorjährigen Quantums eingekauft werden konnte. Schuld daran waren die schlechten Witterungsverhältnisse des Winters 1901/02, der einen großen Teil der Bienenbestände vernichtete. Amerikanischer Honig erreichte dagegen bei der großen Produktionsfähigkeit Kubas im Frühjahr einen sehr niedrigen Preisstand; ebenso waren Mandeln zu mäßigen Preisen erhältlich.

Der Umsatz der hiesigen Bonbon- und Schokoladenfabrik zeigte im Jahre 1902 eine kleine Besserung gegen das Jahr vorher, jedoch glaubt man, daß der Nutzen wegen der sehr hohen Zuckerpreise eher noch zurückgegangen ist, denn es ist nur schwer und langsam möglich, für die Fabrikate entsprechend höhere Preise zu erzielen. Man hofft daher, daß das Inkrafttreten der Brüsseler Konvention hier eine namhafte Erleichterung bringt durch Herabsetzung der Zuckerpreise.

**Bonbon-
und Schoko-
laden-
fabrika-
tion.**

Zu bemerken war, daß die Polen, die sonst als gute Konsumenten auftraten, hier infolge des wirtschaftlichen Abchlusses gegenüber den deutschen Geschäften erheblich weniger kauften. Sehr bedauert wird, daß der Grenzverkehr mit Rußland so gering ist, was man auf Erschwerungen seitens Rußlands zurückführt. Hier wird hoffentlich der neue Handelsvertrag mit Rußland Besserung bringen.

Die Seifenfabrikation hat im Berichtsjahre durch Aufhören des Preiskartells außerordentlich ungünstig gearbeitet, denn durch die wiederhergestellte freie Konkurrenz trat ein erheblicher Preisrückgang der Fabrikate ein, dem aber andauernd sehr hohe Preise für Rohmaterial gegenüberstanden. Dazu kam noch, daß sich der Absatz infolge der vorausgegangenen Missernten bedeutend verringert hatte. Viel zu klagen haben die Thorner Seifenfabriken über unsre Bahnstreckenverhältnisse, die für die Anlieferung von Stückgütern recht ungünstig

**Seifen-
fabri-
kation.**

sind, denn die Einrichtungen auf der Station Mocker sind unzureichend, und der Transport nach dem Hauptbahnhofe erfordert viel Zeit infolge der weiten Entfernung und verursacht außerdem durch die Zahlung des Brückengeldes große Unkosten. Es ist deshalb schon wiederholt der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Uferbahn auch dem Stückgutverkehr zugänglich gemacht werde.

Bierbrauereien.

Der Bierabsatz im Jahre 1902 ist infolge des kalten und regnerischen Sommers zurückgegangen und ebenso drückte die allgemeine wirtschaftliche Lage auf den Bierkonsum, sodaß das Jahr für die Brauereien nicht besonders gewinnbringend war. Die Preise der verwendeten Rohmaterialien haben sich ungefähr auf gleicher Höhe gehalten, wie im Jahre vorher, dagegen war aber die Qualität, wenigstens der Gerste letzter Ernte, bedeutend geringer. Durch das regnerische Wetter hat sie derart gelitten, daß ihre Verwendbarkeit für Brauzwecke sich erheblich vermindert hat. Es ist z. B. vorgekommen, daß äußerlich gut aussehende Gerste nur ein Keimvermögen von 34 % hatte und daher zum Brauen nicht benutzt werden konnte, sondern verfüttert werden mußte. Die Hopfenernte war in Deutschland und Österreich recht günstig, sodaß man niedrige Preise erwarten konnte, die zunächst auch eintraten, aber bald in die Höhe gingen, als es sich herausstellte, daß England und Amerika wenig Hopfen geerntet hatten, weshalb bedeutende Partien dorthin ausgeführt wurden.

Über die ungünstigen Verhältnisse der kleinen und mittleren Brauereien ist uns auch in diesem Jahre wieder ein Bericht zugegangen, den wir, ohne ihn uns in allen Stücken zu eigen zu machen, hier zum Abdruck bringen:

„Leider kann über die Lage der Brau-Industrie im vergangenen Jahre nach keiner Richtung hin günstig berichtet werden. Von den Wünschen, welche die Brauer so vielfach durch Wort und Schrift haben laut werden lassen, ist seitens der Gesetzgebung auch nicht einer berücksichtigt worden. Wir haben bis heute weder den Staffeltarif noch das Surrogatverbot, ohne welche beiden die Brauer der norddeutschen Brausteurgemeinschaft niemals in der Lage sein werden, ihrem Gebräu jenen einwandfreien Ruf zu verschaffen, welchen die Münchener Biere genießen. Das ganze Streben der Brauer muß daher in erster Reihe nach wie vor darauf gerichtet sein, bei der Gesetzgebung die Erfüllung dieser beiden vornehmlichsten Wünsche durchzusetzen.

In zweiter Reihe, aber nicht minder von Wichtigkeit ist dann die allgemeine Durchführung des Verkaufs von Bier nur in amtlich

geachteten Gebinden. Auf diese Weise würde es dem realen Brauer ermöglicht werden, mit größerem Erfolge gegen unreelle Betriebe vorzugehen zu können. Auch dieses Anliegen ist an zuständiger Stelle schon mehrfach unterbreitet worden, ohne daß meines Wissens regierungsseitig hierauf irgend welches Gewicht gelegt worden ist.

Es ist nicht verständlich, weshalb die maßgebenden Stellen sich diesen durchaus berechtigten Forderungen aus Brauerkreisen gegenüber bisher vollständig passiv verhalten haben, da deren Einführung keineswegs große Hindernisse im Wege stehen können, und dieselbe von fast allen Brauern der norddeutschen Brausteuergemeinschaft, namentlich aber denjenigen, welche Besitzer von mittleren und kleinen Betrieben sind, gewünscht wird.

Bewahrheitet es sich, was ich kürzlich in einem Fachblatt gelesen habe, daß von der Regierung, entgegen anderen Nachrichten, eine demnächstige Erhöhung der Brausteuer nicht geplant wird, so hoffe ich zuversichtlich, daß man energisch an die Erfüllung der berechtigten Forderungen der Brauer herangehen wird.

Leider hat sich gerade im vergangenen Jahre die Behandlung derjenigen Brauer, welche mit der Steuerbehörde einen Fixationsvertrag eingegangen sind, als eine äußerst rigorose erwiesen. Bekanntlich hat die kalte und nasse Witterung des verfloßenen Sommers bewirkt, daß die meisten Brauer mit dem Absatz ihres Bieres weit hinter dem der wärmeren Vorjahre zurückgeblieben sind, sodaß es vielen von ihnen nicht gelang, das fixierte Malzquantum auch nur annähernd zu erreichen. Diese hatten dann einen doppelten Schaden zu verzeichnen, erstens einmal den Ausfall an Einnahme und zweitens die Zahlung der Differenz bis zur Höhe des fixierten Quantums an die Steuerbehörde. Auch hier waren es meistens die Besitzer von mittleren oder kleinen Betrieben, die am meisten geschädigt worden sind, und auch bei dieser Gelegenheit hat sich wiederum erwiesen, daß die Steuerbehörden vollständig nach dem Buchstaben des Gesetzes gegangen sind, ohne die Sache wohlwollend näher geprüft zu haben, indem sie sämtliche Petenten, die darum baten, die Differenz für das nicht verbrauchte Malzquantum ihnen gutzuschreiben, unter Berufung darauf, daß sie an dem Nichtverbrauch schuldlos seien, und das Gesetz selbst eine Berücksichtigung des von höherer Gewalt Betroffenen zuließe, strikte abwiesen.

Günstiger als die Behörden zeigten sich glücklicherweise die Konjunktoren des Vorjahres dem Brauer gestimmt, indem die Preise der Rohprodukte bei guter Qualität in Hopfen, bei weniger guter in

Gerste, mittlere Tendenz hatten, sodaß im Verein mit dieser, und in der Voraussetzung eines kommenden warmen Frühjahrs und heißen Sommers ein Teil des Schadens des Vorjahres allenfalls wieder eingebracht werden könnte.

Wenn man bedenkt, welchen bedeutenden Nutzen der Staat in erster Reihe, dann aber auch jeder einzige Ort, wo eine oder mehrere Brauereien bestehen, insbesondere die meisten kleinen Städte, von den Brauern haben, dann sollte man doch von seiten der Behörden einer so außerordentlich nützlichen Industrie auch wirklich mit etwas mehr Wohlwollen begegnen, und sich ihren berechtigten Wünschen gegenüber in Zukunft nicht mehr so passiv verhalten, wie dieses bisher leider der Fall gewesen ist.“

**Textil-
waren-
handel.**

Im Kleinhandel mit Textilwaren kehren ständig die Klagen über die Konkurrenz der großen Versandhäuser wieder, die gerade den kaufkräftigsten Teil des Publikums an sich ziehen. Im Vorjahre kamen hierzu die Nachwehen der schlechten Ernten von 1900 und 1901 sowie die geringe Bautätigkeit, welche beiden Umstände die Kaufkraft auf das äußerste einschränkten. Namentlich im ersten Halbjahr waren die Umsätze geringfügig. Die Ausfälle wurden allerdings durch das vom Wetter begünstigte Herbst- und Wintergeschäft ziemlich ausgeglichen, und es wurden namentlich in Wollwaren, Trikotagen und Pelzwaren gute Umsätze erzielt. Die Preise für Wollgarne haben im Laufe des Jahres eine ganz erhebliche Steigerung erfahren, auch Baumwolle und Baumwollgewebe sind im Preise gestiegen.

Der Grenzverkehr ist zurückgegangen, woran neben der Erschwerung bei Ausgabe von Legitimationstagen die Mißstimmung der Polen gegen die Deutschen schuld ist, außerdem aber auch die Erstarkung der russisch-polnischen Industrie. Auch in unserm Bezirke selbst suchen sich die Polen immer mehr von den deutschen Geschäftsleuten zu emanzipieren. So schreibt man uns aus Löbau:

„Die Konkurrenz des polnischen Warenhauses macht sich noch immer fühlbar geltend, wenn auch nicht mehr in dem Maßstabe, als in der ersten Zeit. Zum großen Teile ist die Landbevölkerung auch gezwungen, dort zu kaufen, da sie bei Geldbedarf auf die Bank Ludowy angewiesen und infolgedessen auch dem Einflusse derselben ausgesetzt ist. Leider besteht hier ein deutsches kapitalkräftiges Institut außer der Nebenstelle der Kreissparkasse nicht, welches dieser polnischen Bank mit Erfolg Konkurrenz machen könnte. Die Gründung eines solchen deutschen Geldinstituts, welches den Leuten zu kulantem Bedingungen Geld leiht, wäre von großem Vorteil, indem es die Land-

bevölkerung von der polnischen Bank unabhängig machen und damit indirekt auch dem Deutschtum nützen würde.“

Durch die geringe Beschäftigung der städtischen Bevölkerung und die geschwächte Kaufkraft der Landwirtschaft hat auch der Umsatz der Kolonialwarenhandlungen gelitten. Der Nutzen im Detailhandel ist wegen der großen Konkurrenz schon in normalen Jahren recht geringfügig und die meisten Geschäfte würden überhaupt nicht bestehen können, wenn sie nicht gleichzeitig Schank- und Destillationsgeschäft betrieben.

**Materi-
alien-
handel.**

Was die Bezugspreise der hauptsächlichsten Waren betrifft, so ist zunächst Kaffee seit Beginn des Jahres, mit Ausnahme einer kurzen aufsteigenden Periode in den Monaten August bis November, ständig im Preise zurückgegangen. Die Inlandspreise für Zucker sind durch das Syndikat sehr hoch gehalten worden, dagegen blieb Reis billig und stieg nur gegen Ende des Jahres etwas. Schmalz erreichte einen seit Jahren unerhört hohen Preisstand, ebenso ist Speck und Margarine teurer geworden. Die Bezugspreise der übrigen Waren sind ziemlich unverändert geblieben.

Das Geschäftsjahr 1902 verlief in recht stiller Weise. Das Verbot, Fleisch- und Wurstwaren mit Borsäure zu konservieren, hat den Umsatz dieses Artikels natürlich beträchtlich vermindert. Da vom 1. Oktober 1902 ab zu allen spiritushaltigen medizinischen Tinkturen und Auszügen versteuerter Spiritus verwendet werden muß, so sind seitdem die bekannten Hausmittel wie Kampferspirit, Baldrian-, Arnika-, Hoffmanns-, Myrrhen- und Moëtinktur entsprechend verteuert worden, weshalb auch der Verbrauch erheblich eingeschränkt worden ist. Ferner ist mit dem 1. April 1903 das Verbot des Verkaufs von Saccharin und allen künstlichen Süßstoffen in Kraft getreten, wodurch wiederum die Drogenhandlungen, die hauptsächlichsten bisherigen Verkaufsstätten dieser Artikel, großen Schaden erleiden. So wird durch Verbote, Einschränkungen und sonstige neue Vorschriften die Existenzfähigkeit des Drogenhandels mehr und mehr eingeschränkt, und alle Versuche, die Reichsregierung zu bewegen, für die genommenen Artikel den Drogeisten gewisse unschädliche Mittel wie Rhabarber, Brusttee, Brustpulver u. s. w. freizugeben, sind erfolglos geblieben.

**Drogen-
handel.**

Außer für Spirituspräparate traten noch bedeutende Preissteigerungen ein für weißen Medizinallebertran, sämtliche Ammoniakpräparate, Milchsücker, Glycerin, amerikanisches Terpentingöl und Schwefeläther.

**Chemische
Fabrik.**

Der Absatz der in Mocker bestehenden chemischen Fabrik hat sich in allen Artikeln gehoben, und zwar ist der Absatz in ätherischen Ölen und Essenzen um ein Geringses, der in flüssiger Raffinade um das Doppelte gestiegen. Außer den benachbarten Städten kommt hauptsächlich Berlin als Absatzort in Frage.

Expedition.

Das Jahr 1902 ist für das Expeditionsgeschäft wenig günstig gewesen, da der Verkehr unter der allgemeinen schlechten Geschäftslage zu leiden hatte. Dazu wird der Sammelverkehr von Berlin, Leipzig u. s. w. inolge des Stückgut-Staffeltarifs immer schwächer. Auch die Zufuhren und Abladungen auf dem Wasserwege waren nur geringfügig, trotzdem der Wasserstand verhältnismäßig gut war. Da der größte Teil der Sommerung verregnete und zu Futterzwecken verwendet werden mußte, erlitt auch die Einfuhr von Futtermitteln eine starke Einbuße. Am wenigsten nutzbringend ist das Holzspeditionsgeschäft gewesen, da die Gesamteinfuhr der aus Rußland und Galizien angekommenen Hölzer den noch nie dagewesenen Tiefstand von nur 927 Traften aufwies.

Durch die in dem letzten Bericht angedeuteten beiden Umstände, die bevorstehende Eröffnung einer neuen Linie nach Rußland über Kalisch sowie die Erneuerung der Handelsverträge, schweben unsre Spediteure, soweit sie sich mit dem Verkehr von und nach Rußland befassen, in einer ständigen Unsicherheit. Der Anschluß der Kalischer Strecke an das deutsche Eisenbahnnetz würde eine vollständige Verschiebung nicht nur des hiesigen Expeditionsgeschäfts, sondern auch des Futtermittel- und Getreidegeschäfts bedeuten. Große Beunruhigung hat die Veröffentlichung des russischen Zolltarifentwurfs hervorgerufen, namentlich die beabsichtigte Differenzierung der Land- und Seezölle, bei deren Durchführung ein großer Teil der nach Rußland einzuführenden Waren der Beförderung über die Strecke Hamburg—Alexandrowo und Danzig—Alexandrowo entzogen werden würde. Es ist allerdings wohl kaum zu befürchten, daß diese Differenzierung aufrechterhalten wird, wenn ein neuer Handelsvertrag mit Rußland zu stande kommt.

Die Ausfuhr nach Rußland war im Jahre 1902 wieder verhältnismäßig günstig. Wenn auch der Aufschwung, den die russische Industrie wieder genommen hat, sich nicht mit der Entwicklung vergleichen läßt, die vor der Krisis lag und die jedenfalls zum Teil durch ihre Unsolidität auch diese Krisis mit heraufbeschworen hatte, so ist das Geschäft in Rußland doch wieder in eine langsam ansteigende günstige Konjunktur gekommen. Durch Erschließung der sibirischen Bahnen ist

das Absatzgebiet für die Textilindustrie in Russisch-Polen erweitert worden, weshalb auch die Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten über Alexandrowo und Rieszawa viel stärker war als im Jahre 1901. Größere Zahlungseinstellungen, die den Spediteur in Mitleidenschaft gezogen hätten, sind nicht vorgekommen, dagegen wird nach wie vor darüber Klage geführt, daß der Verdienst bei Verzollung an der russischen Grenze durch die Konkurrenz der kommerziellen Agentur erheblich geschmälert wird. Ferner haben wiederholte Dekrete der obersten Behörden in Petersburg das Verzollungsgeschäft selbst erschwert, und viele Artikel, die früher anstandslos zu dem richtigen und ihrem Werte entsprechenden Zollsätze durchgingen, werden jetzt einem Zolle unterworfen, der ihre Einfuhr unmöglich macht.

Dem von dem Vorstande der Thorer Elektrizitätswerke heraus-

**Elektrizi-
tätswerke
Thorn.**

gegebenen Bericht entnehmen wir folgendes:
„Das mit der Helios E. A. G. abgeschlossene Pachtverhältnis ist aufgrund gegenseitiger Vereinbarung mit Wirkung vom 1. Januar 1902 ab aufgelöst worden.

Das Berichtsjahr 1902 ist deshalb als das erste zu betrachten, in welchem wir den Betrieb selbst geführt haben. Die Bestände des Installationslagers und alle andern im Besitz der Helios-Betriebsleitung gewesenen Bestände wurden von uns übernommen und mit Helios verrechnet.

Zum Zwecke der Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes sind auch im abgelaufenen Jahre verschiedene Änderungen an der Stromerzeugungsanlage vorgenommen worden. Die Betriebsausgaben konnten so sehr verringert werden, daß trotz eines bedeutenden Ausfalles in den von der Bahn erbrachten Einnahmen der Betriebsüberschuß im Vergleich zum Vorjahre um nahezu 50 % größer wurde.

Den größten Anteil an diesen Ersparnissen trägt die im Spätherbst 1901 in Betrieb gesetzte Rückkühlanlage. Während wir bis zu dieser Zeit aus dem hiesigen städtischen Wasserwerk jährlich für etwa 7000 Mk. Wasser zu Kondensationszwecken beziehen mußten, hat im Berichtsjahre infolge der Rückkühlanlage das unserm Brunnen entnommene Wasser zur Deckung des ganzen Bedarfs ausgereicht. Eine weitere Ersparnis, die im vollen Umfang erst dem nächsten Jahre zu gute kommen wird, wurde dadurch erzielt, daß im Laufe des Jahres fast alle Kohlenarten, welche für den hiesigen Bezirk in Betracht kommen können, systematisch einer Brennprobe unterzogen wurden. Durch diese Versuche gelangten wir zur Auswahl einer Kohlenart,

welche gegenüber früheren Abschlüssen eine Ersparnis von etwa 20 % gestattet.

Eine wesentliche Abänderung erfuhr die Maschinenanlage. Die bisherige Stromabgabe für Licht- und Kraftzwecke geschah durch Umformer, welche einen Umsetzungsverlust von nahezu 30 % aufwiesen; dieser Verlust mußte den Lichtbetrieb unrentabel gestalten. Es wurde eine Abänderung dahin getroffen, daß nunmehr die Lichtmaschinen unmittelbar mittelst Riemen von den Dampfmaschinen angetrieben werden. Der Vorteil liegt außer in dem Fortfall des Umsetzungsverlustes auch darin, daß die Leistungsfähigkeit der Zentrale durch das Freiwerden der früheren Motoren zu Stromerzeugungszwecken wesentlich erhöht worden ist.

In der Unterstation am Zwinger wurde ein großer, leerstehender Lagerraum zu einer Dienstwohnung für den Akkumulatoren-Wärter umgebaut.

Die offenen Anhängewagen, welche aus den Beständen der ehemaligen Thorner Pferdebahn übernommen wurden, mußten einer gründlichen Ausbesserung unterzogen werden, da die Perrons sich erheblich nach unten gebogen hatten. Durch Anbringung einer kräftigen Versprengung aus Winkelseisen gelang es, die Träger des Wagenbodens wieder auszurichten und zu verstärken.

Der Straßenbahn-Betrieb erfuhr eine Bervollkommnung durch den Einbau eines Gleisdreiecks an der Schulstraße, durch welches eine öftere Umkehrung der Motorwagen erzielt wird. Der Vorteil dieser Einrichtung besteht darin, daß die Radreifen sich gleichmäßiger abnutzen und eine weit höhere Lebensdauer erreichen.

Im Lichtnetz wurde im Sommer des Berichtsjahres nach vorausgegangener gründlicher Prüfung des Kabelnetzes die Erdung des Mittelleiters vorgenommen, welche störungslos verlief. Das Kabelnetz und die Freileitung wurden in mehreren Straßen erweitert, und im Überführungsmast in der Brückenstraße eine Unterteilung des Hauptkabels vorgenommen, um diese Straße für den Fall einer Störung unabhängig von zwei Seiten speisen zu können.

Leider ist in unserm sonst guten Verhältnis zu den Behörden und Gemeinde-Vertretungen bezüglich der Gemeinde Mocker eine Trübung eingetreten. Im Widerspruch zu den unsres Erachtens klaren Bestimmungen des zwischen der Gemeinde Mocker und uns bestehenden Vertrages hat die Gemeinde Mocker beschlossen, eine Gasanstalt zu bauen und diesen Entschluß auch trotz unsres Widerspruchs zur Ausführung gebracht. Das von uns vertragsgemäß berufene Schieds-

gericht konnte bisher noch nicht seines Amtes walten, weil der von der Gemeinde Mocker benannte Schiedsrichter erst gegen Ende des Jahres von einer Auslandsreise heimkehrte. Der Ausfall dieses Prozesses ist für unser Werk nicht ohne Bedeutung.

Auch mit der Thorer Stadtgemeinde ist eine Streitfrage darüber entstanden, inwieweit dem Magistrat das Recht zusteht, die Errichtung oberirdischer Leitungen in dem Stadtgebiet zu verbieten. Nach verschiedenen Besprechungen mit den maßgebenden Persönlichkeiten, welche zu keiner befriedigenden Klärung der Frage führten, ist beabsichtigt, eine prinzipielle Entscheidung auf dem Klagewege herbeizuführen.

Eine einschneidende Entscheidung wurde nach eingehenden Erwägungen in der Frage des Straßenbahntarifs getroffen.

Die Verwaltung hat vom 1. Januar 1903 ab den Verkauf aller Abonnementsmarken mit Ausnahme der Schülermarken aufgehoben, sodaß von jetzt ab ein reiner 10 Pf.-Tarif besteht. Wir hoffen dadurch eine stetigere Einnahme zu erzielen und uns von mannigfachen Anzuträglichkeiten, sowie von dem verwickelten Verwaltungsapparat, welchen der Markenverkauf erforderte, frei zu machen.

Die Betriebsergebnisse im einzelnen waren die folgenden:

Tabelle I.

	Wagenkm.	bef. Personen	verb. KW. St.	Einnahmen *)	Ausgaben **)
1901	418447	1122411	259404	107666,—	73037,—
1902	422161	1063699	259222	101319,—	62445,50
mehr	3714	—	—	—	—
weniger	—	58712	182	6347,—	10591,50
in %	0,89	5,2	0,695	5,86	14,4

*) reine Tarifeinnahmen.

**) reine Betriebsausgaben auschl. Generalunkosten.

Die sehr erhebliche Abnahme der Bahnbenutzung findet ihren Grund in der schlechten allgemeinen geschäftlichen Lage und der damit zusammenhängenden Verminderung des Fremden- und Grenzverkehrs und der größeren Sparsamkeit eines jeden Einzelnen. Zudem waren die Witterungsverhältnisse des vergangenen Sommers die denkbar ungünstigsten. Ein schlechteres Ergebnis als das vorliegende kann daher, außergewöhnliche Ereignisse selbstverständlich ausgenommen, für die Zukunft wohl als ausgeschlossen betrachtet werden.

Günstiger gestaltet sich das Ergebnis aus dem Lichtbetrieb. Trotz mehrerer größerer Abgänge ist im ganzen eine Vermehrung zu verzeichnen. Es hat sich erwiesen, daß die Konkurrenz, welche die Gas-

technik in den letzten Jahren der elektrischen Beleuchtung zu bieten drohte, auch hier in keiner Weise ernstlich geworden ist. Die motorischen Anschlüsse haben sich gleichfalls wieder vermehrt. Jedoch ist das hiesige Handwerk infolge der schlechten Geschäfte des letzten Jahres nicht in der Lage gewesen, sich der elektrischen Kraft in dem Maße, wie es für dasselbe wünschenswert wäre, zu bedienen.

Die Betriebsergebnisse am Jahresende sind die folgenden:

Tabelle II. *)

Anzahl der Abnehmer		Glühlampenanzahl			Bogenlampen			Motoren				Gesamter Anschlußwert	
Zahl	Zu- gang		Anschl. Wert KW.	Zu- gang %	Anz.	KW.	Zu- gang %	St.	PS.	KW.	Zu- gang %	KW.	Zu- gang %
95	18	2220	126,76	11,5	66	37,62	28,5	23	86,35	75,23	40	239,61	20,8

*) auschl. Eigenanschluß.

Tabelle III.

	erzeugte KW. Std.	Zu- bar abgegebene für Beleuchtung	für Kraft	Std. für Bahn	Eigen- verbrauch	Insgesamt	in Prozent d. erzeugten KW. Std.
mehr in %	374 739 3,32	38 704 36,9 %	21341 71,2 %	259 222 —	10587 0,2 %	329854 6,1 %	88 %

Tabelle IV.

Zugang %	reine Strom-Einnahmen für			Betriebsausgaben für Licht u. Kraft unter Aus- schluß allem. Unkosten
	Beleuchtung	gewerbliche Zwecke	Insgesamt	
	22 775 36,8 %	3 600 60 %	26 375 39,5 %	12 763 — 0,6 %

Die Ausichten für das jetzt laufende Betriebsjahr sind günstig. Für das Lichtwerk kann eine weitere Entwicklung mit Sicherheit vorausgesagt werden, und der Bahnverkehr dürfte sich auch wieder bessern umsomehr, als im neuen Jahre eine regere Bautätigkeit ein- treten wird.“

Der Betriebsüberschuß betrug etwas über 40 000 Mk., wovon ein Teil zur Dotierung verschiedener Fonds und der Rest von 30 000 Mk. als Dividende des nominell 1 500 000 Mk. betragenden Aktienkapitals verwandt wurde. Die sich sonach nur auf 2 % belaufende Dividende würde ja eine recht geringe Verzinsung des Kapitals bedeuten, wenn nicht in Betracht zu ziehen wäre, daß ein bei weitem geringerer Betrag tatsächlich in dem Unternehmen festgelegt ist. Der Aufsichtsrat hat übrigens vorgeschlagen, das Grundkapital der Gesellschaft um

300 000 Mk. durch Vernichtung von zurückgekauften Aktien herabzusetzen. Diese 300 Aktien sind nämlich der Gesellschaft seitens der Helios E. A. G. zu Köln-Ehrenfeld zum Preise von 120 000 Mk. angeboten worden.

Dem uns von dem Herrn Landrat in Briesen zur Verfügung gestellten Verwaltungsbericht des dortigen Kreis-Ausschusses entnehmen wir über den Betrieb der Stadtbahn Briesen folgendes: Stadtbahn
Briesen.

Die am 1. April 1898 dem öffentlichen Verkehr übergebene Stadtbahn Briesen hat auch im verflossenen Jahre sich rentabel bewiesen, sodaß nicht nur die für das gesamte Anlagekapital aufzubringende Verzinsung und Tilgung neben den Betriebskosten gedeckt werden, sondern noch ein kleiner Überschuß verbleiben wird.

Nach der von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für das Berichtsjahr 1. April 1901 bis 31. März 1902 gelegten, von dem Kreis-Ausschuß geprüften und anerkannten Rechnung über Einnahmen und Ausgaben der Stadtbahn Briesen hat sich folgendes Resultat für den Kreis gegenüber der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft ergeben:

A. Die Einnahmen betragen	34993,25 Mk.
Die Ausgaben betragen	22977,03 „

Mithin Überschuß 12016,22 Mk.

Hiervon ab:

a. der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für die Betriebsleitung 10 %	1201,62 Mk.
b. Zum Erneuerungsfond $\frac{1}{2}$ % des Anlagekapitals von 237 498,84 Mk. für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902	1187,49 Mk.
Desgl. von 1207,50 Mk. für die Zeit vom 11. November 1901 bis 31. März 1902	2,35 Mk.
Desgl. von 792,08 Mk. für die Zeit vom 16. November 1901 bis 31. März 1902	1,48 Mk.
Desgl. von 1674,90 Mk. für die Zeit vom 1. Dezember 1901 bis 31. März 1902	2,79 Mk. = 2395,73 Mk.

Bleibt Überschuß 9620,49 Mk.

Für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sind aufzubringen:

1.	$3\frac{1}{2}\%$ Zinsen und $\frac{1}{2}\%$ Tilgung des Anlagekapitals von 237498,84 Mk. für 1 Jahr =	9499,95 Mk.
2.	Desgl. der Nachtragskapitalien und zwar von 1207,50 Mk. für die Zeit vom 11. November bis 31. März 1902 =	18,90 Mk.
	von 792,08 Mk. für die Zeit vom 16. November 1901 bis 31. März 1902 =	12,— Mk.
	von 1674,90 Mk. für die Zeit vom 1. Dezember 1901 bis 31. März 1902 =	22,30 Mk. = 9553,15 Mk.
		<u>Mithin bleiben verfügbar</u> 67,34 Mk.

Siervon steht zu der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesell- schaft $\frac{1}{2}$ mit	33,67 Mk.
sodaß für den Kreis verbleiben	33,67 Mk.

Dem Staat gegenüber, welcher dem Kreise zu dem Bau der Stadtbahn Briesen eine Staatsbeihilfe von 49500 Mk. = $\frac{1}{4}$ des ursprünglichen Anlagekapitals von 198000 Mk. gewährt hat, und hierfür vertragsmäßig einen Anteil an den Überschüssen erhält, stellte sich die Berechnung wie folgt:

B. Einnahmen wie vor	34993,25 Mk.
Ausgabe wie vor	22977,03 Mk.
	<u>Überschuß</u> 12016,22 Mk.

Siervon ab:

$\frac{1}{10}$ der Gesellschaft	1201,62 Mk.
Zum Erneuerungsfonds:	
$\frac{1}{2}\%$ von 237498,84 Mk. für 1 Jahr	1187,49 Mk.
$\frac{1}{2}\%$ von 1207,50 Mk. für die Zeit vom 11./11. 01 bis 31./3. 02	2,35 Mk.
$\frac{1}{2}\%$ von 792,08 Mk. für die Zeit vom 16./11. 01—31./3. 02	1,48 Mk.

$\frac{1}{2}\%$ von 1674,90
 Mk. für die Zeit
 1./12.01—31./3.02 2,79 Mk. = 1194,11 Mk. = 2395,73 Mk.

bleiben 9620,49 Mk.

Dieser Überschuß ist erzielt worden von einem
 Anlagekapital von 237498,84 Mk.
 + 1207,50 Mk. + 792,08 Mk. + 1674,90 Mk.

Diese Nachtragsanlagekapitalien sind indes erst
 mit dem 11./11. bzw. 16./11. bzw. 1./12. 1901 in
 Rechnung zu stellen, dieselben sind daher nur für das
 ganze Jahr in Ansatz zu bringen mit

a. $\frac{1207,50}{360} \cdot 140 = \dots \dots \dots 469,48 \text{ Mk.}$
 b. $\frac{792,08}{360} \cdot 135 = \dots \dots \dots 297,03 \text{ Mk.}$
 c. $\frac{1674,90}{360} \cdot 120 = \dots \dots \dots 558,30 \text{ Mk.}$

so daß das zur Berechnung zu ziehende Anlage-
 kapital 238823,75 Mk.
 beträgt.

Von dem Gewinnüberschuß entfallen:

a. auf das ursprüngliche Anlagekapital von
 198 000,— Mk. = 7976,— Mk.
 b. auf das weitere Anlagekapital von . . .
 40 823,75 Mk. = 1644,49 Mk.

Wie oben 238 823,75 Mk. = 9620,49 Mk.

Da der Staat sich nur mit $\frac{1}{4}$ des Anlage-
 kapital von 190 000 Mk. beteiligt hat, so kann der-
 selbe auch nur einen Anteil an dem Gewinn von . 7976,— Mk.
 haben.

Somit erhält der Staat $\frac{1}{4}$ von 7976,— Mk. = 1994,— Mk.

bleiben 5982,— Mk.

Hiervon ab:

Die Verzinsung zc. des Anlage-
 kapital von 198 000 Mk.
 nach Abzug der Staatsbeihilfe
 von 49 500 Mk.
148 500 Mk.

zu 4% 5940,— Mk.

blieben verfügbar 42,— Mk.

Hiervon ab die Hälfte für die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mit	21,— Mk.
Bleiben	21,— Mk.
Hiervon erhält gleichfalls der Staat $\frac{1}{4}$ =	5,25 Mk.
Der Staat erhielt sonach	1994,— Mk.
+ 5,25 Mk.	
Zusammen	1999,25 Mk.

Dem Kreise standen zur Deckung des an den Staat zu zahlenden Betrages von 1999,25 Mk. zur Verfügung:

1. der verbleibende Überschuß aus der Abrechnung A mit	33,67 Mk.
2. Die Zinseinnahme aus der Staatsbeihilfe von 49500 Mark =	1623,37 Mk.
Zusammen	1657,04 Mk.

Da der Staat zu erhalten hatte 1999,25 Mk.

Dem Kreise nur zur Verfügung

standen 1657,04 Mk.

so hat der Kreis zuzuschießen 342,21 Mk.

Da der Staat in die Rückzahlung der von ihm bewilligten und, wie die obige Abrechnung ergibt, dem Kreise lästigen Beihilfe nicht willigt, soll für den Kreis eine günstigere Lage dadurch geschaffen werden, daß die in dreiprozentigen Papieren angelegte Beihilfe der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zur Anrechnung auf das Anlagekapital überwiesen wird.

Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Der Erneuerungsfonds, für welchen 3. Zt. ein zu erlassendes Regulativ in Bearbeitung ist, besteht am 1. April 1902 in Höhe von 4721,97 Mk. und ist angelegt in:

a. 1000 Mk. $3\frac{1}{2}$ % Preuß. Konsols, angekauft für	989,15 Mk.
b. 1200 Mk. $3\frac{1}{2}$ % " " " "	1131,15 Mk.
c. 1050 Mk. $3\frac{1}{2}$ % " " " "	1076,20 Mk.
d. 1100 Mk. $3\frac{1}{2}$ % " " " "	1141,25 Mk.
e. 1 Sparkassenbuch Nr. 44730 der städtischen Sparkasse zu Königsberg i. Pr. über	384,22 Mk.
Wie oben	4721,97 Mk.

Diese Summe ist gebildet aus:

a.	dem dem Erneuerungsfonds überwiesenen Betrage des Rechnungsjahres 1898	990,—	Mk.
b.	desgl. 1899	1134,90	Mk.
c.	desgl. 1900	1162,21	Mk.
d.	desgl. 1901	1194,10	Mk.
e.	An aufgelaufenen Zinsen	240,76	Mk.

Wie vor 4721,97 Mk.

Für das Rechnungsjahr 1902 wird alsbald nach dem 1. April d. Js. der weitere Betrag dem Erneuerungsfonds zugeführt werden. Derselbe wird vertragsgemäß von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Königsberg i. Pr. verwaltet und alljährlich dem Kreis-Ausschuß über die Anlage und den Stand desselben Bericht erstattet.



Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1902

vom 1. Januar bis 17. Januar:

4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,

vom 18. Januar bis 10. Februar:

3 $\frac{1}{2}$ % für Wechsel, 4 $\frac{1}{2}$ % für Lombard-Darlehne,

vom 11. Februar bis 3. Oktober:

3 % für Wechsel, 4 % für Lombard-Darlehne,

vom 4. Oktober bis 31. Dezember:

4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,

im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,321 % für Wechsel, 4,321 % für Lombard-Darlehne gegen 4,099 % und 5,099 % im Vorjahre.

Die Gesamt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1902 betragen:

bei der Reichshauptbank 67087536200 Mk.

bei den Reichsbankanstalten 124838678800 Mk.

zusammen 191926215000 Mk.

gegen 193147619300 Mk. im Vorjahre.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1901:	1902:
Giro-Berkehr Einnahme	113735673 Mk.	119350476 Mk.
" " Ausgabe	113677891 "	118788420 "
Giro-Übertragungen Zugang	46323997 "	46631705 "
" " Abgang	40981394 "	39899645 "
Platzwechsel-Zugang	20758878 "	22830585 "
" " Abgang	20029686 "	22200853 "
Bersandwechsel	4482802 "	4960625 "
Einzugswechsel Zugang	17755903 "	12412639 "
" " Abgang	17780289 "	12486536 "
Lombard-Darlehne Ausgeliehen	4398000 "	3924550 "
" " Zurückgezahlt	4463900 "	3846550 "

Der gesamte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 311803800 Mk. gegen 302816200 Mk. im Jahre 1901. Außer der

Reichsbanknebenstelle in Kulm ist seit dem 1. 12. 1902 auch die Reichsbanknebenstelle Kulmsee von der Reichsbankstelle Thorn abhängig.

Norddeutsche Kreditanstalt. Aktienkapital unverändert 10000000 Mk., Umsatz 1286825564 Mk. (1292893873). Der Bruttogewinn betrug 1475569 Mk. (1757787), der Reingewinn 655476 Mk. (678142) und die Dividende 5 % (5 %).

Kulmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1902: 31140 Mk. (28244). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2235827 Mk. (2054071). An Depositen wurden eingezahlt 403385 Mk. (393427). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 337754 Mk. (345340), der Wechselbestand 343183 Mk. (379481). Dividende 8 % (8 %).

Die eingeklammerten Zahlen enthalten die Ergebnisse des Vorjahres.

Vorschuß-Verein zu Thorn, E. G. m. u. S. Umsatz 8886169 Mk. Dividende 7 %. Mitglieder-Guthaben 316964 Mk., Reservefonds Ende 1902: 89410 Mk., Spezial-Reserve 34877 Mk. Zahl der Mitglieder 778.

Vorschuß-Verein zu Kulmsee, E. G. m. u. S. Angekaufte Wechsel im Betrage von 1072604 Mk., eingezahlte Depositen 123906 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1902: 53137 Mk. Mitgliederzahl 252. Dividende 6½ %.

Vorschuß-Verein zu Briesen Westpr., E. G. m. u. S. Guthaben der Mitglieder 136272 Mk., Reservefonds 28092 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2158747 Mk. Depositenbestand 391288 Mk. Mitgliederzahl Ende 1902: 411.

Volksbank zu Schönsee, E. G. m. u. S. Mitgliederanteile 17648 Mk. Depositenbestand 170558 Mk. Wechselbestand 161604 Mk. Reinertrag 1289 Mk. Dividende 7 %.

Spar- und Vorschuß-Verein zu Strasburg Westpr., E. G. m. u. S. Depositenbestand 172205 Mk. Ausgegebene Darlehne 252067 Mk. Mitglieder Guthaben 47802 Mk. Überschuß 12146 Mk. Mitgliederbestand Ende 1902: 348.

Vorschuß-Verein zu Neumark, E. G. m. u. S. Umsatz 23713137 Mk. Reingewinn 37035 Mk. Bestand der ausgegebenen Darlehne Ende 1902: 1707557 Mk., der aufgenommenen fremden Kapitalien 1313061 Mk., Mitglieder Guthaben 377911 Mk. Reservefonds 90328 Mk. Spezial-Reservefonds 11434 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederzahl Ende 1902: 498.

Sparkassen im Jahre 1902.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1902 Mf.	Zurückge- zahlte Spar- einlagen 1902 Mf.	Bestand der Einlagen Ende 1902 Mf.	Zahl der Sparkassen- bücher
Thorn	1 645 479	1 618 198	4 975 378	9 282
Kulm	587 477	518 393	541 350	889
Briesen	594 718	491 198	1 331 869	1 671
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	765 503	633 596	1 209 703	3 162
Kulm	1 614 909	1 465 552	3 113 681	4 879
Briesen	576 633	475 704	1 282 898	1 708
Strasburg	603 787	768 578	2 155 360	2 950

Nachweisung

des Telegramm-Verkehrs bei den in den Kreisen Thorn Stadt und Land, Kulm, Briesen (Wpr.), Strassburg (Wpr.) und Löbau (Wpr.) gelegenen Post- und Telegraphenanstalten des Ober-Postdirektionsbezirks Danzig.

Name der Anstalt	Telegramme		Name der Anstalt	Telegramme	
	auf- gegeben St.	ange- kommen St.		auf- gegeben St.	ange- kommen St.
Postämter I.			Postagenturen.		
Kulm	9176	9181	Blotto	75	272
Kulmsee	6546	6322	Bobrau	111	154
Strassburg (Wpr.)	7381	6367	Brattian	145	351
Thorn 2 (Zweigpostamt)	5909	2665	Kolonie Brinst	92	120
Thorn 3 (Zweigstelle)	3235	—	Czichen (Bez. Danzig)	112	101
Postämter II.			Dembowalonta	298	436
Briesen (Wpr.)	8011	7133	Deutsch-Brzozie	70	122
Zablonowo (Wpr.)	3435	2215	Elgiszewo	26	57
Lautenburg (Wpr.)	4405	4277	Forsthausen (Wpr.)	90	109
Löbau (Wpr.)	3858	3399	Gelens	114	259
Neumark (Wpr.)	4669	4470	Gramtschen (Wpr.)	171	186
Postämter III.			Großkruschin	218	350
Bischofswerder (Wpr.) 2	707	210	Großradowitz	138	323
Damerau (Kr. Kulm)	549	448	Heimfoot	255	293
Gollub	2357	1972	Hofleben (Kr. Briesen Wpr.)	225	274
Gorzno	490	507	Hohentirch (Wpr.)	660	587
Gottersfeld	685	735	Kamlarken	79	30
Konojad (Wpr.)	536	472	Kauernick	164	306
Kornatowo	1383	1026	Kielpin	154	243
Leibitsch	380	434	Kleinczyste	305	329
Moder (Wpr.)	1515	2376	Kleintrebis	430	528
Montowo	853	677	Königl.-Neudorf (Wpr.)	232	290
Naymowo	353	333	Kofohsto	247	330
Ottlotschin	2196	511	Lipniza (Bez. Danzig)	192	483
Podgorz	2762	3279	Lippinken	95	176
Schönsee (Wpr.) 1	2291	2250	Lissewo	439	679
Schönsee (Wpr.) 2	1178	459	Lonkorsz	313	403
Unislaw	797	637	Lultau	154	161
Weißenburg (Wpr.)	773	281	Malken (Wpr.)	108	227
Thorn (Schießplatz)	1049	837	Marienselde (Bez. Dgg.)	81	161
Telegraphenämter.			Mroczo (Wpr.)	139	202
Thorn	56478	52643	Nawra	258	157
			Neuhof (Bez. Danzig)	79	120
			Neuzielun	350	379
			Niezywien	278	249
			Ostaszewo (Kr. Löbau Wpr.)	47	92
			Ostaszewo (Kr. Thorn)	311	505
			Ostrowitt (Kr. Briesen Wpr.)	131	177

Name der Anstalt	Telegramme		Name der Anstalt	Telegramme	
	auf- gegeben St.	ange- kommen St.		auf- gegeben St.	ange- kommen St.
Ostrowitt (Kr. Lubau Wpr.)	389	466	Watterowo	233	237
Benjau	191	240	Wroßt	311	454
Plusnitz (Wpr.)	488	551	Wroßlawken	423	601
Podwiz	133	206	Zbiczo	80	101
Potrzyndowo	311	418			
Polnisch-Brzozie	148	147	Hilfsstellen.		
Radosz	381	336	Bahrendorf	88	145
Rentschtau	213	436	Blandau	122	126
Rosenthal (Bez. Danzig)	262	470	Colmansfeld	37	58
Rohgarten	146	245	Dombrowken	83	100
Rumian	209	216	Griebenau	21	41
Rynst	231	498	Gr. Lunau	61	69
Schillno	121	148	Gr. Orschau	54	147
Schöneich (Wpr.)	82	107	Gr. Plowenz	119	197
Schönwalde (Kr. Thorn)	77	102	Gr. Wallitz	73	69
Schwarzenau (Wpr.)	242	401	Kaldunef	18	34
Schwirsen (Wpr.)	408	507	Kaldus	35	63
Siemon	109	227	Körberode	39	42
Starlin	176	322	Neugut	35	122
Stephansdorf (Wpr.)	109	208	Schönsee (Kr. Kulm)	14	25
Swierzynko	155	250	Sloszewo	86	127
Szczuta	199	398	Willifsh	136	128
Tauer (Wpr.)	518	599	Zlotterie	72	131
Thornisch Papau	200	179			

Verkehr bei den hauptfächlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Pakete ohne Wertangabe		Pakete mit Wertangabe				Briefe und Kästchen mit Wertangabe				Nachnahme-Pakete	
	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	Eingegangen. St.	Wertbetr. M.	Aufgegeben. St.	Wertbetr. M.	Eingegangen. St.	Wertbetr. M.	Aufgegeben. St.	Wertbetr. M.	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.
Thorn 1	5456230	4065152	284626	134910	4870	2581100	2261	4641833	12275	20081900	7113	11089167	18272	5258
Thorn 2	316394	481416	37421	13162	163	34719	25	25000	178	1780	189	378000	636	212
Möckel	253708	137098	9196	4521	72	19208	28	67200	338	1175950	123	97170	1155	264
Bodgorz	137384	90792	7761	7163	186	237863	12	417	953	3079955	487	2234444	982	35
Kulmsee	584488	501870	41394	19588	209	—	224	—	1315	—	2608	—	—	—
Kulm	844480	652184	65826	32501	436	427280	262	2661920	2160	3639600	1839	2841255	6580	1352
Briefen	549354	481360	40196	19719	272	128384	160	171840	1716	3585196	2211	3528756	3996	624
Neumark	353756	352768	29268	13334	201	2641600	187	395200	1175	2963844	1854	3400696	3489	312
Löbau	243204	276172	29444	15809	120	—	240	—	730	—	1055	—	2961	212
Strasburg	890422	717990	56383	31206	335	757435	273	249795	1853	2732440	2652	4595916	4856	676
Lautenburg	229710	205972	21864	10089	198	319780	295	360490	1070	3223910	1570	3851210	2105	313

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereift Personen
	Eingeg. St.	Aufgegeben. St.	Eingeg. M.	Aufgegeben. M.	Eingegangen. St.	Wertbetr. M.	Eingezahlte. St.	Wertbetr. M.	Ausgezahlte. St.	Wertbetr. M.	Eingeg.	Abgesandt	
Thorn 1	20273	36804	1531800	1640418	5392	658316	158978	9659400	155118	8352987	726739	1808447	218
Thorn 2	1219	212	38102	3922	138	10672	9066	337984	17276	171312	89523	17407	—
Möckel	1662	572	14085	3284	287	23247	—	324147	—	327414	83980	—	—
Bodgorz	1088	597	38207	1369	161	2222	7110	430880	5611	462984	90510	7251	—
Kulmsee	10976	—	—	—	2287	—	—	3053028	—	900498	—	6396	—
Kulm	6581	3276	254446	55536	1953	265608	60752	3834925	40726	2043741	358485	111128	6522
Briefen	5049	5252	235170	27030	2010	331170	38166	2959828	17457	1293010	345210	70494	—
Neumark	5154	4576	216788	34008	1477	278460	33515	2237104	16024	989321	206596	54732	351
Löbau	3742	8601	274502	51026	1556	281812	27459	—	16468	—	186031	9165	—
Strasburg	6685	5928	369312	85852	2471	382512	46243	3486849	31042	1308491	497337	38168	—
Lautenburg	3225	2687	106600	21000	716	76788	22781	1615320	10275	663391	86406	10920	44

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1902 haben Thorn passiert:

1. von Rußland stromab:

628 beladene Rähne	gegen	774 im Vorjahre.
122 leere Rähne	"	61 " "
15 beladene Güterdampfer	"	12 " "
84 Schleppdampfer	"	90 " "
916 Holztraften	"	1705 " "

2. Nach Rußland stromauf:

474 beladene Rähne	gegen	421 im Vorjahre.
137 leere Rähne	"	229 " "
21 beladene Güterdampfer	"	20 " "
7 leere Güterdampfer	"	3 " "
59 Schleppdampfer	"	68 " "
— Personendampfer	"	2 " "

3. Aus dem Inlande stromab:

187 beladene Rähne	gegen	133 im Vorjahre.
83 leere Rähne	"	102 " "
133 beladene Güterdampfer	"	147 " "
7 leere Güterdampfer	"	9 " "
28 Schleppdampfer	"	19 " "
33 Holztraften	"	79 ¹ / ₂ " "

4. Aus dem Inlande stromauf:

91 beladene Rähne	gegen	126 im Vorjahre.
53 leere Rähne	"	40 " "
139 beladene Güterdampfer	"	148 " "
1 leerer Güterdampfer	"	3 " "
18 Schleppdampfer	"	22 " "
3236 Wasserfahrzeuge inkl. Holztraften .	gegen	4213 ¹ / ₂ im Vorj.

Von den vorseitig aufgeführten Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. ganz befrachtet stromab:

mit Rohzucker	77 Rähne	17 Dampfer.
„ Stückgütern	6 „	76 „
„ Mehl	15 „	20 „
„ Branntwein	4 „	20 „
„ Melasse	16 „	— „
„ Roggen	13 „	— „
„ Weizen	4 „	— „
„ Gersten	9 „	— „
„ Hafer	5 „	— „
„ Hülsenfrüchten	4 „	— „
„ gesägtem Kantholz	4 „	— „
„ gesägten Brettern	2 „	— „
„ Holzwaren	10 „	— „
„ Kies	12 „	— „
„ Mauersteinen	3 „	— „
„ Feldsteinen	1 „	— „
„ Fäshinen	2 „	— „
	<hr/>	
	187 Rähne	133 Dampfer.

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Koks	1 Kahn	— Dampfer.
„ Stückgütern	— „	4 „
„ Lumpen	1 „	4 „
„ Häute und Lumpen	— „	1 „
„ Häuten	2 Rähne	2 „
„ Kalksteinen	6 „	— „
„ Schwerspath	1 „	— „
	<hr/>	
	11 Rähne	11 Dampfer.

3. ganz entlößt stromauf:

mit Stückgütern	21 Rähne	121 Dampfer.
„ Steinkohlen	29 „	— „
„ Steinkohlen und Koks	1 „	— „
„ Weizen	18 „	— „
„ Roggen	1 „	— „
„ Koks	1 „	— „
„ Pflastersteinen	7 „	— „
„ Maisölkuchen	3 „	— „

mit Rapskuchen	2	Rähne	—	Dampfer.
„ Roheisen	1	„	—	„
„ Eisenwaren	1	„	4	„
„ Reis	1	„	—	„
„ Salz	1	„	—	„
„ Granaten	2	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	1	„	—	„
„ Chamottesteinen	1	„	—	„
„ Wein	—	„	3	„
„ Wolle	—	„	1	„
„ Soda	—	„	1	„
„ Kaffee	—	„	3	„
„ Seringen	—	„	6	„
	91	Rähne	139	Dampfer.

4. ganz entlöscht stromab:

mit Aele	136	Rähne	—	Dampfer.
„ Aele und Ölkuchen	20	„	—	„
„ Aele und Hülsenfrüchten	4	„	—	„
„ Ölkuchen	6	„	—	„
„ Weizen	7	„	—	„
„ Roggen	1	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	5	„	—	„
„ Zucker	3	„	—	„
„ Stückgütern	—	„	3	„
„ Eisenblechwaren	—	„	1	„
„ Feldsteinen	42	„	—	„
„ Taschinen	28	„	—	„
„ ges. Därmen	1	„	—	„
„ Kuhhaaren	1	„	—	„
	254	Rähne	4	Dampfer.

Nachweisung

der im Jahre 1902 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Taf.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Lumpen aller Art	3,56	—
2. Soda	167,26	—
3. Farbholz	—	0,89
4. Roheisen und Brucheisen	132,93	—
5. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	18,97	3,60
6. Verarbeitetes Eisen aller Art	822,69	10,89
7. Zement, Traß und Kalk	15,75	—
8. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	125,42	—
9. Flachs, Hanf, Heede, Werg	20,97	—
10. Weizen	1896,66	542,99
11. Roggen	96,90	58,50
12. Hafer	0,50	—
13. Gerste	0,30	—
14. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	286,03	589,08
15. Ölfaat	1,63	10,85
16. Obst frisches und getrocknetes	48,07	—
17. Glas und Glaswaren	58,24	—
18. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	31,40	—
19. Gebeiltes hartes Nutzholz	—	14,47
20. Reißig und Faschinen	—	1292,11
21. Fastaße, Fässer, Kisten, Säcke	186,55	7,30
22. Holzwaren und Möbel	21,62	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Gal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	28,01	0,46
24. Bier	9,94	—
25. Branntwein	46,82	—
26. Wein	507,51	—
27. Fische, auch Heringe	1043,58	—
28. Mehl und Mühlenfabrikate	110,51	14749,52
29. Reis	561,72	—
30. Salz	123,41	—
31. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	266,86	—
32. Zucker, Melasse, Syrup	313,94	258,87
33. Fette Öle und Fette	647,21	—
34. Petroleum und andere Mineralöle	553,84	—
35. Steine und Steinwaren	950,87	2810,00
36. Steinkohlen	3341,00	—
37. Koks	110,00	—
38. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	80,89	1,60
39. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	39,92	—
40. Tonwaren, Steingut, Porzellan	1,24	—
41. Wolle roh	42,88	—
42. Alle sonstigen Gegenstände	2951,77	869,55
Insgesamt	15667,37	21220,68
B. Abgang.		
1. Lumpen aller Art	295,99	—
2. Farbholz	3,01	0,50
3. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	—	34,83
4. Verarbeitetes Eisen	0,37	95,98
5. Zement, Traß und Kalk	530,00	0,71
6. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	—	1565,48
7. Weizen	—	310,60
8. Roggen	—	1696,86
9. Hafer	—	640,30
10. Gerste	—	1422,93
11. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	602,20

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Tal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
12. Kartoffeln	—	0,50
13. Obst, frisches und getrocknetes	—	0,27
14. Glas und Glaswaren	—	10,70
15. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	193,56	10,29
16. Gebeiltes hartes Nutzholz	—	14,47
17. Weiche Schnittwaren	—	725,00
18. Reissig und Faschinen	—	60,00
19. Gastage, Fässer, Kisten, Säcke	—	94,94
20. Holzwaren und Möbel	—	900,00
21. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	—	0,81
22. Bier	—	27,20
23. Branntwein	—	2217,00
24. Wein	—	124,07
25. Fische, auch Seringe	—	2,43
26. Mehl und Mühlenfabrikate	—	3552,62
27. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	—	1,91
28. Zucker, Melasse, Syrup	—	18525,14
29. Fette Öle und Fette	—	245,65
30. Petroleum und andere Mineralöle	—	136,33
31. Steine und Steinwaren	—	85,00
32. Koks	10,00	—
33. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	—	0,35
34. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	—	460,00
35. Tonwaren, Steingut, Porzellan	3,18	—
36. Alle sonstigen Gegenstände	99,88	578,70
Insgesamt	1135,99	34143,77

Nachweisung

der im Jahre 1902 auf den Stationen Thorn und Mocker abgegangenen
und eingegangenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Mocker	
	Verband To.	Empfang To.	Verband To.	Empfang To.
Abfälle	66,5	56,5	—	—
Baumwolle, Baumwollabfälle	20	1,5	344,5	5
Bier	187	1595	575	240
Blei, Mennige	3,5	39,5	—	—
Borte (Lohe), Gerbstoffe	—	9	—	—
Braunkohlen, rohe	5	50	30	—
Braunkohlenbriketts	41	575,5	10	—
Zement, Zementsteine und Platten	103	897,5	362,5	97
Chemikalien, Drogen	215,8	122,5	22,5	23
Dachpappe	62,5	232,5	131	27
Künstliche Düngemittel	326,5	482,5	1972,5	1545
Roheisen und Rohstahl	—	—	321	70
Altes Eisen, Bruch Eisen	1453	61	136	545
Eisen und Stahl, façonnirt	2111	3581,5	475	608
Eisenbahnschienen	246	1271,5	775,5	526
Achsen und Bandagen	56	—	—	—
Maschinen und Maschinenteile	907	1081,5	124,5	102
Eiserne Röhren und Säulen	141,5	276,5	699	246
Eisen- und Stahldraht	69,5	397,5	42,5	—
Eisen- und Stahlwaren	961,5	1578,5	44	375
Eisenerz, ohne Schwefelkies	1	—	—	—
Erde, Lehm, Mergel	31	25	—	—
Ries, Sand, Grand	621,5	1517,5	20	1166,5
Ton, Tonerde, Porzellanerde	53,5	54	22,5	—
Sonstige Erden	25,5	6,5	—	—
Fische, Heringe	188	217,5	127	97,5
Flachs, Hanf, Heede, Werg	3,5	3	—	—
Fleisch und Speck	36,5	82	—	—
Garne und Twiste	530,5	192,5	—	—
Weizen und Spelz	1571,5	3090,5	7636	3306
Roggen	1853,5	4652	3659	4001
Hafer	1185	2706	1050,5	545
Gerste	2120,5	3093,5	658	180
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	4871	4901	222	163,5
Mais (Kulturuz)	1306	1515,5	154	20
Malz	—	50	5	—
Lein- und Ölsamen	277	319,5	—	—
Anderere Sämereien	714,5	897,5	8,5	25
Glas und Glaswaren	196,5	482,5	25,5	12,5
Häute, Felle, Leder, Pelz	170,5	337,5	26	90
Rund- (Stamm-) Holz	3643	1154,5	—	10
Nußholz	4571	2267	1672,5	1876,5
Brenn- und Grubenholz	5997,5	810,5	193,5	115

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Nocker	
	Verfand To.	Empfang To.	Verfand To.	Empfang To.
Außereuropäisches Holz	2	—	—	—
Holzzeugmasse	—	52,5	—	—
Hopfen	18,5	15,5	—	—
Kaffe, Kaffeesurrogate, Tee	175	24,5	0,5	13
Kalk, gebrannter	34	1505,5	320	85
Kartoffeln	124	336,5	1821,5	7571
Knochen	30	30,5	47,5	62,5
Lumpen	447	752,5	64,5	133,5
Mehl, Mühlenfabrikate	935	530,5	6184,5	8410
Ame, ohne Reiskeie	79547,5	65881,5	3070,5	3832
Obst, Pflanzen, Gemüse	138,5	408	41	31,5
Öle, Fette	304	547,5	147	210
Ölkuchen und Ölkuchennmehl	2414	1912,5	9060,5	8264
Papier, Pappe	39	262,5	67	195,5
Petroleum, Mineralöle	123	925,5	1335,5	1388
Reis, Reismehl, Reiskeie	186,5	13,5	5,5	26,5
Röhren von Ton und Zement	661,5	93	24,5	29
Rüben, Zuckerrüben	—	—	101,5	962,5
Rübenschnitzel, Futterrüben	—	125	122	763,5
Rüben syrup, Melasse	83	2010	458,5	265
Salpeter und Salzsäure	10,5	10,5	—	—
Salz	20	593	32	28,5
Schiefer	24,5	47,5	—	0,5
Soda, rohe	5,5	50	—	30
Soda, kauftische	2,5	10,5	—	—
Spiritus	33,5	582,5	8066	2354
Spirituosen, Branntwein, Essig	180,5	20	250	3411
Stärke, Kartoffelmehl	12,5	300	102,5	2335,5
Steine, einfach glatt behauen	25	137	318	37,5
Steine, gebrannte Ziegel u. s. w.	15609,5	4197	558	735,5
Bruchsteine, rohe	1068	—	11,5	—
Pflastersteine, Steinschrotten	1793	447,5	28	223
Kalk- und Tuffsteine	79	610	—	10,5
Steinplatten, Bordsteine u. s. w.	—	84	32	—
Bimssteine, Quarz, Spath	2	71	—	—
Steinkohlen	549	51852,5	12190,5	6752,5
Steinkohlenbriketts	86	1153,5	—	—
Steinkohlenkoks	473	304	20,5	—
Tabak, roh, Tabatsrippen	7,5	—	1,5	—
Fabrikierter Tabak, Zigarren	—	14	—	—
Teer, Pech, Harz, Asphalt	91	127	12	20
Tonwaren, Porzellan	165	1319,5	74	49,5
Torf, Torfstreu, Holzkohlen	7	93	17	5
Wein, Apfelwein, Most	129	138,5	1,5	26
Wolle aller Art, tierisch	889	557,5	87	22
Zink in Platten und Blöcken	21,5	124,5	—	—
Zucker, roh	362,5	7336	255	3633
Zucker, raffiniert	11	806,5	27	998
Speditur-Sammelgut	231	1800,5	—	43
Butter, Eier, Käse, Brod	0,5	28	78	211,5
Bücher, Drucksachen	4,5	2	—	—
Emballage, gebrauchte	931	563,5	2708,5	1447,5
Farben, Farberde	21,5	17,5	1,5	—

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Möcker	
	Verjand To.	Empfang To.	Verjand To.	Empfang To.
Holzwaren, neue Möbel	11,5	126,5	—	2,5
Heu	5,5	47	242,5	110,5
Stroh	300	920,5	2714	1184
Häcksel u. f. w.	35	26,5	446	504
Manufakturwaren	15,5	12,5	—	—
Mineralwasser	6,5	—	—	—
Gyps, gebrannt und gemahlen	21	80	15	—
Ubrige Güterarten	4894,5	6750,5	2093,5	3226
Insgesamt	150342,8	198475	75800,5	75661,5
	348817,8		151462	
Viehverkehr.	Stüd.	Stüd.	Stüd.	Stüd.
Pferde, Fohlen, Esel	903	622	100	82
Ochsen, Stiere	447	409	53	71
Kühe, Rinder	273	234	698	633
Kälber	25	36	77	10
Schafe, Lämmer	88	158	832	252
Schweine	16383	22111	1441	686
Ferkel	22969	8072	149	438
Geflügel und sonstiges Vieh	318004	294212	5	36

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofs	298 408	Personen.
" " " " Stadtbahnhofs	187 467	"
" " " " Bahnhof Möcker	22 251	"

Verkehr auf der Uferbahn im Jahre 1902.

Monat	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	279	102	381
Februar	333	143	476
März	324	116	440
April	510	203	713
Mai	630	399	1029
Juni	322	274	596
Juli	257	347	604
August	413	222	635
September	320	320	640
Oktober	557	440	997
November	552	355	907
Dezember	293	120	413
Im Ganzen	4790	3041	7831

Davon Eingang 3550 Waggons für den Ortsverkehr
 " " 1240 " " " Umschlagsverkehr
 " Ausgang 1770 " im Ortsverkehr
 " " 1271 " " Umschlagsverkehr.

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, die im Jahre 1902 über Gollub und
 Leibitsch von Rußland eingegangen und unter Begleit-Kontrolle
 nach Thorn abgefertigt sind.

I. über Gollub:

II. über Leibitsch:

Januar	—	—
Februar	—	—
März	—	—
April	—	—
Mai	—	—
Juni	—	—
Juli	—	—
August	—	—
September	—	—
Oktober	—	103 Tonnen Gerste.
November	12,6 Tonnen Gerste.	—
Dezember	10 " Hülsenfrüchte.	—

Mitglieder der Handelskammer im Jahre 1902.

Aus dem Stadt- und Landkreise
Thorn.

Kommerzienrat **Schwarz**, Prä-
sident.

Herrn **F. Schwarz** sen., Vize-
Präsident.

H. Asch.

E. Berendes.

A. Born.

E. Dietrich.

G. Fehlauner.

G. Gerson.

P. Laengner.

H. Loewenson.

E. Matthes.

S. Rawitzki.

Aus dem Kreise Kulm.

W. Schulke.

Dr. Senatsch.

Aus dem Kreise Briesen.

R. Bauer.

J. Meyer.

Aus dem Kreise Löbau.

E. Cohn.

E. Landshut.

Aus dem Kreise Strasburg.

W. Schindler.

H. Wodtke.

Sekretär **E. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen im Jahre 1902.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:
G. Gerson, M. Mallon, S. Rawitzki, St. Reichel und D. Wolff.
 2. für Manufaktur-, Kurz-, Glas- und Galanteriewaren:
Max Cohn, L. R. Puttkammer, Adolph Leyser, Adolph Lewin und Georg Sternberg.
 3. für Kolonialwaren, Öle, Chemikalien, Spiritus und Weine:
Hugo Claas, Herrn. Dann, Leopold Hirschfeld, Albert Land, Carl Matthes, R. Rük, Kommerzienrat Schwarz.
 4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:
S. Wiener, D. Wolff.
 5. für Eisen, Stahlwaren, Zement, Kohlen und Kalk:
E. Dietrich, A. Wittweger, F. Zährer.
 6. für Holz:
L. Gastorowski, Joh. Hontermans, H. Illgner.
 7. für Ziegeln, Tonwaren und Steine:
J. Grosser, E. Sittensfeld und Joh. Schnibbe.
- Vereidigter Handelsmakler: **Paul Engler** (Thorn).
 Vereidigte Holzmesser: **Daniel Wanzel** und **Robert Hellwig** (Thorn).
 Vereidigter Wäger: **Manfred Hiber** (Thorn).
 Vereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse:
Fr. Preuß, J. Springer (Kulmsee), **G. Rießlin** (Thorn),
Adolph Nehring (Schönsee).

Verzeichniß der Mitglieder der Handelskammer

von 1852—1902.

1852.
Ant. Kordes, Kommerzienrat, Vorsitzender.
Herm. Adolph, Stellvertr.
D. G. Rittlaus.
Franz Schwarz.
G. Weese.
Sal. Wasserzug.
Stellvertr. Mitglieder.
Fr. Gehrke.
G. A. Körner.
Fr. Giraud.
L. S. Billaret.
1853.
Ant. Kordes, Kommerzienrat, Vorsitzender.
Herm. Adolph, Stellvertr.
D. G. Rittlaus.
Franz Schwarz.
G. Weese.
Sal. Wasserzug.
Stellvertr. Mitglieder.
Fr. Gehrke.
G. A. Körner.
Fr. Giraud.
L. S. Billaret.
1854.
Ant. Kordes, Vorsitzender.
D. G. Rittlaus, Stellvertr.
Franz Schwarz.
G. Weese.
Sal. Wasserzug.
Fr. Gehrke.
Stellvertr. Mitglieder.
G. A. Körner.
Fr. Giraud.
L. S. Billaret.
Ad. Feldtkeller.
1855.
Ant. Kordes, Vorsitzender.
D. G. Rittlaus, Stellvertr.
Franz Schwarz.
G. Weese.
Sal. Wasserzug.
Fr. Gehrke.
Stellvertr. Mitglieder.
G. A. Körner.
Fr. Giraud.
L. S. Billaret.
Ad. Feldtkeller.
1856.
Ant. Kordes, Vorsitzender.
D. G. Rittlaus, Stellvertr.
Franz Schwarz.
G. Weese.
Sal. Wasserzug.
Fr. Gehrke.
Stellvertr. Mitglieder.
G. A. Körner.
Fr. Giraud.
Louis Borchardt.
Ad. Feldtkeller.
1857.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
E. Drewitz.
Fr. Giraud.
D. G. Rittlaus.
E. Lambek.
E. Mallon.
G. Sachs.
1858.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
E. Drewitz.
Fr. Giraud.
D. Rittlaus.
E. Lambek.
E. Mallon.
G. Sachs.
1859.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
E. Drewitz.
Fr. Giraud.
- E. Mallon.
E. Meißner.
G. Sachs.
1860.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
E. Drewitz.
Fr. Giraud.
E. Mallon.
E. Meißner.
G. Prowe.
A. Rägber.
G. Sachs.
1861.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
Fr. Giraud.
E. Meißner.
A. Rägber.
E. Mallon.
G. Prowe.
Herm. Schwarz.
1862.
G. A. Körner, Vorsitzender.
Fr. Schwarz, Stellvertr.
H. Adolph.
E. S. Gall.
J. Landecker.
G. Weese.
Stellvertr. Mitglieder.
Fr. Giraud.
E. Meißner.
A. Rägber.
E. Mallon.
G. Prowe.
Herm. Schwarz.
1863.
G. A. Körner, Vorsitzender.
H. Adolph, Stellvertreter.
E. S. Gall.

G. Weese.
C. Mallon.
Rob. Schwarzg.
Stellvertr. Mitglieder.
J. Landecker.
G. Prowe.
H. Schwarzg.
Gieldzinski.
D. Pohl.
Mor. Schirmer.

1864.

G. A. Körner, Vorsitzender.
E. S. Gall, Stellvertreter.
H. Adolph.
G. Weese.
C. Mallon.
Rob. Schwarzg.
Stellvertr. Mitglieder.
J. Landecker.
G. Prowe.
H. Schwarzg.
Gieldzinski.
D. Pohl.
Mor. Schirmer.

1865.

G. A. Körner, Vorsitzender.
H. Adolph, Stellvertreter.
E. S. Gall.
G. Weese.
C. Mallon.
Rob. Schwarzg.
Stellvertr. Mitglieder.
J. Landecker.
G. Prowe.
H. Schwarzg. sen.
Gieldzinski.
Abrah. Henius.
Mor. Schirmer.

1866.

G. A. Körner, Vorsitzender.
H. Adolph, Stellvertreter.
G. Weese.
C. Mallon.
J. Landecker.
G. Prowe.
Stellvertr. Mitglieder.
H. Schwarzg. sen.
A. Gieldzinski.
Abrah. Henius.
Mor. Schirmer.
A. Bärwald.
Gerjon Hirschfeld.

1867.

G. A. Körner, Vorsitzender.

H. Adolph, Stellvertreter.
C. Mallon.
J. Landecker.
G. Prowe.
H. Schwarzg. sen.
Stellvertr. Mitglieder.
A. Gieldzinski.
Abrah. Henius.
Mor. Schirmer.
A. Bärwald.
Gerjon Hirschfeld.
H. Dauben.

1868.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
C. Mallon.
G. Prowe.
H. Schwarzg. sen.
A. Gieldzinski.
Stellvertr. Mitglieder.
Mor. Schirmer.
Gerjon Hirschfeld.
H. Dauben.
J. Moskiewicz.
C. Wendisch.
Rob. Schwarzg.

1869.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
C. Mallon.
G. Prowe.
H. Schwarzg. sen.
A. Gieldzinski.
Stellvertr. Mitglieder.
Mor. Schirmer.
Gerjon Hirschfeld.
H. Dauben.
J. Moskiewicz.
C. Wendisch.
Rath. Leiser.

1870.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
C. Mallon.
G. Prowe.
H. Schwarzg. sen.
A. Gieldzinski.
Stellvertr. Mitglieder.
Mor. Schirmer.
Gerjon Hirschfeld.
H. Dauben.
J. Moskiewicz.
C. Wendisch.
Rath. Leiser.

1871.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
C. Rittler.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
G. Prowe.
Mor. Schirmer.
H. Schwarzg. sen.
Wegner-Ostaszewo.

1872.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
C. Rittler.
Rath. Leiser.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
G. Prowe.
M. Schirmer.
H. Schwarzg. sen.

1873.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
C. Rittler.
Rath. Leiser.
R. Mallon.
G. Prowe.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
H. Schwarzg. sen.

1874.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.
H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
C. Rittler.
Rath. Leiser.
J. Moskiewicz.
G. Prowe.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
H. Schwarzg. sen.

1875.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landecker, Stellvertr.

H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
E. Rittler.
Nath. Leijer.
J. Moskiewicz.
G. Prowe.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.

1876.

H. Adolph, Vorsitzender.
J. Landeder, Stellvertreter.
H. Dauben.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
E. Rittler.
Nath. Leijer.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
G. Prowe.
S. Schwarz jun.

1877.

H. Adolph, Vorsitzender.
G. Prowe, Stellvertreter.
R. Mallon.
E. S. Gall.
A. Gieldzinski.
E. Rittler.
Nath. Leijer.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
M. Heilfron.

1878.

H. Adolph, Vorsitzender.
G. Prowe, Stellvertreter.
Dr. v. Donimirski.
A. Gieldzinski.
M. Heilfron.
E. Rittler.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.

1879.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.

Dr. v. Donimirski.
A. Gieldzinski.
M. Heilfron.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.

1880.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
Dr. v. Donimirski.
A. Gieldzinski.
M. Heilfron.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.

1881.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
Dr. v. Donimirski.
A. Gieldzinski.
M. Heilfron.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
J. Moskiewicz.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.

1882.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
E. Dietrich.
A. Gieldzinski.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
S. Rawitzki.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.
M. Weinschend-Lulkau.

1883.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
E. Dietrich.
A. Gieldzinski.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
S. Rawitzki.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.
M. Weinschend-Lulkau.

1884.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
E. Dietrich.
A. Gieldzinski.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
S. Rawitzki.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.
M. Weinschend-Lulkau.

1885.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
E. Dietrich.
A. Gieldzinski.
Nath. Leijer.
R. Mallon.
S. Rawitzki.
M. Rosenfeld.
Mor. Schirmer.
S. Schwarz jun.
S. Schwarz jun.
M. Weinschend-Lulkau.

1886.

H. Adolph, Kommerzienrat,
Vorsitzender.
E. Rittler, Stellvertreter.
E. Dietrich.
A. Gieldzinski.
Nath. Leijer.
Paul Widert.
S. Rawitzki.
M. Rosenfeld.

Mor. Schirmer.
 S. Schwarz sen.
 S. Schwarz jun.
 A. Born-Moder.

1887.

H. Adolph, Kommerzienrat,
 Vorsitzender.
 E. Kittler, Stellvertreter.
 E. Dietrich.
 A. Gieldzinski.
 Nath. Leiser.
 Paul Pichert.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 Mor. Schirmer.
 S. Schwarz sen.
 S. Schwarz jun.
 A. Born-Moder.

1888.

H. Adolph, Kommerzienrat,
 Vorsitzender.
 E. Kittler, Stellvertreter.
 E. Dietrich.
 A. Gieldzinski.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 Mor. Schirmer.
 S. Schwarz sen.
 S. Schwarz jun.
 A. Born-Moder.

1889.

H. Adolph, Kommerzienrat,
 Vorsitzender.
 S. Schwarz jun., 1. Stell-
 vertreter.
 Mor. Schirmer, 2. Stell-
 vertreter.
 E. Dietrich.
 B. Sultan.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 S. Schwarz sen.
 A. Born-Moder.
 E. Kittler.

1890.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.

C. Matthes.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.

1891.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.

1892.

A. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.

1893.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 M. Rosenfeld.
 S. Rawigki.
 Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.

1894.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 M. Rosenfeld.
 S. Rawigki.

Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.

1895.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 E. Kittler.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 M. Rosenfeld.
 Gust. Fehlaue.
 S. Schwarz sen.
 S. Rawigki.

1896.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 E. Dietrich.
 Gust. Fehlaue.
 S. Loewenson.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 S. Schwarz sen.
 A. Born-Moder.

1897.

S. Schwarz jun., Vors.
 Mor. Schirmer, Stellvert.
 E. Dietrich.
 Gust. Fehlaue.
 S. Loewenson.
 Nath. Leiser.
 Julius Lissad.
 C. Matthes.
 S. Rawigki.
 M. Rosenfeld.
 S. Schwarz sen.
 A. Born-Moder.

1898.

S. Schwarz jun., Vors.
 S. F. Schwarz sen., Stell-
 vertreter.
 H. Ach.
 C. Berendes-Kulmsee.
 A. Born-Moder.
 E. Dietrich.
 Gust. Fehlaue.
 P. Laengner.
 Julius Lissad.
 S. Loewenson.
 C. Matthes.
 S. Rawigki.

1899.

Kommerzienrat Schwarz, Präsi., Thorn.	
H. F. Schwarz sen., Vize-Präsi.,	"
H. Wsch,	"
E. Dietrich,	"
Gust. Fehlaue,	"
G. Gerson,	"
P. Laengner,	"
H. Loewenjon,	"
C. Matthes,	"
S. Rawigki,	"
A. Born,	Möder.
C. Berendes,	Kulmsee.
L. Hirschberg,	Kulm.
G. Segall,	"
R. Bauer,	Briesen.
S. Meyer,	"
C. Cohn,	Neumark.
C. Landshut,	"
W. Schindler,	Strasburg.
H. Wodtke,	"

1900.

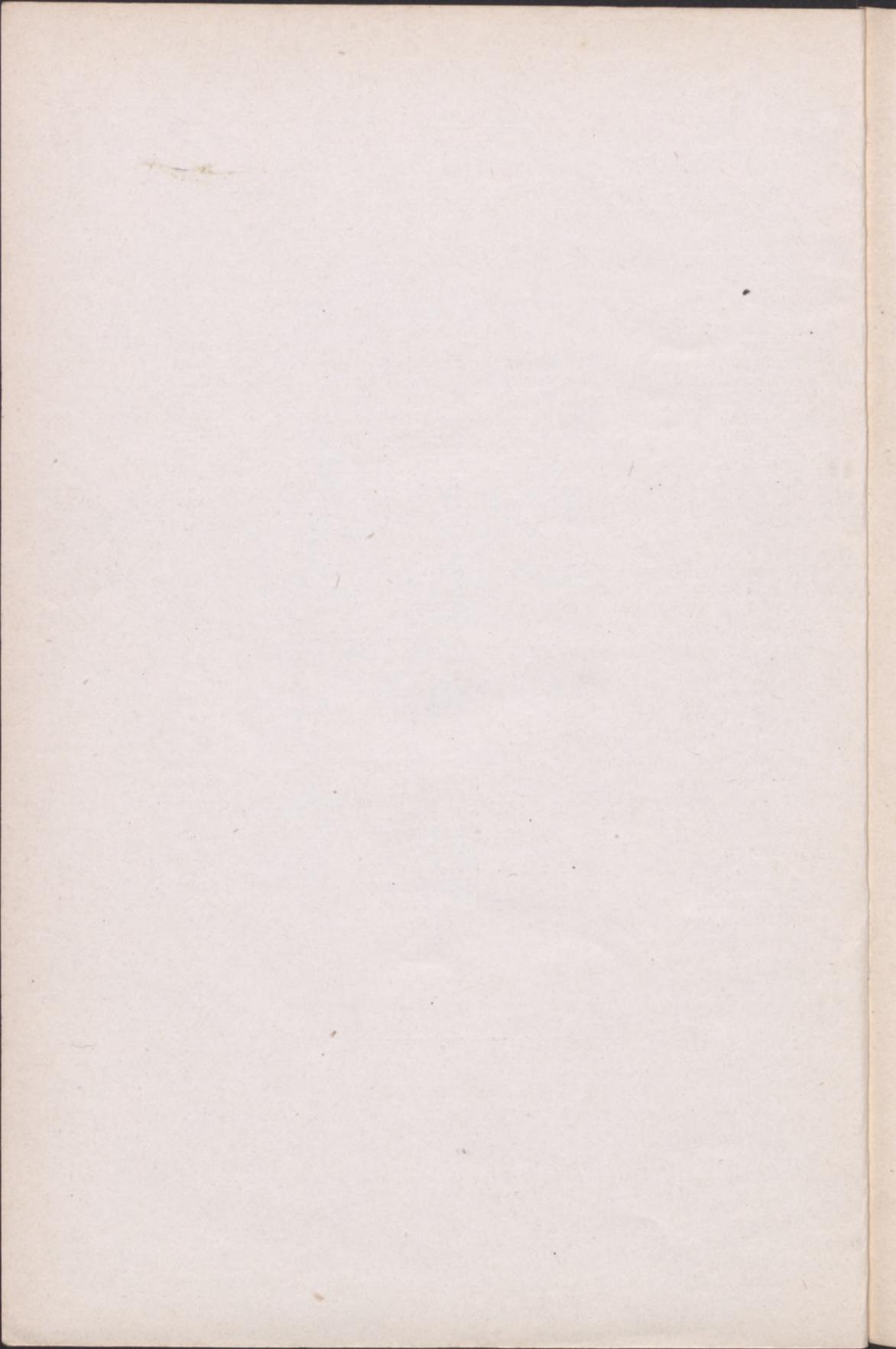
Kommerzienrat Schwarz, Präsi., Thorn.	
H. F. Schwarz sen., Vize-Präsi.,	"
H. Wsch,	"
E. Dietrich,	"
Gust. Fehlaue,	"
G. Gerson,	"
P. Laengner,	"
H. Loewenjon,	"
C. Matthes,	"
S. Rawigki,	"
A. Born,	Möder.
C. Berendes,	Kulmsee.
W. Schulze,	Kulm.
G. Segall, Kulm (vom Oktober an Dr. Henatsch in Unislaw).	"
R. Bauer,	Briesen.
J. Meyer,	"
C. Cohn,	Neumark.
C. Landshut,	"
W. Schindler,	Strasburg.
H. Wodtke,	"

1901.

Kommerzienrat Schwarz, Präsi., Thorn.	
H. F. Schwarz sen., Vize-Präsi.,	"
H. Wsch,	"
E. Dietrich,	"
Gust. Fehlaue,	"
G. Gerson,	"
P. Laengner,	"
H. Loewenjon,	"
C. Matthes,	"
S. Rawigki,	"
W. Schulze,	Kulm.
Dr. Henatsch,	Unislaw.
A. Born,	Möder.
C. Berendes,	Kulmsee.
R. Bauer,	Briesen.
J. Meyer,	"
C. Cohn,	Neumark.
C. Landshut,	"
W. Schindler,	Strasburg.
H. Wodtke,	"

1902.

Kommerzienrat Schwarz, Präsi., Thorn.	
H. F. Schwarz sen., Vize-Präsi.,	"
H. Wsch,	"
E. Dietrich,	"
Gust. Fehlaue,	"
G. Gerson,	"
P. Laengner,	"
H. Loewenjon,	"
C. Matthes,	"
S. Rawigki,	"
W. Schulze,	Kulm.
Dr. Henatsch,	Unislaw.
A. Born,	Möder.
C. Berendes,	Kulmsee.
R. Bauer,	Briesen.
J. Meyer,	"
C. Cohn,	Neumark.
C. Landshut,	"
W. Schindler,	Strasburg.
H. Wodtke,	"



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie	3
Verhandlungen der Handelskammer:	
1. Einrichtungen für Handel und Industrie.	
1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.	
Börsengesetz	14
Gerichtsferien	15
2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.	
Deutscher Handelstag	15
Nachrichten für Handel und Industrie	23
Heizerturse	26
Verkehr mit Kleie	28
Ausstellungswesen	30
Überwachung von Dampffesseln	30
Feuerversicherung	30
Bereinigung ostdeutscher Handelskammern	32
Freizeichenermittlung	33
Verkaufssyndikat der Kaliwerke	34
Submissionswesen	35
II. Verkehrswesen.	
1. Eisenbahnen.	
Bezirkseisenbahnrat	37
Uferbahn	42
Weichselstädtebahn	42
Zugverbindung der Städte Strasburg und Lautenburg	47
Halten der D-Züge 55 und 56 in Briesen	48
Weiterführung der Eisenbahn Kulm—Anislaw	49
Annahmefrist für Stückgüter	52
Thorner Transitzüge für Kleie	53
2. Wasserstraßen.	
Strombereisung	54
Holzhasen	57
Verkehr auf der Drewenz	63
Hogat-Abschluß	64

III. Zoll- und Steuerwesen.

Seite

Handelsverträge	66
Verzollung von Aleie	74

IV. Unterrichtsweisen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen	78
Abänderung des Ortsstatuts	82
Gewerbliche Fachschulen	83

V. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Ergänzungswahlen	86
Fürsorge für die Handelskammerbeamten	86
Bereidigungen	86
Vorschriften für vereidigte Bücherrevisoren	86
Vorschriften für vereidigte Dispatcheure	88

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige:

Ernte	91
Viehucht	92
Viehhandel	93
Getreidehandel	93
Futtermittelhandel	94
Getreidemüllerei	96
Wollhandel	97
Düngemittelhandel	98
Zuckerproduktion	98
Spiritusproduktion	100
Stärkefabrikation	105
Kartoffelhandel	105
Holzhandel	106
Weinhandel	108
Holzschneidemühlen	109
Leder- und Schuhwaren	110
Maschinenbau	110
Ziegeleien	111
Steinhandel	112
Stabeisen, Eisenwaren und Metalle	112
Fahrräder und Nähmaschinen	114
Gold- und Silberwarenfabrik	114
Honigkuchen	115
Bonbon- und Schokoladenfabrikation	115
Seifenfabrikation	115
Bierbrauereien	116
Textilwarenhandel	118
Materialienhandel	119
Drogenhandel	119
Chemische Fabrik	120
Spedition	120
Elektrizitätswerke Thorn	121
Stadtbahn Briesen	125

Statistik:

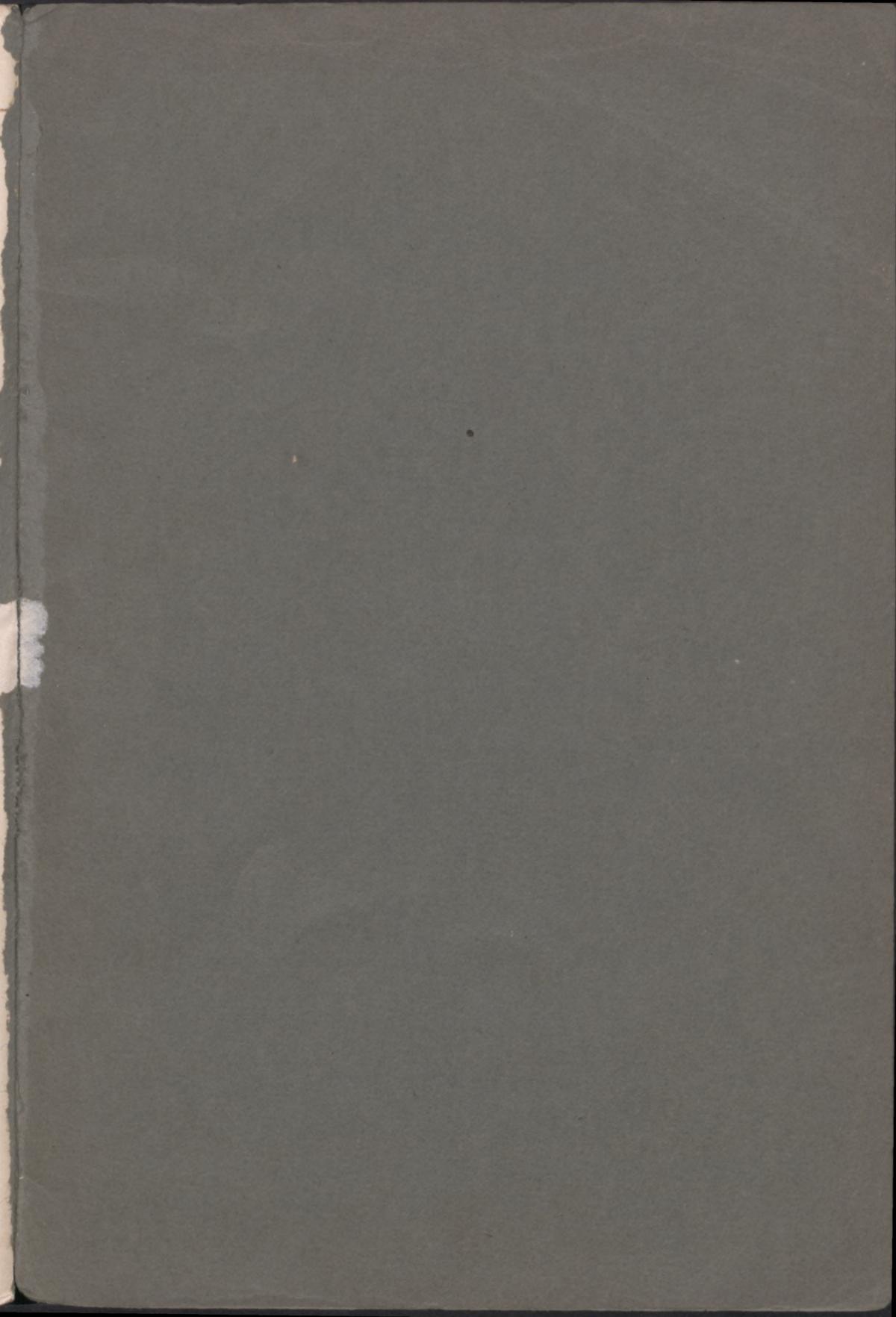
Seite

Geldverkehr	130
Nachweisung des Telegramm-Verkehrs	133
Verkehr bei den hauptsächlichlichen Postämtern des Handelskammerbezirks	135
Verkehr auf der Weichsel	136
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	139
Nachweisung der auf den Stationen Thorn und Moder abgeandten und eingegangenen Güter	142
Nachweisung des Personen- und Viehverkehrs in Thorn und Moder . .	144
Verkehr auf der Uferbahn	145
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen	145
Mitglieder der Handelskammer	146
Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen	146
Verzeichnis der Mitglieder der Handelskammer von 1852—1902 . .	147

Biblioteka Główna UMK



300045310602



Biblioteka Główna UMK



300045310602

Biblioteka Główna UMK



300045310602

