

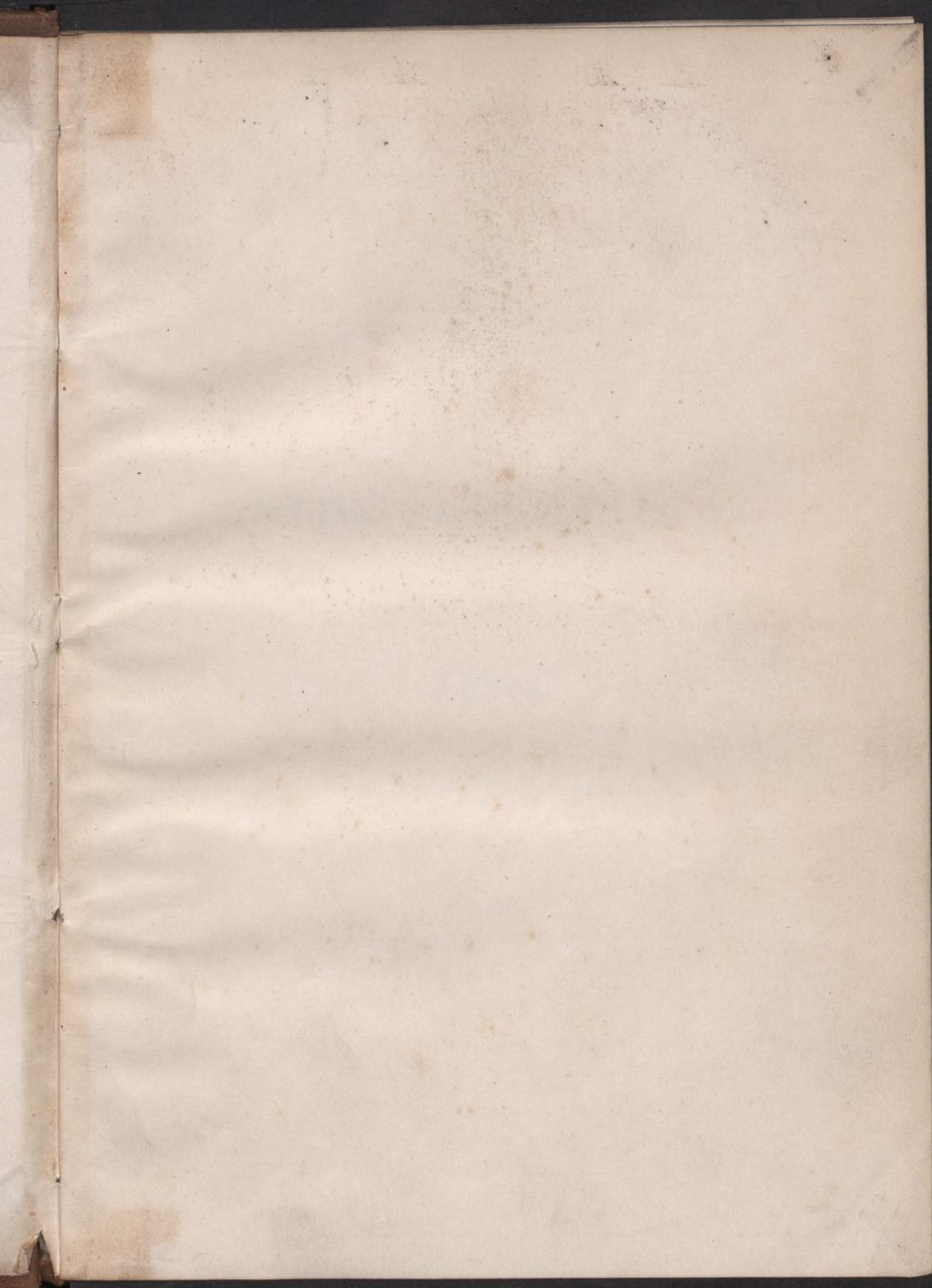
Biblioteka  
Główna  
UMK Toruń

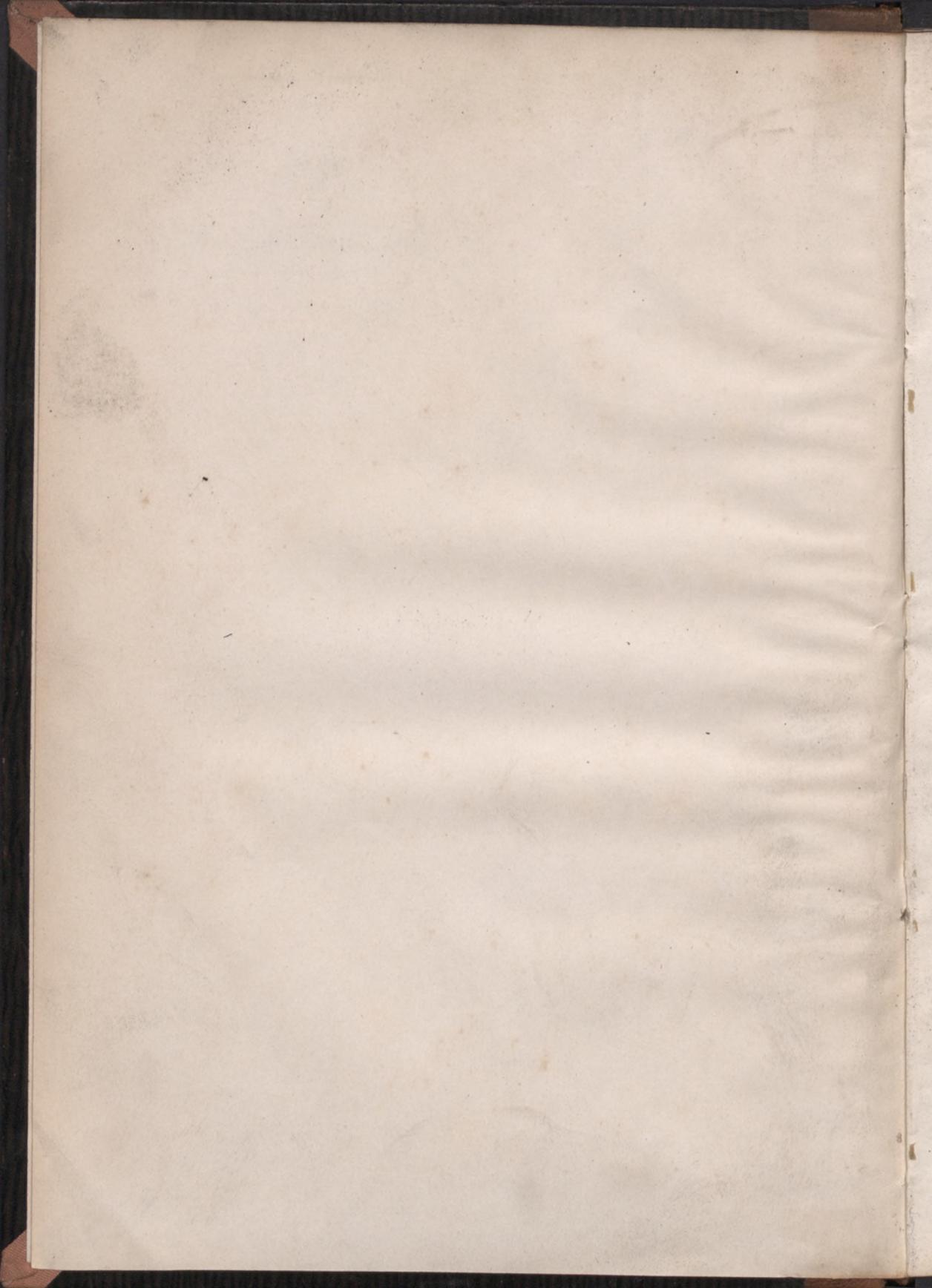
09.581 / 1903

Dpl. 110

To 23. 1903.

Dpl. 140. 2976





01501/1203

# Jahres-Bericht

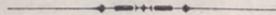
der

# Handelskammer

zu

# Thorn

für das Jahr 1903.



1904.

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



09581

W. 2508/64

## Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

—♦♦♦—

Das Jahr 1903 ist nach den bis jetzt vorliegenden Zahlen und Berichten für Deutschland eine Zeit gesteigerter wirtschaftlicher Tätigkeit gewesen. Für den innern Verkehr beweisen dies die gestiegenen Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen und die verringerte Arbeitslosigkeit; auch ergibt es sich daraus, daß die Reichsbank mehr als je in Anspruch genommen worden ist. Aber auch der Handelsverkehr mit dem Auslande hat zugenommen, wie die folgenden, vorläufig festgestellten Zahlen über den auswärtigen Handel zeigen:

	1901	1902	1903
Wert der Einfuhr	5710 Mill. Mk.,	5805 Mill. Mk.,	6298 Mill. Mk.
Wert der Ausfuhr	4512   "   "	4812   "   "	5095   "   "

Es sind dies Zahlen, die alles bisher Erreichte übersteigen. Wäre man bei der Beurteilung der Wirtschaftslage nur hierauf angewiesen, so würde man sich versucht fühlen, das Jahr 1903 als eine Zeit allgemeinen Blühens und Gedeihens anzusprechen, jedoch stehen leider in einigem Gegensatz zu diesen Zahlen die Klagen über einen, wenn auch nicht gerade schlechten, so doch nicht besonders günstigen Geschäftsgang, und es wird allgemein behauptet, daß die erzielten Gewinne nicht im Verhältnis zu dem erhöhten Umsatz stehen. Eine ganze Reihe von Rohstoffen, z. B. Wolle, Baumwolle, Holz, Häute und Felle, sind im Preise gestiegen, während es vielfach nicht gelungen ist, die Preise der Halb- und Fertigfabrikate dementsprechend zu erhöhen. Man hat daher 1903 ein Jahr großer Arbeit aber kleiner Gewinne genannt.

Es wäre nun zu untersuchen, ob sich in unserm Bezirke das gleiche Bild zeigt. Soweit uns Zahlen zur Verfügung stehen, weisen sie fast durchgängig eine nicht unbeträchtliche Steigerung auf. So betragen die auf den Bahnhöfen Thorn und Mocker ein- und abgegangenen Gütermengen:

1900	1901	1902	1903
439878 t	561533. t	500533 t	606844 t

Auch der Weichselverkehr hat zugenommen, wenn auch die Zahl des Jahres 1899 noch nicht wieder ganz erreicht worden ist. Es gingen nämlich auf der Weichsel hier ein und wurden hier verschifft:

1898	1899	1900	1901	1902	1903
80549 t	93813 t	76616 t	67549 t	72165 t	92876 t

Der Umsatz der Thorner Reichsbankstelle hat sich, wie folgt, vermehrt:

1901	1902	1903
302816200 Mk.	311803800 Mk.	339438400 Mk.

Auch die übrigen Kreditinstitute unsres Bezirks weisen einen erhöhten Umsatz auf.

Daß aber eine wirkliche Besserung eingetreten ist, zeigt sich in dem Rückgang der Konkurse und, wie sich aus der nachstehenden Übersicht ergibt, in der Zunahme der Sparkassenbestände.

		Bestand Ende des Jahres				
Städt. Sparkassen:		1899	1900	1901	1902	1903
Thorn	Mk.	4362803	4360319	4467042	4975378	5042411
Kulm	"	383024	436671	457813	541350	533237
Briesen	"	1000346	1114202	1228348	1331869	1433509
Kreissparkassen:						
Thorn	Mk.	797115	855794	1048218	1209703	1481455
Kulm	"	2726124	2680820	2865795	3113681	3518857
Briesen	"	1000666	1148620	1147281	1282898	1560144
Strasburg	"	1718533	2012024	2247897	2155360	2232496

Aber auch in unserm Bezirke stehen die günstigen Zahlen nicht ganz im Einklang mit den uns zugegangenen Berichten, die in ihrer Mehrzahl ausführen, daß die erzielten Gewinne verhältnismäßig niedrig gewesen seien. Hierfür werden nun die verschiedensten Gründe angeführt, darunter auch der, daß es nicht gelang, den Verkauf den hohen Einkaufspreisen entsprechend zu bewirken. So schreibt man uns, daß der Absatz der Kraftfuttermittel, Kleie und Ölkuchen, fast das ganze Jahr hindurch schwierig war und die Preise deshalb gedrückt wurden. Trotzdem hielten bis zur Ernte die russischen Verkäufer die Preise hoch, so daß mit geringem Nutzen verkauft werden mußte, und erst im letzten Vierteljahr gingen die Russen mit ihren Forderungen herab. Auch unsre Holzschneidemühlen hatten unter einem ähnlichen Mißstand zu leiden, trotzdem die Holzzufuhren auf der Weichsel sich gegenüber dem Jahre 1902 verdoppelt hatten. Es gingen nämlich ein:

1900	1901	1902	1903
1777	1705	906	1877 Traften.

Hatte diese Zunahme allein schon ein Herabgehen der Preise erwarten lassen, so kam noch hinzu, daß in Deutschland selbst infolge von Windbruch und Nonnenfraß viel mehr Holz als in normalen Zeiten auf den Markt kam. Die Preise blieben aber hoch und gingen hier nur vorübergehend im Herbst, als ein Streik der Brahnauer Hafenarbeiter ausbrach, etwas herab. Der Absatz der Schneidemühlen war gering, da nur wenig gebaut wurde und die Nachfrage der Weichselniederung infolge der Überschwemmung fast ganz ausfiel. Trotzdem daher die erzielten Preise für bearbeitete Hölzer niedrig waren, mußten die Mühlen doch zu den hohen Preisen ihr Rohmaterial einkaufen, damit sie ihren Betrieb aufrecht erhalten konnten. Gut beschäftigt waren dagegen unsre Schuhfabriken, aber auch ihr Rohmaterial, das Leder, war teurer geworden, ohne daß es gelang, dies beim Verkauf wieder voll einzuholen.

Unter Preiserhöhung litten besonders unsre Textilwarenhandlungen, da Baumwolle und Wolle in die Höhe gegangen waren, was sich namentlich bei den billigsten Sachen geltend machte, deren Einkaufspreise um 40—50 % stiegen. Wer nun die an sich schon nicht glänzende Lage unsres Detailhandels, die scharfe Konkurrenz der viel zu vielen Geschäfte untereinander und mit den Versandhäusern kennt, wird sich ein Bild von den Folgen solcher Preiserhöhung machen können. Es ist immer dieselbe Erscheinung: Sinken die Einkaufspreise, so müssen alle, auch wenn sie noch so viele, zu teuren Preisen gekaufte Waren auf Lager haben, im Preise nachgeben; steigen aber die Preise, so verkaufen diejenigen, die noch billiger eingekaufte Waren auf Lager haben, billig weiter und zwingen dadurch auch die Konkurrenz, zu den gleichen, für sie oft sogar Verlust bringenden Preisen zu verkaufen. So war es auch im vergangenen Jahre, und wenn man in Thorn sich etwas zufriedener äußert, so liegt dies daran, daß unsre Arbeiter gut beschäftigt waren.

Wir müssen ja überhaupt feststellen, daß einige Geschäftszweige nicht nur guten Umsatz hatten, sondern auch leidlichen Gewinn erzielten. Die bessern Ernten der letzten Jahre belebten namentlich unsern Getreidehandel. Bis zur Ernte waren allerdings unsre Mühlen die hauptsächlichsten, ja fast einzigen Abnehmer und blieben dies für Weizen, der hier nicht mehr in genügender Menge, wenigstens nicht mehr genügend für unsre gewachsene Mühlenindustrie, gebaut wird, auch nach der Ernte. Für guten trocknen Roggen fanden die Getreidehändler aber außerdem Absatz in Danzig und Königsberg, sowie bei den ostpreussischen Mühlen, und Gerste wurde nach den gleichen Hafenorten

und an ost- und westpreussische Brauereien verkauft; auch wurden größere Partien guter Braugerste nach Petersburg versandt. Die Mühlen waren gut beschäftigt, nur konnten sie, namentlich kurz vor der Ernte, nicht mehr den nötigen Weizen erhalten, so daß die Weizenmüllerei zeitweise still lag. Sie hatten übrigens auch durch sonstige Mißhelligkeiten zu leiden, die namentlich auf die Beschaffenheit des hier geernteten Getreides zurückzuführen sind. Jedenfalls ist unsre Mühlenindustrie schon jetzt nicht auf Rosen gebettet; sie würde aber ihrem Ruin entgegengehen, wenn die Bestrebungen, die auf eine Frachtherabsetzung für Getreide ohne gleichzeitige und gleichmäßige Detarifizierung des Mehls hinzielen, Erfolg haben würden. Wir können daher nicht dringend genug vor einer solchen verderblichen Tarifmaßregel warnen.

Dem Spiritusring ist die Einschränkung der Produktion und die Abstoßung der alten Bestände besser gelungen, als ihm jetzt lieb ist, denn da die Kartoffelernte quantitativ gering war und viele Kartoffeln zum Export gelangten, so wirkte auch dies auf Verringerung der Spiritusbrennerei ein, und man beginnt nun schon zu fürchten, daß fühlbarer Mangel an Rohspiritus eintreten werde, wenn die nächste Kampagne nicht möglichst frühzeitig einsetzt. Die Preise des Rohspiritus sind natürlich bedeutend in die Höhe gegangen, und die Brennereien haben sehr befriedigende Bezahlung erhalten. Leider ist auch der Brennspiritus erheblich gestiegen, und die großen Versprechungen des Ringes gerade auf diesem Gebiete, daß er nämlich einen gleichmäßig niedrigen Preis beibehalten wolle, sind nicht erfüllt worden. Der hohe Preis für Spiritus hat natürlich auch die Vikorfabriken geschädigt, wenn diese auch durch das Herabgehen der Zuckpreise einen gewissen Ausgleich erhielten. Dieser niedrige Zuckpreis, der allerdings erst im letzten Drittel des Jahres eintrat, war auch unsern Honigkuchenfabriken förderlich, und da die Mehlspreise mäßig und die Preise für ausländischen Honig und für Mandeln niedrig waren, so konnte diese Industrie bei ihrem gesteigerten Umsatz auf ein recht günstiges Jahr zurückblicken, wenn allerdings auch darüber geklagt wurde, daß die dieser Branche sonst eigentümlichen stabilen Preise der Fabrikate infolge gesteigerter Konkurrenz etwas herabgegangen sind. Auch in Thorn selbst ist die Konkurrenz im Wachsen, denn nachdem vor zwei Jahren hier eine neue Honigkuchenfabrik errichtet worden ist, ist jetzt eine vierte im Bau. Mit Recht klagt übrigens die Honigkuchenindustrie über die Beibehaltung des hohen Honigzolls, denn während dessen Erhöhung s. Z. mit der Erhöhung des Zuckersolls begründet wurde, hat man aus der Herabsetzung dieses Zolls die notwendigen Konsequenzen nicht gezogen.

Weniger erbaut von den Folgen der Brüsseler Konvention als die genannten Industrien sind, wenigstens vorläufig, unsre Zuckerrfabriken, denn wenn auch die Zuckerpreise auf dem Weltmarkte etwas gestiegen sind, so ist dies doch noch nicht in dem Maße geschehen, um einen vollen Ausgleich für den entgangenen Ausfuhr- und Kartellzuschuß zu schaffen, auch hat der inländische Konsum bisher nur langsam zugenommen. War dies wohl auch kaum anders zu erwarten, so darf man doch darauf rechnen, daß im Laufe der Jahre eine stete Besserung eintritt, und wir glauben, gerade unsre Fabriken werden die Übergangszeit gut bestehen, wobei wir allerdings voraussetzen, daß die beabsichtigte Fracht-herabsetzung für Zucker im Inlandsverkehr nicht durchgeführt werde, weil wir sonst unsern Absatz an die rheinischen und süddeutschen Raffinerien verlieren würden.

Unsre Brauereien hatten infolge des naßkalten Sommers einen wenig zufriedenstellenden Absatz, außerdem schädigte sie die schlechte Vermälzung der Gerste vorletzter Ernte, während die letzter Ernte sich normal verarbeitet. Die kleinen und mittlern Brauereien führen einen von Jahr zu Jahr schwerer werdenden Kampf gegen die übermächtige Konkurrenz der großen Betriebe, und es wäre namentlich im Interesse der kleinen, industriearmen Städte unsres Bezirks zu wünschen, daß diese Produktionszweige ihnen erhalten blieben, wozu u. a. die Belegung mit Militär beitragen könnte. Gerade in unserm branntweintrinkenden Osten ist die Bierbrauerei kräftigst zu unterstützen, und wir haben uns deshalb auch gegen jede Beschränkung des Flaschenbierhandels, wie er in dem Ministerialerlaß vom 4. Januar d. J. geplant war, ausgesprochen.

Während unsre Maschinenfabriken wenig zufrieden mit dem abgelaufenen Jahre sind, da der Absatz trotz zunehmenden Verkaufs landwirtschaftlicher Maschinen recht schwierig war, besonders wegen der zunehmenden Konkurrenz des Westens und zum Teil auch infolge der polnischen Agitation, weisen die Ziegeleien eine etwas gesteigerte Geschäftstätigkeit auf. So ist es den großen Ziegeleien in der Nähe Thorns gelungen, ihre alten Vorräte und auch die neue Produktion, die zwar noch nicht sehr umfangreich war, zu den bisherigen Preisen zu verkaufen. Sehr günstig wird es wirken, daß vom 15. Januar 1904 ab die Staatsbahn im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Thorn—Leibitsch und denen der Staatsbahn die Abfertigungsgebühr um 2 Pf. für 100 kg ermäßigt hat, wodurch die Gramschener Ziegeleien die Kleinbahn in erhöhtem Umfange benutzen können, und da man für die nächste Zeit eine Zunahme der Privatbauten erwartet, so werden unsre Ziegeleien hoffentlich nun bessern Jahren entgegengehen.

Die allgemeine Steigerung des Verkehrs kam natürlich auch unsern Expeditionsgeschäften zugute. Lebhaft war namentlich das Grenzexpeditionsgeschäft, da bei der vermehrten Tätigkeit der russischen Industrie eine gesteigerte Ausfuhr dorthin stattfand, während auch die Einfuhr aus Rußland, namentlich in Kleie und Holz, größer war als im Jahre vorher.

Wir sehen aus alledem, daß die verschiedensten Einflüsse teils günstig, teils ungünstig auf unser Erwerbsleben eingewirkt haben; jedoch würden wir etwas Wesentliches vergessen, unterließen wir es, auf die Tätigkeit der Ansiedlungskommission und der landwirtschaftlichen Genossenschaften hinzuweisen. Daß die Tätigkeit der Ansiedlungskommission das gewerbliche Leben in Stadt und Land beeinflusst, ist selbstverständlich, und wir wollen gern zugeben, daß die Besiedlung durch deutsche Bauern, ganz abgesehen von dem nationalen Vorteil, auch wirtschaftlich mancherlei günstige Wirkungen gehabt hat. Die Errichtung der für die Ansiedler erforderlichen Bauten belebte in einigen Teilen unsres Bezirks die Ziegeleien, Holzschneidemühlen und den Handel mit Baumaterialien, ebenso hatte der Kleinhandel in den Städten wohl hie und da Vorteile durch die Einkäufe der Ansiedler. Natürlich findet, wenn an Stelle der Gutsbesitzer mit ihren Arbeitern selbständige Bauern treten, eine vollständige Umgestaltung des Wirtschaftsbetriebes statt. Der Bauer wird auch einen verhältnismäßig viel größern Anteil seiner Produktion im eigenen Haushalte verwenden, und ferner sind seine Einkäufe ganz andrer Art als die des Gutsbesizers. Diese Änderung wird ja immerhin einige Geschäftszweige schädigen, wofür jedoch andre wieder Vorteile haben, und jedenfalls wäre dies als notwendig gegeben einfach hinzunehmen. Leider ist aber nun die Ansiedlungstätigkeit in einer für Handel und Gewerbe verhängnisvollen Art mit dem landwirtschaftlichen Genossenschaftswesen verquickt worden. Wir sind die Lezten, die Vorteile zu verkennen, die den Landwirten durch ihren Zusammenschluß zu Genossenschaften erwachsen, und sind vielmehr überzeugt, daß gerade durch die landwirtschaftlichen Genossenschaften die Festigung des Kredits, die Anschaffung von Maschinen, sowie die Benutzung von Kunstdünger und Kraftfuttermitteln erheblich gefördert worden ist. Wenn diese Genossenschaften allerdings über ihren Rahmen hinausgehen und ihre Hauptaufgabe in der Ausschaltung des Handels sehen, so müssen sie verderblich wirken, zumal da es sich bei ihnen dem Handel gegenüber nicht um einen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen handelt. Die handeltreibenden Genossenschaften sind vielmehr, wie allgemein bekannt ist, in der mannigfachsten Weise

bevorzugt: Sie genießen fast vollständige Steuerfreiheit, erhalten einen sehr billigen Kredit aus Staatsmitteln, werden bei staatlichen Lieferungen in jeder Hinsicht bevorzugt und können ihre Einkäufe beim Kalisyndikate zu viel vorteilhafteren Bedingungen bewirken, als der Kaufmann. Dazu kommt noch, daß auf die einzelnen Genossen ein moralischer Druck ausgeübt wird, sich der Genossenschaften bei all ihren Ein- und Verkäufen zu bedienen. Nur infolge der staatlichen Unterstützung ist es den landwirtschaftlichen Genossenschaften gelungen, dem Handel beträchtlichen Abbruch zu tun, und doch hat es sich vielfach gezeigt, daß trotz staatlicher Förderung die Genossenschaften einfach nicht imstande waren, Geschäfte rein kaufmännischer Natur zu betreiben, ohne Verluste zu erleiden, wobei wir nur an den Betrieb der auf Staatskosten erbauten Kornhäuser zu erinnern brauchen. Hervorragende Kenner der Landwirtschaft haben schon immer darauf hingewiesen, daß viele landwirtschaftliche Produktionszweige nicht daran franken, daß der Gewinn der Produzenten durch den Zwischenhandel verkümmert wird, als vielmehr daran, daß ein kaufmännisch organisierter Zwischenhandel überhaupt noch gar nicht besteht oder sich noch nicht voll entwickeln konnte. So schreibt auch der verstorbene Finanzminister Buchenberger in seinem bedeutenden Werke „Agrarwesen und Agrarpolitik“ über die Getreidelagerhäuser: „Die für die Landwirtschaft zweckmäßigste Lösung der Sache würde allerdings darin bestehen, daß die Kornhäuser, wie in Amerika, als Unternehmungen des Handels, also nicht in Form genossenschaftlicher Unternehmungen der Produzenten selber ins Leben treten.“

Zweifellos werden nach vielen mißglückten Versuchen die landwirtschaftlichen Genossenschaften im Laufe der Zeit von dem Bestreben, den Handel auszuschalten, zurückkommen. Es liegt aber hier im Osten Gefahr im Verzuge, und man darf und kann dieser Entwicklung nicht ruhig zusehen, will man nicht, daß inzwischen dem Deutschtum in den Städten Schädigungen zugefügt werden, die schwer oder gar nicht wieder gut gemacht werden können.

Die Ansiedlungskommission ist nämlich bestrebt, die Ansiedler baldmöglichst zur Genossenschaftsbildung zu veranlassen, worauf sie dann bezüglich ihrer An- und Verkäufe auf die Zentralstelle der Raiffeisenorganisation in Posen verwiesen werden. Leider begnügt sich aber die Ansiedlungskommission nicht damit, sondern sie läßt auch die An- und Verkäufe für die in ihrer Verwaltung verbleibenden Restgüter, ohne daß dies von irgendwelchem Nutzen für sie selbst wäre, durch diese Zentralstelle besorgen. Sobald ein Gut in die Hände der

Ansiedlungskommission übergeht, werden daher fast alle Beziehungen, die bisher zwischen dem Gut und den Kaufleuten der benachbarten Städte bestanden, abgebrochen, und die dadurch geschädigten deutschen Kaufleute vermögen keinen Ersatz zu finden, denn durch die polnische Agitation werden ihnen auch die Geschäfte mit den Polen mehr und mehr entzogen, während diese dagegen ihre eigenen Kaufleute nach Kräften unterstützen, so daß die polnischen Geschäfte aufblühen unter gleichzeitigem Rückgang der deutschen Erwerbstreife. Das muß natürlich im Laufe der Jahre dazu führen, daß die deutschen Kaufleute den ungleichen Kampf aufgeben und nach dem Westen ziehen, und wenn dann später, wie sicher zu erwarten steht, die Genossenschaften eingesehen haben, daß es in ihrem eigenen Interesse liegt, sich der vermittelnden Tätigkeit des Handels zu bedienen, so werden die deutschen Kaufleute größtenteils verschwunden sein und den Polen allein wird die Wendung zugute kommen. Wir müssen daher dringend davor warnen, den betretenen Weg weiter zu gehen, wenn nicht die nationalen Errungenschaften auf dem Lande durch nationale Verluste in den Städten aufgehoben werden sollen. Hand in Hand mit der Besiedlung des Landes muß vielmehr die Kräftigung des Deutschtums in den Städten gehen. Will man aber auf diesem Gebiete Erfolg haben, so muß man auch Bedingungen schaffen, bei denen der deutsche Unternehmungsgeist gedeihen kann, denn wenn dem Deutschen Gelegenheit geboten wird, seine Kraft zu betätigen und vorwärts zu kommen, so wird er auch ganz gern sich im Osten niederlassen; wenn er dagegen nur die Aussicht hat, sein kümmerliches Auskommen zu finden, so wird er die Gegend fliehen. Um daher nicht nur die bereits ansässigen deutschen Elemente hier zu erhalten, sondern auch neue Kräfte aus dem Westen heranzuziehen und sie zu veranlassen, ihr Kapital und ihre Intelligenz hier fruchtbringend anzulegen, muß man die hierfür notwendigen wirtschaftlichen Grundlagen schaffen, und dazu gehören in erster Linie gute Verkehrsverhältnisse.

Namentlich muß der Bau von Eisenbahnen, die Verbesserung der Bahnhöfe, die Einlegung schnellfahrender Züge mit guten Anschlüssen noch mehr als bisher durchgeführt werden. Hier müssen wir nun mit Bedauern feststellen, daß unser Antrag, auf dem rechten Weichselufer in der Nähe der Stadt einen Zentralbahnhof zu errichten und diesen mit dem linken Weichselufer durch eine neue Eisenbahnbrücke zu verbinden, endgültig abgelehnt worden ist. Die einzige Verbesserung unserer Bahnhofsverhältnisse soll darin bestehen, daß man den Bahnhof Möder, der dann auch die Bahn Insterburg—Thorn aufnehmen soll, verlegen und

vergrößern will. Eine Vergrößerung des Bahnhofes Mocker haben wir ja schon seit Jahren beantragt, und es ist um so erfreulicher, daß diese jetzt erfolgen soll, als damit auch nach der Erklärung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten der Bau der Eisenbahnstrecke Unislaw—Thorn gesichert ist. Wenn wir uns nun auch mit dem Gedanken abfinden müssen, daß unser Projekt eines Zentralbahnhofs gescheitert ist, so müssen wir doch wenigstens erwarten, daß derjenige Stadtteil, der nach dem Hauptbahnhofe gravitiert, durch den Bau einer festen Brücke eine nähere Verbindung dorthin erhält, damit der Zeit und Geld kostende Umweg über die Eisenbahnbrücke vermieden wird. Hierfür ist ja auch nicht nur die Stadt und die Handelskammer, sondern auch der Kreis eingetreten, und der Herr Eisenbahnminister hat sich zwar bereit erklärt, die Angelegenheit in die Hand zu nehmen, doch sollen zu den Kosten der Brücke andere interessierte Kreise, so auch die Stadt Thorn, herangezogen werden. Für diese wäre das aber wirklich eine zu schwere Aufgabe, da sie gerade jetzt schon viele Opfer für die Verbesserung des Verkehrs gebracht hat und im Begriffe steht, noch weitere zu bringen, denn nachdem der Bau des Stadttheaters seiner Vollendung entgegengeht, sollen nun die Durchbrüche nach der Bromberger Vorstadt erfolgen; auch wird jetzt der Holzhafen, für den die Stadt 1 1/2 Mill. Mark bereit gestellt hat, in Angriff genommen werden. Angesichts solcher Opfer der Gemeinde dürfte der Staat nicht noch weitere von ihr verlangen, denn sonst muß die Steuerkraft der Bevölkerung allzu sehr in Anspruch genommen werden, was doch nur hemmend auf die Entwicklung von Handel und Industrie einwirken kann. Wir hoffen daher, daß die Eisenbahnverwaltung die Brücke doch auf eigene Kosten bauen wird, um so eher, als sie erst dann in der Lage sein wird, auf der Eisenbahnbrücke das aus Betriebsrücksichten notwendige zweite Gleis zu legen. Wenn diese Brücke gebaut wird, der Bahnhof Mocker erweitert, der Holzhafen fertiggestellt, das Theater eröffnet ist und die neuen Straßen durch die Wälle gelegt sind, dann darf man hoffen, daß auch Thorns wirtschaftliches Leben neu erblühen werde.

Unsern alten Wunsch, daß die Drewenz schiffbar gemacht werden möge und ein Kanal zwischen dem Drewenzsee und dem masurischen Seengebiete hergestellt werde, hatten wir nach Zurückziehung der Kanalvorlage vorläufig begraben. Nun hat sich die Kanalvorlage in eine wasserwirtschaftliche Vorlage verwandelt, und wenn wir wünschen, daß dieser Gesetzentwurf angenommen werde, obwohl der Kanal Hannover—Magdeburg fehlt, so tun wir dies einmal, weil die Verbesserung der Wasserstraßen zwischen Weichsel und Oder darin vorgesehen ist, sodann

aber in der festen Überzeugung, daß die Durchführung der jetzigen Kanalprojekte den Bau des Mittellandkanals mit Notwendigkeit nach sich ziehen wird. Dann hoffen wir aber auch, daß man ganze Arbeit machen und auch den Osten durch Schiffbarmachung der Drewenz und die Herstellung eines Kanals zwischen Drewenzsee und masurischem Seengebiet an das Kanalnetz anschließen wird.

Wir können diesen Überblick nicht schließen, ohne den dringenden Wunsch auszusprechen, daß die Handelsvertragsverhandlungen nun bald zu einem glücklichen Ende führen mögen und daß namentlich ein günstiger Vertrag mit Rußland zustande komme.



## Verhandlungen der Handelskammer.

### I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

#### 1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

##### Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

Der Deutsche Handelstag hatte die Handelsvertretungen aufgefordert, Stellung zu dem Gesetzentwurf über den Versicherungsvertrag zu nehmen. Wir taten dies in folgendem Schreiben vom 30. Januar:

„Wir haben uns mit dem Entwurf beschäftigt und sind dabei zu folgendem Ergebnis gekommen: Die gesetzliche Regelung des Versicherungsvertrags bedeutet einen mit Freuden zu begrüßenden Fortschritt, und der Entwurf kann im großen und ganzen gebilligt werden. Besonders anzuerkennen ist die kräftige Wahrung der Interessen des Versicherten, was namentlich dadurch geschehen ist, daß man zahlreiche zugunsten des Versicherten eingeführte Bestimmungen mit zwingendem Recht ausgestattet hat. Wenn es auch der Gesetzgeber im allgemeinen vermeiden soll, zugunsten einer Partei Bestimmungen zu treffen, so muß man doch anerkennen, daß der Versicherte der schwächere Teil schon immer den einzelnen Versicherungsanstalten gegenüber war und daß sich durch Kartellierung der Versicherungsanstalten dieses Verhältnis in den letzten Jahren noch weiter zum Nachteil des Versicherten verschoben hat. Der Gesetzentwurf sucht daher mit Recht hier einen Ausgleich zu schaffen. Es genügt jedoch u. E. nicht, daß das Gesetz Vorkehrungen zum Schutze des Versicherten trifft, vielmehr muß sich der Versicherte auch leicht Kenntnis von seinem Rechte verschaffen können, und hier erscheint uns die Form, in der die Materie geordnet ist, ein Hindernis zu sein. Allein schon der Umfang des Gesetzes wird viele abschrecken, sich aus dem Gesetze selbst Rat zu holen. Sodann mag es ja logisch durchaus berechtigt sein, daß man

die Vorschriften für sämtliche Versicherungszweige und für die gesamte Schadensversicherung der Regelung der einzelnen Versicherungszweige vorangehen läßt. Da aber bei den einzelnen Versicherungszweigen verschiedene allgemeine Bestimmungen wieder abgeändert werden, verschiedene aber schon ihrer Natur nach auf einzelne Versicherungszweige keine Anwendung finden können, so entsteht daraus jedenfalls für den nicht rechtskundigen Versicherten große Unklarheit. Wir halten es deshalb für wünschenswert, wenn die einzelnen Versicherungszweige oder wenigstens die hauptsächlichsten, darunter namentlich Feuer- und Lebensversicherung, vollständig getrennt behandelt würden.

Unsre Wünsche zu den einzelnen §§ des Gesetzentwurfs fügen wir bei.

#### Abänderungsanträge.

##### Bestimmungen des Entwurfs.

§ 9. . . . . Es kann jedoch vereinbart werden, daß dem Versicherer auch wegen einer nicht arglistigen Verletzung einer Obliegenheit, die ihm gegenüber nach dem Eintritte des Versicherungsfalles zu erfüllen ist, ein Geldbetrag als Strafe entrichtet werden soll; die Strafe darf fünf vom Hundert des Betrags, welchen der Versicherer zu zahlen hat, nicht übersteigen.

§ 10. Die Ansprüche aus dem Versicherungsvertrage verjähren in zwei Jahren, bei der Lebensversicherung in fünf Jahren . . .

§ 11. Wird über das Vermögen des Versicherers der Konkurs

##### Anträge.

Die Begrenzung der Strafe für nicht arglistige Verletzung einer Obliegenheit erscheint mit Hinsicht darauf, daß die Versicherungsanstalten diesen Höchstbetrag zum Normalbetrag machen werden, zu hoch. Der Strafzweck wird aber vollständig erreicht, wenn der Höchstbetrag der Strafe mit 1 % der vom Versicherer zu zahlenden Summe festgesetzt wird.

Im Interesse des Versicherten ist eine längere Verjährungsfrist wünschenswert, weshalb beantragt wird, Satz 1 des § 10, wie folgt, zu fassen: „Die Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag verjähren in fünf Jahren, bei der Lebensversicherung in zehn Jahren.“ Ferner wäre es doch nur recht und billig, daß die fälligen Guthaben von einer gewissen Frist ab mit wenigstens 2 % verzinst würden.

Hier wird folgende Fassung gewünscht, falls die bestehenden

eröffnet, so endigt das Versicherungsverhältnis.

gesetzlichen Bestimmungen (Konkursordnung usw.) demgemäß abgeändert werden können: „Wird über das Vermögen des Versicherers der Konkurs eröffnet, so ist der Versicherte davon durch den Konkursverwalter mittelst eingeschriebenen Briefes zu benachrichtigen. Vier Wochen nach Empfang dieses Briefes endigt das Versicherungsverhältnis, falls nicht der Versicherte, dem beim Konkurs des Versicherers das Kündigungsrecht ohne Einhaltung einer Frist zusteht, von diesem Rechte Gebrauch gemacht hat.“

§ 12. Auf eine Vereinbarung, nach welcher im Falle der Eröffnung des Konkurses über das Vermögen des Versicherten das Versicherungsverhältnis erlöschen oder der Versicherer befugt sein soll, das Versicherungsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist oder unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von weniger als einem Monate zu kündigen, kann sich der Versicherer nicht berufen.

§ 14 Abf. 1. Wer einen Versicherungsvertrag schließt, hat alle ihm bei der Schließung bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer anzuzeigen.

Die mindestens einzuhaltende Kündigungsfrist müßte 3 Monate betragen, damit es dem Konkursverwalter möglich wird, anderweitige Deckung des Risikos zu finden.

Es gehört sicherlich zu den Pflichten des Versicherten, bei dem Abschlusse des Vertrags dem Versicherer über die Gefahrumstände Aufschluß zu geben, jedoch wird er häufig nicht in der Lage sein, selbst zu beurteilen, ob ein Umstand für die Übernahme der Gefahr erheblich ist. Es erscheint daher angemessen, dem Versicherten anstatt der Anzeigepflicht eine Auskunft-

§ 20 Abs. 1. Im Falle einer Verletzung der Vorschrift des § 19 kann der Versicherer das Versicherungsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen. Beruht die Verletzung nicht auf einem Verschulden des Versicherten, so hat der Versicherte die Kündigung erst mit Ablauf eines Monats gegen sich gelten zu lassen.

§ 34 Abs. 1 Satz 2. Kündigt der Versicherer gemäß § 31 Abs. 2, so kann er nur eine angemessene Geschäftsgebühr, jedoch nicht mehr als den halben Betrag einer Jahresprämie, verlangen.

§ 43. Soweit nach den Vorschriften dieses Gesetzes die Kenntnis des Versicherers von Erheblichkeit ist, steht die Kenntnis eines nur mit der Vermittlung von Versicherungsgeschäften betrauten Agenten der Kenntnis des Versicherers nicht gleich.

§ 53. Mehrfache Versicherung desselben Interesses bei verschiedenen Versicherern.

pflicht aufzuerlegen, d. h. ihn zur wahrheitsgemäßen Beantwortung der ihm vom Versicherer gestellten Fragen zu verpflichten.

Es soll in allen Fällen eine Kündigungsfrist von einem Monate gewahrt bleiben. Falls dies nicht annehmbar erscheint, soll der Versicherer ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist jedenfalls nur dann kündigen können, wenn eine erhebliche Erhöhung der Gefahr vorliegt.

Wenn der Versicherer gemäß § 31 Abs. 2 kündigt, so soll er nur die Prämie verlangen können für die Zeit, in der das Risiko von ihm getragen wird.

Die Kenntnis des Vermittlungs-Agenten muß der Kenntnis des Versicherers dann gleichgeachtet werden, wenn sie auf Mitteilungen beruht, die dem Agenten von dem Versicherten zugegangen sind.

Hier wird der von dem Feuer-Versicherungs-Schutzverbande beantragte Zusatz empfohlen: „Eine Vereinbarung, wonach der Versicherer das Recht hat, vom Vertrage zurückzutreten, sobald ein Interesse anteilig bei einem andern Versicherer versichert wird, ist, abgesehen von den Fällen einer betrügerischen Doppelversicherung, unzulässig.“

§ 55. Der Versicherer ist auch dann zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsfall durch das Verhalten des Versicherten herbeigeführt worden ist, es sei denn, daß das Verhalten auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

§ 59. Verzögerung der Schadensregulierung.

§ 63 Abs. 1. Soweit gemäß § 62 nach dem Eintritt eines Versicherungsfalls das Versicherungsverhältnis fortbesteht, ist jeder Teil berechtigt, es zu kündigen, der Versicherer unter Einhaltung einer Frist von einem Monate, der Versicherte ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist.

§ 66 Abs. 2. Die Veräußerung ist dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

§ 86. Versicherung beweglicher Sachen.

§ 181. Öffentliche Anstalten nach Landesrecht.

Diese für den Versicherten äußerst wichtige Bestimmung muß zwingenden Rechtes werden.

Es entspricht der Billigkeit, daß wenigstens nach Ablauf von drei Monaten Verzugszinsen gezahlt werden, falls kein Verschulden des Versicherten vorliegt.

Die von dem Versicherer einzuhaltende Kündigungsfrist soll 2 Monate betragen. Ferner soll die Kündigung sowohl des Versicherers als des Versicherten nur dann eintreten, wenn ein erheblicher Schaden vorliegt.

Anstatt „unverzüglich“ ist zu setzen „binnen vier Wochen“.

Hier ist ein neuer Paragraph zuzufügen des Inhalts, daß bewegliche Gegenstände auch bei Ortsveränderungen, soweit solche zu dem üblichen Geschäftsbetriebe gehören, versichert bleiben, wenn durch die Ortsveränderung keine Erhöhung der Gefahr herbeigeführt wird.

Das Gesetz soll in vollem Umfange auch auf die öffentlichen Anstalten Anwendung finden.“

#### **Ausscheiden der Apothekenbetriebe aus der Handelskammerorganisation.**

Unter dem 30. September ging den Handelskammern nachstehender Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe zu:



„Der Apothekerkammerausschuß ist in Übereinstimmung mit der Mehrheit der Apothekerkammern vorstellig geworden, die Apothekenbetriebe aus der Handelskammerorganisation auszuscheiden. Für die Apothekenbesitzer wird, wie angenommen werden kann, in der Regel die Zugehörigkeit zur Handelskammer begründet sein. Der Wunsch, aus dieser Organisation auszuscheiden, wird damit begründet, daß der Apothekerstand durch die Königliche Verordnung vom 2. Februar 1901 (Ges.-S. S. 49) eine besondere Organisation in den Apothekerkammern und dem Apothekerkammerausschuß erhalten habe.

Bevor ich in der Angelegenheit endgültig Stellung nehme, ersuche ich die Handelskammern, mir etwaige Bedenken, die von ihrem Standpunkte aus gegen das Ausscheiden der Apothekenbetriebe aus der Handelskammerorganisation zu erheben sein möchten, mitzuteilen. Sofern bis zum 1. Dezember d. J. kein Bericht eingeht, nehme ich an, daß solche Bedenken nicht zu erheben sind.“

Wir erwiderten darauf, daß wir es nicht gerechtfertigt hielten, wenn den Apothekern das Ausscheiden aus der Handelskammerorganisation gestattet würde, und begründeten dies, wie folgt:

„Die Apothekenbesitzer würden, auch wenn sie nur die Anfertigung und den Verkauf von Arzneien betrieben, Kaufleute sein kraft § 1 des Handelsgesetzbuchs. Sie betreiben aber fast durchgehend daneben nicht nur den Verkauf von Drogen und ähnlichen Waren, sondern sie führen auch solche Artikel, die mit der Arzneibereitung an sich gar nichts zu tun haben und die auch von andern Kaufleuten geführt werden dürfen, wie z. B. Weine, Mineralwasser, Parfümerien. Wohl fast alle Apotheken sind auch, da der Umfang ihres Betriebs über die Grenzen des Kleinwerbes hinausgeht, in das Handelsregister eingetragen und gehören daher der Handelskammerorganisation an. Dies geschieht eben auch deshalb mit Recht, weil die Haupttätigkeit der Handelskammern, die auf eine Verbesserung des Verkehrs und die Hebung der wirtschaftlichen Lage ihrer Bezirkseingesessenen gerichtet ist, auch den Apotheken zugute kommt, ihnen sogar in hervorragendem Maße, weil sie, von seltenen Fällen abgesehen, wegen ihrer privilegierten Stellung eine Konkurrenz bei erweiterter Absatzmöglichkeit nicht zu fürchten haben.

Das Ausscheiden der Apotheken aus der Handelskammerorganisation könnte aber doch nur dann befürwortet werden, wenn die Apothekerkammern zugunsten der Apotheker in der gleichen Richtung wirken würden, wie die Handelskammern es jetzt tun. Dies ist aber, wie aus § 2 der Verordnung vom 2. Februar 1901 zu ersehen ist, nicht der Fall. Schon bei dem Umfange des Bezirks der einzelnen Apothekerkammern, die stets

eine ganze Provinz umfassen, ist eine Berücksichtigung der lokalen Interessen der einzelnen Apotheken nahezu ausgeschlossen. Der Nachdruck liegt eben bei den Apothekerkammern in der Wahrnehmung und Vertretung der Standesinteressen der Apotheker. Es soll u. E. dadurch eine Hebung des Standesbewußtseins und damit neben der wissenschaftlichen Vorbildung eine weitere Garantie für die ordnungsmäßige Ausübung ihres verantwortungsvollen Berufs geschaffen werden. Handelskammern und Apothekerkammern vertreten also gänzlich verschiedene Interessentkreise der Apotheker.“

**Ausnahmetage gemäß § 159 d und e  
der Gewerbeordnung.**

Die Bestimmung des § 139 c der Gewerbeordnung, wonach in offenen Verkaufsstellen und den dazu gehörenden Schreibstuben und Lagerräumen den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10, in Gemeinden von mehr als 20000 Einwohnern und bei Beschäftigung von zwei oder mehr Gehilfen und Lehrlingen, von mindestens 11 Stunden zu gewähren ist, tritt nach § 139 d Ziffer 3 an jährlich höchstens 30 von der Ortspolizeibehörde allgemein oder für einzelne Geschäftszweige zu bestimmenden Tagen außer Kraft. Ferner dürfen nach § 139 e Abs. 2 Ziffer 2 an höchstens 40 von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Tagen die offenen Verkaufsstellen über 9 Uhr abends, aber spätestens bis 10 Uhr, für den geschäftlichen Verkehr geöffnet sein.

In Thorn hat daraufhin die Polizeibehörde folgende Bestimmungen getroffen: Freigegeben zur unbeschränkten Beschäftigung des Personals sind die 5 Wochentage vor Ostern und Pfingsten, die 10 Wochentage vor Weihnachten und der 31. Dezember.

Über 9 Uhr, doch spätestens bis 10 Uhr abends dürfen die Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geöffnet sein an den 5 Wochentagen vor Ostern und Pfingsten, an 20 Sonnabenden in den Monaten Juni bis Oktober, an den 10 Wochentagen vor Weihnachten und am 31. Dezember.

Daraufhin hatte ein Handlungsgehilfenverband bei der hiesigen Polizeiverwaltung beantragt, die Ausnahmetage erheblich zu beschränken. Der Verband hielt es für ausreichend, wenn für die unbeschränkte Beschäftigung des Personals und die Offenhaltung der Läden bis 10 Uhr folgende Tage festgesetzt werden: 2 Werktag vor Ostern, der Sonnabend vor Pfingsten, die 3 Sonnabende vor den 3 ersten Advents-sonntagen und die Werktag vom 15. bis zum 23. Dezember.

Von der Polizeiverwaltung aufgefordert, uns zu diesem Antrage gutachtlich zu äußern, antworteten wir, nachdem wir durch Umfrage die Meinung der Ladeninhaber eingeholt hatten, daß wir den Antrag des Handlungsgehilfenverbandes nicht unterstützen könnten, denn die überwiegende Zahl der hiesigen Ladeninhaber habe ein lebhaftes Interesse daran, daß die jetzt gemäß § 139d und e der G.-D. zugelassenen Ausnahmetage beibehalten würden.

Da daraufhin der Antrag des Verbandes an die Polizeiverwaltung abgelehnt wurde, beschwerte sich dieser bei der Regierung und führte u. a. aus, die Bevölkerung habe sich so an den Ladenschluß um 9 Uhr gewöhnt, daß ihr die Ausnahmetage gar nicht bekannt seien. Da wir ersucht wurden, auch zu diesen Ausführungen Stellung zu nehmen, erwiderten wir:

„Die Angabe des Handlungsgehilfenverbandes, die Bevölkerung habe sich so an den 9 Uhr-Ladenschluß gewöhnt, daß ihr die Ausnahmetage meistens gar nicht bekannt seien, entspricht nicht den Tatsachen.

Wenn das Offenhalten der Läden nach 9 Uhr keinem Bedürfnis entspräche, so würden die Ladenbesitzer doch in ihrem eigenen Interesse für die Aufhebung eintreten. Das Bedürfnis ist aber vorhanden, und namentlich die Arbeiterbevölkerung macht reichlichen Gebrauch von den Ausnahmetagen, wie sich dies bei der regen Bautätigkeit in den letzten Jahren deutlich gezeigt hat. Wenn erst der Holzhafen im Bau begriffen ist, wird sich die Notwendigkeit, die Ausnahmetage beizubehalten, noch mehr erweisen, da dann die Arbeiter, die in Thorn ihre Einkäufe machen wollen, erst einen weiten Weg zurückzulegen haben.

Den Interessen der Handlungsgehilfen ist doch schon dadurch ausreichend Rechnung getragen, daß nur an 21 Tagen im Jahre — das sind bloß 7 mehr, als sie selbst für notwendig erachten — das Personal unbeschränkt beschäftigt werden darf. Wenn nun außer diesen Tagen noch 13 für das Offenhalten der Läden bis 10 Uhr freigegeben werden, so erwächst den Gehilfen und Lehrlingen daraus kein Nachteil, da ihnen die 11stündige Ruhezeit ja doch gewährt werden muß. Eine länger als 11 stündige Ruhezeit werden sie aber auch dann nicht erhalten, wenn an diesen 19 Tagen die Läden bereits um 9 Uhr geschlossen würden.“

#### **Flaschenbierhandel.**

Im Januar d. J. wurde nachstehender an die Herren Oberpräsidenten gerichtete Ministerialerlaß bekannt:

„In einem hier zur Vorlage gelangten Berichte ist zur Sprache gebracht, daß der Flaschenbierhandel und zwar sowohl der von festen

Verkaufsstätten aus, wie auch der mittelst Wagen betriebene einen verderblichen Umfang angenommen habe und dazu diene, weite Kreise namentlich der arbeitenden Bevölkerung zur Trunksucht zu verleiten. Es ist hervorgehoben, daß von den Flaschenbierwagen aus der Bevölkerung das Bier geradezu aufgedrängt werde; daß man, namentlich in industriellen Bezirken, vielfach Gelegenheit habe, ganze Familien mit Weib und Kind und den Kostgängern betrunken in den Straßen zu sehen und daß in den Arbeiterhäusern das auf den Tischen ständig herumstehende Flaschenbier auffalle. Von den Besitzern der Flaschenbierwagen würden ganz besonders die Lohn- und Abschlagszahlungstage benutzt, um möglichst viel Bier zu verkaufen. Es wird als dringend wünschenswert bezeichnet, den Flaschenbierhandel allgemein konzessionspflichtig und von dem Nachweise eines vorhandenen Bedürfnisses abhängig zu machen.

Der Hausierhandel mit Flaschenbier ist schon jetzt nach § 56 Nr. 1 der Reichsgewerbeordnung verboten, es liegt aber die Vermutung nahe, daß diesen Verbotsbestimmungen zuwider gehandelt wird. Es trifft dieses dann immer zu, wenn von dem Wagen einer Bierbrauerei oder eines Bierhändlers aus ein Verkauf von Flaschenbier ohne vorherige Bestellung außerhalb des Gemeindebezirks oder Wohnorts oder der gewerblichen Niederlassung stattfindet.

Innerhalb des Gemeindebezirks, des Wohnorts oder der gewerblichen Niederlassung ist zwar der Verkauf und das Feilbieten von Flaschenbier von Haus zu Haus oder auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an andern öffentlichen Orten nach § 42a der Reichsgewerbeordnung gestattet; es kann aber nach den Vorschriften in § 42b a. a. O. auch in solchen Fällen der Flaschenbierhandel auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an andern öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus von der Erteilung einer Erlaubnis, allerdings ohne Prüfung der Bedürfnisfrage, abhängig gemacht werden.

Ew. Exzellenz ersuchen wir ergebenst um eine gefällige Äußerung darüber:

1. ob bezüglich des Flaschenbierhandels in der dortigen Provinz ähnliche, wie die oben erwähnten Mißstände hervorgetreten sind;
2. ob und mit welcher Wirkung die durch die jetzige Gesetzgebung schon gebotenen Maßregeln zur Bekämpfung der Mißstände zur Anwendung gebracht sind;

3. ob die zur Bekämpfung vorgeschlagene Maßregel der Einführung einer, von dem Bedürfnisse abhängigen Erlaubnis zum Flaschenbierhandel zweckmäßig und durchführbar erscheint oder welche andern Vorschläge dortseits zu machen sind.“

Trotzdem wir zu einer gutachtlichen Äußerung nicht aufgefordert wurden, hielten wir es angesichts der bedrohten Interessen der Bierbrauereien und des Flaschenbierhandels für notwendig, uns gegen die in Aussicht genommene Beschränkung auszusprechen, weshalb wir folgende Eingabe an den Herrn Oberpräsidenten richteten:

„Durch den Ministerialerlaß vom 4. Januar sind unsre Brauereien und Bierversandgeschäfte in eine gewisse Beunruhigung versetzt worden, und wenn wir auch annehmen dürfen, daß Ew. Exzellenz angesichts der Verhältnisse in unsrer Provinz sich gegen jede Einschränkung des Flaschenbierhandels aussprechen werden, so wollen wir doch nicht versäumen, auch unsrerseits hierfür einzutreten, zumal da wir von verschiedenen Seiten darum ersucht worden sind. Unsre Brauereien, namentlich die kleinern und mittlern, haben jetzt schon schwer genug um ihre Existenz zu kämpfen, und es ist zweifellos, daß ihnen eine weitere erhebliche Schädigung erwachsen würde, wenn man den Flaschenbierhandel erschwerte. Zu einer solchen Erschwerung liegt aber, wenigstens für die Provinz Westpreußen, kein Grund vor, da die in dem Ministerialerlaß erwähnten Mißstände hier nicht hervorgetreten sind. Zur Trunksucht werden die Leute hier nur durch die unendliche Zahl von Schnapschenken verleitet, und diesen übermäßigen Schnapsgenuß gilt es in erster Linie zu bekämpfen. Dies geschieht aber am besten dadurch, daß man die Bevölkerung mehr und mehr an den Genuß des Bieres gewöhnt, und hier kann namentlich ein ausgedehnter Flaschenbierhandel segensreiche Wirkungen ausüben. Dieser Handel hat aber bei uns noch lange nicht den Umfang angenommen, den wir im Interesse der Verdrängung des Branntweins wünschen möchten, und es ist daher wohl notwendig, Erleichterungen für ihn zu schaffen, nicht aber Erschwerung. Es ist uns übrigens auch nicht bekannt, daß entgegen der Bestimmung des § 56 Nr. 1 der Reichsgewerbeordnung Hausierhandel mit Flaschenbier hier getrieben wird. Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, hochgeneigtest darauf hinwirken zu wollen, daß keine Maßregeln getroffen werden, die die Einführung einer von dem Bedürfnisse abhängigen Erlaubnis zum Flaschenbierhandel bezwecken.“

## 2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

### Deutscher Handelstag.

Dem Geschäftsbericht des Generalsekretärs von der 30. Vollversammlung des Deutschen Handelstags, die am 24. und 25. März in Berlin tagte, entnehmen wir folgendes:

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 9. März 1903 an den preussischen Handelsminister eine Eingabe, in der eine Änderung des Handelskammergesetzes dahin beantragt wurde, daß die Zugehörigkeit zur Handelskammer, falls die Eintragung in das Handelsregister vorliege, nicht von dem Nachweis der Kaufmannseigenschaft abhängig gemacht werden könne. Der Minister teilte hierauf am 9. April 1903 mit, die Eingabe sei als Material zu den Akten genommen worden.

Auf eine Beschwerde der Handelskammer zu Stolp, daß eine Reichs-Marinebehörde bei dem Ersuchen um Namhaftmachung geeigneter Sägewerke für staatliche Lieferungen die Handelskammer umgangen und sich nur an die Landwirtschaftskammer gewandt habe, richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 16. Januar 1904 an den Staatssekretär des Reichs-Marineamts eine Eingabe. Der Staatssekretär des Reichs-Marineamts teilte hierauf am 13. Februar 1904 mit, er habe s. Z. für die Heranziehung kleinerer Sägewerke zu Holzlieferungen an die Kaiserlichen Werften die gleichen Maßnahmen angeordnet, deren sich die Eisenbahnverwaltung bediene; lediglich darauf sei die vorzugsweise Heranziehung der Landwirtschaftskammern zurückzuführen; in Zukunft werde auch die Unterstützung der Handelskammern in Anspruch genommen werden. — Infolge dieser Bezugnahme auf die Eisenbahnverwaltung richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 17. Februar 1904 auch an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte, in Fällen der angeführten Art auch die Handelskammern zu berücksichtigen. Der Minister erwiderte hierauf am 2. März 1904, die für die Eisenbahnverwaltung getroffene Maßregel bezwecke hauptsächlich die Förderung der Verwendung inländischen Holzes kleiner Waldbesitzer; zur Vermittlung der in Rede stehenden Beschaffungen erschienen deshalb vorwiegend die Landwirtschaftskammern geeignet. Bislang seien übrigens nur ganz geringe Mengen in dieser Weise beschafft worden.

Die Kommission betr. Verkehr verhandelte am 3. November 1903 über eine Reihe Vorschläge für den im Jahre 1905 stattfindenden Weltpostvereins-Kongreß. Der Ausschuß stimmte am 7. Dezember 1903 den Beschlüssen der Kommission mit einigen Änderungen zu. Die vom Ausschuß gefaßten Beschlüsse sind dem Staatssekretär des Reichspost-

amts und den größeren Handelskammern der am Weltpostverein beteiligten Staaten mitgeteilt worden. — Die noch nachträglich von Mitgliedern des Deutschen Handelstags eingegangenen Vorschläge für den Weltpostvereins-Kongreß beschloß der Vorstand am 5. Februar 1904 der Kommission betr. Verkehr zur Beratung zu überweisen.

Die Kommission betr. Verkehr sprach sich am 3. November 1903 dafür aus, daß die Frage der Gründung engerer Postvereine mit Nachbarländern nach dem Muster des Vereins mit Österreich-Ungarn von Handelstags wegen weiterverfolgt werde. Der Ausschuß stimmte am 7. Dezember 1903 dem Antrage der Kommission zu. Die Angelegenheit ist zur weitem Bearbeitung der Kommission betr. Verkehr überwiesen worden.

Der Ausschuß beschloß am 7. Dezember 1903 entsprechend dem Antrage der Kommission betr. Verkehr, den von der Handels- und Gewerbekammer zu Augsburg gestellten Antrag auf Einführung der Postanweisungsumschläge nach württembergischem Muster im ganzen Deutschen Reiche zu befürworten. Eine entsprechende Eingabe richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 4. Februar 1904 an den Staatssekretär des Reichspostamts.

Die Handels- und Gewerbekammer zu Zittau beantragte, der Deutsche Handelstag möge für eine Herabsetzung der Telegrammgebühren im internationalen Verkehr eintreten. Die Angelegenheit ist der Kommission betr. Verkehr überwiesen.

Die Kommission betr. Verkehr beriet am 3. November 1903 über Vorschläge für die Reform der Personentarife. Unter Berücksichtigung der Verhandlungen der Kommission faßte der Ausschuß am 7. Dezember 1903 folgende Beschlüsse: 1. Feststellung des Preises für einfache Fahrkarten auf die Hälfte der jetzt in Preußen für gewöhnliche Rückfahrkarten gültigen Preise, unbeschadet der bestehenden besondern Vergünstigungen für den Nah- und Vorortverkehr. 2. Beseitigung der Zuschläge für Benutzung der Schnellzüge. 3. Erhebliche Ermäßigung der Gepäcfracht unter Beseitigung des Freigepäcks. 4. Beibehaltung der vierten Wagenklasse.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 8. Dezember 1903 dem Vorschlage der Kommission betr. Verkehr zu, daß bei der Gewichtsrechnung bei der Fracht für Stückgut nicht mehr je angefangene 10 kg für voll gelten, sondern Beträge unter 5 kg gar nicht, Beträge von 5 kg ab für 10 kg gerechnet werden sollen. Ein entsprechender Antrag wurde am 16. Februar an den Ausschuß der Verkehrsinteressenten gerichtet.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags trat am 8. Dezember 1903 entsprechend den Vorschlägen der Kommission betr. Verkehr dafür ein, daß die bestehenden internationalen direkten Frachttarife erhalten bleiben und daß Wünschen auf Ausdehnung dieser Tarife auf mehr Stationen und mehr Waren nach Möglichkeit entsprochen werde. Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 11. Februar 1904 eine entsprechende Eingabe an die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags lehnte am 8. Dezember 1903, entsprechend dem Vorschlage der Kommission betr. Verkehr, einen Antrag der Handelskammer zu Wiesbaden ab, nach dem die Einführung des Frankaturzwanges für zurückgesandte leere Emballagen befürwortet werden sollte. Einen Antrag der Handelskammer zu Worms, diesen Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Vollversammlung des Deutschen Handelstags zu setzen, lehnte der Ausschuß gleichfalls ab, indem er den Gegenstand als nicht geeignet für eine Behandlung in der Vollversammlung bezeichnete.

Die Handelskammer zu Coblenz hatte die Einberufung einer außerordentlichen Vollversammlung des Deutschen Handelstags beantragt zwecks Stellungnahme zu den Bestrebungen auf Einführung von Schiffsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen. Der Präsident des Deutschen Handelstags hat daraufhin, um Klarheit über die Stellung der preußischen Regierung zu erhalten, die preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe aufgesucht und von diesen die Erklärung erhalten, daß die preußische Regierung nicht die Absicht habe, einen Antrag auf Einführung von Schiffsabgaben einzubringen. Der Ausschuß gab hierauf am 7. Dezember 1903 folgende Erklärung ab: „Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sieht im Hinblick auf die ihm vom Präsidenten gemachte Mitteilung, daß die preußische Regierung nicht den nach Ansicht des Ausschusses verwerflichen Plan der Belastung der natürlichen Wasserstraßen mit Abgaben verfolge, zurzeit von einer Erörterung dieser Angelegenheit ab. Er erwartet jedoch, daß der Vorstand sofort den Ausschuß berufe, wenn er erkennen sollte, daß die jetzt nicht vorliegende Gefahr die Industrie und den Handel Deutschlands bedroht.“

Auf Veranlassung der Handelskammer zu Görlitz richtete der Präsident des Deutschen Handelstags an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe die Bitte, den preußischen Handelskammern möge Gelegenheit gegeben werden, sich rechtzeitig zu den geplanten Änderungen der Maß- und Gewichtsordnung zu äußern. Der Minister

teilte hierauf am 15. Februar 1904 mit, daß der Entwurf der neuen Maß- und Gewichtsordnung noch nicht endgültig festgestellt sei; dem Reichszkanzler sei von dem Wunsche der Handelskammern Kenntnis gegeben worden und der Minister werde die Angelegenheit im Auge behalten.

Der Vorstand des Deutschen Handelstags richtete am 9. März 1903 an das Reichsbankdirektorium eine Eingabe, in der beantragt wurde, daß im Giroverkehr der Reichsbank von den Nebenstellen mit nur einem Beamten auch Beträge von weniger als 3000 Mk. unmittelbar, d. h. ohne Vermittlung der vorgesezten Bankanstalt überwiesen werden können. Auf die Eingabe teilte das Reichsbankdirektorium am 17. März 1903 mit, daß die angeregte Erweiterung der Befugnisse der nur von einem Beamten verwalteten Reichsbanknebenstelle einer erneuten Prüfung unterzogen werde. Am 16. Juli 1903 teilte das Reichsbankdirektorium weiter mit, daß dem Antrage des Vorstandes des Deutschen Handelstags allgemein nicht entsprochen werden könne, daß aber die Reichsbankanstalten mit Anweisung versehen worden seien, wonach in besonders eiligen Fällen gegen eine Gebühr von 30 Pf. für jede Überweisung auch die Reichsbanknebenstellen mit nur einem Beamten zu einer direkten Abweisung der Überweisungen ohne Vermittlung der vorgesezten Bankanstalt befugt seien.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 8. Dezember entsprechend einem Antrage der Handelskammer zu Stolp, beim preußischen Minister für Handel und Gewerbe dafür einzutreten, daß den Handelskammern bei Beschwerden in Sachen der Eintragungen in das Handelsregister Befreiung von der Zahlung barer Auslagen gewährt werde. Eine entsprechende Eingabe ist vom Präsidenten des Deutschen Handelstags am 4. Februar 1904 an den preußischen Handelsminister gerichtet worden.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschäftigte sich am 8. Dezember 1903 mit der Frage der Gerichtsferien. Ein Antrag auf völlige Beseitigung der Gerichtsferien wurde mit 17 gegen 16 Stimmen abgelehnt, und es wurde beschlossen, darauf hinzuwirken, daß die Forderungen aus Warenlieferungen zu Feriensachen erklärt werden. Eine entsprechende Eingabe richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 8. Februar 1904 an den Bundesrat; Abdrücke der Eingabe sind den zuständigen Zentralbehörden der Bundesstaaten überreicht worden.

Auf Beschluß des Ausschusses des Deutschen Handelstags vom 8. Dezember 1903 richtete der Präsident des Deutschen Handelstags

am 10. Dezember an den Reichskanzler eine Eingabe, in der um eine Beseitigung der Mißstände, die sich aus den für die Vollstreckung deutscher Urteile in Osterreich und umgekehrt geltenden Bestimmungen ergeben, gebeten wurde.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 8. Dezember 1903 entsprechend einem Antrag der Handelskammer zu Stuttgart, dafür einzutreten, daß die Zollverwaltung für Waren in öffentlichen Niederlagen in gleicher Weise hafte wie gemäß dem Handelsgesetzbuch der Lagerhalter. Eine entsprechende Eingabe richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 5. Februar 1904 an den Bundesrat.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 13. Mai 1903 an den Staatssekretär des Innern eine Eingabe, in der gebeten wurde, die gegenwärtig durch das Deutsche Handelsarchiv und die Nachrichten für Handel und Industrie bewirkten Veröffentlichungen über ausländische Zolltarife und Zolltarifentscheidungen dahin zu erweitern, daß auch über die ausländischen Warenverzeichnisse zu den Zolltarifen regelmäßig berichtet werde, zum mindesten aber bekannt gemacht werde, welche ausländischen Staaten Warenverzeichnisse besäßen, welche rechtliche Bedeutung ihnen zukomme, und von wo die Verzeichnisse bezogen werden könnten. In der Eingabe wurde ferner gebeten, mitzuteilen, ob in den Veröffentlichungen im Deutschen Handelsarchiv und in den Nachrichten für Handel und Industrie über Zolltarifentscheidungen das zugängliche amtliche Material vollständig oder nur auszugsweise wiedergegeben werde; welchen Organen dieses Material entnommen sei und von wo diese Organe bezogen werden könnten; endlich wurde angeregt, die praktische Handhabung des vorhandenen Materials dadurch zu erleichtern, daß neben oder in Verbindung mit der systematischen Zusammenstellung der Zolltarife auch eine systematische Zusammenstellung der Zolltarifentscheidungen hergestellt würde. Der Staatssekretär des Innern erteilte auf diese Eingabe am 10. September 1903 eine Antwort, in der eine Anzahl von Staaten, in denen amtliche Warenverzeichnisse vorhanden, sowie die Stellen, durch die diese Verzeichnisse bezogen werden können, bezeichnet wurden; gleichzeitig wurden Angaben über die rechtliche Bedeutung der ausländischen Warenverzeichnisse, über die amtlichen Organe, denen das Material für die Veröffentlichung im Deutschen Handelsarchiv und den Nachrichten für Handel und Industrie entnommen wird und über die bei der Wiedergabe solcher Nachrichten herrschenden Grundsätze gemacht; die Herausgabe einer systematischen Zusammenstellung der Tarifentscheidungen nach Art der systematischen Zusammenstellung der Zoll-

tarife wurde unter Hinweis auf den großen Umfang und den schnellen Wechsel des Materials abgelehnt.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags faßte am 8. Dezember 1903 folgenden Beschluß: „Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stellt entschieden in Abrede, daß ein Grund für die gesetzliche Festlegung der Arbeitszeit von Gehilfen und Lehrlingen in solchen Kontoren des Handelsgewerbes und kaufmännischen Betrieben, die nicht mit offenen Verkaufsstellen verbunden sind, vorliegt. Die Anlegung einer gesetzlichen Schablone widerstrebt dem innersten Wesen der Industrie und des Großhandelbetriebes und wird daher praktisch in vielen Fällen undurchführbar sein. Sie würde auch in ideeller und sozialer Beziehung verderblich wirken, weil sie geeignet ist, die Auffassung der kaufmännischen Angestellten von der Bedeutung ihrer eigenen Arbeit herabzudrücken und das gute Verhältnis zwischen Prinzipalen und Angestellten zu stören. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags kann daher im Interesse der Industrie und des Handelsgewerbes, sowie der in ihnen tätigen Prinzipale wie Angestellten nur dringend befürworten, von dem Versuche einer gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit in den obengenannten Betrieben Abstand zu nehmen.“ Eine entsprechende Eingabe richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 9. Februar 1904 an den Bundesrat. Abdrücke der Eingabe sind den zuständigen Zentralbehörden der Bundesstaaten übermittelt worden.

Der Vorstand des Deutsch-Evangelischen Frauenbundes beantragte, der Deutsche Handelstag möge dahin wirken, daß die Bestimmungen über die Sitzgelegenheit für Angestellte in offenen Verkaufsstellen von allen Geschäftsinhabern durchgeführt würden. Den Mitgliedern des Deutschen Handelstags wurde anheim gegeben, auf die Durchführung der bestehenden Vorschriften, soweit die Verhältnisse in ihren Bezirken dazu Veranlassung geben, hinzuwirken.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags lehnte am 8. Dezember 1903 einen Antrag der Handelskammer zu Meß ab, daß der Handlungsgehilfe, der bei Dienstunfähigkeit infolge unverschuldeten Unglücks seinen Anspruch auf Gehalt und Unterhalt bis zu 6 Wochen behält, sich den Betrag anrechnen lassen müsse, der ihm für die Zeit der Dienstunfähigkeit aus einer auf Grund gesetzlicher Verpflichtung bestehenden Kranken- oder Unfallversicherung zukommt.

Die Handelskammer zu Sorau wünschte, daß der Deutsche Handelstag zu der Bevorzugung der Landwirte durch das Verkaufs-syndikat der Kaliwerke Stellung nehme. Der Ausschuß des Deutschen

Handelstags beschäftigte sich am 8. Dezember 1903 mit dieser Angelegenheit und beschloß, den preußischen Minister für Handel und Gewerbe zu bitten, seinen Einfluß im Kalisyndikat dafür einzusetzen, daß beim Einkauf von Kali die Händler den Landwirten gleichgestellt würden.

Der Vorstand des Deutschen Drogisten-Verbands beantragte, der Deutsche Handelstag möge dafür eintreten, daß durch eine Änderung des Süßstoffgesetzes vom 7. Juli 1902 den Drogenhändlern der Verkauf von Süßstoff unter denselben Bedingungen wie den Apothekern gestattet werde, und daß ferner den Drogenhändlern die Abgabe der Heil- und Geheimmittel gewährt werde, deren Verkauf in Apotheken ohne ärztliche Anweisung gestattet sei. Die Angelegenheit ist der Kommission betr. Kleinhandel überwiesen.

Von der Vollversammlung des Deutschen Handelstags wurden folgende Resolutionen gefaßt:

1. Zur Börsengesetz-Novelle.

I. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre muß der Deutsche Handelstag den in seiner Erklärung vom 8. Januar 1901 ausgedrückten Wunsch entschieden wiederholen, daß das Börsenregister beseitigt und die Unterfügung des Börsenterminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten, sowie in Anteilen von Bergwerks- und Fabrik-Unternehmungen wieder aufgehoben werde, weil nur dadurch eine Gesundung der Verhältnisse herbeigeführt werden kann.

II. Der Deutsche Handelstag erkennt indessen an, daß die Novelle gegenüber den schweren Mißständen, die durch das Börsengesetz und dessen Auslegung entstanden sind, einen Fortschritt zum Bessern bedeutet, muß jedoch folgende Zusätze und Änderungen zur Novelle als notwendig bezeichnen:

1. Die nach § 48 Abs. 2 künftig zuzulassenden Waren-Lieferungsgeschäfte sind durch einen neuen Absatz (3) gegen jeden Einwand aus den §§ 762 und 764 B. G. B. zu schützen.
2. Zu § 66 Abs. 1 empfiehlt sich ein Zusatz, wonach für beide Teile die Eintragung in das Handelsregister der Eintragung in das Börsenregister gleichsteht.
3. Im § 67a Satz 2 muß es heißen: berufsmäßig oder gewohnheitsmäßig.
4. Im § 68a Abs. 1 Satz 1 ist zu sagen, daß die Erfüllung nur verweigert werden kann, wenn der Schuldner vor dem Ablauf einer Woche dem Gläubiger gegenüber die Weigerung schriftlich und ausdrücklich erklärt hat, und es ist in einem neuen Absatz (3) festzustellen, daß die Erfüllung nicht ver-

weigert werden kann bezüglich derjenigen Börsentermingeschäfte, die in einem ausdrücklich und schriftlich anerkannten Saldo einer Kontokorrent-Abrechnung enthalten sind. Dies mindestens dann, wenn bei Zusendung der Kontokorrent-Abrechnung schriftlich darauf hingewiesen ist, daß in dem Saldo Börsentermingeschäfte enthalten sind.

5. Im § 68b Abs. 3 Satz 2 ist zum Ausdruck zu bringen, daß in der Erklärung die Wertpapiere nach Gattung, Zahl und Nennwert oder nach dem Höchstbetrage zu bezeichnen sind, bis zu welchem die Wertpapiere als Sicherheit haften sollen.
6. Im § 69 Abs. 1 ist neben dem § 764 auch der § 762 B. G. B. zu zitieren, und demgemäß die Fassung des Abs. 3 zu ändern.
7. Im Art. 2 ist die volle Rückwirkung des Gesetzes auszusprechen durch Streichung der Worte: „Die Vorschriften über die Wirksamkeit eines Schuldanerkenntnisses, sowie einer bestellten Sicherheit jedoch nur dann, wenn das Schuldanerkenntnis oder die Sicherheitsbestellung nach dem Inkrafttreten erfolgt ist.“

## 2. Zum Reichsstempelgesetz.

Die Höhe des Effektenstempels hat sowohl auf die Emissions- wie auf die Arbitragegeschäfte, die wiederholte Erhöhung des Umsatzstempels nicht nur auf die Arbitragegeschäfte, sondern auch auf die gesamte Tätigkeit der Börse und insbesondere auf den Effektenverkehr eine höchst nachteilige Wirkung ausgeübt und demgemäß auch die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Börsen und des deutschen Bankiergewerbes gegenüber dem Auslande stark beeinträchtigt.

Es muß deshalb sowohl eine durchgreifende Ermäßigung des Effektenstempels insbesondere für ausländische Renten und Schuldverschreibungen, als eine erhebliche Herabsetzung des Umsatzstempels und die völlige Befreiung der Umsätze in Reichs- und Staatsanleihen, sowie aller Umsätze unter 600 Mk. und der Arbitragegeschäfte vom Umsatzstempel als dringend notwendig bezeichnet werden.

Der Deutsche Handelstag erwartet, daß die angekündigte Novelle zum Reichsstempelgesetz diesen Wünschen Rechnung tragen wird.

## 3. Zum Gesetzentwurf über den Versicherungsvertrag.

Die lang ersehnte und vom Deutschen Handelstag am 22. März 1899 und 9. Januar 1901 geforderte privatrechtliche Regelung des Versicherungswesens hat durch die Veröffentlichung des im Reichsjustizamt aufgestellten Entwurfs eines Gesetzes über den Versicherungsver-

vertrag eine wesentliche Förderung erfahren. Für die Lösung der schwierigen Aufgabe bildet der Entwurf eine dankenswerte Grundlage, und insbesondere ist anzuerkennen, daß er in der Abwägung und Berücksichtigung der Interessen der Versicherer und der Versicherten im großen und ganzen das Richtige trifft. Den Besonderheiten der einzelnen Versicherungszweige muß noch in höherem Maße Rechnung getragen werden, und auch sonst ist manche der Bestimmungen des Entwurfs änderungsbedürftig. Der Deutsche Handelstag erwartet, daß die in dieser Richtung von seinem Ausschuß auf Grund fünftägiger Verhandlungen einer Kommission geäußerten Wünsche eine angemessene Beachtung erfahren. Unter diesen Wünschen befindet sich auch der, daß die nach Landesrecht errichteten öffentlichen Anstalten allen Vorschriften des Gesetzes unterworfen werden, soweit nicht für Versicherungen, die bei ihnen unmittelbar kraft Gesetzes entstehen oder infolge eines gesetzlichen Zwanges genommen werden, Ausnahmen unbedingt geboten sind. Die über diese Grenze hinausgehende Befreiung der öffentlichen Anstalten mit Zwangsversicherung von den Vorschriften des Gesetzes und die völlig ungerechtfertigte Ausnahmestellung der öffentlichen Anstalten ohne Zwangsversicherung muß aus dem Entwurf beseitigt werden, damit das Gesetz nach Möglichkeit dem Verlangen nach einem von den Schranken partikularen Rechts und von Sonderrechten befreiten allgemeinen und gerechten Reichsgesetz entspricht und aufs wirksamste dazu beiträgt, das deutsche Volk dem großen Ziele einer einheitlichen Regelung des bürgerlichen Rechts immer näher zu bringen.

#### 4. Zur Zuständigkeit im Veredelungsverkehr.

Von der großen Bedeutung des zollfreien autonomen Veredelungsverkehrs überzeugt, beklagt der Deutsche Handelstag die Schädigungen, welche die ungleichmäßige Handhabung der Bewilligung dieses Verkehrs durch die einzelnen Bundesstaaten für Industrie und Handel des Deutschen Reichs herbeiführt. Er erklärt es daher für dringend erforderlich, daß das Recht der Gewährung dieses Verkehrs gesetzlich einer Reichsbehörde überwiesen wird, und setzt hierbei voraus, daß deren Entscheidungen auf Grund einer angemessenen Würdigung der in den verschiedenen Teilen des Reichs vorhandenen Interessen und mit der notwendigen Schnelligkeit erfolgen.

#### 5. Zum Inkrafttreten des neuen Zolltarifs und neuer Handelsverträge.

Die bevorstehende Einführung des Zolltarifs vom 25. Dezember 1902 und Ersetzung der bestehenden Handelsstarifverträge durch neue

wird die Grundlagen des deutschen Außenhandels in erheblichem Maße verändern.

Wie der Herr Reichskanzler bereits in einer Rede von 11. Februar d. J. anerkannt hat, ist es notwendig, daß der Übergang zu dem künftigen Zustand sich glatt und ohne Erschütterung vollziehe. Dies ist aber nur dann erreichbar, wenn zwischen der Entscheidung über den künftigen Zustand und seinem Eintritt ein größerer Zeitraum liegt, der es ermöglicht, die schwebenden geschäftlichen Beziehungen zum Auslande ungestört abzuwickeln und sich auf die veränderten Verhältnisse hinreichend vorzubereiten.

Diese Übergangsfrist sollte, entsprechend der in den geltenden Handelstarifverträgen enthaltenen und auch in die künftigen Verträge aufzunehmenden Kündigungsfrist auf ein Jahr bemessen werden.

#### 6. Zum Gesetzentwurf über die Kaufmannsgerichte.

Der Deutsche Handelstag hat mit Befriedigung Kenntnis davon genommen, daß er sich mit dem Herrn Staatssekretär des Innern in Übereinstimmung darin befindet, daß der Bildung weiterer Sondergerichte die Verbesserung des amtsgerichtlichen Verfahrens vorzuziehen ist. Er spricht sein lebhaftes Bedauern darüber aus, daß der Bundesrat durch Mehrheitsbeschluß zur Regelung der Entscheidung von Streitigkeiten aus dem kaufmännischen Dienst- und Lehrverhältnis einen andern Weg beschritten und den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Kaufmannsgerichte, dem Reichstage vorgelegt hat.

Für diesen Fall hat der Deutsche Handelstag am 19. März 1903 eine Reihe von Wünschen geäußert, sieht sich aber in der Erwartung, daß der Bundesrat sie berücksichtigen würde, bitter getäuscht. Nur darin entspricht der Gesetzentwurf jenen Wünschen, daß er die Berufungssumme auf 300 Mark festsetzt und die Zulassung von Rechtsanwälten vorsieht. Unerfüllt geblieben sind die Wünsche, daß eine Angliederung der Kaufmannsgerichte an die Amtsgerichte unter Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung des Verfahrens erfolge, für die Wahl der Beisitzer ein Verfahren unter sinngemäßer Anwendung der für die Wahl der Schöffen bestehenden Vorschriften eingeführt werde, Streitigkeiten aus der sogenannten Konkurrenzklause, falls beide Parteien es beantragen, zur Zuständigkeit des Kaufmannsgerichts gehören und das Kaufmannsgericht nicht zu Gutachten verpflichtet und zu Anträgen berechtigt sein solle.

Der Deutsche Handelstag hält diese Wünsche nach wie vor aufrecht, da er Wert darauf legt, daß durch die Verbindung der Kaufmanns-

gerichte mit den Amtsgerichten der Zersplitterung der Rechtspflege nach Möglichkeit vorgebeugt, der Nutzen der Kaufmannsgerichte, indem sie an allen Amtsgerichtsorten errichtet werden, in weitestem Umfange gewährt, einer Vereinbarung der Parteien, Streitigkeiten aus der Konkurrenzklause durch das Kaufmannsgericht entscheiden zu lassen, kein Hindernis bereitet, durch die Art der Beisitzerwahl kein Anlaß zu Agitationen geboten und die Rechtsprechung der Kaufmannsgerichte nicht durch ihre Ausnutzung zur Erstattung von Gutachten und Stellung von Anträgen beeinträchtigt werde.

Zu Beschlüssen, die von der VI. Reichstagskommission zur Änderung des Entwurfs gefaßt sind, nimmt der Deutsche Handelstag die Stellung ein, daß Streitigkeiten aus der Konkurrenzklause, die unter Umständen verwickelte Rechtsfragen enthalten, nicht gegen den Willen einer Partei der Entscheidung des Kaufmannsgerichts zu unterwerfen seien und die von der Kommission beseitigte Zulassung von Rechtsanwälten wiederhergestellt werden sollte.

Der Deutsche Handelstag spricht die Hoffnung aus, daß seinen Wünschen noch bei der endgültigen Gestaltung des Gesetzes Rechnung getragen werde.

## 7. Zum Verkehr mit Nahrungs- und Genußmitteln.

Zur Beseitigung oder Minderung erheblicher Mißstände, die in der Behandlung des Verkehrs mit Nahrungs- und Genußmitteln durch die Behörden und die Gerichte zutage getreten sind, macht der Deutsche Handelstag die folgenden Vorschläge:

1. Herstellung einer Sammlung von Begriffsbestimmungen und Handelsgebräuchen im Gebiete des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes, um die Bedingungen festzulegen, unter denen nach Ansicht der beteiligten Industrie- und Handelszweige Nahrungs- und Genußmittel als handelsübliche, unverfälschte und nicht gesundheitschädliche Waren gelten sollen.
2. Veröffentlichung der technischen Materialien für in Aussicht genommene Verordnungen und Gesetze in bezug auf den Verkehr mit Nahrungs- und Genußmitteln.
3. Aufhebung des § 367 Nr. 7 des Strafgesetzbuchs, wonach bestraft wird, wer verfälschte oder verdorbene Getränke oder Eßwaren feilhält oder verkauft. Es sollen in dieser Hinsicht nur die Strafbestimmungen des Nahrungsmittelgesetzes gelten.
4. Regelung der Kontrolle des Verkehrs mit Nahrungs- und Genußmitteln in der Weise, daß nach Anhörung der zur

Vertretung von Industrie und Handel berufenen Körperschaften einheitliche Grundsätze für das Deutsche Reich aufgestellt werden, daß diese Kontrolle durch sachverständige Personen ausgeübt und dabei ein Hauptgewicht darauf gelegt wird, durch Belehrung und Warnung Verstößen gegen die gesetzlichen Bestimmungen und anerkannten Handelsgebräuche vorzubeugen.

5. Fürsorge dafür, daß vor der Erhebung von Anklagen und während des weiteren Verfahrens Sachverständige auf Vorschlag der zur Vertretung von Industrie und Handel berufenen Körperschaften zugezogen und deren Gutachten eingeholt werden.

**Anwendung des Vermerks „Portopflichtige Dienstsache“  
für Postsendungen der Handelskammern.**

Unter dem 12. Februar d. J. ging den Handelskammern nachstehender Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe zu:

„Aus Anlaß mehrerer Vorstellungen von seiten der Handelskammern, daß ihnen die Anwendung des Vermerks „Portopflichtige Dienstsache“ für ihre dienstlichen Brieffsendungen gestattet werden möchte, hat der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts nach Benehmen mit mir folgende Entscheidung getroffen:

Reichs-Postamt.

III. 1749 B.

Berlin W 66, den 23. Januar 1904.

Mit Rücksicht darauf, daß die preußischen Handelskammern wiederholt durch die Rechtsprechung, insbesondere durch das Oberverwaltungsgericht und das Kammergericht, in mehrfacher Hinsicht als Behörden anerkannt worden sind, sollen sie fortan berechtigt sein, die von ihnen ausgehenden unfrankierten dienstlichen Brieffsendungen nach Maßgabe der Bekanntmachung des General-Postamts vom 28. November 1871 mit dem Vermerk „Portopflichtige Dienstsache“ zu versehen. Die so bezeichneten und mit dem Siegel oder Stempel der Handelskammer versehenen Sendungen sind mithin von dem Zuschlagporto befreit.

gez. Kraetke.

Ich teile den Handelskammern diese Entscheidung mit dem Bemerken mit, daß sie den Postanstalten durch den Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts bekannt gegeben worden ist.“

**v. Gohler-Stiftung**

an der Technischen Hochschule zu Danzig.

Auf Veranlassung des Vereins Ostdeutscher Industrieller ist kürzlich eine „v. Gohler-Stiftung an der Technischen Hochschule zu

Danzig, E. B.“ gegründet worden, der auch die Kammer als stiftendes Mitglied beigetreten ist. Gemäß seinen Satzungen bezweckt dieser Verein, das Andenken des verstorbenen Oberpräsidenten der Provinz Westpreußen Herrn Staatsministers D. Dr. v. Gofler durch Verleihung von Stipendien an westpreussische Studierende der Technischen Hochschule in Danzig zu ehren und lebendig zu erhalten.

#### **Vereidigung eines Sachverständigen für Holz.**

Aus Interessentenkreisen war uns der Wunsch zugegangen, daß ein Sachverständiger für Holz für gerichtliche Zwecke vereidigt werden möchte. Auf unsern Antrag hin ist Herr Hans Illner in Thorn vom Königlichen Landgericht vereidigt und in das Verzeichnis der für den hiesigen Landgerichtsbezirk im allgemeinen beeideten Sachverständigen eingetragen worden.

## **II. Verkehrswesen.**

### **1. Eisenbahnen.**

#### **Bezirkseisenbahnrat.**

Im Jahre 1903 fanden 2 ordentliche Sitzungen des Bezirkseisenbahnrats statt, und zwar am 12. Juni in Königsberg, am 25. November in Bromberg. Auf beiden Sitzungen waren wir durch unser Mitglied, Herrn Stadtrat Dietrich, vertreten. Auf der ersten Sitzung wurde der Antrag, Südfrüchte (Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen) während der Wintermonate Dezember, Januar, Februar und März zum gewöhnlichen Frachtguttarif als Eilgut zu befördern, mit großer Stimmenmehrheit angenommen. Der Antrag der Kaufmannschaft zu Elbing, betr. Gleichstellung der Tarife für die Beförderung von Getreide und Mühlenerzeugnissen nach Elbing mit denen nach Danzig und Königsberg, wurde mit allen gegen 3 Stimmen abgelehnt. U. a. war sodann noch folgender Antrag eingebracht worden:

„Um auch weniger bemittelten Kreisen der Bevölkerung die Benutzung der billigen Ferienzüge von Berlin nach Frankfurt a. M., Stuttgart, Basel, München zu ermöglichen, wolle der Bezirkseisenbahnrat dem Herrn Minister dringend empfehlen, zu diesen Ferienzügen Sonderzüge von Königsberg einzustellen zu lassen zu ermäßigten Fahrpreisen, welche die freie Rückfahrt mit beliebigen Zügen gestatten. Danzig und den auf der Route Königsberg—Berlin liegenden Städten würde die gleiche Fahrpreisermäßigung zu gewähren sein.“

Der Antrag wurde einstimmig angenommen mit dem Zusatz, daß den Wünschen des Bezirkseisenbahnrats, falls Sonderzüge nicht

gefahren werden können, auch durch eine Ermäßigung der Fahrpreise um 50 %/o entsprochen werde.

In der Sitzung vom 25. November wurde einstimmig beschlossen, die Königliche Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, die Artikel Mergel und Kalk zum Düngen im Bereiche des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg allgemein in den Ausnahmetarif für Wegebaustoffe zu versetzen.

Von dem Vertreter der Kaufmannschaft in Königsberg i. P. war folgender Antrag eingebracht worden:

„Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen, die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, zwischen Königsberg i. Pr. und Berlin ein drittes D-Zugpaar noch für den Sommerfahrplan des Jahres 1904 einzulegen.

Begründung:

Schon seit Jahren leidet der Durchgangsverkehr zwischen Königsberg und Berlin unter großer Überfüllung der Wagen. Die Ablenkung des Personenverkehrs mit Berlin aus dem nordöstlichen Teile der Provinz Ostpreußen von Insterburg aus über Thorn hat sich für die Entlastung der Strecke Königsberg—Berlin ebenso unzureichend erwiesen, wie die Einlegung eines besondern Nachtzugpaares zwischen Danzig und Berlin über Dirschau.

Das Reisebedürfnis erweist sich als ein dauernd steigendes und besonders für den Geschäftsmann heißt es dabei „Zeit ersparen“; deswegen werden gerade die Nachtzüge, bei welchen es in erster Linie beachtungswert erscheint, daß eine Überfüllung bezw. eine volle Besetzung der Coupés vermieden werde, mit besonderer Vorliebe, wenn auch nicht aus Neigung benützt, um nicht einen vollen Tag auf der Reise, bezw. zwei volle Tage bei Hin- und Rückfahrt zu verlieren. Geschäftsleute sind vielfach in der Lage, ihre Geschäfte bis 1 Uhr mittags hier sowohl, wie in Berlin erledigen zu können und wenn ihnen die Möglichkeit gegeben wird, durch einen zwischen 1 und 2 Uhr mittags von hier bezw. gleichzeitig von Berlin abgehenden D-Zug Berlin bezw. Königsberg zwischen 11 und 12 Uhr nachts zu erreichen, so gewinnen sie fast zwei volle Arbeitstage und können dabei doch die notwendige Nachtruhe genießen.

Daß die Einlegung eines solchen dritten D-Zugpaares sich für die Eisenbahnverwaltung gleich im ersten Jahre rentieren würde, dürfte außer Zweifel stehen.

Ich beantrage daher bereits in den Sommerfahrplan des Jahres 1904 ein D-Zugpaar, welches Berlin und Königsberg zwischen 1 und 2 Uhr mittags verläßt und nach nicht mehr als 10stündiger Fahrt,

also mit möglichst wenig Aufenthaltsstationen in Königsberg bezw. Berlin eintrifft, einzulegen.

Sehr wünschenswert wäre es, daß dieses Zugpaar Anschlüsse von und nach Insterburg, möglichst sogar über Tilsit bis Memel erhält, ohne daß ich aber einen bezüglichen Antrag stelle.“

Dieser Antrag wurde angenommen ohne den Zusatzantrag unsres Vertreters, diese Züge über die Linie Thorn—Marienburg zu führen.

Bei Besprechung des bestehenden Fahrplans stellte unser Vertreter den Antrag auf einen unmittelbaren Anschluß nach Thorn an den um 8 Uhr 9 Min. nachmittags in Snowrazlaw eintreffenden D-Zug 15 mit folgender Begründung:

„Das reisende Publikum, welches mit dem D-Zug 15 aus Breslau, Posen in Snowrazlaw um 8<sup>09</sup> eintrifft, muß bis zur Weiterfahrt nach Thorn fast 2 Stunden auf den nächsten Zug warten und trifft infolgedessen erst um 10<sup>28</sup> in Thorn ein, also 1 Stunde 15 Min. zu spät, um den um 9<sup>33</sup> nach Alexandrowo—Warschau abgehenden Zug benutzen zu können.

Der beantragte direkte Anschluß liegt ferner im dringenden Interesse der Einwohner Thorns und derjenigen Reisenden, welche die östlichen Bahnstrecken zur Weiterfahrt benutzen wollen und denen man eine Wartezeit von 2 Stunden in Snowrazlaw nicht gut zumuten kann.“

Diesem Antrage hat die Eisenbahnverwaltung durch Einlegung des Zuges 67 Snowrazlaw—Thorn—Marienburg im neuen Fahrplan entsprochen.

Da Ende des Jahres 1903 das Mandat der Mitglieder des Bezirkseisenbahnrats abgelaufen war, wurden in unsrer Sitzung vom 16. Januar Neuwahlen vorgenommen, wobei Herr Stadtrat Dietrich als Mitglied, Herr Baudirektor Nsch als stellvertretendes Mitglied wiedergewählt wurde.

#### **Uferbahn.**

Unter dem 3. Februar 1904 richteten wir folgende Eingabe an die königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Nach dem zwischen der königlichen Eisenbahndirektion und dem hiesigen Magistrat im Februar v. J. geschlossenen Nachtragsvertrag ist die Thorner Uferbahn vom 1. März 1903 ab als Tarifstation für Wagenladungen in die Gütertarife aufgenommen worden. Damit ist aber nicht unserm seit vielen Jahren vorgetragenen Wunsche nach Umwandlung der Uferbahn in eine Station entsprochen worden, da die königliche Eisenbahndirektion die Errichtung einer staatlichen

Abfertigungsstelle auf der Uferbahn zunächst nicht in Aussicht genommen hat. Mit dieser Beschränkung hat aber die Aufnahme der Uferbahn als Tarifstation in die Gütertarife nur geringen Wert für Handel und Verkehr unsrer Stadt. Alle die Erleichterungen, die die Umwandlung in eine Station sonst mit sich bringt, sind ausgeblieben, und auch die Frachten sind jetzt im Durchschnitt wohl kaum billiger geworden, denn wenn auch bei einer Reihe von Stationen Verbilligungen eingetreten sind, so hat dagegen auch bei einer Reihe anderer eine Verteuerung stattgefunden, und bei dem Rest sind die Frachten gleich hoch geblieben. Zum Beweis hierfür führen wir folgende Beispiele an:

1. Strecke Bromberg — Uferbahn:

Allgemeine Wagenladungsklasse

kostete früher 42 Mk. Fracht + 3 Mk. Überführungsgebühr = 45 Mk.

kostet jetzt 44 " " + 1 Mk. Rangiergebühr = 45 "

Spezialtarif I

früher 29 + 3 = 32 Mk., jetzt 33 + 1 = 34 Mk.

2. Strecke Culmsee — Uferbahn:

Allgemeine Wagenladungsklasse

früher 23 + 3 = 26 Mk., jetzt 26 + 1 = 27 Mk.

Spezialtarif III

früher 12 + 3 = 15 Mk., jetzt 13 + 1 = 14 Mk.

3. Amsee — Uferbahn:

Spezialtarif III

früher 18 + 3 = 21 Mk., jetzt 19 + 1 = 20 Mk.

Da uns sonach die Uferbahn durch Umwandlung in eine Tarifstation keine nennenswerten Vorteile gebracht hat, eine günstige Gestaltung der Verkehrsverhältnisse auf der Uferbahn aber für uns von um so größerer Bedeutung sein würde, als der projektierte neue Bahnhof weit ab von der Stadt gebaut werden soll, so gestatten wir uns, ergebenst und dringend zu bitten, die Uferbahn in eine wirkliche Station umzuwandeln. Schon die Art der Frachtberechnung ist jetzt ungünstig für uns, indem die Frachten nicht durchgerechnet werden. Jetzt wird an die Strecke Versand- (oder Empfangs-) Station—Thorn Hauptbahnhof die Strecke Thorn Hauptbahnhof—Uferbahn stets mit 4 km angestoßen, eine Berechnung, die für uns schon deshalb nicht günstig ist, weil die Entfernung zwischen Hauptbahnhof und Empfangsstelle an der Uferbahn doch nur wenig über 3 km betragen dürfte. Würden die Frachtsätze durchgerechnet werden, so würden bei einem großen Teil der Relationen für die Strecke Hauptbahnhof—Uferbahn

nur 3 km in Berechnung kommen, weshalb wir bitten, diese Frachtberechnung künftig für die Uferbahn durchzuführen.

Solange die Uferbahn noch Privatanschlußgleis war, das von dem Hauptbahnhofe aus bedient wurde, mußte man sich darein finden, daß auch bei den Stationen rechts der Weichsel die Fracht für die Strecken Versandstation—Hauptbahnhof + Überführungsgebühr berechnet wurde. Nachdem die Uferbahn aber Tariffstation geworden ist, ist diese Berechnung nicht mehr angängig. Es muß daher bei allen rechts der Weichsel gelegenen Stationen bei der Frachtberechnung nur die Strecke Versand- (Empfangs-) Station—Thorn Stadt—Uferbahn angerechnet werden, denn es kann dem Verfrachter nicht zugemutet werden, für den für ihn gänzlich nutzlosen Transport über die Brücke und zurück Fracht zu zahlen. Ob bei denjenigen Wagen, für die kein besonderer Standort verlangt wird, die Erhebung einer Rangiergebühr gerechtfertigt erscheint, wollen wir dahin gestellt sein lassen, da hier die Verhältnisse doch nicht wie auf einer gewöhnlichen Station liegen, so lange die Stadt Thorn Eigentümerin der Uferbahn bleibt und für deren Benutzung eine gewisse Entschädigung erhebt.

Allgemein gewünscht wird aber die Verlängerung der Ent- und Beladefrist die je mit 4 Stunden jetzt außerordentlich kurz bemessen ist, gegenüber der normalen Frist von 12 Stunden. Hier müßte die Frist wenigstens auf 6 Stunden festgesetzt werden. Einen Übelstand möchten wir bei dieser Gelegenheit noch erwähnen. Es wird darüber geklagt, daß die Empfänger häufig über den Eingang der Wagen auf der Uferbahn benachrichtigt werden, ohne daß die Wagen zu der angegebenen Zeit eintreffen, so daß die Gespanne unnütz zur Bahn geschickt werden.

Am bedauerlichsten ist aber das Fehlen einer staatlichen Abfertigungsstelle auf der Uferbahn. Jetzt erfolgt die Abnahme der auf der Uferbahn beladenen Wagen erst bei Ankunft des Uferbahnzugs, während der Verfrachter doch in der Lage sein müßte, die Wagen sofort nach erfolgter Beladung einem Beamten zu übergeben, der auch die Plomben anzulegen hätte. Ein weiterer aus dem Fehlen einer Abfertigungsstelle hervorgehender Mißstand ist es, daß die Einlösung der Frachtbriefe jetzt auf dem Stadtbahnhofe erfolgt, die Frankatur jedoch nur auf dem Hauptbahnhofe vorgenommen werden kann, wo auch Frachtbriefduplikate ausgestellt werden. Wir bitten darum, daß wenigstens so lange kein Beamter an der Uferbahn angestellt ist, nicht nur die Einlösung der Frachtbriefe, sondern auch die Frankatur und Duplikaterteilung auf dem Stadtbahnhofe erfolgen kann.

Die Königliche Eisenbahndirektion würde uns zu großem Danke verpflichten durch wohlwollende Prüfung und tunlichste Berücksichtigung der von uns vorgetragenen Wünsche."

Darauf erhielten wir unter dem 5. Mai nachstehenden Bescheid:

„Bevor nicht zu übersehen ist, inwieweit durch die bevorstehende Umänderung der Bahnhofsanlage in Moder die Thorner Bahnhofsverhältnisse beeinflusst werden, vermögen wir der Frage einer Umwandlung der Tariffstation Thorn Uferbahn in eine wirkliche Station nicht näher zu treten, umsoweniger als neue, besonders ins Gewicht fallende Gründe hierfür nicht bekannt geworden sind.

Es muß zugestanden werden, daß die Beschränkung, die Frankierung der von der Uferbahn zu befördernden Sendungen nur auf dem Hauptbahnhofe vornehmen zu können, gewisse Unbequemlichkeiten für das Publikum in sich schließt.

Nach unsern Feststellungen wird indessen nur ein verschwindend kleiner Teil der Versender davon berührt. Für die verkehrsstärksten Monate September bis Dezember 1903 liegen im ganzen nur 44 Frankierungen vor. Von diesen entfällt noch dazu der größte Teil (31) auf solche Interessenten, die auf dem Hauptbahnhofe ständig einen Vertreter halten, denen also durch die Notwendigkeit, dort zu frankieren, keine sonderliche Erschwernis erwächst.

Die Zahl der übrigen (13 in 4 Monaten) ist aber zu gering gegenüber den erheblichen Kosten, welche die Einrichtung der Personen-Haltestelle Thorn Stadt zur Annahme von Frachtzahlungen und zur Ausfertigung von Duplikaten erfordern würde.

Wir bedauern, Ihren Wünschen in dieser Richtung nicht nachkommen zu können.

Ebensowenig sind wir jedoch in der Lage, die Ent- und Beladefrist zu verlängern. Diese Frist, die nach dem Vertrage mit der Stadt Thorn sogar auf 2 Stunden herabgesetzt werden kann, ist in Berücksichtigung der zeitraubenden Rangierbewegungen, die mit der Überführung der Wagen nach der Uferbahn verbunden sind, mit 4 Stunden ausreichend bemessen.

Zum Schlusse wollen wir noch darauf hinweisen, daß gewisse Vorteile, welche die Interessenten aus dem jetzigen Zustande ziehen, mit der Einrichtung einer Abfertigungsstelle auf der Uferbahn ihnen verloren gehen würden. So brauchen z. B. jetzt die Frachtbriefe erst nach Zusammenstellung des Zuges abgegeben zu werden, während bei dem Bestehen einer Abfertigungsstelle die Papiere bereits vor Beginn

der Rangierzeit vorliegen müßten, wenn die Wagen nicht zurückbleiben sollten.

Wegen der Meldung der Ladungen an die Empfänger vor der Laderechtfstellung ist das Weitere veranlaßt."

#### **Bahnhof Mocker.**

Das Projekt der neuen Bahnhofsanlage Mocker, auf die in dem vorstehenden Bescheid Bezug genommen wird, gab der Kammer Veranlassung, im Oktober nachstehende Eingabe dem Herrn Regierungspräsidenten in Marienwerder zugehen zu lassen:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß das von der Eisenbahnverwaltung im Thorner Kreishause öffentlich ausgelegte Projekt eines neuen Bahnhofs ganz und gar nicht den Wünschen entspricht, die wir bezüglich der Umgestaltung der Thorner Bahnhofsverhältnisse hegen. Wenn durch das Projekt nur die unzulänglichen Verhältnisse des jetzigen Bahnhofs Mocker beseitigt werden sollten, so müßte man sich ohne weiteres damit einverstanden erklären. Es geht jedoch aus dem Umfange der geplanten Anlage hervor, daß damit auch gleichzeitig das Bedürfnis Thorns nach einem neuen Bahnhofe auf dem rechten Weichselufer befriedigt werden soll, und die vorgesehene Lage läßt erkennen, daß die jetzige Brücke nach wie vor als Übergang für die Eisenbahn benutzt werden soll, womit dann auch die Durchführung unsres Antrags, eine neue Eisenbahnbrücke beim Pilz zu errichten und hier auf dem rechten Ufer, in der Nähe der Stadt einen neuen Bahnhof zu bauen, für absehbare Zeit ausgeschlossen sein würde. Wir müssen aber daran festhalten, daß nur durch die Annahme unsres Antrags die Thorner Bahnhofsfrage eine allseitig befriedigende Lösung finden würde.

Wenn man aber fest entschlossen sein sollte, die jetzige Eisenbahnbrücke beizubehalten, so würde allerdings die Anlage eines Bahnhofs auf dem rechten Weichselufer nicht in der Nähe der Stadt, sondern erst an der projektierten Stelle möglich sein. Dann aber müßte wenigstens für denjenigen Teil von Thorn, der nach dem an dem jenseitigen Ufer liegenden Hauptbahnhofe zu gravitiert, eine bequeme Verbindung durch den Bau einer neuen Brücke für den Wagen- und Fußgängerverkehr geschaffen werden. Dies ist um so unabweisbarer, als voraussichtlich bald ein zweites Gleis über die Eisenbahnbrücke gelegt und diese damit für den übrigen Verkehr gesperrt werden wird. Das neue Projekt enthält aber keinerlei Andeutungen, noch weniger einen festen Plan über den Bau einer neuen Brücke.

Wir erheben daher im Namen von Handel und Industrie der

Stadt Thorn Widerspruch gegen das ausgelegte Projekt, das unsern Verkehrsbedürfnissen nicht entspricht und ohne gleichzeitigen Bau einer neuen Brücke überhaupt unannehmbar ist. Wir bitten Ew. Hochwohlgeboren gehorsamst, diesen Widerspruch zur Kenntnis Sr. Exzellenz, des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, zu bringen, und gleichzeitig Ew. Hochwohlgeboren Einfluß zugunsten einer bessern Gestaltung unsrer Bahnhofsverhältnisse hochgeneigtest verwenden zu wollen."

Zwecks landespolizeilicher Prüfung des Entwurfs fand am 11. Dezember in Mocker Termin statt, worüber folgendes Protokoll aufgenommen wurde:

1. Unter Bezugnahme auf die Eingaben an den Regierungs-Präsidenten vom 23. bezw. 29. Oktober 1903 heben die Vertreter des Magistrats und der Handelskammer Thorn hervor, daß im Interesse des Verkehrs unbedingt erforderlich sei,

- a. der Bau einer Straßenbrücke zur Verbindung der Innenstadt mit dem Hauptbahnhofe,
- b. die Anlage eines zweiten Gleises über die bestehende Eisenbahnbrücke,
- c. eine geeignete Verbindung mit der Uferbahn.

2. Im Anschluß an den landrätlichen Bericht vom 17. November 1903 tragen Herr Landrat Dr. Meißter, die Vertreter des Magistrats, der Handelskammer und der Gemeinde Mocker vor, daß in km 140,4 eine Überführung oder Unterführung der verlegten Lindenstraße im Interesse des Verkehrs dringend erforderlich sei. Die Kommissare des Regierungs-Präsidenten treten diesen Ausführungen bei. Die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion erkennen an, daß eine derartige Anlage wünschenswert sei, behalten sich aber angesichts der dadurch entstehenden großen Kosten und technischen Schwierigkeiten nochmalige Prüfung vor.

3. Der Landrat, der Gemeindevorsteher von Mocker, die Vertreter des Magistrats und der Handelskammer heben hervor, daß die Lindenstraße, Wilhelmstraße und die Wasserstraße in ihrem jetzigen Zustande für die Ausführung des vorgelegten Bahnhofsplans nicht ausreichend seien; die drei genannten Straßen müßten, wenigstens teilweise, verbreitert und sonst ausgebaut werden; die dadurch entstehenden Kosten müßten von der Eisenbahnverwaltung getragen werden. Die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion lehnen diese Forderung ab. Die Kommissare des Regierungs-Präsidenten behalten sich weitere Erklärung vor.

4. Auf Wunsch des Besitzers August Krüger-Möcker erklären die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion, daß zwischen seinem Lande und dem Bahngelände ein Zaun errichtet werden wird.

5. Herr Stadtrat Dietrich beantragt, genügenden Raum vorzusehen, um am Ladegleise private Güterschuppen anlegen zu können.

#### **Kleinbahn Thorn—Leibitsch.**

Die Kleinbahn-Aktiengesellschaft Thorn—Leibitsch hatte im Mai 1903 beantragt, im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn und denen der Staatseisenbahn die staatsbahnseitig zu erhebenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 Pf. für 100 kg zu ermäßigen. Auf Ersuchen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg hatten wir uns zu diesem Antrage gutachtlich zu äußern wobei wir schrieben:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion teilen wir ergebenst mit, daß die von der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Thorn—Leibitsch beantragte Ermäßigung der Abfertigungsgebühr um 2 Pf. für 100 kg im allgemeinen Interesse von uns befürwortet werden muß. Diese Herabsetzung würde den Verkehr auf der Kleinbahn, der ja leider bis jetzt noch nicht den erwarteten Umfang angenommen hat, nicht unbedeutend heben. Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen würden die Gramschener Ziegeleiwerte, die jetzt sowohl für den Bezug ihrer Kohlen als auch für den Versand ihrer Fabrikate das Anschlußgleis nach Papau benutzen, nach Ermäßigung der Abfertigungsgebühr ihre Güter ausschließlich auf der Kleinbahn verfrachten. Die für die Stadt Thorn bestimmten Ziegeln würden allerdings trotz der Ermäßigung nach wie vor mittelst Fuhrwerk verfrachtet werden, da sich für 1000 Ziegeln die Transportkosten bei Benutzung der Bahn auf 5,55 Mk., bei Benutzung von Fuhrwerk dagegen nur auf 5 Mk. stellen würden.

Das Hauptinteresse an der Frachtverbilligung hat ja ohne Zweifel die Leibitscher Mühle, doch da deren Standpunkt bereits in dem Schreiben der Kleinbahn-Aktiengesellschaft vom 20. Mai d. J. ausführlich dargelegt worden ist, so erübrigt es sich für uns, darauf zurückzukommen. Es ist aber in Betracht zu ziehen, daß die Leibitscher Mühle dabei doch nur für dasjenige Quantum in Frage kommt, was sie als Fabrikat von Leibitsch aus zur Verladung bringt und als Getreide von weitgelegenen Stationen bezieht. Von den 12—13000 Tonnen Getreide, die die Mühle im Jahre verarbeitet, wird indessen das meiste aus der nächsten Nachbarschaft, nämlich aus Culmsee, Ostaszewo, Bissomitz, Schönsee, Richnau, Lauer, Papau und deren

Umgebung bezogen und zwar theils direkt vom Besitzer, theils von Händlern in Culmsee, Schönsee, Kulm usw. Wie uns nun mitgeteilt wird, sollen die Besitzer mit Rücksicht auf die hohe Fracht von ihrer Station bis Station Leibitsch nur schwer zu bewegen sein, ihr Getreide mit der Bahn nach Leibitsch zu liefern, sondern sie liefern, sofern Zeit dazu vorhanden ist, das Getreide lieber mittelst Gespann direkt in die Mühle, und wenn sie hierzu keine Zeit haben, verzichten sie eher darauf, das Getreide überhaupt nach Leibitsch zu verkaufen. Das auf diese Weise der Staatsbahn und auch der Kleinbahn verloren gehende Getreide wird auf 3000—3500 Tonnen im Jahre geschätzt.

Die Händler, die Getreide nach Leibitsch liefern, haben ebenfalls ein Interesse an der Frachtermäßigung, da die Mühle von ihnen stets „frei Leibitsch“ kauft und sie daher die Fracht selbst zu zahlen haben.

Weiterhin würde aber die Frachtherabsetzung auch allen denjenigen Landwirten zu gute kommen, deren Ländereien von der Kleinbahn berührt werden, da sie dann ihren Hafer, ihre Gerste und sonstige Feldfrüchte vorteilhaft unter Benützung der Eisenbahn versenden könnten.

Es scheint uns nach alledem nicht ein einseitiges Interesse der Leibitscher Mühle, sondern ein allgemeines Interesse für Herabsetzung der Abfertigungsgebühr zu sprechen, und wir bitten daher die königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, dem Antrage der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Thorn—Leibitsch entsprechend eine Ermäßigung dieser Gebühr um 2 Pf. für 100 kg eintreten zu lassen.“

Diese Ermäßigung wurde unter dem 4. Januar von der Eisenbahnverwaltung genehmigt, und dies hat auch bereits gute Früchte getragen, denn die Kleinbahn wird jetzt von den Ziegeleien in Gramtschen mehr als bisher zum Gütertransport benützt. Auch beabsichtigen die Ziegeleibesitzer, ihre eigenen Gleise nach der Haltestelle Papau eingehen und Verladeweichen von den Ziegeleien an die Kleinbahn herstellen zu lassen.

#### **Fracht für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.**

Von der Eisenbahndirektion Bromberg erhielten wir unter dem 2. Dezember folgende Anfrage:

„Der Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in Leipzig hat den Antrag gestellt, daß für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte im Verkehr nach Polen dieselben Frachtsätze zu gewähren sein möchten, wie nach dem übrigen Rußland.

Indem wir eine Gegenüberstellung der jetzigen und der beantragten Frachten für diese Artikel bis zu den deutsch-russischen Grenzstationen

in 3 Exemplaren beifügen, ersuchen wir Sie ergebenst, sich unter Berücksichtigung der in Ihrem Bezirke vorliegenden Verhältnisse zu diesem Antrage gefälligst zu äußern und hierbei namentlich folgende Fragen erörtern zu wollen:

1. Kann überhaupt eine Ermäßigung der Frachten für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte nach Polen befürwortet werden?
2. Ist es angängig die Frachtermäßigung auf die genannten Artikel zu beschränken, ohne daß eine solche auch für andere Maschinen und Eisenwaren beansprucht werden wird?
3. Ist nicht zu erwarten, daß bei den nicht gleichmäßig eintretenden Frachtermäßigungen eine Verschiebung in den Absatzgebieten der einzelnen deutschen Fabriken eintreten wird und hierdurch Beschwerden hervorgerufen werden?
4. Wird nicht der Wettbewerb der ausländischen Fabriken gefürchtet, da doch die beantragten Ermäßigungen auch von den Hafensplätzen Hamburg usw. gewährt werden müßten?

Auch wäre uns eine Äußerung darüber erwünscht, wie sich die Thorner Grenzpediteure zu dem Antrage auf Frachtermäßigung für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte nach dem Warschauer Gebiete stellen.“

Unsre Antwort lautete:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß wir uns im Interesse unsrer Maschinenfabriken gegen den vom Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in Leipzig gestellten Antrag, für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte im Verkehr nach Polen dieselben Frachtsätze zu gewähren, wie nach dem übrigen Rußland, aussprechen müssen. Eine solche Frachtherabsetzung würde den Absatz an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, den unsre Fabriken in Polen jetzt noch haben, wohl gänzlich vernichten und dadurch unsre schon jetzt unter schweren Bedingungen arbeitende Industrie schwer schädigen, zumal da wohl keine Aussicht vorhanden ist, daß durch Verbilligung der Frachten für Rohmaterial ein Ausgleich geschaffen werden würde. Es würde sich dabei nicht um eine Verschiebung der Absatzgebiete für die östliche Maschinenindustrie handeln, sondern um völlige Entziehung eines gewissen Absatzgebietes, wofür ein Ersatz nicht zu finden sein würde. Dazu kommt noch, daß die Frachtvergünstigung auch der ausländischen Konkurrenz zugute kommen müßte, die ebenfalls einen Teil des Absatzes nach Polen an sich reißen würde. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, den Antrag des Leipziger Vereins nicht zu befürworten.“

### Fracht für Zucker und Melasse.

Die Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen ließ in der Zeitschrift Handel und Gewerbe folgendes Rundschreiben veröffentlichen:

„Die königliche Eisenbahndirektion Magdeburg hat bei der ständigen Tariffkommission der deutschen Eisenbahnen beantragt, die Tarifierung von Verbrauchszucker, Rohzucker und nicht zu Futterzwecken bestimmter Melasse zu prüfen. Über diesen Antrag soll in der nächsten, Anfang Juni d. J. stattfindenden Sitzung der ständigen Tariffkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten verhandelt werden. Die königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen ersucht als Berichterstatterin der ständigen Tariffkommission die Handelsvertretungen, die sich zur Sache zu äußern wünschen, die Frage zu begutachten und Abschriften der Gutachten der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg als Antragstellerin und der mit der Erstattung des Mitberichts beauftragten Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen zu übersenden. Erwünscht ist im besondern eine Äußerung über die gegenwärtige Lage des Zuckergewerbes, über die Wirkungen, die der Brüsseler Vertrag über die Behandlung des Zuckers bisher geäußert hat, sowie darüber, ob und in welchem Umfange eine Tarifiermäßigung für angezeigt erachtet wird. Es wird gebeten, die Gutachten möglichst im Laufe des April einzusenden.“

Wir baten darauf, dem Antrage auf Herabsetzung der Eisenbahntarife für Zucker und Melasse keine Folge zu geben, da sonst die Zuckersfabriken des Ostens ihren Absatz an die rheinischen und süddeutschen Raffinerien verlieren würden. Dieser Verlust würde aber sehr beträchtlich sein, denn es seien z. B. seit dem 1. August 1903 über die Ostseehäfen Neufahrwasser, Stettin, Stralsund und Rostock fast 2 Mill. Zentner Rohzucker dorthin verfrachtet worden.

### Verschiedenes.

Unter dem 21. Juli übersandten wir der königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig folgendes Schreiben:

„Als wir in unserm Jahresbericht für 1899 u. a. auch den Wunsch eines unsres Berichterstatters nach Gestellung von überdachten Viehbuchten auf der Station Briesen angeführt hatten, schrieb uns die königliche Eisenbahndirektion unter dem 9. November 1900 — G. J.-Nr. h 8645 —, daß gerechtfertigte Wünsche am schnellsten Berücksichtigung finden würden, wenn sie direkt und besonders mitgeteilt würden. Indem wir uns hierauf beziehen, gestatten wir uns der königlichen

Eisenbahndirektion einige Wünsche, die uns gelegentlich der Sammlung von Material für unsern letzten Jahresbericht zugegangen sind, ergebenst zur Kenntnis zu bringen mit der Bitte, sie wohlwollend zu prüfen und tunlichst zu berücksichtigen.

1. Bewohner von Neumark klagen darüber, daß sie auf der Strecke Dt. Eylau—Strasburg keine Nachmittagszüge besitzen. Sie wünschen wenigstens die Einlegung eines Zuges zwischen Dt. Eylau und Neumark, der nachmittags 3 Uhr 50 Min. von Neumark abgehend etwa 4 Uhr 40 Min. in Dt. Eylau ankäme und von dort 5 Uhr 40 Min. wieder nach Neumark zurückführe. Es würde für Neumark dadurch ein Anschluß an den Zug D 55 der Strecke Thorn—Insterburg, sowie an den 5 Uhr von Dt. Eylau nach Marienburg abgehenden Personenzug geschaffen.
2. Auf der Strecke Kulm—Kornatowo soll immer nur ein Personenwagen II. und III. Klasse verkehren. Dieser Wagen sei fast täglich derart überfüllt, daß die Passagiere nicht nur sehr beengt säßen, sondern meist noch ein Teil gezwungen wäre, zu stehen. Trotz wiederholter Klagen aus dem Publikum heraus habe die Eisenbahnverwaltung sich nicht veranlaßt gesehen, ein für alle Mal einen zweiten Personenwagen laufen zu lassen, sondern dies geschehe nur an Fest- und Schulschlußtagen.
3. Das Empfangsgebäude auf der Station Strasburg wird als eine alte Holzbude geschildert, die dem Verkehr ganz und gar nicht mehr genügen könne. Der Warteraum II. Klasse böte nur Raum für 10 bis 15 Personen, der III. Klasse für 15 bis 20 Personen, und es sei infolgedessen der kleine Flur immer derart vom Publikum besetzt, daß es oft schwer falle, zum Fahrkartenschalter heranzukommen.
4. Wiederholt schon ist bei uns Klage darüber geführt worden, daß die Güterabfertigung auf der Station Kulm sehr langsam vor sich gehe, weil es an dem nötigen Beamtenpersonal fehle. Die Güter sollen oft 1 bis 2 Tage lang auf der Station liegen bleiben, ehe sie zur Beförderung gelangen.

Indem wir die vorstehenden Wünsche der Königlichen Eisenbahndirektion unterbreiten, bemerken wir noch, daß wir selbst nicht geprüft haben, inwieweit die erhobenen Klagen berechtigt sind. Wir glauben auch, daß die Königliche Eisenbahndirektion besser als wir in der Lage ist, in eine Prüfung einzutreten.“

### Fahrplan der Strecke Marienburg—Illowo.

Im November teilte uns die Danziger Eisenbahndirektion mit, daß sie beabsichtige, vom 1. Mai 1904 ab auf der Strecke Marienburg—Illowo eine gesonderte Bedienung des Personen- und Güterverkehrs durchzuführen und bei dieser Gelegenheit den Fahrplan für den Personenverkehr so umzugestalten, daß eine Reihe der bisher laut gewordenen Wünsche befriedigt werde. Es solle deshalb eine Konferenz in Dt. Eylau stattfinden, und es wurde uns anheimgestellt, einen Vertreter zu senden, was auch geschah. Im Anschluß an die bei dieser Gelegenheit vorgebrachten Wünsche hatte der Magistrat zu Neumark eine Eingabe an die Eisenbahndirektion gerichtet und uns um Unterstützung gebeten. Wir taten dies, wie folgt:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion hat der Magistrat zu Neumark im Dezember v. J. eine Eingabe zugehen lassen, worin verschiedene den Fahrplan der Strecken Marienburg—Soldau und Dt. Eylau—Strasburg betreffende Wünsche vorgebracht worden sind. Wir sehen uns veranlaßt, zu diesen Wünschen, die ja die Interessen unsres Bezirks berühren, Stellung zu nehmen.

Unter Ziffer 1 hat der Magistrat beantragt, daß man den Zug 1134 der Strecke Dt. Eylau—Strasburg, der jetzt 8 Uhr 25 Min. abends von Dt. Eylau abgeht, auf eine so späte Zeit verlegen möge, daß er noch Anschluß an den, nach dem Fahrplanentwurf 9 Uhr 9 Min. abends von Danzig—Marienburg in Dt. Eylau ankommenden Zug 531 erhält. Wir irren wohl nicht, wenn wir annehmen, daß die Königliche Eisenbahndirektion diese Zugverlegung bereits selbst ins Auge gefaßt hatte, möchten uns jedoch nicht der Anschauung des Magistrats zu Neumark anschließen, daß es ohne Bedeutung wäre, wenn hierdurch der Anschluß nach Lautenburg—Soldau in Broddydamm nicht mehr erreicht würde. Jedenfalls legt man in Lautenburg großen Wert darauf, die Abendverbindung mit Neumark beizubehalten, wünscht aber auch den Anschluß in Dt. Eylau an den Zug 531. Hier kann nun u. E. mit Leichtigkeit ein alle Teile befriedigender Ausweg gefunden werden. Der Zug 811 Graudenz—Soldau kommt jetzt 10 Uhr 11 Min. abends in Broddydamm an, während der Zug 1134 nach der beantragten Verlegung erst etwa 10 Uhr 40 Min. abends dort eintreffen könnte. Den Zug 811 später von Graudenz abgehen zu lassen, würde schon wegen der bestehenden Anschlüsse an die Thorn—Insterburger Bahn nicht rätlich sein, jedoch könnte man ihn in Broddydamm auf den Zug aus Neumark warten lassen. Die Städte hinter Broddydamm würden diesen etwa halb-

stündigen Aufenthalt gern in den Kauf nehmen, weil ihnen dadurch die Verbindung mit Danzig und Neumark gesichert würde.

Rückhaltlos beitreten können wir dem unter Ziffer 2 aufgeführten Antrage auf Herstellung einer Nachmittagsverbindung von Lautenburg nach Neumark. Zwischen beiden Städten besteht ein reger Verkehr, und es würde den Lautenburgern viel Zeit erspart werden, wenn sie erst nachmittags die Reise nach Neumark anzutreten brauchten, um doch, unter der Voraussetzung, daß der Abendanschluß gewahrt wird, noch am selben Tage zurückkommen zu können.

Nicht nur der Stadt Neumark, sondern allen auf der Konferenz in Dt. Eylau am 21. November vertretenen Interessenten scheint eine gute Vormittagsverbindung mit Danzig am meisten am Herzen gelegen zu haben, wie sich denn auch unser Vertreter dafür ausgesprochen hat. Es ist auch von ganz wesentlicher Bedeutung, daß diesen Wünschen, denen ja die Privatbahn nie nachgekommen ist, jetzt von der Staatsbahn Rechnung getragen wird. Wir verkennen ja keineswegs die Schwierigkeiten, die sich der Erfüllung dieses Antrags entgegenstellen. Um auch für die südlich von Dt. Eylau gelegenen Städte die Ankunft in Danzig spätestens 11 Uhr vormittags zu ermöglichen, müßte entweder der Zug 522 erheblich beschleunigt werden oder man müßte einen neuen Zug einlegen, was sich durch den jetzigen Verkehr allerdings wohl kaum rechtfertigen ließe. Da aber nun nach der Erklärung des Herrn Vertreters der Königlichen Eisenbahndirektion bei der jetzigen Beschaffenheit des Oberbaues eine Beschleunigung der Züge über das in dem Fahrplanentwurf vorgesehene Maß hinaus nicht durchführbar ist, so können wir die Königliche Eisenbahndirektion nur dringend bitten, die Verbesserung des Oberbaues möglichst bald herbeizuführen, damit sich eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit ermöglichen läßt."

Daraufhin teilte uns die Königliche Eisenbahndirektion mit, daß der letzte Zug von Dt. Eylau nach Strasburg erst im Anschluß an den Zug 531 abgelassen werden würde, auch bleibe der Anschluß an Zug 811 nach Lautenburg gewahrt. Die gewünschte Nachmittagsverbindung von Lautenburg nach Neumark werde ebenfalls hergestellt, dagegen kann die Vormittagsverbindung von der Strecke nach Danzig zurzeit nicht hergestellt werden.

#### **Die Schnellzüge D 15 und 16 Breslau—Königsberg.**

Unter dem 15. Dezember übersandten wir dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Eingabe:

„Ew. Exzellenz bitten wir gehorsamst, verfügen zu wollen, daß die auf der Strecke Königsberg—Dirschau—Bromberg—Snowrazlaw—

Posen—Breslau verkehrenden Schnellzüge D 15 und 16 künftig über die Weichselstädtebahn geleitet werden. Die Wichtigkeit dieser die Provinzen Schlesien, Posen, West- und Ostpreußen mit einander verbindenden Schnellzüge für unsern Bezirk ist von uns von Anfang an anerkannt worden, und wenn wir auch im Jahre 1900 angesichts des sekundären Betriebes auf der Weichselstädtebahn einen Antrag auf Überführung dieser Züge über die Strecke Thorn—Marienburg für aussichtslos hielten, so baten wir doch die Thorer Verkehrsinspektion dringend um günstige Anschlüsse. Leider wurde unserm Wunsche nicht stattgegeben und bis heute noch ist der Breslau—Königsberger D-Zug in der Richtung von Breslau für uns fast gar nicht zu benutzen, da in Inowrazlaw die nach Thorn und darüber hinausfahrenden Reisenden 2 Stunden Aufenthalt haben.

Sobald es im Jahre 1902 feststand, daß auf der Weichselstädtebahn der Vollbahnbetrieb eingeführt werden würde, haben wir gelegentlich der damals in Graudenz tagenden Fahrplankonferenz gemeinschaftlich mit verschiedenen andern Teilnehmern den Wunsch ausgesprochen, daß nunmehr die Züge D 15 und 16 über die Weichselstädtebahn geleitet werden möchten. Eisenbahnseitig wurde auch zugesagt, diese Angelegenheit in Erwägung zu ziehen, jedoch gleichzeitig hervorgehoben, daß wegen der damals noch vorhandenen engen Krümmungen und starken Neigungen auf dieser Strecke eine Überleitung von D-Zügen noch nicht angängig sei. Die Staatsbahnverwaltung beabsichtige aber, die Leistungsfähigkeit der Strecke durch Beseitigung der genannten Übelstände, soweit dies möglich sei, zu steigern. Da wir annehmen, daß inzwischen die in Aussicht genommenen Verbesserungen durchgeführt worden sind, so halten wir die Zeit gekommen, unsern Antrag wieder anzubringen, zumal da andre als technische Gründe bisher dagegen nicht angeführt worden sind. Im Interesse des Verkehrs läge es ja auch sicherlich, wenn unser Wunsch berücksichtigt werden würde, denn die Zugstrecken würden dadurch einmal um 18 km verkürzt werden, und ferner würde der Zug anstelle der verkehrsarmen Gegend Dirschau—Bromberg, wo abgesehen von Bromberg selbst nur ganz kleine Ortschaften berührt werden, die volkreichen Weichselstädte erschließen und dadurch auch für die Eisenbahnverwaltung rentabler werden. Für die Stadt Danzig kann es ganz gleichgültig sein, ob sie in Dirschau oder in Marienburg Anschluß an die D-Züge erhält, und den Interessen Brombergs kann durch gute Anschlüsse in Inowrazlaw Genüge geleistet werden. Den Weichselstädten würde aber dadurch nicht nur eine größere Verkehrsbequemlichkeit erwachsen,

die zur Hebung von Handel und Industrie beitragen würde, sondern es würde dadurch auch die in abgelegenen Städten des Ostens leider vorhandene Neigung der deutschen Bewohner, nach dem Westen abzuwandern, am besten bekämpft werden, da sich dann das Gefühl der Abgeschlossenheit vom Verkehr bei den Bewohnern der Weichselstädte verlieren wird. Diese Wirkungen müssen wir aber bei dem jetzigen politischen Zustande unsrer Ostprovinzen recht hoch einschätzen.

Wir geben uns der festen Hoffnung hin, daß Ew. Exzellenz die von uns beantragte Umleitung der D-Züge 15 und 16 baldigst verfügen werden. Sollte aber der Oberbau der Weichselstädtebahn auch heute die Überführung der D-Züge noch nicht zulassen, so bitten wir Ew. Exzellenz gehorsamst und dringend, die baldige Beendigung der notwendigen Arbeiten hochgeneigtest anordnen zu wollen.“

Der darauf erteilte Bescheid lautete:

„Der Handelskammer erwidere ich auf die Eingabe vom 15. Dezember v. J. Nr. 2121, daß die Verlegung der Schnellzüge D 15 und D 16 zwischen Breslau und Königsberg von der Strecke Inowrazlaw—Bromberg—Dirschau auf die Weichselstädtebahn aus Betriebsrücksichten und zur Vermeidung einer Schädigung anderer berechtigter Interessen nicht angängig ist. An den Schnellzug D 16 nach Breslau besteht ein unmittelbarer Anschluß von der Weichselstädtebahn durch die Schnellzüge 64 und D 56. In der Gegenrichtung ist zur Herstellung des bisher fehlenden unmittelbaren Anschlusses versuchsweise die Einlegung eines neuen Schnellzuges von Inowrazlaw über Thorn nach Marienburg vom 1. Mai d. J. ab in Aussicht genommen, von dessen Benutzung seine dauernde Beibehaltung abhängen wird. Es unterliegt noch der Prüfung, ob die Mitführung durchgehender Wagen in diesen Zügen zwischen Marienburg und Breslau angängig ist.“

Wir nahmen Veranlassung, auf die Angelegenheit nochmals in folgender Eingabe zurückzukommen:

„Ew. Exzellenz haben uns unter dem 6. v. Mts. — II C 807 — auf unsre Eingabe vom 15. Dezember dahin beschieden, daß die Verlegung der Schnellzüge D 15 und 16 zwischen Breslau und Königsberg von der Strecke Inowrazlaw—Bromberg—Dirschau auf die Weichselstädtebahn aus Betriebsrücksichten und zur Vermeidung einer Schädigung anderer berechtigter Interessen nicht angängig sei. Wir irren wohl nicht, wenn wir diese Ablehnung nicht als eine endgültige betrachten, zumal da durch die weiteren Verbesserungen des Oberbaues der Weichselstädtebahn in absehbarer Zeit die Bedenken gegen die Überführung von D-Zügen hinfällig werden müssen und man den

Interessen Brombergs auch auf andere Weise gerecht werden kann. Unter den heutigen Verhältnissen müssen wir aber Ew. Exzellenz dafür dankbar sein, daß wir durch Einlegung eines neuen Schnellzuges nach Thorn—Marienburg den langersehnten guten Anschluß an den Schnellzug D 15 erhalten sollen. Sehr zu wünschen wäre dann noch, daß die Schnellzüge D 15 und 16 für die Strecke Inowrazlaw—Thorn—Marienburg durchgehende Wagen mit sich führen.

Ew. Exzellenz ist nun kürzlich eine Eingabe der Handelskammer zu Graudenz überreicht worden, worin als Ergänzung des mit dem 1. Mai eingeführten Schnellzuges Inowrazlaw—Posen—Thorn die Weiterführung des Schnellzuges 53 über die Strecke Posen—Inowrazlaw gewünscht wird. Damit würde ein direkter Zug Berlin—Posen—Thorn—Marienburg geschaffen werden, der mit dem gleichfalls einzu-richtenden Rückzug der Weichselstädtebahn die ihrer Bedeutung angemessene Stellung geben und entschieden zur Hebung der Weichselstädte beitragen würde. Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, dem Antrage der Graudenzener Handelskammer stattgeben zu wollen.“

Darauf erhielten wir durch die Danziger Direktion die Mitteilung, daß die Einlegung neuer Schnellzüge auf der Strecke Posen—Inowrazlaw zu Herstellung durchgehender Verbindungen zwischen Berlin und der Weichselstädtebahn einstweilen nicht in Frage kommen könne.

**Einlegung eines Schnellzugpaares auf der Strecke  
Bentschen — Kottbus — <sup>Leipzig</sup>  
Halle.**

Im Februar d. J. wandten wir uns in nachstehender Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ew. Exzellenz bitten wir gehorsamst, anordnen zu wollen, daß auf der Strecke Bentschen—Kottbus — <sup>Leipzig</sup>  
Halle ein Schnellzugpaar eingelegt werde mit gutem Anschluß an Schnellzüge der Strecken Insterburg—Thorn—Posen—Berlin und <sup>Leipzig</sup>  
Halle —Eisenach—Frankfurt a. M.

Der gleiche Antrag ist bereits am 19. Juni 1901 in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Danzig auf Veranlassung unsres Vertreters beraten und einstimmig befürwortet worden. Die Begründung dieses Antrags lautete:

„Der kürzeste Weg für die aus Posen, Ost- und Westpreußen kommenden Reisenden nach Sachsen, den böhmischen Bädern, Thüringen, den Taunusbädern, Tyrol und der Schweiz führt über Bentschen—Kottbus. Trotzdem wird dieser Weg nur wenig benutzt, da auf der

Strecke Bentschen — Kottbus —  $\frac{\text{Halle}}{\text{Leipzig}}$  nur sehr langsam fahrende Züge verkehren, weshalb man trotz des Umweges lieber über Berlin fährt. Durch die Einführung eines Schnellzugpaares auf der Linie Bentschen — Kottbus —  $\frac{\text{Halle}}{\text{Leipzig}}$  würde für diejenigen Reisenden, die kein Interesse haben, über Berlin zu fahren und nur gezwungen diesen Weg benutzen, Zeitgewinn, sowie billigere und bequemere Fahrt erreicht werden. Die Länge der Strecke Bentschen — Berlin — Leipzig beträgt 347 km, die der Strecke Bentschen — Kottbus — Leipzig aber nur 283 km, also 64 km weniger. Diese 64 km müssen von den betreffenden Reisenden mehr bezahlt und mehr durchfahren werden ohne irgend welchen Nutzen für sie, und die Reise wird dadurch um eine Stunde verlängert. Dazu kommt noch der Aufenthalt in Berlin, der stets etwa 2 Stunden beträgt, ferner die Unbequemlichkeiten des Umsteigens und der Neuaufgabe des Gepäcks.

Durch den beantragten Schnellzug könnte also die Reisedauer um 3 Stunden verkürzt werden, auch würden dann die durch das Umsteigen in Berlin entstehenden Unbequemlichkeiten wegfallen.

Etwas Vollkommenes würde aber erst dann geschaffen werden, wenn die Schnellzüge der Linien Insterburg — Thorn — Posen — Berlin und  $\frac{\text{Halle}}{\text{Leipzig}}$  — Eisenach — Frankfurt a. M., zwischen denen der beantragte Schnellzug den direkten Anschluß vermitteln soll, durchgehende Wagen führen würden, damit man die Linie Insterburg — Thorn — Bentschen — Halle — Eisenach — Frankfurt a. M. ohne umsteigen zu müssen, durchfahren könnte.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß das reisende Publikum diesem neuen Schnellzugpaar ein lebhaftes Interesse entgegenbringen und die Benutzung desselben nach den beim D-Zug Insterburg — Posen gemachten Erfahrungen alle Erwartungen übertreffen wird.

Ein gleich großes Interesse dürfte jedenfalls auch die Eisenbahnverwaltung an diesem beantragten Schnellzuge haben, da mit seiner Einführung unmittelbar eine Entlastung der nach und von Berlin fahrenden Züge und der Berliner Bahnhöfe eintreten würde.“

Die Vertreter der Eisenbahnverwaltung erklärten sich daraufhin bereit, diesen Antrag den Königlichen Eisenbahndirektionen Posen und Halle zu übermitteln. Gelegentlich der Übersendung der Tagesordnung für die Sitzung des Bezirkseisenbahnrats vom 26. November wurde dann zur Kenntnis der Mitglieder gebracht, daß die Königliche Eisen-

bahndirektion Bromberg von dem Beschlusse des Bezirkseisenbahnrats den königlichen Eisenbahndirektionen Posen und Halle Mitteilung gemacht und diesen Beschluß unterstützt hätte. Beide hätten erklärt, sich weitere Erwägungen vorbehalten zu müssen, gegebenenfalls würden sie zur geeigneten Zeit bezügliche Anträge höheren Orts stellen.

Da nun inzwischen fast drei Jahre vergangen sind und nichts zur Durchführung des Antrags geschehen ist, so nehmen wir an, daß die Angelegenheit bis jetzt Ew. Exzellenz noch nicht vorgelegt worden ist. Für uns hier im Osten würde es aber von großem Werte sein, wenn wir eine schnellere und direktere Verbindung mit Mitteldeutschland erhielten und uns der Umweg über Berlin erspart würde. Da es sich bei unserm Antrage nicht nötig machen würde, ein neues Zugpaar einzulegen, man sich vielmehr mit der Umwandlung bereits verkehrender Züge begnügen könnte, so würden die entstehenden Kosten ganz geringfügig sein und durch die Hebung des Verkehrs reichlich gedeckt werden. Wir bitten daher Ew. Exzellenz nochmals gehorsamst, unsern Antrag hochgeneigtest prüfen und die Einrichtung des Schnellzugpaares möglichst schon für den nächsten Sommerfahrplan anordnen zu wollen.“

Darauf ging uns durch die königliche Eisenbahndirektion nachstehender Bescheid zu:

„Bereits am 1. Mai v. J. sind auf der Strecke Bentschen—Guben—Kottbus die Schnellzüge 67, 68 eingeführt, welche einerseits in Bentschen an die Züge D 55, 56 (Berlin—Posen—Thorn—Insterburg—Eydtkuhnen), anderseits in Kottbus an die Schnellzüge 101, 104 (Breslau—Sagan—Kottbus—Halle) anschließen.

Dadurch ist eine durchgehende Schnellzugverbindung zwischen Eydtkuhnen—Thorn—Bentschen—Kottbus—Halle—Frankfurt a. M. hergestellt und dem Antrage bis auf die Strecke Eilenburg—Leipzig, wo im Anschluß an die Schnellzüge 101, 104 schnellfahrende Personenzüge verkehren, entsprochen worden.

Aus dem Osten nach Dresden ist ferner durch die Züge D 56, D 16, 74, 654 eine gute Verbindung über Posen—Lissa i. P.—Sagan—Kohlfurt—Görlitz gegeben, bei welcher nur die Strecke der Sächsischen Staatsbahn Görlitz—Dresden mit einem Personenzuge (654) zurückzulegen ist und die Abfahrt von Thorn 12 Uhr 35 Min., die Ankunft in Dresden 10 Uhr abends erfolgt.

In den Zügen D 56, 68, 104 und 101, 67, D 55 laufen auch jetzt schon Kurswagen zwischen Frankfurt a. M. und Posen. Wegen der Ausdehnung dieses Wagenkurses auf die Strecke Frankfurt a. M.—Eydtkuhnen sind die Verhandlungen eingeleitet.“

### Verlegung des Zuges 247 Thorn—Allenstein.

Auf unsern Antrag, den Zug 247, der jetzt 7 Uhr 28 Min. abends von Thorn nach Allenstein abgeht, auf eine etwas frühere Zeit zu verlegen, um dadurch den Aufenthalt für die aus der Richtung Bromberg und Posen kommenden Reisenden abzukürzen, erwiderte die Eisenbahndirektion zu Bromberg, daß dieser Zug bis zum 1. Mai 1890 um 6<sup>22</sup> Uhr aus Thorn abgelassen wurde, daß aber seitdem die Abfahrt des Zuges auf Wunsch der Interessenten später gelegt sei, um der Landbevölkerung, die nachmittags mit dem Zug 248 nach Thorn komme, zwischen der Ankunft dieses Zuges und der Abfahrt des Zuges 247 die nötige Zeit zur Erledigung ihrer Geschäfte zu verschaffen.

### Einziehung von Nachnahmen aus dem Güterverkehr.

Im Mai 1903 schrieben wir an die hiesige Verkehrsinspektion:

„Einige hiesige Firmen haben den Wunsch geäußert, daß ihnen Nachnahmebeträge aus dem Güterverkehr durch Reichsbankgirokonto überwiesen werden, und sie haben sich dabei auf das Vorgehen der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin berufen. Diese hat allerdings ihre Güterabfertigungsstellen angewiesen, den dahingehenden Anträgen von Firmen stattzugeben, doch beschränkt sich das Verfahren auf solche Firmen, für die Nachnahmerechnungen ausgestellt werden und die Inhaber von Girokonten sind.

Die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion bitten wir ergebenst um gefällige Auskunft darüber, ob nicht auch für unsern Bezirk eine solche Einrichtung getroffen werden könnte oder ob dem irgend welche Bedenken entgegenstehen.“

Die Verkehrsinspektion erwiderte darauf, daß die Auszahlung fälliger Nachnahmen im Güterverkehr durch Reichsbankgirokonto nach Maßgabe der nachstehenden Ausführungen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin würde erfolgen können:

„Den Versendern von Gütern, welche Inhaber eines Reichsbankgirokonto sind, sind auf ihren Antrag die fälligen Nachnahmen durch die Hauptkasse im Reichsbankgiroverkehr auszusahlen. Dem Antrage ist jedoch nur bei solchen Firmen stattzugeben, deren Nachnahmen anstelle von einzelnen Nachnahmescheinen durch Nachnahmekarten (Nachnahmerechnungen, vgl. § 38, 12 der allgem. Abf.-Vorschr.) nachgewiesen und periodisch beglichen werden. Sobald die Nachnahmesendungen (Konten) von der Güterabfertigung festgestellt, und von dem Versender geprüft und mit Anerkennungsvermerk versehen sind,

hat die Güterkasse für diejenigen Versender, welche Zuführung der Nachnahmen durch Girokonto beantragt haben, auf Grund der Nachnahmerechnungen ein Verzeichnis aufzustellen, aus dem die Versender und die ihnen zustehenden Nachnahmebeträge einzeln ersichtlich sind. Der nach diesem Verzeichnis sich ergebende Gesamtbetrag ist von der Güterabfertigung sofort an die Stationskasse unter Beifügung des Verzeichnisses einzuzahlen. Hierbei sind die Nachnahmerechnungen mit vorzulegen. Die Stationskasse hat über den Empfang des Geldes auf den Nachnahmerechnungen Quittung zu leisten, und letztere an die Güterkasse zurückzugeben, der sie zum Ausweise der gezahlten Nachnahme dient.

Die Stationskasse hat den empfangenen Betrag als Vorschuß aus der Hauptkasse in Spalte 10 des Kassenbuches zu vereinnahmen, und das Verzeichnis der Nachnahmebeträge aus dem Vermerk, daß der Betrag eingezahlt ist, sofort an die Hauptkasse weiter zu reichen. Die Hauptkasse hat auf Grund des empfangenen Verzeichnisses die Nachnahmebeträge an die darin genannten Empfänger durch Überweisung auf deren Girokonto bei der Reichsbank gegen Quittung sofort zu zahlen, und die betreffende Stationskasse durch Buchung in Spalte 16 des Manuals über die Bruttoablieferungen und im Abrechnungsbuche zu belasten. Die Interessenten und besonders diejenigen, welche Nachnahmerechnungen erhalten, sind in geeigneter Weise auf diese Einrichtung aufmerksam zu machen.“

Bei Einführung dieses Verfahrens werde sich die Auszahlung der fälligen Nachnahmen gegen jetzt bedeutend verzögern. Die Verkehrsinspektion bitte um Benachrichtigung, ob und welche Firmen unter diesen Umständen von dem Giroauszahlungsverfahren Gebrauch machen wollten. Durch Umfrage stellten wir fest, daß unter diesen Bedingungen die Firmen kein Interesse an dem Verfahren besäßen.

## 2. Wasserstraßen.

### Baggerarbeiten bei Schillno.

Unter dem 20. Juli schrieben wir an die Königliche Wasserbauinspektion:

„Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, daß Trakten, nachdem sie in Schillno abgefertigt waren, beim Weiterschwimmen mit dem dort arbeitenden Bagger zusammengestoßen sind. Es liegt dies nicht an der Unachtsamkeit der Traktenlenker, die schon in ihrem eignen Interesse bemüht sind, derartige gefährdende Zusammenstöße zu vermeiden, sondern daran, daß der Bagger häufig mitten in der an sich

schon nicht allzuviel Raum bietenden Wasserstraße liegt. Dazu kommt, daß namentlich zu Zeiten eines etwas höheren Wasserstandes die Lenkbarkeit der Traften bei der geringen Entfernung zwischen dem Abfahrtsplatz der Traften und dem Standort des Baggers recht gering ist. Versuche der Traftenführer, den Leiter des Baggers zu bewegen, während der Vorbeifahrt der Hölzer das Fahrwasser freizugeben, waren stets vergebens, und so konnten denn Zusammenstöße nicht ausbleiben. Bisher haben sich ja die Folgen nur auf finanzielle Nachteile beschränkt, indem die Traftenführer außer der verwirkten Polizeistrafe Entschädigung an den Baggerbesitzer zahlen mußten, doch ist es klar, daß bei dergleichen Zusammenstößen auch leicht Menschenleben zugrunde gehen können.

Wir unterbreiten diese Angelegenheit der Königlichen Wasserbauinspektion ergebenst mit der Bitte, recht bald für Abstellung dieser gefährdenden Lage Sorge tragen zu wollen. Dies könnte u. E. dadurch geschehen, daß man den Bagger während der Zeit des Einganges der Traften nicht in der Nähe von Schillno beschäftigt und ihn, falls dies doch nicht ganz zu umgehen wäre, anwiese, auf Verlangen der abfahrenden Traften das Fahrwasser freizuhalten.“

Die Wasserbauinspektion erwiderte:

„Der der Firma R. Schneider-Berlin gehörige Bagger „Fünf“ arbeitet im Auftrage der Strombauverwaltung an der Beseitigung der im Strombette der Weichsel über der für die Schifffahrtsinteressen angestrebten Sollsohle liegenden Steinriffe. Es ist selbstverständlich, daß er an denjenigen Stellen arbeitet, wo die Schifffahrtsrinne durch die vorhandenen Steinriffe eingeengt ist, oder an welchen die Sohle zu hoch liegt.

Vom 20. April bis 8. Mai d. J. hat der Bagger wie im Jahre 1902 auf dem Steinriff vor Schillno (km 2 bis 3) gearbeitet. Hier ist am 28. Juli 1902 ein Zusammenstoß einer Traft mit dem Bagger erfolgt, für welchen der Traftenführer eine Polizeistrafe hat zahlen müssen, da er allein das Verschulden an dem Zusammenstoß, welcher in der Nacht erfolgte, trug.

Seit dem 9. Mai d. J. arbeitet der Bagger auf dem Steinriff vor Balkau (km 7) und liegt somit etwa 5 km von der Abfahrtstelle am Nebenzollamt Schillno entfernt. Diese Entfernung ist weit genug, um mit einer Traft an dem Bagger mit Sicherheit vorbeifahren zu können. In diesem Jahre ist auch nur ein ernstlicher Zusammenstoß zu meiner Kenntnis gelangt. Dieser erfolgte am 19. Juni. Eine Bestrafung des Traftenführers mußte auch in diesem Falle erfolgen,

da nach den von mir angestellten Ermittlungen der Trastenföhrer den Zusammenstoß durch fährlässige Föh rung der Trast verursacht hatte.

Dem im gefälligen Schreiben ausgesprochenen Wunsche, für die Baggerarbeiten die Anweisung zu erlassen, daß der Bagger auf Verlangen der Trastenföhrer seitwärts aus der Fahrinne gelegt werde, vermag ich leider nicht Folge zu geben, da hierdurch die Baggerarbeiten so häufig gestört würden, daß ein Arbeiten mit nennenswertem Erfolge ausgeschlossen wäre."

#### **Schiffahrtsabgaben.**

In der Vollsitzung vom 16. Januar 1904 faßte die Kammer nachstehende Resolution:

„Die Kammer hat mit Befriedigung von der Erklärung des Deutschen Reichskanzlers Kenntnis genommen, wonach im Bundesrat nicht die Absicht bestehe, den Artikel 54 der Reichsverfassung abzuändern und Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen einzuföhren. Dies kann umsomehr zur Beruhigung dienen, als es ausgeschlossen erscheint, den Artikel 54 dahin auszulegen, daß zu den Anlagen, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, auch die doch zumeist im Landeskulturinteresse vorgenommenen Flußregulierungen gehören sollen. Die Kammer spricht die Hoffnung aus, daß Pläne auf Belastung der Stromschiffahrt in Zukunft nicht wieder auftauchen, zumal da eine Erhebung von Abgaben für das Befahren der Weichsel für die schon jetzt schwer um ihre Existenz ringende Weichselchiffahrt die schwerste Schädigung, für einen Teil der Rahnschiffahrt sogar sicherlich den Ruin bedeuten würde.“

#### **Weichselhäfen.**

Ende November ging uns von dem Herrn Oberpräsidenten in Danzig folgende Verfügung zu:

„Anlässlich der von den beteiligten Herren Ministern angeordneten Prüfung über die Bewäh rung der bestehenden Tarife für die Benutzung der staatlichen Weichselhäfen bei Thorn, Kulm, Kurzebrack und Dirschau, sowie den Privathäfen zu Graudenz ist die Frage angeregt worden, ob diese Tarife, bezw. eine Erhöhung derselben als lästige Verteuerungen der Frachtbeförderung für die Weichselchiffahrt empfunden würden. Da die in Betracht kommenden Häfen in der Hauptsache dem Schutze gegen Hochwasser und Eisgang dienen und von den Fahrzeugen meist erst beim Schlusse der Schifffahrt zum Zwecke der Winterruhe aufgesucht werden, ist in Zweifel gezogen worden, ob die Schutzhafengebühr eine unmittelbare Einwirkung auf die Verteuerung der Frachten haben kann. Wollte man eine mittelbare Einwirkung auf den Frachtenstand aus dem

Umstände herleiten, daß immerhin die Schutzhafengebühr einen Bestandteil der jährlichen Betriebskosten ausmacht und mit diesen aus den Gesamtfrachten eines Betriebsjahres verdient werden muß, so wäre demgegenüber andererseits zu erwägen, daß durch die für Benutzung der Sicherheitshäfen zu zahlende Gebühr der Schutz des Fahrzeuges und des in ihm angelegten Kapitals gegen Zerstörung verkauft wird. Die Höhe der Versicherungsprämie für Binnenfahrzeuge hänge wesentlich davon ab, ob auf den zu befahrenden Gewässern angemessene Gelegenheit zur Auffuchung von Schutzhäfen vorhanden sei, auf den westlicheren Binnenwasserstraßen werde vielfach die Schutzhafengebühr überhaupt von den Versicherungsgesellschaften oder sonstigen Versicherern übernommen. Es pflege also ein wesentlicher innerer Zusammenhang zwischen dieser Gebühr und den Schiffsversicherungskosten zu bestehen.

Die Handelskammer würde mich zu Dank verpflichten, wenn sie mich baldmöglichst mit einer Äußerung zur Sache versehen und etwa dort vorhandenes Beurteilungsmaterial für die Häfen des dortseitigen Geschäftsbereichs mir zugänglich machen wollte.“

Unser Bericht lautete:

„Ew. Exzellenz berichten wir gehorsamst, daß eine Erhöhung der bestehenden Tarife für die Benutzung der staatlichen Weichselhäfen wohl kaum eine Verteuerung der Frachtbeförderung zur Folge haben würde, da die Rahnschiffer bei der bestehenden scharfen Konkurrenz der Eisenbahnen und der Frachtdampfer nicht die Macht haben, die Tarifierhöhung auf die Frachten abzuwälzen. Die Folge würde also nur eine neue Belastung der Rahnschiffer sein, deren wirtschaftliche Lage schon seit Jahren wahrhaft bemitleidenswert ist. An dieser Lage ist neben andern Umständen in erster Linie die eisenbahnseitige Frachtverbilligung für Zucker zur Ausfuhr schuld, denn wenn es den Schiffen auch möglich war, einen Teil dieser Frachten sich zu erhalten, so geschah das doch zu einem Frachtpreise, der kaum mehr lohnend genannt werden kann. Wie traurig die Lage der Schiffer ist, ergibt sich daraus, daß die Subhastationen und die hypothekarische Belastung der Rähne in den letzten Jahren gewaltig zugenommen haben. Leider steht uns hierüber kein Zahlenmaterial zu Gebote, doch werden wir uns bemühen, solches baldigst zu erlangen, und uns dann erlauben, es Ew. Exzellenz einzusenden.

So wenig sich die Schiffer für eine Erhöhung der Hafengebühr bei den Frachten schadlos halten können, so wenig ist dies bei den Versicherungsgebühren möglich. Wenn auch ohne weiteres zugegeben werden muß, daß das Vorhandensein der Weichselhäfen von Einfluß

auf die Höhe der Versicherungsgebühr ist, so wird doch anderseits die Prämie nicht von der Höhe der Hafengebühr berührt; auch ist es im Weichselgebiete nicht üblich, daß die Hafengebühren von den Assekuranzgesellschaften getragen werden. Übrigens sind viele Weichselchiffer überhaupt nicht versichert, weil sie die Prämien nicht erschwingen können, was gewiß bezeichnend genug für die traurige Lage dieser Gewerbetreibenden ist. Wir müssen nach alledem Ew. Exzellenz gehorsamt und dringend bitten, höheren Orts für eine Ermäßigung, mindestens aber für Beibehaltung der bestehenden Hafengebühren geneigtest einzutreten zu wollen.“

Darauf erhielten wir nachstehende Anfrage:

„Der dortige Bericht vom 5. Dezember 1903 — 2051 — enthält den Satz:

„Wie traurig die Lage der Schiffer ist, ergibt sich daraus, daß die Subhaftationen und die hypothekarische Belastung der Rähne in den letzten Jahren gewaltig zugenommen haben.“

Wenn nun auch nach dem gefälligen Bericht vom 17. März — 219 — zahlenmäßige Nachweise für die Richtigkeit dieser Angabe nicht zu beschaffen sind, so wäre es mir doch sehr erwünscht, über diejenigen allgemeinen Wahrnehmungen unterrichtet zu werden, welche der Handelskammer als Unterlage für obige Mitteilung gebient haben. Ich bemerke, daß nach der amtlichen Statistik innerhalb des Deutschen Reichs bei der Binnenschiffahrt im Jahre 1897 drei, 1898 vier, 1899 und 1900 je drei und in jedem der beiden folgenden Jahre fünf Konkurse vorgekommen sind.“

Nach eingehenden Ermittlungen berichteten wir, wie folgt:

„Ew. Exzellenz berichten wir gehorsamt, daß unsre erneuten Ermittlungen leider kein andres Ergebnis gehabt haben. Alle von uns befragten Sachverständigen haben bestätigt, daß die Lage unsrer Rahnschiffer höchst traurig ist, daß ihre Verschuldung namentlich in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat, bei vielen derart, daß sie gezwungen waren, ihren Schiffahrtsbetrieb aufzugeben und den Rahm ihren Gläubigern zu überlassen. Es hat sich allerdings nicht bestätigt, daß die Subhaftationen gewaltig zugenommen hätten, doch liegt dies daran, daß es bei dem Vermögensverfall eines Schiffers meist nicht zum Konkurs kommt, weil der Schiffer sein einziges Vermögenstück, den Rahm, seinen Gläubigern übergibt, ohne daß hierbei das Gericht in Anspruch genommen wird.

Wir haben in Erfahrung gebracht, daß in den letzten 3 bis 4

Jahren die folgenden Thorner Schiffer ihren Betrieb wegen Überschuldung aufgeben mußten:

(folgt eine Reihe von Namen).

Die meisten der Genannten fristen jetzt ihr Dasein in abhängigen Stellungen, z. B. als Schiffsbedienstete, Hausdiener u. a. m.

Aber auch fast alle diejenigen Schiffer, die sich bis jetzt noch aufrechterhalten konnten, führen einen von Tag zu Tag schwerer werdenden Kampf um ihre Existenz. Reparaturen werden so viel wie möglich vermieden, da keine Ersparnisse vorhanden sind, um sie zu bezahlen. Ein deutliches Zeichen der vorhandenen Notlage ist aber das Bestreben der Schiffer, ihre Rähne lieber im freien Strome überwintern zu lassen, als in den Sicherheitshäfen. Zahlreiche Rähne lagern stets bei Schweiß, auch in der Brahe und der Drewenz. Als Beispiel wird uns erzählt, daß im vorigen Herbst drei Rähne, die bei Thorn lagen, bei Eintritt des Frostes nicht in den Hafen gingen, sondern sich durch einen Schleppdampfer nach Wloclawek bringen ließen, um dort zu überwintern, trotzdem ihnen durch das Schleppen ein Kostenaufwand von 70 Mk. erwuchs. Die Schiffer verzichteten also auf die größere Sicherheit, die die Häfen ihnen bieten, nur um das für sie schwer zu erschwingende Hafengeld zu sparen. Es ist daher dringend zu wünschen, daß die Hafengelder ermäßigt werden, damit die Schiffer die Häfen ohne Bedenken aufsuchen können, und nicht genötigt sind, ihr einziges Hab und Gut den Gefahren des Hochwassers und des Eisganges auszusetzen.

Die traurige Lage des Schiffergewerbes wird uns übrigens auch von dem hiesigen Magistrat bestätigt. Nach dessen Mitteilungen sind von den 250 hier beheimateten Schiffern

107 mit einem Einkommen von 420—660 Mk.,

139 mit einem Einkommen von 660—900 Mk.

veranlagt, und nur 4 haben eine Einkommensteuer von 6—16 Mk. zu zahlen. Das Einkommen der allermeisten Schiffer entspricht also etwa dem der Arbeiter und Handwerksgefallen.

Als weiterer Beweis für die Verminderung der Zahlungsfähigkeit der Schiffer wird der Umstand angeführt, daß alljährlich etwa  $\frac{2}{3}$  von ihnen mit ihren geringen Steuerbeträgen im Rückstande bleiben, oft sogar 5—6 Jahre hindurch. Versuche, diese rückständigen Beträge auf dem Wege der Zwangsvollstreckung beizutreiben, sind dazu noch häufig vergeblich gewesen.“

Auf die Anfrage des Herrn Oberpräsidenten, ob es sich nicht empfehle, als Zeitpunkt, mit welchem die Winterhafentariife für die

fiskalischen Häfen an der Weichsel in Kraft treten sollen, einheitlich für den ganzen Strom den 15. November festzusetzen, erwiderten wir, daß dies im Interesse der Schifffahrttreibenden liegen würde, doch müßten die Ortsbaubeamten die Berechtigung erhalten, den Wintertarif schon früher in Kraft treten zu lassen, wenn die Witterungsverhältnisse dies nötig machen. Wünschenswert sei es ferner, daß auch für das Ende des Wintertarifs ein einheitlicher Termin, vielleicht der 1. April, festgesetzt werde.

### 3. Post.

#### **Bestellung von Geldbriefen aus Breslau.**

Unter dem 16. Februar wandten wir uns in nachstehendem Schreiben an das hiesige Postamt.

„Es ist uns kürzlich von einer hiesigen Firma mitgeteilt worden, daß in Breslau aufgegebene Geldbriefe hier häufig unverhältnismäßig spät eintreffen. Wir haben daraufhin bei andern Firmen Erkundigung eingezogen und dabei diese Erfahrung bestätigt gefunden. Zum Beweis fügen wir einen Umschlag bei, aus dem hervorgeht, daß der Geldbrief in Breslau zwischen 6—7 Uhr abends aufgegeben worden ist, jedoch erst mittags hier eintraf, während er bei den bestehenden Zugverbindungen morgens früh zwischen 6—7 Uhr hätte hier sein müssen. Da eine solche Verzögerung in der Geldbriefbestellung für die Betroffenen Schädigungen und Unannehmlichkeiten zur Folge haben können, wenn es sich z. B. um Deckung fälliger Wechsel u. a. handelt, so bitten wir das Kaiserliche Postamt ergebenst, den Gründen dieser Verspätung nachzuforschen und auf eine baldige Abstellung des Übels hinzuwirken.“

Bereits am 29. Februar wurde uns erwidert, daß Vorkehrungen für die rechtzeitige Bestellung dieser Geldbriefe getroffen seien.

#### **Bahnpost Thorn—Warschau.**

Ende März 1904 richteten wir folgende Eingabe an die Kaiserliche Oberpostdirektion in Danzig:

Vom 1. Mai d. J. ab soll im Anschluß an den hier nachmittags 4 Uhr 2 Min. eintreffenden Zug D 55 ein neuer Zug Thorn—Warschau eingelegt werden, der etwa um Mitternacht in Warschau ankommen wird. Wir bitten die Kaiserliche Oberpostdirektion ergebenst, darauf hinzuwirken, daß dieser Zug auch Brieffschaften mitnimmt, die dann in Warschau schon gegen 9 Uhr bestellt werden würden. Zwar gelangen die jetzt hier nachmittags aufgegebenen Briefe, die von dem nachts 1 Uhr 9 Min. abgehenden Zuge D 21 mitgenommen werden, bereits 8 Uhr 7 Min. nach Warschau, allein sie werden dank den dortigen Postverhältnissen

frühestens um 12 Uhr, meist aber noch später bestellt, so daß sie in der Regel erst nach der Börse in die Hände des Empfängers gelangen. Sollen Briefe schon vorher in Warschau zur Bestellung gelangen, so müssen sie so zeitig aufgegeben werden, daß sie noch mit dem 11 Uhr 46 Min. vormittags abfahrenden Zuge 431 mitgehen. Es würde daher die Einführung der beantragten Bahnpostverbindung von großem Vorteil sein, der ja dem gesamten deutschen Briefverkehre, soweit er über Thorn geht, zugute kommen würde.“

#### **Erweiterung des Sprechverkehrs.**

Mitte Februar 1904 wandten wir uns in nachstehendem Schreiben an das Kaiserliche Telegraphenamt in Thorn:

„Das Kaiserliche Telegraphenamt hat unsern Wünschen vom 20. Juli v. J. entsprechend in dankenswerter Weise darauf hingewirkt, daß Thorn zum Sprechverkehr mit Leipzig und, wenn auch leider nur in den verkehrschwächeren Stunden, mit Magdeburg zugelassen worden ist. Von großem Werte für unsern Holzhandel würde es sein, wenn wir auch die Möglichkeit erhalten würden, mit dem bedeutenden Holzstapelplatz Liepe telephonisch zu verkehren, und wir dürfen wohl die Hoffnung aussprechen, daß das Kaiserliche Telegraphenamt auch diesen Antrag befürworten wird.

Es sind inzwischen aus dem Kreise der Kleiehändler zahlreiche Wünsche auf Erweiterung des Sprechverkehrs laut geworden. Es ist ja bekannt, daß in Thorn ein sehr umfangreicher Kleiehandel betrieben wird, dessen Hauptabsatzgebiete Westpreußen, Posen, Schlessien, Brandenburg, Pommern und Provinz sowie Königreich Sachsen sind. Während mit den für den Kleiehandel in Betracht kommenden Orten Westpreußens und Posens schon jetzt gesprochen werden kann, ist dies bei den übrigen der genannten Landesteile fast gar nicht der Fall. Es sind uns die nachstehenden Orte genannt, bei denen das Bedürfnis nach Einrichtung direkten Sprechverkehrs am lebhaftesten empfunden wird:

- a. in Pommern: Altdamm, Gollnow, Stargard, Tempelburg, Dramburg, Belgard;
- b. in Brandenburg: Kottbus, Guben, Forst, Sommerfeld, Driesen, Lübben, Kalau, Dahme, Jüterbogk, Luckenwalde, Dobrilugk, Sorau, Finsterwalde, Friedeberg, Arnswalde, Spremberg, Woldenberg;
- c. in Schlessien: Görlitz, Glogau, Liegnitz, Grünberg;
- d. in der Provinz Sachsen: Döben, Eilenburg, Torgau;
- e. im Königreich Sachsen: Dresden, Riesa, Chemnitz.

Ferner ist auch Telephonverbindung mit Hamburg gewünscht worden, doch müßte dann auch Culmsee die Berechtigung erhalten, über Thorn mit Hamburg zu sprechen.

Wir bitten das Kaiserliche Telegraphenamt ergebenst, wohlwollend zu prüfen, inwieweit diesen, allerdings ziemlich zahlreichen Wünschen Rechnung getragen werden kann.“

Wir erhielten darauf folgenden Bescheid:

„Thorn ist bereits zum Sprechverkehr mit Arnswalde, Kottbus, Glogau, Görlitz, Grünberg, Liegnitz und Woldenberg zugelassen, dagegen ist nach den bestehenden Bestimmungen der Sprechverkehr mit Kalau, Dahme-Mark, Dobrilugk, Driesen, Düben, Eilenburg, Finsterwalde, Guben, Jüterbogk, Liepe (Oder), Riesa, Sommerfeld und Torgau nicht zulässig. Wegen der übrigen gewünschten Sprechbeziehungen werden Ermittlungen angestellt, deren Ergebnis s. Z. mitgeteilt werden wird.“

### III. Zoll- und Steuerwesen.

#### Holzbegleitscheine.

Im Oktober v. J. sandte das Königliche Hauptsteueramt in Bromberg den an der Holzeinfuhr interessierten Firmen folgendes Rundschreiben zu:

„Anträgen auf Erledigung von Holzbegleitscheinen I, die nicht auf Bromberg als Empfangsamt ausgestellt sind, werden wir künftig nur stattgeben, wenn bei Stellung des Antrags gleichzeitig der Nachweis (durch Briefwechsel, beglaubigte Buchauszüge usw.) erbracht wird, daß und wann das Holz eine andere als die im Begleitscheine angegebene Bestimmung erhalten hat, und wo sich das Holz zur Zeit der Antragstellung befindet.“

Diese Maßnahme sollte den Zweck haben, die rechtzeitige Verzollung der Hölzer, d. h. die Verzollung der Hölzer alsbald nach ihrem Übergange in den endgültigen Besitz einer Person und bezw. nach ihrer Ankunft an ihrem endgültigen Bestimmungsorte zu sichern und die mißbräuchliche Ausnutzung der langen für den Transport nach Berlin, Stettin und andern fern gelegenen Orten bemessenen Transportfristen für Hölzer, die nicht über Schulitz oder Bromberg hinausgehen und oft schon wenige Tage nach ihrem Eingange in Thorn ihren endgültigen Bestimmungsort und Besitzer erreicht haben, zu verhüten.

Wir schrieben daraufhin an das Hauptsteueramt:

„Wir bitten das Königliche Hauptsteueramt ergebenst, die Verfügung vom Oktober v. J. wieder aufzuheben, wonach Anträgen auf Erledigung von Holzbegleitscheinen I, die nicht auf Bromberg als

Empfangsamt ausgestellt sind, künftig nur dann stattgegeben werden soll, wenn bei Stellung des Antrags gleichzeitig der Nachweis erbracht wird, daß und wann das Holz eine andere als die im Begleitscheine angegebene Bestimmung erhalten hat, und wo sich das Holz zur Zeit der Antragstellung befindet. Für den Holzhandel bedeutete diese Bestimmung eine große Erschwerung des Geschäfts, während doch nicht zu ersehen ist, daß aus der bisherigen Art, in der die Holzbegleitscheine I erledigt wurden, irgend eine Schädigung der Zollinteressen erwachsen wäre. Das Königliche Hauptsteueramt hat auf Anfrage erwidert, die Verfügung habe den Zweck, die rechtzeitige Verzollung der Hölzer zu sichern und die mißbräuchliche Ausnutzung der langen, für den Transport nach Berlin, Stettin usw. bemessenen Transportfristen für Hölzer, die nicht über Schulitz oder Bromberg hinausgehen, zu verhüten. Es könnte hiernach scheinen, als ob man im Holzhandel durch Ausstellung der Begleitscheine auf ein möglichst fernegelegenes Empfangsamt die dadurch gewährten längeren Transportfristen ausnutzen wolle. Dies ist jedoch nicht der Fall, und wenn es uns auch bekannt ist, daß das jetzige Verfahren bei der Zollabfertigung der hier eingehenden Traften den bestehenden Vorschriften nicht ganz entspricht, so ist dies doch auch der Zollverwaltung nicht unbekannt, die das Verfahren billigt, weil eben kein anderer Ausweg vorhanden ist. Es liegt dies daran, daß bis jetzt noch ein Transitlager für Holz bei Thorn fehlt. Da nun die meisten Hölzer hier unverkauft ankommen, ein Bestimmungs-ort daher nicht feststeht, die Traftenführer aber gezwungen sind, innerhalb 48 Stunden nach dem Eintreffen in Thorn über jede Holztraft weitere Verfügung zu treffen, so bleibt nichts anderes übrig, als Begleitscheine auf irgend ein Amt ausstellen zu lassen, und es ist bei der Ungewißheit des endgültigen Bestimmungsortes natürlich, daß man die Zollämter mit längerer Transportfrist bevorzugt.

Nachdem die Hölzer das Revisionsfeld bei Thorn verlassen haben, schwimmen sie doch nicht ab, sondern man läßt sie etwas weiter unterhalb am Weichselufer festmachen. Nach dem Sicherheitshafen bei Brahnau läßt man sie nicht bringen, da es ja noch ungewiß ist, ob die Traften nicht nach Graudenz, Danzig oder Elbing verkauft werden, und so wird also ein Teil der eigentlich für den Transport bestimmten Frist nicht zu diesem Zwecke, sondern als Lagerfrist benutzt. Es liegt daher, von seltenen Ausnahmefällen abgesehen, nicht so, daß die Transportfrist mißbräuchlich ausgenutzt wird, sondern es tritt sogar häufig der Fall ein, daß die eigentlich auf Berlin berechnete Transportfrist selbst für Hölzer, die schließlich in Bromberg ihren endgültigen Bestimmungsort

finden, nicht ausreicht, zumal da ja auch die Einschleusung in den Bromberger Hafen oft viele Wochen in Anspruch nimmt.

Welche Erleichterung es aber bietet, daß die Begleitscheine für diejenigen Hölzer, die über Bromberg hinausgehen, dort von dem Königlichen Hauptsteueramt erledigt werden, hat ja die Bromberger Handelskammer in ihrer Eingabe vom 24. v. M. ausführlich dargelegt.

Was nun das Zollinteresse angeht, so wird dies doch vollständig gewahrt, da der Begleitscheinextrahent den vollen Zollbetrag als Sicherheit hinterlegen muß und es doch ganz gleichgültig ist, an welchem Orte der Zoll bezahlt wird. Schließlich möchten wir aber noch darauf hinweisen, daß gerade jetzt kein Grund vorliegt, die in langen Jahren bewährte, für den Holzhandel so große Erleichterung bietende Abfertigungsart aufzugeben, da doch voraussichtlich schon Ende nächsten Jahres der Holzhafen bei Thorn fertiggestellt sein wird, so daß man von da ab die noch unverkauften Hölzer auf Transitlager nehmen kann. Die Hölzer können dann, sobald sie verkauft sind, entweder sofort verzollt oder auf Begleitschein nach dem dann feststehenden Bestimmungsorte versandt werden, so daß das Zollabfertigungsverfahren genau den bestehenden Bestimmungen entsprechend gehandhabt werden kann.“

Das Hauptsteueramt lehnte aber ein Eingehen auf unsre Wünsche ab, indem es schrieb:

„Nach § 23 des Begleitscheinregulativs dürfen wir Begleitscheine I, die nicht von vornherein auf uns als Empfangsamt ausgestellt worden sind, nur dann erledigen, wenn die Ware eine andere als die im Begleitschein angegebene Bestimmung erhält und danach in unserm Bezirke verbleiben soll, oder wenn auch die Ware nach der veränderten Bestimmung nicht in unserm Bezirke verbleiben soll, wir aber das nächste zur Erledigung des Begleitscheins befugte Amt sind. Wir müssen daher, wenn die Erledigung eines nicht auf Bromberg ausgestellten Begleitscheins I von uns verlangt wird, den Nachweis fordern, daß die Ware eine veränderte Bestimmung erhalten hat, und wo sich das Holz zur Zeit der Stellung des Antrags auf Erledigung befindet. Nach dem genannten Paragraphen hat der Warenführer, sobald eine mit Begleitschein I abgefertigte Ware eine andere als die darin angegebene Bestimmung erhält, den Begleitschein bei dem nächsten zu der erforderlichen Abfertigung befugten Amte, unter Stellung des entsprechenden Antrags, abzugeben. Wir haben also den Nachweis zu verlangen, wann die Ware eine veränderte Bestimmung erhalten hat.

Unser an verschiedene Holzinteressenten gerichtetes Schreiben vom 23. Oktober v. J. Nr. 8228 hat mithin zunächst den Zweck, das Verfahren bei Erledigung der Holzbegleitscheine I den Bestimmungen entsprechend zu regeln. Die unmittelbare Veranlassung zu dem Schreiben gab die von uns gemachte Erfahrung, daß die Warenführer ihrer Verpflichtung gemäß § 23 des Begleitscheinregulativs in vielen Fällen nicht nachkommen, sondern ohne Rücksicht darauf, wann die Ware eine veränderte Bestimmung erhalten hat, erst am letzten Tage der Transportfrist, vielleicht nach Ablauf einer mehrmonatigen Transportfristverlängerung, die Begleitscheine I uns mit dem Antrage, sie hier zu erledigen, vorlegen. Auf diese Weise aber wird der dem Staate gebührende Zoll häufig zu spät bezahlt, und dies kann dem Staate nicht gleichgültig sein, wenn ihm auch, wie die Handelskammer richtig bemerkt, gleichgültig sein kann, an welchem Orte der Zoll bezahlt wird. Unser Schreiben vom Oktober v. J. hat somit den ferneren Zweck, die rechtzeitige Zahlung des Zolls bei veränderter Bestimmung über die Waren zu erreichen und so den Staat vor Schaden zu bewahren.

Begleitscheine I über Hölzer, die über Bromberg hinausgehen, können wir nur erledigen, wenn Bromberg das dem Bestimmungsorte des Holzes nächstgelegene zur Erledigung von Begleitscheinen I befugte Amt ist, Anträgen auf Erledigung von Begleitscheinen I über Hölzer, die z. B. nach Liepe a. D. Driesen, Küstrin, Landsberg a. W. usw. gehen, können und werden wir daher nicht stattgeben, weil andere zur Erledigung zuständige Ämter, z. B. Frankfurt a. D., Landsberg a. W., Berlin, näher liegen.

Eine Erschwerung des Holzgeschäfts haben wir durch unser Schreiben und die darin gestellten Forderungen keineswegs beabsichtigt, tritt eine solche gleichwohl ein, so vermögen wir nach Lage der Bestimmungen daran leider nichts zu ändern. Das in Thorn bisher gehandhabte Abfertigungsverfahren wird durch unser mehrerwähntes Schreiben nicht berührt.

Kann das Holz in dem im Begleitscheine festgesetzten Zeitraum aus Gründen der im § 28 des Begleitscheinregulativs angeführten Art seinen Bestimmungsort nicht erreichen, so sind wir nach wie vor bereit, die Transportfrist auf Antrag entsprechend zu verlängern, bemerken jedoch, daß der Umstand, daß das Holz wegen mangelnder Verfügung darüber auf der Weichsel still liegen muß und so ein Teil der Transportfrist nicht zum Weiterschaffen des Holzes benutzt werden kann, sondern als Lagerfrist ausgenutzt werden muß, keinen Grund zur Verlängerung der Transportfrist abgibt.

Nach Vorstehendem sind wir zu unserm Bedauern nicht in der Lage, unser Schreiben vom 23. Oktober 1903 Nr. 8228 zurückzunehmen.“

Nun wandten wir uns in nachstehender Eingabe an den Herrn Provinzial-Steuerdirektor in Danzig:

„Das Königliche Hauptsteueramt in Bromberg sandte im Oktober v. J. verschiedenen an der Holzeinfuhr interessierten Firmen folgendes Schreiben:

„Anträgen auf Erledigung von Holzbegleitscheinen I, die nicht auf Bromberg als Empfangsamt ausgestellt sind, werden wir künftig nur stattgeben, wenn bei Stellung des Antrags gleichzeitig der Nachweis (durch Briefwechsel, beglaubigte Buchauszüge usw.) erbracht wird, daß und wann das Holz eine andere als die im Begleitschein angegebene Bestimmung erhalten hat, und wo sich das Holz zur Zeit der Antragstellung befindet.“

In der abschriftlich beigelegten Eingabe wandten wir uns darauf an das Königliche Hauptsteueramt und baten um Beibehaltung des bisher bei der Erledigung von Holzbegleitscheinen zugelassenen Verfahrens, worauf uns jedoch der gleichfalls abschriftlich beigelegte ablehnende Bescheid zuing.

Durch diese Entscheidung des Hauptsteueramts ist unser Holzhandel in eine gewisse Notlage versetzt worden, denn wie soll hiernach die Zollerledigung stattfinden, wenn die teilweise Ausnutzung der Transportfrist als Lagerfrist keinen Grund zur Verlängerung der Transportdauer abgeben soll. Es muß ja ohne weiteres zugegeben werden, daß das Bromberger Hauptsteueramt sich mit seinen Ausführungen formell im Rechte befindet, doch steht andererseits auch fest, daß der Holzhandel in hohem Grade erschwert werden würde, wollte man die bestehenden Vorschriften buchstäblich durchführen. Es müssen unbedingt Erleichterungen geschaffen werden, und solche sind sehr wohl möglich, ohne daß das Zollinteresse im geringsten darunter leidet. Wir haben aber ein großes Interesse daran, daß Maßregeln, die den Holzhandel erleichtern, getroffen werden, weil sonst die Gefahr besteht, daß sich der jetzt bei Thorn abspielende Holzmarkt von hier wegzieht. Hier in Thorn findet nämlich in der Hauptsache der Verkauf der auf der Weichsel eingehenden russischen und galizischen Traften statt, denn wenn auch ein Teil der über die Grenze kommenden Hölzer bereits verkauft ist, so kommt doch die Mehrzahl der Flöße unverkauft hier an. Innerhalb 48 Stunden nach Ankunft der Traften auf dem Revisionsfeld bei Thorn muß über sie Verfügung getroffen werden. Es ist ausgeschlossen, daß man sie sofort verzollt, da man ja nicht weiß, ob sie nicht bloß durch Deutsch-

land durchgehen und wieder zum Export gelangen werden. Eine sofortige Verzollung würde auch dem Interesse unsrer Holzspediteure widersprechen, da ihnen dann für den von ihnen jedenfalls zu ver- auslagenden Zoll nur ein reines Forderungsrecht gegenüber dem Importeur zustehen würde; deshalb ließ man für die Hölzer Begleit- schein auf ein möglichst weit gelegenes Zoll- oder Steueramt aus- stellen, denn dadurch war die Wiederausfuhr möglich, auch konnten sich die Spediteure, wenn sie nach Ablauf der Begleitscheinfrist den Zoll erlegen mußten, ohne daß sie Deckung erhalten hatten, an dem Holze schadlos halten. Nach dem Begleitscheinregulativ hätten nun die Hölzer immer sofort von Thorn abschwimmen müssen, während sie doch den Thorner Holzmarkt nicht eher verlassen konnten, bis der Ver- kauf erfolgt war. Sie blieben also im Widerspruch gegen die bestehenden Vorschriften hier, und dies geschah mit Wissen und Willen der Zoll- verwaltung, weil es eben keinen andern Ausweg gab. Erst wenn das Holz verkauft war, schwamm es nach seinem Bestimmungsorte ab, und es kam dabei nicht selten vor, daß eine Trast teilweise nach Danzig, teilweise nach Bromberg und darüber hinausging. Die Begleitschein wurden, soweit das Holz nicht nach Danzig ging, fast sämtlich von dem Hauptsteueramt Bromberg, das keine Vorführung der Hölzer verlangte, erledigt. Diese Art der Erledigung ist nun durch die erwähnte Ver- fügung dieses Amtes unmöglich geworden; unmöglich ist es aber auch, genau nach den bestehenden Vorschriften die Zollabfertigung vorzu- nehmen, wenn man nicht das Holzgeschäft schädigen und den Thorner Holzmarkt zerrütten will. Abhilfe muß geschaffen werden. Aller Ver- legenheit wäre man ja enthoben, wenn sich hier eine öffentliche Nieder- lage für Holz befände, damit man die Trasten auf Transitlager nehmen könnte. Augenblicklich ist zwar eine solche Gelegenheit nicht vorhanden, doch kann, sobald der Holzhafen, der demnächst in Angriff genommen werden wird, vollendet ist, darin ein solches Transitlager eingerichtet werden, und wir möchten hervorheben, daß wir bei unsern Bestrebungen nach Herstellung eines Holzhafens stets auch diesen Zweck im Auge gehabt haben.

Bis der Hafen vollendet ist, was noch etwa zwei Jahre dauern wird, muß man sich notgedrungen auf andere Weise zu helfen suchen, und zwar kann man dies wieder nur durch Benutzung der Begleit- schein I tun. Nach unserm Dafürhalten würde folgender Weg gang- bar sein: Die Transportfrist für die auf Begleitschein nach Bromberg abgefertigten Hölzer wird auf 6 Wochen festgesetzt, und sie muß prolongiert werden, wenn innerhalb dieser 6 Wochen das Holz nicht

verkauft worden ist. Ferner muß es dem Thorner Hauptzollamt gestattet sein, die ausgestellten Begleitscheine mit der darin festgesetzten Zollsumme selbst zu erledigen und die Begleitscheine nötigenfalls umzuschreiben. Eine solche Bestimmung würde ein ausreichender Ersatz für das jetzt noch fehlende Transitlager sein; auch würde dadurch jede Unklarheit vermieden und jede Schädigung des Zollinteresses ausgeschlossen.

Ew. Hochwohlgeboren bitten wir daher ergebenst, eine solche Verfügung baldmöglichst erlassen zu wollen, wobei wir um so eher auf die Erfüllung unsrer Bitte rechnen, als es sich um die Beseitigung eines doch nur vorübergehenden Notstandes handelt.“

Daraufhin ist uns unter dem 2. Mai folgender Bescheid zugegangen, durch den die Angelegenheit zufriedenstellend erledigt erscheint:

„Unter den in der Eingabe vom 5. April d. J. — Nr. 669 — vorgetragenen besonderen Umständen habe ich das Hauptzollamt Thorn mit Anweisung versehen, die Transportfristen für das aus Rußland wechselabwärts eingehende Holz, soweit es in Thorn noch nicht hat verkauft werden können, reichlicher zu bemessen und diejenigen Begleitscheine I, deren zugehörige Holzmengen den Bezirk des Hauptzollamts Thorn noch nicht verlassen haben, auch in Thorn selbst, sofern die Transportfrist noch nicht abgelaufen ist, zur Erledigung anzunehmen, auch dann wenn im Begleitschein ein anderes Erledigungsamt ursprünglich angegeben war.“

## IV. Unterrichtswesen.

### Kaufmännische Fortbildungsschulen.

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

#### 1. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

In den Verhältnissen der Anstalt hat sich, soweit Schülerzahl, Schulbesuch, Leistungen und Fortschritte der Schüler nebst Versetzungen sowie das Betragen der Lehrlinge in Betracht kommen, wenig geändert.

Wenn das Jahr 1903/04 mit 83 Schülern begonnen hat, die so auf die 4 aufsteigenden Klassen verteilt waren, daß in I 24, in II 25, in III 24 und in IV 10 Schüler saßen, so zählte am Schlusse des Schuljahres die Anstalt ebenfalls 83 Schüler, von denen indessen infolge der im Laufe des Schuljahres eingetretenen Zu- und Abgänge

zur I. Klasse noch 10, zur II. 23, zur III. 31 und zur IV. 19 gehörten. Es standen demnach 73 Schüler vor der Versetzung; versetzt wurden davon 53, d. s. 72,6 % gegen 75 % im Vorjahre. Dieser übrigens geringe Rückgang erklärt sich daraus, daß von den 19 der IV. Klasse angehörenden Schülern infolge ihrer ganz unzureichenden Schulbildung nur 10 die Reife für die nächste Klasse erreichten; waren doch 4 der im Winterhalbjahre eingetretenen Lehrlinge bei ihrer Aufnahme nicht einmal im kleinen Einmaleins sicher. Bei Feststellung dieser betrübenden Tatsache sei nochmals darauf hingewiesen, daß unsres Erachtens jeder Kaufmann sich selbst und seinen Stand schädigt, wenn er solchen minderwertigen Nachwuchs in sein Geschäft aufnimmt.

Der Schulbesuch war befriedigend, ja man könnte ihn gut nennen, wenn nicht auch in diesem Winter längere Krankheiten größere Versäumnisse verursacht hätten. Der Prozentsatz der Versäumnisse betrug im Durchschnitt 4,4 %, von denen aber nur 0,5 % ungerechtfertigt waren, so daß nur wenige Strafanträge notwendig wurden.

Das Betragen der Schüler gab nur in wenigen Fällen zu Klagen oder gar zu Strafanträgen Anlaß. Vermißt wurde indes bei einer größeren Anzahl Schüler — es sind hauptsächlich solche mit mangelhafter Vorbildung — Sauberkeit und Ordnungsliebe in ihrer Kleidung wie in ihren Hefen und Büchern. Möchte dieser Hinweis dazu beitragen, daß die Lehrherren auch in dieser Hinsicht die Bestrebungen der Schule unterstützen!

Sowohl die Lehrer- als auch die Schülerbibliothek sind durch Neuanschaffungen bereichert worden. Die Lehrmittel sind durch Bambergers neuer erschienene Wandkarte zur Kultur-, Handels- und Wirtschaftsgeographie von Deutschland vermehrt worden.

Der Sedantag und der Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers wurden festlich begangen. — Am letzten Tage des Schuljahres fand in Gegenwart mehrerer Mitglieder des Kuratoriums eine Schlußfeier statt, bei der Herr Kaufmann Rawitzki eine mahnende und ermunternde Ansprache hielt und 5 Prämien an fleißige Schüler verteilte.

## 2. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Kulm.

Am 20. April 1903 wurde das neue Schuljahr mit einer kurzen Feier eröffnet. Der technische Leiter der Schule konnte mit besonderer Freude darauf hinweisen, daß die Beleuchtungsfrage hinsichtlich unsrer Schulräume nunmehr in glücklichster Weise gelöst sei; die städtische Verwaltung hatte während der Osterferien die Einrichtung für Gasglühlicht getroffen und übernahm vom 1. April 1903 ab die Kosten für Heizung

und Beleuchtung auf ihren Etat. Die kaufmännische Fortbildungsschule spricht der Stadt hiermit den wärmsten Dank aus.

Die Frequenz der Schule betrug bei Beginn des Schuljahres 32, hielt sich im allgemeinen in der Mitte der Dreißiger, erreichte aber in der ersten Hälfte des März die Zahl 43.

Nach einer vom technischen Leiter aufgestellten statistischen Übersicht wurde die Anstalt im Schuljahre 1903 im ganzen von 64 Schülern besucht, von denen eine größere Anzahl allerdings nur wenige Monate, einzelne sogar nur ein paar Wochen im Geschäft und in der Schule blieben. Es besteht also der schon früher beklagte Übelstand eines starken Wechsels im Schülermaterial fort. Von jenen 64 Schülern waren 17 hiesig, 47 auswärtig; 34 stammten aus der Stadt und 30 vom Lande; 25 waren evangelisch, 29 katholisch, 10 mosaisch; 39 waren deutscher und 25 polnischer Muttersprache. Von den letzteren sprachen 13 das Deutsche in so mangelhafter Weise, daß man sich die Frage vorlegen muß: Haben diese Jünglinge tatsächlich 8 Jahre hindurch eine deutsche Schule besucht?

Am 22. starb nach langem schweren Leiden Herr Vorschullehrer Carl Polley im 41. Lebensjahre. Der Berewigte hatte seit der Begründung der kaufmännischen Fortbildungsschule an dieser mit Eifer und Treue gewirkt; die Wertschätzung des Kuratoriums und der Kaufmannschaft und die Liebe und Achtung der Fortbildungsschüler fanden in dem ihm gewidmeten Nachruf und in den für seine letzte Schlämmerstätte bestimmten schönen Kränzen Ausdruck und Bestätigung. Am 23. April wurde in der Schule, das Andenken des Toten zu ehren, eine Feier veranstaltet. — An Polley's Stelle trat am 20. August definitiv Herr Realschullehrer Ernst Wilhelm, der bereits während der Krankheit Polley's und nach dem Ableben desselben an der kaufmännischen Fortbildungsschule unterrichtet hatte.

Den Vorsitz im Kuratorium, den nach dem Tode des Herrn Bürgermeisters Steinberg Herr Stadtrat Otto Peters vertretungsweise geführt hatte, übertrug der Herr Regierungspräsident dem neuen Bürgermeister der Stadt Kulm, Herrn Liebetanz. Am 20. August wurde dieser von Herrn Peters in sein neues Amt eingeführt. Herr Bürgermeister Liebetanz ersuchte Herrn Peters, das rege Interesse, das dieser allezeit der kaufmännischen Fortbildungsschule gewidmet, auch fernerhin zu betätigen und alles, was diese Anstalt angehe, im Auge zu behalten.

Eine Erweiterung der Schülerbibliothek war sehr nötig und wurde von der Schulleitung lebhaft gewünscht. Letztere kam durch die Zuwendung der Handelskammer Thorn in die angenehme Lage, diesen Wunsch

wenigstens teilweise realisieren zu können. Die kaufmännische Fortbildungsschule sagt der gütigen Geberin hiermit wärmsten Dank und bittet, ihr Wohlwollen auch ferner der Anstalt bewahren zu wollen.

Der Verlag von F. A. Brodhhaus-Leipzig schenkte für die Anstaltsbibliothek das wertvolle Werk: Otto Rißner, Wörterbuch der kaufmännischen Korrespondenz. Der technische Leiter der Anstalt hat wiederholt den strebsameren Schülern zu ihrer Weiterbildung dieses Buch empfohlen. Der Verlagsbuchhandlung aber danken wir auch an dieser Stelle.

Von der Behörde wurde der Schulleitung das Werkchen: Der Alkohol und seine Gefahren von Heinrich Quensel, Regierungsrat in Köln mit der Weisung zugesandt, den Schülern der Anstalt die in der Schrift ausgesprochenen Gedanken und Lehren als geistigen Besitz zu vermitteln und so an der sozialen Hebung des Volkes mitzuwirken. Das ist geschehen und wird in verstärktem Maßstabe weiter geschehen.

Die Anstaltsbibliothek zählt gegenwärtig 159 Bände. Die Schulleitung läßt bei der Auswahl der Bücher größtmögliche Vorsicht walten, daß nicht ungeeignete Lektüre in die Hände der Jugend falle. — Auf Rechnung der Schulkasse wurden 45 Exemplare „Amtliches Wörterverzeichnis“ beschafft und unter die Schüler verteilt.

Die Sedanfeier wurde nachträglich am 3. September in jeder Klasse besonders durch eine kurze Ansprache des Lehrers begangen. Den Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers feierte die Schule in gewohnter Weise durch Deklamationen der Schüler und durch eine Festrede des technischen Leiters, Vorschullehrers Behnke.

Am 22. März fand der diesjährige Schulschluß in feierlicher Weise statt. Es wurden auch diesmal an die strebsameren Schüler Prämien gegeben. Das Kuratorium war bei der Feier durch mehrere Mitglieder vertreten. Herr Wilhelm schilderte in längerem Vortrage die Entstehung, die hohe Machtentfaltung und den kulturellen Einfluß der deutschen Hanse und legte die Gründe dar, die ihren Niedergang veranlaßten. Der technische Leiter der Anstalt, Behnke, wies alsdann darauf hin, wie Wilhelm der Große, an dessen Geburtstage diese Feier stattfindet, ein Gegenstück zum Hanseabunde geschaffen; er habe den Norddeutschen Bund und dann das neue Deutsche Reich errichtet und den festen Grund gelegt für die Entwicklung Deutschlands zu einer Weltmacht. Noch stehe unser Volk nicht auf dem höchsten Gipfel, aber es strebe ihm machtvoll zu. Um das glänzende Ziel zu erreichen, müsse es ein starkes Geschlecht sein, vor allem stark durch hohe sittliche Kraft. Diese zu heben, die allgemein menschlichen wie die nationalen

Tugenden in den Herzen der Jugend zu herrlicher Blüte zu entwickeln, sei Aufgabe und Pflicht der Schule. Auch die kaufmännische Fortbildungsschule müsse nach Maßgabe ihrer Kräfte an der Lösung dieser Aufgabe mitarbeiten. Deutschland allezeit voran! müsse der Wahlspruch aller Deutschen sein, dann werden wir würdig sein der großen Taten unsrer Vorfahren, dann werden wir uns in Wahrheit dankbar erweisen gegen Wilhelm den Großen und gegen das herrliche Geschlecht der Hohenzollern.

### 3. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen.

Das letztverflossene Schuljahr der hiesigen kaufmännischen Fortbildungsschule, das 7. seit ihrem Bestehen, endigte am 26. März d. J. Die Unterrichtszeit umfaßte 41 Schulwochen mit 243 Schulstunden. Über den Verlauf des Berichtsjahres mögen hier nachstehende Angaben mitgeteilt werden.

Das Schülerverzeichnis der Anstalt wies zu Ostern 1903 53 und am Schlusse des Schuljahres 54 Schüler auf, wovon 3 entlassen wurden, so daß in das neue Schuljahr 51 Zöglinge eintraten. Von diesen verblieben 22 in der II. Klasse, während Klasse I 29 Schüler zugewiesen werden konnten.

Wie alljährlich, so wurden auch diesmal Schulzeugnisse verabsolgt. Da das Kuratorium der Schule die Mittel zu diesem Zwecke bereitwilligt zur Verfügung gestellt hatte, so konnten 4 Schüler für vorzügliches Betragen und gute Leistungen durch Verleihung wertvoller Bücher, worunter sich auch der wertvolle Roman „Soll und Haben“ von Gustav Freytag befand, ausgezeichnet werden.

Die Führung der Schüler, sowie ihre Teilnahme am Unterricht und insolgedessen auch die unterrichtlichen Erfolge im abgelaufenen Jahre können als durchaus befriedigend bezeichnet werden. Nur in 3 Fällen machte ungebührliches Betragen die Stellung von Strafanträgen erforderlich, während sich im übrigen die der Schule zur Aufrechterhaltung der Ordnung dienenden Zuchtmittel als ausreichend erwiesen.

Der Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers und die Wiederkehr des Sedantages wurden durch entsprechende Schulfeiern, bestehend in Gesang, Deklamationen und Ansprache, festlich begangen.

Da der regelmäßige Unterrichtsbetrieb keine außerordentliche Störung und Unterbrechung erlitt, so konnten, wie schon vorher angedeutet, die lehrplanmäßigen Stoffe mit Erfolg erledigt werden.

Die Bücherei wurde durch weitere Neuanschaffungen vergrößert, so daß zur Befriedigung des Lesebedürfnisses der Fortbildungsschüler gegenwärtig 185 Schriften mit 197 Bänden zur Verfügung stehen.

Möge sich das neue Schuljahr in seinem Verlaufe derartig gestalten, daß die einstige Rückschau auf dasselbe nur lauter erfreuliche Bilder darbietet!

#### 4. Bericht über die Fortbildungsschule in Denmark.

Bei der hiesigen gewerblichen Fortbildungsschule sind 2 besondere Klassen für Handlungslehrlinge eingerichtet. Das Schuljahr begann am 1. April mit 33 Schülern, von denen 20 zur I. und 13 zur II. Klasse gehörten. Die Schulpflicht dauert bis zum vollendeten 18. Lebensjahre; jedoch werden Schüler, welche die I. Klasse mit gutem Erfolge besucht haben und Gehilfen geworden sind, früher entlassen. Diejenigen aber, bei welchen das Borerwähnte nicht zutrifft, müssen über das 18. Lebensjahr hinaus bis zu dem Entlassungstermin die Schule besuchen, der dem Halbjahre vorausgeht, in dem der Schüler das 18. Lebensjahr vollendet.

Der Schulbesuch war zufriedenstellend. Das Betragen der Schüler hat nur höchst selten zu Ausstellungen Anlaß gegeben.

Lehrgegenstände sind Deutsch, Rechnen, Buchführung, Handelsgeographie und Warenkunde. Um den Unterricht in der Buchführung in geeigneter Weise und recht nutzbringend erteilen zu können, hat ein Lehrer bereits einen Buchführungskursus in Berlin absolviert und soll in nächster Zeit noch zu einem zweiten einberufen werden.

Eine Schulfeier wurde mit Gesang, deklamatorischen Vorträgen und einer Festansprache am Geburtstage Sr. Majestät des Kaisers veranstaltet, an welcher das Kuratorium und die Lehrerren recht zahlreich teilnahmen. Im Anschlusse daran fand im Konferenzzimmer eine Ausstellung von Schülerarbeiten statt, welcher reichliche Anerkennung gezollt wurde. Leider konnten tüchtige, fleißige Schüler nicht mit Prämien bedacht werden, da hierzu die geeigneten Mittel fehlen. Auch besteht aus Mangel an denselben keine eigene Schülerbibliothek. Die Schüler benutzen recht eifrig die Werke der hier eingerichteten Volksbibliothek. Die Errichtung einer eigenen Fachbibliothek wäre dringend nötig.

Im Laufe des Schuljahres fanden zahlreiche An- und Abmeldungen statt, so daß am Schlusse desselben 35 Schüler die Anstalt besuchten. 3 Schüler wurden entlassen und mit vorschriftsmäßigen Entlassungszeugnissen versehen. 6 Schüler wurden nach der I. Klasse versetzt, so daß das neue Schuljahr mit 20 Schülern der I. und 12 Schülern der II. Klasse anfang.

#### Schifferschule.

Der uns zugegangene Bericht des Leiters der Schifferschule lautet: „Der Winterkursus 1903/04 in der hiesigen Schifferschule dauerte

vom 4. Januar bis zum 27. Februar d. J. An demselben nahmen 19 Schiffer teil, welche auf zwei Klassen verteilt waren; der ersten Klasse gehörten 8 und der zweiten 11 Schüler an. Der Unterricht fand an den Wochentagen nachmittags von 6 bis 8 Uhr in der ersten Gemeindeschule statt. Der Kursus hat in diesem Jahre 8 Wochen, im ganzen 45 Unterrichtstage aufzuweisen. Es wurde in Deutsch, Geographie, Rechnen, Handelslehre, Schiffsdienst, Schiffbau, Gesetzeslehre, Maschinenlehre und Samariterdienst unterrichtet. Der Schulbesuch betrug 97,3 %.

Am 30. Februar fand die Elbschifferprüfung statt. Derselben unterzogen sich 8 Zöglinge der Schifferschule; sämtliche bestanden die Prüfung und erwarben sich hiermit das Elbschifferpatent.“

## V. Innere Angelegenheiten der Kammer.

### Wahlen.

Bei den Ergänzungs- und Ersatzwahlen, die Ende des Jahres 1903 stattfanden, wurden im Wahlkreise Thorn die Herren A. Born, C. Berendes und E. Dietrich wieder, die Herren J. Houtermans, Max Roth und D. Wolff neugewählt, im Wahlkreise Löbau wurden die Herren C. Cohn und C. Landshut wiedergewählt, im Wahlkreise Strassburg die Herren C. Majewski und Emil Wagner neugewählt.

Gegen die Wahlen in Neumark war von einigen Löbauer Firmen Einspruch erhoben worden, den wir, wie folgt, abwiesen:

„Durch Ihr Schreiben vom 10. Dezember, ergänzt durch das Schreiben vom 14. Dezember v. J. haben Sie gemäß § 15 des Gesetzes über die Handelskammern vom  $\frac{24. \text{Februar } 1870}{19. \text{August } 1897}$  Einspruch erhoben gegen die Handelskammerwahlen, die am 2. Dezember 1904 in Neumark stattgefunden haben.

Zur Begründung Ihres Einspruchs führen Sie aus:

„1. Die Handelskammer zu Thorn hat in ihrer Plenarsitzung vom 2. November 1898 beschlossen, daß für die Handelskammerwahlen der Wahlberechtigten des Kreises Löbau die Stadt Löbau Wahlort sein sollte. Dieser von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe genehmigte Beschluß besteht auch jetzt noch zu Recht, denn er ist niemals ausdrücklich aufgehoben worden. Zwar ist in § 3 des Wahlstatuts, das von der Kammer in der Plenarsitzung vom 18. April 1899 beschlossen und von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe unter dem 19. Mai 1899 genehmigt worden ist, Neumark als Wahlort für den Kreis Löbau bestimmt worden, jedoch ist dadurch der Beschluß vom 2. November 1898 nicht außer Kraft gesetzt worden. Die Wahlen

haben daher zu Unrecht in Neumark stattgefunden. Gesetzlich müssen auch stets die Wahlen in den Kreisstädten stattfinden, und Löbau ist durch Gesetz vom Jahre 1821 Kreisstadt des Kreises Löbau.

2. Das neue Wahlstatut vom 18. April 1899 ist überhaupt nicht im Amtsblatt veröffentlicht worden, was zu seiner Rechtsgültigkeit notwendig ist. Durch diese Unterlassung ist es überhaupt nicht zur Kenntnis der Interessenten gelangt.

3. § 5 Abs. 2 Nr. 2 ist von dem Wahlkommissar falsch ausgelegt worden, wodurch einer großen Anzahl Löbauer Wähler die Wahl unmöglich gemacht und dadurch das Wahlergebnat verschoben worden ist. Es wurden nämlich zur Wahl nicht zugelassen:

I. Max Goldstand, Mitinhaber der Firma M. Goldstands Sohn in Löbau. Ihm wurde es nicht gestattet, seine Stimme in der ersten Abteilung der Wahlberechtigten abzugeben. Von dem Wahlkommissar wurde dies damit begründet, daß Max Goldstand mit Vollmacht der Firma J. Lichtenstein in Löbau, Inhaberin Johanna Lichtenstein, in der zweiten Abteilung der Wahlberechtigten gewählt hatte.

II. Moyfius Biernacki, Inhaber der Firma A. Biernacki in Löbau. Er hatte Vollmacht, die der zweiten Wahlabteilung angehörende Löbauer Firma E. Grau & Co., Inhaberinnen Emma Grau und Bertha Loewenberg, zu vertreten und gab als Vertreter dieser Firma seine Stimme ab. Als er in der ersten Abteilung der Wahlberechtigten seine Stimme für die eigene Firma abgeben wollte, wurde er vom Wahlkommissar zurückgewiesen.

III. Anton Jankowski, Inhaber der Firma A. Jankowski in Löbau übte sein Wahlrecht in der zweiten Abteilung aus. Es wurde ihm bei der Wahl der ersten Abteilung nicht gestattet, für die Firma Otto Danielowski in Löbau, Inhaberin Frau Ida Danielowski, zu wählen, trotzdem er von dieser Firma zur Vertretung bei den Wahlen bevollmächtigt war.“

Ihren Einspruch gegen die Gültigkeit der Handelskammerwahlen, die am 2. Dezember 1903 in Neumark stattgefunden haben, weisen wir ab, da keiner der von Ihnen angeführten Gründe eine Ungültigkeit der Wahl bewirken kann.

Zu 1. Die Handelskammer hatte allerdings in ihrer Plenarsitzung vom 1. (nicht 2.) November 1898 beschlossen, daß im Kreise Löbau die Stadt Löbau Wahlort sein sollte. Jedenfalls war aber nun die Handelskammer berechtigt, wie dies auch von Ihnen zugegeben

wird, diesen Beschluß aufzuheben. Diese Aufhebung ist aber erfolgt durch Aufnahme der Bestimmung in das Wahlstatut, daß Neumark Wahlort im Kreise Löbau sein solle. Die Kammer hat den neuen Beschluß auch mit dem Bewußtsein gefaßt, daß früher Löbau zum Wahlorte ausersehen war. Es geht dies aus einem Vermerk zu dem Sitzungsprotokolle vom 1. November 1898 klar hervor. Daß die Wahlen stets in den Kreisstädten stattzufinden haben, ist nicht zutreffend, ganz abgesehen davon, daß doch Neumark heute der Sitz des Landratsamtes und damit Kreisstadt ist.

Zu 2. Die Handelskammern können nach § 10 des Gesetzes über die Handelskammern ein Wahlstatut erlassen, das der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe unterliegt. Nirgends ist aber vorgeschrieben, daß dieses Statut in den Amtsblättern veröffentlicht werden muß. Das Statut ist übrigens dadurch zur Kenntnis der Wähler gelangt, daß es in vollem Umfange in dem Jahresbericht für 1899, der allen Wahlberechtigten zugegangen ist, abgedruckt wurde. Ferner ist ja auch bei der Einladung zu den Wahlen der Wahlort stets genannt worden. Daß aber den Löbauer Wählern der Wahlort Neumark bekannt war, beweist die zahlreiche Beteiligung an den beiden Wahlen, die bisher in Neumark stattgefunden haben.

Zu 3. Es ist richtig, daß gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Handelskammern Personen weiblichen Geschlechts sich bei der Wahl durch einen besonders bestellten Bevollmächtigten vertreten lassen können, wenn sie keinen im Handelsregister eingetragenen Prokuristen haben. Zum Bevollmächtigten darf auch ein gemäß § 3 oder § 5 Abs. 2 Nr. 1 Wahlberechtigter bestellt werden. In diesem Falle ist er jedoch mehrfach stimmberechtigt und darf daher nach § 6 gleichwohl nur eine Stimme abgeben. Dieses Verhältnis trifft nun bei den unter 3 Nr. I, II und III Genannten zu, und der Wahlkommissar hat es daher mit Recht abgelehnt, den Herren Max Goldstand, Moysius Biernacki und Anton Jankowski die Abgabe einer zweiten Stimme zu gestatten.

Es war nach alledem wie oben zu entscheiden und Ihr Einspruch zurückzuweisen. Wir bemerken noch, daß gegen unsern Beschluß innerhalb zweier Wochen die Klage beim Bezirksauschusse stattfindet.“

#### **Vereidigungen.**

Am 12. September wurde Herr Dagobert Gerson in Thorn als Dispacheur auf Grund der von der Kammer erlassenen Vorschriften vereidigt.

## Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Das Wetter war im vergangenen Jahre recht wechselnd und es regnete häufig, so daß die in den beiden vorausgegangenen Jahren verschwundene Bodenfeuchtigkeit teilweise wieder ersetzt wurde. Die Temperatur hielt sich fast durchweg unter dem Durchschnitt, was manchen Pflanzen Nachteil brachte; so erhielten dadurch namentlich die Futterfräuter trotz üppigen Standes nicht den normalen Nährwert. Der Thorner Kreis war den Nachbarkreisen Briesen, Graudenz, Kulm und Strasburg gegenüber begünstigt. Die Kreise Kulm und Briesen litten im Frühjahr durch scharfe Platzregen, wodurch das Land verschlossen und die gute Entwicklung der Früchte aufgehalten wurde. Dem Strasburger Kreise war das nasskalte Wetter nachteiliger, weil der Boden, der weniger drainiert ist und weniger Mergeluntergrund besitzt, dort kälter ist als im Kreise Thorn.

**Ernte.**

Die Ernte brachte bei Getreide einen großen Strohertrag, doch blieb der Körnerertrag hinter dem Durchschnitt zurück. Weizen schüttete schlecht, brachte aber in einigen Teilen recht schöne Qualitäten, weniger allerdings in den Kreisen Löbau und Strasburg. Roggen schüttete etwas besser, zeigte aber fast durchgängig ein sehr leichtes Korn. Gerste gab einen Durchschnittsertrag, während dagegen die Haferernte quantitativ und qualitativ minderwertig war. Erbsen, die hier nur schwach angebaut waren, wurden weit über den Durchschnitt geerntet. Ebenso war der Erdrusch des Futtergetreides wie Wicken, Gemenge, Bohnen hervorragend gut, und auch Klee wurde im Gegensatz zu den letzten Jahren in großen Mengen geerntet. Kartoffeln gaben höchstens 70 % des Durchschnittsertrags, und sie sind dabei noch von recht mangelhafter Haltbarkeit. Die Zuckerrüben-ernte war recht befriedigend.

Im Thorner Kreise betrug die Durchschnittsernte eines Hektars:

40 bis 43	Zentner	Weizen
30	"	Roggen
40	"	Gerste
40	"	Erbfen
40 bis 45	"	Wicken
25 " 30	"	Hafer
600 " 800	"	Rüben
160 " 240	"	Kartoffeln.

#### Viehzucht.

Die Viehbestände waren im ganzen während des Jahres gesund, wenn man ein sporadisches Vorkommen von Rotlauf und Schweine-seuche ausnimmt. Die Preise für Rindvieh waren recht hoch, so daß die Viehzüchter mit dem Geschäft zufrieden sein konnten; freilich zieht unser Bezirk sehr wenig Vieh. Für mageres Vieh zur Zucht und Milchgewinnung wurden noch nicht dagewesene Preise bezahlt, so daß schon Kühe ohne Rasse häufig mit 300 Mk. und darüber bezahlt wurden, während bessere Kühe 4—500 Mk. brachten. Für zur Mast gekaufte mageres Rindvieh mußte je nach Rasse, Bau und Alter 30—40 Mk. für 100 Pfund Lebendgewicht gezahlt werden, während man für fettes Vieh nicht mehr, zuweilen sogar weniger erhielt, so daß die Viehmästung nicht sehr nutzbringend gewesen ist. Das Gleiche zeigte sich bei der Mästung von Schafen, denn magere Schafe und Lämmer erzielten 30—35 Pf. für das Pfund, Fettvieh ebensoviel. Viele Wirtschaften, die in früheren Jahren die Schafe abgeschafft hatten, kommen jetzt wieder auf die Haltung von Mutterschafen zurück, ziehen Lämmer auf und mästen diese dann.

Die hohen Preise für Schweine Anfang des Berichtsjahres gaben vielfach, namentlich auch den kleinen Leuten Veranlassung, Schweine aufzuziehen und zu mästen, so daß der Mangel, der zeitweise herrschte, bald gedeckt wurde. Während man Anfang 1903 für fette Schweine noch 38—40 Mk. für den Zentner zahlte, ging der Preis im Laufe des Jahres auf 30—33 Mk. zurück, doch ist er in letzter Zeit, wohl mit infolge der geringen Kartoffelernte, wieder auf 33—36 Mk. gestiegen.

#### Viehhandel.

Das ganze Jahr hindurch vollzog sich der Absatz von fettem Rindvieh glatt, und zwar hauptsächlich nach Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M. und weiter nach dem Rhein. Auch fettes Schafe und Schweine wurden leicht abgesetzt. Die Qualität der Schweine ließ allerdings gegen Ende des Jahres etwas zu wünschen übrig.

#### Getreidehandel.

Unser Getreidehandel sieht sich von Jahr zu Jahr mehr in seinem Absatz auf die nächste Umgebung beschränkt, und wenn auch die Mühlen-

industrie in unsrer Gegend an Umfang erheblich zugenommen hat und dadurch eine lebhaftere Nachfrage nach Brotgetreide hervorgerufen worden ist, so ist es doch zeitweise, wenn diese Nachfrage stockt, für unsre Getreidehändler schwer, ihre Ware abzusetzen. Im Berichtsjahre blieben unsre Mühlen bis zur Ernte fast die alleinigen Abnehmer. In den letzten Wochen vor der Ernte war der Getreidehandel ganz geringfügig, da die Bestände der Landwirte erschöpft und die Mühlen, wenigstens mit Roggen hinreichend versorgt waren, auch standen hier die Preise in keinem Verhältnis zu den auswärtigen, so daß an einen Verkauf nach anderen Gegenden kaum zu denken war und man nicht einmal nach Danzig und Königsberg Roggen versenden konnte. Nach der Ernte entwickelte sich ein ziemlich lebhafter Handel, da die Landwirte sofort große Mengen gedroschen hatten und daher reiche Zufuhren an Roggen, Weizen und Gerste vorhanden waren.

Da Weizen, wie erwähnt, schöne Qualitäten aufwies, war das Geschäft darin von Anfang an recht flott, und man konnte fast alle an den Markt gebrachte Ware bei unsern Mühlen, die fast ohne Weizenvorräte in die neue Ernte hineingegangen waren, unterbringen. Auch für Roggen waren unsre Mühlen gute Abnehmer, doch wurde außerdem viel trockener Roggen nach Danzig und Königsberg sowie an ostpreussische Mühlen geliefert. Gerste fand ebenfalls in Danzig und Königsberg sowie bei den ost- und westpreussischen Mühlen Aufnahme, doch kauften die Brauereien unsrer Gegend verhältnismäßig wenig ein, da sie über knappen Bierabsatz zu klagen hatten. Größere Mengen guter Braugerste wurden nach Rußland, speziell nach St. Petersburg versandt.

Das Geschäft in Hafer war nicht besonders lohnend, da hier keine erstklassigen Qualitäten gewonnen worden waren. Das Proviantamt kaufte zwar in erster Linie direkt von den Landwirten, doch da es hier seinen Bedarf nicht ganz decken konnte, hat es auch jederzeit von Händlern gekauft.

Die Preise waren fast das ganze Jahr hindurch unverändert und betragen

für Roggen . . . . .	118—124 Mk.
„ Weizen . . . . .	145—160 „
„ Gerste . . . . .	120—140 „
„ Hafer . . . . .	120—130 „

für die Tonne.

Durch den Ankauf der Güter seitens der Ansiedlungskommission gehen dem Getreidehandel viele Kunden verloren, wenn auch einzelne

Händler durch Anknüpfung von Beziehungen zu der Posener Zentral-Darlehnskasse teilweise Ersatz finden.

Während die Mühlen unsrer Gegend die Aufhebung des Seehafentarifs nach Danzig und Königsberg dringend wünschen, weil die dortigen Mühlen durch ihn erheblich bevorzugt werden, halten die Getreidehändler die Beibehaltung dieses Tarifs in ihrem eigenen und im Interesse der Landwirtschaft für geboten, zumal da ihnen seit Aufhebung der Staffeltarife, während dessen Geltung fast das ganze Deutsche Reich als Absatzgebiet offen stand, der Westen jetzt fast völlig verschlossen ist.

**Getreide-  
müllerei.**

Die Lage der Müllerei hat sich auch im Jahre 1903 nicht wesentlich gebessert, obwohl es anfangs den Anschein hatte, als ob ein Umschwung zu ihren Gunsten eingetreten sei. In den ersten Monaten war der Absatz leidlich gut, Roggen und Weizen ließen einigermaßen Rechnung und die Mühlen konnten ununterbrochen im Betriebe bleiben. Leider hielt dieser Zustand nicht lange an, die Läger der Abnehmer füllten sich, der Abzug wurde schleppender und die Mehlpreise gingen trotz anziehender Getreidepreise mehr und mehr herab. Dazu kam aber als Hauptübelstand die mangelhafte Beschaffenheit des Getreides, das zwar ansehnlich und von schwerem Gewichte war, aber einen außergewöhnlich hohen Feuchtigkeitsgehalt aufwies und infolgedessen im Frühjahr eine in dem gleichen Maße nie dagewesene Veränderung durchmachte. Der anscheinend gute, gesunde und trockene Weizen oder Roggen wurde trotz Bearbeitung und Lüftung zusehends dumpf und das anscheinend gesunde Mehl nahm nach wenigen Tagen schon Geruch an und wurde, wenn nicht Gegenmaßregeln getroffen wurden, den Eigentümern unter den Händen hart. Das gleiche geschah mit der Arie, die in großen Mengen in allen Magazinen lag und die man durch intensive Bearbeitung kühl zu halten versuchte. Unter solchen Mißhelligkeiten war das Geschäft nicht gewinnbringend. Kurz vor der Ernte machte sich noch eine vorübergehende Knappheit in Weizen bemerkbar, so daß viele Mühlen die Weizenmüllerei in diesem Zeitraume einstellen mußten. Eine Besserung der Mehlpreise war jedoch trotzdem nicht zu erzielen, weil jedermann mit Rücksicht auf die vielversprechende neue Ernte auf niedrige Preise rechnete.

Auf die zu erwartenden größeren Zufuhren hin wurde zu äußerst gedrückten Preisen verkauft, in der Borausicht, daß man sich nachher billiger würde eindecken können. Zwar kamen nach der Ernte bald größere Mengen auf den Markt, doch genügten sie dem Bedarf nicht völlig, so daß die Mühlen alles Erreichbare aufkaufen mußten. Die

besseren Sorten wurden zu hohen Preisen ausgeführt, und statt billiger zu werden, zogen die Weizenpreise immer mehr an, so daß bei der Weizenmüllerei ein Nutzen so gut wie ausgeschlossen war. Auch für die Roggenmüllerei war die Lage nach der Ernte nicht besonders günstig, denn wenn die Mühlen auch gut beschäftigt waren, so mußte man wegen der Minderwertigkeit des hier geernteten Roggens solchen aus Rußwien, wo besonders guter Roggen in großen Mengen geerntet worden war, zukaufen. Natürlich waren dadurch die dortigen Mühlen, die keine schlechten Qualitäten zu vermahlen brauchten und die guten Sorten ohne Frachtaufschlag gleich zur Hand hatten, unsern Mühlen gegenüber bedeutend im Vorteil. Immer wieder wird von den Mühlen in Thorn und Umgebung über die Einkäufe des Proviantamts geklagt, das zu wenig Rücksicht auf die Marktpreise nehmen und im Durchschnitt 5—6 Mk. über den lokalen Marktpreis zahlen soll.

Das wenig erfreuliche Bild, das der Futtermittelmarkt am Schlusse des Jahres 1902 zeigte, übertrug sich auch auf den Beginn des Berichtsjahres, und namentlich war das erste halbe Jahr eine unangenehme Fortsetzung seines Vorgängers. Die Zufuhren aus Rußland waren zeitweilig sehr erheblich, während der Absatz ins Stocken geraten war, wiewohl die Preise langsam, aber andauernd abbröckelten. Die Folge dieses Zustandes war, daß große Mengen aus Rußland eingegangener Kleien mangels Absatzes eingelagert werden mußten, und zwar, nachdem sämtliche Räume hier am Platze überfüllt waren, in den Barranten Speichern in Alexandrowo, obgleich man wußte, daß dort wegen mangelhafter Beaufsichtigung der Läger große Gewichtsverluste entstehen mußten. Allerdings konnte man aus Alexandrowo bei späterer Verladung nach Deutschland wenigstens die Transitfracht ausnutzen, die bei den hier eingelagerten Partien natürlich verloren gehen mußte. Namentlich stockte der Absatz in den gewöhnlichen, nämlich den dunklen russischen Kleiesorten, für die, weil sie sehr rein sind, die Landwirtschaft unsrer Nachbarschaft Abnehmerin ist, denn gerade in unsrer Gegend wurden große Mengen durch Regen in der vorjährigen Ernte verdorbenen Getreides zur Verfütterung verwandt. Dagegen haben die im Westen immer beliebten hellen, mehligten Sorten eine Zeitlang noch immer gute Aufnahme gefunden. Aber gerade diese letztere Ware, welche zumeist aus Warschauer Mühlen wasserwärts zu uns herankommt, war infolge Vermahlens feuchten Getreides in erhitztem Zustande hier eingetroffen, und mußte erst durch sehr kostspielige und langwierige Bearbeitung für den Weitertransport wieder hergestellt werden. Neben der Warschauer Roggenkleie kam aber

**Futter-  
mittel-  
handel.**

auch russische Weizenkleie meist in sehr schlechter Beschaffenheit hier an, so daß hier monatelang die Läger derartig überfüllt waren, daß es an Lagerräumen vollständig mangelte. Erst um die Mitte des Jahres, als die russischen Zufuhren etwas nachgelassen hatten, und der Inlandsbedarf, weil die Ernte infolge schlechter Witterung sich ungemein verzögerte, größeren Umfang annahm, trat ein Stimmungsumschwung ein, der die Leerung der hiesigen Läger und derjenigen in Alexandrowo zur Folge hatte. Eine weitere natürliche Folge war das Anziehen der Preise, und damit eine Verringerung des durch Lagern und Bearbeitung entstandenen Verlustes, der noch dadurch ausgeglichen werden konnte, daß die nunmehr eintreffenden russischen Zufuhren mit gutem Nutzen Verwendung finden konnten. Leider war diese erfreuliche Erscheinung nur von kurzer Dauer. Die über alle Erwartung große Ernte in Sommergetreide, namentlich in Gemenge, gab den Landwirten wenig Veranlassung, größere Einkäufe in Kraftfuttermitteln zu machen. Wenn zwar Rußland in seinen Forderungen sich wenig nachgiebig zeigte, so waren doch die Zufuhren infolge früher gemachter Einkäufe andauernd ziemlich groß, und konnten nur durch anhaltende Nachgiebigkeit der Abgeber Unterkommen finden. Es war den Importeuren von Kleie klar, daß Rußland schließlich nachgeben werde, weil wegen der großen Bestände in Sommergetreide jede Spekulation ruhen mußte, und deshalb wurden die angekommenen Mengen zu jedem Preise losgeschlagen, um der mit großen Kosten verbundenen Einlagerung zu entgehen. Allmählich paßten sich auch die russischen Forderungen den hiesigen Preisen an, was allerdings mehr auf Roggenkleie als auf Weizenkleie Bezug hatte, da letztere in Danzig und Königsberg wesentlich bessere Märkte fand als bei uns. Selbst die hellen, mehligten Kleiesorten, welche mit großer Vorliebe in Mittel- und Westdeutschland genommen werden, mußten jetzt auch der allgemeinen flauen Stimmung Rechnung tragen, um überhaupt Unterkommen zu finden. Diese äußerst flauere Stimmung hielt bis zum Schluß des Berichtsjahres an. Erst die Befürchtung, daß ein russisch-japanischer Krieg der Ausfuhr Transportmittel entziehen würde, erweckte die Spekulationslust wieder zum Leben. Einerseits lag die Befürchtung nahe, daß die gekauften Waren nicht zur Ablieferung gelangen würden, andererseits ruhte jede Unternehmungslust nach Rußland, so daß man glaubte, man würde eine längere Zeit hindurch auf die Zufuhren von russischen Kleien gänzlich verzichten müssen. Diese allgemein verbreitete Ansicht bewirkte eine rasche und bedeutende Preissteigerung, die aber sehr bald einer Ernüchterung und damit verbundenen Preisrückgang

Platz machte, als die Annahme, es würde in Rußland Wagenmangel eintreten, sich als irrig erwies.

Auch in Ölkuchen war aus oben angeführten Gründen der Bedarf während des ganzen Jahres merklich geringer als in den Vorjahren. Ölsaaten waren nicht nur in europäischen, sondern namentlich in überseeischen Ländern sehr gut geraten, was auf die Unternehmungslust lähmend wirkte. Infolgedessen verlief das Geschäft in Ölkuchen, abgesehen von vereinzelter, rasch vorübergehender Befestigung, ungemein leblos, und wenn auch der Umsatz gegen die Vorjahre nicht wesentlich zurückgefallen haben mag, so war der Nutzen im Ölkuchengeschäft sehr gering, weil Abgeber wegen des beschränkten Absatzes sich dauernd zu Zugeständnissen herbeilassen mußten. Während die Preise für Leinkuchen und Sonnenblumentuchen sich noch einigermaßen behaupten konnten, wichen die für Rübkuchen anhaltend derartig, daß sie zu den niedrigsten seit einer langen Reihe von Jahren gezählt werden können. Trotzdem aber wurde das Geschäft hierin nicht lebhafter, denn es mangelte eben an jedem Bedarf. Auch hier hatten die schon oben angeführten Befürchtungen eine kleine Preiserholung zur Folge, die aber sehr rasch wieder gänzlich verloren gegangen ist.

Außerordentlich schädigend für das hiesige Futtermittelgeschäft bleibt nach wie vor der Raiffeisenverein in Posen, der den sehr erheblichen Bedarf der Ansiedlungskommission allein deckt und dadurch die Händler in den kleinen Städten, die früher gute Kunden des Thorner Handels waren, ausschaltet.

Die Wolle wird in unserm Bezirke zum größten Teile ungewaschen verkauft. Ein Teil wird von den Landwirten direkt an Fabrikanten, ein Teil wird zur Auktion nach Berlin gesandt und das noch übrig gebliebene Quantum wird von den Händlern unsres Bezirks angekauft. Das Wollegegeschäft ist wenig nutzbringend geworden, es verträgt kaum die Spesen, weshalb jeder Händler bemüht ist, so schnell als möglich zu verkaufen, um das längere Lagern der Wolle zu vermeiden. Die in unserm Bezirke umgesetzte Menge dürfte sich auf 3—4000 Zentner belaufen haben. Rückenwäsche wird sehr wenig gehandelt, so daß sich darüber nichts berichten läßt.

**Woll-  
handel.**

Das Jahr 1903 war für den Handel mit Düngemitteln insofern ungünstig, als durch den andauernden Preisrückgang von Superphosphat und Thomasmehl die Händler, die meist nicht in der Lage sind, aus der Hand in den Mund zu leben, sondern oft langfristige Abschlüsse machen müssen, mehr oder weniger Verlust erlitten, während die Land-

**Dünge-  
mittel-  
handel.**

wirte dagegen durch den verbilligten Einkauf erhebliche Vorteile genossen. Dazu kommt noch, daß gerade der Düngemittelhandel mehr als andere Handelszweige durch die Ausbreitung des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens geschädigt wird. Wie schwer man dies empfindet, geht aus dem nachstehenden Bericht einer Düngemittelhandlung hervor:

„Ein schlimmer und von Jahr zu Jahr sich immer mehr geltend machender Schaden liegt für unsern Geschäftszweig darin, daß wir durch die Ankäufe der Ansiedlungskommission immer mehr unsrer Abnehmer verlieren, zumal die Ansiedlungskommission niemals von Händlern kauft, sondern ausschließlich durch die Zentral-Darlehnskasse (Raiffeisen), die ihrerseits wieder Vermittler benutzt, so daß, da hierbei zwei ihren Nutzen haben, die Ansiedlungskommission auf diesem Wege etwas teurer kaufen dürfte, als wenn sie sich direkt an Händler wendet. Der Ausfall, den unser Betrieb hierdurch erleidet, beträgt heute schon gut 25 % und wird entsprechend den Ankäufen der Ansiedlungskommission immer weiter anwachsen.

Nicht minder groß und immer mehr zunehmend ist der Schaden, den uns das Genossenschaftswesen zufügt. Wenn wir auch durchaus nicht verkennen wollen, daß die kleinen Genossenschaften in vielen Fällen recht wohlthätig wirken, so liegt in der Zentralisierung der Genossenschaften und der beabsichtigten Ausschaltung jedes, auch des ehrlichsten Handels für unsern Beruf eine kaum bekämpfbare Gefahr. Wenn man berücksichtigt, daß die Genossenschaften u. a. Steuerfreiheit genießen, während Kaufleute hier bezw. in Mader auf Staats-, Gemeinde-, Gewerbe- und Kirchensteuer 14½ % ihres Gesamteinkommens zu zahlen haben, daß ferner den Genossenschaften aus Staatsmitteln sehr billige Kredite eingeräumt werden, während Kaufleute, soweit sie den auch teureren und beschränkten Kredit der Reichsbank nicht in Anspruch nehmen können, wenigstens 5 % Zinsen zahlen müssen und füglich den Genossenschaften von der Regierung und der Landwirtschaft jede Unterstützung gewährt wird, Kaufleute dagegen in härtester und ungerechtester Weise unterdrückt werden, so ist es zu verwundern, daß kaufmännische Geschäfte überhaupt noch einigen Absatz für Futter- und Düngemittel finden.

Eine harte und ungerechte Bedrückung finden wir u. a. in den den Händlern von dem unter dem Einflusse der Preußischen Regierung stehenden Kalisyndikate aufgelegten Verkaufsbedingungen:

Die Genossenschaften	Die Kaufleute
bekommen 7—10 % Rabatt	bekommen 3—6 % Rabatt und keinen
und Propaganda-Zuschuß,	Propaganda-Zuschuß,

haben Koalitionsfreiheit zum Zwecke der Erreichung größerer Vorteile, dürfen vom Rabatt abgeben, soviel sie wollen,	dürfen sich bei Strafe nicht zusammenschließen, müssen beim Abgeben des Rabatts ein Maximum innehalten,	} können deshalb große Umsätze und damit höhere Rabatte kaum erreichen,
bekommen alte Säcke gefüllt, sind inbezug auf Kautionsstellung bevorzugt, genießen günstige Verkaufsbedingungen.	müssen stets neue Säcke bezahlen, müssen hohe Kautionen stellen, müssen scharfe Verkaufsbedingungen unterschreiben."	

Die drei Zuckerfabriken unsres Bezirks berichten über die Kampagne 1903/04, wie folgt:

**Zucker-  
pro-  
duktion.**

### 1. Bericht der Zuckerfabrik Culmssee.

Wir eröffneten unsre 22. Kampagne am 6. Oktober 1903 und schlossen dieselbe am 19. Dezember. Die Arbeitszeit betrug  $136\frac{1}{2}$  Arbeitsschichten à 12 Stunden und sind in dieser Zeit 3442480 Ztr. Rüben verarbeitet worden gegen 3119160 Ztr. im Vorjahre. Die Durchschnittsverarbeitung in 24 Stunden betrug 50438 Ztr. gegen 46210 Ztr. im Vorjahre. Der Betrieb war ein glatter und Störungen nicht zu verzeichnen.

Die Anbaufläche betrug in diesem Jahre 21046 Morgen und die Ernte daraus 163 Ztr. pro Morgen gegen 140 Ztr. im vergangenen Jahre. Der Zuckergehalt ergab im Durchschnitt der ganzen Kampagne 14,892 % Zucker in der Rübe, gegen 15,14 %, war also diesmal ca.  $\frac{1}{4}$  % geringer; dieser Unterschied wurde aber durch die höhere Ernte pro Morgen reichlich ausgeglichen.

An Zucker wurde gewonnen:

458636 Ztr. I. Produkt d. h.	13,323 %	der Rüben
30518 " II. " " "	0,827 %	" "
<u>zusf. 489154 Ztr.</u>	<u>14,150 %</u>	<u>der Rüben,</u>

gegen 14,267 % im Jahre vorher.

Die bisher erzielten Preise betragen:

8,40 Mk. pro Ztr. für I. Produkt
6,29 " " " " II. "

beides inkl. Sack und franko Neufahrwasser. Ein Teil unsrer Produktion liegt noch unverkauft.

Die Brüsseler Konvention hat die von manchen Seiten auf sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Die Preise auf dem Weltmarkte

sind zwar durchschnittlich etwas gestiegen (und das kommt den Rohrzuckerproduzierenden Kolonien zugute) aber nicht annähernd in dem Maße, daß sie uns Ersatz für den fortgefallenen Ausfuhrzuschuß und das unmöglich gewordene Kartell bieten.

Die Aussichten für die Zukunft sind daher recht trübe.

### 2. Bericht der Zuckersfabrik Neu-Schönsee.

Die Kampagne des Jahres 1902/03 begann am 1. Oktober 1902 und dauerte bis 12. Dezember 1902. In 130 Schichten wurden 595896 Ztr. Rüben verarbeitet, demnach wurden in der Doppelschicht 9168 Ztr. Rüben geleistet. Die größte Verarbeitung fand statt in der Woche vom 9. bis 15. November 1902 mit einem Gesamtquantum von 68801 Ztr. entsprechend 10584 Ztr. pro Doppelschicht. Gewonnen wurden 76206 Ztr. I. Produkt und 8914 Ztr. Nachprodukte. Die nach Schluß des Rechnungsjahres verbleibende Restmelasse beträgt 5000 Ztr. Es wurden 5400 Ztr. Melasse zu Futterzwecken verkauft. Angebaut waren pro 1902/03 5415 Morgen mit Rüben, welche eine Gesamternte von 595896 Ztr. und demnach als Durchschnittsertrag pro Morgen 110 Ztr. ergaben. Nach der Bilanz und Gewinn- und Verlust-Rechnung schließt die Kampagne 1902/03 mit einem Überschuß von 127378,78 Mk., so daß nach Verwendung von 55304,69 Mk. zu Abschreibungen und von 72074,09 Mk. für Ausgleich der Unterbilanz von 83157,30 Mk. aus dem Vorjahre, heute noch eine Unterbilanz von 11083,21 Mk. bestehen bleibt. Die Zuckerpreise stellten sich pro 1902/03 auf 8,69 Mk. gegen 8,20 Mk. im Vorjahre für I. Produkt, für Nachprodukte auf 8,03 Mk. gegen 6,30 Mk. im Vorjahre pro Ztr. Loko Neufahrwasser. Das Kontingent für 1902/03 betrug 91982 Ztr. Zucker gegen 101194 Ztr. im Vorjahre. Die Rüben hatten einen Zuckergehalt von 14,75 %, also gegen das Vorjahr um 0,12 % weniger. Durch den mehrjährigen Kontrakt mit unsern Rübenlieferanten war es der Gesellschaft möglich, ihre Geschäftslage nicht unerheblich zu verbessern und gleichzeitig den Rübenlieferanten einen verhältnismäßig hohen Preis für die Rüben zu bezahlen.

### 3. Bericht der Zuckersfabrik Anislaw.

Für die Zuckerindustrie stand das Jahr 1903 völlig unter dem Einflusse der Brüsseler Konvention, welche am 1. September 1903 in Kraft getreten ist. Dieselbe wurde allgemein als ein Sprung ins Dunkle angesehen, und wußte niemand, welche Folgen gezeitigt werden würden. Es herrschte daher auf dem Zuckermarkt große Unsicherheit, und das Vertrauen ging immer mehr verloren, so daß mit dem Eintritt der Konvention nicht nur die von vielen Seiten erhoffte Preissteigerung

ganz ausgeblieben war, sondern sogar noch ein nicht unerheblicher Preisrückgang eintrat. Allerdings trug zu der so ungünstigen Lage des Zuckermarktes auch der Umstand bei, daß die Produktion nicht im Einklang zum Konsum steht, so daß sich große Vorräte angesammelt hatten. Jedenfalls befindet sich die Zuckerindustrie in einer sehr schwierigen Lage, da zweifellos durch die Brüsseler Konvention der Rohrzucker einen Gewinn über den Rübenzucker davongetragen hat und dadurch die Rohrzuckerländer einen starken Anreiz zur weiteren Ausdehnung ihrer Produktion erfahren, so daß der Kampf zwischen Rüben- und Rohrzucker immer schärfer werden wird. Auch sind leider große Absatzgebiete für den deutschen Zucker verloren gegangen, wie z. B. Amerika infolge des Reziprozitätsvertrages zwischen Amerika und Kuba, Kanada infolge des ausgebrochenen Zollkrieges und Norwegen, wo sich eine eigene Industrie entwickelt hat und wir vom russischen, prämierten Zucker verdrängt werden.

Die Bestimmungen der Gewerbeordnung in bezug auf Frauenarbeit werden drückend empfunden. Nach § 137 der Gewerbeordnung dürfen Arbeiterinnen in Fabriken nach 8 $\frac{1}{2}$  Uhr abends nicht mehr beschäftigt werden, doch können von dem Reichskanzler Ausnahmen zugelassen werden. Bei uns werden zum Zunähen der mit Zucker befüllten Säcke 6 Ehefrauen von in unserm Betriebe angestellten Beamten beschäftigt, weil dieselben gern einen kleinen Nebenverdienst haben wollen. Diese Beschäftigung dauert während der Dauer der Kampagne etwa 2 $\frac{1}{2}$ —3 Stunden täglich, aber nicht ununterbrochen, sondern vormittags 1 $\frac{1}{2}$  und nachmittags 1 $\frac{1}{2}$  Stunden, da vormittags 1000 Ztr. und nachmittags wieder 1000 Ztr. Zucker abgefertigt werden. In der Regel ist das Zunähen der Säcke vor 6 Uhr abends beendet, jedoch kommt es bei der nicht immer regelmäßig stattfindenden bahnsseitigen Gestellung der zur Zuckerladung erforderlichen Waggons auch vor, daß das Zunähen der Säcke später stattfinden muß, und waren wir deshalb beim Reichskanzler vorstellig geworden, uns gestatten zu wollen, daß diese erwähnten 6 Frauen auch abends von 8 $\frac{1}{2}$  bis 10 Uhr beschäftigt werden können. Indessen unser Gesuch wurde abschläglich beschieden, so daß wir gezwungen sind, diesen Beamtenfrauen den Nebenverdienst zu entziehen.

Zum Schluß möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß durch die jetzige Tätigkeit der Ansiedlungskommission, welche so gute Preise beim Ankauf der Güter anlegt, daß auch unter den deutschen, größeren Besitzern, welche bisher mit Erfolg gewirtschaftet haben, die Neigung zum Verkauf immer größer wird, uns empfindlicher Schaden

zugefügt wird; denn die späteren Ansiedler bauen weniger Rüben, als die großen Besitzer, so daß unser Rübenareal gefährdet wird.

**Spiritus-  
pro-  
duktion.**

Die Produktionseinschränkung, zu der auf Anregung der Zentrale für Spiritusverwertung die deutschen Brenner in der Brennkampagne 1902/03 sich verpflichteten, hatte einen nur zu guten Erfolg. Am 1. Oktober 1902 hatten die unter steueramtlicher Kontrolle befindlichen Bestände die außerordentliche Höhe von über 100 Millionen Liter r. A. erreicht, d. h. einen Vorrat bei Beginn einer neuen Kampagne gezeigt, der die notwendige Lagermenge um das Mehrfache überstieg; es bestand die Gefahr, daß aus diesem Überflusse eine dauernde Schädigung der deutschen Spiritusindustrie erwachsen müsse, wenn es nicht gelang, für diese Mengen Verwendung zu finden.

Die Einschränkung der Spiritusproduktion während des Brennjahres 1902/03 ermöglichte es, aus jenem Vorrat neben der Jahreserzeugung noch etwa 70 Millionen Liter r. A. zu verwenden.

Die Zentrale für Spiritusverwertung leistete an die ihr angeschlossenen Brennereien für das Brennjahr 1902/03 eine Nachzahlung von 4,507 Mk. über den Abschlagspreis von 36 Mk.

Für das Brennjahr 1903/04 war eine Produktionseinschränkung nicht mehr nötig. Es wurde lediglich eine Produktionsbindung betrieben, d. h. eine Bindung bezüglich der Höchstmenge der Produktion, während im Vorjahre die Erzeugung auf 82 % eines bestimmten Jahresdurchschnitts festgelegt war, sollte sie im Jahre 1903/04 100 % dieses Durchschnitts bei einem Abschlagspreise von 40 Mk. betragen. Da indessen die Kartoffelernte mäßig war und andererseits der Export von Speisekartoffeln infolge von Missernten in Holland und England den Bedarf steigerte, auch die hohen von den Stärkfabriken gebotenen Preise den Wert der Kartoffeln erhöhten, setzte die Zentrale den Abschlagspreis auf 45 Mk. herauf und dehnte das Produktionsrecht für die einzelnen Brennereien bis auf 150 % der festgelegten Jahresdurchschnittsmenge aus. Es hat den Anschein, als wenn trotz des hohen Spirituspreises und der großen Produktionsmöglichkeit die Erzeugung unzulänglich bleibt, und man wird mit einem frühen Beginn des nächsten Brennjahres rechnen müssen, um das für den voraussichtlichen Bedarf notwendige Produkt zu erhalten.

**Likör-  
fabri-  
kation.**

Immerhin bleibt die Gefahr bestehen, daß im Sommer und Herbst durch den Mangel an Ware eine weitere Preissteigerung eintreten wird, die den Absatz der Likörfabriken, der schon durch die hohen Spritpreise des letzten Jahres stark gelitten hat, weiter einschränken muß. Günstig für diesen Geschäftszweig wirkten die seit dem

1. September verbilligten Zuckerpreise. Von den Thorner Likörfabriken wird wiederum der dringende Wunsch ausgesprochen, daß auf der Uferbahn Stückgutverkehr eingerichtet werden möchte, damit die Erschwerung des Geschäftsbetriebes durch den zeitraubenden Transport nach dem Hauptbahnhofe wegfalle.

Da die Kartoffelernte in Westpreußen geringfügig war und Ostpreußen sogar eine Fehlernte aufwies, so war ein Kartoffelversand im Berichtsjahre vollständig ausgeschlossen. Man mußte vielmehr, um den Bedarf der Brennereien und der Stärkefabriken zu decken, Kartoffeln von auswärts beziehen, und zwar war der Hauptlieferant die Provinz Posen. Hier war die Kartoffelernte sowohl nach Menge als Güte hervorragend, was in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß man in Posen schon lange die Kartoffelkultur mit großer Sorgfalt betreibt und namentlich Wert auf die Auswahl vorzüglicher Saatkartoffeln legt, während dagegen in Westpreußen die Kartoffelkultur ziemlich stiefmütterlich behandelt wird. An einen Kartoffelbezug aus Polen war gar nicht zu denken, ja es sind sogar Kartoffeln zur Saat dorthin exportiert worden. Die Preise für Fabrikkartoffeln betragen nach der Ernte 1,25 Mk. für den Zentner und stiegen dann bis zum Frühjahr auf 2 Mk., gingen dann aber wieder etwas herab, da größere Mengen, als man erwartet hatte, noch auf den Markt kamen. Der Kartoffelhandel in Westpreußen geht immer mehr zurück, wozu namentlich die Zerschlagung der großen Güter durch die Ansiedlungskommission beiträgt.

**Kartoffelhandel.**

Von der Stärkefabrik der Deutschen Brüder-Unität in Thorn ging uns folgender Bericht zu:

**Stärkefabrik.**

„Unsre vierte Kampagne (1902/03) beendeten wir Ende Februar 1903 bei Preisen für Prima Kartoffelmehl von  $18\frac{1}{2}$ — $18\frac{3}{4}$  Mk. Unsre fünfte Kampagne (1903/04) begann Anfang Oktober ej. bei Preisen für Prima Kartoffelmehl von 19— $19\frac{1}{4}$  Mk. pro 100 kg. Infolge von einer sehr verschieden ausgefallenen Kartoffelernte, welche im Durchschnitt als keine befriedigende bezeichnet werden kann, haben sich die Preise für fertiges Fabrikat nicht nur behauptet, sondern weiter befestigt, so daß wir Ende Dezember v. Js. 21 Mk. für unser Prima Kartoffelmehl erzielen konnten. Diese Preissteigerung ist lediglich auf eine geringere Kartoffelernte als im Jahre zuvor zurückzuführen, vornehmlich in Ost- und Westpreußen, während die Provinz Posen und besonders Schlesien bessere Ernteerträge aufzuweisen hatten. Der Stärkegehalt der hier zur Verarbeitung gelangten Kartoffeln ist besser als im vergangenen Jahre und haben wir einen Durchschnitt von 19 % Stärkegehalt zu verzeichnen. Bei Beginn der Kampagne

wurde von den größeren Fabriken 6 Pf. per Prozent Stärkegehalt ab Verladestation geboten. Durch die Konkurrenz des Zwischenhandels und begünstigt durch die Tatsache, daß dieser Preis zu niedrig im Verhältnis zum Ernteaussfall bemessen war, mußte bald 1 Pf. zugelegt werden, und wurde schließlich 8 Pf. per Prozent Stärkegehalt bezahlt. Die Dauer der Kampagne 1903/04 wird voraussichtlich keine lange sein, da die noch nicht aufgenommenen Kartoffelvorräte gänzlich ihren Weg in die Brennereien und den Konsum finden werden. Ob die Preise für Kartoffelfabrikate noch weiter steigen werden, läßt sich nicht voraussagen, jedenfalls finden die Herren Landwirte in diesem Jahre ihre Rechnung und werden sich hoffentlich in Zukunft dem Kartoffelbau in größerem Umfange widmen. Dieses wäre in unsrer näheren Umgegend besonders erwünscht.

Als Wunsch von lokaler Bedeutung bleibt nach wie vor eine Postagentur in der Jakobsvorstadt und würden wir einer verehrlichen Handelskammer zu Dank verpflichtet sein, wenn sie uns dazu verhelfen könnte.

Von einer Förderung unsrer Geschäftslage durch die Raiffeisen-genossenschaft in Verbindung mit der Ansiedlungskommission kann bei uns nicht die Rede sein, wohl aber davon, daß uns durch den Ankauf von größeren Landkomplexen seitens der Ansiedlungskommission alljährlich große Posten Kartoffeln verloren gehen, die uns früher von den Herren Großgrundbesitzern, welche an die Ansiedlungskommission verkauft haben, angeboten wurden.“

#### Holzhandel.

Wenn man die Lage des diesjährigen Holzhandels genauer beurteilen will, ist es erforderlich, daß man zunächst einen kurzen Rückblick dem Vorjahre widmet. Wie allgemein bekannt, waren die für Rundhölzer im Herbst des vorigen Jahres gezahlten Einkaufspreise infolge der nur geringen Einfuhr hier auf der Weichsel ungemein hoch, so daß die Konsumenten ihren Bedarf, soweit angängig, einschränkten oder von Abschlüssen vielfach überhaupt absahen. Dieses geschah namentlich aus dem Grunde, weil die für Schnittmaterialien zu erzielenden Preise in keinem Verhältnis zu den Einkaufspreisen standen und auch die vorhandenen Läger noch gut besetzt waren. Die Konjunktur besserte sich jedoch späterhin allmählich, so daß die vorhandenen Vorräte durch die immer größer werdende Nachfrage bald geräumt wurden. Deutsche Händler kauften hierauf wieder größere Posten Rundholz in Rußland ein und legten angemessene Preise dafür an, die nicht viel hinter den im Herbst des Vorjahres gezahlten Preisen zurückblieben.

Es gingen auf diese Weise bereits ca. 350000 Rundhölzer auf den russischen Ablagen in den Besitz deutscher Konsumenten über.

Die russischen Importeure, nunmehr gleichfalls angeregt, bemühten sich, ein möglichst großes Quantum von Hölzern herunter zu bringen, in der sicheren Voraussetzung, auch dieses Jahr wieder günstigen Absatz für ihre Waren zu finden, worin sie sich denn auch nicht getäuscht hatten. Ein großer Teil von Interessenten und Händlern neigte zwar zeitweise der Ansicht zu, daß Windbrüche und Nonnenfraß in den deutschen Waldungen nicht ohne Einfluß auf die Tendenz des Marktes bleiben würden, jedoch traf das nicht zu, vielmehr blieben die Preise auch bis gegen Ende der Saison mit einigen unbedeutenden Ausnahmen ziemlich fest, so daß die Verkäufer mit den erzielten Erlösen nach jeder Hinsicht zufrieden sein können.

Es wurden u. a. in den Provinzen Brandenburg, Posen und Schlesien durch Windbrüche ca. 1000000 Kubikmeter Nadel- und Laubhölzer, meist geringerer Qualität, zum Angebot gebracht; ferner gelangten in den Magdeburger Forsten infolge von Nonnenfraß ca. 1—200000 Kubikmeter Hölzer zum Verkauf.

Trotzdem also zeitweise von verschiedenen Interessententreisen mit Rücksicht hierauf eine abwartende Stellung eingenommen wurde, sah man sich, namentlich soweit die Mühlenbesitzer hierbei in Betracht kamen, schließlich doch genötigt, die geforderten Preise zu bewilligen, weil sie sich nicht der Gefahr eines späteren Stillstandes ihrer Werke aussetzen wollten. Das in diesem Jahre dreimal in kurzen Unterbrechungen wiederkehrende Hochwasser war zwar für die Verflößung recht störend, hat den russischen Importeuren jedoch keinen nennenswerten Schaden gebracht, wenn man davon absieht, daß das Festhalten und Verankern der Hölzer einen Kostenaufwand bis zu 500 Mk. pro Trast verursacht hat.

Bei dieser Gelegenheit trat die Notwendigkeit eines Holzhafens bei Thorn wieder einmal recht lebhaft zutage, so daß es für alle beteiligten Kreise nur als wünschenswert erachtet werden muß, daß mit dem Bau des projektierten Hafens auch baldigst begonnen wird.

Der gegen Ende der Saison in Bromberg und Schulitz ausgebrochene Hafenarbeiterstreik wirkte auf die Verkäufe, die dadurch gehemmt, teilweise sogar für kurze Zeit gänzlich unterbrochen wurden, störend ein, ebenso trat ein nicht unmerklicher Preisrückschlag ein.

Es sind im Ganzen 1887 Trasten in diesem Jahre bei Schillno über die preußische Grenze gekommen. Der ungefähre Wert dieser Hölzer beziffert sich wie folgt:

785814	kief.	Rundhölzer . . . . .	à 25,—	Mt. =	19645350,—	Mt.
661412	"	Balken, Mauerl., Timber	à 12,50	" "	8267650,—	"
504800	"	Sleeper . . . . .	à 5,50	" "	2776400,—	"
24395	"	Riegelhölzer . . . . .	à 1,25	" "	30493,75	"
716308	"	Schwellen I. und II. . . . .	à 2,50	" "	1790795,—	"
3400	"	Tramwayschw. I. u. II. . . . .	à 2,—	" "	6800,—	"
40959	tann.	Rundhölzer . . . . .	à 20,—	" "	819180,—	"
20867	"	Balken und Mauerl. . . . .	à 10,—	" "	208670,—	"
186800	Rund-	Esfen . . . . .	à 15,—	" "	2802000,—	"
1896	"	Eſchen . . . . .	à 15,—	" "	28440,—	"
336	"	Eſpen . . . . .	à 7,50	" "	2520,—	"
505	"	Birken . . . . .	à 7,50	" "	3787,50	"
123	"	Rüſtern . . . . .	à 10,—	" "	1230,—	"
730	"	Weißbuchen . . . . .	à 10,—	" "	7300,—	"
9891	eichene	Rundhölzer . . . . .	à 20,—	" "	19782,—	"
109825	"	Rundſchwellen . . . . .	à 4,50	" "	494212,50	"
27512	"	Blançons u. □Eichen	à 30,—	" "	825360,—	"
10067	"	Kreuzhölzer . . . . .	à 2,—	" "	20134,—	"
317	"	Zaunpfähle . . . . .	à 2,—	" "	634,—	"
194737	"	Schwellen I. u. II. . . . .	à 4,—	" "	778948,—	"
4113	"	Weichenschw. I. u. II. . . . .	à 5,—	" "	20565,—	"
35148	"	Tramwayschw. I. u. II. . . . .	à 2,—	" "	70296,—	"
16614	"	Stäbe . . . . .	à 25	" "	4153,50	"
33555	"	Blamiſer . . . . .	à 75	" "	25166,25	"
118815	"	Speichen . . . . .	à 15	" "	17822,—	"
146	"	halbrunde Schwellen	à 2,00	" "	292,—	"
1	"	Œhorn . . . . .	à —,—	" "	—,—	"
					zusammen	38667981,50 Mt.

Nach Lieve a. D. gelangten von dieſem Quantum bis Schluß der Saiſon (15. November 1903) folgende Hölzer:

Rundkiefern . . . . .	343068	Stück.
Kief. Mauerlatten, Balken, Timber . . . . .	169175	"
" Schwellen . . . . .	69290	"
" Riegelhölzer . . . . .	17621	"
Rundtannen . . . . .	14552	"
Tann. Mauerlatten und Balken . . . . .	3727	"
Rund-Eſfen . . . . .	19135	"
" Eſchen . . . . .	22	"
" Eichen . . . . .	2777	"

Eich. Plançons und □Eichen . . . . .	7 Stück.
„ Schwellen . . . . .	661 „
„ Speichen . . . . .	20190 „

Bezahlt wurden nachstehende Preise für die einzelnen Sortimente:

## 1. Rundholz:

Kiefern . . . . .	pro Kubiffuß	60—80 Pf.
Tannen . . . . .	„	50—55 „
Eichen . . . . .	„	70—90 „
Espen . . . . .	„	50 „
Esen . . . . .	„	65—85 „
Weißbuchen . . . . .	„	70—80 „
Eichen . . . . .	„	60—105 „
Rüstern . . . . .	„	60—70 „

## 2. Kantholz:

Russische Mauerlatten . . . . .	pro Kubiffuß	1,05—1,10 Mk.
Galizische „ . . . . .	„	70—75 Pf.
Sleeper . . . . .	„	80—85 „
Timber . . . . .	„	1,05 Mk.
Eich. Schwellen . . . . .	pro Stück	4,30 „
Kief. „ . . . . .	„	2,60—2,80 „
Plançons . . . . .	„	2,30—2,75 „

Die Aussichten für nächstes Jahr dürfen keineswegs als ungünstig erachtet werden, obwohl solche der Hauptsache nach von dem zur Ausfuhr gelangenden Holzquantum abhängig sind und sich daher heute etwas Positives noch nicht darüber sagen läßt. Es werden jedoch in Rußland, sowie auch Galizien für nächstes Jahr wieder recht hohe Einkaufspreise gefordert und auch bezahlt.

Die hohen Rohholzpreise, die die Schneidemühlen anlegen mußten, waren namentlich für die Thorner Werke nachteilig, da es diesen nicht möglich war, beim Verkauf der Schnittwaren entsprechende Preise zu erzielen. In Thorn wurde wenig gebaut und der Absatz nach auswärts beschränkte sich auf die Umgegend und die Provinz Posen. Die Weichselniederung, die durch Hochwasser sehr gelitten hatte, kaufte wenig und das Wenige auf Borg. Die Ansiedlungskommission kaufte meistens die bebeilten Bauhölzer direkt von den Weichselholzhändlern und ließ sich die geringere Bretterware größtenteils von ostpreussischen Sägewerken schicken. Trotz der hohen Rohholzpreise war für Bauholz und geringere Bretterware nicht mehr im Preise wie 1902 zu erzielen. Gute Bretterware in Kiefer (Tischlerholz) war sehr begehrt und brachte annähernd gute Preise. In sämtlichen Laubhölzern, mit Ausnahme

Holz-  
schneides-  
mühlen.

von Erle, war wenig Nachfrage und man fand nur zu niedrigen Preisen einigen Absatz. Erlenschnittmaterial war begehrt und es wurden etwas bessere Preise als 1902 bezahlt. Durch den jährlich wachsenden Verkehr auf der Uferbahn werden die Holzauswaschplätze von Jahr zu Jahr immer kleiner. So reichten sie im Herbst 1903 nicht mehr zu und die Folge davon war, daß die hiesigen Schneidemühlen in der letzten Zeit nichts mehr einkaufen konnten. Eine hiesige Mühle, welche keinen Platz zum Auswaschen oberhalb des Winterhafens bekommen konnte, mußte weit hinter dem Pionier-Wasserübungsplatz ca. 3 Trasten Rundholz hinunterflößen und dort auswaschen lassen, was bei dem ungünstigen Ufer und dem weiten Holztransport ganz bedeutende Mehrunkosten verursachte. Wenn nicht bald größere Auswaschplätze an dem rechtsseitigen Weichselufer geschaffen werden, oder durch den Holzhafen die hiesigen Sägewerke Erleichterung finden, muß das Holzgeschäft in Thorn von Jahr zu Jahr zurückgehen.

Günstiger lauten die Berichte aus den kleinen Städten unsres Bezirks, und namentlich aus Briesen, Kulm und Lautenburg wird uns mitgeteilt, daß das Geschäft der Schneidemühlen lebhaft und gewinnbringend gewesen ist.

**Herstellung  
von  
Fahreisen.**

Die Fahreisenfabrikation in Kulm hat im letzten Jahre einen bedeutend größeren Umfang gehabt als in den vorhergehenden Jahren, doch wird diese jetzt blühende Industrie voraussichtlich bald aus Mangel an Material zu Grunde gehen, da der Strombauaufstus einige tausend Morgen gut bestandener Weidekämpen der Stromstrecke Gemlik—Piedel angekauft hat, die bis Ende 1904 sämtlich gerodet sein müssen. Auch die oberhalb Kulms liegenden Weidekämpen sollen später angekauft und gerodet werden.

**Bier-  
brauerei.**

Die Geschäftslage der Bierbrauerei zeigte auch im vergangenen Jahre keine Besserung, woran hauptsächlich die nassen und kalten, den Konsum beeinträchtigenden Witterungsverhältnisse schuld waren. Bei den meisten Brauereien unsres Bezirks ist der Absatz zurückgegangen. Dazu kam, daß die Gerste der Ernte von 1902 sich sehr schlecht vermälzte und die Hopfenpreise bedeutend gestiegen waren. Unter diesen Mißhelligkeiten litten die kleineren und mittleren Brauereien, die schon in guten Jahren einen schweren Existenzkampf führen, ganz beträchtlich, und wir wollen, um zu zeigen, welche Schmerzen man in diesen Kreisen empfindet, hier dem Besitzer einer mittleren Brauerei das Wort geben:

„Schmerzlich empfunden wird allgemein in Brauerkreisen, daß die königliche Staatsregierung den vielfach in Wort und Schrift

geäußerten Wünschen um Einführung des Surrogatverbots und des Staffeltarifs vollständig teilnahmslos gegenübersteht. Ich muß an dieser Stelle ganz besonders betonen, daß von deren schließlicher Einführung oder Nichteinführung die Existenz der meisten mittleren und kleinen Brauereien abhängt, die durch die rücksichtsloseste Konkurrenz der größeren und kapitalkäftigeren Betriebe immer mehr auf das allerhärteste bedrängt werden. Bierpreise bei denen entschieden nichts mehr zu verdienen ist, ja noch bares Geld obendrein, werden den Kunden bewilligt, nur um den kapitalschwächeren Kollegen nicht aufkommen zu lassen, und ihn dem sicheren Ruine zu überliefern. Die verschiedensten Anstrengungen von Seiten anständigerer und auch verständigerer Brauer, dieses wüste Gebahren durch Gründung wirtschaftlicher Vereinigungen mit strengen Verträgen wieder in gesunde Bahnen zu lenken, haben nur zum allerkleinsten Teile Erfolg gehabt.

Die gesetzliche Einführung des Staffeltarifs würde diesem ruinösen Treiben nach meiner Ansicht ein wirksames Ende bereiten und dem Brauermittelstand, an dessen Erhaltung gerade den kleineren Städten des Reichs außerordentlich viel gelegen sein muß, die weitere Existenz sichern.

Hierzu würde auch die Belegung kleiner Städte mit Militär, wie schon wiederholentlich in meinen Jahresberichten betont, außerordentlich beitragen, ganz abgesehen von dem äußerst wichtigen Faktor, daß dadurch namentlich auch in den kleineren Städten der Ostmarken das Deutschtum außerordentlich gefördert, mindestens aber erreicht werden würde, daß eine große Anzahl deutscher Gewerbetreibender in ihren verschiedenen Berufen auch kräftigst gefördert werden könnte. Leider ist nach dieser Richtung hin ein Eingehen auf die Wünsche der kleinen Kommunen gar nicht zu erwarten.

Sehr ungünstigen Einfluß auf die Lage der Brauindustrie und insbesondere auf die Werte der einzelnen Betriebe hat auch der bekannte ministerielle Erlaß bezüglich der Konzessionierung des Flaschenbierhandels ausgeübt. Er hat große Beunruhigung in weiteste Kreise nicht nur der Brauindustrie, sondern auch der interessierten Finanz getragen, aber auch erfreulicherweise überall, namentlich auch im großen Publikum die heftigste Gegnerschaft gefunden, so daß wohl mit Sicherheit angenommen werden kann, daß dieses Projekt nicht zur Reife gedeihen wird.

Auch der famose Antrag des Grafen Douglas, welcher eine Abänderung der Gewerbeordnung und damit nicht mehr und nicht weniger als eine Anebelung des heute schon unter Polizeiaufsicht

stehenden Gastwirtsgewerbes bezweckt und damit verbunden eine Schädigung der Brauindustrie im Gefolge haben würde, ist überall in den beteiligten Kreisen auf die schärfste Opposition gestoßen und hat mitunter recht herbe Kritiken seitens der Presse erfahren müssen.

Aus dem vorstehend Angeführten geht leider klar hervor, daß, so unerfindlich dieses auch ist, von seiten der Kgl. Staatsregierung leider bisher nichts geschehen ist, um eine so nutzbringende und gesunde Industrie, wie die Brauindustrie zu heben, sondern immer wieder von neuem Vorstöße gemacht werden, um ihr neue Lasten aufzubürden. Eine Besserung hierin ist leider in absehbarer Zeit und nach den bisherigen Erfahrungen nicht zu erwarten und so sieht der Brauer mutlos einer trostlosen Zukunft entgegen.

Der lange gehegte Wunsch der Brauer nach einer gesetzlichen Regelung und damit verbundener amtlicher Eichung sämtlicher Biertransportgefäße scheint erfreulicherweise in Erfüllung gehen zu sollen, wenn man eine kürzlich an alle Brauereivereinigungen ergangene Anfrage der Kaiserl. Normaleichungskommission dahin deuten darf. Hoffentlich läßt die Erledigung dieser Angelegenheit nicht zu lange auf sich warten.

Was den Gebinde- und Flaschenschutz anlangt, so treffen den Brauer wohl die größten Verluste, da dessen Flaschen und Gebinde von dem großen Publikum meistens als vogelfrei und wertlos behandelt und zu allen möglichen und unmöglichen Zwecken gemißbraucht werden. Gerichtliches Vorgehen gegen solche Sünder hat meistens keinen Erfolg, da es sehr schwer hält die Betreffenden zu überführen, und läßt sich auch hier nur durch die Gesetzgebung oder gemeinsames Vorgehen etwas erreichen. Da das Letztere indessen kaum jemals zu erreichen sein wird, so bleibt nur das Erstere übrig und sind auch nach dieser Richtung hin schon wiederholt Petitionen an die zuständigen Stellen ergangen. Der Erfolg kommt vielleicht noch.“

**Wein-  
handel.**

Auch in dem Berichtsjahre hat der Weinhandel eine Hebung nicht erfahren; der Absatz bewegte sich hauptsächlich in kleinen und Mittelweinen, wogegen der Bedarf an besseren und feineren Weinen keine Zunahme aufwies.

Die prohibitiv wirkenden hohen Zölle Rußlands auf ausländische Weine haben den Verkehr nach unserm großen Nachbarreiche sehr eingeschränkt, und es bleibt daher zu wünschen, daß ein guter Handelsvertrag mit Rußland in dieser Richtung eine Besserung herbeiführt, damit wir zu dem früheren lebhaften Export dahin wieder zurückkehren.

Im Interesse des Weinhandels bleibt auch zu wünschen, daß die aus Portugal eingehenden Weine zu den gleichen Zöllen wie die aus andern Exportländern herkommenden Weine tarifiert werden, damit die beschwerliche Ausstellung von Ursprungszeugnissen, sowie die Hinterlegung eines Differenzzolles bei Einlagerung der portugiesischen Weine in das Teilungslager beseitigt werde.

Eine nachteilige Konkurrenz erfährt der reelle Weinhandel durch die immer wiederkehrenden Verkäufe aus Liquidationsmassen, namentlich Berliner und Hamburger Häuser, durch welche dem konsumierenden Publikum zu anscheinend sehr billigen Preisen mit Erfolg Offerten gemacht werden, die zu Enttäuschungen führen.

Bordeaux-Weine. Im Departement der Gironde hat die Ernte infolge der ungünstigen Witterung und namentlich infolge des durch Hagel und Nachfröste angerichteten Schadens einen sehr geringen Ertrag ergeben; der Ertrag der Ernte in der Gironde ist nächst 1897 der kleinste seit 1890 gewesen. Die Qualität der 1903er Weine ist sehr ungleich ausgefallen, sie scheint besser als die Qualität der 1902er Weine zu sein, aber im ganzen macht der Jahrgang bis jetzt keinen guten Eindruck, und der Handel hat bisher ihm gegenüber Zurückhaltung beobachtet. Bessere Dienste erweisen die Weine des 1901 und 1900er Jahrganges; besonders die ersteren sind gesund und elegant, sowohl im Bukett als auch im Geschmack, auch zeichnen sie sich aus durch Billigkeit. Eine große Zukunft im Hinblick auf ihre Entwicklung versprechen die 1893er und 1899er Weine.

Am Rhein und an der Mosel sind die 1903er Lese quantitativ besser ausgefallen, als anfänglich bei dem ungünstigen Verlauf der Jahreswitterung angenommen werden konnte; der Durchschnittsertrag kann auf einen halben Herbst angenommen werden. An der Mosel hat die Produktion infolge der Anlage neuer Weinberge erheblich zugenommen. Die Qualität der Rhein- als auch der Mosel- und Saar-Weine ist nur als mittelmäßig zu bezeichnen, ähnlich dem Vorgänger, und sind Qualitätsweine nicht erzielt worden. Die Preise bewegen sich auf einem niedrigen Niveau.

Das Geschäftsjahr 1903 kann für die Honigfuchenindustrie als ein befriedigendes angesehen werden. Der Absatz der Fabrikate war zwar während des regnerischen Sommers durch die insolge dessen beeinträchtigten Märkte und Messen in den östlichen Provinzen nicht so lebhaft wie im Vorjahre, erlangte aber dafür in der Hochsaison eine erhebliche Steigerung.

**Honig-  
fuchen.**

Die Preisbildung für Rohstoffe war im allgemeinen von niedriger Tendenz, besonders bei Mehl. Auch bei amerikanischem Honig und Mandeln zeigte sich diese Erscheinung. Von großer Bedeutung war das Inkrafttreten der Zuckerkonvention, wengleich sich der Segen der Verbilligung des Zuckers im abgelaufenen Jahre nur noch zu einem Teile bemerkbar machen konnte, während er für 1904 in vollem Umfange sich betätigen wird. Im Gegensatz zu vorgenannten Rohstoffen bedingten Quertreibereien aller Art eine unverhältnismäßige Preiserhöhung für inländischen Wabenhonig, die sich bei dem reichlichen Ernteausfall in keiner Weise rechtfertigen ließ. Die Preise für das gewonnene Wachs waren gut. Die Preise für das fertige Fabrikat gingen weiter zurück, so daß der Vorteil des günstigen Einkaufs der Rohstoffe zum Teil wieder wettgemacht wurde. Die Kreditverhältnisse zeigten keine Tendenz zum Besseren, wengleich größere Verluste erspart blieben.

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

Der Umsatz zeigte 1903 eine kleine Besserung gegen das vorausgegangene Jahr. Dagegen erfüllten die billigen Zuckerpreise nicht die darauf gesetzten Erwartungen, da infolge des scharfen Wettbewerbs die Preise für Zuckerwaren erheblich zurückgingen.

**Leder und  
Schuhe.**

Bei Leder war der Bedarf das ganze Jahr ein ziemlich lebhafter und es wurden von den Konsumenten endlich auch etwas höhere Preise bewilligt; trotzdem blieb das Geschäft ein gequältes.

Der in der Lederbranche von den Abnehmern beanspruchte Kredit wird immer ausgedehnter und dieser ungesunde Kredit muß dazu führen, die Verhältnisse aller Beteiligten zu verschlechtern. In dem Berichtsjahre ging Geld besonders schlecht ein und manches Geschäft mußte abgelehnt werden, weil auf längst fällige Kredite Abzahlungen nicht oder nur in zu geringen Beträgen gemacht, wohl aber weitere Lieferungen verlangt wurden.

Die Handwerkerinnungen würden etwas Ersprießliches leisten, wenn sie dahin wirken würden, daß ihre Mitglieder kein so maßloses Ziel bewilligen, wie das jetzt von Jahr zu Jahr mehr geschieht. Man hört oft „unter zwei bis drei Jahren bezahlt mich meine Kundschaft nicht“. Daß ein solcher Kredit für den Handwerker ein Krebschaden ist, bedarf wohl keines besonderen Nachweises.

Die Preise für Leder, besonders Blankleder, Roßschuhleder und Rips gingen etwas höher und war in den genannten Artikeln die Nachfrage recht lebhaft.

Rohe Häute und Felle waren zu guten Preisen verkäuflich. Rohe Roßhäute haben einen ungewöhnlich hohen Preis erreicht.

Die Schuhfabriken waren ziemlich flott beschäftigt, doch waren höhere Preise nicht zu erzielen, trotzdem fast alle Rohmaterialien gestiegen sind. Der Betrieb war deshalb wenig lohnend. Arbeitskräfte waren genügend vorhanden.

Im Herbst 1903 zeigte sich eine große Knappheit in Schafstiefeln für Arbeiter, der Nachfrage hierin konnte nicht ganz genügt werden. Die Preissteigerung in diesem Artikel hielt aber auch nicht Stand mit den erhöhten Lederpreisen und jetzt anfangs 1904 haben die Preise den alten Stand wieder erreicht, so daß die Anfertigung von Schafstiefeln ganz unlohnend ist. Dieser Artikel wird auch hauptsächlich in ganz bestimmten Städten z. B. Bischofswerder, Riesenburg, Löbau von Schuhmachern angefertigt, deren Bedürfnisse sehr gering sind, und die mit einer Anzahl von Lehrlingen auch 15 Stunden täglich arbeiten, nur um den Stiefel so billig, wie möglich herstellen zu können. In Thorn ist die Schafstiefel-Fabrikation dem kleineren Handwerker und dem Fabrikanten fast unmöglich.

Wenig zufrieden äußern sich die Seifenfabrikanten über das verflossene Geschäftsjahr. Durch das Aufhören der Preiskonvention sind die Preise der Fabrikate so gedrückt worden, daß trotz der Verbilligung einiger Rohstoffe kein nennenswerter Nutzen erzielt worden ist. Dazu wurde die Einfuhr von Talg durch das im April in Kraft getretene Fleischbeschaugesetz derart erschwert und verteuert, daß die Einfuhr guter Qualitäten kaum noch möglich ist.

**Seifen-  
fabri-  
kation.**

In der Ziegelindustrie hat die im Jahre 1902 begonnene **Ziegeleien.** Besserung angehalten, so daß es möglich war, endlich die langjährigen Bestände der Gramtschener Ziegeleien zu räumen und auch die Produktion aus dem vorigen Jahre, die aber, wie hervorgehoben werden muß, sehr klein war, abzusetzen. Abnehmer für die Gramtschener Ziegel waren die Ansiedlungskommission, staatliche und städtische Behörden, die private Bautätigkeit war dagegen nicht erheblich. Die Preise haben sich etwas gebessert, dieser günstige Umstand ist wohl aber weniger auf einen großen Bedarf, dem keine genügenden Vorräte gegenüberstanden, als darauf zurückzuführen, daß die bisher der Thorer Ziegelei-Vereinigung fern gebliebene Ziegelei von Reinert, Gramtschen nunmehr auch dem Verkaufskontor beigetreten ist.

Auf den Tonziegeleien war der Absatz ein normaler, es wurde im vergangenen Jahre voll fabriziert und man glaubt, daß die noch vorhandenen Bestände vor Beginn der neuen Brennperiode abgesetzt sein werden. Zum ersten Male seit langer Pause haben einige

Behörden Wert darauf gelegt, trotz des teureren Preises Tonsteine an Stelle von Schluffziegeln (Gramtschener) zu verwenden.

Der größte Teil der Steine wurde mit der Bahn versandt. Ein größerer Abnehmer war wieder die Eisenbahn. Die Preise waren unverändert.

In der nächstens beginnenden Kampagne sollen die Gramtschener Ziegeleien ca.  $\frac{3}{4}$  ihres Kontingents, die Rudaker Ziegeleien dagegen voll arbeiten.

Obgleich momentan die Aussichten für die kommende Bauperiode nicht gerade glänzend sind, hofft man, daß doch die private Bautätigkeit in hiesiger Stadt und Umgegend wieder etwas aufgenommen werden und dadurch der Ziegelabsatz ein regulärer sein wird.

Die hier in früheren Jahren erhebliche Produktion von Drainröhren hat fast ganz aufgehört, da die vorhandenen großen Lager für den geringen Bedarf der Landwirte ausreichten. Bedauerlich ist es, daß die Ansiedlungskommission, die einen außerordentlich großen Bedarf in Drainröhren hat, die hiesigen Ziegeleien in den letzten Jahren bei Vergabung von Lieferung nicht mehr berücksichtigt. Die Ansiedlungskommission kauft im Submissionswege und trotzdem hiesige Fabriken öfter die Mindestfordernden waren, ist ein Zuschlag nicht erfolgt.

Nach den uns zugegangenen Berichten sind übrigens nicht nur die Ziegeleien bei Thorn, sondern auch die übrigen Ziegeleibetriebe unsres Bezirks leidlich beschäftigt gewesen.

**Stab- und  
Formeisen,  
Eisen-  
waren und  
Metalle.**

Auch im Berichtsjahre 1903 hat sich ein stärkerer Bedarf in Stabeisen und groben Eisenwaren nicht bemerkbar gemacht. Die Marktlage war in bezug auf die Preisgestaltung von einer großen Unklarheit, die eine Entwicklung des Geschäfts nicht aufkommen ließ. Wohl versuchten einzelne Gruppen der Walzeisenwerke, speziell die schlesische, bei Beginn des Frühjahrsgeschäfts kleine Preiserhöhungen vorzunehmen, jedoch konnten diese schon um Mitte des Jahres nicht mehr aufrecht gehalten werden. Die Ursache für diese unsicheren Verhältnisse war die Frage, ob der seit Jahr und Tag von den führenden Werken Deutschlands geplante Stahlwerksverband zustande kommen würde oder nicht. Noch gegen Ende des Berichtsjahres war allgemein die Ansicht vorherrschend, daß es nicht gelingen würde, die vielen Werke, die in erster Reihe eigene Interessen vertraten und gegenüber diesen die allgemeinen Interessen zurückstellten, unter einen Hut zu bringen. Trotzdem ist der Stahlwerksverband Anfang 1904 zustande gekommen und es gehören ihm sämtliche maßgebenden Werke Deutschlands an. Bis auf weiteres erstreckt sich die Verbandstätigkeit allerdings nur auf

Schienen, Träger usw. Zurzeit schweben indes Verhandlungen, die dahin führen, auch alle übrigen Walzfabrikate, insbesondere Stabeisen, in den Bereich des Stahlwerksverbandes zu ziehen. Es ist anzunehmen, daß diese Bestrebungen zum Ziele führen werden.

Inwieweit der Verband auf eine günstigere Entwicklung in der Montan- und Eisenindustrie Einfluß haben wird, muß abgewartet werden. Wenn die leitenden Personen dieses großen Unternehmens es verstehen werden, Licht und Schatten gleichmäßig zu verteilen und die ihnen zu Gebote stehende Macht nicht nur zum Vorteil der Verbandswerke ausnutzen, sondern auch die Abnehmer mit Gerechtigkeit und Milde behandeln werden, so ist zu hoffen, daß der Verband seinen Zweck, eine wirtschaftliche Gesundung und Erstartung unsrer Eisenindustrie herbeizuführen und den bisherigen unerträglichen Preisunterbietungen und der gegenseitigen Bekämpfung ein Ende zu machen, erreichen wird.

Was die Lage der Branche an unserm Platze und in unsrer Provinz anbetrifft, so müssen wir leider berichten, daß sich das Geschäft im verflossenen Jahre in außergewöhnlich engen Grenzen bewegte. Ganz besonders beschränkte sich das Provinzgeschäft nur auf ganz minimale Umsätze. Der Kleinhandel reduzierte seine Einkäufe in Anbetracht der unklaren Verhältnisse auf das notwendigste. Daher konnte der Thorner Großhandel noch nicht einmal die Umsätze der vorangegangenen schlechten Jahre erreichen. Zum großen Teil ist diese traurige Geschäftslage des Thorner Eisengroßhandels auf den Umstand zurückzuführen, daß sich die Verkehrsverhältnisse seit einer Reihe von Jahren für Thorn sehr verschlechtert haben und zwar zugunsten unsrer Nachbarstädte Bromberg und Danzig. Der weitere Ausbau der Eisenbahnen ist daher zur dringenden Existenzfrage für den Thorner Handel im allgemeinen und für den Eisengroßhandel, bei dem die Frachten eine wesentliche Rolle spielen, insbesondere, geworden.

Das Platzgeschäft konnten die Neubauten des Stadttheaters und der Fortbildungsschule nicht beleben, da an diesen Bauten nur wenige Unternehmer beteiligt sind, während die Privatbautätigkeit fast vollständig daniederlag. Auch der Umsatz in Stabeisen und Eisenblechen und in Konstruktionsmaterialien mit den hiesigen Maschinenfabriken war nur ein sehr minimaler, da es unsern Maschinenfabriken in Anbetracht der billigen Angebote der westlichen Werke nicht gelungen ist, größere Objekte für den Fiskus, welche sämtlich im öffentlichen Submissionsverfahren vergeben werden, hereinzubekommen. Es wäre wünschenswert, wenn der Staat bei Vergabung von Eisenkonstruktionen

usw. für die hiesige Provinz mehr die einheimische Industrie berücksichtigen wollte.

Die Kreditverhältnisse haben sich im Berichtsjahre leider nicht gebessert. Die kleinen Händler in der Provinz klagen nach wie vor darüber, daß die Landwirtschaft sehr langsam zahlt. Die selbstverständliche Folge davon ist, daß der Kleinhandel große Kredite und Akzept-Prolongationen bei dem Großhandel in Anspruch nehmen muß.

Aus der folgenden Zusammenstellung sind die Preise zu ersehen, welche vom hiesigen Großhandel am Schluß des Berichtsjahres notiert wurden:

Stabeisen . .	13,—	Mk. pro 100 kg	gegen 12,50	Mk. im Vorjahre
T Träger . .	13,50	" " " "	13,—	" " "
Grobbleche . .	14,50	" " " "	15,—	" " "
Feinbleche . .	14,—	" " " "	15,—	" " "
Drahtstifte . .	18,—	" " " "	19,50	" " "
Blei . . . .	26,—	" " " "	wie im Vorjahre	
Zinn . . . .	275,—	" " " "	gegen 255,—	Mk. im Vorjahre
Zinkbleche . .	52,—	" " " "	50,—	" " "

alles Grundpreise franko Waggon Thorn.

Das Geschäft in Eisen und Eisenwaren mit Rußland hat im Berichtsjahre eine weitere Einbuße erlitten, da die Eisenhändler in Rußland ihren Bedarf jetzt ausnahmslos im eigenen Lande wesentlich billiger als bei uns decken können. Bevor die hohen Zollsätze auf deutsches Eisen und grobe Eisenwaren nicht verschwinden, wird auf eine Zunahme des Umsatzes mit Rußland nicht zu rechnen sein.

#### Maschinenbau.

Den Geschäftsgang der Maschinenfabriken kann man nicht gerade als schlecht bezeichnen, doch ließ er manches zu wünschen übrig. Infolge der einigermaßen gut ausgefallenen Ernte war zwar der Absatz in landwirtschaftlichen Maschinen etwas besser, jedoch konnte er nur zu gedrückten Preisen und gegen Einräumung sehr langfristiger Zahlungsfristen erreicht werden, da die Nachwirkungen der letzten Mißernten nur zum Teil erst behoben waren und noch immer die Kauflust des landwirtschaftlichen Publikums beeinträchtigt. Großen dauernden Schaden erleiden unsre Fabriken durch den Ankauf größerer Güter in Thorer und in den anliegenden Kreisen seitens der königlichen Ansiedlungskommission, deren kapitalkräftige Besitzer größtenteils ihre Kunden waren. Es wäre nun wenigstens zu wünschen, daß die Ansiedlungskommission die neu zuziehenden Ansiedler beratend auf die lokalen Fabrikate aufmerksam machte, deren Bezug ihnen doch bei der Nähe der Fabriken mannigfache Vorteile bietet.

Auch in andern Zweigen der Fabrikation machen sich die Nachwirkungen des geschäftlichen Niedergangs, unter dem Deutschland gelitten, noch immer unangenehm bemerkbar. Vergrößerungen oder Erneuerungen industrieller Betriebe wurden überall tunlichst zurückgestellt, dort aber, wo Aufträge in Aussicht standen, verursachte der scharfe Wettbewerb einen Preisdruck, der es ausschloß, mit auch nur einigermaßen nennenswertem Gewinn zu liefern. Am schlimmsten machte sich diese Erscheinung bei behördlichen Submissionen und zwar hauptsächlich bei Eisenkonstruktionsarbeiten geltend. Bei solider Kalkulation der einzelnen Gegenstände war ein Erfolg nicht zu erwarten, da verschiedene Firmen unter Kostenpreis anboten. Ähnlich lagen die Verhältnisse auf dem Gebiete des Marktes für Eisengußwaren, auf dem noch die mangelnde Bautätigkeit geschäftslähmend wirkte.

Ein Betrieb sah sich infolge dieser Verhältnisse genötigt, seine Arbeiterzahl im Herbst von 200 auf 160 herabzusetzen, und wenn es andern gelang, den alten Arbeiterstamm das ganze Jahr hindurch zu beschäftigen, so war dies nur dadurch möglich, daß man neue, entfernter liegende Absatzgebiete suchte, was jedoch der hohen Fracht und des großen Wettbewerbs der im Westen günstiger liegenden Werke wegen nur mit großen Unkosten möglich war.

An den Preisen der Rohmaterialen, die der billigen Wasserfracht halber zum großen Teil aus dem Auslande bezogen wurden, hat sich im Berichtsjahre wenig geändert, auch haben die sonstigen Kosten der Fabrikation keine Änderung erfahren. Was die Geschäftsverbindung nach dem benachbarten Rußland anlangt, so wird uns berichtet, daß die hohen Zölle eine Ausfuhr dahin nahezu unmöglich machen. Wenn die für ihre Existenz schwer kämpfende Industrie der östlichen Provinzen lebensfähig bleiben soll, ist es daher neben einer Ermäßigung der Frachten auf Rohmaterialen unbedingt nötig, daß der Bedarf der Behörden in hiesiger Gegend möglichst den hier befindlichen Werken überschrieben wird und daß der neue Handelsvertrag mit Rußland eine Ermäßigung der hohen russischen Zollsätze für Maschinen bringt.

Der Geschäftsgang war im Jahre 1903 etwas lebhafter als im Vorjahre zu bezeichnen, trotzdem die Bewohner der Thorner Niederung durch Überschwemmung gelitten und dadurch viel an Kaufkraft verloren hatten, während ihr Verbrauch in regulären Jahren nicht zu unterschätzen ist.

Der Verkehr mit Rußland hat sich wenig gehoben, und wenn von drüben große Aufträge in einzelnen Spezialitäten eingingen, so scheiterten diese Geschäfte daran, daß die inländischen Fabrikanten durch

**Drogen-  
handel.**

Ausstellung von Reversen für feste Einhaltung der vorgeschriebenen Verkaufspreise sich sicherten, ohne die eine Lieferung überhaupt verweigert wurde. Da es sich hierbei um recht große Posten handelt, so wäre es eine berechnete Forderung der Besteller, wenn sie die Waren auch billiger erstehen könnten.

Durch die immer höher gestiegenen Spirituspreise stellten sich auch die medizinischen Tinkturen und Auszüge unverhältnismäßig teuer, so daß der Nutzen für die Verkäufer geringer war, da diese nicht jede Schwankung mitmachen können. Sehr teuer waren Schwefeläther, Kampfer, Schellack, amerikanisches Terpentinöl und Karbolsäure; billiger dagegen die Bleipräparate, Leinöl und Firnis.

#### **Apotheken.**

Über das Apothekenwesen ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

„Der Geschäftsgang in den Apotheken hielt sich im großen und ganzen auf der Höhe des vergangenen Jahres.

Im allgemeinen wurde bemerkt, daß der Umsatz in pharmazeutischen Spezialitäten, die bekanntlich nur einen geringen Nutzen lassen, zunahm, während die Rezeptur etwas zurückging. Besonders ist der Verbrauch von Kindernährmitteln und Kräftigungsmitteln gegen die verflossenen Jahre im Berichtsjahre gestiegen. Unter den Verordnungen der Ärzte befinden sich jetzt häufiger als früher Spezialitäten.

Empfindlich geschädigt wurden die Apotheken durch die am 1. Oktober 1902 in Kraft getretene Novelle zum Branntweinsteuergesetz. Auf Grund derselben ist die bisherige Steuerfreiheit desjenigen Branntweins beseitigt worden, der für Heilzwecke verwendet wurde.

Die Preise in der königlich preussischen Arzneitaxe sind wiederum, wie seit einer Reihe von Jahren, um etwas ermäßigt worden. Die durchaus berechnete Nachttaxe ist zum Leidwesen der Apothekenbesitzer und ihrer Angestellten noch immer nicht eingeführt. Diese Taxe soll lediglich verhindern, daß auch solche Arzneimittel des Nachts geholt werden, die keineswegs nötig gebraucht werden. In fast allen Fällen ist es der wenig gebildete Teil der Bevölkerung, der die Nachtruhe des Apothekers oft ohne jede Not und ohne jeden Zwang stört.

Geklagt wurde auch darüber, daß immer mehr Geschäfte sich Arzneimittel zulegen und daß hier und dort auch starkwirkende Mittel abgegeben werden, zu deren Abgabe sogar die Apotheken nur dann berechnigt sind, wenn ein ärztliches Rezept beigebracht wird.

Die Gehälter und Löhne, die das Personal bezieht, haben auch jetzt noch steigende Richtung.

Zu den zahlreichen gesetzlichen Bestimmungen, die den Apothekerstand betreffen, kamen wieder zwei neue hinzu.

Am 23. Mai 1903 beschloß der Bundesrat in bezug auf die Geheimmittel folgendes: Eine Anzahl dieser Mittel soll nur noch auf ärztliche Verordnung verabsolgt werden; ferner sollen ungefähr hundert Mittel nicht mehr in den Zeitungen oder sonstwie öffentlich angekündigt werden. Weiterhin ist es verboten, auf den Abgabeflächen oder deren Umhüllungen irgendwelche Anpreisungen, gutachtliche Äußerungen, Dankfagungen oder Bestätigungen von Heilerfolgen anzubringen oder derartige Empfehlungen in anderer Weise abzugeben.

Diese Verordnung des Bundesrats, die unbedingt viele, die von der Fabrikation der Geheimmittel leben, erheblich schädigen wird, rief bei diesen natürlich eine starke Erregung hervor. Auch im Handel wird die Verordnung, die zweifellos einen gesetzgeberischen Fehlgriff darstellt, überall nur Unsicherheit und große Ungewißheit erzeugen.

Das zweite Gesetz, das die Apotheken angeht und das am 1. April 1903 in Kraft trat, ist das Süßstoffgesetz.

Danach ist unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs die Saccharinfabrik, A.-G., vorm. Fahlberg, List & Co. in Salbte-Westerhüsen zur Herstellung von Süßstoff ermächtigt worden. Der gesamte Geschäftsbetrieb der Fabrik steht unter amtlicher Überwachung und im Inlande darf die Fabrik nur gegen Vorlegung eines amtlichen Bezugsscheines und nur gegen vorschriftsmäßig ausgestellte Bestellzettel Süßstoff an Apotheken abgeben. Die Apotheken wiederum dürfen Süßstoff entweder gegen Vorlegung des amtlichen Bezugsscheines und vorschriftsmäßig ausgestellten Bestellzettels oder gegen schriftliche, mit Ausstellungstag und Unterschrift versehene Anweisung eines Arztes, Zahnarztes oder Tierarztes verabsolgen. Gegen eine ärztliche Anweisung dürfen nicht mehr als 50 g Süßstoff verabsolgt werden. Süßstofftäfelchen von höchstens 110facher Süßkraft in Glasröhrchen von nicht mehr als 25 Stück mit zusammen nicht über 0,4 Gehalt an reinem Süßstoff dürfen auch ohne ärztliche Anweisung verkauft werden. Die vorgelegten Bezugsscheine sind, nachdem auf ihrer Rückseite der Tag der Abgabe, sowie Art und Menge des abgegebenen Süßstoffes eingetragen und diese Eintragungen durch Beschriftung von Ort und Bezeichnung der abgebenden Apotheke und des Namens ihres Leiters bescheinigt worden ist, dem Besteller zurückzugeben. Die Bestellzettel und die ärztlichen Anweisungen sind zurückzubehalten und, geordnet nach dem Tage der Abgabe des Süßstoffes, dem Süßstoffausgabebuch als Belege beizufügen. Man sieht, daß es den Apotheken und dem Publikum nicht umständlicher hätte gemacht werden können.

Obgleich dieses Gesetz nun keine andern Verkaufsstellen zuläßt

und einzig und allein den Apotheken den Kleinvertrieb des Süßstoffes gestattet, so hat doch der Verkauf von Süßstoff in den Apotheken so sehr nachgelassen, daß den vielen Schreibereien, Berechnungen, Umständlichkeiten und Unkosten gar kein nennenswerter Ertrag gegenübersteht.

Der Geschäftsverkehr mit Rußland hat sich noch immer nicht besser gestaltet. Die Händler und selbst Kranke dürfen eine Reihe von Arzneimitteln überhaupt nicht über die Grenze nach Rußland mitnehmen. An der Grenze werden vorgefundene Arzneien den Leuten abgenommen und dann meistens vor ihren Augen vernichtet. Daß unter solchen Umständen fast keine Arzneien nach Rußland mitgenommen werden, ist einleuchtend.

Einen hohen Preisstand hatten im Berichtsjahre besonders Lebertran, Glycerin, Milchsücker, Sagradarinde, Cascararinde, Senegawurzel, Kampfer, Menthol, Wismut und seine Präparate, Rhabarber, Hydrastisrhizom und Zittwersamen.

Im Preise niedrig waren, abgesehen von kurzen Preishebungen durch spekulative Eingriffe, z. B. Rizinusöl, Perubalsam, Karbolsäure, Kondurangorinde, Brechwurzel, chlorsaures Kali, Opium, Morphinum und Codein.“

**Material-  
waren-  
handel.**

Die wenigen Berichte, die uns aus der Materialwarenbranche zugegangen sind, zeigen, daß der Umsatz der Geschäfte zwar etwas gestiegen ist, der Nutzen dagegen eher geringer geworden sein dürfte. Die Preise für Schmalz, die Ende des Jahres 1902 einen sehr hohen Stand erreicht hatten, sanken herab, wodurch ein vermehrter Absatz ermöglicht wurde. Auch Margarine wurde billiger und Heringe hatten durchweg niedrige Preise. Die Preise für Kaffee und Reis sind dagegen, namentlich gegen Ende des Jahres, nicht unerheblich in die Höhe gegangen. Sehr nachteilig wirkten die gestiegenen Spirituspreise, da gerade in unserm Bezirke das Schank- und Destillationsgeschäft das Rückgrat der meisten Materialwarenhandlungen bildet.

**Textil-  
waren-  
handel.**

Die Lage der Textilwarenhandlungen war auch im vergangenen Jahre nicht rosig, was in erster Reihe darauf zurückzuführen ist, daß die Kaufkraft der Landbevölkerung trotz einiger besseren Ernten immer noch nicht den normalen Stand wieder erreicht hat. Da ferner, von einigen Orten abgesehen, die Bautätigkeit auch noch nicht besonders umfangreich war und auch der Grenzverkehr sich nicht gebessert hat, so ist der Umsatz kaum größer gewesen, als im Jahre 1902. Dazu wurde noch der Verdienst durch die ganz enorme Preissteigerung in Baumwolle und Wolle verringert, da es unmöglich war, entsprechende Preis-

ausschläge durchzusetzen. Von vielen Seiten wird wiederum über die Schwierigkeit geklagt, gute Verkäufer und Verkäuferinnen zu erhalten; auch soll es wiederholt vorgekommen sein, daß bereits engagierte Handlungsgehilfen ihre Stellung nicht angetreten haben.

Das Herrengarderobe-Maßgeschäft setzte zum Frühjahr, begünstigt durch die Witterung, sehr zeitig ein und entwickelte sich vom Februar bis Mai stetig steigend, so daß man das erste Halbjahr als gut bezeichnen kann. Das Herbst- und Wintergeschäft war dagegen schlechter, denn es setzte sehr spät und matt ein und erfuhr nur gegen Ende des Jahres eine kleine Steigerung. Stark geschädigt wird das Geschäft durch den zunehmenden Vertrieb von fabrikmäßig hergestellten fertigen Anzügen.

**Herren-  
garderobe-  
geschäft.**

Das Jahr 1903 verlief etwas günstiger wie das Vorjahr. Zwar hat sich der Umschlags-Verkehr, den wir früher in Thorn in so großem Maßstabe hatten und welcher uns durch die Einführung des Stückgut-Staffeltarifs verloren ging, noch nicht wiedergesunden, doch brachten andere Geschäftszweige einigermaßen Ersatz.

**Expedition.**

Das Grenzspeditionsgeschäft war im ganzen Verlaufe des verflossenen Jahres besonders lebhaft. Der Warenverkehr nach Rußland hat sich bedeutend gehoben, da die Lage der Industrie sich dort wesentlich günstiger gestaltete. Insbesondere machten die Lodzer Industrien große Bezüge in roher Wolle, Baumwolle, Kammzug, Abfälle, Lumpen, Garne, Farbholz und Farbware aus Deutschland, England, Frankreich, Belgien usw. Auch größere Maschinentransporte für die Textilindustrie und regelmäßige Bezüge der russischen Elektrizitätswerke gelangten an allen Grenzpunkten wieder zur Abfertigung, so daß auch die kreditliche Inanspruchnahme der Grenzspediteure im hohen Grade angespannt war, doch wickelte sich das Geschäft durch die besseren finanziellen Verhältnisse in Rußland glatt ab, so daß keine nennenswerte Verluste zu beklagen waren.

Der Export von Getreide und Futterartikeln, wie Kleie und Kuchen, aus Rußland war am Anfang des Jahres nicht bedeutend, hob sich aber nach der neuen Ernte zu einem ziemlich regelmäßigen Verkehr, doch lassen die gedrückten Expeditionssätze nur geringen Nutzen daran.

Die russische Ausfuhr in Fellen, Häuten, Därmen, Petroleum, Brettern, Holz, Kaviar usw. hielt sich in normalen Grenzen.

Auch die Weichseiflöherei und Schifffahrt war im Berichtsjahre größer, wie im Vorjahre, es kam mehr als die doppelte Anzahl Holztraften hier an, auch kamen größere Quantitäten von Gütern hierher,

da der günstige Wasserstand eine bessere Ausnutzung des Schiffsraumes zuließ.

Ungünstig und für den Verkehr stark hemmend wirken hier auf das Speditionsgeschäft die ungenügenden Einrichtungen, unter denen wir dauernd in Thorn zu leiden haben. Der Mangel eines Holzhaufens erschwert die Zollabfertigung der Holztrafien ungemein; die hier eintreffenden unverkauften Hölzer können nicht, wie an andern Warenstapel- und Seeplätzen, bis zur endgültigen Bestimmung im Transitlager verbleiben, da auf der offenen Weichsel die Einrichtung von Transittägern untunlich ist.

Aber auch der Mangel einer telephonischen Verbindung mit der russischen Grenzstation Alexandrowo, in der die meisten Thorner Spediteure Filialen haben, wirkt hemmend auf den Verkehr, da bei den wenigen Zugverbindungen, die wir mit Rußland gerade während der Tageszeiten haben, die Postbeförderung sehr mangelhaft ist; zudem häufen sich die Klagen über unprompte Auslieferung der Postfachen, wodurch die in Alexandrowo domizilierenden russischen Firmen den deutschen Firmen gegenüber in einem kolossalen Vorteile sind. Es kann nämlich nicht geleugnet werden, daß Alexandrowo für die Abfertigung von Gütern sowohl aus wie nach Rußland viel günstiger liegt wie Thorn, so daß es Mühe hat, die Expeditionen den deutschen Firmen zu erhalten.

**Elektrizi-  
tätswerke  
Thorn.**

Dem Bericht des Vorstandes der Thorner Elektrizitätswerke entnehmen wir folgendes:

„Das abgelaufene Geschäftsjahr hat sich befriedigend gestaltet. Es brachte in seinem Verlaufe nicht nur eine Entwicklung der Einnahmen, sondern auch eine weitere erhebliche Verminderung der Stromerzeugungskosten mit sich. Die von uns fortgesetzt vorgenommenen Versuche auf Verbesserung der Feuerungsanlagen und Erhöhung des wirtschaftlichen Wirkungsgrades der ganzen maschinellen Einrichtung sind daher von erfreulichem Erfolge gewesen, und die dafür aufgewendeten Kapitalien machen sich reichlich bezahlt.

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahre wurde nach dieser Richtung hin noch weiter gearbeitet. Es wurden alle Kessel mit der Kowitzke-Feuerung ausgerüstet, nachdem in mehreren Verdampfungsversuchen festgestellt war, daß mit derselben eine Kohlenersparnis erzielt wurde, welche die erforderliche Kapitalsaufwendung rechtfertigte. Diese Versuche können vorläufig als abgeschlossen gelten; weitere Ersparnisse können vielleicht nur noch durch den Einbau von Überhitzern und einer

Wasserreinigung erzielt werden. Dieser Frage soll im bevorstehenden Geschäftsjahre noch näher getreten werden.

Durch den zu Ende des Jahres 1902 vorgenommenen Umbau der Lichtstrom-Erzeugungsanlage ist der Wirkungsgrad der maschinellen Einrichtung ganz erheblich gestiegen. Hierüber gibt die nachstehende Tabelle am besten Auskunft.

Tabelle I.

Jahr	Kohlen-Verbrauch		Kilowattstunden				
	t	M	erzeugt insgesamt	davon erzeugt f. Fahrdienst	Licht und Kraft	davon nutzbar abgegeben für Licht u. Kraft	in % der erzeugten
1902	1226,57	22 162,66	374 739,02	259 222,17	115 516,85	71 238,27	62
1903	1209,71	17 047,09	380 789,99	252 359,73	128 430,26	93 705,90	73
		- 5115,57 - 23 %	+ 6050,97	- 6862,44	+ 12 913,44 + 11,2 %	+ 22 467,63 + 31,5 %	

Es hat also bei einer Ersparnis von rund 5000 Mt. an Kohlen und bei fast gleich großem Stromverbrauch der Straßenbahn eine um 31,5 % bessere Abgabe nutzbarer Energie stattgefunden.

Im Straßenbahnverkehr ist in dem Berichtsjahre keine wesentliche Änderung zu verzeichnen gewesen. Wir haben hier zunächst über den Erfolg der Abschaffung der Abonnementsmarken zu berichten. Das Jahresergebnis hat unsre Vorausberechnungen in jeder Beziehung bestätigt und die Richtigkeit der Maßnahme bewiesen. Wenn auch anfangs, wie zu erwarten war, eine Verkehrsverminderung eintrat, so ist infolge der im zweiten Halbjahre erfolgten stetigen Aufbesserung des Verkehrs die Verkehrszahl für 1903 nur wenig hinter der von 1902 zurückgeblieben. Trotzdem hat aber eine Erhöhung der Einnahmen stattgefunden, die zwar nur sehr klein ist, die jedoch an Bedeutung gewinnt, wenn man bedenkt, daß die Einnahmen für ca. 13000 Personen, die im ersten Vierteljahr ihre Abonnementsmarken abgefahren haben, in den Einnahmen für 1902 enthalten sind und in den diesjährigen daher fehlen. Die nachstehenden Tabellen geben über den Verkehr genauen Ausweis.

Tabelle II.

Jahr	Motorwagen km	Anhänge- wagen km	Normal- wagen km	beförderte Personen	Einnahmen*) M
1902	416 387	17 323	433 710	1 063 699	102 452,97
1903	425 285	8 565	433 850	1 041 494	102 956,66

\*) nur aus dem Fahrverkehr, auschl. verschiedener allgem. Einnahmen.

Tabelle III.

Personen-Beförderung								
gegen								
	10 Pf.	20 Pf.	Abon- marken	Schüler- marken	Post- marken	Militär- marken	Extra- wagen	Freif.
1902	834503	6137	170615	29336	7408	9789	215	5712
1903	979533	10236	12568	22812	9411	630	407	5748

Die Betriebsmittel der Straßenbahn sind ihrer Zahl nach nicht verändert worden. Die Reparaturen blieben innerhalb der normalen Grenzen; nur an den Untergestellten der Motorwagen mußte eine Verstärkung der Gleitbahnen der Achsbuchsen vorgenommen werden, da die ursprüngliche Konstruktion sich nicht bewährt hatte. Durch die Umänderung haben die Untergestelle an Festigkeit und Solidität gewonnen, und der Gang der Wagen sowie die Bremsung sind ruhiger bzw. sicherer geworden. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Achsbuchsen, welche für Fettschmierung eingerichtet waren, so umgeändert, daß dieselben mit Öl in einfacher Weise aufgefüllt werden können. Als Schmiermaterial wird das aus dem Gradierwerk abgeschöpfte Öl nach sorgfältiger Reinigung mit Erfolg wieder verwertet. Hierdurch wird nicht nur die frühere Fettschmierung erspart, sondern es konnte auch eine Verminderung des im Nachtdienst beschäftigten Personals vorgenommen werden, da das Schmieren der Wagen bzw. die Revision der Achsbuchsen früher sehr viel Zeit in Anspruch nahm.

Anfälle sind im Laufe des Jahres nicht vorgekommen.

Das Licht- und Kraftgeschäft hat sich befriedigend entwickelt. Der Installationsumsatz betrug 33557,— Mk. und wies eine Erhöhung von 28 % auf. Besonders flott ging das Geschäft in Elektromotoren, aber auch im Lichtgeschäft ist eine rege Nachfrage gewesen. Namentlich beginnt jetzt die Einführung des elektrischen Lichtes in Privatwohnungen einen größeren Umfang anzunehmen. Über den numerischen Zuwachs gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Tabelle IV.

Zahl der angeschlossenen									
	Zähler	Ab- nehmer	Glühl.	KW.	Bogl.	KW.	Mot.	KW.	
1902	95	87	2220	126,76	66	37,62	23	75,23	
1903	140	127	3000	168,—	83	44	47	106,99	
+	47,5	46	35	32	26	17	100	41	%

(Ausgeschlossen ist der Eigenanschluß.)

Der gesamte Anschlußwert unter Einschluß der Eigenanlage betrug am 31. Dezember 1903 an KW. 331,7 / + 31,7 % / oder 6634 Äquivalentlampen. Mit dieser Vermehrung der Zahl hielt auch die Vergrößerung des Energieabfahes gleichen Schritt.

Tabelle V.

	nutzbar abgegebene Kilowattstunden für					Einnahmen in Mk. für		
	Licht	Kraft	öff. Bel.	Eig. Anl.	zusammen	Licht	Kraft	zusammen
1902	37710	21341	1600	10587	71238	22775	3600	26375
1903	49490	32630	1433	10153	93706	29827	5921	35748
+	31	53			31,5	31	64,2	35,5 %

Der Betrieb des Licht- und Kraftnetzes verlief störungslos. Namhafte Erweiterungen wurden nicht ausgeführt. Im Zusammenhange mit der Umänderung der Stromerzeugungsanlage wurde nur eine Ausgleichsleitung zwischen der Unterstation und der Bromberger Vorstadt gezogen. Im zukünftigen Jahre werden jedoch umfangreiche Erweiterungen vorgenommen, da die Friedrichstraße und die Wilhelmstraße angeschlossen werden sollen, und das neue Stadttheater sowie die neue Fortbildungsschule, über deren Anschluß noch Verhandlungen schweben, zweifellos an unser Netz geschlossen werden dürften.

Außer den bereits erwähnten Neuanschaffungen und Reparaturen sind noch einige andere bemerkenswert. Zur Kontrolle der Kohlenanfuhr wurde auf dem Hofe eine Fuhrwerkswage eingebaut. Der Kohlenhof wurde mit einem Dach versehen. In der Unterstation wurden zwei Akkumulatoren-Lade- und Entlade-Zähler von Aron eingebaut.

Leider hatten wir im Sommer einen empfindlichen Schaden durch den Bruch eines Hochdruckzylinders unserer Dampfmaschinen. Eine zweite größere Ausgabe wurde durch die Erneuerung der Schienenverbinder der Thorner Strecke bedingt. Bei einer Revision stellte sich heraus, daß dieselben infolge unsorgfältiger Ausführung durchweg ersetzt werden mußten. Die Neuausführung wurde mit dem Verbinder der „Helios“ E. A. G., Cöln-Chrenfeld, vorgenommen, der eine außerordentlich dauerhafte und vorzüglich leitende Verbindung gewährt. Diese beiden größeren Reparaturen sollen aus den Mitteln des Erneuerungsfonds gedeckt werden. Für die Wagenführer wurden Regenmäntel angeschafft und aus Betriebsmitteln bezahlt.“

Die nachstehenden Daten über den Betrieb der Stadtbahn Briesen Stadtbahn  
Briesen. im Jahre 1903 entnehmen wir dem Verwaltungsbericht des Kreis-ausschusses des Kreises Briesen:



Von dem Gewinnüberschuß entfallen:

- a. auf das ursprüngliche Anlagekapital von . . . . . 198000,— Mf. = 9388,99 Mf.  
 b. auf das weitere Anlagekapital von 43173,32 Mf. = 2047,24 Mf.

Wie oben 241173,32 Mf. = 11436,23 Mf.

Da der Staat sich nur mit einem Viertel des Anlagekapitals von 198000 Mf. beteiligt hat, so kann derselbe auch nur einen Anteil an dem Gewinn von . . . . . 9388,99 Mf. haben.

Somit erhält der Staat  $\frac{1}{4}$  von 9388,99 Mf. = 2347,25 Mf.  
 mithin bleiben 7041,74 Mf.

Hier von ab:

Die Verzinsung usw. des Anlagekapitals von . . . . . 198000 Mf.  
 nach Abzug der Staatsbeihilfe von 49500 Mf.  
 = 148500 Mf.

zu 4 % = . . . . . 5940,— Mf.  
 bleiben verfügbar 1101,74 Mf.

Hier von ab die Hälfte der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mit . . . . . 550,87 Mf.  
 bleiben 550,87 Mf.

Hier von erhält wiederum der Staat  $\frac{1}{4}$  = . . . 137,72 Mf.

Der Staat erhält sonach im ganzen 2347,25 Mf.  
 + 137,72 Mf.  
 zusammen 2484,97 Mf.

Zur Deckung dieses Betrages stehen dem Kreise zur Verfügung:

- a. der verbleibende Überschuß aus der Abrechnung A mit . . . . . 894,65 Mf.  
 b. die Zinsen aus der Staatsbeihilfe mit . . . 1623,37 Mf.  
 zusammen 2518,02 Mf.

Da der Staat zu erhalten hatte . 2484,97 Mf.  
 Dem Kreise zur Verfügung standen 2518,02 Mf.  
 verbleibt dem Kreise ein Überschuß von 33,05 Mf.

Wie bereits im Vorjahre an dieser Stelle mitgeteilt worden ist, war der Kreis Ausschuß unausgesetzt bemüht, die vom Staate überwiesene Beihilfe von 49500 Mf. besser zu verwerten und so eine

günstigere Lage des Kreises zu schaffen. Im Laufe des Berichtsjahres sind die Verhandlungen zum Abschluß gelangt.

Auf Grund eines von dem Kreistage in seiner Sitzung am 26. Mai 1903 genehmigten Nachtragsvertrages mit der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Bau und Betriebsvertrage der Stadtbahn Briesen ist das von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zur Verfügung gestellte Kapital auf 198 000 Mk. festgesetzt, welches wie bisher mit  $3\frac{1}{2}$  % zu verzinsen und mit  $\frac{1}{2}$  % zu tilgen ist.

Der mehr aufgewendete Betrag des Baukapitals von 43 173,32 Mk. ist der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Staatszuschusse von 49 500 Mk. zurückgezahlt worden. Nach Verkauf der Wertpapiere, in denen die 49 500 Mk. bisher angelegt waren, und nach Auszahlung der 43 173,32 Mk. blieb ein Betrag von 6 218,39 Mk., der bei der Kreissparkasse zinsbar angelegt ist. Als Gegenleistung für die Auszahlung des Kapitals erhält der Kreis Briesen aus den Betriebsüberschüssen die Zins- und Tilgungsbeträge mit zusammen 4 % von 43 173,32 Mk. und von dem Reingewinn, der nach Deckung aller Verbindlichkeiten übrig bleibt, außerdem noch  $\frac{7}{12}$ , statt wie bisher  $\frac{1}{2}$ .

Ferner ist ein Regulativ für die Bildung des Erneuerungsfonds erlassen, wonach erhöhte Beträge diesem Fonds zugeführt werden und der Kreis so vor größeren außerordentlichen Ausgaben bewahrt werden soll.

Der Erneuerungsfonds besteht am 1. April 1903 in Höhe von . . . . . 6096,79 Mk. und ist angelegt in:

a.  $3\frac{1}{2}$  % Preuß. Konsols, zum Nennwerte von 4750 Mk. und zum Ankaufspreise von 4754,35 Mk. = . . . . . 416,60 Mk.

b. einem Spartassenbuch Nr. 44730 der städtischen Sparkasse zu Königsberg i. Pr. über . . . . . 136,58 Mk.

Hierzu tritt noch der dem Erneuerungsfonds überwiesene Betrag des Rechnungsjahres 1902, welcher wegen bestehender Differenzen noch nicht angelegt ist, mit . . . . . 1205,86 Mk.

Wie oben 6096,79 Mk.

Die Summe ist gebildet aus:

a. dem dem Erneuerungsfonds überwiesenen Betrage des Rechnungsjahres 1898 . . . . . 990,— Mk.  
b. desgl. 1899 . . . . . 1134,90 „

c.	desgl.	1900	. . . . .	1 162,21	Mk.
d.	desgl.	1901	. . . . .	1 194,10	„
e.	desgl.	1902	. . . . .	1 205,86	„
f.	aufgelaufene Zinsen		. . . . .	409,72	„
				Wie vor	6 096,79

Der für das Rechnungsjahr 1902 bereit gestellte Betrag wird demnächst gleichfalls zinsbar angelegt werden.

Der Erneuerungsfonds wird vertragsmäßig von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Königsberg i. P. verwaltet und alljährlich dem Kreisauschuß über die Anlage und den Stand desselben Bericht erstattet:

Soweit die Monatsrechnungen für das Rechnungsjahr 1903 vorliegen, stellen sich die Einnahmen und Ausgaben für die Zeit vom 1. April 1903 wie folgt:

Monat	Einnahme		Ausgabe		Überschuß		Überschuß im Jahre 1902	
	M	¢	M	¢	M	¢	M	¢
April	2935	—	1210	69	1724	31	1934	40
Mai	2981	40	1930	—	1051	40	597	71
Juni	2842	61	1928	58	914	03	318	33
Juli	3222	65	1942	47	1280	18	1590	06
August	3126	10	1722	13	1403	97	185	53
September	3155	34	2345	69	809	65	1297	72
Oktober	3366	10	2519	37	846	73	1687	98
November	3334	05	1436	68	1897	37	1505	08
Dezember	2703	59	1646	45	1057	14	1874	31
Summa	27666	84	16682	06	10984	78	10354	46
Ab die Ausgabe	16682	06						
bleibt Überschuß	10984	78						

Da der Überschuß der ersten neun Monate bereits den Betrag von 10984,78 Mk. ergeben hat, so ist auch in diesem Rechnungsjahre mit Sicherheit anzunehmen, daß nicht allein die der Betriebsunternehmerin zustehende Entschädigung aus den Einnahme-Überschüssen, sondern auch die vom Kreise garantierten Zinsen ohne Zuschuß des Kreises gedeckt werden.

Die oben berechnete Gesamteinnahme von 27666,84 Mk. verteilt sich auf:

Monat	Fahrtgeld für						Frachten				Sonstige Ein-		Zu-	
	Personen II. und III. Klasse		Hunde		Gepäck		Eilgut		Stückgut u. Wagenladungen		nahmen		ammen	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
April	1213	40	1	20	51	60	81	80	1587	—	—	—	2935	—
Mai	1253	60	2	—	60	10	63	40	1602	30	—	—	2981	40
Juni	1324	—	—	50	58	70	64	90	1238	95	155	56	2842	61
Juli	1416	80	1	10	70	40	55	60	1650	75	28	—	3222	65
August	1263	60	1	70	64	20	52	50	1744	10	—	—	3126	10
September	1277	—	2	50	58	10	76	20	1649	75	91	79	3155	34
Oktober	1425	60	1	—	80	50	108	20	1750	80	—	—	3366	10
November	1336	90	—	50	66	10	60	55	1862	50	7	50	3334	05
Dezember	1138	30	—	20	49	40	50	15	1384	85	80	69	2703	59
Zusammen	11649	20	10	70	559	10	613	30	14471	—	363	54	27666	84

**Klein-  
bahnen  
Thorn—  
Leibitsch  
und  
Culmsee—  
Melno.**

Über die Kleinbahnen Thorn—Leibitsch und Culmsee—Melno wird von dem Kreisaußschuß des Landkreises Thorn, wie folgt, berichtet:

#### Thorn—Leibitsch.

Nach dem Geschäftsbericht für 1902/03 betragen die Einnahmen aus dem Betriebe in der Zeit vom 1. Dezember 1902 bis 30. Juni 1904:

aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . . . .	2215,05 Mk.
aus dem Güterverkehr usw . . . . .	16966,— „
<b>zusammen</b>	<b>19181,05 Mk.</b>

die Ausgaben betragen . . . . .	10045,05 „
<b>Betriebsüberschuß</b>	<b>9136,— Mk.</b>

Für das Geschäftsjahr 1902/03 — Betrieb vom 1. Dezember 1902 bis 30. Juni 1903 — wurde eine Dividende von 1 % des Aktienkapitals von 476000 Mk. gezahlt.

Die Einnahmen nach dem 1. Juli 1903 haben in jedem Monat den Betrag von 3000 Mk. überschritten, so daß für das Geschäftsjahr 1903/04 eine Dividende von mindestens 3 % zu erwarten ist.

Nachdem die Königliche Eisenbahndirektion mit Gültigkeit vom 15. Januar 1904 ab im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn und den Stationen der Staatsbahn für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel, Begebaustoffe, Düngemittel, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briquets, gebrannte Steine, Futtermittel des Spezialtarifs II, Getreide und Mühlenfabrikate einschl. Kleie in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 Pf. für 100 kg ermäßigt hat, wird die Kleinbahn von den Ziegeleien in Gramtschen mehr als bisher zum Gütertransport

benutzt. Die Ziegeleibesitzer beabsichtigen, ihre eigenen Gleise nach der Haltestelle Papau eingehen und Verladeweichen von den Ziegeleien an die Kleinbahn herstellen zu lassen.

Eine neue Haltestelle ist am Sender Wege eingerichtet. Sie führt die Bezeichnung „Abbau Leibitsch“.

#### **Culmsee—Melno.**

Der Bau der Kleinbahn Culmsee—Melno hat einschließlich der Erweiterungsbauten einen Gesamtkostenaufwand von 2385000 Mk. erfordert, wovon der Landkreis Thorn anteilig 72000 Mk. in Aktien übernommen hat.

Für das verflossene Geschäftsjahr sind aus den Überschüssen 1 % Dividende des ursprünglichen Aktienkapitals von 2185000 Mk. zur Auszahlung gekommen. Für 1903/04 ist eine höhere Dividende nicht zu erwarten.

Die nachträglich infolge der Erweiterungsbauten noch erforderlich gewordenen Grunderwerbskosten betragen 9678,50 Mk.

# Statistik.

## Geldverkehr.

### Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1903

vom 1. Januar bis 10. Februar:

4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,  
vom 11. Februar bis 7. Juni:

3½ % für Wechsel, 4½ % für Lombard-Darlehne,  
vom 8. Juni bis 31. Dezember:

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

im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,837 % für Wechsel und 4,837 % für Lombard-Darlehne gegen 3,321 und 4,321 % im Vorjahre.

Die Gesamt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1903 betragen:

bei der Reichshauptbank . . . . . 71617274600 Mk.

bei den Reichsbankanstalten . . . . . 133667332900 „

zusammen 205284607500 Mk.

gegen 191926215000 Mk. im Vorjahre.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1902:	1903:
Giro-Verkehr Einnahme . . . . .	119350476 Mk.	131242939 Mk.
„ „ Ausgabe . . . . .	118788420 „	131654782 „
Giro-Übertragungen Zugang . . . . .	46631705 „	50975493 „
„ „ Abgang . . . . .	39899645 „	46092664 „
Platzwechsel Zugang . . . . .	22830585 „	23143000 „
„ Abgang . . . . .	22200853 „	22813768 „
Bersandwechsel . . . . .	4960625 „	6198927 „
Einzugswechsel Zugang . . . . .	12412639 „	13174088 „
„ Abgang . . . . .	12486536 „	13138346 „
Lombard-Darlehne ausgeliehen . . . . .	3924550 „	3370000 „
„ „ zurückgezahlt . . . . .	3846550 „	3384800 „

Der gesamte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 339438400 Mk. gegen 311803800 Mk. im Jahre 1902.

Norddeutsche Kreditanstalt. Aktienkapital unverändert 10000000 Mk., Umsatz 1340204407 Mk. (1286825564). Der Bruttogewinn betrug 1474202 Mk. (1475569), der Reingewinn 783668 Mk. (655476) und die Dividende  $5\frac{1}{2}$  % (5 %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1903: 32698 Mk. (31140). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2176024 Mk. (2235827). An Depositen wurden eingezahlt 588079 Mk. (403385). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 443766 Mk. (337754), der Wechselbestand 574138 (343183). Dividende 8 %.

Die eingeklammerten Zahlen enthalten die Ergebnisse des Vorjahres.

Vorschuß-Verein zu Thorn, E. G. m. u. S. Umsatz 8278749 Mk. Dividende 7 %. Mitglieder-Guthaben 312963 Mk. Reservefonds 92715 Mk. Spezial-Reserve 31583 Mk. Zahl der Mitglieder 775.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, E. G. m. u. S. Angekaufte Wechsel im Betrage von 1126330 Mk., eingezahlte Depositen 115019 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1903: 54711 Mk. Mitgliederzahl 262. Dividende 7 %.

Vorschuß-Verein zu Briesen, E. G. m. u. S. Guthaben der Mitglieder 152412 Mk. Reservefonds 30166 Mk. Wechsel waren angekauft im Betrage von 2253406 Mk. Depositenbestand Ende 1903: 414117 Mk. Mitgliederzahl am Ende des Jahres 440.

Volksbank zu Schönsee, E. G. m. u. S. Mitgliederanteile 18130 Mk. Depositenbestand 202509 Mk. Wechselbestand 171974 Mk. Reinertrag 1473 Mk. Dividende 7 %.

Spar- und Vorschuß-Verein zu Strasburg Westpr., E. G. m. u. S. Depositenbestand 201528 Mk. Ausgegebene Darlehne 279945 Mk. Mitglieder-guthaben 47888 Mk. Gewinn 5010 Mk. Mitgliederbestand Ende 1903: 337.

Vorschuß-Verein zu Neumark, E. G. m. u. S. Umsatz 26854520 Mk. Reingewinn 39062 Mk. Mitglieder-guthaben 402611 Mk. Reservefonds 96047 Mk. Spezial-Reservefonds 18414 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederzahl am Schlusse des Geschäftsjahres: 509.

## Sparkassen im Jahre 1903.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1903 <i>M</i>	Zurückge- zahlte Spar- einlagen 1903 <i>M</i>	Bestand der Einlagen Ende 1903 <i>M</i>	Zahl der Sparkassen- bücher Stk.
Thorn	1 851 264,32	1 552 929,—	5 042 411,62	9735
Kulm	488 087,85	496 200,19	533 237,69	944
Briesen	589 651,55	488 011,46	1 433 509,30	1736
<b>Kreis-Sparkassen</b> zu				
Thorn	981 937,97	744 599,72	1 481 455,49	3449
Kulm	1 941 787,24	1 536 611,75	3 518 857,35	5058
Briesen	1 064 598,84	828 372,70	1 560 144,40	1908
Strasburg	633 545,86	556 409,68	2 232 496,46	3041

## Nachweisung

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

Name der Anstalt	Telegramme		Name der Anstalt	Telegramme	
	auf- gegeben Et.	ange- kommen Et.		auf- gegeben Et.	ange- kommen Et.
<b>Postämter I.</b>			<b>Postagenturen.</b>		
Kulm	9045	9377	Blotto (Kr. Kulm)	103	292
Culmsee	6906	7102	Bobrau	135	207
Strasburg (Wpr.)	7296	6220	Brattian	82	120
Thorn 2 (Zweigpostamt)	6620	2895	Kolonie Brinst	62	94
Thorn 3 (Zweigstelle)	3311	—	Czichy (Bez. Danzig)	94	95
<b>Postämter II.</b>			Dembowalonka	344	401
Briesen (Wpr.)	7164	6258	Deutsch-Brzozie	74	163
Goßlershausen (Wpr.)	3166	1838	Elgiszewo	42	77
Lautenburg (Wpr.)	3717	3513	Forsythausen (Wpr.)	90	104
Löbau (Wpr.)	3433	2885	Gelens	144	274
Neumark (Wpr.)	4305	4101	Gramtschen (Wpr.)	125	187
<b>Postämter III.</b>			Großkruschin	221	379
Bischofswerder (Wpr.) 2	601	130	Großradowisk	120	282
Damerau (Kr. Kulm)	617	458	Heimfoot (Kr. Thorn)	230	327
Gollub	2762	2317	Hermannsruhe f. 22. 7. 03	61	73
Gorzno	486	529	Hofleben (Kr. Briesen Wpr.)	192	223
Gottersfeld	541	652	Hohentkirch (Wpr.)	650	743
Konofad (Wpr.)	522	316	Ramlarken	89	54
Kornatowo (Kr. Kulm)	1409	827	Rauernid	127	204
Leibitsch	407	473	Rielpin	102	146
Moder (Wpr.)	1156	2080	Rleinczytte	319	277
Montowo (Kr. Löbau Wpr.)	829	652	Rleintrebis	602	419
Raymowo	324	387	Rönigl.-Neudorf (Wpr.)	150	302
Ottlotschin	2797	588	Rokohto	219	269
Podgorz	3033	3786	Lipniza (Bez. Danzig)	208	385
Schönsee (Wpr.) 1	2223	2163	Lippinken	100	184
Schönsee (Wpr.) 2	1052	373	Lisjowo	381	470
Unislaw	716	560	Lontorsz	274	326
Weißenburg (Wpr.)	444	290	Lulfau	184	148
Thorn (Schießplatz)	1041	627	Malken (Wpr.)	156	186
<b>Telegraphenämter.</b>			Marienfelde (Bez. Danzig)	106	161
Thorn	58132	55989	Mroczo (Wpr.)	162	256
			Nawra (Kr. Thorn)	217	221
			Neuhof (Bez. Danzig)	85	155
			Neuzielun	318	363
			Niezwienec	220	149
			Nitaszewo (Kr. Löbau Wpr.)	56	91
			Nitaszewo (Kr. Thorn)	378	484



## Verkehr bei den hauptsächlichsten Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Pakete ohne Wertangabe		Pakete mit Wertangabe				Briefe und Kästchen mit Wertangabe				Nachnahme-Pakete	
	Eingeg. Et.	Aufgegeben. Et.	Eingeg. Et.	Aufgegeben. Et.	Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben		Eingeg. Et.	Aufgeb. Et.
					Et.	M.	Et.	Wertbetr. M.	Et.	Wertbetr. M.	Et.	Wertbetr. M.		
Thorn 1	5770180	5065320	297065	134395	5702	27078798	1745	935320	11408	14682096	6288	1000496	14010	6029
Thorn 2	382408	553592	38681	14737	181	54300	48	34078	198	70156	214	154080	357	922
Moder	271180	161772	8489	4773	53	23320	22	16060	302	109626	145	206335	1512	520
Bodgorz	140608	118768	8489	7635	263	802676	9	313	1004	3158504	474	1602704	1265	189
Culmsee	620776	526928	41318	20046	332	64420	238	104520	1052	2151552	2006	5605444	3796	1352
Kulm	841478	705458	65940	32167	457	526464	280	8350440	2265	6792735	1688	4105216	5400	1456
Briefen	549376	470756	42276	21087	325	325000	175	15600	1840	3992404	2376	4443296	5408	676
Gollub	302770	245388	22982	10153	153	219140	231	514370	1052	1189074	1137	1319578	3234	795
Neumark	353626	344578	28920	14557	185	803640	200	922000	1212	3085540	1836	6302988	3571	52
Löbau	367172	349960	37700	19840	129	54980	295	1011457	910	1309583	1332	2140998	3668	550
Strasburg	747000	666042	59942	31433	409	177506	388	38800	1917	3479355	2513	4113781	4971	761
Lautenburg	230516	216138	22044	10384	222	409590	253	536360	998	2011968	1421	3387664	2061	1786

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereift Personen
	Eingeg. Et.	Aufgegeben. Et.	Eingeg. M.	Aufgegeben. M.	Eingegangen		Eingezahlte		Ausgezahlte		Eingeg.	Abgesandt	
					Et.	Wertbetr. M.	Et.	Wertbetr. M.	Et.	Wertbetr. M.			
Thorn 1	25352	42149	905326	578124	5398	755720	170225	10222900	160126	8673036	1029132	2244500	—
Thorn 2	1696	—	34901	14811	114	9740	9029	338721	19764	306886	94458	19621	—
Moder	1853	624	40380	10068	269	16409	7923	310297	8413	310722	87516	—	—
Bodgorz	1075	412	43448	4872	144	11290	7757	367353	5403	310635	91026	8952	—
Culmsee	9568	4680	326300	93392	1745	160368	43158	3044215	20620	860054	399152	7269	—
Kulm	8152	3952	474320	59488	1960	205800	57898	3747823	42730	2053301	375656	119316	1803
Briefen	5460	4004	370396	27248	2496	346788	41908	3196949	19762	1404973	558786	82137	—
Gollub	2249	1416	109660	17614	632	94168	17472	1092505	9504	533779	103540	—	—
Neumark	4743	3796	199536	41046	1395	245969	40332	2604236	20646	1316728	224672	58064	—
Löbau	6826	9760	315630	81920	1698	366442	33993	2404411	22089	857533	339870	9390	—
Strasburg	7108	5997	326133	88971	2544	450288	51577	3722052	34170	1492392	503433	42822	—
Lautenburg	4055	2818	116204	27624	707	110999	24018	1674828	10456	674251	86872	10752	41

## Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1903 haben Thorn passiert:

### 1. Von Rußland stromab:

749 beladene Rähne . . . . .	gegen	628 im Vorjahre.
72 leere Rähne . . . . .	"	122 " "
20 beladene Güterdampfer . . . . .	"	15 " "
87 Schleppdampfer . . . . .	"	84 " "
1 Personendampfer . . . . .	"	— " "
1877 Holztraften . . . . .	"	916 " "

### 2. Nach Rußland stromauf:

509 beladene Rähne . . . . .	gegen	474 im Vorjahre.
161 leere Rähne . . . . .	"	137 " "
18 beladene Güterdampfer . . . . .	"	21 " "
— leere Güterdampfer . . . . .	"	7 " "
73 Schleppdampfer . . . . .	"	59 " "
2 Personendampfer . . . . .	"	— " "

### 3. Aus dem Inlande stromab:

185 beladene Rähne . . . . .	gegen	187 im Vorjahre.
119 leere Rähne . . . . .	"	83 " "
141 beladene Güterdampfer . . . . .	"	133 " "
14 leere Güterdampfer . . . . .	"	7 " "
18 Schleppdampfer . . . . .	"	28 " "
47 Holztraften . . . . .	"	33 " "

### 4. Aus dem Inlande stromauf:

80 beladene Rähne . . . . .	gegen	91 im Vorjahre.
26 leere Rähne . . . . .	"	53 " "
149 beladene Güterdampfer . . . . .	"	139 " "
— leere Güterdampfer . . . . .	"	1 " "
20 Schleppdampfer . . . . .	"	18 " "
4368 Wasserfahrzeuge einschl. Holztraften gegen		3236 im Vorjahre.

## Von den Wasserfahrzeugen sind in Thorn

## 1. ganz befrachtet stromab:

mit Zucker . . . . .	69 Rähne	6 Dampfer.
„ Stückgütern . . . . .	7 „	78 „
„ Zucker und Mehl . . . . .	11 „	7 „
„ Mehl . . . . .	30 „	31 „
„ Mehl und Branntwein . . . . .	— „	10 „
„ Branntwein . . . . .	— „	6 „
„ Melasse . . . . .	4 „	1 „
„ Mehl und Eijen . . . . .	— „	1 „
„ Kartoffelmehl . . . . .	5 „	— „
„ Branntwein und Öl . . . . .	— „	1 „
„ Roggen . . . . .	1 „	— „
„ Roggen und Hülsenfrüchten . . . . .	1 „	— „
„ Hülsenfrüchten . . . . .	4 „	— „
„ Hafer und Hülsenfrüchten . . . . .	1 „	— „
„ Kleie . . . . .	1 „	— „
„ gesägtem Kautholz . . . . .	8 „	— „
„ Telegraphenstangen . . . . .	4 „	— „
„ Bühnenpfählen . . . . .	3 „	— „
„ Granaten . . . . .	1 „	— „
„ Kies . . . . .	23 „	— „
„ Ziegelsteinen . . . . .	10 „	— „
„ Feldsteinen . . . . .	2 „	— „
	<hr/>	
	185 Rähne	141 Dampfer.

## 2. ganz befrachtet stromauf:

mit Koks . . . . .	1 Rahn	— Dampfer.
„ Lumpen . . . . .	2 Rähne	1 „
„ Kleie . . . . .	4 „	— „
„ Fastage . . . . .	4 „	— „
„ Häuten . . . . .	— „	1 „
„ Stückgütern . . . . .	2 „	1 „
	<hr/>	
	13 Rähne	3 Dampfer.

## 3. ganz entlößt stromauf:

mit Stückgütern . . . . .	24 Rähne	149 Dampfer.
„ Steinkohlen . . . . .	38 „	— „
„ Koks . . . . .	2 „	— „
„ Pflastersteinen . . . . .	4 „	— „

mit Roheisen . . . . .	2	"	—	Dampfer.
" Salz . . . . .	1	"	—	"
" Granaten . . . . .	3	"	—	"
" Maisölkuchen . . . . .	2	"	—	"
" Eisenwaren . . . . .	1	"	—	"
" Öl . . . . .	1	"	—	"
" Seringen . . . . .	2	"	—	"
	<hr/>		80 Rähne	149 Dampfer.

## 4. ganz entlöscht stromab:

mit Kleie . . . . .	259	Rähne	3	Dampfer.
" Kleie und Ölkuchen . . . . .	28	"	—	"
" Kleie und Hülsenfrüchten . . . . .	4	"	—	"
" Ölkuchen . . . . .	2	"	—	"
" Mais und Ölkuchen . . . . .	1	"	—	"
" Weizen . . . . .	10	"	—	"
" Weizen und Gerste . . . . .	1	"	—	"
" Gerste . . . . .	2	"	—	"
" Gerste und Hülsenfrüchten . . . . .	1	"	—	"
" Flottholz . . . . .	1	"	—	"
" Zucker . . . . .	1	"	—	"
" Feldsteinen . . . . .	46	"	—	"
" Faschinen . . . . .	18	"	—	"
" Korbweiden . . . . .	—	"	1	"
" gesalzenen Därmen . . . . .	—	"	2	"
" Fastage . . . . .	—	"	1	"
" unedlem Metall . . . . .	—	"	1	"
" Holzwaren . . . . .	—	"	1	"
" sonstigen Gegenständen . . . . .	—	"	4	"
	<hr/>		374 Rähne	13 Dampfer.

## Nachweisung

der im Jahre 1903 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und  
verladenen Güter.

<b>Bezeichnung der Güter.</b>	<b>Zu Berg.</b>	<b>Zu Gal.</b>
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
<b>A. Eingang.</b>		
1. Lumpen aller Art . . . . .	9,22	—
2. Soda . . . . .	163,72	—
3. Roheisen und Brucheisen . . . . .	220,00	—
4. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	36,25	5,31
5. Verarbeitetes Eisen aller Art . . . . .	612,83	—
6. Zement, Traß, Kalk . . . . .	10,80	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide . . . . .	162,35	—
8. Flachs, Hanf, Heede, Werg . . . . .	26,06	—
9. Weizen . . . . .	6,59	1288,10
10. Hafer . . . . .	20,47	—
11. Gerste . . . . .	—	61,42
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	355,95	97,21
13. Ölfaat . . . . .	0,40	—
14. Obst, frisches und getrocknetes . . . . .	37,61	—
15. Glas und Glaswaren . . . . .	67,00	—
16. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk . . . . .	20,18	—
17. Reißig und Faschinen . . . . .	—	753,74
18. Gastage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	352,40	2,98
19. Holzwaren und Möbel . . . . .	38,11	25,40
20. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	19,28	—
21. Bier . . . . .	20,75	—
22. Branntwein . . . . .	39,73	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Wein . . . . .	367,37	—
24. Fische, auch Seringe . . . . .	1194,69	—
25. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	112,28	29622,40
26. Reis . . . . .	438,91	—
27. Salz . . . . .	127,01	—
28. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao . . . . .	363,80	—
29. Zucker, Melasse, Syrup . . . . .	540,68	151,73
30. Fette Öle und Fette . . . . .	601,98	—
31. Petroleum und andere Mineralöle . . . . .	523,47	—
32. Steine und Steinwaren . . . . .	512,12	3750,00
33. Steinkohlen . . . . .	4007,80	—
34. Koks . . . . .	125,00	—
35. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt . . . . .	83,28	13,85
36. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dach- ziegelu und Tonröhren . . . . .	23,95	—
37. Tonwaren, Steingut, Porzellan . . . . .	0,34	—
38. Wolle . . . . .	114,74	—
39. Alle sonstigen Gegenstände . . . . .	4015,17	663,40
Insgesamt	15372,29	36435,54
<b>B. Abgang.</b>		
1. Lumpen aller Art . . . . .	123,39	—
2. Soda . . . . .	—	0,15
3. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch . . . . .	—	90,65
4. Verarbeitetes Eisen aller Art . . . . .	62,60	152,67
5. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide . . . . .	—	4257,15
6. Weizen . . . . .	—	85,00
7. Roggen . . . . .	—	370,91
8. Hafer . . . . .	—	212,95
9. Gerste . . . . .	—	151,54
10. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	—	740,20
11. Glas und Glaswaren . . . . .	—	12,42
12. Häute, Felle, Leder und Pelzwerk . . . . .	94,02	3,98
13. Weiche Schnittware . . . . .	—	895,20
14. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	83,71	24,20

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Tal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
15. Holzwaren und Möbel . . . . .	—	850,60
16. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	—	3,57
17. Bier . . . . .	—	11,20
18. Branntwein . . . . .	—	2301,38
19. Wein . . . . .	—	167,92
20. Fische, auch Seringe . . . . .	—	6,63
21. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	364,97	9663,13
22. Zucker, Melasse, Syrup . . . . .	—	16121,26
23. Fette Öle und Fette . . . . .	3,24	170,41
24. Petroleum und andere Mineralöle . . . . .	—	254,30
25. Steine und Steinwaren . . . . .	—	316,00
26. Koks . . . . .	2,00	—
27. Pech, Teer, Harze aller Art, Asphalt . . . . .	57,27	1,41
28. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dach- ziegeln und Tonröhren . . . . .	—	1255,00
29. Alle sonstigen Gegenstände . . . . .	31,97	2126,46
Insgesamt	823,17	40246,29

## Nachweisung

der im Jahre 1903 auf den Stationen Thorn einschl. Uferbahn und  
Möcker abgesandten und eingegangenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Möcker	
	Verband To.	Empfang To.	Verband To.	Empfang To.
Abfälle . . . . .	72,5	44,5	—	—
Baumwolle, Baumwollabfälle . . . . .	26	407	23	24,5
Bier . . . . .	162,5	1078	59,5	1171,5
Blei, Mennige . . . . .	18,5	2	—	—
Borke (Lohe), Gerbstoffe . . . . .	—	1	—	—
Braunkohlen, rohe . . . . .	55,5	19	—	80
Braunkohlenbriketts . . . . .	146	709	—	60
Zement, Zementsteine und Platten . . . . .	118,5	1478,5	46	379,5
Chemikalien, Drogen . . . . .	127	83,5	—	39
Dachpappe . . . . .	60	286	—	155
Künstliche Düngemittel . . . . .	197	668	810,5	621,5
Natürliche Düngemittel . . . . .	—	—	435	1150,5
Roheisen und Rohstahl . . . . .	10,5	10	—	397
Altes Eisen, Bruch Eisen . . . . .	1396	10,5	321,5	76,5
Eisen und Stahl, façonnirt . . . . .	2008	4843	177,5	128,5
Eisenbahnschienen . . . . .	509,5	544	11	11
Nähen und Bandagen . . . . .	25,5	—	—	—
Maschinen und Maschinenteile . . . . .	939	944	317	257
Eiserne Röhren und Säulen . . . . .	59	371,5	—	12,5
Eisen- und Stahl Draht . . . . .	162,5	805	—	1
Eisen- und Stahlwaren . . . . .	1234	1291,5	138	25
Erde, Lehm, Mergel . . . . .	846	479	—	10
Kies, Sand, Grand . . . . .	63	232	—	20
Ton, Tonerde, Porzellanerde . . . . .	11,5	—	—	10
Sonstige Erden . . . . .	28,5	1	—	25
Fische, Heringe . . . . .	129	53,5	126	49
Flachs, Hanf, Heide, Berg . . . . .	90	91	—	—
Fleisch und Speck . . . . .	24	46	—	—
Garne und Twiste . . . . .	316,5	178	—	—
Weizen und Spelz . . . . .	1273	238	128,5	1067,5
Roggen . . . . .	189,5	616	483,5	9986
Hafer . . . . .	556	1361,5	185	2937,5
Gerste . . . . .	339	899	364,5	574,5
Sirke, Buchweizen, Hülsenfrüchte . . . . .	3303,5	3360	242,5	357
Weizen (Kulturz) . . . . .	281	216,5	10	18,5
Malz . . . . .	10	85	—	5
Weizen- und Dfsamen . . . . .	149	101	—	—
Anderere Sämereien . . . . .	673,5	681,5	26	6,5
Glas und Glaswaren . . . . .	163,5	475,5	45	2
Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	317	267	74,5	37
Rund-(Stamm-)Holz . . . . .	2859	686	—	—
Nutzholz . . . . .	5426	1271,5	1414,5	735,5
Brenn- und Grubenholz . . . . .	1518	1518,5	—	96

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Nocker	
	Verband	Empfang	Verband	Empfang
	To.	To.	To.	To.
Außereuropäisches Holz . . . . .	20,5	—	—	5
Holzzeugmasse . . . . .	—	33	—	—
Hopfen . . . . .	12	6	—	—
Kaffee, Kaffeesurrogate, Tee . . . . .	292	76,5	1,5	—
Kalk, gebrannter . . . . .	63	1888	—	297,5
Kartoffeln . . . . .	148	271,5	619,5	13199
Knochen . . . . .	—	20,5	159	12
Knochenkohle, Leinschwarz . . . . .	120	10	—	10,5
Lumpen . . . . .	619	688,5	461,5	—
Mehl, Mühlenfabrikate . . . . .	804	1753,5	11360,5	2531
Kleie, ohne Reiskleie . . . . .	137430	114164,5	7888,5	1675
Obst, Pflanzen, Gemüse . . . . .	143	545	—	43
Öle, Fette . . . . .	201,5	507	73	29,5
Öltuchen und Öltuchenmehl . . . . .	3015	2526	8986,5	11272
Papier, Pappe . . . . .	155,5	272,5	33,5	101,5
Petroleum, Mineralöle . . . . .	206	783,5	3978,5	3406
Reis, Reismehl, Reiskleie . . . . .	141	—	14	—
Röhren von Ton und Zement . . . . .	984,5	113	138,5	40,5
Rüben, Zuckerrüben . . . . .	—	14	—	1351
Rübenschnitzel, Futterrüben . . . . .	—	645,5	—	1314,5
Rübensyrup, Melasse . . . . .	68	1056,5	362	1122,5
Salpeter und Salzsäure . . . . .	17,5	21,5	—	—
Salz . . . . .	11,5	607	23	86
Schiefer . . . . .	1	22	—	—
Schwefelsäure . . . . .	7,5	—	—	—
Soda, rohe . . . . .	11,5	52,5	—	2,5
Soda, kauftische . . . . .	—	—	—	15,5
Spiritus . . . . .	30,5	729,5	2785,5	6393
Spirituosen, Branntwein, Essig . . . . .	200	39	9	12
Stärke, Kartoffelmehl . . . . .	25,5	270,5	266,5	68
Steine, einfach glatt behauen . . . . .	58,5	57	407	21,5
Steine, gebrannte Ziegel usw. . . . .	13055	1707	6404,5	1347,5
Bruchsteine, rohe . . . . .	—	—	—	15
Pflastersteine, Steinschrotten . . . . .	—	824,5	—	—
Kalk- und Tuffsteine . . . . .	—	10	—	—
Steinplatten, Bordsteine usw. . . . .	163,5	352	—	—
Bimssteine, Quarz, Spath . . . . .	—	107,5	—	—
Steinkohlen . . . . .	6262,5	61082	—	20048
Steinkohlenbrifetts . . . . .	57,5	141	—	—
Steinkohlenkots . . . . .	233,5	115	10	55
Tabak, roh, Tabaksrippen . . . . .	—	1	—	—
Fabrikierter Tabak, Zigarren . . . . .	1	1,5	—	3
Teer, Pech, Harz, Asphalt . . . . .	144,5	101	—	71,5
Tonwaren, Porzellan . . . . .	88	329,5	—	92
Torf, Torfstreu, Holzkohlen . . . . .	22,5	165,5	—	30
Wein, Apfelwein, Most . . . . .	140,5	131	62,5	13,5
Wolle aller Art, tierisch . . . . .	633	347,5	—	—
Zink in Platten und Blöcken . . . . .	5,5	131,5	6	—
Zucker, roh . . . . .	150	10448	0,5	5643
Zucker, raffiniert . . . . .	21,5	747	18,5	12,5
Spediteur-Sammelgut . . . . .	29,5	1286,5	—	—
Butter, Eier, Käse, Brod . . . . .	2	23	316,5	2
Bücher, Druckfachen . . . . .	1,5	4,5	—	—

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Möcker	
	Berford To.	Empfang To.	Berford To.	Empfang To.
Emballage (gebrauchte) . . . . .	1113,5	960	1493,5	1444,5
Farben (Farberde) . . . . .	17,5	59	—	1
Holzwaren, neue Möbel . . . . .	32	84	1	1
Heu . . . . .	—	17,5	202,5	249
Stroh . . . . .	134	6,5	362	10
Häcksel usw. . . . .	—	—	3215,5	571,5
Manufakturwaren . . . . .	11	19	—	—
Mineralwasser . . . . .	15,5	3	—	—
Gyps, gebrannt und gemahlen . . . . .	42	55,5	—	20
Ubrige Güterarten . . . . .	5066	6870	1168,5	882
Insgesamt	198223,5	239758,5	56268	103255,5
	437982		159523,5	
<b>Viehverkehr.</b>	Stüd.	Stüd.	Stüd.	Stüd.
Pferde, Fohlen, Esel . . . . .	1081	813	136	91
Ochsen, Stiere . . . . .	207	159	76	178
Rühe, Rinder . . . . .	471	364	937	1900
Kälber . . . . .	115	137	7	123
Schafe, Lämmer . . . . .	936	377	1045	2373
Schweine . . . . .	44756	45048	117	4298
Ferkel . . . . .	10541	6871	594	327
Geflügel und sonstiges Vieh . . . . .	252570	242175	39414	1

### Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe . . . . .	290766	Personen.
„ „ „ „ Stadtbahnhofe . . . . .	195041	„
„ „ „ „ Bahnhof Möcker . . . . .	45835	„

## Verkehr auf der Uferbahn im Jahre 1903.

Monat	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar . . . . .	260	101	361
Februar . . . . .	230	115	345
März . . . . .	373	420	793
April . . . . .	342	350	692
Mai . . . . .	469	519	988
Juni . . . . .	330	435	765
Juli . . . . .	320	445	765
August . . . . .	637	431	1068
September . . . . .	374	433	807
Oktober . . . . .	680	435	1115
November . . . . .	549	644	1193
Dezember . . . . .	362	358	720
Im Ganzen	4926	4686	9612

### Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, die im Jahre 1903 über Gollub und Leibitsch von Rußland eingegangen und unter Begleit = Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

#### I. über Gollub:

Januar	—
Februar	—
März	—
April	—
Mai	—
Juni	—
Juli	—
August	10,1 Tonnen Roggen
September	—
Oktober	—
November	10,1 Tonnen Wicken
Dezember	10,1 Tonnen Wicken

#### II. über Leibitsch:

25,2 Tonnen Hülsenfrüchte.
—
—
—
—
—
—
—
—
35,5 Tonnen Weizen.
10,1 Tonnen Roggen.
—

### Mitglieder der Handelskammer im Jahre 1903.

Aus dem Stadt- und Landkreise  
Thorn.

Kommerzienrat **Schwarz**, Prä-  
sident.

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

**S. Asch.**

**E. Berendes.**

**A. Born.**

**E. Dietrich.**

**G. Fehlaue** (b. 29. 6. Durch Ersatz-  
wahl v. 10. 12. **J. Soutermans**).

**G. Gerson.**

**P. Laengner.**

**H. Loewenson** (b. 28. 3. Durch Ersatz-  
wahl vom 10. 12. **D. Wolff**).

**E. Matthes.**

**S. Rawitzki.**

Aus dem Kreise Kulm.

**W. Schutke.**

**Dr. Senatsch.**

Aus dem Kreise Briesen.

**P. Bauer.**

**J. Meyer.**

Aus dem Kreise Löbau.

**E. Cohn.**

**E. Landschut.**

Aus dem Kreise Strassburg.

**W. Schindler.**

**H. Wodtke.**

Sekretär **E. Voigt.**

### Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen im Jahre 1903.

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. Rüh, Kommerzienrat Schwarz.**
  4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:  
**S. Wiener, D. Wolff.**
  5. für Eisen, Stahlwaren, Zement, Kohlen und Kalk:  
**E. Dietrich, A. Rittweger, F. Zährer.**
  6. für Holz:  
**L. Gashorowski, Joh. Soutermans, S. Mguer.**
  7. für Ziegeln, Tonwaren und Steine:  
**J. Grosser, E. Sittensfeld** und **Joh. Schnibbe.**
- Bereidigter Handelsmakler: **Paul Engler** (Thorn).  
Bereidigter Holzmesser: **Daniel Wanzel** und **Robert Sellwig** (Thorn).  
Bereidigter Wäger: **Manfred Riber** (Thorn).  
Bereidigte Probennehmer für Zucker und Melasse:  
**Fr. Preuß, J. Springer** (Culmsee), **G. Riefflin** (Thorn),  
**Adolph Rehling** (Schönsee).

# Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
<b>Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>Verhandlungen der Handelskammer:</b>	
<b>1. Einrichtungen für Handel und Industrie.</b>	
1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.	
Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag . . . . .	13
Ausscheiden der Apothekenbetriebe aus der Handelskammerorganisation .	17
Ausnahmetage gemäß § 139 d und e der Gewerbeordnung . . . . .	19
Flaschenbierhandel . . . . .	20
2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.	
Deutscher Handelstag . . . . .	23
Anwendung des Vermerks „Portopflichtige Dienstfache“ für Postsendungen der Handelskammern . . . . .	34
v. Gohler-Stiftung an der Technischen Hochschule zu Danzig . . . . .	34
Vereidigung eines Sachverständigen für Holz . . . . .	35
<b>II. Verkehrswesen.</b>	
1. Eisenbahnen.	
Bezirkseisenbahnrat . . . . .	35
Uferbahn . . . . .	37
Bahnhof Mocker . . . . .	41
Kleinbahn Thorn—Leibitzsch . . . . .	43
Fracht für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte . . . . .	44
Fracht für Zucker und Melasse . . . . .	46
Verschiedenes . . . . .	46
Fahrplan der Strecke Marienburg—Illowo . . . . .	48
Die Schnellzüge D 15 und 16 Breslau—Königsberg . . . . .	49
Einlegung eines Schnellzugpaares auf der Strecke Bentschen—Kottbus— Leipzig/Halle . . . . .	52
Verlegung des Zuges 247 Thorn—Allenstein . . . . .	55
Einziehung von Nachnahmen aus dem Güterverkehr . . . . .	55
2. Wasserstraßen.	
Baggerarbeiten bei Schillno . . . . .	56
Schiffahrtsabgaben . . . . .	58
Weichselhäfen . . . . .	58

	Seite
3. Post.	
Bestellung von Geldbriefen aus Breslau . . . . .	62
Bahnpost Thorn—Warschau . . . . .	62
Erweiterung des Sprechverkehrs . . . . .	63
III. Post- und Steuerwesen.	
Holzbegleitscheine . . . . .	64
IV. Unterrichtswesen.	
Kaufmännische Fortbildungsschulen . . . . .	70
Schifferschule . . . . .	75
V. Innere Angelegenheiten der Kammer.	
Wahlen . . . . .	76
Bereidigungen . . . . .	78
<b>Die Lage der einzelnen Geschäftszweige:</b>	
Ernte . . . . .	79
Viehzucht . . . . .	80
Viehhandel . . . . .	80
Getreidehandel . . . . .	80
Getreidemüllerei . . . . .	82
Futtermittelhandel . . . . .	83
Wollhandel . . . . .	85
Düngemittelhandel . . . . .	85
Zuckerproduktion . . . . .	87
Spiritusproduktion . . . . .	90
Vikorfabrikation . . . . .	90
Kartoffelhandel . . . . .	91
Stärkefabrik . . . . .	91
Holzhandel . . . . .	92
Holzschneidemühlen . . . . .	95
Herstellung von Fahrreifen . . . . .	96
Bierbrauerei . . . . .	96
Weinhandel . . . . .	98
Honigtuchen . . . . .	99
Bonbon- und Schokoladenfabrikation . . . . .	100
Leder und Schuhe . . . . .	100
Seifenfabrikation . . . . .	101
Ziegeleien . . . . .	101
Stab- und Formeisen, Eisenwaren und Metalle . . . . .	102
Maschinenbau . . . . .	104
Drogenhandel . . . . .	105
Apotheken . . . . .	106
Materialwarenhandel . . . . .	108
Textilwarenhandel . . . . .	108
Herrengarderobebegeßäft . . . . .	109
Expedition . . . . .	109
Elektrizitätswerke Thorn . . . . .	110
Stadtbahn Briesen . . . . .	113
Kleinbahnen Thorn—Leibitzsch und Culmsee—Melnö . . . . .	118

**Statistif.**

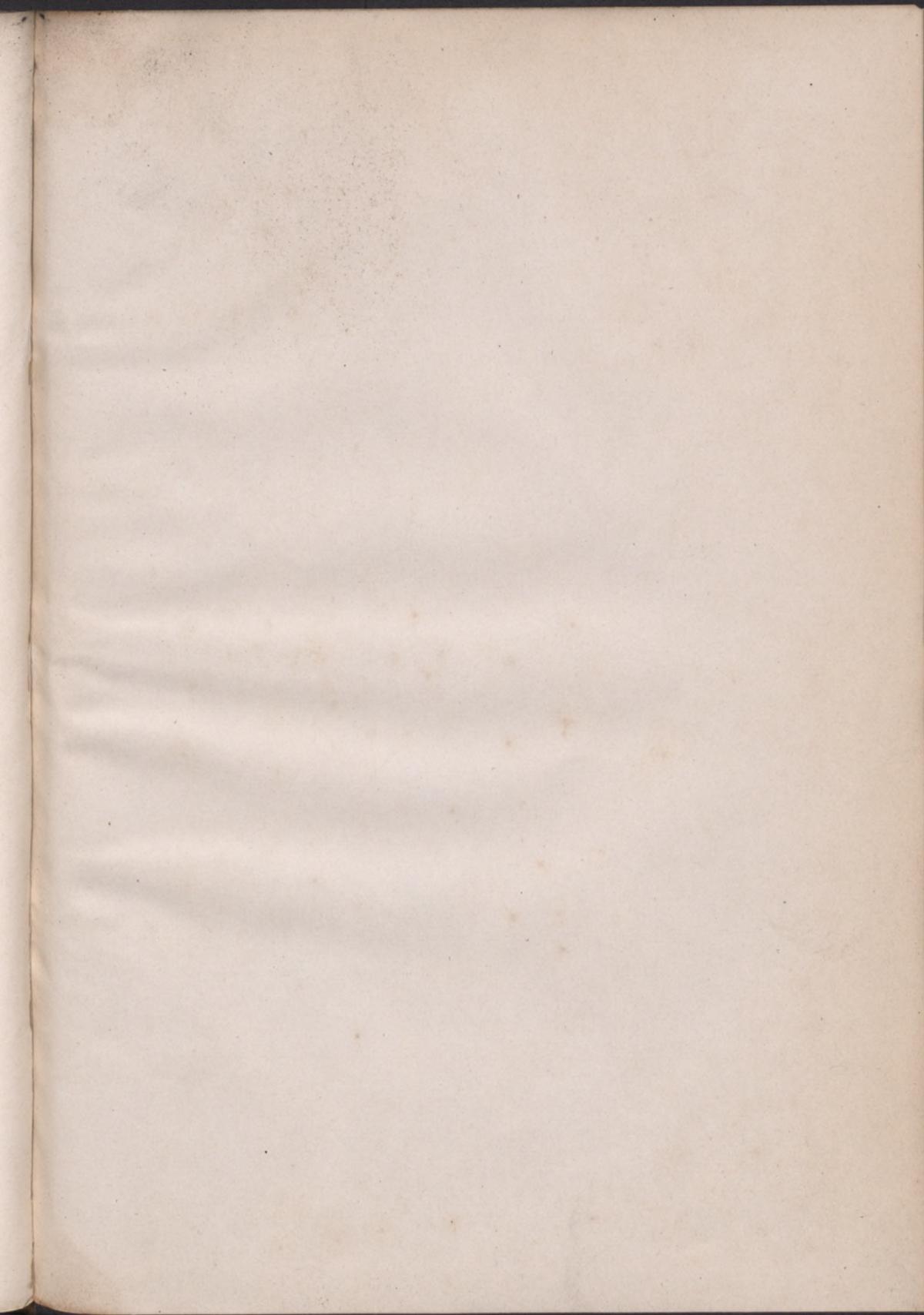
Seite

Geldverkehr . . . . .	120
Nachweisung des Telegramm-Verkehrs . . . . .	123
Verkehr bei den hauptsächlich Postämtern des Handelskammerbezirks	125
Verkehr auf der Weichsel . . . . .	126
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	129
Nachweisung der auf den Stationen Thorn einschl. Uferbahn und Mocker abgesandten und eingegangenen Güter . . . . .	132
Nachweisung des Personen- und Viehverkehrs in Thorn und Mocker .	134
Verkehr auf der Uferbahn . . . . .	135
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen . . . . .	135
<b>Mitglieder der Handelskammer . . . . .</b>	<b>136</b>
<b>Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen . . . . .</b>	<b>136</b>

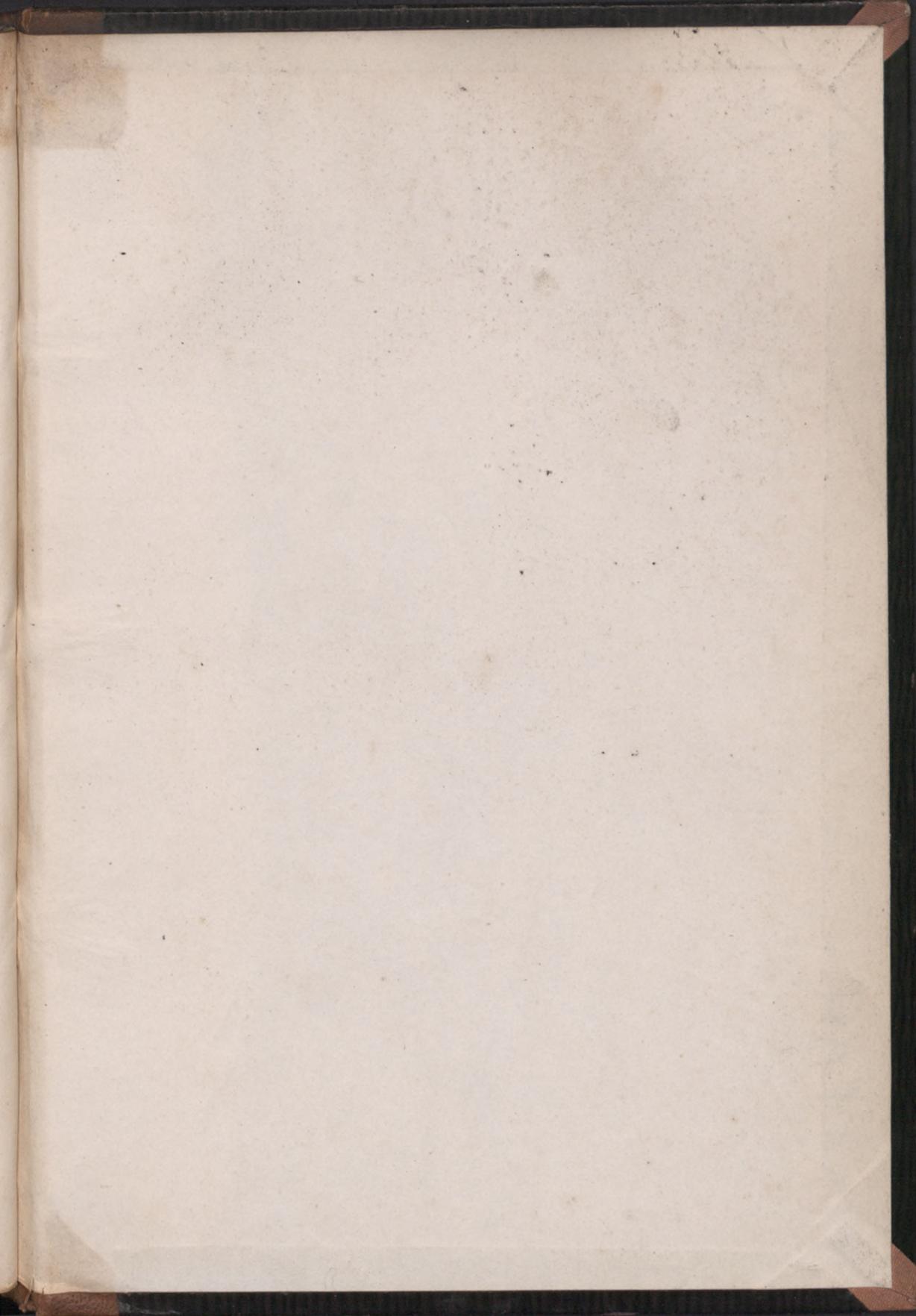


120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200

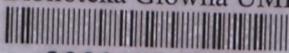
Biblioteka Główna UMK  
  
300045310599





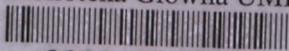


Biblioteka Główna UMK



300045310599

Biblioteka Główna UMK



300045310599

