

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

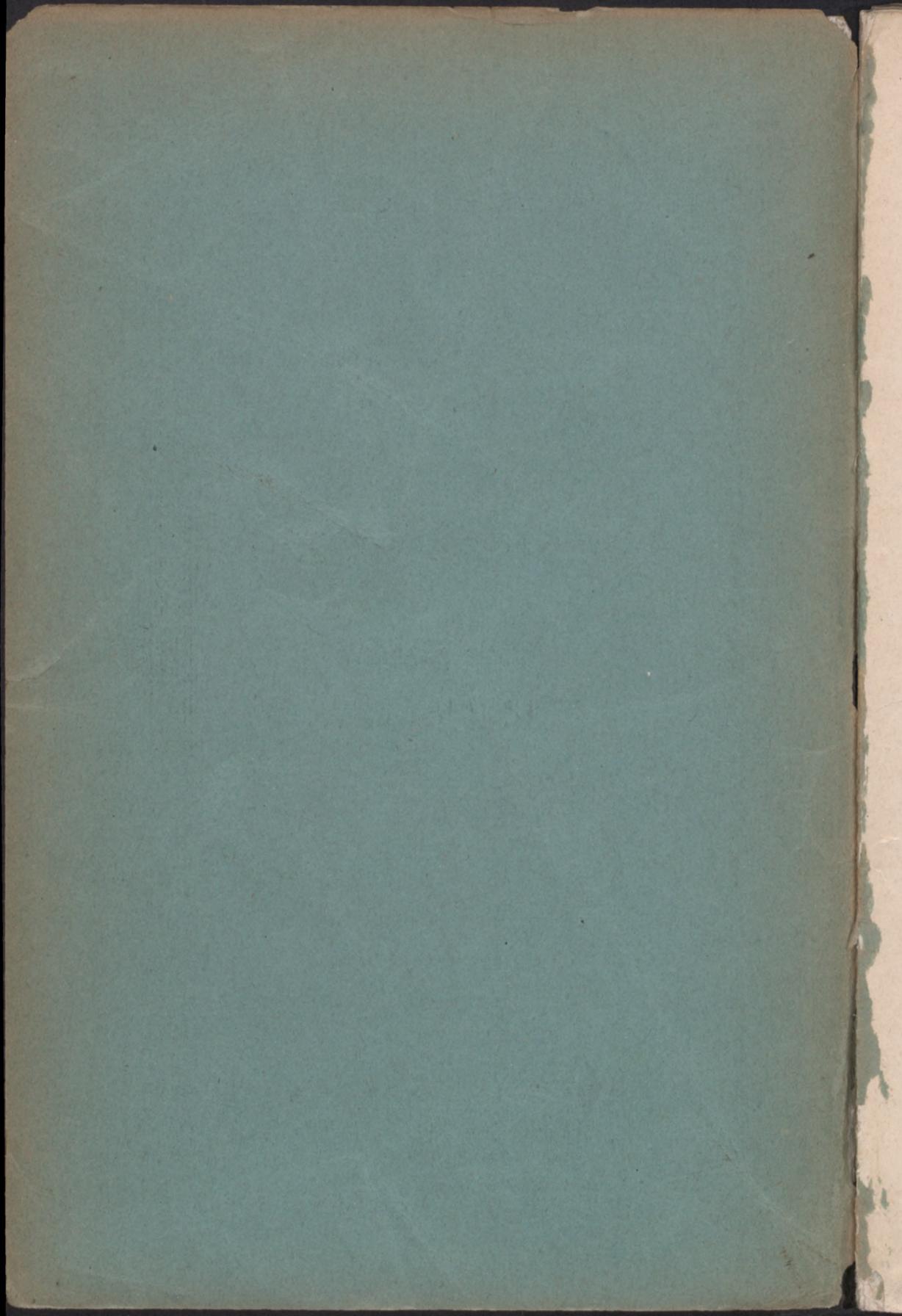
09581

1894

Jahres - Bericht
der
Handelskammer
für
Kreis Thorn
für das Jahr 1894.

Thorn 1895.

Buchdruckerei Thorner Ostdeutsche Zeitung.



Jahres-Bericht

der

Handelskammer

für

Kreis Thorn

für das Jahr 1894.

Thorn 1895.

Buchdruckerei Thorner Wösendische Zeitung.

Jahres-Bericht

Bauschlag



1109581

II

für das Jahr 1894

1894

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

1. Einleitung.

Thorn, Ende Mai 1895.

In unserem vorjährigen Bericht wiesen wir darauf hin, daß das Erwerbsleben unseres Kammerbezirks kein Bild der Befriedigung gewährt hätte und daß unter dem Druck der schwierigen Zeitverhältnisse unsere Hoffnungen und Wünsche, die wir von der Gestaltung des allgemeinen Verkehrs hegten, unerfüllt geblieben waren. Auch für das Berichtsjahr vermögen wir leider nicht zu sagen, daß diese Verhältnisse im Allgemeinen eine Besserung erfahren haben, wenngleich wir anerkennen müssen, daß unter dem Eindruck des bestehenden deutsch-russischen Handels- und Schiffahrtvertrages die deprimirende Muthlosigkeit und Hoffnungslosigkeit, von der unsere Gewerbetreibenden beherrscht waren, zum Theil gewichen ist, und man im Ganzen hoffnungsvoller der Zukunft entgegen sieht. Auf der Grundlage des neuen Tarifvertrages, sind, wenngleich der Verkehr mit unserm großen Nachbarreiche die frühere Höhe, welche er einst einnahm, noch nicht wieder erlangt hat, manche alte Beziehungen, die unter dem Absperrungssystem verloren gegangen waren, wieder angeknüpft worden, und es ist anzunehmen, daß diese wiedergewonnenen Beziehungen auch die Handhabe zu einer weiteren Stärkung des Verkehrs mit Rußland bieten werden.

Wenngleich wir die Aufhebung des Identitätsnachweises mit Genugthuung begrüßt haben, weil dadurch dem inländischen Getreide im Allgemeinen im Interesse des Handels und der Landwirthschaft eine gesteigerte Exportfähigkeit gegeben worden ist, so ist unser Kammerbezirk von der günstigen Einwirkung dieser Maßnahme bis jetzt wenig berührt worden;

die Vortheile der Aufhebung des Identitäts-Nachweises genießen mehr die Seestädte, hier sind dadurch die Nachtheile, welche die Aufhebung der Staffeltarife dem Handel und der Landwirthschaft zugefügt haben, nicht ausgeglichen; wir können daher nur wünschen, daß ein Ersatz für die aufgehobenen Staffeltarife in der Einstellung billiger Tarife nach dem Westen für Getreide und Mühlenfabrikate geschaffen wird.

Unter dem Niedergang der Preise landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse, hervorgerufen durch die Ueberproduktion der Konkurrenzländer und die inländische gute Ernte, und unter dem Druck der Anforderungen staatlicher und kommunaler Besteuerung, vermochte sich die Kaufkraft der Bevölkerung nicht zu heben; unter dieser Erscheinung hatte der Absatz von Waaren aller Art zu leiden. So sehr wir auch den Niedergang der Preise landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse im Interesse der Landwirthschaft beklagen, so sind wir doch andererseits der Ueberzeugung, daß durch künstliche Eingriffe in das Wirthschaftsleben, wie sie der Antrag Kanitz, den wir für undurchführbar und unannehmbar halten, bezweckt, dieser Nothlage nicht abgeholfen werden kann und darf. Auf Kosten aller übrigen Erwerbsgruppen und Steuerzahler kann durch eine Verstaatlichung des Getreidehandels zum Zweck der Hebung der Getreidepreise nicht Hülfe geschaffen werden; mit demselben Recht würden auch andere Produktionszweige, die sich gleichfalls in schwieriger Lage befinden, Staatshülfe beanspruchen können. Ebenso sind wir der Ueberzeugung, daß die Bestrebungen der Agrarpartei, welche auf Einführung der Doppelwährung gerichtet sind, um dadurch die Nothlage der Landwirthschaft zu beseitigen, energisch zu bekämpfen sind; dauernde Vortheile für die Landwirthschaft stehen aus der Einführung der Doppelwährung nicht zu erwarten; andererseits würde dieselbe zu einer Verwirrung unseres guten Zahlungswesens und zu verhängnißvollen Krisen führen, die unserm ganzen Wirthschaftsleben schwere Schäden zufügen müßten, unter denen auch die Landwirthschaft zu leiden hätte. Unsere Goldwährung hat sich in jeder Hinsicht bewährt und ein Mangel an Zahlungsmitteln besteht nicht; der Goldwährung verdanken wir eine feste Valute, die zur Hebung des Credits Deutschlands auf dem Weltmarkt und zu dessen Machtstellung als Handelsstaat so wesentlich beigetragen hat. Wir hoffen daher zuversichtlich, daß die Regierung unentwegt und unbeirrt an der guten Goldwährung festhalten wird.

Unsere Industrie, die Honigluchensfabriken, die Maschinenbau-Anstalten und Eisengießereien, sowie die Holzschneidemühlen, hatte lohnende Beschäftigung; weniger befriedigend sind die Resultate der Spritfabriken gewesen. Auch die Zuckerrfabriken zu Culmbach und Neu-Schönsee bezeichnen die Campagne 1894/95 in ihren finanziellen Ergebnissen als nicht günstig.

Unter so schwierigen Erwerbsverhältnissen hat selbstverständlich auch der Handwerker und der Kleinhandel zu leiden gehabt, um so mehr, als in Folge der scharfen Maßregeln, welche die Königliche Staatsregierung gegen die Einschleppung der Cholera anordnete, der Personenverkehr mit Rußland erschwert und der Schiffsfahrts- und Flößerei-Verkehr von der Stadt fast ganz abgesperrt wurde. Allerdings sind wir Dank dieser Maßnahmen, abgesehen von ganz vereinzeltten Fällen, von der Seuche verschont geblieben.

Die Privatbauthätigkeit ist im Berichtsjahr äußerst gering gewesen, nachdem in dem Jahre vorher eine große Thätigkeit sich in dieser Beziehung auf unseren Vorstädten und unserm Nachbarort Mocker geltend gemacht hatte; dem Bedürfniß an kleinen Wohnungen ist mehr als genügt, dagegen herrscht Mangel an größeren besseren Wohnungen.

Nachdem unsere Wasserleitungs- und Kanalisations-Arbeiten am Schluß des Jahres fast beendet waren, wurde auch für den Arbeiterstand die Lage eine schwierige; da indessen der Winter ziemlich spät eingetreten, die Preise der Lebensmittel und kleinen Wohnungen verhältnißmäßig billig sind, so ist ein fühlbarer Nothstand nicht zu Tage getreten.

Vorübergehend ist allerdings eine rege Thätigkeit für Bauhandwerker, Fuhrleute und Arbeiter durch die Einrichtung des Artillerie-Schießplatzes bemerkbar gewesen, wovon namentlich unser Nachbarstädtchen Podgorz nicht unerheblichen Vortheil gehabt hat.

Im Weiteren verweisen wir auf die nachfolgenden Spezialberichte, sowie auf die Berichte über die Thätigkeit der Kammer.

2. Die Ernte.

Die Wintersaaten haben im Frühjahr und zur Blüthezeit unter ungünstiger Witterung zu leiden gehabt, wodurch mancher Schaden entstanden ist. Glücklicherweise konnte in hiesiger Gegend die reife Frucht bei schönster Witterung eingebracht werden. Die Ernte in Roggen und Weizen hat nur einen mäßigen Ertrag ergeben, doch war die Frucht in diesen Cerealien trocken und gesund.

Im Gegensatz zu der Ernte in Wintergetreide war die in Sommergetreide, sowohl was Beschaffenheit als auch was Menge betrifft vorzüglich, namentlich gilt dies von Gerste. Auch der Ertrag an Heu war ein reichlicher. Ebenso ergab die Ernte in Rüben quantitativ ein gutes Resultat. Es wurden pro Morgen durchschnittlich 192 Centner gegen 163 Centner im Vorjahr geerntet. Die Polarisation ergab im Durchschnitt 14,25 % Zucker in der Rübe. Die Ernte in Kartoffeln war keine gleichmäßige, aber durchschnittlich befriedigende.

3. Geldverkehr.

Der Bankzinsfuß war

vom 1. Januar bis 8. Januar 1894:

5 % für Wechsel, 5½ bzw. 6 % für Lombard-Darlehne,

vom 9. Januar bis 4. Februar 1894:

4 % für Wechsel, 4½ bzw. 5 % für Lombard-Darlehne,

vom 5. Februar bis 31. Dezember 1894:

3 % für Wechsel, 3½ bzw. 4 % für Lombard-Darlehne,

im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,117 für Wechsel, und 3,617 bzw. 4,117 % für Lombard-Darlehne.

Der Abschluß der hiesigen Reichsbankstelle weist nach:

	1894:	1893:
Giro-Verkehr Einnahme	56 434 874 Mk.	48 892 097 Mk.
Ausgabe	56 717 938 "	48 924 320 "
Giro-Übertragungen Zugang	19 814 159 "	17 308 424 "
Abgang	24 662 833 "	21 180 428 "
Platzwechsel Zugang	10 979 585 "	9 657 005 "
Abgang	10 600 813 "	9 703 539 "
Verfandtwechsel	2 575 310 "	2 500 731 "
Ausland	— "	— "
Einzugswechsel Zugang	9 229 171 "	7 983 769 "
Abgang	9 532 023 "	7 897 652 "
Lombard-Darlehne Zugang	4 007 400 "	3 645 800 "
Abgang	3 459 300 "	3 650 200 "

Der Gesamt-Umsatz hat

betragen 171 266 800 Mk. gegen 150 879 900 Mk.

Der Vorschuß-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht) hatte einen Kassenumsatz von 681 7949 Mk. (6 524 690). Wechsel wurden discountirt in Höhe von 3 731 813 Mk. (3 511 253). Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 865 (858), deren Guthaben beträgt 292 354 Mk. (287 458). Reservefonds 65 530 Mk. (63 429). Specialreserve 30 569 Mk. (30 147). Der Ueberschuß beträgt 35 202 Mk. Die Mitglieder erhalten eine Dividende von 7 % (7 %).

Ueber die allgemeine Geschäftslage sagt der Jahresbericht des Vereins: „Der Vorstand und Aufsichtsrath beschloffen, nur 2 % über den Reichsbank-Disconto zu erheben, und da derselbe vom 5. Februar bis zum Schluß des Jahres 3 % betrug, so discountirten wir Prima-Wechsel mit 5 % und gaben Lombard-Darlehne mit 6 % pro Anno. Es wurde angenommen, daß sich durch diese Ermäßigung das Geschäft heben und der Umsatz ein

größerer werden würde, andererseits konnte man es sich nicht verhehlen, daß der Ueberschuß ein geringerer würde. Beide Annahmen haben sich voll bestätigt. Es wurden im Jahre 1894 gegen das Vorjahr 450 Wechsel mit 192004 Mk. mehr diskontirt, dagegen beträgt der Ueberschuß nur 35202 Mk., das sind 3092 Mk. weniger als 1893 und dazu kommt noch, daß die Zinsen für Darlehne, Spar-Einlagen und Mitglieder Guthaben im Ganzen 1079 Mk. mehr betragen."

Verluste hat der Verein nicht erlitten.

Thorner Credit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.) Actienkapital unverändert 300000 Mk. Reservefonds 4597 Mk. (58882). Angekauft wurden Wechsel in Höhe von 3431087 Mk. (3454688). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 406399 Mk. (530211). Lombard-Darlehne wurden in Höhe von 182373 Mk. (158973) gegeben. Die Depositen betragen am Schlusse des Jahres 250880 Mk. (318137). Die Actionäre erhielten eine Dividende von 4 % (6%). Ueber die allgemeine Geschäftslage sagt der Rechenschaftsbericht:

"Im Jahre 1894 war der Handel unserer Stadt mit dem Hinterlande nur gering, demgemäß auch der Begehr nach Geld und Credit nicht bedeutend.

Für uns war das verflossene Jahr sehr ungünstig. Während wir in den ersten 31 Jahren durchschnittlich etwas über 8 % Dividende gaben und bei der Erhöhung des Actien-Kapitals vor 17 Jahren den ganzen Reservefonds vertheilen konnten, können wir in diesem Jahre die statutenmäßigen 4 % Dividende nur durch Entnahme aus dem Reserve-Fonds zahlen."

Thorner Darlehns-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Gesamt-Kassenumsatz 1149622 Mk. (904178), Geschäftsantheile 5786 Mk. (3841), Wechselbestand Ende 1894 111833 Mk. (119318), nach Abzug von 2585 Mk. (5632) Verlust, Depositenbestand 111181 Mk. (113896), Reservefonds 4459 Mk. (3839), Zahl der Mitglieder 381 (389), Dividende $7\frac{1}{2}$ % (6 %).

Städtische Sparkasse. Spareinlagen Ende 1893 2426415 Mk. Neue Einlagen im Jahre 1894 1214946 Mk. (1061708). Gutgeschriebene Zinsen 68765 Mk. (59916). Zurückgezahlte Einlagen 912966 Mk. (770622). Spareinlagen Ende 1894 2797160 Mk. (2426415). Reservemasse Ende 1894 158781 Mk. (101005).

Kreis-Sparkasse mit dem Sitze in Thorn. Einlagen Bestand Ende 1893 236858 Mk. Einlagen für 1894 176068 Mk. (271350). Gutgeschriebene Zinsen 6318 Mk. (4876). Zurückgezahlte Einlagen 132067 Mk. (156491). Bestand der Einlagen Ende 1894 287178 Mk. (236858).

Für die zurückgezahlten Einlagen von 132067 Mk. sind 869 Mk. Zinsen gezahlt.

Culmsee'er Volksbank, J. Scharwenka & Co. Die in der Generalversammlung der Commanditisten vom 22. November 1892 beschlossene Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft auf 210000 Mk. ist erfolgt. Reservefonds 16108 Mk. (16108). Wechsel wurden in Höhe von 1962494 Mk. (1792805) angekauft. An Depositen wurden eingezahlt 347981 Mk. (369124). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 187272 Mk. (181256), der Wechselbestand 351113 Mk. (361490), Dividende 4 % (6 %).

Vorschuß-Verein zu Culmsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Mitgliederzahl 395 (412). Guthaben derselben 71951 Mk. (68391). Reservefonds 6120 Mk. (5294). Der Kassenumsatz hat 2306581 Mk. (2176730) betragen. Wechsel sind angekauft in Höhe von 1014020 Mk. (970615). Auf Depositenconto sind eingezahlt 93150 Mk. (131153). Dividende 0 % (8 %).

Volksbank zu Schönsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Reservefonds 2882 Mk. (2827). Mitgliederantheil 13159 Mk. (11912). Depositen 83385 Mk. (91476). Specialreserve 425 Mk. Reingewinn 1337 Mk. (986).

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

Am 1. August bzw. 25. Juni 1894 sind im Bezirk 2 neue Telegraphenanstalten eingerichtet und zwar die in Schönsee 2 und die in Swierzynko. Sonst hat sich der Telegraphenverkehr in den Grenzen des Vorjahres bewegt, nur bei dem hiesigen Kaiserlichen Telegraphen-Amt ist die Zahl der aufgegebenen inländischen Telegramme von 42909 Stück im Jahre 1893 auf 36792 zurückgegangen. Eine Zunahme weist das Kaiserliche Telegraphen-Amt in Podgorz auf, dort hat die Zahl der aufgegebenen Telegramme 2155, die der angekommenen 3346 Stück betragen gegen 1370 bzw. 2338 im Vorjahre. Diese Zunahme ist auf die Errichtung des Artillerie-Schießplatzes bei Podgorz zurückzuführen.

Bei dem hiesigen Kaiserlichen Postamt weist die Zahl der aufgegebenen Brieffendungen eine nennenswerthe Steigerung auf, im Jahre 1894 sind 2279836 Briefe aufgeliefert, im Jahre 1893 nur 1747196. Der Postanweisungsverkehr ist auch im Berichtsjahre gewachsen.

Der Erweiterungsbau des Postamts ist fertig gestellt, die neuen Diensträume sind im Berichtsjahre in Betrieb genommen.

Beim Postamt 2 in Thorn Bahnhof ist die Zahl der eingegangenen

Briefe zurückgegangen von 87776 Stück im Jahre 1893 auf 34580 im Berichtsjahre. Die Zahl der aufgegebenen Briefe hat sich vermehrt, sie betrug 1893 166946 Stück, im Jahre 1894 275574 Stück.

Beim Postamt 3 in Thorn (Bromberger Vorstadt) ist fast in allen Positionen eine Zunahme zu verzeichnen, so betrug u. A. die Zahl der eingegangenen Brieffendungen 212836, die der aufgegebenen 136344 gegen 200278 bezw. 129782 im Jahre 1893.

Auch der Verkehr bei den Postanstalten in Mocker und Podgorz weist gegen das Vorjahr eine Zunahme auf.

5. Schiffahrts- und Wechsel-Verkehr.

Im Jahre 1894 haben Thorn passirt:

1. Von Rußland stromab:

777 beladene Rähne	gegen	849	im	Vorjahre.
19 beladene Güterdampfer	"	24	"	"
8 unbeladene Güterdampfer	"	—	"	"
26 Schleppdampfer	"	3	"	"
2 Personendampfer	"	4	"	"
1367 Holztrafen	"	1814	"	"

2. Nach Rußland stromauf:

541 beladene Rähne	gegen	536	im	Vorjahre.
95 unbeladene Rähne	"	110	"	"
24 beladene Güterdampfer	"	28	"	"
2 unbeladene Güterdampfer	"	—	"	"
39 Schleppdampfer	"	6	"	"
13 Personendampfer	"	2	"	"

3. Aus dem Inlande stromab:

164 beladene Rähne	gegen	82	im	Vorjahre.
28 unbeladene Rähne	"	17	"	"
70 beladene Güterdampfer	"	80	"	"
3 unbeladene Güterdampfer	"	—	"	"
33 Holztrafen	"	48	"	"

4. Aus dem Inlande stromauf:

144 beladene Rähne	gegen	111	im	Vorjahre.
21 unbeladene Rähne	"	18	"	"
104 beladene Güterdampfer	"	122	"	"
21 Schleppdampfer	"	—	"	"

Summa 3502 Wasserfahrzeuge incl. Trafen gegen 3868 im Vorjahre.

Von den 3502 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

mit Mehl	5	Rähne	11	Dampfer.
" Roggen	4	"	3	"
" Zucker	42	"	—	"
" Melasse	13	"	1	"
" Spiritus	—	"	23	"
" Stückgut	—	"	29	"
" Weizen	3	"	—	"
" Kleie	1	"	—	"
" Hafer	1	"	—	"
" Mauersteinen	45	"	—	"
" Schwellen	7	"	1	"
" Brettern	22	"	—	"
" Rundholz	3	"	—	"
" Balken	7	"	—	"
" Grubenholz	3	"	—	"
" Reifenstäben	3	"	—	"
" Eisenwaaren	1	"	—	"
" Granaten	1	"	—	"
" Pulver	2	"	—	"
" sonstigen Gegenständen	1	"	2	"

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Eisenerz	3	Rähne.
" Kalksteinen	22	"
" Farberde	1	Rahn.

3. Ganz entlöst stromauf:

mit Eisenwaaren incl. Artillerie-Gut	55	Rähne.
" Steinkohlen	32	"
" Brennholz	3	"
" Mauersteinen	1	"
" Heringen	5	"
" Fasttage	—	"
" Reis	2	"
" Roheisen	1	"
" Petroleum	7	"
" Delsaat	1	"
" Gerste	—	"
" Melasse	2	"

mit Koks	1	Rahn — Dampfer.
" Caffee	1	" — "
" Stückgut	33	Rähne 101 "
4. Ganz entlöschst stromab:		
mit Steinen	21	Rähne.
" Kleie	157	"
" Weizen	3	"
" Roggen	3	"
" Gerste	3	"
" verschiedenem Getreide	16	"
" Erbsen	1	"
" Ruchhaaren	5	"

Im Sicherheitshafen haben im Winter 1894/95 Unterkunft gesucht 3 Badeanstalten, 1 Bootshaus, 8 Flußdampfer, 4 beladene Rähne, 49 leere Rähne, 10 Prähme und die Fahrzeuge der Wasserbauverwaltung.

An Mühlenfabrikaten sind auf der Weichsel 10849 To. gegen 7501 To. im Vorjahre eingegangen, abgegangen sind 414 To. Weizen (1294), 511 To. Roggen (1550), 1662 To. Branntwein (1872), 8830 To. Zucker, Melasse und Syrup (9015).

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an, in den genannten wichtigen Artikeln ist sonach für 1894 ein Rückgang zu verzeichnen.

6. Eisenbahnverkehr.

Der Verkehr auf den hiesigen Bahnhöfen im Berichtsjahre weist gegen das Vorjahr fast durchweg eine Steigerung auf. Auf dem Hauptbahnhofe macht sich diese Steigerung besonders bei Eisen, Zucker, Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Bau- und Nutzholz bemerkbar, bei Mühlenfabrikaten auch auf Bahnhof Mocker. Der Versandt an Gänsen ist von 154728 Stück auf 123088 zurückgegangen. Dagegen hat der Verkehr in Schweinen erheblich zugenommen. Es kamen an 64707 Schweine, es wurden versandt 67952 Schweine gegen 57977 bzw. 47944 im Jahre 1893.

Der Personenverkehr weist auf allen 3 Bahnhöfen eine Zunahme auf. Es reisten ab vom Hauptbahnhofe 176583 Personen gegen 137521
 " " " " Stadtbahnhöfe 161407 " " 120026
 " " " " Bahnhof Mocker 14282 " " 12229 } 1893.

7. Getreidezufuhren

auf dem Wege über Gollub und Leibitsch.

Die Zufuhren aus Polen unter Begleitschein-Controle über Gollub

und Leibitsch hierher sind, nachdem die Mühlenwerke in Leibitsch von Neuem in Betrieb gesetzt worden sind, gegen das Vorjahr erheblich zurückgeblieben, nur in Gerste ist eine Ausnahme zu verzeichnen. Ueber Gollub gingen 30 To. Gerste ein, über Leibitsch 280 gegen 19 bzw. 105 To. im Vorjahre.

mit Steinen	18
"	157
"	3
"	3
"	3
"	16
"	1
"	5

Im Sicherheitsboden im Winter 1881/82 Winteraufstand geschnitten
 3 Habsbachtal, 1 Habsbachtal, 8 Habsbachtal, 4 beladene Kähne, 40 Lerr
 Kähne, 10 Habsbachtal und die Habsbachtal der Habsbachtal
 In Habsbachtal sind auf der Habsbachtal 10849 To. gegen
 7601 To. im Vorjahr eingegangen, abgegangen sind 414 To. Habsbachtal
 (1904), 511 To. Habsbachtal (1880), 1682 To. Habsbachtal (1878), 8830 To.
 Habsbachtal und Habsbachtal (2018).
 Die eingekommenen Habsbachtal geben die Habsbachtal des Vorjahres an
 in den genannten Habsbachtal ist noch für 1884 ein Habsbachtal zu
 verzeichnen.

6. Habsbachtal

Der Habsbachtal auf den Habsbachtal im Habsbachtal nach gegen
 des Vorjahr fast durchweg eine Steigerung auf Habsbachtal dem Habsbachtal
 macht sich die Steigerung besonders bei Habsbachtal, Habsbachtal, Habsbachtal
 Habsbachtal und Habsbachtal. Der Habsbachtal an Habsbachtal ist von 184788 Stück auf
 123088 zurückgegangen. Dagegen hat der Habsbachtal in Habsbachtal erheblich
 zugenommen. Es kamen an 84707 Habsbachtal, es wurden verkauft
 67882 Habsbachtal gegen 67977 bzw. 47944 im Jahre 1883.

Der Habsbachtal	176288
Habsbachtal	181407
Habsbachtal	14282
Habsbachtal	137281
Habsbachtal	130326
Habsbachtal	12329

7. Habsbachtal

auf dem Wege über Gollub und Leibitsch.
 Die Habsbachtal aus Habsbachtal unter Habsbachtal Kontrolle über Gollub

Verhandlungen der Handelskammer.

1. Handelsvertrag mit Spanien.

Der Abbruch der Verhandlungen mit Spanien ist eine nothwendige Consequenz des Verhaltens der Cortes gegenüber eines von unseren gesetzgebenden Faktoren angenommenen Vertrages. Der Abbruch der Verhandlungen und damit der Eintritt des Zollkrieges zwischen Deutschland und Spanien ist zwar bedauerlich, aber unvermeidlich gewesen; wir hoffen, daß diese Umstände Spanien zu der Erkenntniß der Zweckmäßigkeit führen mögen, sich unserer Regierung von Neuem mit annehmbaren Anträgen zur Wiederaufnahme der Verhandlungen zu nähern.

2. Handelsvertrag mit Portugal.

Die seit langer Zeit schwebenden Verhandlungen mit Portugal wegen Abschluß eines Vertrages haben leider noch nicht zu einem Resultat geführt. Die erfreuliche Einberufung des Zollbeiraths im April 1894 läßt hoffen, daß die Bestrebungen der beteiligten Regierungen, welche auf Abschluß eines solchen Vertrages gerichtet sind, zu einem guten Ende führen werden; unsere darauf bezüglichen Wünsche haben wir dem Zollbeirath unterbreitet.

3. Handelsvertrag mit Rußland.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe benachrichtigte uns vermittlest Erlasses vom 17. März 1894, daß der deutsch-russische Handels- und Schiffahrts-Vertrag am 20. d. Mts., Morgens 8 Uhr, in Kraft getreten sei.

Daß die nach harten Kämpfen schließlich erfolgte Annahme dieses bedeutungsvollen Vertrages im diesseitigen Kammerbezirk mit großer Genugthuung begrüßt wurde, haben wir schon in unserem vorjährigen Bericht in ausführlicher Ausführung zur Kenntniß gebracht. Die auf ihn gesetzten Hoffnungen scheinen sich zu erfüllen, wengleich die Wirkung desselben heute

noch keine allgemein befriedigende ist. Nach den vorangegangenen jahrelangen Störungen im Verkehr mit Rußland, kann auch nur allmählig eine Wiederherstellung der früheren ausgedehnten wirtschaftlichen Beziehungen zu unserem großen Nachbarreiche erwartet werden; nichtsdestoweniger sind wir in der Lage, schon heute constatiren zu können, daß eine freundlichere Gestaltung unseres Verkehrs mit Rußland nicht ausgeblieben ist; namentlich einzelne Handelsbranchen, wie der Getreidehandel, der sich größerer Zufuhren aus Russisch-Polen auf dem Wasserwege zu erfreuen hatte, und das Expeditionsgeschäft, welchem letzteren die gesteigerte Ausfuhr der deutschen Industrie sowie die durch den Vertrag erfolgte Beseitigung der differentiellen Behandlung der Waarentransporte (wie z. B. Baumwolle) über die trockene Grenze gegenüber der nassen Grenze durch Rußland zu Gute gekommen ist, haben sich in dieser Hinsicht über die günstige Wirkung des Vertrages befriedigend geäußert.

Die Befürchtungen der Gegner des Vertrages, daß Deutschland nach Inkrafttreten des deutsch-russischen Handelsvertrages mit russischem Getreide überschwemmt werden würde, haben sich als unbegründet erwiesen; denn es steht fest, daß die Einfuhr von Rußland an Brodgetreide im Jahre 1894 keineswegs ungewöhnlich groß gewesen ist, und daß die Preisbildung für Getreide durch den Vertragsabschluß nicht beeinflusst worden ist.

4. Verkehr mit Rußland.

Im Juli 1894 über sandte uns der Herr Provinzial-Steuer-Direktor in Danzig Abschrift einer Bekanntmachung des Zollkammer-Direktors zu Nieszawa vom 20. Juni (2. Juli) d. J., wonach die preußischen Schiffer beim Eingange nach Rußland für ihre nicht zum Verkaufe eingehenden Fahrzeuge vom 20. Juli (1. August) d. J. ab den Zollbetrag durch Depots oder genügende Bürgschaft sicher stellen sollen.

Diese Bekanntmachung war geeignet, in Interessentencreisen große Bestürzung hervorzurufen; in Anbetracht der nachtheiligen Folgen, welche diese Bestimmung für den Schiffahrtsverkehr mit Rußland haben mußte, nahmen wir Veranlassung, an den Herrn Reichskanzler folgende Eingabe zu richten:

„Eine unterm $\frac{20. \text{ Juni}}{2. \text{ Juli}}$ d. J. von dem Zollamte in Nieszawa

bekannt gegebene Verordnung, welche lautet:

Das Zollamt in Nieszawa macht hiermit bekannt der Kaufmannschaft, Waarenversendern, Waarenempfängern, als auch auf der Wechsel verkehrenden Schiffern und Dampferbesitzern, daß von unten verzeichnetem Datum über einen

Monat, namentlich vom 20. Juli (1. August) 1894 folgende, seitens der Behörde angeordnete Verfügung eingeführt wird: „Die bisherigen Garantiescheine der vom Auslande kommenden Schiffer lautend: daß ihre Fahrzeuge nicht zum Verkauf nach Rußland kommen und vor- kommenden Falls der entsprechende Zoll an das Zollamt entrichtet wird,“

sollen nunmehr durch Depots oder genügende Bürgschaft im Verhältniß zu eventl. für das Fahrzeug zu zahlenden Zoll dem Zollamt gesichert werden —

hat in den hiesigen Interessentenkreisen große Bestürzung hervorgerufen, weil durch dieselbe, wenn die Bestimmungen wirklich in Kraft treten, die Fortdauer des Schiffahrtverkehrs mit Rußland in Frage gestellt wird.

In dem deutsch = russischen Handels- und Schiffahrtvertrage bestimmt Artikel 13:

„Die deutschen Schiffe und ihre Ladungen sollen in Rußland und die russischen Schiffe und ihre Ladungen sollen in Deutschland ganz wie die inländischen Schiffe und Ladungen behandelt werden, gleichviel von wo die Schiffe ausgelaufen und wohin sie bestimmt sind, und woher die Ladungen stammen oder wohin sie bestimmt sind. Jedes Vorrecht und jede Befreiung, welche in dieser Beziehung von einem der vertragschließenden Theile einer dritten Macht eingeräumt werden sollte, soll gleichzeitig und bedingungslos auch dem anderen Theile zustehen.“

Vorstehende Bestimmung des Zollamts zu Nieszawa steht aber im krassen Widerspruch zu den Bestimmungen des Art. 13 des Handels- und Schiffahrtvertrages, die dadurch rein illusorisch werden. Durch die Anordnung des Zollamts zu Nieszawa wird ein schwerer Schlag gegen den Schiffahrtverkehr mit Rußland geführt, der geeignet erscheint, denselben zu vernichten. Die Rhedereien sind wohl in der Lage, die verlangten Bürgschaften in der angeordneten Form zu geben, nicht aber die große Zahl der Rahnschiffer, durch die in der Hauptsache der Schiffsverkehr mit Rußland bewirkt wird.

Ev. Excellenz bitten wir daher ehrerbietigst, auf diplomatischem Wege geneigtest die Zurückziehung der harten und den Schiffahrtverkehr mit Rußland bedrohenden Verfügung des Zollamts in Nieszawa erstreben zu wollen.“

Die königliche Staatsregierung hat denn auch diese Angelegenheit zum Gegenstand eingehender Berathungen mit Vertretern der Kaiserlich-Russischen Regierung gemacht, welche zur Folge gehabt haben, daß die Frist, in der deutsche Schiffe ohne Hinterlegung von Zollkautionen auf den Wasserstraßen Rußlands verkehren dürfen, zuerst um einen weiteren Monat, also bis zum 1. October d. J. verlängert und im Weiteren die Verordnung des Zollamts zu Nieszawa bis zum Ende der Schifffahrtssaison von 1894 suspendirt wurde.

Inzwischen wurden aber die Verhandlungen zum Zweck der gänzlichen Aufhebung der bezeichneten Bestimmung weitergeführt, die schließlich auch den gewünschten Erfolg gehabt haben.

Die russische Behörde ging beim Erlaß der Verordnung des Zollamts in Nieszawa von der Annahme aus, daß von den in Rußland eingehenden preußischen Flußfahrzeugen, deren Eigenthümer mit diesen häufig ein oder mehrere Jahre in Rußland zur Ausübung ihres Gewerbes verbleiben, ein großer Theil nicht mehr nach Preußen zurückkehrt, sondern in Rußland verkauft wird, ohne daß der für die Fahrzeuge zu erlegendende Zoll bezahlt wird; daß dem aber nicht so ist, konnte zur Genüge nachgewiesen werden; die geführten Register haben ergeben, daß alle preußischen Fahrzeuge, welche im Jahre 1893 die russische Zollgrenze passirt haben, wenn sie nicht auf den russischen Gewässern zu Grunde gegangen sind, nach Preußen wieder zurückgekehrt sind. Nach Lage der Verhältnisse ist auch nicht anzunehmen, daß deutsche Schiffer in die Lage kommen, ihre in Deutschland gebauten Fahrzeuge in Rußland vortheilhaft verkaufen zu können; in Rußland ist die Herstellung solcher Fahrzeuge weit billiger als hier, wo zur Herstellung derselben die aus Rußland kommenden und mit dem deutschen Eingangszoll belasteten Hölzer verwandt werden müssen, und außerdem die höheren Arbeitslöhne in Rechnung zu ziehen sind.

Vasvisum. Im Interesse einer großen Anzahl hiesiger Gewerbetreibenden, die im regen Verkehr mit Rußland stehen, gestatten wir uns unterm 13. Juli 1894 in einer Eingabe an den Herrn Reichskanzler dahin vorstellig zu werden, geeignete Schritte zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Rußland zu thun, und auf diplomatischem Wege dahin zu wirken, daß den deutschen Unterthanen in Rußland dieselben Rechte und Freiheiten zuerkannt werden, wie den russischen Unterthanen in Deutschland. Gegen die Bestimmungen des deutsch-russischen Handels- und Schifffahrtsvertrages werden in Rußland alle diejenigen inneren polizeilichen Vorschriften aufrecht erhalten, welche vor Inkrafttreten des Vertrages galten; dazu gehört die Vorschrift, daß jeder deutsche Unter-

than, der das Zarenreich betritt, seinen Paß, ohne Rücksicht auf die Dauer seines Aufenthalts in Rußland, dem Kreislandrath vorzulegen hat, um das Visum zu erlangen, ohne das er die russische Grenze nicht passiren darf; das ist aber mit vielen Kosten und großem Zeitverlust verbunden.

Außerdem wird den deutschen Staatsangehörigen jüdischen Glaubens der Verkehr mit Rußland dadurch sehr erschwert, daß sie gehalten sind, bevor sie das Paßvisum des russischen Konsuls erhalten, die Höhe ihres Einkommens, den Umfang ihrer Beziehungen zu Rußland und die Eintragung ihrer Handelsniederlassung in das Firmenregister nachzuweisen. Das hindert den Verkehr mit Rußland erschwerende Umstände, die mit der dem Vertrage zu Grunde liegenden Absicht, die gegenseitigen Handelsbeziehungen zu fördern und zu erleichtern, kaum in Einklang zu bringen sind.

Im Weiteren richteten wir unterm 10. Juli 1894 an den Herrn Reichskanzler nachstehende Eingabe:

„In der Allerhöchsten Verordnung vom 14. Juni 1879 (Reichsgesetzblatt Nr. 17) ist im § 1 angeordnet worden:

„Bis auf Weiteres ist jeder Reisende, welcher aus Rußland kommt, verpflichtet, sich durch einen Paß auszuweisen, welcher von der deutschen Botschaft in St. Petersburg oder einer deutschen Konsularbehörde in Rußland visirt worden ist.“

§ 2 der angezogenen Allerhöchsten Verordnung lautet:

„Der Paß ist beim Eintritt über die Reichsgrenze behufs Gestattung der Weiterreise der diesseitigen Grenzbehörde zur Visirung vorzulegen.“

Diese Allerhöchste Verordnung ist erlassen worden im Verfolg der Allerhöchsten Vorschrift vom 2. Februar 1879 (Reichsgesetzblatt Nr. 4), welche im § 1 lautet:

„Vom 10. d. Mts. ab bis auf Weiteres ist jeder Reisende, welcher aus Rußland kommt, verpflichtet, sich durch einen Paß auszuweisen, welcher am Tage des Austritts des Reisenden aus dem russischen Staatsgebiete oder an einem der beiden vorhergehenden Tage von der deutschen Botschaft in St. Petersburg oder von einer deutschen Konsularbehörde in Rußland visirt worden ist.“

und deren § 2 folgende Fassung hat:

„Zur Erlangung dieser Visirung ist der glaubhafte Nachweis zu führen, daß der Paßinhaber sich innerhalb

der letzten 20 Tage in keinem von der Pest ergriffenen oder derselben verdächtigen Gebiete aufgehalten hat.“

Die hier angezogenen Allerhöchsten Bestimmungen vom 14. Juni bezw. 2. Februar 1879 lassen erkennen, daß sie erlassen sind zur Abwehr der damals in einigen Gouvernements des Zarenreichs ausgebrochenen Pestseuche. Längst ist diese Gefahr beseitigt, der Paßzwang mit dem Visum besteht aber heute noch.

Der Verkehr zwischen Deutschland und Rußland hat hierunter schwer gelitten, Russen, die unseren Ort besuchen wollten und bei der Paßcontrolle nicht im Besitz eines visirten Passes befunden wurden, durften den hiesigen Bahnhof nicht verlassen und mußten mit dem nächsten Zuge nach Rußland zurückkehren.

Diese Bestimmungen haben dahin geführt, daß Rußland mit ähnlichen gegen deutsche Reisende gerichteten Verordnungen geantwortet hat, wodurch der Verkehr mit Rußland sehr erschwert worden ist.

Eine Besserung wurde von dem unterm 10. Februar (29. Januar) d. J. abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Vertrage zwischen Deutschland und Rußland erwartet. Eine Aenderung hat derselbe aber bezüglich des Personenverkehrs nicht gebracht, der Paß- und Visirungszwang besteht noch immer hüben und drüben. Der Personenverkehr ist denselben Beschränkungen unterworfen, wie vor Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages.

An Erw. Excellenz richten wir die gehorsamste Bitte, dahin wirken zu wollen:

1. daß die Verordnung vom 14. Juni 1879 mit allen ihren Folgen ganz aufgehoben werde und

2. daß auch von Seiten Rußlands die möglichsten Erleichterungen im Grenz- und Paßwesen zugestanden werden.

Leider sind alle unsere Bemühungen in dieser Angelegenheit erfolglos geblieben.

Stempelgebühr. Hierzu nachstehender Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 9. Mai 1894:

„Nach amtlicher Mittheilung lehnen Betheiligte es häufig ab, die vorgeschriebene Stempelgebühr für von ihnen an das Kaiserlich-Russische Zolldepartement oder den Kaiserlich-Russischen Finanzminister gerichtete, und meist auf den Nachlaß



von Zollstrafen sich beziehende Eingaben zu zahlen. Da vor Entrichtung der Stempelgebühr die Eingaben nicht berücksichtigt werden, so ist empfohlen worden, den Gesuchen stets 2 Stempelmarken zu je 80 Kopeken oder den entsprechenden Betrag in russischem Gelde beizufügen."

Zollstrafen. Ueber das Verfahren bei Festsetzung von Zollstrafen in Rußland wird mitgetheilt:

„Die Reklamation einer deutschen Firma wegen Zollstrafe von 40 Rubel für angeblich versehentliche falsche Deklaration ist vom Kaiserl. Russischen Zolldepartement unberücksichtigt gelassen worden. Die Entscheidung ist getroffen gemäß Artikel 82 des Zollustaws.

Der Chef des Zollbezirks entscheidet endgiltig:

1. in Angelegenheiten bei denen es sich darum handelt, an Stelle der von den Zollämtern für Unrichtigkeiten in den Deklarationen verfügten Konfiskationen oder Zollstrafen Accidenz treten zu lassen, wenn die Höhe der verfügten Zollstrafe 100 Rubel nicht übersteigt.

2. bei Beschwerden über von den Zollämtern verfügte Konfiskation beschlagnahmter Waaren, wenn der Schätzungswerth der letzteren 100 Rubel nicht übersteigt.

Beschwerden über von den Zollämtern verfügte Konfiskation beschlagnahmter Waaren, deren Schätzungswerth mehr als 100 Rubel beträgt, werden von dem Chef des Zollbezirks in Begleitung seines eigenen Gutachtens dem Zolldepartement zur Entscheidung vorgelegt."

Nach der Auffassung des Zolldepartements ist also den Bagatell-Reklamationen bis zum Betrag von 100 Rubel die Wohlthat einer Appellation überhaupt verschlossen.

Verfahren bei Beschwerden über russische Zollbehörden.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe benachrichtigt uns unterm 11. October 1894 von einer demselben von dem Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten über das Verfahren bei Beschwerden über russische Zollbehörden zugegangene Mittheilung nachstehenden Inhalts:

„Im Allgemeinen muß es den Betheiligten überlassen bleiben, Zollbeschwerden auf dem in Rußland vorgeschriebenen Instanzenwege (Zolldepartement, Finanzministerium, dirigirender Senat) selbst zu verfolgen. In schwierigeren Fällen oder in solchen, die eine besondere Beschleunigung des Verfahrens wünschenswerth erscheinen lassen, wird es sich, so

lange die Beschwerde noch der Entscheidung des Kaiserlich-Russischen Zolldepartements unterliegt, empfehlen, das Kaiserlich-Deutsche Konsulat in St. Petersburg, das auf Grund der Bestimmung des Schlußprotokolls zum Deutsch-Russischen Handels- und Schifffahrts-Vertrage Theil IV, § 18 mit dieser Behörde unmittelbar verkehren darf, um seine Unterstützung zu bitten.

Diejenigen Beschwerden, die bei dem Zolldepartement in St. Petersburg bereits eine ungünstige Entscheidung gefunden haben, können geeignetfalls von hier aus unterstützt werden. Die bezüglichen Eingaben sind in diesen Fällen an das Auswärtige Amt zu richten."

Zusassung
russisch-jüdischer
Kommissionäre.

Als im Jahre 1885 Seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung Anordnungen getroffen wurden gegen die Einwanderung und den Aufenthalt russisch-polnischer Elemente in den Preussischen Ostprovinzen, wurde auch mit einer Ausweisungspolitik gegen russisch-jüdische Unterthanen begonnen. Unter den in Betracht kommenden Kommissionären befinden sich auch solche, die dem Handel in den Ostprovinzen zum Nutzen gereichen; sie führen uns die russischen Erzeugnisse zu, sind beider Sprachen mächtig und bilden ein nützliches Verbindungsglied zwischen dem russischen Verkäufer und dem deutschen Käufer.

Für unsern Platz kommt hauptsächlich der Holzhandel in Betracht und da herrscht bei allen Interessenten die übereinstimmende Meinung, daß der reelle russisch-jüdische Unterhändler dabei kaum zu entbehren sei. In Gemeinschaft mit dem Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft in Königsberg i./Pr. sind wir deshalb bei dem Herrn Minister des Inneren dahin vorstellig geworden, allen russisch-jüdischen Unterthanen den unbeschränkten Aufenthalt in Preußen zu gestatten, soweit diese sich hier nicht lästig gemacht haben.

Unsere Vorstellung hat aber nicht den gewünschten Erfolg gehabt.

Ungenauere Adressen
auf Duplikat-
Frachtbriefen.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg benachrichtigte uns unterm 17. Mai 1894, daß sie mit der Absicht umgehe, die Auslieferung russischer Sendungen auf Duplikat-Frachtbriefe vom 1. April 1895 nicht mehr zuzulassen. Um das Einleben in die durch das internationale Uebereinkommen über den Frachtverkehr gegebenen Vorschriften zu erleichtern, wurde bisher die Aushändigung russischer Sendungen mit ungenauen Adressen auf Duplikat-Fracht-

briefen zugelassen; von diesem Verfahren ist auf einzelnen Stationen z. B. in Königsberg nur wenig Gebrauch gemacht worden; dagegen gehen hier mehr denn früher russische Sendungen mit fingirten Frachtbrief-Adressen ein. Aus der Abnahme der unvorschriftsmäßig ausgestellten Frachtbriefe in Königsberg sei zu entnehmen, daß die Ausstellung der russischen Frachtbriefe in der vorgeschriebenen Weise angängig und auch durchführbar ist. Es liegt somit kein genügender Grund vor, das mit den gegenwärtigen Bestimmungen nicht zu vereinbarende Ausnahme-Verfahren dauernd beizubehalten.

Wir wiesen der Königlichen Eisenbahn-Direktion jedoch nach, daß die Verhältnisse hier anders als in Königsberg lägen, und daß für unseren Ort eine Nothwendigkeit der Beibehaltung des jetzigen Verfahrens vorhanden sei. Die Wagenladungsgüter, die hier mit ungenauen Adressen aus Rußland eintreffen, sind größtentheils unverkauft; während sie rollen, trifft der Eigenthümer seine weiteren Bestimmungen.

In dankenswerther Berücksichtigung dieser Verhältnisse hat die Königliche Eisenbahn-Direktion sich bereit erklärt, das jetzige Verfahren widerruflich noch auf ein weiteres Jahr bestehen zu lassen.

Abfertigung der
Wagenladungsgüter
in Alexandrowo.

Hiesige Interessenten haben bei uns Klage geführt über die Art und Weise der Abfertigung von nach Deutschland bestimmten Wagenladungsgütern in Alexandrowo. Im Interesse des deutsch-russischen Verkehrs wurden wir deshalb unterm 14. Februar 1894 bei der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn in Warschau vorstellig, indem wir Folgendes ausführten:

„Zwischen der Ausgabe der russischen Frachtbriefe über eingegangene Güter und der für die Aufgabe zur Weiterbeförderung festgesetzten Zeit ist die Frist so kurz bemessen, daß die Grenzspediteure kaum in der Lage sind, die erforderlichen Papiere auszufertigen. In diese soll aber das in Alexandrowo amtlich ermittelte Gewicht eingeschrieben werden, doch da bis zu dieser Zeit die Verwiegung noch nicht stattgefunden hat, so wird das im russischen Original-Frachtbrief verzeichnete Gewicht ohne Rücksicht und Prüfung auf seine Richtigkeit benutzt. Wenn man bedenkt, daß die Abwicklung der meisten hier in Betracht kommenden Geschäfte auf dem in Alexandrowo festgestellten Gewicht beruhen, so liegt die Unsicherheit des Verkehrs klar zu Tage und die Hinfälligkeit jeder Calculation ist augenscheinlich. Wenn zwar auch wohl nicht sämtliche Ladungen in der geschilderten Weise behandelt

werden, so doch die überwiegend meisten, was um so auffallender ist, als die Waggon's in der Regel erst einen Tag nach erfolgter Aufgabe nach Deutschland ausgehen. Die Verwiegung geschieht, nachdem die Frachtbriefe abgeliefert sind, die den Ausgangsstempel des nächstfolgenden Tages erhalten. Es wird sonach eine amtliche Urkunde vordatirt. Da das wirklich ermittelte Gewicht nur selten in den Frachtbriefen vermerkt ist, so ergeben sich häufig zwischen dem hierin verzeichneten und dem auf den deutschen Ankunftsstationen amtlich festgestellten Gewicht Differenzen, welche theilweis sehr groß sind. Es können Gewichtsunterschiede von 600—1000 Kg., ja noch größere, nachgewiesen werden.

Da unter diesen Verhältnissen das deutsch-russische Geschäft im hohen Grade leidet, so erlauben wir uns, an die geehrte Direction die ergebenste Bitte zu richten

Hochdieselbe wolle schleunigst für Abstellung der geschilderten Mißstände Sorge tragen und in diesem Sinne die Eisenbahnstation in Alexandrowo mit Anweisung versehen.

Hierauf wurde uns von dem Herrn Chef der commerciellen Abtheilung nachstehende Antwort zu Theil:

In Erwiderung Ihrer gefl. Zuschrift vom 14. Februar d. J. beehren wir uns, Ihnen ergebenst mitzutheilen, daß das bei der Umexpedition der nach dem Ausland bestimmten Transporte stattfindende Verfahren im Sinne und auf Grund der Ministerialverfügung vom 27. November 1893 Nr. 19334 erfolgt, wonach für die unentgeltliche Lagerung der Sendungen in den Wagen eine 6 stündige Frist zur Anwendung kommt.

Im Betreff Ihrer Einwendungen wegen Ausdrücken auf die Frachtbriefe eines Ausgangsstempels mit vordatirter Absendezeit bemerken wir ergebenst, daß sowohl die Frachtbriefe als auch die diesbezüglichen Duplicate mit dem Datum der Aufgabe abgestempelt werden, wenn auch diese Sendungen Mangels eines abgehenden Zuges nach der Aufgabezeit desselben Tages erst am nachfolgenden Tage zur Absendung gelangen.

Was nun die Prüfung des Gewichts der zur Umexpedition nach dem Ausland kommenden Sendungen anbetrifft, so erlauben die auf dieser Station obwaltenden Localverhältnisse diese Prüfung vor 2 Uhr Nachmittags nicht vorzunehmen und geben somit die Alexandrower Frachtvermittler, um mit

Rücksicht auf die beregte sechsstündige Frist die Ueberhaltung der Wagen zu vermeiden, die Frachtbriefe auf die zur Umexpedition kommenden Getreidetransporte vor Prüfung des Gewichts auf.

Nach der auf diese Weise erfolgten Ausgabe und Abstempelung der Frachtbriefe und der demnächst Nachmittags erfolgten Verwiegung der Sendungen trägt die Güterexpedition das constatirte Gewicht in die Frachtbriefe und Duplikate ein und erhält somit der Versender den Duplikatfrachtbrief mit Bezeichnung desjenigen Gewichts, welches bei der Prüfung in Alexandrowo ermittelt wurde.

Mit Rücksicht auf die eingangs erwähnte Ministerialverfügung, sowie die Zeit- und Localverhältnisse der Station Alexandrowo sind wir gegenwärtig nicht in der Lage, eine Aenderung der besprochenen Manipulation herbeiführen zu können."

Gleichzeitig mit unserm Schreiben vom 14. Februar 1894 an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn, hatten wir von dem Inhalt desselben dem Auswärtigen Amt in Berlin Kenntniß gegeben, und die Bitte ausgesprochen, unsern Antrag beim russischen Verkehrs-Ministerium zu unterstützen.

Zollfreiheit
nach Rußland
zurückgehender
Säcke.

An den Herrn Reichskanzler richteten wir unterm 8. Juni 1894 folgendes Gesuch:

„In dem Schluß-Protokoll des deutsch-russischen Handelsvertrages ist bestimmt worden, daß die leeren russischen Säcke, die mit Getreide gefüllt ins Ausland gehen, wieder zollfrei nach Rußland eingeführt werden dürfen.

Diese Bestimmung wird aber dadurch für unseren Grenzverkehr werthlos, daß bei der Wiedereinfuhr der Säcke die russische Behörde eine Deklaration verlangt und für diese eine Gebühr von über drei Rubel erhebt, wobei nicht in Frage kommt, ob die Anzahl der Säcke eine große oder nur geringe ist.

Erschwert nun schon die Stempelgebühr bei kleineren Transporten — dieselben erreichen namentlich bei den Grenzübergängen in unserem Bezirk zum weit kleinsten Theile 10 Ld. und darüber — die Wiedereinfuhr der leeren Säcke nach Rußland, so machen die Formalitäten bei der Declaration, auf deren Erfüllung die russische Behörde hält, die Wiedereinfuhr der leeren Säcke diese fast ganz unmöglich. Nach den

in Rußland bestehenden Bestimmungen dürfen die Declarationen nur von den Besitzern persönlich oder von Kaufleuten erster Gilde ausgefertigt werden, und zwar im Laufe des Vormittags, um erst Nachmittags ihre Erledigung zu finden.

Danach müssen die Besitzer, da Kaufleute erster Gilde in den russischen kleineren Grenzorten selten ansässig sind, sich bei jedem Transport persönlich nach dem oft mehrere Meilen entfernten Grenzübergange begeben. Da es unmöglich ist, bei den großen Entfernungen die Ablieferung des Getreides derart zu beschleunigen, daß die leeren Säcke noch im Laufe desselben Vormittags declarirt werden können, so liegt es auf der Hand, daß die Eigenthümer mit ihren Gespannen und Leuten mindestens zwei Tage versäumen. Die im deutsch-russischen Handelsvertrage vorgesehene Aufhebung des Sackzollses wird sonach illusorisch und es muß das russische Getreide wie vorher in losem Zustande über die Grenze gebracht werden.

An Ew. Excellenz richten wir die gehorsame Bitte, auf diplomatischem Wege dahin wirken zu wollen, daß die Retourfäcke fortan russischerseits nicht wie anderes Eingangsgut bei der Einfuhr behandelt, sondern gegen Rückgabe des auch jetzt schon ausgestellten Anmeldescheines ohne Weiteres abgefertigt werden."

Von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe ist darauf unterm 20. August 1894 nachstehender Bescheid eingegangen:

„Auf die an den Herrn Reichskanzler gerichtete Beschwerde vom 8. Juni d. J., betreffend die Erhebung einer Deklarationsgebühr für die mit russischem Getreide ausgeführten Säcke bei deren Rückeinfuhr nach Rußland, erwidere ich der Handelskammer, daß solche Säcke nach § 6 des Zollcirculars vom 24. März d. J. (deutsches Handelsarchiv für 1894, I S. 372/3; vergl. auch ebenda I S. 480) denselben Zollförmlichkeiten unterliegen wie andere Einfuhrwaaren. Dies ist besonders der Fall hinsichtlich der Zolldeklarationen, die nach den bestehenden Vorschriften für zollpflichtige und zollfreie Waaren in gleicher Weise erforderlich sind. An den Uebergangspunkten kann die Deklaration nach dem Zollcircular vom 28. April d. J. (a. a. D., I S. 480) mündlich erfolgen.

Mit der Deklaration zugleich sind Ausfuhrscheine gemäß §§ 3 und 4 des ersterwähnten Circulars einzureichen, wobei es zur Erleichterung des Verkehrs dient, daß die Identität

der in den einzelnen Ausfuhrscheinen bezeichneten mit den demnächst zur Ruckeinfuhr angemeldeten Säcken nicht nachgewiesen zu werden braucht. Es genügt, wenn die Anzahl der Säcke übereinstimmt und die zurückkommenden Stücke als gebraucht erkannt werden. Sind diese Bedingungen erfüllt, so erhält der Deklarant einen Passirschein, laut welchem die Waare aus dem Kaiserlichen Zollamte herausgelassen wird. Ausfuhrscheine, Deklarationen und Passirscheine sind allgemeinen Bestimmungen zufolge in Höhe von 80 Kop. stempel-pflichtig. Weitere Kosten entstehen nicht und werden eventuell wohl die von dem Spediteur in Rechnung gestellte Provision sein. Was die Beschränkungen in der persönlichen Befugniß zur Ausfertigung von Deklarationen anlangt, so finden auch nach dieser Richtung hin lediglich die allgemeinen Vorschriften Anwendung."

In Weiteren empfangen wir von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe die Uebersetzung einer Verordnung, betreffend Verladung von russischem Getreide in zollfrei eingeführte Säcke, lautend:

"Gemäß Allerhöchstem Befehl vom 9. December 1894 ist die Gültigkeit der seit dem 26. Juni 1888 in Kraft bestehenden Vergünstigung, betreffend die Verladung von Exportgetreide — Korn und Mehl — in ausländische Säcke, bis zum 1. Januar 1898 verlängert worden."

und ferner die Uebersetzung eines Erlasses des Kaiserlich-russischen Zolldepartements vom 18. Januar 1895 lautend:

"Der Finanzminister hat bei der Wiedereinfuhr von Säcken, welche als Verpackung von Getreide nach dem Auslande ausgeführt wurden und nach dem russisch-deutschen Handelsvertrage einem zollfreien Durchlaß unterliegen, deren Einlaß ohne Abgabe einer Deklaration genehmigt."

Russisches Petroleum. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg ist von den Russischen Eisenbahnen bei der stattgefundenen Umarbeitung des deutsch-russischen Verband-Gütertarifs auch der Antrag auf Erstellung und Einführung eines direkten ermäßigten Ausnahmetarifs für russisches Leuchtöl (Karosin) von den russischen Verbandsstationen Jarizyn, Kamyschin, Saratow und Nischny-Nowgorod über den Grenzübergang Wirballen und über die übrigen deutsch-russischen Grenzübergänge, für welche letzteren auch noch die Station Odeffa hinzutreten würde, gestellt worden. Es werden

direkte Tariffätze nach den größeren Plätzen des östlich der Elbe gelegenen deutschen Gebiets, einschließlich Dresden, Leipzig und Halle, gewünscht. Die russischen Bahnen führen zur Begründung ihres Antrages an, daß die Tarife für russisches Petroleum (Karosin), die früher von Baku nach Batum 19 Kop. pro Pud betragen hätten, neuerdings auf 9 Kop. pro Pud herabgesetzt worden seien. Diese einschneidende Maßnahme sei bedingt worden durch Wettbewerbsrückfichten gegen das amerikanische Petroleum, nachdem die Versuche einer gegenseitigen Verständigung über Regelung des Wettbewerbes beider Produktionsgebiete gescheitert seien. Zwecks weiterer Verhandlungen mit den russischen Bahnen sei es erwünscht, zu erfahren, ob ein Bedürfniß zur Erstellung eines solchen direkten Ausnahmetarifs nach einzelnen größeren Plätzen des ostelbischen deutschen Gebietes vorhanden ist.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Bromberg forderte uns auf, diese Bedürfnißfrage für unseren Geschäftsbezirk zu prüfen und zutreffenden Falles unter näherer Begründung sowie ungefährrer Angabe der voraussichtlichen Bezugsmengen von russischem Petroleum (Karosin) nebst Angabe der etwa gewünschten Tariffstationen das Ergebniß der Prüfung ihr mitzutheilen.

In unserer darauf ertheilten Antwort stellten wir es als wünschenswerth hin, unseren Ort in den zu erstellenden direkten Tarif für russisches Leuchtöl (Karosin) aufgenommen zu sehen. Unser Platz konsumirt jährlich ein Quantum von 1400 Tonnen amerikanischen Leuchtöls, welches in der Hauptsache auf dem Wasserwege bezogen wird. Der Verbrauch würde sich bei direkten Bezügen sowie billigeren Preisen und Frachten aus Rußland voraussichtlich vergrößern. Es sind vor einigen Jahren schon Bezüge in russischem Leuchtöl gemacht worden, diese mußten aber wieder aufgegeben werden, weil die Fracht über Mlowo nach hier sich zu hoch gestellt hat. Wird Station Thorn in den direkten Tarif eingestellt, dann unterliegt es keinem Zweifel, daß dadurch für unseren Platz ein wesentlich erweitertes Absatzgebiet geschaffen wird, und das auf Thorn unter dem Einfluß eines direkten Tarifs zur Abladung gelangende Quantum an russischem Leuchtöl von beträchtlicher Bedeutung sein würde.

Ursprungszeugnisse
im Verkehr mit
Rußland.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe hat uns Abschrift eines Erlasses des Kaiserlich Russischen Finanzministeriums überreicht, betreffend die Veibringung von Ursprungszeugnissen bei der Einfuhr deutscher Waaren nach Rußland, und gleichzeitig der

Handelskammer die Ermächtigung zur Ausfertigung und Beglaubigung jener Zeugnisse erteilt.

Der Erlaß des Kaiserlich Russischen Finanzministeriums bestimmt, daß „Deutsche Waaren, über welche ordnungsmäßige Frachtpapiere vorgelegt werden, sind zu den in den Verträgen mit Deutschland und Frankreich vereinbarten Zollsätzen abzufertigen, sofern sie von einer ihren deutschen Ursprung nachweisenden Bescheinigung begleitet oder mit Fabrikzeichen versehen sind, aus denen unzweifelhaft entnommen werden kann, daß sie deutscher Fabrikation sind. Die genannten Ursprungszeugnisse können von russischen Gesandtschaften, Konsulaten und Konsularagenten, sowie von deutschen Handelskammern, Kommunal- und Polizeibehörden unter Beifügung des Amtssiegels oder auch von den deutschen Zollämtern aus gefertigt werden. Die bei indirekter Einfuhr obligatorische Vorlage der Faktura des Fabrikanten kommt für deutsche Waaren in Wegfall; ebenso wird die Vorlage einer von dem Ausgangszollamt des Durchfuhrlandes ausgestellten Bescheinigung darüber, daß die Waaren von ihrem Eintritt in das betreffende Land ab ununterbrochen unter Kontrolle der Zollbehörden gewesen sind, nicht gefordert. Die Vorlage der Ursprungszeugnisse kann bei der Einfuhr der Waaren, als Anlage der Frachtpapiere oder bei Abgabe der Zolldeklaration, endlich auch später, binnen drei Wochen und bezüglich des Zollamts zu Tiflis und der Zollämter an der Ostküste des Schwarzen Meeres binnen eines Monats nach dem Tage des Eingangs der Waaren erfolgen.

Falls die Vorlage der Ursprungszeugnisse erst nach der für die Abgabe der Deklaration vorgeschriebenen Frist erfolgt, hat der Empfänger auf der Deklaration den deutschen Ursprung der Waaren zu bescheinigen.“

5. Gemischte Privat-Transit-Läger.

Nachdem der Reichstag in seiner Sitzung am 14. März 1894, anläßlich der Berathung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 die Resolution gefaßt hat:

„den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in Erwägung zu nehmen, ob nicht entweder die gemischten Privat-Transit-Läger von den in Nr. 9 des Zolltarifs aufgeführten Waaren (Getreide u. s. w.) ohne amtlichen Mitverschluß, welche überwiegend speculativen Zwecken zum Schaden der Inlandspreise dienen, sowie die auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1882 den Inhabern von Mühlen

„Bei der Ausfuhr ihrer Fabrikate gewährte Zollerleichterung ganz aufzuheben sind oder der in beiden Fällen mit den Begünstigungen verbundene Zollcredit zu beschränken ist“ nahmen wir Veranlassung in einer Eingabe vom 25. Mai 1894 an den Herrn Reichskanzler Folgendes zur Ausführung zu bringen:

„Seitens der Herren Regierungsvertreter wurde eine Erwägung dieser Angelegenheit bereitwilligst zugesagt, so daß wir es als nicht ausgeschlossen betrachten, daß eine Anzahl von Plätzen der ihnen eingeräumten Rechte, Transitlager zu errichten, verlustig gehen dürften.“

Wenn wir auch nicht annehmen, daß eventl. auch eine Ausschcheidung unseres Platzes von dieser Vergünstigung stattfinden werde, so erlauben wir uns doch, Ew. Excellenz gehorsamst darauf hinzuweisen, daß gerade jetzt nach Aufhebung des Identitätsnachweises Thorn in die Lage kommen wird, die früheren lebhaften Beziehungen mit Rußland in Bezug auf den Getreidehandel wenigstens zum Theil wieder aufzunehmen. Es liegt auf der Hand, daß einem solchen Verkehr der Besitz von gemischten Privattransitlagern zur Stütze dient, was auch s. Z. dadurch im Hohen Bundesrath anerkannt worden ist, daß Thorn zu den ersten Plätzen zählte, denen genannte Vergünstigung zu Theil geworden ist.

Wir richten daher an Ew. Excellenz die gehorsame Bitte, dem hiesigen Platze, der unter den Zollmaßregeln der letzten Jahre naturgemäß sehr schwer gelitten hat, das ihm zustehende Recht zur Errichtung von gemischten Privattransitlagern nicht entziehen zu wollen, wenn auch die Reichsregierung dahin schlüssig werden sollte, derartige Lager, weil entbehrlich, zum Theil aufzuheben.“

Darauf erstattete uns der Herr Minister für Handel und Gewerbe vermittelt Erlasses vom 29. September 1894 folgende an die Herren Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin gerichtete Antwort mit der Aufforderung um gleichmäßige Aeußerung:

„Die Herren Vorsteher haben in dem an meinen Herrn Amtsvorgänger unter dem 3. März 1887 erstatteten Berichte dargelegt, daß, wenn durch die Aufhebung des Identitätsnachweises bei der Ein- und Ausfuhr von Getreide dem Handel die Möglichkeit gewährt würde, die in den freien Verkehr eingeführten Getreidemengen ohne Nachtheil wieder auszuführen zu können, die bisherigen Transitlager für Getreide überflüssig werden würden, wodurch „eine Summe von unproduktiver Arbeit und Belästigung für das Mühlengewerbe, den Handelsstand und die Zollbehörden“ erspart

und die bisher allerdings nicht durch Beispiele belegte aber immerhin vorhandene Möglichkeit einer Umgehung der Zollvorschriften zum Nachtheil derjenigen, welche dieselben beobachten, gänzlich beseitigt werde. Nachdem durch das Gesetz vom 14. April d. J., betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 (Reichsgesetzblatt S. 335 ff.) den Wünschen des Handelsstandes entsprochen und durch die Aufhebung des Identitätsnachweises bei der Ein- und Ausfuhr von Getreide eine völlig freie Bewegung des Getreides zwischen dem Inlande und dem Auslande gesichert und die Möglichkeit gegeben ist, die bereits in den freien Verkehr übergegangenen Getreidemengen in das Ausland wieder auszuführen, erscheint eine Prüfung der Frage geboten, ob die Beibehaltung der gemischten Privattransitlager ohne amtlichen Mitverschluß für Getreide fernerhin noch für die Zwecke des Transitverkehrs als ein Bedürfniß anzusehen ist, und welche Vortheile für diese Zwecke von den Transitlagern noch zu erwarten sind. Indem ich die Herren Vorsteher ergebenst ersuche, Sich hierüber gefälligst gutachtlich zu äußern, bemerke ich noch, daß schon gegenwärtig die große Mehrzahl der gemischten Transitlager keineswegs für die Zwecke des Transitverkehrs in Anspruch genommen ist, daß vielmehr von den meisten derartigen Transitlagern Getreide in das Ausland überhaupt nicht oder nur in sehr geringen Mengen ausgeführt worden ist.“

In unserer Berichterstattung vom 10. October 1894 führten wir aus: „Der Reichstag hat in seiner Sitzung vom 14. März d. J. anlässlich der Berathung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 die Resolution gefaßt, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in Erwägung zu nehmen, ob nicht entweder die gemischten Privattransitlager von den in Nr. 9 des Zolltarifs aufgeführten Waaren (Getreide u. s. w.) ohne amtlichen Mitverschluß, welche überwiegend spekulativen Zwecken zum Schaden der Inlandspreise dienen, sowie die auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1882 den Inhabern von Mühlen bei der Ausfuhr ihrer Fabrikate gewährte Zollerleichterung ganz aufzuheben sind oder der in beiden Fällen mit den Begünstigungen verbundene Zollcredit zu beschränken ist. Seitens der Herren Regierungvertreter wurde eine Erwägung dieser Angelegenheit bereitwilligst zugesagt.“

Hiernach durfte es schon damals nicht für ausgeschlossen erachtet werden, daß eine Anzahl von Plätzen der ihnen eingeräumten

Rechte, Transittläger zu errichten, verlustig gehen dürfte; wenn wir auch nicht annahmen, daß Thorn, welchem Pläze der hohe Bundesrath als einem der ersten das Recht zur Einrichtung von Privattransittlägern zuerkannt hat, dieses Recht verlieren würde, so hielten wir es doch für angezeigt, an den Herrn Reichskanzler unter Hervorhebung der Bedeutung der Privattransittläger für unseren Platz, die Bitte zu richten, Thorn das Recht zur Errichtung gemischter Privattransittläger nicht zu entziehen.

Ein Entscheid auf dieses vom 25. Mai d. J. datirte Bittgesuch ist uns bisher nicht zugegangen.

Wenn auch unzweifelhaft die Aufhebung des Identitätsnachweises für den Verkehr eine sehr große Erleichterung brachte, so würde diese erst dann in volle Wirkung treten, wenn die jetzt zur Ertheilung gelangenden Einfuhrscheine den Inhaber zur Einführung jeglicher Sorte Getreide berechtigen würden und nicht nur zu der, die zur Ausfuhr gelangt ist.

Alle Momente, welche s. B. den hohen Bundesrath veranlaßten, unserem Pläze das Recht zur Einrichtung von Privattransittlägern zu gewähren, sind auch heute noch vorhanden. Auf dem Wasser- und Eisenbahnwege treffen hier aus Rußland Getreidemengen ein, über deren endgültigen Verbleib bei der Ankunft hier selbst Bestimmungen meist noch nicht getroffen sind. Diese Getreidemengen werden hier in die Transittläger übernommen und verbleiben dort so lange, bis Eigenthümer über sie endgültig verfügen. Nach § 7 des Gesetzes betreffend den Zolltarif des deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle und der Tabaksteuer vom 15. Juli 1879 mit dem Abänderungsgesetz vom Mai 1885 kann in den Transittlägern ohne amtlichen Mitverschluß die Behandlung und Umpackung der gelagerten Waare uneingeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung derselben mit inländischer Waare unter der Bedingung erfolgen, daß bei der Ausfuhr dieser gemischten Waare der in der Mischung enthaltene Procentsatz von ausländischer Waare als die zollfreie Menge der Durchfuhr anzusehen ist.

Unserem Pläze, der ja hauptsächlich in seinen Getreidebezügen auf Rußland angewiesen ist, gewähren sonach naturgemäß die Privattransittläger viele Vortheile, eine Aufhebung derselben hier würde unserem Ort, der unter den Zollmaßregeln der letzten Jahre schwer gelitten hat, neuen Schaden zufügen.

Ew. Excellenz bitten wir deshalb gehorsamst, unserem

Platz das Recht zur Errichtung von Privattransitlagern ohne amtlichen Mitverschluß nicht entziehen zu wollen.“
 Wenn Excellenz hervorheben, daß schon gegenwärtig die große Mehrzahl der gemischten Transitlager keineswegs für die Zwecke des Transitverkehrs in Anspruch genommen ist, daß vielmehr von den meisten derartigen Transitlagern Getreide in das Ausland überhaupt nicht oder nur in sehr geringen Mengen ausgeführt worden ist, so sind diese Verhältnisse auf die allgemeine Conjunctur zurückzuführen, welche russische Inhaber veranlassen, ihre Vorräthe zurückzuhalten. Sobald eine Aenderung zum Bessern eingetreten sein wird, werden auch die Privattransitlager wieder in größerem Umfang in Anspruch genommen werden.

6. Entwurf eines preussischen Wassergesetzes.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe hat uns unterm 14. Februar 1894 den Entwurf eines preussischen Wassergesetzes zur Begutachtung zugehen lassen. Der Erlaß des Herrn Ministers führt aus, daß der nach mehrfachen Richtungen hin verbesserungsfähige Zustand der heimischen Wasserverhältnisse zum nicht geringen Theile auf die Mängel der in Preußen geltenden sehr zerplitterten Wassergesetzgebung zurückzuführen sei. Dieser Umstand hat der Königlichen Staatsregierung Veranlassung gegeben, eine Prüfung des gesammten Wasserrechts auf dem Gebiete der Landesgesetzgebung in Angriff zu nehmen.

Das dem Entwurf beigegebene Verzeichniß der Ströme und Schiffahrtskanäle soll nach der Absicht des Gesetzgebers, die sich aus der Begründung zu § 35 ergibt, nicht eine erschöpfende Aufzählung aller vorhandenen öffentlichen Ströme und Schiffahrtskanäle enthalten, sondern nur diejenigen Wasserläufe, über deren Charakter als öffentlich schiffbare auf keiner Seite ein Zweifel besteht. Bei den übrigen Wasserläufen soll die Feststellung der Schiffbarkeit in dem nach den §§ 33, 34 vorgesehenen Verfahren erfolgen. Das gedachte Verzeichniß ist daher für die einzelnen Landestheile einer genauen Prüfung dahin zu unterwerfen, ob für die einzelnen darin aufgeführten Stromstrecken und Schiffahrtskanäle die von der Gesetzeskommission angenommene Voraussetzung zutrifft, oder ob es sich empfiehlt, einzelne Wasserläufe auszuschneiden und die Feststellung ihrer Schiffbarkeit dem geordneten Verfahren zu überlassen, eventuell auch, ob noch andere Wasserläufe in das Verzeichniß aufzunehmen sind.

In unserem unterm 7. Juli 1894 dem Herrn Minister erstatteten Bericht sprachen wir die Ansicht aus, daß der Entwurf geeignet erscheine, die großen Mängel der in Preußen geltenden sehr zerplitterten Wasser-

gesetzgebung zu beseitigen; wir erblicken in den Bestimmungen des Entwurfs, wenn derselbe zur Annahme gelangt, einen weiteren Fortschritt gegenüber den bestehenden Verhältnissen; die einheitliche Regelung des gesammten öffentlichen und privaten Wasserrechtes, welche der Entwurf zum Ziele hat, ist ein seit langer Zeit in allen Interessentenkreisen gefühltes Bedürfniß. Im Interesse der Landwirthschaft, der Industrie, des Gewerbes, der Schifffahrt und Flößerei, sowie im Interesse einer besseren Gesundheitspflege, ist daher die Durchführung der darauf gerichteten Reformbestrebungen von hervorragender Bedeutung; doch sind auch wir der in der Begründung zum Ausdruck gebrachten Ansicht, daß die reichsgesetzliche Regelung dieser wichtigen Frage den Vorzug vor einer landesgesetzlichen verdiene, damit die in den einzelnen Landestheilen geltende verschiedene Gesetzgebung zu einer einheitlichen umgestaltet werde.

Im Ganzen glauben wir, daß der Entwurf, so weit derselbe die rechtlichen Verhältnisse der Gewässer im Allgemeinen, die Vorschriften zur Reinhaltung der Gewässer, die Eintheilung der Wasserläufe, ihre Benutzung und Veränderung, sowie den Gemeingebrauch derselben behandelt, als durchaus angemessen und zweckentsprechend anzuerkennen ist.

Das dem Entwurf beigegebene Verzeichniß der Ströme und Schifffahrtskanäle soll, nach Absicht des Gesetzentwurfs, die sich aus der Begründung zu § 35 ergibt, nicht eine erschöpfende Aufzählung aller vorhandenen öffentlichen Ströme und Schifffahrtskanäle enthalten, sondern nur diejenigen Wasserläufe, über deren Charakter als öffentlich schiffbare auf keiner Seite ein Zweifel besteht. Bei den übrigen Wasserläufen soll die Feststellung der Schiffbarkeit in dem nach den §§ 33, 34 vorgesehenen Verfahren erfolgen. In dem betreffenden Verzeichniß ist in Anlage I (Ströme) die Drenenz nur in ihrem unteren Lauf von Leibitsch bis zum Weichselfluß aufgenommen worden; es fehlt mithin der obere Lauf der Drenenz von Leibitsch bis zum Geserich-See bei Osterode. Die Stau- und Flößschleufe bei Leibitsch charakterisirt aber an und für sich den oberen Drenenzlauf als öffentlichen Fluß, der für die Flößerei von Bedeutung ist; deßhalb und in Ansehung der damit verknüpften Rechtswirkungen erscheint es wichtig, daß auch der obere Lauf der Drenenz bis zum Drenenz-See als öffentlicher Fluß aufgenommen wird; nach § 32 Absatz 4 dürfte er zu denjenigen Wasserläufen zu rechnen sein, deren Unterhaltung aus Gründen eines öffentlichen oder gemeinwirthschaftlichen Nutzens geboten ist. Die Begründung des Entwurfs zu § 32 desselben hebt hervor, daß die endgültige Feststellung der Verzeichnisse nach dem letzten Absatz von § 32 weitgehende Wirkungen sowohl in privatrechtlicher wie in öffentlich-rechtlicher Beziehung hat. Namentlich ergibt sich daraus, daß das Eigenthumsrecht des Staates erlischt,

wenn ein bisher schiffbarer Wasserlauf in die Klasse der nicht schiffbaren versetzt wird. Dies entspricht dem geltenden Recht, wonach durch das Aufhören der Schiffbarkeit die dem Staate zustehenden Rechte und Pflichten an den öffentlichen Flüssen untergehen. Der obere Lauf der Drewenz ist flößbar und ist daher den schiffbaren Flüssen gleichzustellen.

Die Fassung des § 166 des Entwurfs erscheint uns bedenklich; dieselbe bestimmt, daß keinerlei Anlagen ausgeführt werden dürfen, welche über die Erdoberfläche hinausragen; wir empfehlen, dafür zu sagen: „dürfen keinerlei Anlagen ausgeführt werden, welche geeignet erscheinen, die Hochwassergefahr wesentlich zu erhöhen und das erforderliche Hochwasserprofil in unzulässiger Weise einzuengen.“

Im Weiteren heißt es in § 167 Absatz 2 des Entwurfs, daß aus Rücksichten des Hochwasserschutzes auch nachträglich Auflagen und Einschränkungen und, wenn erforderlich, auch die Beseitigung einer genehmigten Anlage angeordnet werden können, ohne daß dafür Entschädigung beansprucht werden kann. Diese Bestimmung erscheint uns hart und glauben wir daher, daß es mehr der Billigkeit entsprechen würde, dem Satze folgende Fassung zu geben:

„jedoch nur gegen volle Entschädigung.“

Im Hinblick auf die bedeutenden und wichtigen Interessen, welche Landwirthschaft und Gewerbe am Wasser gemeinsam haben, erscheint es empfehlenswerth, daß eine Vertretung dieser beiden Gruppen bei der zu bildenden Wasserbehörde in der Weise erfolge, daß zur Mitwirkung bei den Geschäften der wasserwirthschaftlichen Verwaltung, wie § 267 sie bestimmt, je ein Vertreter aus den Landwirthschaftskammern und den Handelskammern zu wählen ist.

Wichtig für die Schifffahrt und Flößerei erscheinen die Bestimmungen der §§ 60, 61, 62 des Entwurfs, welche geeignet erscheinen, hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Schiffer und Flößer bezw. der Uferbesitzer beim Betreten der Ufer zum Zwecke der Fortbewegung der Schiffe und Flöße (Leinpfadsrecht), deren Landen und Befestigen an den Ufern einen klaren Rechtszustand zu schaffen; um denselben auch für den oberen Lauf der Drewenz von Leibitsch aufwärts bis zum Drewenz-See zur Geltung zu bringen, ist ein Grund mehr für die Zweckmäßigkeit der Eintragung auch dieses Wasserlaufes in das Verzeichniß der öffentlichen Ströme, wie in unsern Bemerkungen zu § 32 des Entwurfs des Näheren ausgeführt. Die an dem oberen Lauf der Drewenz herrschenden Verhältnisse entbehren zur Zeit eines geordneten Rechtszustandes, worunter die Flößerei zu leiden hat. Die Ertheilung der Erlaubniß zum Betreten der Ufer, das Landen und Befestigen der Flöße an den Ufern bleibt der Erwägung der Uferbesitzer

überlassen, woraus häufig Streitigkeiten zwischen den Interessenten entstehen, deren Schlichtung meistens zum Nachtheil der Flossbesitzer erfolgt.

7. Kleinbahn-Projekt.

In unserm vorjährigen Bericht theilten wir mit, daß wir die Erbauung einer Kleinbahn von Thorn nach Leibitsch, mit Anschlußgleisen nach Antoniewo und Baldau betreiben. Die Vorarbeiten, wie Vermessungen, Tracirung der Bahn und der Kostenanschlag nebst Rentabilitäts-Berechnung sind im Berichtsjahr beendet und das fertigestellte Projekt ist den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorgelegt worden.

Der Fortgang der Verhandlungen in Angelegenheit dieser Kleinbahn mit der Königlichen Eisenbahndirektion ist leider ein sehr langsamer. Eine besondere Schwierigkeit scheint die Platzbestimmung zur Anlage des Bahnhofes zu verursachen, wodurch der Gang der Verhandlungen aufgehalten wird; das Projekt hat zur Anlage des Bahnhofes ein freies Terrain, welches theils dem Militär-fiskus und andernteils der Stadt gehört, in Aussicht genommen; die Zustimmungserklärung der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung, welche dieses Terrain seiner Raumverhältnisse und seiner Lage wegen im Hinblick auf die Möglichkeit einer später nothwendig werdenden Erweiterung der Gleisanlage des Stadtbahnhofes für ungeeignet hält, steht jedoch noch aus; und doch gewährt dieses Terrain gerade den einzigen vorhandenen Platz, der zur Anlage des Bahnhofes in Frage kommen kann, um so mehr, als die Militär-Verwaltung, deren Entgegenkommen unseren Bestrebungen gegenüber wir dankbar anerkennen, besonderen Werth darauf legt, daß die Anlagen des Bahnhofes innerhalb der Stadt gemacht werden, und daß sämtliche Kleinbahnzüge unbedingt sofort durch das Leibitscher Thor in die Festung fahren, ohne vorher außerhalb rangirt zu haben. In dieser Angelegenheit fand hier vor Kurzem eine Lokalinspektion durch Vertreter der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung statt, von der wir hoffen, daß sie zur Erfüllung unserer darauf bezüglichen Wünsche führen werde.

8. Holzstofffabriken.

Eine uns durch den Herrn Oberpräsidenten Staatsminister Dr. von Gokler gegebene Anregung zur Anlegung von Holzstofffabriken fand dankbarste Anerkennung. Auf einer im Juli 1894 zu Stargard abgehaltenen Versammlung der Königlichen Forstbeamten aus den Provinzen Ost- und Westpreußen wurde ausgeführt, daß die vortheilhafte Verwerthung verschiedener Holzqualitäten nur durch Anlegung von Holzstofffabriken möglich und es für den Staat nützlich sein würde, in Ermangelung von Privat-Unternehmen selbst die Errichtung von Holzstofffabriken in die Hand zu

nehmen. Wegen Anlegung einer solchen Fabrik, vielleicht an der Brahe und in Verbindung mit dem Umbau der Mühlsöser Schleuse, hatte sich der Herr Oberpräsident an den Herrn Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten gewandt. Der Herr Minister hat jedoch dahin entschieden, daß die Anlage und der Betrieb einer Holzstofffabrik und die Führung eines andern gewerblichen Fabrikbetriebes für Rechnung der Staatsverwaltung aus grundsätzlichen Bedenken nicht erfolgen könne, daß der Herr Minister aber gerne bereit sei, die von Privatpersonen betriebenen Unternehmungen solcher Art zu fördern und Sorge zu tragen, daß in den Staatsforsten das zur Fabrik geeignete Rohmaterial thunlichst zur Verfügung gehalten werde, wenn dasselbe gewünscht werden und zu annehmbaren Preisen absehbar sein sollte.

Was die Benutzung von Wasserkräften betrifft, so führt der Herr Ober-Präsident im Weiteren aus, daß verschiedene Mühlenanlagen z. B. zweckmäßiger für die Holzbearbeitung als für die Herstellung von Mehl verwendet, daß Wasser aus gefällreichen Flüssen, wie die Brahe, auch ohne Anlegung von Wehren nutzbar gemacht und daß mehrere tief eingeschnittene und gefällreiche Wasserläufe auch ohne Nachtheil für die Landwirthschaft mit Thalsperren versehen werden können.

Mit großem Interesse haben wir von dem Mitgetheilten Kenntniß genommen und bei der großen Bedeutung, welche die bessere Verwerthung der Holzproducte und die Hebung der Industrie für Westpreußen hat, die erhaltene Anregung in weiteren Interessentenkreisen verbreitet; die aus letzteren uns zugegangenen Gutachten lassen aber leider erkennen, daß in unserm Bezirk nach Lage der Verhältnisse die Anlage von Holzstoffabriken kaum zu erwarten steht, weil es an geeigneten Wasserkräften, die diesen Zwecken nutzbar gemacht werden könnten, fehlt.

9. Anmeldung von Freizeichen.

Das Kaiserliche Patentamt, für die Zwecke der ihm obliegenden Prüfung eine Sammlung der im Verkehr befindlichen Freizeichen veranstaltend, hat uns zur Angabe derjenigen Zeichen aufgefodert, welche in dem hiesigen Interessengebiete für gewisse Waaren allgemein benutzt werden, oder zur Zeit der Eintragung in die bisherigen Register allgemein benutzt worden sind, unter Angabe der Zeit, seit welcher das Zeichen im freien Verkehr ist und der Waarengattungen, für welche es benutzt wird. Auf Grund der von der Handelskammer erlassenen Aufforderung, theilten wir dem Kaiserlichen Patentamt mit, daß Anmeldungen von Freizeichen im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 12. Mai 1894 zum Schutz der Waarenbezeichnungen aus hiesigem Bezirk nicht eingegangen seien. Vielfach wird aber von hiesigen

Gewerbetreibenden auf Etiquetten das Thorner Stadtwappen benutzt, auch führen verschiedene hiesige Gewerke Wappen, die als Freizeichen anzusehen sein dürften.

10. Verkehr mit Ersatzmitteln für Butter (Margarine).

Die Handelskammer zu Frankfurt a./M. hat an den Reichstag ein Gesuch gerichtet, betreffend die Ablehnung der Abänderungs-Vorschläge zum Gesetz vom 12. Juli 1887 über den Verkehr mit Ersatzmitteln für Butter. Den Ausführungen der genannten Handelskammer traten wir bei, und richteten an den Reichstag das Gesuch, dafür einzutreten, daß die reelle Fabrikation und der reelle Vertrieb der Margarine weder durch Gesetzesänderungen unterbunden, noch auch, daß durch Besteuerung der Margarine deren Absatz reduziert werde.

11. Präsentation von Wechseln durch die Postanstalten.

Die Handelskammer zu Insterburg machte den Vorschlag, dem Auftrag zur Präsentation des Wechsels und eventuell zur Protesterhebung könnte ein gedrucktes Formular beigelegt werden, welches die Benachrichtigung an den Schuldner enthält, daß ein Wechsel von anzugebender Höhe präsentirt sei und protestirt werden würde, falls nicht die Einlösung des Wechsels auf dem Postamt bis zu einer bestimmten Stunde erfolge, welchem Vorschlage wir zugestimmt haben.

12. Neuordnung der Handelskammern.

Durch Erlaß vom 1. Januar 1895 hatte der Herr Minister für Handel und Gewerbe die Kammer aufgefordert, sich bis zum 1. März 1895 zu der Frage der Neuordnung der Handelskammern in Preußen an der Hand der in dem Erlaß dargelegten Gesichtspunkte in einem dem Herrn Regierungs-Präsidenten in Marienwerder einzureichenden Bericht gutachtlich zu äußern.

Im Besonderen forderte der Erlaß des Herrn Minister für Handel und Gewerbe eine Berichterstattung über nachstehende sieben Fragen:

- I. Sind obligatorische Handelskammern über das ganze Staatsgebiet einzurichten und wie sind deren Bezirke abzugrenzen?
 - II. In welchem Umfange sollen Handel und Gewerbe in den Handelskammern vertreten sein?
- Soll insbesondere Wahlrecht und Beitragspflicht begründet werden
- a) für alle Gewerbetreibenden, oder
 - b) für die gewerbesteuerpflichtigen Gewerbetreibenden, oder

c) für die als Firmeninhaber in die Handelsregister eingetragenen Kaufleute und Gesellschaften, oder

d) für die unter c) aufgeführten Kaufleute und Gesellschaften unter der ferneren Einschränkung, daß sie gewerbsteuerpflichtig sind, oder

e) für die unter c) aufgeführten Kaufleute und Gesellschaften unter der weiteren Einschränkung, daß sie zu einem bestimmten, nicht zu niedrig zu bemessenden Mindestsatz der Gewerbesteuer veranlagt sind?

III. Wie soll das Wahlrecht zu den Handelskammern geregelt werden?

IV. Ist die Einrichtung lokaler Organisationen oder von Organisationen nach Betriebszweigen innerhalb der Handelskammern in Aussicht zu nehmen?

V. Ist der Geschäftskreis der Handelskammern zu erweitern, insbesondere

a) in Bezug auf ihre Anhörung über Gesekentwürfe, die Interessen von Handel und Gewerbe berühren,

b) in Bezug auf den Kreis ihrer Verwaltungs-Aufgaben?

Soll den Handelskammern juristische Persönlichkeit verliehen werden?

VI. Ist der Fortbestand der öffentlich-rechtlichen Stellung der kaufmännischen Korporationen mit der Neuordnung der Handelskammern vereinbar?

VII. Empfiehlt es sich, die Schaffung eines zur Wahrnehmung der Interessen von Handel und Industrie bestimmten und als technischer Beirath für die Staatsregierung dienenden Centralorgans in Aussicht zu nehmen?

Nach Berathung dieser sieben Fragen in öffentlicher Sitzung, der der Herr Regierungs-Präsident von Horn beiwohnte, berichteten wir demselben wie folgt:

I. Im Hinblick auf die ungleichmäßige Entwicklung der Preußischen Handelskammern und auf das neue Gewerbesteuer-Gesetz vom 24. Juni 1891, durch das die Bestimmungen des Handelskammer-Gesetzes vom 24. Februar 1870 über die Wahlberechtigung zum Theil hinfällig geworden sind, wird die Reformbedürftigkeit des Handelskammergesetzes vom 24. Februar 1870 anerkannt. Die Einrichtung obligatorischer Handelskammern, welche das ganze Staatsgebiet wie ein Netz umfassen, damit alle Interessen von Handel und Industrie zu ihrem Rechte gelangen, ist nothwendig. Was die Abgrenzung der Bezirke anbelangt, so glauben wir, daß

dabei vor Allem die wirthschaftliche Zusammengehörigkeit und die Gemeinsamkeit der Interessen unter möglichster Erhaltung des historisch Gewordenen im Auge zu behalten sei; von diesem Gesichtspunkt ausgehend empfehlen wir, daß der Handelskammer-Bezirk Thorn den hiesigen Landgerichtsbezirk umfassen möge.

II. In den zu bildenden Handelskammern sollen nur Handel und Industrie ihre Vertretung finden, nicht aber auch das Handwerk, und zwar müßte in den Handelskammern eine Interessen-Vertretung des gesammten Handels und der Industrie, des Groß- und Kleinhandels, der Groß- und Kleinindustrie zum Ausdruck gelangen.

Es erscheint zweckmäßig, das Wahlrecht und die Beitragspflicht zu begründen auf alle gewerbsteuerpflichtigen Gewerbetreibenden, Kaufleute und Gesellschaften, die im Handelsregister eingetragen stehen; diejenigen Kaufleute und Gewerbetreibenden, welche zwar im Handelsregister eingetragen stehen, aber nicht gewerbsteuerpflichtig sind, sollten mit einem fingirten Satz, wie bisher, eingeschätzt werden, und mit diesem zu den Kosten der Handelskammern herangezogen werden.

III. Der zur Zeit bestehende Wahlmodus bietet keine Gewähr dafür, daß Groß- und Kleinhandel in gleicher Weise hinsichtlich ihrer Vertretung zu ihrem Rechte gelangen, weil auf Grund des Gewerbesteuer-Gesetzes vom 24. Juni 1891, dabei eine Majorisirung der I. und II. Klasse durch die III. und IV. Klasse der Gewerbesteuerpflichtigen zu befürchten steht. Wir empfehlen daher die Bildung von zwei Wahlabtheilungen in der Weise, daß die I. und II. und ein Theil der III. Klasse die eine Abtheilung und der Rest der III. Klasse mit der IV. Klasse die zweite Abtheilung bildet, und daß jede der beiden Abtheilungen die gleiche Zahl von Mitgliedern zu der Handelskammer wählt. Als Wahlberechtigte der III. Klasse, welche mit der I. und II. Klasse zusammen wählen, bringen wir diejenigen Gewerbetreibenden in Vorschlag, welche mit 192 Mk. und absteigend bis zu 72 Mk. zur Gewerbesteuer eingeschätzt sind.

IV. Die Einrichtung lokaler Organisationen, wenn sie berechtigt sein sollen, direkt mit den Behörden in Verkehr zu treten, empfehle sich nicht, weil dadurch die Einheitlichkeit der Arbeiten der Kammer nur gestört werden könnte. Dagegen empfehlen wir die Einrichtung von Lokalausschüssen, mit denen die Kammer eine enge Fühlung zu unterhalten hat. Auch die Organisationen nach Betriebszweigen halten wir nicht für empfehlenswerth.

V. Die Frage zu a) können wir nur entschieden bejahen; die königliche Staatsregierung verlangt von den Handelskammern sachverständige Auskunft und Aufklärung über die Lage und Wünsche des Handels und der Industrie; deshalb muß es als billig erscheinen, daß Handelskammern, die ein volles Verständniß für das wirthschaftliche Leben besitzen, auch gehört werden, und daß alle Gesetzentwürfe, welche die wirthschaftlichen Interessen ihrer Bezirke berühren, ihrer Begutachtung unterbreitet werden, bevor sie von der Regierung den gesetzgebenden Körperschaften zur Behandlung vorgelegt werden. Insbesondere empfiehlt es sich, die Kammern zu hören über die bezüglich der beschlossenen Gesetze zu erlassenden Ausführungs-Bestimmungen, desgleichen über alle den Abschluß oder die Erneuerung von Handelsverträgen betreffenden Fragen, sowie über solche wichtigen Verordnungen, welche die Reichs-, Landes- und Provinzial-Bezirks- und Gemeinde-Behörden in Bezug auf Handel und Gewerbe erlassen wollen; endlich auch über Einrichtungen des Verkehrswezens, die Einrichtung von Handelsgerichten, Börsen und sonstigen Anstalten für Handel und Gewerbe.

Frage b) beantworten wir dahin, daß die Handelskammern berechtigt sein mögen, mitzuwirken bei der Führung der Handelsregister, bei der Ernennung der Makler, Schiedsrichter und Sachverständigen in Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten, ferner Gutachten an Gerichte und Behörden abzugeben, Ursprungszeugnisse zu zollamtlichen Zwecken und sonstige Urkunden über Preise, Handelsgebräuche u. auszustellen. Die öffentlichen Börsen sind unter die Aufsicht der Handelskammern zu stellen.

Die Verleihung der Rechte einer juristischen Persönlichkeit an die Handelskammern erscheint uns dringend nothwendig.

VI. Wir halten es als ausgeschlossen, daß für denselben Bezirk eine kaufmännische Korporation und eine Handelskammer nebeneinander dieselben öffentlich-rechtlichen Aufgaben erfüllen können. Die Korporationen bilden eine zu exclusive Gesellschaft, die ihre Mitglieder an eine bestimmte Beitragspflicht binden. Wenn die Handelskammern über die ganze Monarchie eine obligatorische Organisation erhalten, dann würden die kaufmännischen Korporationen, die auf Freiwilligkeit beruhen, neben den Handelskammern eine eigenthümliche Stellung einnehmen; bei der zur Zeit bestehenden Organisation dieser Korporationen muß man sagen, daß die Interessen des gesammten Handels und der Industrie keine ausreichende Vertretung finden; unserem Dafürhalten nach würde diese Frage wohl dadurch

die beste Lösung finden, daß die Korporationen in die zu errichtenden Handelskammern aufgehen und ihre Rechte und Pflichten auf diese übertragen.

VII. Die Schaffung eines Centralorgans halten wir zur Zeit nicht für erforderlich, vielmehr sind wir der Ansicht, daß der freiwillige Zusammenschluß der Handelsvorstände, wie er im deutschen Handeltage zur Zeit besteht, die allein richtige Form einer Centralvertretung bildet, ohne daß es nothwendig erscheint, dieser Centralstelle den amtlichen Charakter zu verleihen.

13. Die Ufer-Eisenbahn.

Die Lage der Verhältnisse auf der Uferbahn hat sich im Berichtsjahre leider nicht günstiger gestaltet; die Schwierigkeiten, verursacht durch die Unzulänglichkeit der Rangir- und Ladegleise, durch die zu hohe Ueberführungsgebühr und die Unvollkommenheit des Betriebes, sind dieselben geblieben, obgleich der Verkehr auf der Ufereisenbahn wieder lebhaft gewesen ist, und darum die Nothwendigkeit einer Beseitigung der bestehenden Schwierigkeiten um so dringender geworden ist. Unter diesen Umständen nahmen wir Veranlassung, in einer Eingabe vom 4. Mai 1894 an die Königliche Eisenbahn-Direktion in Bromberg Nachstehendes auszuführen:

Seit dem Bestehen der Thorner Uferbahn hat dieselbe sich für die Interessen des Handels und der Landwirthschaft des durch uns vertretenen Handelskammerbezirks immer mehr als eine Verkehrsanstalt von hervorragender Bedeutung erwiesen; die Bestrebungen, welche schon in den 80er Jahren auf die Schaffung derselben gerichtet waren, fanden anfänglich bei den zuständigen Behörden nur wenig Sympathie; die Nothwendigkeit der Anlage, ihre Nützlichkeit für Handel und Landwirthschaft, und ihre zu erwartende Rentabilität, wurde stark bezweifelt; auch technische Schwierigkeiten, meinte man, ständen der Ausführbarkeit des Projectes entgegen.

Alle diese Bedenken wurden aber schließlich doch erfolgreich bekämpft, und traten zurück gegenüber der richtigen Erkenntniß, daß, angesichts der ungünstigen Lage, in der sich die Stadt Thorn, deren Handel und Verkehr, zu dem weit entfernt am linksseitigen Weichselufer gelegenen Hauptbahnhof befand, die Anlage der Uferbahn zur Erleichterung und Hebung des Verkehrs nothwendig und auch durchführbar sei. Der Umstand, daß alle Güter, welche auf dem Eisenbahnwege zur Verladung gelangen sollten, den weiten, fast 3 Kilometer betragenden, kostspieligen und zeitraubenden Weg per Fuhr über die langgestreckte Eisenbahnbrücke zum Hauptbahn-

hof nehmen mußten, belastete den Verkehr erheblich und erschwerte die Concurrenzfähigkeit unseres Handels; die Entwicklung eines Umschlagsverkehrs blieb unter diesen schwierigen Verhältnissen ausgeschlossen.

Nachdem der Betrieb der Uferbahn am 17. September 1888 eröffnet worden war, erwies es sich sehr bald, daß unsere Erwartungen und Hoffnungen, welche wir von der Anlage hegten, keine trügerischen waren, und daß unsere Voraussetzungen hinsichtlich der Gestaltung des Verkehrs auf Erfüllung rechnen konnten. Bei einer Ueberführungsgebühr von 5 Mk. per Wagen, welche bis zum 20. April 1890 erhoben wurde, betrug der Verkehr auf der Uferbahn:

Im Jahre 1888	Eingang	771 Wagen,	Abgang	172 Wagen.
" "	1889	" 2417	" "	574 "
" "	1890	" 3030	" "	1907 "

Es ergibt sich daraus, daß, trotz der hohen Ueberführungsgebühr, der Verkehr sich in diesem Zeitraum in aufsteigender Scala bewegt hat; eine bedeutende Steigerung des Verkehrs trat aber erst ein, als die Königliche Eisenbahn-Direktion in Bromberg in dankenswerther Weise sich im Jahre 1890 bereit erklärte, die Ueberführungsgebühr von 5 Mk. auf 3 Mk. zu ermäßigen; die Ermäßigung erfolgte im April des genannten Jahres, und, wie vorstehende Aufstellung ergibt, zeigt sich ja gleich in demselben Jahre der Aufschwung, den der Verkehr nahm; im Weiteren betrug die Wagenbewegung auf der Uferbahn nach Eintritt der ermäßigten Ueberführungsgebühr:

Im Jahre 1891	Eingang	3673 Wagen,	Abgang	2857 Wagen.
" "	1892	" 3234	" "	2056 "
" "	1893	" 4182	" "	3893 "

Danach zeigt sich also in dem Jahre 1891 eine erhebliche Steigerung des Wagenverkehrs gegen die Vorjahre, der im Eingang und Abgang die Zahl von 6530 Wagen erreicht, d. i. mehr als das doppelte gegen das Jahr 1889. Im Jahre 1892 trat in Folge der zur Abwehr der Cholera-Gefahr ergriffenen Maßregeln und in Folge der Russischen Ausfuhrverbote, eine Abschwächung des Verkehrs ein, und betrug der Wagenverkehr im Eingang und Abgang nur 5290 Wagen, aber immerhin noch erheblich mehr, als im Jahre 1889 unter dem Druck der hohen Ueberführungsgebühr; im Jahre 1893, nach Aufhebung der Russischen Ausfuhrverbote, erfolgte aber wieder eine größere Belebung und erreichte

sich dem Verkehr, wie er nachgewiesen ist, erhöht die Ansprüche an die
 Verkehrsanstalt, und hat ergeben, daß die derzeitigen Einrichtungen
 im Betriebe der Uferbahn unzulänglich sind; wenn dem Verkehr
 die Möglichkeit gegeben werden soll, eine im allgemeinen wirth-
 schaftlichen Interesse liegende weitere naturgemäße Entwicklung zu
 erlangen, dann muß er von den Fesseln befreit werden, die er
 heute noch zu tragen hat, und die ihn an seiner freien Entfaltung
 hindern; die Mittel zur Erreichung dieses Zieles sind nur in ver-
 besserten Einrichtungen und in einem vervollkommeneten Betriebe zu
 finden. Die Erfahrung lehrt, daß der Verkehr überall da an
 Ausdehnung gewinnt, und die Auffindung neuer Wege und eines
 erweiterten Feldes des Wettbewerbs ihm ermöglicht wird, wo er
 nicht eingengt und beschränkt ist, und wo ihm möglichst wenig
 Schwierigkeiten begegnen. In dem gesteigerten Uferbahnverkehr der
 letzten Jahre erblicken wir erst den Anfang einer aufstrebenden
 Periode, vorausgesetzt, daß dabei unseren Bestrebungen bei der
 königlichen Regierung und der königlichen Eisenbahnverwaltung
 die nöthige Unterstützung nicht versagt wird; angesichts der Projecte,
 welche uns beschäftigen, und die mit der Uferbahn in Zusammen-
 hang stehen, kann, wenn die Projekte zur Ausführung gelangen,
 eine bedeutende Steigerung des Verkehrs auf der Uferbahn mit
 Sicherheit erwartet werden. Es ist dem königlichen Eisenbahn-
 Betriebsamt bekannt, daß unsere Bestrebungen auf die Erbauung
 einer Kleinbahn von Thorn nach Leibitsch gerichtet sind, auslaufend
 in die Uferbahn; die Vermessungen, Zeichnungen und Kosten-
 anschlüsse sind fertig gestellt, und sind bestimmt, demnächst an die
 königliche Regierung zu gelangen, um dort genehmigt zu
 werden. Das zweite Project, welches in Bearbeitung ist,
 betrifft die Anlage eines Holzhafens am rechten Weichselufer auf
 der ungefähr 7 Kilometer von der Stadt unterhalb entfernt
 liegenden Korzeniec-Kämpfe, der, wenn er zur Ausführung gelangt,
 ebenfalls mit der Uferbahn in Verbindung zu bringen sein wird.
 Beide Projecte haben Aussicht auf Genehmigung durch die könig-
 liche Regierung. Unter diesen Umständen erscheint es uns geboten,
 schon jetzt darum bemüht zu sein, daß der Betrieb auf der Ufer-
 bahn eine andere Form und eine andere Gestalt annehme; können
 wir auch nicht sagen, daß der Betrieb, wie er bis heute, zum
 Theil durch einen Privatunternehmer, ausgeführt wird, uns Grund
 zu Klagen gegeben hat, so meinen wir doch, daß er an Klarheit
 und Sicherheit für die Interessenten und im allgemeinen Verkehrs-

Interesse zu wünschen übrig läßt, und daß der Handel durch die zu hoch bemessenen Betriebskosten zu sehr belastet ist. Die schwierige Lage, in der sich Handel und Industrie befinden, erheischt die größte Aufmerksamkeit auf die Beseitigung aller Schwierigkeiten, die den Verkehr hemmend beeinflussen. Die Stadt Thorn hat um so mehr Veranlassung, auf der Hut zu sein, als neuere Verkehrswege geschaffen worden sind, die ihr nicht zum Vortheil gereichen. So z. B. ist durch die Bahn Fordon=Culmsee=Schönsee unserm Handel mancher Verkehr entzogen worden; in dem projectirten Umschlagshafen in Carlshof bei Bromberg droht unserm Handel eine gefährliche Concurrenz; um Verlorenes wieder zu gewinnen, und einer erwachsenden Concurrenz rechtzeitig vorbeugen zu können, erscheint es uns daher dringend wünschenswerth, daß die uns zu Gebote stehenden Verkehrsanstalten, im Besonderen die Uferbahn, in ihrem Betriebe eine dem Bedürfniß entsprechendere Gestalt erhalten, damit wir in den Wettbewerb erfolgreich eintreten können und ein wirtschaftlicher Nutzen erzielt werde. Zu diesem Zweck gestatten wir uns, die ergebene Bitte auszusprechen, die Uferbahn Thorn als Station in den allgemeinen Gütertarif geneigtest aufzunehmen zu wollen.

Hierauf antwortete uns die Königliche Eisenbahn-Direktion unterm 14. Juli 1894 leider in ablehnendem Sinne, indem sie Folgendes zur Ausführung brachte:

Im Interesse einer fortschreitenden Entwicklung des Thorner Handels haben wir sowohl das Zustandekommen der Uferbahn nach Möglichkeit gefördert, als auch demnächst nach Fertigstellung derselben allen mit dem öffentlichen Interesse und mit den finanziellen Interessen des Staats vereinbaren Anträgen der Handelskammer bezweckend die Hebung des Verkehrs auf der Uferbahn das größte Entgegenkommen bewiesen. Wir wollen hier nur hinweisen auf die Herstellung des Oberbaues der Uferbahn durch die Staatseisenbahnerverwaltung für eigene Rechnung, sowie auf die nach sorgfältiger Berechnung der Selbstkosten erfolgte Ermäßigung der Ueberführungsgebühren von fünf auf drei Mark. Wenn indessen nunmehr die Handelskammer es für angezeigt erachtet, die Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif zu beantragen, so müssen wir hiergegen entschieden Stellung nehmen.

Die Uferbahn ist ein Privatanschlußgleis der Stadt Thorn und dieser steht der Betrieb auf derselben zu. Nur als Privatanschlußgleis ist die Uferbahn landespolizeilich geprüft und

genehmigt. Bei auch nur theilweiser Inanspruchnahme der Uferbahn für den öffentlichen Verkehr würde somit eine erneute Prüfung erforderlich werden, bei der die Genehmigung der Anlage für diesen Zweck bei den vielfachen Niveauübergängen, den ungünstigen Steigungsverhältnissen, der geringen Entwicklungs- und Erweiterungs-möglichkeit der Anlage und den zahlreichen zu berücksichtigenden Interessen der beteiligten andern Ressorts mindestens zweifelhaft ist. Der Antrag bezweckt im wesentlichen die Errichtung eines zweiten Güterbahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt. Der gleiche Antrag ist bereits im Jahre 1883 gestellt, von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aber in einem an den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder gerichteten Erlaß mit folgender Begründung abgelehnt worden:

„Der von Euer Hochwohlgeboren in dem gefälligen Berichte vom 29. Juni d. J. besprochene, seitens der Interessenten angeregte Plan, den gesammten Wagenladungsverkehr zwischen den Bahnhöfen und der Stadt Thorn und in umgekehrter Richtung auf das rechte Weichselufer herüber zu ziehen und zu diesem Zwecke einen neuen mit einer größeren Anzahl von Gleisanlagen auszustattenden Güterbahnhof auszubauen, erscheint zur weiteren Verfolgung nicht geeignet. Die Ausführung eines solchen Bahnhofes — wenn überhaupt angängig — würde nicht nur mit sehr erheblichen Kosten verknüpft sein, sondern auch den Eisenbahnbetriebsaufwand sehr wesentlich erhöhen. Die Aufwendung erheblicher Staatsmittel für diesen Zweck würde umsoweniger gerechtfertigt erscheinen, als für die Anlage eines neuen Güterbahnhofes bei Thorn ein Bedürfniß nicht anzuerkennen ist.“

Diese Gründe treffen auch heute noch in vollem Umfange zu. Die Schwierigkeit sowie die Kostspieligkeit der Herstellung einer solchen Anlage haben im Laufe der Zeit zweifellos nicht ab-, sondern zugenommen. Eine Verzinsung der Anlagelosten sowie die Deckung der Personalausgaben ist aber umso mehr ausgeschlossen, als bei Errichtung einer Station und Aufnahme derselben in die allgemeinen Gütertarife die Einrechnung der reinen Streckensätze nach den bisherigen Erfahrungen bei den schwierigen Betriebsverhältnissen nicht einmal zur Deckung der reinen Betriebskosten ausreichen würde. Wir würden somit unsere Pflicht zur Wahrung der finanziellen Interessen des Staats verletzen, wenn wir den Antrag der Handelskammer höheren Orts befürworten wollten,

und dies umso mehr, als wir ein Bedürfniß für die Anlage nicht anzuerkennen vermögen. Der Güterbahnhof auf dem linken Weichselufer reicht für den vorhandenen Verkehr aus; eine besondere Hafenschiffahrt neben dem Tariffahrt bis zum Bahnhof haben fast alle größern Handelsplätze zu tragen und ist durch die Erhebung derselben nirgends der Verkehr gehemmt worden. Auch die Uferbahn in Thorn hat unter den gegenwärtigen Verhältnissen einen sich von Jahr zu Jahr fortschreitend entwickelnden Verkehr aufzuweisen.

Die Handelskammer begründet ihren Antrag hauptsächlich mit der mangelhaften Ausübung des Betriebes und den ungenügenden Betriebs-einrichtungen auf der Uferbahn. In dieser Hinsicht sind wir nicht in der Lage, unsererseits etwas zu veranlassen, müssen es vielmehr der Handelskammer überlassen, sich dieserhalb direct an den dortigen Magistrat als den Inhaber und Betriebsführer des Privatanschlußgleises zu wenden. Bemerken wollen wir noch, daß wir die beabsichtigte Einführung der Kleinbahn von Leibitsch in die Uferbahn für äußerst bedenklich halten, da dadurch die Transporte der Kleinbahn beim Uebergang auf die Staatsbahn vertheuert werden würden, vor Allem aber, weil dadurch eine weitere Belastung der Uferbahn und eine weitere Vermehrung der Betriebs-schwierigkeiten herbeigeführt werden wird."

Unsere unterm 3. November 1894 an die Königliche Eisenbahn-Direktion gerichtete Erwiderung lautete wie nachstehend:

"Das im Interesse einer fortschreitenden Entwicklung des Thorer Handels seitens der Königlichen Eisenbahn-Direktion gegenüber den Bestrebungen, welche auf die Anlage der Uferbahn gerichtet waren, i. B. bewiesene Entgegenkommen, sowie im Weiteren die durch die Ermäßigung der Ueberführungsgebühr von 5 Mk. auf 3 Mk. gewährte Verkehrserleichterung haben stets die dankbarste Anerkennung gefunden. Auch heute ergreifen wir gern die Gelegenheit, von Neuem unseren Dank voll zum Ausdruck zu bringen für die Bereitwilligkeit, die wir bislang bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion überall da gefunden haben, wo es sich darum handelte, wichtige Interessen des Handels und des allgemeinen Verkehrs zu fördern. Um so zuversichtlicher vertrauen wir daher auch weiter dem bewährten Wohlwollen der Königlichen Eisenbahn-Direktion und hoffen, daß sie auch in Zukunft nicht ablassen wird, unsere Bestrebungen, welche im Interesse des Allgemeinwohls auf eine Verbesserung und Vervollkommnung bestehender Verkehrsanlagen gerichtet sind, zu unterstützen."

Auf die Ausführungen des geehrten Schreibens vom 14. Juli 1893, nach J. näher eingehend, glauben wir nicht zu irren, wenn wir die Kosten der Herstellung des Oberbaues, welcher für eigene Rechnung der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zur Ausführung gelangte, mit 51 000 Mk. beziffern. Gegenüber den bedeutenden Einnahmen, welche der Staats-Eisenbahn-Kasse aus der Uferbahn zugeflossen sind, erscheint uns diese Summe nicht hoch, sondern wir sind vielmehr der Ansicht, daß diese Aufwendung sich als eine gute Kapitalanlage erwiesen hat. Der einmaligen Ausgabe von 51 000 Mk. stehen für die Jahre 1891/93 eine durchschnittliche Jahreseinnahme von 19 900 Mk. gegenüber, was einer Brutto-Verzinsung von über 38 % gleichkommt; selbst wenn die Betriebskosten sehr hoch veranschlagt werden, muß dennoch bei einer so hohen Brutto-Verzinsung ein erheblicher Ueberschuß verbleiben, der eine gute Verzinsung und schnelle Amortisirung des Anlage-Kapitals ermöglicht. Von dem Jahre 1888 ab, also seit dem Bestehen der Uferbahn, bis zum Schluß des Jahres 1893 hat die Königl. Eisenbahn-Verwaltung aus der Uferbahn eine Totaleinnahme von ungefähr 95 000 Mk. erzielt, wonach die Annahme wohl eine Berechtigung haben dürfte, daß das ursprünglich auf die Herstellung des Oberbaues verwandte Kapital in die Staatskasse schon wieder zurückgeflossen ist. Mithin glauben wir, daß unsere Wünsche, die darauf gerichtet sind, jetzt größere Erleichterungen für die Uferbahn im Interesse des allgemeinen Verkehrs, und wir stehen doch im Zeichen des Verkehrs, zu erlangen, nicht unberechtigt sind.

Unser Antrag, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Tarif aufzunehmen, ging von der Voraussetzung aus, daß damit nicht allein dem allgemeinen Verkehrsinteresse gedient sein würde, sondern daß auch die Königl. Eisenbahn-Verwaltung ein Interesse daran hat, einen einheitlichen Betrieb hergestellt zu sehen, durch den mehr Klarheit und eine größere Sicherheit geschaffen wird. Wenngleich die Uferbahn zur Zeit ein Privatanschlußgleis der Stadt Thorn ist, so vermögen wir doch nicht einzusehen, daß dieses Verhältniß unantastbar sei, zumal wenn eine Aenderung dieses Verhältnisses im Verkehrsinteresse geboten erscheint. In wie weit die Anlage in ihrer gegenwärtigen Befassung dabei hinderlich ist, entzieht sich unserer Beurtheilung, wir meinen aber doch, daß etwaige technische Schwierigkeiten in Anbetracht der vorgeschrittenen Technik sich überwinden lassen würden. Bei Stellung unseres Antrages gingen wir im Weiteren von dem

Gefichtspunkte aus, daß die Lage des Thorner Handels eine solche Maßnahme gebieterisch fordert, nicht aber in der Meinung, daß dadurch die finanziellen Interessen des Staates geschädigt werden könnten. Auch nach den in dem geehrten Schreiben vom 14. Juli d. J. gemachten Ausführungen können wir uns nicht davon überzeugen, daß durch die Aufnahme der Uferbahn in den Tarif eine fiskalische Schädigung zu befürchten steht. In dieser Hinsicht geht das Staatsinteresse mit dem öffentlichen Interesse Hand in Hand, und die Erfahrung hat gelehrt, daß überall da, wo nutzenbringende Verkehrserleichterungen im Interesse des Handels und des Gewerbes geschaffen worden sind, die Staatskasse nicht zu kurz gekommen ist. Eine Hebung der Steuerkraft der Bevölkerung bedeutet immer einen Gewinn für die Staatskasse. Die Eisenbahn aber ist in erster Reihe diejenige Verkehrsanstalt, die dazu berufen ist, befördernd und fördernd auf das Erwerbsleben einzuwirken, durch die neue Verkehrsadern geschaffen und neue Erwerbsquellen erschlossen werden sollen.

Unser Antrag vom 4. Mai d. J. unterscheidet sich doch wesentlich von dem des Jahres 1883, schon insofern, als zu jener Zeit die Uferbahn nicht vorhanden war, und die ganze Lage der Verhältnisse seitdem eine andere geworden ist. Auch bezweckt er nicht die Errichtung eines allgemeinen zweiten Güterbahnhofes, sondern nur die Einstellung der Uferbahn für den Wagen- und Umschlags-Verkehr in den Tarif. Die großen umfassenden Umbauten auf dem linksseitigen Hauptbahnhofe, welche seit dem Jahre 1883 zur Ausführung gelangt sind, liefern auch den Beweis, daß sie im Verkehrsinteresse nothwendig waren, und die alten Einrichtungen dem Bedürfnis nicht mehr genügten. Von vornherein ist anerkannt worden, daß die Lage des Hauptbahnhofes am linksseitigen Weichselufer weder im fiskalischen Interesse noch im Interesse der Stadt Thorn, des Handels und des allgemeinen Verkehrs richtig gewählt war. Diese Erkenntniß hat ja auch wesentlich zur Schaffung der Uferbahn verholfen, um dadurch die Stadt Thorn hinsichtlich ihrer ungünstigen Lage zu dem Hauptbahnhofe von diesem etwas unabhängiger zu machen, und dem Handel über gewisse Verkehrsschwierigkeiten hinwegzuhelfen, und ihm die Möglichkeit einer freieren Bewegung zu geben.

Das Ziel, welches wir mit unserem Antrage vom 4. Mai d. J. im Auge haben, ist die Förderung und Steigerung des allgemeinen Verkehrs, im Besonderen die Hebung des Thorner Handels. Als

ein bedeutsames nothwendiges Mittel zur Erreichung dieses Zieles betrachten wir die Herstellung eines billigeren Uferbahntarifs, der dem Handel die Möglichkeit giebt, seine bevorzugte Lage an dem großen Weichselstrom besser auszunutzen und der Concurrnz begegnen zu können. Die günstige Lage am Weichselstrome berechtigt zu der Annahme, daß ein großer Umschlagsverkehr ins Leben treten kann und wird, wenn die Vorbedingungen dazu erfüllt sind. Gerade jetzt, nach dem Abschluß des Handelsvertrages mit Rußland und der Aufhebung des Identitäts-Nachweises für Getreide ist die Möglichkeit gegeben, den Handel Thorns erstarken zu lassen, und ihm wenigstens zum Theil seine frühere Bedeutung wiederzugeben, wenn unsere Bestrebungen die nöthige Unterstützung finden. Ein Umschlagsverkehr von namhafter Bedeutung läßt sich aber nur dann schaffen, wenn ihm von vornherein eine sichere Grundlage in der Gestalt minimaler Uebernahmesätze gegeben ist. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß mit dem Eintritt einer günstigen Conjunctur ein Angebot größerer Gütermengen aus Rußland erfolgen wird; der Thorner Handel muß sich mithin rechtzeitig rüsten, um alsdann in der Lage zu sein, das Angebot durch einen wohlfeilen Umschlag aus dem Schiff zur Bahn gegenüber der Concurrnz aufnehmen zu können.

Hand in Hand mit diesen unseren Bestrebungen sind unsere Bemühungen auf die günstigere Gestaltung der Eisenbahntarife für den Transport von Getreide und Mühlenfabrikaten nach dem Westen Deutschlands gerichtet. Um eine nutzenbringende Bahnverfrachtung landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse im Interesse des Handels und der Landwirthschaft nach dem Westen Deutschlands bewirken zu können, haben wir unter ausführlicher Begründung am 20. October d. J. bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag auf Einstellung niedrigerer Frachtsätze an Stelle der zur Aufhebung gelangten Staffeltarife eingereicht. Wir hoffen, daß dieses Gesuch eine Berücksichtigung finden wird, und indem wir uns gestatten, Ihnen heiliegend eine Abschrift dieser unserer Eingabe ergebenst zu überreichen, bitten wir um Unterstützung und Befürwortung unseres Gesuchs. Wir bitten gleichzeitig, daraus erkennen zu wollen, daß es Noth thut, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, dem Osten der Monarchie in seiner Bedrängniß aufzuhelfen. Durch ein thatkräftiges Eingreifen in die bestehenden unzureichenden Verhältnisse, die der gedeihlichen Entwicklung des Verkehrs hindernd im Wege stehen, kann Abhülfe

zum Nutzen aller beteiligten Kreise geschaffen werden, und wir stehen nicht an, der Ueberzeugung Ausdruck zu geben, daß die Erfüllung unserer angestrebten Wünsche den Brennpunkt des Erwerbslebens der Stadt Thorn und weiterer Interessentenkreise bildet.

Wir bitten daher sehr ergebenst, unseren Antrag vom 4. Mai d. J. in nochmalige Erwägung geneigtest ziehen zu wollen und demselben, sei es in der beantragten Form oder in der Gestalt einer ermäßigten Ueberführungsgebühr, Ihre Zustimmung nicht zu versagen.

Der Schluß Ihres sehr geehrten Schreibens vom 14. Juli d. J. behandelt die projectirte Kleinbahn „Thorn-Leibitsch“. Die in Aussicht genommene Einführung dieser Kleinbahn in die Uferbahn erregt Ihr Bedenken, weil dadurch die Transporte der Kleinbahn beim Uebergang auf die Staatsbahn vertheuert werden würden, vor Allem aber, weil dadurch eine weitere Belastung der Uferbahn und eine weitere Vermehrung der Betriebschwierigkeiten herbeigeführt werden würde. Wir gestatten uns darauf ergebenst zu erwidern, daß die projectirte Kleinbahn nur dann zur Ausführung gelangen kann, wenn deren Einführung in die Uferbahn keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Bei der in's Auge gefaßten Tracirung der Bahn ist eine andere Gestaltung kaum denkbar, wenn die Bahn ihren Zweck erfüllen soll. Eine weitere Belastung der Uferbahn erscheint uns insofern ausgeschlossen, als die Kleinbahn am Weichselufer an einer Stelle enden soll, an der ein Uferbahnverkehr nicht herrscht, und zwar in der Gegend des sogenannten finsternen Thores, bevor die Uferbahn die Horizontale berührt. Wie durch die Einführung der projectirten Kleinbahn eine Vertheuerung der Transporte beim Uebergang auf die Staatsbahn herbeigeführt werden kann, ist uns unverständlich. Das ganze Project liegt zur Zeit zur Prüfung bei dem hiesigen Königl. Eisenbahn-Betriebsamt, das sich, wie wir annehmen, mit Ihnen dieserhalb in Verbindung setzen wird. Soweit uns bekannt, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, daß es sich empfehle, Einrichtungen zur Ueberladung von Gütern aus Wagen einer schmalspurigen Kleinbahn in Eisenbahnwagen oder umgekehrt thunlichst zu fördern. Für die Bereitstellung von Wagen auf den Uebergabe- und Umladeweisen der Kleinbahn soll eine Gebühr nur unter denselben Voraussetzungen erhoben werden, in welchen dies im Verkehr der Eisenbahnen unter einander geschieht; insoweit hiernach Gebühren zu erheben sind, empfiehlt es sich, die-

selben nach Maßgabe der Anschlußfrachten zu berechnen, da diese unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Selbstkosten festgestellt sind. Die Benutzung von Eisenbahngrundstücken für Zwecke der Kleinbahnen ist bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr, bei nutzbringenden Flächen gegen die ortsübliche Pacht zu gestatten. Für Anlagen, welche zum Zwecke des Anschlusses der Kleinbahn von der Eisenbahn ausgeführt werden, sind die Selbstkosten zu berechnen. Für die Mitbenutzung von Eisenbahnanlagen durch Kleinbahnen, sowie für Dienstleistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Kleinbahnen sind innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Betriebsöffnung der Kleinbahn nur die entstehenden Mehrkosten zu vergüten. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist ein dem Maße der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender Theil der Kosten zu berechnen.

Diese unsere Ausführungen fanden in dankenswerther Weise die nachdrücklichste Unterstützung des hiesigen Magistrats in einer besonderen Eingabe desselben an die Königliche Eisenbahn-Direktion, aber leider ohne Erfolg. In einem Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Bromberg vom 6. März 1895 erhielten wir den Bescheid, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten eine Herabsetzung der Ueberführungsgebühr auf der Uferbahn abgelehnt hat mit dem Hinweis darauf, daß die in Thorn vom Wasser auf den Eisenbahnweg übergegangenen Güter aus Rußland einen großen Theil der auf der Uferbahn beförderten Sendungen bilden. — Die Wiedereinführung direkter Tarife mit Polen wird voraussichtlich die Wirkung haben, daß die Güter sich wieder mehr der direkten Beförderung mit der Eisenbahn zuwenden werden. Es steht mithin eine erhebliche Verminderung des Verkehrs auf der Uferbahn zu erwarten. Unter diesen Umständen erscheint der gegenwärtige Zeitpunkt zu einer Ermäßigung der Ueberführungsgebühr für die Uferbahn nicht geeignet.

So ist wieder ein Jahr verstrichen, ohne daß unsere Bestrebungen um einen Schritt weiter gekommen sind — zum Nachtheil des Verkehrs und der Gewerbetreibenden. Die Königliche Eisenbahn-Direktion befindet sich mit der Annahme im Irrthum, daß die in Thorn vom Wasser auf den Eisenbahnweg übergegangenen Güter aus Rußland, welche einen erheblichen Theil der auf der Uferbahn beförderten Sendungen bilden, solche Güter sind, welche nach Wiedereinführung direkter Tarife mit Polen sich wieder mehr der direkten Beförderung mit der Eisenbahn zuwenden werden; diejenigen Güter, welche hauptsächlich auf der Uferbahn zur Versendung gelangen, werden von den wiedereinzuführenden direkten Tarifen mit Polen

garnicht getroffen. Aber wir werden die Wirkung dieser Tarife trotzdem abwarten, um dann unsere Bestrebungen fortzusetzen, in der Hoffnung, daß dieselben schließlich doch zu einem guten Ende führen werden.

14. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Vermittelt Erlaßes vom 6. und 13. November 1894 sind wir von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe aufgefordert worden, uns gutachtlich zu äußern über die Auffassungen der an dem internationalen Güterverkehr vorzugsweise beteiligten Handelskreise, über die praktische Bewährung des Uebereinkommens und über die etwa erforderlichen Abänderungen und Ergänzungen desselben.

In unserm Se. Excellenz dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe erstatteten Bericht führten wir aus, daß von allen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 keine so allgemein als lästig in den Kreisen der Handeltreibenden und insbesondere denen unseres Bezirks empfunden wird, als der in Art. 10 Absatz 3, 4 statuirte Ausschluß der Kommissionäre von der Erfüllung der Zollabfertigung. Art. 10 des Uebereinkommens hat dem Verfrachter das Recht genommen, bei direkten Transporten die Erledigung der Zollabfertigung selbst oder durch eine von ihm bezeichnete Mittelsperson (Spediteur) bewirken zu lassen, was eine Schädigung der Interessen des deutschen Exporteurs zur Folge hat. An der Hand verschiedener Beispiele haben wir die schädigende Wirkung dieser Bestimmung nachgewiesen und gebeten, daß auf der in Aussicht genommenen Konferenz eine Revision und Abänderung des Art. 10 des bezeichneten Uebereinkommens angestrebt werde; wir brachten in Vorschlag, dem Art. 10 folgende Fassung zu geben:

„Die Zoll-, Steuer-, Polizei-Vorschriften werden, so lange sich das Gut auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt, falls nicht der Absender im Frachtbriefe etwas anderes bestimmt hat; sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen, oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs, die Berechtigung des Verfügungsberechtigten, die Zollbehandlung selbst oder durch eine Mittelsperson zu besorgen, schließt nicht die Befugniß in sich, das Gut in Besitz zu nehmen.“

Auch zu Art. 7, 15, 25 und 45 brachten wir Abänderungen in Vorschlag.

15. Deutscher Handelstag.

Der deutsche Handelstag hat im Berichtsjahre am 12. und 13. Januar die erste und am 21. Februar eine außerordentliche Plenar-Versammlung abgehalten, auf welchen wir durch unseren Vorsitzenden vertreten waren.

In erster Sitzung gelangten die dem Reichstage vorgelegten Reichsteuergesetze (Entwurf eines Gesetzes wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben vom 1. Juli 1881; Entwurf eines Tabaksteuergesetzes; Entwurf eines Weinsteuergesetzes) zu einer sehr eingehenden Behandlung; die Vertreter von Handel und Industrie sprachen sich einmüthig gegen diese Vorlagen aus und die nachstehende Resolution gelangte mit allen gegen 2 Stimmen zur Annahme:

„Die Gesetzentwürfe, welche dem Reichstage behufs Aenderung bestehender bezw. Einführung neuer indirekter Steuern vorliegen, verfolgen in noch weiterem Umfange, als bisher bei ähnlichen Anlässen, das Prinzip, die einzelnen geschäftlichen Thätigkeitsakte der Handel- und Gewerbetreibenden zum Gegenstande der Besteuerung zu machen und hierbei den letzteren die Verantwortung für die richtige Bemessung der Steuer aufzubürden, eine Verantwortung, welche vielfach um so schwieriger ist, als das erwähnte Prinzip nur bei Anwendung höchst complicirter Bestimmungen durchführbar erscheint.

Daraus ergibt sich die weitere Consequenz, daß die kaufmännischen und gewerblichen Betriebe einem selbst in die Privatwirthschaften eindringenden Systeme von Controllen unterworfen werden. Diese Controllen führen nicht allein zu einer wirthschaftlich nachtheiligen Einengung, Behinderung und Störung von Handel und Gewerbe, sondern sie kränken auch den Geschäftstreibenden durch die Ausnahmebestimmungen, welche man über ihn verhängt, und gefährden seine Standesehre durch harte, in ihren Voraussetzungen unklare und dem Wechsel in der Anwendung unterliegende Strafbestimmungen. Eine weitgreifende Unzufriedenheit in den Kreisen der Betheiligten wird eine unausbleibliche Folge sein.

Ohne auf die einzelnen, von den Interessenten hervorgehobenen Bedenken einzugehen, nach welchen die vorgelegten Gesetzentwürfe mindestens einer weitgehenden Aenderung bedürfen, erklärt der deutsche Handelstag, daß er aus den vorangeführten Gründen von sämmtlichen in Frage stehenden Gesetzentwürfen eine Benachtheiligung der wirthschaftlichen Thätigkeit und dem zu Folge eine Minderung der Leistungs- und Steuerfähigkeit der Nation befürchten muß.“

Im Weiteren stand „die geplante staatliche Ueberwachung des Schiffbaues und der deutschen Seeschiffe“ zur Berathung. Nach eingehendem Referat des Herrn Vertreters für Hamburg, in dem die großen Schädigungen, die aus einer solchen Controle für die deutsche Industrie und nicht allein die Eisen- und Schiffbauindustrie entstehen würden, hervorgehoben wurden, erfolgte die einstimmige Annahme der nachstehenden von der Handelskammer in Hamburg in Vorschlag gebrachten Resolution durch den deutschen Handelstag:

„Die Sicherheit von Leben und Eigenthum auf See ist durch das Pflichtgefühl, die Tüchtigkeit und das Interesse der Rheeder und Schiffbauer, durch die privat- und strafrechtliche Haftung der Rheeder und Schiffsführer, durch die Aufsicht der Klassifikations-Gesellschaften und der See-Berufsgenossenschaft und durch die seeamtlichen Untersuchungen vorgekommener Unfälle in wirksamster Weise gewährleistet. Die Schiffsverluste sind in der deutschen Handelsmarine verhältnißmäßig geringer, als in derjenigen irgend eines anderen Staates.

Für eine staatliche Beaufsichtigung des Schiffbaues und des Zustandes der Seeschiffe liegt daher in Deutschland keinerlei Veranlassung vor. Sie würde nur zu einer empfindlichen Schädigung der deutschen Rhederei, der deutschen Schiffbau-Industrie und rückwirkend auch anderer wichtigen deutschen Industrien führen.

Der deutsche Handelstag hofft daher zuversichtlich, daß die Reichsregierung den Weg, den Schiffbau unter Staatsaufsicht zu stellen, nicht beschreiten werde.“

Punkt 6 der Tagesordnung betraf

„die Frage der rechtzeitigen Heranziehung der Handelskörperschaften zur Begutachtung von Handel und Industrie betreffenden Gesetzentwürfen, insbesondere so weit es sich um Reichsgesetze handelt.“

Hierzu wurde seitens des Handelstages folgende Resolution gefaßt:

„Der deutsche Handelstag erkennt dankend an, daß die verbündeten Regierungen in der jüngsten Zeit den Handels- und Gewerbekammern und kaufmännischen Körperschaften vermehrt Gelegenheit gegeben haben, wichtige Gesetzentwürfe und Vertragsverhandlungen rechtzeitig zu begutachten und richtet das Ersuchen an dieselben, auch in Zukunft in gleicher Weise zu verfahren.

Die Handels- und Gewerbekammern und kaufmännischen Körperschaften können nur dann der ihnen obliegenden Vertretung der Interessen von Handel und Gewerbe völlig gerecht werden, wenn sie von den Staatsregierungen bei Gesetzentwürfen, welche diese

Interessen berühren, rechtzeitig zur gutachtlichen Aeußerung herangezogen werden.

Der deutsche Handelstag beauftragt seinen Ausschuß, diesen Beschluß den Staatsregierungen zur Kenntniß zu bringen und dieselben um dessen wohlwollende Beachtung zu ersuchen."

Die außerordentliche Plenar-Versammlung des deutschen Handelstages am 21. Februar 1894 beschäftigte sich ausschließlich mit dem deutsch-russischen Handels- und Schiffahrtsvertrage, worüber wir bereits in unserem vorjährigen Bericht ausführliche Mittheilungen gemacht haben.

16. Lagerhäuser auf dem Hauptbahnhof.

In unserm vorjährigen Bericht haben wir bereits darauf hingewiesen, daß, um das weiter hervorgetretene Bedürfniß nach geschützten Lagerräumen zu decken, wir mit dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt wegen miethsweiser Ueberlassung des freigewordenen Locomotivschuppens III in Verhandlung getreten waren. Diese Verhandlungen haben, dank dem Entgegenkommen der Königlichen Eisenbahn-Direction, im Berichtsjahre zu einem befriedigenden Abschluß geführt, indem der in Rede stehende Locomotivschuppen uns definitiv miethsweise zur Einlagerung von Futtermitteln überlassen worden ist. Es hat sich aber bald gezeigt, daß auch damit das Bedürfniß an geschützten Lagerräumen nicht befriedigt worden ist, da der Handel an Futtermitteln eine weitere Zunahme zu verzeichnen hat, so daß die vorhandenen Lagerräume nicht mehr als ausreichend erachtet werden konnten. Wir haben uns daher von Neuem an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt mit der Bitte gewandt, zu gestatten, den Locomotivschuppen an dem westlichen Giebel durch einen Anbau für unsere Rechnung erweitern zu dürfen. Auch hierbei haben unsere Bestrebungen bei der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung das bereitwilligste Entgegenkommen gefunden, was wir dankbar anerkennen, und dürfen wir hoffen, binnen Kurzem den Ausbau in Angriff nehmen und fertig stellen zu können, damit weitere Güter darin Aufnahme finden können.

17. Holzhasen bei Thorn.

Unter Bezugnahme auf das im vorjährigen Bericht über den auf der Korzeniec-Kämpfe anzulegenden Holzhasen Gesagte, können wir heute nur mittheilen, daß das Projekt hierzu, welches unter Aufsicht der hiesigen Strombau-Inspektion ausgearbeitet wird, noch nicht fertig gestellt ist, daß wir aber dessen Fertigstellung binnen Kurzem erwarten dürfen.

18. Zweifelhafte Firmen im Auslande.

Auch in dem Berichtsjahre sind uns mehrfach Verzeichnisse zweifelhafter Firmen im Auslande zugegangen, die wir in angemessener Weise zur Kenntniß gebracht haben.

19. Termingeschäfte in Waaren.

In Eingaben an den Herrn Reichskanzler und den Herrn Minister für Handel und Gewerbe traten wir den Ausführungen der „Freien Vereinigung der Berliner Produkten-Börse“ betreffend die von der Börsen-Enquete-Kommission vorgeschlagene Einführung eines Registers für Termingeschäfte in Waaren, zustimmend bei, indem wir die Bitte zum Ausdruck brachten, daß der Vorschlag der Börsen-Enquete-Kommission bezüglich des Registers für Termingeschäfte in Waaren, nicht zum Gesetz erhoben werden möge.

20. Einrichtung einer Prüfungsstelle für die Zulassung als Elbschiffer.

Der Herr Regierungs-Präsident in Marienwerder übersandte uns Abschrift eines demselben durch den Herrn Oberpräsidenten der Provinz Westpreußen mitgetheilten Erlasses des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 11. Juli 1894, betreffend die Einrichtung einer Prüfungsstelle an der Weichsel für von hier aus nach der Elbe fahrende Schiffer, mit der Aufforderung zur Namhaftmachung eines dazu geeigneten Ortes. Wir brachten zur Einrichtung einer solchen Prüfungsstelle unseren Ort in Vorschlag, im Hinblick darauf, daß hier eine große Anzahl Kahnshiffer aus Rußland auf der Weichsel eintreffen, die für an der Elbe und deren Zuflüsse gelegenen Orte geladen haben.

Im Weiteren wurden wir von dem Herrn Oberpräsidenten und Chef der Strombau-Verwaltung aufgefordert, solche Schiffahrtskundigen namhaft zu machen, die den nöthigen Bildungsgrad besitzen, um der zu bildenden Prüfungscommission als Beisitzer angehören zu können. Die Prüfungscommission besteht nach den Vorschriften aus einem Wasserbauinspector als Vorsitzenden und zwei Schiffahrtskundigen als Beisitzern. Zu den Gegenständen der Prüfung gehört u. A. Kenntniß des Laufs der Elbe, der Einmündungen schiffbarer Nebenflüsse und Kanäle, der Landesgrenzen an der Elbe, der Fahrbahn der Elbe, der dortigen Fahren und der Anlage-, Ein- und Ausschiffungsplätze, sowie der strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften. Offenbar wären nur solche, an der Weichsel wohnenden Schiffahrtskundige im Stande, eine Prüfung über die genannten Gegenstände

abzunehmen, welche selbst die Elbe wiederholt befahren und die Kenntniß der Prüfungsgegenstände aus eigener Erfahrung an Ort und Stelle gewonnen haben.

Von den hier wohnenden Schiffern konnten wir nur einen in Vorschlag bringen, der im Besiße eines Schifferpatents sich befindet und von dem wir feststellen konnten, daß er die Elbe wiederholt befahren hatte, und auch die erforderliche Qualifikation zur Uebernahme des in Rede stehenden Amtes besißt.

21. Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate.

In unserem vorjährigen Bericht traten wir für die Beibehaltung der Staffeltarife ein, indem wir auf die Vortheile hinwiesen, welche diese Tarife dem Handel, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltung bereiteten. Leider ist unser Wunsch nicht in Erfüllung gegangen, mit dem 1. August 1894 kamen die Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate in Wegfall. Einen Ersatz für diese Tarife herbeizuführen, erschien uns unbedingt nothwendig, wir baten deshalb die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Handel und Gewerbe unterm 20. October Maßnahmen zu treffen, durch welche die Möglichkeit der Benutzung des Eisenbahnweges für die Verfrachtung von Getreide und Mühlenfabrikaten aus dem Osten nach dem Westen Deutschlands zum Nutzen des Handels, der Landwirthschaft und auch der königlichen Eisenbahnverwaltung wiederhergestellt werde.

Wir begründeten unseren Antrag wie folgt:

„Durch die Aufhebung der Staffeltarife vom 1. September 1891 für Getreide und Mühlenfabrikate ist zum Schaden des Handels und der Landwirthschaft, sowie der königlichen Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit geschwunden, für die Versendung von Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach den westlichen Konsumtionsgebieten Deutschlands den Eisenbahnweg zu benutzen. Die Staffeltarife ermöglichten den Versand landwirthschaftlicher Producte auf diesem Wege ohne Rücksicht auf die Entfernung, überall dahin, wo Bedarf daran vorhanden, wodurch im Westen Deutschlands dem Auslande mit Erfolg Concurrenz gemacht werden konnte.

Der nunmehr nach Aufhebung der Staffeltarife zur Anwendung kommende wesentlich höhere Specialtarif I hat den lebhaften Handel in Getreide u. nach dem Westen Deutschlands vollständig lahm gelegt und der Landwirthschaft den Absatz ihrer Bodenerzeugnisse außerordentlich erschwert. Der Handel ist gezwungen, den Absatz bis zur Entfernung von höchstens 200—300 Kilometer zu suchen, was zur Folge hat, daß das Angebot von landwirthschaftlichen

Producten in den näher gelegenen Absatzgebieten größer als die Nachfrage ist, wodurch die Producte nicht nur verbilligt, sondern häufig unverkäuflich sind. Es ist eine förmliche Entwerthung der inländischen landwirthschaftlichen Producte eingetreten, die die Landwirthschaft in ihrer Existenz bedroht.

Die Nachtheile der Aufhebung der Staffeltarife zeigen sich zur Zeit auch darin, daß Berlin im Stande ist, den von allen Seiten des Auslands bezogenen Roggen in alle möglichen Kanäle zu leiten, während wir im Osten in Folge der eingetretenen höheren Tarife nicht mehr concurrenzfähig sind und daher für das inländische Product zum Schaden der Landwirthschaft und des Handels keinen Absatz finden. Schon in unserem letztjährigen Jahresbericht hoben wir hervor, daß wir die Klagen der westlichen Landestheile bezüglich der Wirkung der Staffeltarife im besonderen für Getreide nicht für berechtigt erachten können. Auf der s. Z. in Berlin stattgehabten Conferenz hat Seitens der Vertreter der Süddeutschen Staaten der Beweis der Nachtheile, welche etwa durch die Getreidestaffeltarife führen Staaten zugefügt worden seien, nicht erbracht werden können. Der Westen Deutschlands producirt an Getreide nicht diejenigen Mengen, deren er zur Deckung des Bedarfs benöthigt ist, während der Osten mit einem Ueberschuß zu rechnen hat; es erscheint daher wirthschaftlich nur richtig, diesen auf die wohlfeilste Art nach denjenigen Landestheilen zu schaffen, die Bedarf an Brodfrüchten haben, und dazu dienen die Staffeltarife; sie bilden das wirksamste Ausgleichsmittel zwischen Mangel und Ueberschuß an Getreide zwischen den Consumenten und den Produzenten, erst durch die Staffeltarife war es möglich, das inländische Getreide dem ausländischen gegenüber concurrenzfähig zu machen, und erfolgreich theilnehmen zu lassen an dem Wettbewerb um die Versorgung des Westens. Also auch von diesem Gesichtspunkte aus sind die Staffeltarife volkwirthschaftlich nutzenbringend gewesen, indem sie dem einheimischen Product ein erweitertes Absatzgebiet geschaffen haben.

Eine Wiedereinführung der Staffeltarife muß zur Zeit wohl leider als ausgeschlossen betrachtet werden, um so nothwendiger erscheint daher als Ersatz derselben die Einstellung eines Tarifs, durch den die Möglichkeit der Verfrachtung von Getreide und Mühlenfabrikaten auf dem Eisenbahnwege aus dem Osten nach dem Westen wiederhergestellt wird. Von der Einstellung niedrigerer Tariffätze kann ein Ausfall an Frachteinnahmen für die Königliche

Eisenbahn-Verwaltung nicht befürchtet werden, da ein großer Theil der Transporte vom Wasser auf den Eisenbahnweg übergehen wird. Wie bedeutend dagegen die Minderverfrachtung an Getreide und Mühlenfabrikaten aus dem Osten nach dem Westen seit Aufhebung der Staffeltarife ist, ergeben die statistischen Nachweisungen.

Ein Nachtheil für die westdeutsche Landwirthschaft aus der Einführung eines niedrigeren Tarifs von Ost- nach Westdeutschland steht auch nicht zu befürchten, denn es ist erwiesen, daß die Mehrtransporte, welche die Staffeltarife zur Folge hatten, einen Druck auf die Preise in Westdeutschland nicht ausgeübt haben." Die landwirthschaftlichen Vereine zu Briesen, Culm, Schönsee und Thorn haben diese Petition unterstützt, ein Entscheid ist auf dieselbe noch nicht ergangen.

22. Abstempeln der Postkarten.

Bisher wurden die eingehenden Postkarten nur auf den größeren Postanstalten mit dem Ankunftsstempel versehen, für die kleineren Postanstalten war dies nicht vorgeschrieben. Es fehlte bei letzteren sonach jede Controle über rechtzeitigen Eingang, was bei der Bedeutung der Postkarte im Verkehr, wo sie immer mehr und mehr an die Stelle des Briefes tritt und zu den wichtigsten Mittheilungen benutzt wird, oft störend empfunden wurde.

Im Verein mit anderen Handelskammern richteten wir an den Herrn Staatssecretair des Reichspostamts die Bitte, Anordnung zu treffen, daß die Postkarten bei allen Ankunftspostanstalten mit dem Eingangsstempel versehen würden. Unserem Wunsche ist entsprochen worden, die Postanstalten sind angewiesen, die Postkarten fortan allgemein mit dem Ankunftsstempel zu versehen. Der Abdruck des Stempels wird auf der Vorderseite der Postkarten in der linken unteren Ecke angebracht werden.

23. Öffentliche Fernsprechanstalt in Thorn.

Seit Einrichtung der Fernsprechverbindung Berlin—Posen—Gnesen—Bromberg—Thorn—Danzig—Elbing hat sich in unserem Ort das Bedürfniß nach einer öffentlichen Fernsprechstelle bemerkbar gemacht, von welcher aus Jedermann gegen Erlegung der vorgeschriebenen Gebühr Gespräche führen kann. Wenn jetzt ein an die hiesige Fernsprechanlage nicht Angegeschlossenener sich nach Auswärts unterhalten will, dann muß er die Gefälligkeit eines Angegeschlossenenen in Anspruch nehmen und von diesem hängt es alsdann ab, ob das Gespräch geführt werden kann. Daß der die Gefälligkeit Nachsuchende nicht immer Entgegenkommen findet, ist wohl selbstredend.

Es kommt aber noch ein anderer Uebelstand in Betracht. Die Fernsprechanlagen sind für gewöhnlich in den Comptoirs eingerichtet, in denen auch das Personal des Hauses arbeitet, daselbe ist sonach in der Lage, die geführten Gespräche zu hören, wodurch für die Sprechenden sehr leicht Schaden oder sonstige Unannehmlichkeiten entstehen können. Allen diesen Uebelständen könnte abgeholfen werden durch die Anlage einer öffentlichen Fernsprechstelle, wie solche an anderen Plätzen schon vorhanden sind, wo sie dem Verkehr viele Vortheile bringen und sich auch für die Telegraphenverwaltung rentiren. In diesem Sinne wurden wir bei dem hiesigen Kaiserlichen Telegraphen-Amt vorstellig und schlugen als Ort für die Fernsprechstelle einen Raum in dem Amtslokal vor, wo auch die amtliche Ueberwachung leicht ausgeführt werden kann.

Das Kaiserliche Telegraphen-Amt legte unser Gesuch der Kaiserlichen Ober-Post-Direktion in Danzig vor, die im ablehnenden Sinne Entscheidung traf, da ein Bedürfniß zur Einrichtung einer öffentlichen Fernsprechstelle beim hiesigen Kaiserlichen Telegraphen-Amt nicht anerkannt werden könne.

24. Bezirks-Eisenbahnrath für den Eisenbahn-Direktions-Bezirk Bromberg.

Sitzungen haben stattgefunden am 21. Juni (24ste) und am 27. November (25ste). Auf beiden Sitzungen hat uns das Mitglied Herr M. Rosenfeld vertreten.

Bei Berathung des Winterfahrplans für 1894/95 in der Sitzung am 21. Juni hat unser Vertreter die Abendzüge 1288/89 der Strecke Kornatowo-Culm wieder einzurichten. Seitens der Königl. Eisenbahn-Direktion wurde entgegnet, daß der jahrelange fortgesetzte Versuch mit diesen Zügen gezeigt habe, daß ein Verkehrsbedürfniß für dieselben nicht vorhanden sei. Wenn auch zugegeben werden müsse, daß der Ausfall wenig benutzter Züge vielleicht von Einzelnen unangenehm empfunden werde, so sei es andererseits im Interesse einer wirthschaftlichen Gestaltung des Betriebes durchaus geboten, Züge, für welche ein allgemeines Verkehrsbedürfniß nicht vorhanden sei, in Fortfall zu bringen.

In derselben Sitzung kamen auch folgende Anträge des Mitgliedes des Bezirks-Eisenbahnraths, Dekonomie-Rath Kreiß-Königsberg i. Pr., zur Verhandlung. Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle beschließen, an die Königl. Staats-Eisenbahn-Verwaltung den Antrag zu richten, dieselbe wolle ihr geeignet erscheinende Maßnahmen ergreifen, um

1. die durch Aufhebung des Staffeltarifs vom 1. September 1891 beseitigte Möglichkeit der Benutzung des Eisenbahnweges für die

2. auf denjenigen Strecken der preussischen Staats-Eisenbahnen, auf denen das russische Getreide zu ermäßigten Frachtsätzen nach Danzig, Königsberg und Memel gefahren wird, das inländische Getreide zu gleich billigen Frachtsätzen zu befördern, wie das aus dem Innern Rußlands kommende Getreide, und dadurch die Ungerechtigkeit zu beseitigen, die darin liegt, daß russisches Getreide auf den bezeichneten Eisenbahnstrecken zu billigeren Sätzen befördert wird, als das einheimische Getreide.

Nach lebhaften Debatten wurde der Antrag I mit dem Zusatz angenommen, daß hinter den Worten für die Beförderung von Bodenerzeugnissen die Worte „und Mühlenfabrikaten“ eingeschaltet werden.

Antrag 2 wurde abgelehnt.

Auf der am 27. November stattgefundenen Sitzung kam u. A. der Antrag der königlichen Eisenbahn-Direktion um Erstellung eines Ausnahmetarifs für russisches Petroleum (Kerosin) von den russischen Stationen Zarizyn, Kamyschin, Saratow und Nischny-Nowgorod nach deutschen Stationen des ostelbischen Gebiets einschließlich Dresden, Leipzig und Halle unter Einrechnung des Specialtarifs III für die deutschen Strecken über Wirballen und von Odessa dahin über die übrigen deutsch-russischen Grenzübergänge zur Berathung. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

25. Zugverbindung mit Lodz.

Zwischen dem Osten Deutschlands und der russischen Fabrikstadt Lodz besteht auf dem Wege Thorn—Skierniewice—Koluszki ein sehr reger Personenverkehr, der sich voraussichtlich in Folge des deutsch-russischen Handelsvertrages anhaltend steigern wird. Dieser Verkehr leidet unter den jetzt bestehenden ungünstigen Zugverbindungen ab Skierniewice. Der aus Thorn nach Skierniewice kommende Reisende muß dort 45 Minuten bzw. über 1 Stunde warten, bevor er seine Fahrt nach Koluszki fortsetzen kann, zwischen dieser Station und Lodz liegen die Züge noch ungünstiger, da der Aufenthalt in Koluszki bis zur Weiterfahrt nach Lodz im günstigsten Falle über 2 Stunden dauert. Ebenso liegen die Verhältnisse in umgekehrter Richtung Lodz—Koluszki—Skierniewice.

Eine Besserung dieser Zugverbindung erscheint dringend nothwendig, und sind wir in diesem Sinne bei der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn vorstellig geworden. Eine Entscheidung steht noch aus.

Zur weiteren Erleichterung des Personenverkehrs mit Lodz und Ruda-Guzowska haben wir bei der königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg

folgende direkte Fahrkarten beantragt: Berlin-Ruda-Guzowska, Dresden-Ruda-Guzowska, Breslau-Ruda-Guzowska, Bromberg-Ruda-Guzowska, Bromberg-Lodz, Dresden-Lodz, Breslau-Lodz via Alexandrowo, Posen-Lodz, Danzig-Lodz. Unterm 26. Dezember verständigte uns die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Bromberg dahin, daß sie mit der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn, dem Verwaltungsrath der Lodzer Fabrikbahn, der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Bromberg und der General-Direktion der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden dieserhalb in Verbindung getreten sei. Weitere Mittheilungen wurden uns in Aussicht gestellt.

26. Ausbaggerung der DREWENZ.

Von der Verwaltung der Leibitscher Mühle wurde im Juni Klage geführt, daß oberhalb der dortigen Schleuse sich eine Menge Sand in der DREWENZ angesammelt hätte, wodurch das Durchlassen der Flöße und der Flößereibetrieb sehr erschwert werde, sowie das Durchlassen der Holztraften ungewöhnlich viel Zeit in Anspruch nehme. Eine Ausbaggerung des DREWENZbettes an der bezeichneten Stelle erschien dringend erforderlich und baten wir die hiesige Wasserbauinspektion für eine möglichst schnelle Beseitigung der Hindernisse in der DREWENZ Sorge zu tragen. Dieselbe gab, da die Strombauverwaltung die Schifffahrtsinteressen nur in dem unteren DREWENZlauf von der Mündung bis Leibitsch vertritt, unser Gesuch an die Königliche Regierung zu Marienwerder ab, welche uns dahin verständigte, daß die fraglichen Sandablagerungen im Wesentlichen sich jenseits der durch die Mitte des DREWENZflußbettes gehenden Landesgrenze, also auf russischem Gebiete befinden. Behufs Beseitigung derselben hat der Herr Regierungs-Präsident den Landrath des Kreises Thorn beauftragt, sich mit dem betheiligten russischen Kreischef in Verbindung zu setzen.

27. Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe.

Im Reichsanzeiger wurden im Juni 2 Gesekentwürfe, betreffend die Abänderung und Erweiterung der Unfallversicherung veröffentlicht, von denen der eine den Versicherungszwang erweitert und die „Wohlthaten der Unfallversicherung“ auf die noch nicht versicherungspflichtigen Betriebe im Handwerk, im Handel, in der Fischerei, und in der Küstenschiffahrt ausgedehnt sehen will. Ein Bedürfniß zur Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe vermögen wir nicht anzuerkennen, da nach den gemachten Erfahrungen bei der Ausübung des Handelsgewerbes nicht solche Gefahren bestehen, welche die Ausdehnung der Unfallversicherung auf dieses als ge-

rechtfertigt erscheinen läßt. Eine Ausdehnung auf das Handelsgewerbe läßt sich nur da rechtfertigen, wo Betriebe mit größeren Lagerarbeiten in Betracht kommen, für diese bedarf es aber unserer Ansicht nach keiner neuen Organisation, sondern dieselben können den bestehenden Organisationen, wie der Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft angereicht werden.

Unter Ausführung dieser Gesichtspunkte baten wir den Herrn Reichskanzler, von einer Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe Abstand zu nehmen. Abschrift unserer Eingabe ließen wir dem Reichsversicherungs-Amt zugehen mit der Bitte um Berücksichtigung unserer Ausführungen.

28. Nordostdeutsche Gewerbeausstellung in Königsberg i. Pr.

Vom 26. Juni 1895 ab findet in Königsberg i. Pr. eine Nordostdeutsche Gewerbeausstellung statt. In das Comité für die Provinz Westpreußen ist auch unser Herr Vorsitzender berufen.

Von hier aus gedenken mehrere Gewerbetreibende die Ausstellung zu beschicken.

29. Einfuhr von Kleien aus dem Auslande.

Wir haben in den letztvergangenen Jahren in unsern Berichten wiederholt darauf hingewiesen, daß sich an unserm Plage ein lebhaftes Geschäft in ausländischen Futterartikeln, Kleien und Delfuchen entwickelt hat. Wir haben hervorgehoben, daß der Handel in diesen Artikeln namentlich der Landwirthschaft zu gute komme, die ja theils nicht so viel Futter produziert als sie braucht, theils ihre besseren Vorräthe zu lohnendem Preise verkauft und dafür die genannten Futtermittel einstellt. Bis in den Sommer wurde die Kleie bei ihrem Eingange von den Zollbeamten auf ihren Mehlgehalt untersucht durch Prüfung von Proben und dann dem Verkehr freigegeben. Da erließ der Bundesrath eine neue Anordnung über die zollamtliche Untersuchung von Kleien bei ihrem Eingange. Den betreffenden Zollämtern wurden Mustertypen überwiesen mit der Weisung, alle aus dem Auslande eingehenden Kleien, welche nicht den Mustertypen ganz genau entsprechen, anzuhalten. Diese Bestimmungen hatten für unseren Handel in Kleie große Erschwernisse und Schäden zur Folge. Die Typen repräsentiren Qualitäten, wie solche von inländischen Mühlen fast gar nicht hergestellt werden. Sie sind sehr dunkel und in außergewöhnlich hohem Maße ausgemahlen. Die ausländischen Kleien, die den Typenmustern nicht entsprechen, werden angehalten, Proben müssen zunächst zur Untersuchung durch vereidigte Chemiker

nach Danzig geschickt werden, wo sie auf ihren Aschgehalt geprüft werden. Entsprechen sie nicht den bestehenden Bestimmungen, dann müssen die Kleien entweder transit in's Ausland gehen oder denaturirt werden. In beiden Fällen erleidet der Händler Schaden an Zeit und Geld. Unterm 9. Oktober wandten wir uns an die Herren Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten, für Handel und Gewerbe und für Finanzen, sowie an den Staatssekretär des Reichsschatzamt und baten, daß die unbeschränkte Einfuhr von Kleien wieder gestattet werde. Für den Fall, daß dies nicht angängig sei, stellten wir folgenden Antrag: „Die Herren Minister möchten hochgeneigtest veranlassen, daß die aus dem Auslande eingehenden und von der Zollbehörde etwa beanstandeten Kleien durch eine aus Müllern und Kaufleuten bestehende Kommission auf ihren Mehlgelhalt geprüft werden, der ein Maximum von 10—12 % nicht übersteigen bezw. eine bei nochmaliger Umarbeitung mit Nutzen zu gewinnende Menge von Mehl nicht ergeben darf.“ Wir hoben in unserm Gesuch noch hervor, daß angesehene vereidigte Chemiker ihr Urtheil dahin abgegeben haben, daß die Untersuchung der Kleie auf Aschengehalt durchaus keinen genauen Maßstab für den Mehlgelhalt ergibt. Hier ist die Erfahrung gemacht, daß die Untersuchung mehrerer aus derselben Kleieladung entnommenen Muster zu verschiedenen Ergebnissen geführt hat, von denen das eine die Denaturirung der Kleie erfordert, das andere deren zollfreie Ablassung gestattet hätte. Wir hoben weiter hervor, daß hier der Fall vorliegt, daß amtlich eine Maßregel getroffen ist, die auf der einen Seite ihren Zweck nicht erfüllt, auf der andern Seite aber schadet. Unsere Petition wurde von mehreren kaufmännischen Korporationen und landwirthschaftlichen Vereinen unterstützt, hat aber einen Erfolg bisher nicht gehabt. Unterm 10. Dezember erlaubten wir uns die Herren Minister an die Erledigung unserer Petition zu erinnern. Erst unterm 2. Februar 1895 verständigte uns der Herr Finanzminister, daß es gegenwärtig der Erwägung unterliegt, ob die vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über die Anwendung von Mustertypen bei der Eingangsbefertigung von Kleie einer Aenderung zu unterziehen sein möchten. Nach dem Abschlusse der hierüber noch schwebenden Erörterungen werde der Herr Minister eventl. das Erforderliche wegen Herbeiführung eines diesbezüglichen Bundesrathsbeschlusses mit thunlichster Beschleunigung in die Wege leiten.

Wir behalten diese Angelegenheit im Auge und gedenken weitere Schritte zu thun, um unser Ziel zu erreichen.

Eine Erleichterung im Kleieverkehr haben wir dem Entgegenkommen des Herrn Provinzialsteuerdirektors in Danzig zu danken, der unserer Bitte um Anstellung eines hiesigen Chemikers zur Untersuchung der Kleie nachgegeben hat.

30. Abänderungsvorschläge zur Konkursordnung.

Durch Erlaß vom 22. Juni hat der Herr Minister für Handel und Gewerbe die Handelskammern darauf hingewiesen, daß das Inkrafttreten des bürgerlichen Gesetzbuches und die sich damit vollziehende Umgestaltung des bürgerlichen Rechts zugleich für die Konkursordnung eine Reihe von Aenderungen zur Folge haben werde. Es erscheine daher an der Zeit, der Frage näher zu treten, ob bei Gelegenheit jener Aenderungen die Konkursordnung auch in sonstigen Beziehungen, besonders auf Grund der inzwischen in wirthschaftlicher und socialpolitischer Hinsicht gemachten Erfahrungen einer Revision zu unterziehen sein möchte. Der Herr Minister hat sodann die nachstehenden Abänderungsvorschläge zur Konkursordnung zusammengestellt und darüber das Gutachten der Handelskammer eingefordert:

I. Zu §§ 77, 83. Erlaß einer reichsgesetzlichen Gebührenordnung für die Auslagen und die Vergütung des Konkursverwalters wie der Mitglieder des Gläubigerausschusses.

II. Zu § 79. Ausgestaltung des Gläubigerausschusses zu einem nothwendigen Bestandtheil des Verfahrens, sei es allgemein, sei es nur für das Verfahren bis zur ersten Gläubigerversammlung.

Zu § 80. Erweiterung der Pflichten des Gläubigerausschusses hinsichtlich der Beaufsichtigung des Verwalters, namentlich bei Abschätzung und Verwerthung der Aktivmasse.

III. Zu §§ 94 bis 96, 198, 199. Ueberschuldung als Voraussetzung der Konkursöffnung an Stelle oder neben der Zahlungsunfähigkeit; Pflicht des kaufmännischen Gemeinschuldners (der Gesellschafter, Liquidatoren) zur Beantragung des Konkurses bei einer aus der Bilanz sich ergebenden Ueberschuldung von gewisser Höhe in Verbindung mit einer Strafvorschrift wegen Verletzung dieser Pflicht.

IV. Zu §§ 99, 190. Eröffnung und Durchführung des Konkursverfahrens beim Nichtvorhandensein einer den Kosten des Verfahrens entsprechenden Masse; Uebernahme der Kosten durch den Staat oder Anerkennung des Rechts eines jeden Gläubigers, bei fehlender Masse durch Voranschußleistung die Ablehnung des Konkursantrags oder die Einstellung des Verfahrens abzuwenden.

V. Zu §§ 96, 99, 104, 114, 119, 166:

a) Aufnahme von Vorschriften, um den Gläubigern eine bessere Uebersicht der Sachlage zu ermöglichen: Oeffentliche Bekanntmachung des Abweisungsbeschlusses bei fehlender Masse; Vorlegung der Geschäftsbücher des Gemeinschuldners bei Stellung des Antrags auf Konkursöffnung; Vorschriften

über den Inhalt von Inventar und Bilanz; schriftlicher Bericht des Verwalters verbunden mit einer gutachtlichen Aeußerung über Buchführung und Bilanzziehung des kaufmännischen Gemeinschuldners; Recht der Gläubiger auf Einsicht der Geschäftsbücher und des Verwalterberichts, auf Ertheilung von Abschriften des Inventars, der Bilanz und des Berichts;

- b) Aufnahme von Vorschriften behufs Sicherung einer zweckentsprechenden Abschätzung und Verwerthung der Masse;
- c) Aufnahme von Bestimmungen, durch welche das Einschreiten der Staatsanwaltschaft bei Verletzung der strafrechtlichen Vorschriften der Konkursordnung gesichert wird; Pflicht des Konkursgerichts zur Mittheilung von Abschriften des Eröffnungsbeschlusses, des die Eröffnung wegen fehlender Masse ablehnenden Beschlusses, des Berichts des Verwalters.

VI. Zu §§ 160 bis 187. Erschwerung des Zwangsvergleichs. Beschränkung desselben bei wiederholtem Konkurse, bei schwebendem Strafverfahren wegen (einfachen) Bankerutts, bei Firmen, die nicht bereits längere Zeit im Firmenregister eingetragen sind; gesetzliche Festsetzung eines geringsten Prozentsatzes für die Vergleichssumme; Erhöhung der für die Annahme des Vergleichs erforderlichen Mehrheiten; Ausschluß des Stimmrechts des Ehegatten des Gemeinschuldners; Erforderniß der Baarzahlung oder Sicherstellung der Vergleichssumme vor der Bestätigung des Vergleichs.

VII. Aufnahme von Vorschriften über die Einwirkung des Konkurses auf die persönliche Rechtsstellung des Gemeinschuldners:

- a) in wirtschaftlicher Hinsicht: Verlust des Rechts zum Börsenbesuch, der Befähigung zum Amt eines Handelsmaklers, der Befugniß zum selbstständigen Betriebe von Handelsgeschäften unter einer nicht den Vor- und Zunamen erkennen lassenden Firma, der Befugniß zum Betrieb eines Erwerbsgeschäfts bei wiederholtem verschuldeten Konkurse;
- b) in Bezug auf die Ausübung bürgerlicher und politischer Befugnisse, sowie von Ehrenrechten. Dauer der in Folge des Konkurses eintretenden Beschränkungen; Ertheilung der Wiederbefähigung (Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, Rehabilitation) durch das Konkursgericht.

VIII. Zu §§ 209 ff. Verschärfung und Ergänzung der Strafvorschriften: Erweiterung des Thatbestands und Erhöhung des Strafmaaßes beim einfachen Bankerutt; Strafschärfung für rückfälligen einfachen oder betrügerischen Bankerutt; Bestrafung absicht-

licher oder leichtfertiger Schädigung der Gläubiger durch Eingehung von Creditverbindlichkeiten (vergl. auch oben unter III. a. E.).

Wir erstatteten darauf folgenden Bericht:

Zu I. Nach der jetzigen Praxis stellt der Konkursrichter nach § 77 die Auslagen und die Gebühren für den Verwalter fest, die Liquidationen der Konkursverwalter stützen ihre Forderungen auf den Tarif zur preussischen R.-D. vom Mai 1855. Wünschenswerth erscheint es, daß die Gebühren für den Konkursverwalter durch eine Gebührenordnung genau fixirt werden. Es empfiehlt sich, nachdem die Thätigkeit der Konkursverwalter gegen die preussische Konkursordnung erheblich an Umfang zugenommen hat, die höchsten Sätze des Tarifs vom 8. Mai 1855 zu Grunde zu legen. Es liegt dagegen kein Anlaß vor, für die Mitglieder des Gläubigerausschusses bestimmte Gebühren festzusetzen, da deren Thätigkeit eine geringe und in den meisten Fällen unentgeltliche und zwar laut ausdrücklichen Vereinbarungen im ersten Termin.

In Ausnahmefällen genügt § 83 der R.-R.-D., nach welchem baare Auslagen und Vergütung für die Geschäftsführung an die Mitglieder des Gläubigerausschusses seitens des Konkursgerichts festgesetzt werden.

Zu II. Den Gläubigerausschuß zu einem nothwendigen Bestandtheil des Verfahrens auszugestalten, wird nicht erforderlich sein. — Bis zur ersten Gläubigerversammlung ist äußerst selten ein Gläubigerausschuß bestellt worden. Es wird dies auch ferner nicht erforderlich sein, sofern das Gericht hinreichendes Vertrauen in die Verwalter setzt.

Zu III. Die Verpflichtung zur Anmeldung des Konkurses tritt ein, wenn die letzte Bilanz ergiebt, daß die Schulden das Vermögen um die Hälfte übersteigen. Wird diese Pflicht verlegt, so ist Gemeinschuldner wegen einfachen Bankerutts zu bestrafen.

Jahrelanges Weiterarbeiten mit Unterbilanz erweitert die Zahl der Gläubiger und die Summe der Schulden und ist deshalb gemeinschädlich. Ist der Vermögensstand aber auf diesem ungünstigen Punkte angelangt, dann ist die Hoffnung, sich wieder in die Höhe zu arbeiten, in den allermeisten Fällen eine Illusion und schädigt ein Weitererschleppen die Gläubiger.

Eine Abänderung des §. 99 R.-D. erscheint deshalb erwünscht, ebenso die Ergänzung des Strafparagraphen 210 R.-R.-D.

Zu IV. Voraussetzung einer jeden Konkursöffnung ist und bleibt das Vorhandensein eines Vermögens, ist Vermögen oder hinreichendes

Vermögen nicht vorhanden, dann liegt auch keine Veranlassung vor, das Konkursverfahren einzuleiten.

Dem Staate die Kosten aufzuerlegen, liegt keine Veranlassung vor. Anders, wenn ein oder mehrere Gläubiger einen Kostenvorschuß zahlen, die an der Durchführung des Verfahrens ein Interesse haben.

Sollte im öffentlichen Interesse irgend eine Feststellung erforderlich sein, so kann diese durch die Staatsanwaltschaft erfolgen.

Vorgeschlagen wird:

„Das Konkursgericht hat die auf Konkursöffnung gestellten Anträge, welche wegen Massenmangels abgelehnt sind, öffentlich bekannt zu machen und der Staatsanwaltschaft hiervon Kenntniß zu geben.“

Zu V. Sobald die Anmeldung des Konkurses durch den Schuldner erfolgt ist, ist Eile nöthig, da es gilt, die Frist des § 23 ad 2 R.-R.-D. zu wahren. Das allgemeine Veräußerungsverbot § 98 R.-D. wird nur in seltenen Fällen erlassen und zwar nur dann, wenn sich bei der Stellung des Antrags nicht übersehen läßt, ob ein Konkursgrund gegeben oder ob eine entsprechende Konkursmasse vorhanden ist; oft hat auch der Schuldner nicht sofort eine Verzeichniß der Gläubiger und Schuldner oder auch nicht eine Uebersicht der Vermögensmasse beigebracht. Anzuordnen, daß bei Stellung des Antrages auf Konkursöffnung der Gemeinschuldner seine Geschäftsbücher vorlegt, erscheint nicht erforderlich, denn einmal würde die Durchsicht der Bücher eine größere Zeit in Anspruch nehmen, und dann auch wäre sie ohne Zuziehung eines Büchersachverständigen nicht recht angängig.

Das Inventar wird seitens der Konkursverwalter nach dem Schema in den A. G.-D. Theil II. Tit. 5 aufgestellt. Besondere Bestimmungen über Inventar und Bilanz in die R.-D. aufzunehmen wird sich hiernach erübrigen.

Auf Anordnung des Konkursgerichts hat auch jetzt schon der Verwalter jederzeit einen schriftlichen Bericht über den Stand der Sache zu den Akten einzureichen, so oft der Konkursrichter es für erforderlich hält. Den Gläubigern ist das Recht der Akteneinsicht und auch Abschriftertheilung zu gewähren. Bestimmungen darüber, durch welche das Einschreiten der Staatsanwaltschaft gesichert wird, brauchen in die Novelle nicht aufgenommen zu werden, da nach dieser Richtung durch die Gesetzgebung bezw. durch die Justizaufsicht hinreichend Vorsorge getroffen ist.

Die Ertheilung einer Abschrift des Eröffnungsbeschlusses an die Staatsanwaltschaft erfolgt in jedem Konkursfalle.

Zu VI. Eine Erhöhung der erforderlichen Mehrheiten erscheint nicht erforderlich. Zu empfehlen ist

eine Sicherstellung der Vergleichssumme durch Baarhinterlegung oder durch Bürgschaft.

§ 161 dürfte hiernach abzuändern sein. Dem Ehegatten des Gemeinschuldners wird das Stimmrecht nicht bewilligt, jedoch kommen deren Forderungen bei der Abstimmung außer Betracht, d. h. sie werden im Konkursverfahren als nicht vorhanden angesehen.

Zu VII. Es wird empfohlen: zu a) die Absprechung des Rechts zum Börsenbesuch, der Befähigung zum Amt eines Handelsmaklers, der Befugniß zum selbstständigen Betriebe von Handelsgeschäften und zwar während der Dauer des Konkursverfahrens.

Weitere Beschränkungen im Gewerbebetrieb stehen der Gewerbeordnung entgegen, auch hat der Staat ein Interesse daran, daß dem Fortkommen eines seiner Staatsbürger nichts in den Weg gelegt werde.

Zu VIII. Hierzu liegt keine Veranlassung vor, da daß Strafminimum und Maximum einen sehr großen Spielraum hat und dadurch die Strafbemessung lediglich der Strafkammer nach Lage jedes Falles anheimgestellt ist.

31. Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion in Bromberg benachrichtigt uns mittelst Schreibens vom 2. März von der erhaltenen Anregung, die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Artikel 8 Absatz 5 und 6), wonach die Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten im internationalen Verkehr obligatorisch ist, im Sinne der Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 54⁽⁶⁻⁷⁾) abzuändern, nach denen die Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten im Inlandsverkehr nur auf Verlangen des Absenders erfolgt.

In unserer Antwort hoben wir hervor, daß, nach den gemachten Erfahrungen, Mißstände bei den bisherigen Bestimmungen sich nicht ergeben hätten; in vielen Fällen wird aber dem Versender die Arbeit erleichtert, wenn von der Forderung des Frachtbrief-Duplikats Abstand genommen wird. Im deutsch-russischen Verkehr werden allerdings Frachtbrief-Duplikate nothwendig bleiben. Im Uebrigen können wir der gegebenen Anregung nur zustimmen.

Specialberichte.

1. Getreide und Futterartikel.

Im Vordergrund alles Interesses stand der Abschluß des russischen Handelsvertrages und die Aufhebung des Identitätsnachweises. Vom Eintritt dieser beiden für den hiesigen Getreidehandel höchst wichtigen Ereignisse versprach man sich ein Wiederaufleben des seit einer Reihe von Jahren daniederliegenden Handels und Wiederaufnahme mancher alten liebgewordenen, durch die Zollgesetzgebung verloren gegangenen russischen Beziehungen.

Wie schon in früheren Berichten erwähnt, schrumpfte die Bedeutung des hiesigen Getreidehandels immer mehr zusammen, da unser Platz schließlich lediglich auf den Umsatz inländischer Produkte angewiesen war. Verhinderten die hohen Zölle einerseits den Bezug hier etwa zu verzollenden ausländischen Getreides, so mußte andererseits durch die Aufrechthaltung des Identitätsprinzips auch der Verkehr im Handel mit inländischer Waare erschwert werden und leiden. Wenn die an die oben erwähnten Ereignisse geknüpften Hoffnungen sich in der verflossenen Berichtsperiode noch bei weitem nicht voll verwirklicht haben, so liegt das nicht sowohl an der allgemeinen guten Ernte, die die Speculationslust fast gar nicht aufkommen ließ, sondern auch an der Schwierigkeit, vor Jahren gelöste Beziehungen wieder anzuknüpfen und vor allem an der Aufhebung der Staffeltarife. Diese letztere Maßregel schädigt Landwirthschaft und Handel im Osten in gleich hohem Maße, benimmt die Möglichkeit, den Getreideüberschuß, in Concurrnz zum Theil mit dem Auslande den unter ihrem Bedarf erntenden Theilen Deutschlands zuzuführen und wirkt auf den Preisstand recht nachtheilig. Es wäre in hohem Grade wünschenswerth, daß die wirkungsvollen Staffeltarife recht bald wieder zur Einführung gelangen.

Abgesehen von vereinzelten Perioden größerer Lebhaftigkeit bot das Getreidegeschäft des verflossenen Jahres im Großen und Ganzen kein erfreu-

liches Bild. Der Verkehr in Weizen war namentlich in der ersten Jahreshälfte wegen der vielfach zum Angebot gelangten geringen und defecten Qualitäten ein schwieriger. Während des Sommers war man, dank der ermäßigten Zölle, im Stande, hier fehlendes Getreide durch russisches zu ersetzen bezw. mit solchem, in guter Beschaffenheit befindlichen zu vermischen. Die hiesigen und benachbarten Mühlen konnten ihren Bedarf aus den hier eingegangenen polnischen Rahnladungen decken. Nächstdem war der hauptsächlichste Absatz nach Sachsen, Thüringen und der Lausitz.

Für Roggen hingegen traten die Proviantämter hauptsächlich als Käufer auf, und da die Händler den von jenen gezahlten Preisen folgen mußten, so war ein Versand nach entferntern Gegenden nur selten möglich. Aber auch die Mühlen mußten sich unter solchen Umständen, um mit ihrem Fabrikat concurrenzfähig zu bleiben, mit sehr bescheidenem Nutzen begnügen.

Die der Menge und der Beschaffenheit der Waare nach recht günstige Ernte in Gerste gestattete während der Herbstmonate ein sehr lebhaftes und lohnendes Geschäft nach verschiedenen Gegenden hin, namentlich auch zu Exportzwecken nach Stettin. Später wurde der Absatz schwieriger, immerhin aber war in Gerste hier der Umsatz des verflossenen Jahres ein weit größerer als seit langer Zeit.

Während des Frühjahrs vermochte man vermöge der damals noch in Kraft gewesenen Staffeltarife größere Particen von Hafer nach dem Westen Deutschlands zu versenden, wo ein gewisser Futtermangel sich geltend machte. Sonst traten für diesen Artikel fast ausschließlich die Proviantämter hier und in der Nachbarschaft als Käufer auf.

Der Handel in Futtermitteln war fast während des ganzen Jahres ein recht schwieriger. Die gute Ernte in Sommerung, wie die niedrigen Getreidepreise legten den Landwirthen zunächst große Beschränkungen beim Einkauf von Kleien und Delfuchen auf, und wenn trotzdem der hiesige Platz hierin einen immerhin bedeutenden Umsatz machte, so trugen hierzu nicht nur die zu Käufen verlockenden außergewöhnlich niedrigen Preise bei, sondern auch der Umstand, daß dank der immer größer werdenden Beziehungen der hiesigen Händler zum Ausland und Inland das Absatzgebiet für diese wichtigen Artikel allmählig und stetig wächst. Während der ersten Jahreshälfte war man durch die sogenannten Nothstandstarife in Stand gesetzt, Sachsen, Thüringen, Schleswig und andere Gegenden mit billigen Futtermitteln zu versehen, wohin sich der Absatz nach Wiedereinführung der normalen Tarife von selbst verbietet.

Wegen der Erschwerungen im Kleiegeschäft verweisen wir auf den diesen Punkt behandelnden besondern Artikel.

2. Mühlenfabrikate.

Auch das Jahr 1894 war wie das vorangegangene für die Müller kein gewinnbringendes und selbst die bestgeleiteten und gut fundirten Mühlen unserer Provinz hatten Mühe, bei den fortwährend weichenden Preisen und dem schleppenden Mehlabfatz, sich vor Verlusten zu schützen.

Unter den fortgesetzt gegen den Getreidehandel gerichteten Angriffen hatte auch die mit dem Handel eng verbundene Müllerei zu leiden. Diese Agitation hat zur Folge, daß das Kapital sich dem Getreidehandel entzieht, wodurch eine gewisse Stagnation in der Branche eingetreten ist. Der Absatz an Mehl im diesseitigen Bezirk ist gegenüber der verminderten Arbeiterzahl, die in Folge der schwachen Bauhätigkeit sehr zurückgegangen ist, ein geringerer geworden.

Von der Leibitscher Mühle, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, ist uns noch folgender Bericht zugegangen:

Ueber den Gang der Geschäfte seit der im Juni erfolgten Inbetriebsetzung unserer Etablissements haben wir nur Ungünstiges zu berichten. In Folge geringen Angebots an Roggen, welchen meistens das Proviantamt zu hohen Preisen erwarb, mit denen die Mehlpreise nicht gleichen Schritt hielten, war es für uns schwierig, den Bedarf daran zu decken. Auch nach der Ernte änderte sich dieses Verhältniß nicht, erschwerend dagegen trat dann noch hinzu, daß Danzig als Käufer für gute schwere Waare auftrat. Die Zufuhren von Rußisch-Polen blieben gering, außerdem wurde die Aufnahme des Angebots erschwert durch den Umstand, daß in Bezug auf die zollfreie Rückführung der leeren Säcke nach Rußland Schwierigkeiten obwalteten.

Die Weizenmüllerei arbeitete unter etwas günstigeren Verhältnissen als die Roggenmüllerei.

3. Kartoffeln.

Sowohl qualitativ als auch quantitativ fiel hier die Ernte im Berichtsjahr etwas geringer als die vorjährige aus. Die Hoffnung, daß sich ein flotter Absatz zu höheren Preisen in Folge der schlechten Ernte im Westen entwickeln würde, hatte sich nicht erfüllt, jedenfalls übten auch hierbei die niedrigen Spiritus- und Getreidepreise ihren Einfluß aus. Es wurde im Herbst bei Beginn der Campagne der Stärke-Fabrikation bezahlt für Fabrikwaare 85—90 Pfg. der Ctr. ab Station, Preise stiegen dann bis 1,00 Mk. per Ctr., welcher Preis sich den ganzen Winter hindurch hielt. Im Frühjahr trat auch größere Nachfrage in Eßwaare für England und Westfalen ein, es wurden davon recht bedeutende Posten zu Preisen bis 1,60 Mk. per

Etr. ab Station versandt. In Folge großen Angebots trat ein Rückgang der Preise ein, welcher die Ausfuhr abschwächte, so daß man vorzog, die vorhandenen Läger zu Fabrikzwecken zu verwenden.

4. Viehhandel.

Der Absatz für mageres Rindvieh war das ganze Jahr hindurch ein guter. Die Preise für Milchkühe und tragende Färsen waren hohe und behielten die steigende Tendenz bis zum November.

Der Absatz für Mastrindvieh war im ganzen Jahre 1894 ein außergewöhnlich guter, die Preise für beste Qualität (Stiere von 13 Etr. und darüber) waren so hoch, wie seit vielen Jahren nicht.

Der Absatz an Schafvieh, sowohl fett wie mager, war sehr mangelhaft und hob sich erst im Herbst etwas. Die Preise waren geringer als die Jahre vorher.

Schweine waren bis September theuer und fielen seitdem je nach Qualität um 6—8 Mk. per Etr. lebend.

Die Ursachen für die schlechten Preise bei Schafen liegen wohl in der Absperrung von Frankreich und dem Fleischimport aus Australien und Amerika.

Der Grund für die hohen Rindviehpreise liegt wohl darin, daß im Jahre 1893 fast ganz Süddeutschland in Folge der großen Dürre und des Futtermangels alles Vieh bis auf das nothwendigste abschaffen mußte. Aehnlich auch Schleswig-Holstein.

5. Sämereien.

Rothklee. Der Ernteausfall war auch in diesem Jahre für Nord- und Mitteldeutschland wie Böhmen als ein recht ungünstiger zu bezeichnen. Während im Sommer vergangenen Jahres die anhaltende Dürre viel Schaden angerichtet hatte, ist in diesem Jahre die nasse Witterung während der Erntezeit die Ursache des geringen Ergebnisses. Nicht allein, daß ein großer Theil der Ernte stark verregnet eingefahren wurde und demzufolge auf dem Markt meist nur untergeordnete Qualitäten erschienen, hatte auch der Regen nicht unbedeutende Mengen auf den Feldern liegenden geschnittenen Klee total vernichtet. Nur Russisch-Polen hatte über einen größeren, Ungarn über einen mittelmäßigen Ertrag zu berichten und wurde daher der Bedarf hiesiger Gegend auch meist aus russischen Zufuhren gedeckt. Ein Mangel an Rothklee hat sich in Folge dieses reichlichen Angebots aus dem Nachbarlande auch in dieser Saison nicht fühlbar gemacht. Es wurden bei Beginn derselben je nach Qualität Mk. 52 bis 60 per Etr. bahnfrei hier gezahlt, doch mußten die Preise später bei stärkerem Angebot etwas

nachgeben und stellten sich gegen Ende der Saison auf Mk. 47 bis 56 per Ctr. Sämmtliche Zufuhren fanden, soweit sie nicht für den Bedarf der Umgegend in Anspruch genommen wurden, bis auf geringe Rückstände schlanken Abzug nach entfernteren Bedarfsplätzen. Anders verhielt es sich mit amerikanischem Rothklee, der auch in diesem Jahre recht reichlich und in schöner Qualität angeboten wurde, leider aber trotz des um ca. 5 bis 10 Mk. per Ctr. gegen inländische Waare billigeren Preises in Folge des allgemeinen Vorurtheils unserer Landwirthe dieser Saat gegenüber nur äußerst geringen Abgang fand.

Weißklee kam in diesem Jahre aus Anlaß des allgemein geringen Ernteertrages nur in mangelhafter Auswahl auf den Markt. Für hochfeine Qualitäten, die nur vereinzelt und hauptsächlich aus Rußland hergelangten, wurden außergewöhnlich hohe Preise angelegt, selbst untergeordnete, dunkelfarbige und mit Unkraut besetzte Waare war zu guten Preisen leicht verkäuflich. Die unnatürlich hohen Preise erfuhren während der ganzen Saison keine wesentliche Aenderung und bewegten sich je nach Qualität zwischen 60 bis 100 Mk. und darüber per Ctr. Selbstverständlich war man allseits bemüht, bei diesen hohen Preisen zu räumen, so daß hier am Platz nur ganz geringe Bestände übrig geblieben sein dürften.

Schwedisch-Klee wurde in diesem Jahre reichlich angeboten, sowohl in inländischer Waare als auch in amerikanischer lebhaft gehandelt und zeichnete sich die amerikanische Saat wieder gegen die hiesige theilweise verregnete durch schöne Farbe und große Reinheit aus. In Folge des großen Angebots waren die Preise äußerst mäßig und erfuhren gegen Schluß der Saison noch einen weiteren Rückgang. Man zahlte anfangs 50 bis 60 Mk. per Ctr., später 45 bis 55 Mk. per Ctr.

Gelbklee. Im Gegensatz zum vergangenen Jahre wurde Gelbklee in dieser Saison aus andern Gegenden Deutschlands bezw. Thüringens ausreichend angeboten. Die anfänglich hohen Forderungen erschwerten den Einkauf, erst zu den ermäßigten Preisen von 23 bis 30 Mk. per Ctr. konnte sich das Geschäft in diesem Artikel reger entwickeln. Der Umsatz beschränkte sich im Allgemeinen auf den nothwendigsten Bedarf unserer Umgegend.

Wundklee war in diesem Jahre fast überall gut geerntet, blieb jedoch bei sehr starkem Angebot ein vollständig vernachlässigter Artikel. Der Umsatz vollzog sich schleppend und selbst zu gedrückten Preisen war ein Abstoßen der zu theuer eingekauften Parthien kaum zu erreichen. Für eine Waare, die im Anfange der Saison mit 45 und 50 Mk. per Ctr. bezahlt wurde, war im Verlauf und zum Schluß der Saison kaum 35 und 40 Mk. per Ctr. zu erzielen.

1870 Luzerne hatte in diesem Jahre in Frankreich, Italien, Ungarn und auch Amerika eine ausnahmsweise gute Ernte und dem zu Folge auch selten niedrige Preise zu verzeichnen. Die Nachfrage erstreckte sich hauptsächlich wieder nur auf beste französische Provence-Waare, welche mit 52 bis 60 Mk. per Ctr. gehandelt wurde. Amerikanische Luzerne, die vielfach in vorzüglicher Qualität zu den außerordentlich geringen Preisen von 39 bis 45 Mk. per Ctr. auf den Markt kam, hat sich auch in dieser Saison bei unsern Landwirthen keiner Aufnahme erfreuen können.

1870 Thymothee, in Amerika in ungenügendem Maaße geerntet, zeigte diesmal bei uns ein erfreulicheres Ernteergebniß und genügte sowohl qualitativ als quantitativ der Nachfrage. Der Bedarf unserer Gegend konnte in Folge dessen fast ausschließlich durch inländische Waare gedeckt werden. Die anfänglich höheren Preise gaben im Laufe der Saison nach. An unserm Platz war der Umsatz in diesem Artikel ein lebhafter, erreichte jedoch nicht den Umfang des Vorjahres. Es wurden je nach Qualität 28 bis 35 Mk. per Ctr. gezahlt.

1870 Englisches und italienisches Raygras, in England reichlich geerntet, gelangte in schwerer bis 28pfündiger Waare zum Preise von 17 bis 20 Mk. per Brutto-Ctr. an unsern Markt. Diese schon als billig zu bezeichnenden Preise wichen im Laufe der Saison noch um 2 bis 3 Mk. per Ctr. zurück. Der Umsatz in diesen wie auch in verschiedenen andern inländischen Grassamereien, welche den Ernteergebnissen entsprechend im Vergleich zum Vorjahre theils höhere, theils niedrigere Preise für die verschiedenen Arten aufzuweisen hatten, war ein normaler.

1870 Seradella war überall reichlich gewonnen und stark angeboten. Trotz der gegen das Vorjahr um ca. 10 Mk. per Ctr. niedrigeren Preise fehlte es an Nachfrage und blieb das Geschäft bis zum Schluß der Saison schleppend und unbefriedigend und dürften wohl größere Vorräthe unverkauft zurückgeblieben sein. Prima Waare, welche anfänglich mit 7 Mk. per Ctr. bezahlt wurde, war zum Schluß der Saison mit 5 Mk. per Ctr. erhältlich.

1870 Futterrunkelrüben. Kein Saatgut zeigt eine so wesentliche Preisabweichung gegen das Vorjahr wie Futterrunkelrübensamen. Die lohnenden Preise der Vorjahre gaben vielen Landwirthen Westpreußens und in Russisch-Polen Veranlassung, den Anbau dieses Samens zu erweitern. Die Ernteergebnisse waren überall, besonders jedoch in Sachsen, Westpreußen und Polen gegen Erwartung reichlich. Schon bei Beginn der Saison stand das Angebot in keinem Verhältniß zur Nachfrage und wurden von sächsischen Großhändlern für gelben Oberndorfer Runkelrübensamen, welcher im vergangenen Jahre 60 Mk. per Ctr. und mehr erzielte, kaum 25 Mk. per Ctr. angelegt. Im weiteren Verlaufe der Saison wurde das Angebot immer

dringender und die Preise verfolgten eine stetig weichende Tendenz. Gelbe Oberndorfer und rothe Eckerndorfer wurden gegen Schluß der Saison zum Preise von 13 Mk. per Ctr. gehandelt. Bedeutende Vorräthe, welche für unsern Platz auf ca. 1000 Ctr. zu schätzen sind, müssen unverkauft ins nächste Jahr herübergenommen werden. Außer diesen empfindlichen Conjunkturverlusten wurde unsern Händlern das diesjährige Rübenrübensamen-Geschäft bei Lieferung der verkauften Waare durch Ausstellungen und Annahmeverweigerungen der Käufer, welche sich ihren Abnahmeverpflichtungen zu entziehen suchten, ungemein erschwert. Einen ebenso ungünstigen Verlauf nahm in dieser Saison auch das Geschäft in Zuckerrübensamen, von welchem ebenfalls ansehnliche Vorräthe russischen Ursprungs unverkauft auf Lager genommen werden mußten.

Virginischer Pferdezaun-Saatmais, auch in diesem Jahre in Amerika reichlich geerntet, übertraf in Bezug auf Qualität die vorjährige Saat. Die Preise stellten sich für Händler anfangs auf 8 bis 8,50 Mk. per Brutto-Ctr. frei hier verzollt. Die hiesigen Vorräthe reichten jedoch für den Bedarf nicht aus und mußten für Nachbezüge etwa 0,50 bis 1 Mk. per Brutto-Ctr. höhere Preise bewilligt werden.

Im Allgemeinen müssen wir den Verlauf des Sämereiengeschäfts in diesem Berichtsjahr als einen für unsere Händler durchaus ungünstigen bezeichnen.

6. Zuckerfabriken.

Zuckerfabrik Cutmssee.

Wir eröffneten unsere 13. Campagne 1894/95 am 18. September 1894 und schlossen dieselbe am 10. Januar 1895.

Es wurden in 208½ Arbeitsschichten 2967180 Ctr. Rüben verarbeitet, im Durchschnitt in 24 Stunden 28462 Centner.

Der Fabrik standen 15450 Morgen Rüben-Areal zur Verfügung, die Ernte ergab im Durchschnitt pro Morgen 192 Centner gegen 163 Centner im Vorjahre.

Der Zuckergehalt der Rüben war gut, die Polarisation ergab im Durchschnitt der ganzen Campagne 14,25 % Zucker in der Rübe gegen 14,64 % im Vorjahre.

Zu unserm Bedauern ist das finanzielle Ergebniß der Campagne kein günstiges. Die in unserm vorjährigem Bericht ausgesprochenen Befürchtungen sind leider eingetroffen. Die Rüben- und Zuckerernte in allen Rüben bauenden Ländern ist eine große gewesen und wirkte dieser Umstand derart auf die Zuckerpreise, daß dieselben einen Rückgang bis auf 8,20 Mk. pro Centner für I. Product franco Neufahrwasser für Basis 88° R. erfuhren. Das

ist eine Differenz gegen den niedrigsten Stand im vorigen Jahr von fast 4 Mk. per Centner. Während wir im September 1893 mit 14,30 Mk. Zuckerpreis anfangen, hatten wir Ende November den niedrigsten Stand mit 11,90 Mk.

Bei solchen Preisen kann von einem Gewinn natürlich keine Rede sein und sind die Fabriken gezwungen, die Preise für die Rüben für die nächste Campagne dementsprechend herabzusetzen. Die Folge hiervon wird sein, daß die Landwirthe den Rübenbau etwas einschränken, denn 60—70 Pfg. Rübenpreis frachtfrei der Fabrik ist durchaus nicht verlockend. Ein höheres Ausbringen der Rüben ist bei heutigen Preisen und normalem Zuckergehalt der Rüben aber nicht möglich.

Die Zuckerindustrie und die mit ihr eng verbundene Landwirtschaft liegen unter solchen Verhältnissen arg darnieder; das wird auch allseitig anerkannt, ebenso daß hier auf irgend eine Weise Rath und Hülfe geschafft werden muß. Selbst die Regierung erkennt den Nothstand an und beabsichtigt zu helfen; das „Wie“ ist freilich eine Frage, deren Lösung noch manche Schwierigkeiten machen wird.

Wir konnten unsern Rübenlieferanten bis heute einen Rübenpreis von 75 Pfg. pro Centner zahlen; Lieferanten, die über 7 Kilometer bis zu ihrer Verladestation haben, erhalten noch 5 Pfg. pro Centner extra.

Bei diesem Rübenpreise hat die Fabrik sämtliche Frachten für Rüben selbst getragen, und den Produzenten auch noch 45 % an Schnitzeln gratis und franco zurückgegeben.

Dieses Resultat verdanken wir aber der vorn erwähnten guten Qualität der Rüben und den höheren Zuckerpreisen zu Anfang der Campagne. Für die ersten Verkäufe im September v. J. erhielten wir noch 10,70 Mk. und Ende September 10,50 Mk. pro Centner, im October dagegen von 9,80 Mk. herunter bis 9,50 Mk. Ende des Monats.

Mitte November gingen die Preise unter 9,00 Mk. herunter bis 8,20 Mk.

Wir hoffen noch eine Nachzahlung auf die Rüben zahlen zu können, die sich aber jedenfalls nur auf Pfennige belaufen wird, da etwa $\frac{1}{5}$ unserer Zuckerproduktion noch Mitte Februar 1895 unverkauft lagert.

Zuckerfabrik
Neu-Schönsee.

Unsere letzte Campagne begannen wir am 18. September 1894, sie wurde beendet am 9. Januar 1895. Es sind in 198 Schichten à 12 Stunden 710930 Ctr. Rüben verarbeitet; im Durchschnitt

per Doppelschicht 7180 Ctr. An Melasse wurden 18789 Ctr. verarbeitet. Die Durchschnittspolarisation der Rüben betrug 14,44 %.

7. Der Wollmarkt.

Die Anfuhr auf dem Markte betrug

a. an gewaschenen Wollen	166 Ctr.
b. „ Schmutzwollen	189 „

In der Stadt lagerten

a. an gewaschenen Wollen	—
b. „ Schmutzwollen	220 „

im Ganzen 575 Ctr. und zwar

an gewaschenen Wollen 166 Ctr.,	an ungewaschenen 409 Ctr.
---------------------------------	---------------------------

Im Nachstehenden geben wir ein Bild über den Verkehr auf den hiesigen Wollmärkten in den lehtvergangenen 10 Jahren.

1893 gewaschene Wollen	886 Ctr.,	ungewaschene Wollen	520 Ctr.
1892 „ „	1190 „	„ „	103 „
1891 „ „	865 „	„ „	324 „
1890 „ „	942 „	„ „	358 „
1889 „ „	1101 „	„ „	943 „
1888 „ „	1683 „	„ „	1381 „
1887 „ „	1692 „	„ „	996 „
1886 „ „	1400 „	„ „	465 „
1885 „ „	3090 „	„ „	1257 „
1884 „ „	2539 „	„ „	1447 „

Das Wollgeschäft hat auch im verflossenen Jahre keine günstigen Resultate erzielt.

Die Fabrikanten hatten bei den amerikanischen Geldverhältnissen und in Folge des deutsch-russischen Zollkrieges schweren Absatz für ihre Producte, die Kaufkraft war eine geringe und konnten sich deshalb die Preise für Wolle nicht behaupten, sondern ruhen stetig, namentlich für gewaschene Wollen.

Die Besitzer unserer Gegend, die für unseren Markt hauptsächlich in Betracht kommen, verkauften fast durchweg im Frühjahr die Wollen ungewaschen. Von Jahr zu Jahr wird weniger Rückentwäse geschoren, weil ungewaschene Wollen sowohl von Fabrikanten als auch von Händlern bevorzugt werden.

Die Flaue auf den unserm Markte vorhergegangenen Märkten in Breslau und Posen machte sich auch hier fühlbar und stellten sich die Preise

für gewaschene Wollen auf Mark	75—109
„ ungewaschene „ „ „	37—41

was einen Preisabschlag von ungefähr 10 Mk. für gewaschene Wolle und 3—4 Mk. für ungewaschene Wolle gegen die vorjährigen Wollmarktpreise bedeutet.

Das Schurgewicht war gegen das Vorjahr unverändert; in Folge des Futtermangels wurde vielfach der Schafbestand verringert, was einen nicht unwesentlichen Rückgang in der Wollproduction zur Folge hatte.

Als Käufer waren auf dem hiesigen Markte anwesend Fabrikanten aus Sachsen und der Lausitz, sowie Händler aus Berlin. Der Markt verlief ganz lustlos und wurde die zugeführte ungewaschene Wolle vollständig und von der gewaschenen nur ein kleiner Theil verkauft und zwar

gewaschene Wolle guter Dualität mit Mark	109
„ „ grober „ „	75
ungewaschene „ „ „	37—41.

8. Wollhandel.

Auch für das Berichtsjahr hat der Wollhandel über ein schlechtes Resultat zu berichten.

Die steigende Production in den Colonial-Ländern wird alljährlich fühlbarer und mußte diese Thatsache auch auf den Preis der deutschen Wollen ihren Einfluß geltend machen, trotzdem auf allen deutschen Märkten erheblich kleinere Zufuhren constatirt wurden.

Die Industrie, obwohl sehr gut beschäftigt, ist nicht im Stande, das große Angebot in überseeischen Wollen aufzunehmen, die Preise mußten daher ferner zurückgehen, so daß man von den höchsten Preisen des Anfangs bis zu den niedrigsten des Schlusses des Jahres einen vollen Abschlag von 15 % verzeichnen muß.

Die großen Hoffnungen auf einen größeren Absatz der Fabrikate nach Amerika und Rußland in Folge Herabsetzung der Zölle in diesen Ländern haben sich nicht ganz erfüllt.

Im neuen Jahre hat sich das Geschäft etwas belebt, Preise haben angezogen und die Kauflust ist eine regere geworden. Wünschen wir im Interesse der Produzenten und des Handels, daß sich wieder mehr Leben in der Wollbranche entwickeln möge.

9. Molkerei Culmsee.

Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht.

Bilanz pr. 1. September 1894.

Activa.			Passiva.		
M	P		M	P	
813	46	Utenfilien=Conto	—	—	
4643	41	Maschinen=Conto	—	—	
7644	78	Cassa=Conto	—	—	
4986	40	Debitoren=Conto	—	—	
26856	57	Immobilien=Conto	—	—	
1268	90	Culmsee'er Volksbank	—	—	
1000	—	Kreis-Sparkasse Thorn	—	—	
856	45	Waaren=Conto	—	—	
—	—	Zinsen=Conto	285	—	
—	—	Grundschul=Conto	9800	—	
—	—	Mitglieder-Kapital=Conto	5700	—	
—	—	Reserve-Fonds I	15609	65	
—	—	Reserve-Fonds II	1000	—	
—	—	Creditoren=Conto	9099	18	
—	—	Ueberschuß	6576	14	
48069	97		48069	97	

Im Laufe des Jahres sind 2 Genossen ausgeschieden und 1 eingetreten.

Die Zahl der Genossen betrug am Jahreschlusse 11.

Vom 1. September 1893 bis 31. August 1894 sind 1253037 kg Milch verarbeitet.

10. Dampfschneidemühlen.

Der Umsatz im vergangenen Jahre war noch geringer als im Jahre 1893. Das flauere Geschäft wurde hauptsächlich durch den Windbruch im Februar vorigen Jahres, durch welchen ungeheure Mengen Holz auf den Markt geworfen wurden, hervorgerufen. Gute Tischlerbretter gingen im Preise noch etwas zurück und untergeordnete Bretter, sowie Bauhölzer waren in Folge der ostpreussischen Concurrenz nur schwer unterzubringen. Das Geschäft in beheilten Kanthölzern (Mauerlatten) blieb ebenfalls zurück.

11. Weinhandel.

Unter den schwierigen Erwerbsverhältnissen im Allgemeinen ist eine Erstarkung des Weinhandels im Berichtsjahre nicht eingetreten. Ganz geringe Moselweine und kleine rothe Bordeaux-Weine blieben begehrt, dagegen

war die Nachfrage für feine und feinste Weine nur schwach, so daß das Geschäft in der Hauptsache in kleinen und mittleren Weinen sich bewegte. Im Allgemeinen hat hier der Verbrauch an Wein eher zu- als abgenommen.

In 1893er Bordeaux-Weinen hat ein sehr bedeutender Import stattgefunden; dieselben finden nach wie vor hinsichtlich ihrer Qualität und ihrer günstigen Entwicklung eine gute Beurtheilung, bedürfen jedoch noch einer längeren Zeit der aufmerksamsten Pflege, bevor sie in den Konsum übergehen können. In Konsumentenkreisen herrscht aber ein reges Interesse für 1893er Weine und auch Nachfrage, um so mehr, als die 1894er Lese, sowohl ihrem Ertrage als auch ihrer Beschaffenheit nach, kein befriedigendes Resultat geliefert hat und man daher vorzugsweise an eine Versorgung aus den Weinen des 1893er Jahrgangs denkt.

Am Rhein, an der Mosel und in der Pfalz ist auf das gute 1893er ebenfalls ein wenig befriedigendes Jahr gefolgt; die Qualität der 1894er Weine läßt viel zu wünschen übrig und in ihrem Ertrage ist die 1894er Lese hinter derjenigen von 1893 sehr zurückgeblieben; in den 1893er Weinen erblickt man mit Recht eine vorzügliche Qualität, welche Erkenntniß zu namhaften Einkäufen, auch zu hohen Preisen, geführt hat.

Das Geschäft in Spanischen und Portugiesischen Weinen ist, in Folge des mit ersterem Lande eingetretenen Zollkrieges und im Hinblick auf die mit letzterem Lande noch immer schwebenden Verhandlungen wegen Abschluß eines Handelsvertrages, sehr erschwert. Der Abschluß von Handelsverträgen mit Spanien und Portugal bleibt für den Weinhandel daher sehr erwünscht.

Nachdem der Bundesrath unterm 9. Juli 1894 über die Zollbehandlung zum ermäßigten Zollsätze zuzulassender Verschnittweine und Moste bestimmt hatte, daß nur solche önotechnische Atteste anerkannt werden sollten, welche auf der Untersuchung jedes einzelnen zu einer Sendung gehörigen Fasses beruhten, bestimmte derselbe in seiner Sitzung vom 6. October 1894: „daß bis auf Weiteres die zollamtliche Untersuchung von in Gebinden eingehendem Verschnitt-Wein und Most nach dem Ermessen der Zoll- oder Steuerstelle auch dann auf eine probeweise beschränkt werden kann, wenn das beigebrachte Attest eines staatlich angestellten önotechnischen Beamten oder einer staatlichen önotechnischen Anstalt des Produktionslandes auf die Untersuchung von Durchschnitts-(Misch-)Proben gegründet ist, welche aus den zu der Sendung gehörigen Gefäßen entnommen sind. Die Untersuchung hat sich jedoch mindestens auf den zehnten Theil der Gebinde zu erstrecken.“

12. Brauereien.

Die Lage der Brauereien in der Stadt Thorn hat sich auch im Jahre 1894 gegen das Vorjahr verschlechtert. Hauptursache ist, daß die Preise durch die scharfe auswärtige und einheimische Concurrnz immer mehr gedrückt werden, so daß von einem Verdienst bald nicht mehr die Rede sein kann. Gerste war etwas billiger, Hopfen dagegen bedeutend theurer wie im Vorjahre.

Ende des Jahres ist in Thorn noch eine kleine Weißbier-Brauerei entstanden, welche jedoch in Folge der Eigenart ihres Gebräus den andern Brauereien weniger Abbruch thut.

Ein harter Schlag für die hiesigen Brauereien ist die von den städtischen Behörden genehmigte Biersteuer, welche am 1. April 1895 eingeführt werden soll und die sich nur zum kleinsten Theil oder auch garnicht, in Folge der scharfen Concurrnz, auf die Kunden wird abwälzen lassen, so daß die Brauereien, sobald die Preise für Gerste und Hopfen wieder höher werden sollten, schweren Zeiten entgegengehen.

Von anderer Seite wird uns dagegen berichtet, daß das Fabrikat einen schlanken Absatz gefunden hätte und, wenngleich die durch die starke auswärtige Concurrnz hervorgerufenen Schwierigkeiten nicht zu läugnen seien, das Resultat im Ganzen doch besser als im Jahre 1893 gewesen sei.

13. Colonialwaaren.

Caffee.

Das Geschäft in diesem Artikel hat sich im Laufe des Berichtsjahres so ziemlich in den Grenzen des Vorjahres gehalten; der Consum darin ist eher zurückgegangen als gestiegen. Auch in unserm Bezirk wendet sich derselbe immer mehr dem Thee und Cacao zu. Die Preise haben sich für alle Qualitäten das ganze Jahr hindurch in gleichmäßiger Höhe erhalten und ging die Flaue, die in der zweiten Hälfte des Jahres an allen Caffee-Märkten herrschte, bald vorüber, ohne den erwarteten Rückgang der Preise zu bringen, da Amerika wieder als großer Käufer auftrat und die Aussicht auf billigere Preise zu Schanden machte. Bei den sehr gedrückten Erwerbsverhältnissen aller Gewerbetreibenden unseres Bezirks dürfte eine Steigerung des Consums auch wohl nicht eher eintreten, als bis wesentlich billigere Preise für diesen Artikel wieder Platz greifen.

Weis.

Dieser Artikel fand im Berichtsjahre auch sehr wenig Beachtung, trotzdem die Preise dafür durchweg das ganze Jahr hindurch recht niedrige zu nennen waren. Alle anderen Cerealien, für die der Weis bei hohen

Preisen als Ersatz eintritt, waren auch sehr mäßig im Preise und konnte der Artikel daher nicht zur Geltung kommen. Das Geschäft darin war ein sehr schwaches und unbedeutendes und kein erfreuliches und nutzbringendes für den Händler.

Schmalz.

Die Preise für reines amerikanisches Schweineschmalz waren das ganze Jahr hindurch niedrige und sehr mäßige zu nennen, trotzdem ist eine Zunahme des Consums nicht bemerkt worden. In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres wurde von Amerika aus eine Hauffe-Bewegung versucht, konnte aber nicht durchgeführt werden, da im Inlande noch alte große billige Läger vorhanden waren, die auf die Preise drückten, so daß dieselben sehr bald auf den alten billigen Stand zurückgedrängt wurden. In Deutschland sind in den letzten Jahren bedeutende Fabriken errichtet worden, welche aus Baumwollensamenöl, Talg, und anderen vegetabilischen Fetten sogenannte Speisefette herstellen, welche durch ihren sehr billigen Preis das amerikanische Schmalz immer mehr verdrängen.

Petroleum.

Ueber diesen Artikel kann in diesem Jahre im wesentlichen auch nur das gesagt werden, was im Vorjahre hervorgehoben wurde. Amerika hat durch sehr niedrige Preise den deutschen Markt beherrscht und behauptet und ist in unserm Bezirk russisches Petroleum so gut wie garnicht gehandelt worden, da die Russen nicht entsprechend billigere Preise stellen konnten. Der Consum bewegte sich wohl in den Grenzen des Vorjahres.

Rübenkrende.

Das Geschäft hierin war bis Anfang der zweiten Hälfte des Jahres im Großen und Ganzen noch ein ziemlich günstiges, doch änderte sich die Lage des Artikels am Ende des Jahres leider sehr zu Ungunsten der Fabriken. Durch die Errichtung mehrerer neuen großen Fabriken trat eine Ueberproduktion bedenklichster Art ein, der Markt wurde mit dem Fabrikat überschwemmt und konnte das große Quantum, welches angeboten wurde, nicht mehr aufnehmen. In Folge des großen Angebots gingen die Preise für das Fabrikat wesentlich zurück und ließen den Fabriken so gut wie gar keinen Nutzen mehr.

14. Spritfabrikation.

Das Spritgeschäft im Jahre 1894 ist kein günstiges gewesen.

Die Ueberproduction der Brenncampagne 1893/94 hatte die Märkte überfüllt und die erheblich vergrößerten Vorräthe drückten die Preise. Dazu

kamen Beunruhigungen des Geschäftes durch Projecte, die eine Vergrößerung des Exportes durch Zahlung einer Prämie bezweckten, die durch freiwillige Beiträge von den Brennereibesitzern aufgebracht werden sollte. Das Project scheiterte, ebenso ein zweites, das auf ähnlicher Grundlage von einem Interessenten geplant war, an der übertriebenen Forderung desselben, zumal er es zu unternehmen versuchte, das ganze deutsche Spritgeschäft zu vergrößern; er verlangte für seine Verpflichtung der Garantie eines Minimalpreises und des Exportes von 10 Millionen Litern eine Gratification von 750 000 Mk. Von dieser Summe wurden insgesammt nur etwa 25 000 Mk. gezeichnet; auch dieses Project war demnach gescheitert zum Vortheil der gesammten Spiritus-Industrie. Denn jene 10 Millionen Liter Export entsprechen ungefähr der Summe der gesammten deutschen Spritausfuhr. Erhielt eine einzige Firma jene enorme Beihilfe, so konnte sie den gesammten Export, der heute sich aus einer großen Anzahl einzelner kleinen Geschäfte zusammensetzt, an sich reißen. Es wäre dies gleichbedeutend mit der Zerstörung einer complicirten Organisation, die die für den Export arbeitenden Fabriken sich im Auslande geschaffen haben, einer Organisation, die in der Zeit des großen deutschen Spritexportes entstanden ist und die es ermöglicht, sobald die Verhältnisse günstiger wieder sich gestalten, einer größeren Ausdehnung des Exportbedarfes wieder sofort zu entsprechen.

Wäre das erwähnte Project verwirklicht worden, so hätte die Mengen, die ohnedies zur Ausfuhr gelangen, eine einzige Fabrik exportirt; da aber dadurch die Gesammtmenge des Exportes nicht größer geworden wäre, so würde für die Gesundung der Marktlage nichts erreicht worden sein.

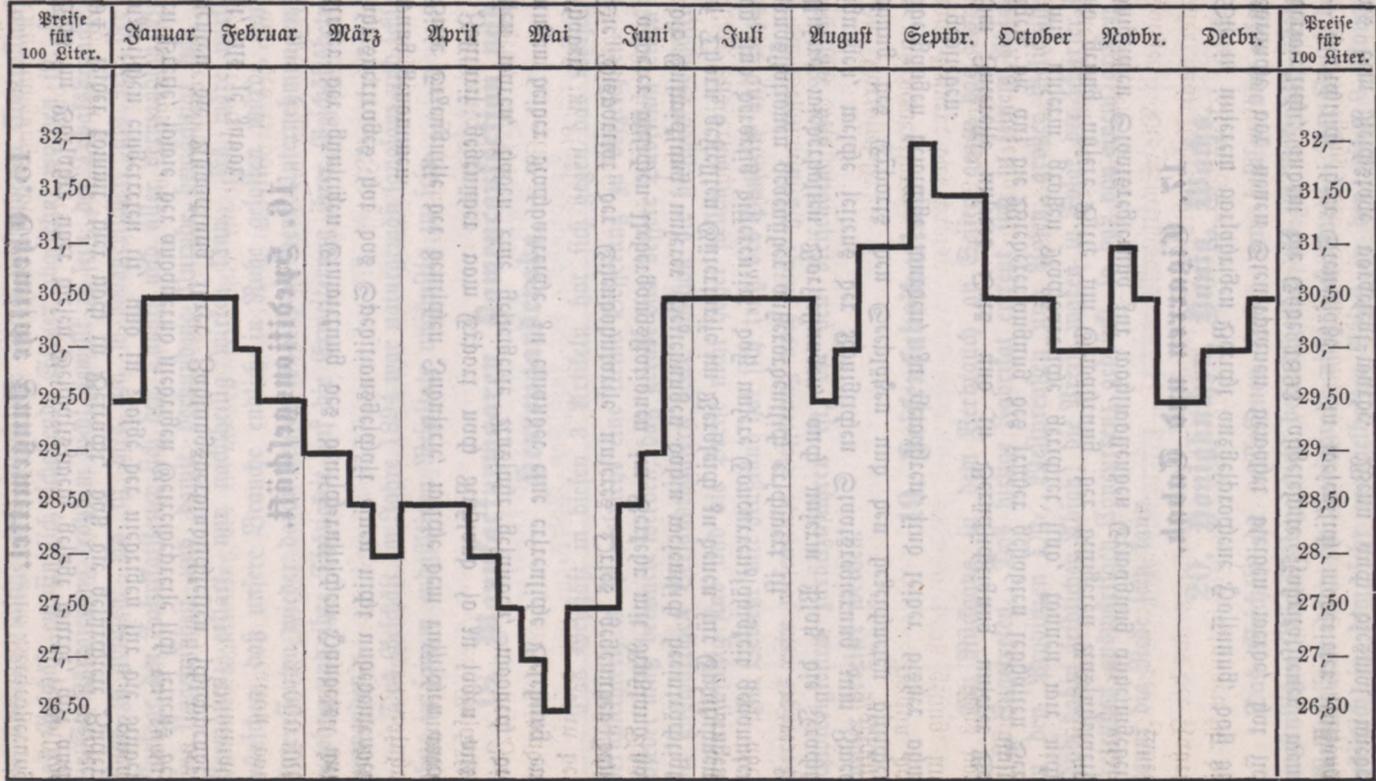
Die Kartoffel-Ernte ist im Jahre 1894 kleiner als im Vorjahre gewesen und dementsprechend auch die Spiritus-Production zu Beginn der Campagne kleiner; das Produktionsminus war jedoch nicht groß genug, um den durch die großen Bestände erzeugten Preisdruck aufzuheben. Das von der Regierung angekündigte Branntweinsteuergesetz war bis zum Schlusse des Jahres nicht an den Reichstag gelangt.

Die Fabrik der Thorner Spritfabrik N. Hirschfeld zu Mocker ist am 1. April in den Besitz des Herrn Adolf Sultan, in Firma W. Sultan, übergegangen. Die Spritfabrikation dieser Firma ist dann in der Fabrik zu Mocker nach Ueberführung der Apparate und Maschinen aus der Fabrik in der Stadt Thorn centralisirt worden und durch Neueinrichtungen für die Fabrikation feinsten Weinsprite vergrößert worden.

Ueber das Liqueurgeschäft ist Neues nicht zu berichten.

Die Bewegung der Spirituspreise veranschaulicht die nebenstehende Tabelle.

Bewegung der Spiritus-Preise im Jahre 1894 in Thorn abgerundet auf 50 Pfennige.



15. Chemische Düngemittel.

Was im Vorjahre über diesen Geschäftszweig gesagt wurde, gilt auch für 1894, leider kommt hier noch in Betracht, daß die gefürchtete Zuckerkrisis inzwischen eingetreten ist, und in Folge der niedrigen für die Rüben gezahlten Preise, sowie der andauernd niedrigen Getreidepreise sich seitens der Consumenten die Abwicklung ihrer Zahlungsverbindlichkeiten schleppender vollzieht, als je zuvor.

16. Expeditionsgeschäft.

Unter der günstigen Einwirkung des deutsch-russischen Handels- und Schiffahrtsvertrages hat das Expeditionsgeschäft einen nicht unbedeutenden Aufschwung genommen.

Viele Erzeugnisse der deutschen Industrie, welche dem russischen autonomen Zolltarif gegenüber vom Export nach Rußland so zu sagen ausgeschlossen waren, haben eine gesteigerte Ausfuhr gefunden, wodurch die Beziehungen beider Nachbarreiche zu einander eine erfreuliche Belebung erfahren haben.

Die Disparität der Eisenbahntarife unseres Ortes gegenüber denjenigen anderer östlichen Uebergangsstationen im Verkehr mit Rußland hat jedoch die Entwicklung unserer Beziehungen dahin wesentlich beeinträchtigt. Die auf Thorn gestellten Gütertarife im Vergleich zu denen für Gydikuhnen, Grajewo sind derartig differenzirt, daß unsere Concurrenzfähigkeit genannten Uebergangsstationen gegenüber außerordentlich erschwert ist.

Unsere wiederholten Vorstellungen, auch unserm Platz die Frachtermäßigungen, welche seitens der Königlichen Staatsregierung zum Zweck der Hebung des Exports den Seeplätzen und den bezeichneten östlichen Grenzübergängen bewilligt wurden, zu gewähren, sind leider bisher ohne Erfolg geblieben.

Im Interesse unseres Ortes und in Berücksichtigung unserer Bestrebungen, die auf die Wiedererlangung des früher gehabten lebhaften Verkehrs mit unserm großen Nachbarreiche gerichtet sind, können wir nicht dringend genug unsere Bitte um Gewährung der billigeren Ausfuhrtarife der Königlichen Staatsregierung zur wohlwollenden Erwägung anheimgeben.

17. Cigarren und Tabak.

Die in unserem vorjährigen Bericht ausgesprochene Hoffnung, daß die Tabaksbranche vor neuen Steuerplänen bewahrt bleiben werde, hat sich nicht verwirklicht, indem die Ende 1893 abgelehnte Fabrikatsteuer, wenn auch — hinsichtlich ihrer Steuerfüße — in wesentlich moderirter Fassung, abermals dem Reichstage vorgelegt wurde. Wenn auch diesmal wieder

die überaus lästige und durch die damit verbundenen Controllmaßregeln das Geschäft empfindlich schadende Steuer abgelehnt worden ist, so scheint die Staatsregierung trotzdem nicht gewillt zu sein, der Tabaksbranche endlich Ruhe zu gönnen. Es ist dies um so bedauerlicher, als seit der letzten Vorlage der Fabrikatsteuer sich der Tabak- und aller verwandten Branchen eine Ungewißheit und damit verbundene Unruhe bemächtigt hat, die, in Permanenz erklärt, nur nachtheilig wirken kann. Es wäre wirklich zu wünschen, daß unsere Branche endlich in Ruhe gelassen würde, damit die Interessenten wieder daran denken können, an neue Unternehmungen heranzugehen und ihre Thätigkeit auf die Erweiterung ihrer Geschäftsbetriebe zu verwenden.

Das Geschäft im Jahre 1894 war naturgemäß langsam und schleppend, ohne in seinem endgültigen Resultate ungünstig zu sein.

18. Manufacturwaaren, Damenconfection und Herrengarderobe.

Das Geschäft in diesen 3 Artikeln hat sich gegen das Vorjahr nicht verschlechtert, es ist vielmehr eine kleine Besserung zu verzeichnen. Immer wieder muß bedauert werden, daß gerade das bessere Publikum seinen Bedarf bei auswärtigen Versandthäusern deckt, obschon die hiesigen Geschäfte ebenso leistungsfähig sind und die Preise nicht höher stellen als diese.

Im Verkehr mit Rußland hat sich trotz des Handels- und Schiffahrts-Vertrages eine wesentliche Besserung noch nicht gezeigt, was auf die Paßschwierigkeiten zurückzuführen ist, die den Reisenden aus Rußland noch immer bereitet werden.

19. Seifenfabrikation.

Ein Rückgang in dem Verbrauch an Seifen gegen das Vorjahr ist nicht eingetreten. Das hiesige Fabrikat erfreut sich in seinem Absatzgebiet, in den Provinzen Ost-, Westpreußen und Posen, großer Beliebtheit und fand dahin leidlichen Absatz; die Preise waren in Folge der scharfer hervortretenden auswärtigen Concurrnz gedrückt, so daß von einem großen Nutzen kaum die Rede sein kann.

20. Honigkuchen, Honig, Wachs.

Das Geschäft im verflossenen Jahre war infolge der allgemeinen ungünstigen Geschäftslage nicht befriedigender als im Vorjahre, obgleich die Mehlspreise niedrig, die Honigpreise nicht hoch waren. Der Grund dafür ist lediglich in dem sehr mangelhaften Absatz in den ersten 9 Monaten des

Jahres zu suchen, der gute Abzug um Weihnachten konnte die Lage nicht verbessern.

Die Ernte in inländischem Honig war wie 1893 eine sehr geringe und dürften kaum 900 Ctr. Rauhhonig hier an den Markt gekommen sein, die mit dem vorjährigen Preise, ca. 32 Mk., bezahlt wurden. Zu ähnlichem Preise wurden etwa 3500 Ctr. amerikanischer Honig bezogen.

Wachs hat im Preise etwas angezogen, für die producirten 2250 Kg. wurde 2,90—3,00 Mk. per Kg. bezahlt.

Kurz vor Jahreschluß erschien als ein Schreckgespenst der realen Thorner Honigtuchen-Industrie die Absicht der Reichsregierung, den Einfuhrzoll für Honig von 20 Mk. auf 36 Mk., d. i. gleich ca. 100 % vom Werthe, zu erhöhen. Gelangt diese Absicht mit Hilfe der schutzöllnerischen Reichstagsmehrheit zur Ausführung, so droht der alten Thorner Industrie weiter schwere Schädigung.

21. Bank- und Wechselgeschäft.

Courstabelle der russischen Noten.

234										234.00	
233										Höchster Cours 30./10.	
232											
231											
230											
229											
228											
227											
226											
225											
224											
223											
222											
221		1./2.								1./12.	
220		221.10	1./3.							1./11. 221.55	
219			220.00	1./4.	1./5.	1./6.		1./8.	1./9.	1./10.	220.30
218				219.90	219.15	219.30	1./7.	219.00	219.20	219.00	
217	1./1.						218.75				
216	217.50	Niedrigster Cours 5./1.									
		216.80									

Der überaus flüssige Geldstand und der dadurch hervorgerufene hohe Cours, namentlich der inländischen Anlagepapiere, veranlaßte das Privatpublikum vielfach, sich dem Erwerb von Hypotheken und ausländischen

Werthen zuzuwenden, welche einen höheren Zinsertrag gewähren. Bei dem An- und Verkauf von Werthen bedient sich das Publikum immer mehr der Vermittlung der hiesigen Reichsbankstelle.

Der schlechte und schleppende Geschäftsgang im Holzgeschäft verminderte den Verkehr in russischen Noten; einen störenden Einfluß übten auch die Seitens des russischen Finanzministers angeordneten Maßregeln aus, welche dahin gingen, die Einfuhr von russischen Noten nach Deutschland soweit wie möglich zu beschränken.

22. Holzhandel.

Im Jahre 1894 gingen 1223 Traften ein, 546 Traften weniger als im Jahre 1893. Diese auffallend große Minderzufuhr hatte ihren Grund in dem milden Winter mit seinem Mangel an Schnee und Frost. Die aufgeweichten Wege von den Wäldern zu den Ablagen waren nur mit großer Mühe und Aufbietung großer Kosten zu passiren. Indessen hoffte man bei dem geringen Angebot auf einen flotten und gewinnbringenden Absatz des Holzes. Es trat jedoch ein Ereigniß ein, welches diese Erwartung zu nichte machte.

Im Februar wurden nämlich durch einen starken Sturm in zahlreichen Forsten des Inlandes große Mengen von Stämmen umgebrochen. Dieses Windbruchholz mußte, um es nicht dem Verderben auszusetzen, sofort und zu jedem Preise losgeschlagen werden. Die inländischen Holzhändler kauften dieses Holz zu billigen Preisen und deckten damit den größten Theil ihres diesjährigen Bedarfs. Als in der Folge das russische und galizische Holz hier an den Markt kam, fand es seine gewohnten Absatzgebiete verschlossen. Die Verkäufer waren, um Abnehmer zu finden, genöthigt, ihre Anfangs hohen Forderungen sehr tief zu ermäßigen und sie erlitten durchweg große Verluste. Das Geschäft war während der ganzen Berichtsperiode schleppend und flau.

Die Preise stellten sich wie folgt:

	1894:	1893:	
für Rundkiefern je nach Qualität	25—53 Pf.	40—65 Pf.	} pro Cubikfuß verzollt.
„ Rundtannen „ „ „	30—40 „	40—45 „	
„ Rundelfen „ „ „	35—45 „	48—55 „	
„ Mauerlatten 5, 6, 7" stark	40—52 „	55—65 „	
„ „ „ 8, 9, 10" „	65—73 „	70—80 „	} pro Stück verzollt.
„ eichene Schwellen 16/26 cm stark	3,35 Mk.	3,85—4,10 Mk.	
„ kieferne „ „ „ „	1,80 „	1,60—1,65 „	

Der von dem Handelsvertrage auch für den Holzhandel erhoffte Nutzen ist in diesem Jahre noch nicht zur Geltung gekommen. Der schwache

Winter und der Windbruch traten der günstigen Wirkung des Handelsvertrages hindernd in den Weg.

Die auch in diesem Jahre von Seiten der Regierung ausgeübte Sanitätsüberwachung auf der Weichsel war, wenn auch für die Allgemeinheit von Nutzen, wegen der strengen Vorschriften für den Flößereiverkehr sehr störend; die Maßregeln verursachten den Interessenten, abgesehen von mancherlei anderen Nachtheilen, auch ganz erhebliche Kosten, welche bei dem schlechten Geschäft sich doppelt schwer fühlbar machten. Die Sanitätsabgabe betrug in diesem Jahre zwar nicht mehr 10 Mk. wie im Vorjahre, sondern nur 5 Mk. für den Kopf der Trakten-Bemannung, immer noch ca. 50 Mk. pro Trakte, wozu noch etwa 15 Mk., ebenfalls pro Trakte, für neues Stroh hinzukamen.

Der im vorigen Jahre behufs Rückerlangung der gezahlten Sanitätsabgaben gegen den Fiskus eingeleitete Prozeß schwebt noch.

Die im Jahre 1894 bei Schillno über die Grenze eingegangenen 1223 Trakten enthielten:

Stück:		Stück:	
445037	Rundkiefern	299312	kieferne Schwellen, einfache und doppelte
11869	Rundtannen		
63663	Rundelsen	25105	" Bretter und Bohlen
3659	Rundelschen	62423	eichene Plançons und
395	Espen		Kanthölzer
2788	Birken	29826	" Kreuzhölzer
772	Rüstern	5952	" Grubenpfähle
2185	Weißbuchen	511597	" einfache und doppelte
61	Alhorn		Schwellen
640	eichene Rundkloben	5787	" Weichen = Schwellen
4872	Rundeichen	24675	" Pferdebahnen "
105465	Rundschwellen	99707	" Stäbe
712140	kieferne und tannene Balken	108625	" Blamiser
	und Mauerlatten	344230	" Speichen
170709	" Sleepers	65	" Bretter
11850	" Ringelhölzer	32110	Schock Bandstöße.

23. Ziegeleien.

In diesem Jahre wurden hier verhältnißmäßig wenig Bauten ausgeführt; das bedeutende Angebot der Ziegeleien begegnete nur beschränkter Nachfrage, so daß der dritte Theil der diesjährigen Production von zwanzig Millionen Stück Ziegeln am Jahreschluß unverkauft blieb.

Die Anlage des Artillerie-Schießplatzes bei Podgorz erforderte mehrere

Millionen Ziegeln; außerdem wurden für Privatbauten in Culmsee, Inowrazlaw und Bromberg ca. sieben Millionen Steine per Bahn versandt. Die Ausichten für 1895 sind keineswegs günstig, da der Eintritt einer regeren Bauhätigkeit leider nicht zu erwarten steht.

Es notirten

Hintermauerungsziegel (Schluff)	17	—	16 $\frac{1}{2}$	—	15 $\frac{1}{2}$	—	16 Mk.
„ (Thon)	21 $\frac{1}{2}$	—	21	—	20	—	„
Mäntel	23	—	22	—	—	—	„
Verblender	30	—	26	—	—	—	„

per 1000 Stück ab Ziegeleien.

In Drainröhren ruht das Geschäft vollständig; der Preis für 1 $\frac{1}{2}$ " ist bis auf 15 Mk. per 1000 Stück gesunken.

Nach Feldsteinen war wenig Frage.

24. Leder und rohe Häute.

Der Umsatz in Leder war dem des Vorjahres etwa gleich. Die schon sehr niedrigen Preise gingen noch um Kleinigkeiten zurück und das Jahr schließt ohne Aussicht auf eine Preiserhöhung, so sehr eine solche aus Rücksicht auf die Preise für das Rohmaterial gerechtfertigt wäre. Die Schuhmacher und Sattler klagen über schlechte Eingänge ihrer Außenstände und die wenigsten haben wohl ihr Conto bei den Lederlieferanten pro 1893 vollständig geordnet, während das von 1894 noch zu decken bleibt.

Rohe Rindhäute brachten den hiesigen Händlern erhebliche Verluste. Die russischen Gerber, die während des Zollkrieges wenig kauften, fanden, als der russische Zoll auf Häute ermäßigt wurde, in Deutschland überall so große Vorräthe, daß sie ihren Bedarf zu äußerst niedrigen Preisen decken konnten. Trockene Ochsen- und Stierhäute, z. B. die mit 60 Mk. und darüber eingekauft waren, brachten im Frühjahr 1894 kaum 40 Mk. für den Ctr. Als in Folge der guten Futterernte die Landwirthe besonders im Westen daran gingen, den durch übergroße Schlachtungen im Vorjahre reducirten Viehstand zu ergänzen, wurde Rindvieh knapp und die Schlachtungen bezw. die Häuteproduction gingen bedeutend zurück. In Folge dessen trat im Laufe des Herbstes eine Preissteigerung für Rindhäute ein und dieselben blieben bei Jahresluß gefragt.

Kalbfelle gingen im Laufe des Frühjahres im Preise zurück, stiegen aber der kleineren Schlachtungen halber wieder und schließen etwas höher als im Vorjahre.

Schaffelle gingen der geringen Nachfrage nach Gerberwollen halber von 46 Mk. auf etwa 33 Mk. für den Ctr. herunter und sind schwer verkäuflich.

Für Kopfhüte war nach Rußland lebhaftere Nachfrage. Die Preise stiegen von 9—10 Mk. auf 11—12 $\frac{1}{2}$ Mk. das Stück.

Fasenfelle, die im Vorjahr einen Preisrückgang von 20 % hatten, sind um weitere 10 % billiger geworden und haben nur geringe Nachfrage.

25. Drogen.

Leider läßt sich über das Geschäftsjahr 1894 in der Drogenbranche nicht günstig berichten, vielmehr ist ein weiterer Rückgang gegen das Vorjahr zu verzeichnen.

In fast allen Artikeln, sowohl Vegetabilien als Chemikalien, machten sich stets rückgängige Conjunkturen bemerkbar, die das Geschäft erschwerten und den Nutzen bei Lieferungsabschlüssen häufig illusorisch machten.

Selbst der mit Rußland zu Stande gekommene Handelsvertrag vermochte nicht ein merkliches Beleben des Geschäfts zu bewirken.

Am meisten ungünstig wirkten wohl die mißlichen landwirthschaftlichen Verhältnisse auf das Geschäft, die eine Einschränkung des Bedarfs zur Folge hatten.

26. Maschinenbau.

Die Geschäftslage trug im Jahre 1894 fast dasselbe Gepräge wie 1893. Verschiedene fiskalische, städtische und private Arbeiten in Verbindung mit Arbeiten für die Wasserleitung und Kanalisation in Thorn ermöglichten die Erhaltung unseres vorjährigen Arbeiterstandes und zeitweise Erhöhung desselben. In landwirthschaftlichen Maschinen war der Umsatz mäßig.

27. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Das vergangene Geschäftsjahr hat leider die erhoffte Aufbesserung im Stabeisen- und Eisenwaaren-Handel für unseren Platz nicht gebracht.

Die Erwartung, daß mit dem Inkrafttreten des deutsch-russischen Handelsvertrages der Markt für Stabeisen, Eisenwaaren, Metalle u. s. w. fester und die seit Jahren rückgängige Conjunktur aufhören werde, hat sich nicht erfüllt. Die Preise für fast sämtliche Artikel dieses Geschäftszweiges haben, wie aus der folgenden vergleichenden Aufstellung ersichtlich, trotz Verbänden bezw. Verkaufs-Syndikaten der Hüttenwerke und der betreffenden Industrien, weiter nachgeben müssen.

Es stellten sich die Preise bahnfrei Thorn im Geschäftsjahre

	1891:	1892:	1893:	1894:
Walzeisen	Mk. 14,50	13,50	12,—	11,50
Trägereisen	„ 14,—	13,—	12,—	11,—
Grobbleche	„ 15,50	14,50	14,—	14,—

	1891:	1892:	1893:	1894:
Feinbleche	Mt. 16,50	15,50	14,50	14,—
Drahtnägel	" 16,50	15,50	15,—	14,75
Draht	" 16,—	15,—	14,50	14,25
Blei in Mulden	" 30,—	26,—	25,—	26,—
Zinn in Blöcken	" 210,—	200,—	175,—	150,—
Zinkbleche	" 52,—	47,—	44,50	42,—
Messingbleche	" 130,—	125,—	120,—	114,—

Ueber gleiche Vortheile, wie sie der deutsch-russische Handelsvertrag der oberschlesischen und rheinischen Montan- und Eisen-Industrie direct durch einen größeren Export nach Rußland gebracht hat, kann der hiesige Handel, welcher die Beziehungen mit Russisch-Polen schon seit Jahren abgebrochen, nicht berichten. Durch den immer schärfer auftretenden Wettbewerb der Concurrnz in Danzig, Bromberg und Posen einerseits, und durch die Einschränkungen der Landwirtschaft im Allgemeinen andererseits ist der Umsatz in Stabeisen, groben und kurzen Eisenwaaren für unseren Großhandel im Verkehr mit den Plätzen West- und Ostpreußens zurückgegangen.

Das Platzgeschäft war bei der geringen Bauthätigkeit in Stadt und Umgegend in Trägern, Baubeschlägen, Werkzeugen für Bauhandwerker und in Bedarfsartikeln für Maschinenfabriken nur wenig befriedigend; dagegen haben diejenigen Eisenhandlungen, welche bei der Durchführung der Kanalisation und Wasserleitung am Ort den Vertrieb von Kanalisations- und Wasserleitungs-Gegenständen aufgenommen hatten, über einen lebhaften Verkehr in diesen Artikeln zu berichten.

Nicht unerwähnt können wir lassen, daß die neue Bahnstrecke Schönsee—Culmsee—Jordon den Verkehr theilweise von unserem Orte abgelenkt und auch die Stabeisen- und Eisenwaaren-Branche hierselbst nachtheilig beeinflusst hat.

28. Kohlen.

Das Kohlengeschäft am hiesigen Platz hat für dieses Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahre in Bezug auf Preise und Umfang des Verkehrs keine wesentlichen Veränderungen erfahren, auch hat die Einfuhr der englischen Kohlen, welche wie im vergangenen Jahr auf ca. 90 000 Ctr. Gas-, Maschinen-, Schmiede- und Ziegeleikohlen zu schätzen ist, nicht zugenommen.

Mit dem 1. September traten für oberschlesische Kohlen, wie in den früheren Jahren, die gegen die Sommerpreise um 2 bis 2½ Pf. per Ctr. höheren Winterpreise in Kraft, welche sich auch für beste Marken bis zum Schluß des Winters behaupten konnten.

Mit dem Eintritt des strengeren Frostes im Januar, welcher bis zum März andauerte, erhielt das Geschäft in schlesischen Hausbrandkohlen eine lebhaftere Anregung, welche auch durch Waggon- und Kohlenmangel, Schneeverwehungen u. s. w. keine außergewöhnlichen Störungen erfuhr.

Oberschlesische Kohlen untergeordneter Qualität, welche von schlesischen und Berliner Großhändlern, um diesen theilweise unbekanntem Marken Eingang zu verschaffen, zu billigeren Preisen angeboten wurden, fanden nur wenig Beachtung.

Wenn auch dem Kohlegeschäft in diesem Berichtsjahr in Bezug auf Umsatz ein verhältnißmäßig reger Verkehr nicht abgesprochen werden kann, so wird doch von unsern Händlern im Allgemeinen bei der überaus großen Concurrenz über gedrückte und wenig lohnende Preise geklagt.

29. Baumaterialien.

Schon seit mehreren Jahren haben wir uns über die Geschäftslage dieser Branche, über den Handel mit Baumaterialien, gebranntem Stückkalk, Portlandement u. s. w. ungünstig äußern müssen, wir können auch in diesem Berichtsjahr von einer Wendung zum Besseren nicht berichten.

Der Rückschlag, der auf die großen in der Hauptsache seit 3 Jahren beendigten Fortsbauten eingetreten ist, macht sich in seinen Folgen noch immer fühlbar. Die Privatbauthätigkeit zeigte wenig Regsamkeit, obgleich sich ein Mangel an größeren Wohnungen zeigt.

Die fiskalischen Bauten auf dem Schießplatz und der inzwischen beendete Bau der Infanteriekaserne, sowie der Um- und Neubau einiger Provianthäuser und die ebenfalls nahezu beendeten Canalisations- und Wasserleitungsbauten gewährten wohl einzelnen Händlern, Bauunternehmern und Bauhandwerkern genügende Beschäftigung, waren aber nicht so umfangreich, um der Bauthätigkeit allgemein Leben und Bewegung zu geben.

Unter diesen Verhältnissen ist auch der Umsatz in gebranntem Stückkalk, in ober-schlesischem und Neustädter Portlandement gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Der Wirkungskreis der hiesigen Händler für den Verkauf von Portlandement ist nur ein auf den regelmäßigen Verbrauch beschränkter, da, wie wir bereits in unserm vorjährigen Bericht erwähnten, sämtliche ober-schlesische Cementfabriken und die Neustädter Portlandementfabrik, vertreten durch eine Central-Verkaufsstelle in Oppeln sich bei allen größeren Cementlieferungen direkt betheiligen.

Die ober-schlesischen und Inowrazlauer Kalkproduzenten haben es ebenfalls für zweckmäßiger erachtet, um das gegenseitige Unterbieten zu verhindern und gewinnbringender zu produziren, zu einer Vereinigung zusammen

zu treten. Die Preise für Cement und auch für Kalk haben gegen das Vorjahr unter Berücksichtigung der Concurrrenzpreise für die von der Concurrrenz leichter erreichbaren Stationen eine Ermäßigung und für die entfernteren Stationen eine Erhöhung erfahren.

Von glasirten Thonröhren gelangten für die städtische Canalisation und auch für die Hausanschlüsse an die Canalisation nicht unerhebliche Mengen zur Verwendung und stellte sich hierdurch das Geschäft in diesem Artikel gegen das Vorjahr günstiger. Maurer- und Stuckgyps, Rohrgewebe, Thonfliesen u. s. w. haben im Umsatze einen Rückgang zu verzeichnen. Ebenso berichtet die hiesige Mörtelfabrik über einen schwachen und wenig lohnenden Betrieb, dagegen fand die Culmsee'er Dachpappfabrik für ihre Erzeugnisse in Dachpappen und Dachdeckungsmaterialien genügend Absatz und für Asphaltirungs- und Dachdeckungsarbeiten ausreichende Beschäftigung.

12. Gewicht der Zementmenge	0,48	1308310	1308310	1273770	1273770
11. Gewicht des Gyps in 24 St.	0,10	340	340	340	340
10. Gewicht des Gyps	43880	43880	43880	43880	43880
9. Gewicht des Gyps	240	240	240	240	240
8. Gewicht des Gyps	43880	43880	43880	43880	43880
7. Gewicht des Gyps	240	240	240	240	240
6. Gewicht des Gyps	43880	43880	43880	43880	43880
5. Gewicht des Gyps	240	240	240	240	240
4. Gewicht des Gyps	43880	43880	43880	43880	43880
3. Gewicht des Gyps	240	240	240	240	240
2. Gewicht des Gyps	43880	43880	43880	43880	43880
1. Gewicht des Gyps	240	240	240	240	240

30. Resultate der Gasanstalt im Geschäftsjahr 1894/95.

	1893/94	%	1894/95	%	Zu- nahme	%	Ab- nahme	%
A. Vergaste Steinkohlen.								
1. Schlesiſche Kohlen aus d. Königin Louiſen-Grube Kg.			2 845 500	63,17				
2. Böhmiſche Boghead-Kohle "	260 000	5,89	235 000	5,22				
3. Engliſche Walbridge-Kohle "	423 000	9,59	1 424 000	31,61				
4. Schlesiſche Nußkohle "	1 867 500	42,32						
5. Engliſche Nettlesworth und Leverſons-Kohle "	1 862 500	42,30						
Gefammtter Kohlenverbrauch Kg.	4 413 000	100	4 504 500	100	91 500	2,07		
B. Gewonnene Produkte.								
1. Gas aus 100 Kg. Kohlen cbm.	29,0		29,0					
2. Gas im Ganzen "	1 279 770		1 306 310		26 540	2,08		
3. Koks aus 100 Kg. ſchlef. Kohle Kg.	65		65					
4. Koks aus 100 Kg. böhm. Kohle "	—		—					
5. Koks aus 100 Kg. engl. Kohle "	70		70					
6. Koksgeſamtheit überhaupt "	2 813 725		2 846 375		32 650	1,16		
7. Theer aus 100 Kg. Kohlen "	5		5					
8. Theergeſamtheit überhaupt "	220 650		225 225		4 575	2,07		
9. Schwefelſaures Ammoniak aus 100 Kg. Kohle "	0,5		0,672		0,172	2,9		
10. Schwefelſ. Ammoniak überh. "	22 065		30 400		8 335	37,77		
11. Koks ſind verkauft "	1 750 475		2 122 050		371 575	21,2		
12. Am Jahresſchluß Koksbeſtand "	395 000		10 000					
13. Koks verkauft mit Transport "	685 400		512 300				193 100	
14. Theer ſind verkauft "			280 650					
15. Zur Erzeugung von 100 Kg. Ammoniakſalz war Schwefel- ſäure erforderlich "			91,6					
C. Der Gasverbrauch ver- theilt ſich wie folgt:								
1. Zur Straßenerleuchtung cbm.	129 790,3	10,14	136 439,4	10,44	6 649,1	5,1		
2. Schutzlaternen b. Kanalbau "	5 392,8	0,42	5 945,1	0,45	552,3	10,3		
3. Privatverbrauch "	509 563,7	39,82	498 038,6	38,13			11 525,1	2,26
4. Verbrauch der Bahnhöfe "	295 393,0	23,08	282 200,0				13 193,0	4,47
5. Koch-, Heiz-, Keller- und Garten-Gas "	142 154,0	11,11	172 050,0	13,17	29 896,0	21,03		
6. Motorengas "	39 017,0	3,06	42 165,0	3,23	3 148,0	8,07		
7. Zum Füllen militäriſcher Luftballons "	9 245,0	0,72	7 495,0	0,57			17 500,0	18,9
8. Bezählter Verluſt bei den Kanalbauten "	70 743,6	5,33	79 940,7	6,12			9 197,1	13,0
9. Gasverbrauch d. Gasanſtalt "	17 498,0	1,36	17 423,0	1,33			75,0	0,12
10. Verluſt "	60 973,0	4,76	64 613,2	4,95	3 640,2	5,97		
Gefammtte Gasabgabe cbm.	1 279 770,0	100	1 306 310,0		43 885,6			
11. Größte Gasabgabe in 24 St. "	6 100		6 340		240	4,0		
12. Ergiebt % der Jahreserzeugung		0,48		0,48				

	1893/94	%	1894/95	%	Zu- nahme	%	Ab- nahme	%
D. Anzahl der vorhandenen Gasleitungen und Flammen.								
1. Privatflammen	8 106		8 205		99			
2. Gasleitungen für Leuchtgas . .	647		663		16			
3. Gasleitungen für Kochgas . . .	274		349		75			
4. Gaslaternen	381		395		14			
5. Davon sind Nachlaternen . . .	124		124					
6. Gasmotoren	24		23				1	
7. Gesamtstärke derselben nach Pferdekraften	48 ¹ / ₂		54 ¹ / ₂		6			
8. Jutenflampen	105		12				93	
9. Auer'sche Glühlichte	496		1 322		826			
10. Davon dienen zur öffentlichen Beleuchtung			78					
11. Petroleumlampen in d. Vorstäd.	83		88		5			
E. Preise für gekaufte und verkaufte Materialien.								
1. Schlesiſche Kohlen Lonifengrube 100 Kg.	1,46		1,46					
2. Böhmiſche Kohlen	3,00		3,03		3			
3. Engliſche Kohlen	1,48		1,50		2			
4. Leuchtgas 1 cbm.	0,18		0,18					
5. Leuchtgas für Straßen- beleuchtung u. Bahnhöfe	0,16		0,16					
6. Heiz-, Koch-, Motoren- und Kellergas	0,12		0,12					
7. 1 Faß Theer 220 Kg.	8,50		7,81				0,69	
8. 100 Kg. Theer	6,40		6,00				0,40	
9. Koks in grobem Zustande 100 Kg.	1,80		1,60				0,20	
10. Koks zer kleinert	—		—					
11. Koks transport ins Haus	0,20		0,20					
12. Petroleum	21,00		20,60				0,40	
13. Schwefelsaur. Ammoniaf	23,40		23,00				0,40	
F. Verschiedene Mittheilungen.								
1. Gasverbrauch einer Privat- flamme im Jahr cbm.	136		138					
2. Gasverbrauch für einen Be- wohner mit Vorstädten und Militair	41		42					
3. Gasverbrauch einer Pferde- stärke der Gasmotoren	805		774					
4. Gasverbrauch einer Laterne in der Stunde £tr.	162		162					
5. Anzahl der Anzünd- a) für Gas	6		6					
b) für Petroleum	6		6					
6. Gasmesser in Thätigkeit: a) Waſſe	—		—					
b) Trockene	825		940		115			

Innere Angelegenheiten der Handelskammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1894 in 16 ordentlichen Sitzungen (19 im Vorjahre) und in einer außerordentlichen Sitzung (3 im Vorjahre) 316 Vorlagen gegen 310 im Jahre 1893.

Die außerordentliche Sitzung fand am 29. Mai statt und betraf den hiesigen Holzhafen.

Das Journal weist 690 Nummern auf gegen 602 im Vorjahre.

Gutachten, erfordert theils von Behörden, theils von Privatpersonen, sind 31 abgegeben, 2 wurden in den Plenarsitzungen festgestellt, die übrigen von den betreffenden Sachverständigen-Commissionen.

Auf Grund des § 16 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 schieden am Schlusse des Jahres aus die Herren A. Born, E. Kittler, S. Rawitzki, M. Rosenfeld.

In der am 26. November stattgefundenen Wahl wurden die genannten Herren wiedergewählt.

Statistik.

Nachweisung

über

den telegraphischen Verkehr der Telegraphen-Anstalten des Kreises Thorn und derjenigen des Kreises Briesen (Wpr.), welche früher zum Kreise Thorn gehört haben, für das Jahr 1894.

Name der Telegraphen-Anstalt.	Bei der Anstalt sind:			Bemerkungen.
	Telegramme aufgegeben		Telegramme angekommen (inländische u. ausländische) Stück.	
	inländische Stück.	ausländische Stück.		
Eulmsee	5 742	35	6 435	
Gremboczyn	114	—	142	
Heimsoot	239	1	500	
Leibitsch	634	4	863	
Mocker	935	18	1 780	
Nawra	248	5	266	
Neugrabia	296	1	414	
Ostaszewo	1 031	2	1 093	
Dittlotschin	1 261	34	266	
Papau	95	—	127	
Pensau	96	—	248	
Podgorz	1 972	183	3 346	
Rossgarten	90	—	282	
Rynsk	198	—	307	
Schillno	610	19	373	
Schönsee (Wpr.) 1	2 185	26	1 979	
Schönsee (Wpr.) 2	607	2	276	eröffnet am 1. 8. 1894.
Schönwalde (Bez. Thorn).	21	1	63	
Schwirsen (Wpr.)	208	3	390	
Swierzynko	81	—	119	eröffnet am 25. 6. 1894.
Thorn Tel.-Amt	36 792	4 691	45 706	
Thorn 2 (Bahnhof)	2 858	170	1 773	
Thorn 3 (Brombg. Vorst.)	2 401	37	3 768	
Zusammen.	58 714	5 232	70 516	

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Thorn 1 für 1894.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.		
a. Briefe	1291446	Stück.
b. Postkarten	463918	"
c. Druckfachen	418080	"
d. Waarenproben	34424	"
e. Portofreie Brieffsendungen	283686	"
		Insgesammt
		2491554 Stück.
II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.		
a. Briefe	1440842	Stück.
b. Postkarten	402116	"
c. Druckfachen	302718	"
d. Waarenproben	19604	"
e. Portofreie Brieffsendungen	114556	"
		Insgesammt
		2279836 Stück.

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene Pakete und Geldsendungen (portopflichtige und portofreie).		
a. Pakete ohne Werthangabe	193017	Stück.
b. " mit " "	3289	" mit 2154295 Mk.
c. Briefe u. Kästchen mit Werthangabe	11061	" " 14512032 "
II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.		
a. Pakete ohne Werthangabe	96281	Stück.
b. " mit " "	1434	" mit 4570158 Mk.
c. Briefe u. Kästchen mit Werthangabe	9086	" " 10294438 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmefsendungen.		
a. Nachnahmepakete	11525	Stück.
b. Nachnahmebrieffsendungen	5642	"
c. Gesamtnachnahmebetrag	274672	Mk.
II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.		
a. Nachnahmepakete	6214	Stück.
b. Nachnahmebrieffsendungen	10686	"
c. Gesamtnachnahmebetrag	114764	Mk.

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge . 11288 Stück über 1271712 Mk.,
darunter 222 Stück zur Wechsel-Accept-Einholung.
- II. Aufgegebene Postaufträge . 3259 Stück.

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 103839 Stück über 6281464 Mk.
- II. Ausgezahlte " " 89791 " " 4863280 "

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Abgef. Zeitungsexemplare . 3603 Stück.
- II. " " Zeitungsnummern . 754099 "
- III. Eingegangene Zeitungs-
exemplare 1836 "
- IV. Eingegangene Zeitungs-
nummern 463477 "
- V. Abgesandte außergewöhn-
liche Zeitungsbeilagen . . 20861 "

G. Reise-Verkehr.

- I. Zahl der mit den Posten gereisten Personen 272.

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 2 in Thorn Bahnhof für 1894.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	34 580	Stück.
b. Postkarten	12 480	"
c. Drucksachen	9 828	"
d. Waarenproben	936	"

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	275 574	Stück.
b. Postkarten	84 812	"
c. Drucksachen	22 906	"
d. Waarenproben	4 992	"

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	16 315	Stück.	
b. " mit "	746	"	mit Mark 5 156 725.
c. Briefe " "	214	"	" " " 88 810.

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	4 710	Stück.	
b. " mit "	28	"	mit Mark 28 000.
c. Briefe " "	207	"	" " " 342 482.

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	260	Stück	} mit Mark 7 323.
b. Nachnahmepakete	347	"	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	—	Stück	} mit Mark 260.
b. Nachnahmepakete	78	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge	64	Stück mit Mark	384.
II. Aufgegebene "	1	Stück.	

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen	3 734 Stück über Mark	125 818.
II. Ausgezahlte	" " " " "	96 412.

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Durch Vermittelung des Postamts bestellte russische Zeitungen	29 Exemplare mit 7 683 Nummern.
II. Eingegangene Zeitungen	230 " " 61 488 "

G. Durchgangs-Verkehr.

Umgearbeitete (Durchgangs-) Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	1 302 225 Stück.
b. " mit " " " mit Mark	10 950 " 4 175 600.
c. Briefe " " " " " " " "	59 677 " 57 952.948.

Das Postamt ist Vermittelungs-Postanstalt für den deutsch-russischen Fahrpost-Verkehr (Polen und Südrussland).

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 3 in Thorn (Bromberger Vorstadt) für 1894.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	144 872	Stück.		
b. Postkarten	26 858	"	}	Insgesamt 212 836 Stück.
c. Drucksachen	40 248	"		
d. Waarenproben	858	"		

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	114 036	Stück.		
b. Postkarten	18 226	"	}	Insgesamt 136 344 Stück.
c. Drucksachen	3 796	"		
d. Waarenproben	286	"		

B. Packet- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	22 904	Stück.		
b. Briefe mit " "	676	"	mit Mark	714 248.
c. Pakete " " "	144	"	" "	33 120.

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	8 944	Stück.		
b. Briefe mit " "	317	"	mit Mark	254 361.
c. Pakete " " "	68	"	" "	680.

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	802	Stück.		
b. Nachnahmepakete	1 361	"		
c. Nachnahmebetrag	18 299	Mark.		

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	78	Stück.		
b. Nachnahmepakete	26	"		
c. Nachnahmebetrag	1 508	Mark.		

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts Mocker (Westpr.) für 1894.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a.	Brieft	76934	Stück.		
b.	Postkarten	21892	"	}	Insgesamt 124982 Stück.
c.	Drucksachen	20982	"		
d.	Waarenproben	312	"		
e.	Portofreie Brieffsendungen	4862	"		

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a.	Brieft	56030	Stück.		
b.	Postkarten	15106	"	}	Insgesamt 81406 Stück.
c.	Drucksachen	5148	"		
d.	Waarenproben	416	"		
e.	portofreie Brieffsendungen	4706	"		

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a.	Pakete ohne Werthangabe	6450	Stück.	
b.	Brieft mit " "	369	"	mit 393723 Mk.
c.	Pakete " " "	36	"	5508 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a.	Pakete ohne Werthangabe	3884	Stück.	
b.	Brieft mit " "	184	"	mit 217488 Mk.
c.	Pakete " " "	23	"	5710 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmesendungen.

a.	Nachnahme-Brieft	884	Stück.	
b.	" Pakete	1047	"	
c.	" Betrag	16420	Mark.	

II. Aufgegebene dergleichen Nachnahmesendungen.

a.	Nachnahme-Brieft	130	Stück.	
b.	" Pakete	52	"	
c.	" Betrag	540	Mark.	

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge 676 Stück über 83148 Mk.
- II. Aufgegebene " 115 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 5380 Stück über 169550 Mk.
- II. Ausgezahlte " 5018 " " 207270 "

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Eingegangene Zeitungsexemplare 255 Stück.
- II. " " Zeitungsnummern 56460 "

A. Brief-Verkehr

I. Eingegangene portofreie und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen.	60 242 Stück
a. Briefe	11 078
b. Postkarten	10 436
c. Drucksachen	388
d. Kennzettel	
II. Aufgegebene Briefsendungen.	68 284 Stück
a. Briefe	14 014
b. Postkarten	4 318
c. Drucksachen	104
d. Kennzettel	

B. Paket- und Geld-Verkehr

I. Eingegangene portofreie und portofreie Pakete und Geldsendungen.	4 996 Stück
a. Pakete ohne Wertangabe	679
b. Briefe mit "	82
c. Pakete "	
II. Aufgegebene Briefsendungen.	3 118 Stück
a. Pakete ohne Wertangabe	276
b. Briefe mit "	32
c. Pakete "	

C. Postnachnahme-Verkehr

I. Eingegangene Nachnahmesehungen.	602 Stück
a. Nachnahmesehungen	383
b. Nachnahmesehungen	688 Mark
c. Nachnahmesehungen	
II. Aufgegebene Nachnahmesehungen.	83 Stück
a. Nachnahmesehungen	62
b. Nachnahmesehungen	518 Mark
c. Nachnahmesehungen	

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Podgorz für 1894.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	60 242 Stück.
b. Postkarten	11 076 "
c. Drucksachen	10 426 "
d. Waarenproben	286 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	56 264 Stück.
b. Postkarten	14 014 "
c. Drucksachen	4 316 "
d. Waarenproben	104 "

B. Packet- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	4 996 Stück.
b. Briefe mit "	679 "
c. Packete " "	52 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	3 118 Stück.
b. Briefe mit "	276 "
c. Packete " "	32 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	602 Stück.
b. Nachnahmepackete	353 "
c. Nachnahmebetrag	6 685 Mark.

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	83 Stück.
b. Nachnahmepackete	62 "
c. Nachnahmebetrag	518 Mark.

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge.
- a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 264 Stück.
- b. Zur Acceptinholung — " "
- II. Aufgegebene Postaufträge 16 " "

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 4 406 Stück über Mark 286 806.
- II. Ausgezahlte " 3 432 " " " 237 428.

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Eingegangene Zeitungsexemplare 232 Stück.
- II. " " " " " 50 076

A. Einigung	
1. Eisen	31
2. Schiefer, Holz, Schwefelstein	8
3. Holz und Bruchstein	100
4. Leinwand	40
5. Porzellan, Stein aller Art	1884
6. Cement, Trost, Kalk	88
7. Erde, Sand, Kies, Gerölle	44
8. Glas, Stein, Gips, Kalk	12
9. Leinwand	100
10. Gerölle	25
11. Steine	222
12. Leinwand	31
13. Leinwand	100
14. Leinwand	22
15. Eisen	31
16. Eisen, Stahl, Blech, Kupfer, Zinn, Silber, Gold, Nickel, Messing, Zink, Cadmium, Antimon, Arsen, Bismut, Wismuth, Zinn, Silber, Gold, Nickel, Messing, Zink, Cadmium, Antimon, Arsen, Bismut, Wismuth	181
17. Eisen	100
18. Eisen, Kupfer, Zinn, Silber, Gold, Nickel, Messing, Zink, Cadmium, Antimon, Arsen, Bismut, Wismuth	308
19. Eisen, Kupfer, Zinn, Silber, Gold, Nickel, Messing, Zink, Cadmium, Antimon, Arsen, Bismut, Wismuth	100
20. Eisen, Kupfer, Zinn, Silber, Gold, Nickel, Messing, Zink, Cadmium, Antimon, Arsen, Bismut, Wismuth	100
21. Eisen	18
22. Eisen	148
23. Eisen	100
24. Eisen	100
25. Eisen	100

Nachweisung

der im Jahre 1894 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und
verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Soda	31	—
2. Salpeter-, Salz-, Schwefelsäure	8	—
3. Roh- und Bruch Eisen	269	100
4. Uedle Metalle	40	—
5. Bearbeitetes Eisen aller Art	4854	—
6. Cement, Traß, Kalk	126	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	44	—
8. Flachß, Hanf, Heede, Werg	15	—
9. Weizen	263	—
10. Gerste	25	680
11. Roggen	222	—
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	34	814
13. Oelfaat	100	—
14. Obst, frisches und getrocknetes	22	—
15. Glas und Glaswaaren	34	—
16. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	8	—
17. Brennholz	162	—
18. Kaffage, Fässer, Kisten, Säcke	306	93
19. Holzwaaren und Möbel	50	—
20. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	1	—
21. Bier	84	—
22. Branntwein	145	—
23. Wein	31	—
24. Seringe	799	—
25. Mehl und Mühlenfabrikate	141	10708

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
26. Reis	424	—
27. Salz	10	—
28. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao	247	—
29. Zucker, Melasse und Syrup	458	—
30. Fette Oele, Fette	446	—
31. Petroleum und andere Mineralöle	1307	—
32. Steine und Steinwaaren	—	2917
33. Steinkohlen	3079	—
34. Koks	50	—
35. Mauersteine	145	—
36. Alle sonstigen Gegenstände	982	1517
B. Abgang.		
1. Lumpen aller Art	—	7
2. Soda	11	—
3. Uedle Metalle	—	1
4. Verarbeitetes Eisen aller Art	1	172
5. Cement, Traß, Kalk	64	—
6. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	155	—
7. Eisenerz	36	—
8. Weizen	—	414
9. Roggen	—	511
10. Hafer	—	40
11. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	324
12. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	—	36
13. Rohes Nutzholz	—	280
14. Gebeiltes Nutzholz	—	759
15. Gesägtes Nutzholz	—	2706
16. Fastage	—	28
17. Holzwaaren	—	191
18. Maschinen und Maschinentheile	—	1
19. Bier	—	2
20. Branntwein	—	1662

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Thal. Tonnen à 1000 Kilogr.
21. Wein	—	121
22. Mehl und Mühlenfabrikate	—	1264
23. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao	—	3
24. Zucker, Melasse und Syrup	—	8830
25. Fette Oele, Fette	—	46
26. Steine und Steinwaaren	1954	65
27. Mauersteine	—	2815
28. Alle sonstigen Gegenstände	147	427

Nachweisung

der im Jahre 1894 auf Station Thorn eingegangenen und abgesandten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ein- gang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für		Bemer- kungen.
				Gewerbtreibende zollpfl. To.	zollfrei To.	
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	9651	14102				
Steinkohlen und Koks	24301	354				
Oelfischen	7858	6795				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	1055	884				
Eisen façonnirt	2904	4569				
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaren	1678	417				
Zucker	7450	10				
Weizen	1159	497	{ —	111	1048	Eingang
			{ 61	131	497	Verfandt
			{ —	—	1348	Eingang
			{ —	—	182	Verfandt
Roggen	1540	182	{ 110	—	244	Eingang
			{ 631	—	85	Verfandt
Hafer	354	716	{ —	—	40669	Eingang
Mühlensfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Kleie pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	40669	54967	{ 493	—	54474	Verfandt
Gerste	2500	3064				
Rübsen, Raps, Leinfaat	172	314				
Hülsenfrüchte	3283	3423				
Kartoffeln	30	5				
Flachs, Hanf, Heede und Werg	18	11				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	5370	8188				
Spiritus und Brauntwein	1782	72				
Steine, roh und bearbeitet, Dach- und Mauerziegel, Drains	2712	21552				
Düngemittel	349	182				
Wolle, thierische	1239	1214				
Speditour-Sammelmüter in Wagen- ladungen	3644	228				
Petroleum	396	184				
Mais	413	397				

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	176 583	Personen.
" " " " Stadtbahnhofe	161 407	"

Viehverkehr.

	Eingang.	Verfandt.
Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel. (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	697	899.
Füllen	62	118.
Rinder, Stiere, Ochsen	696	599.
Rühe	91	128.
Kälber	37	26.
Schweine, Ferkel	64 707	67 952.
Ziegen, Schafe, Lämmer	1 145	2 279.
Gänse, Puten	850	123 088.

Nachweisung

der im Jahre 1894 auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Ver- sandt To.	für Bes- hörden To.	für		Bemer- kungen.
				Gewerbtreibende zollfrei To.	zollfrei To.	
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	751	2879				
Steinkohlen und Koks	12696	—				
Oelfischen	2866	3074				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	158	258				
Eisen façonnirt	123	194				
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	108	173				
Zucker	10	5				
Weizen	2768	56	{ —	—	2768	Eingang
			{ —	—	56	Verfandt
			{ 974	—	3230	Eingang
			{ —	—	56	Verfandt
Roggen	4204	56	{ 1068	—	1199	Eingang
			{ 190	—	24	Verfandt
Hafer	2267	214	{ —	—		
Mühlensfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Kleie pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	2136	2596	{ 65	—	2071	Eingang
			{ 65	—	2531	Verfandt
Gerste	354	25				
Rübsen, Raps und Leinfaat	1	—				
Hülsenfrüchte	99	32				
Kartoffeln	109	34				
flachs, Hanf, Heede und Werg	—	—				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	1644	2679				
Spiritus und Branntwein	3398	717				
Steine, roh und bearbeitet, Dach- und Manerziegel, Drains	2550	13545				
Düngemittel	1919	910				
Wolle, thierische	5	22				
Spedition- Sammelgüter in Wagen- ladungen	—	—				
Petroleum	—	40				
Mais	—	—				

Personenverkehr.

Es reisten ab 14 282 Personen.

Viehverkehr.

Pferde, Ponys, Maultiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	22	45	Eingang.	Verfandt.
Füllen	—	—		
Kinder, Stiere, Ochsen	344	1011		
Kühe	67	34		
Kälber	45	51		
Schweine, Ferkel	426	376		
Ziegen, Schafe, Lämmer	1 515	682		
Gänse, Puten	24 904	—		

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1894 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Controle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Hülsenfrüchte	Rübsaat und Raps
	To.	To.	To.	To.	To.	To.
I. über Gollub:						
Januar . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März . . .	60	—	—	—	—	—
April . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . .	24	15	—	—	—	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	10	—	—	—
September . . .	—	—	10	—	—	—
Oktober . . .	—	—	—	—	—	—
November . . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . . .	10	20	10	—	—	—
Im Ganzen	94	35	30	—	—	—
II. über Leibitsch:						
Januar . . .	31	3	36	—	3	—
Februar . . .	4	1	29	—	—	—
März . . .	—	—	28	—	10	—
April . . .	—	—	18	—	—	—
Mai . . .	—	—	3	—	—	—
Juni . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	6	—	27	—	—	—
September . . .	—	—	73	—	10	5
Oktober . . .	—	—	30	—	20	4
November . . .	30	—	20	—	—	—
Dezember . . .	27	—	16	2	—	—
Im Ganzen	98	4	280	2	43	9

Verkehr auf der Uferbahn pro 1894.

Monat	Beladene Waggonz gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	256	63	319
Februar	254	72	326
März	347	293	640
April	266	450	716
Mai	489	232	721
Juni	496	379	875
Juli	342	261	603
August	261	337	598
September	289	398	687
Oktober	606	479	1085
November	415	388	803
Dezember	389	147	536
Im Ganzen	4410	3499	7909

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1894.

Herrn. Schwarz jun., Vorsitzender.
 W. Schirmer, stellvertretender Vorsitzender.
 E. Dietrich.
 G. Fehlaner.
 E. Kittler.
 A. Leiser.
 Julius Lissack.
 C. Matthes.
 S. Rawitzki.
 W. Rosenfeld.
 Herrn. Schwarz sen.
 A. Horn-Möcker.

Secretär
 Gustav Kaskade.

Mitglieder der Sachverständigen-Commission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten
 die Herren A. Leiser, G. Fehlaner, J. Lissack, Julius Neumann
 und S. Rawitzki;
 2. für Manufaktur- und Kurzwaaren
 die Herren Gustav Elias, H. Fränkel und L. Puttkammer;
 3. für Porzellan- und Glaswaaren
 die Herren Bernhard Cohn und David Braunstein;
 4. für Colonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Weine
 die Herren K. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, R. Rüh
 und S. Schwarz jun.;
 5. für Leder, Wolle und Rohprodukte
 die Herren J. Falk, A. Leiser und E. Kittler;
 6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk
 die Herren Emil Dietrich und A. Wittweger;
 7. für Holz die Herren David Marcus Lewin und S. Löwensohn.
- Die Commission zur Prüfung der Eisenbahn-Tarife besteht aus den
 Herren W. Rosenfeld, S. Rawitzki und A. Leiser.
- Die Commission zur Festsetzung der allwöchentlich 3 mal durch die Tages-
 blätter zu veröffentlichenden Getreideberichte besteht aus den Herren
 G. Fehlaner, S. Rawitzki, D. Wolff und A. Bsch.

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1881

Der Herr Vorsitzende der Handelskammer
 Herr Schwart jun. Vorsitzender

pro 1881

Monat	1880	1881
Januar	252	252
Februar	252	252
März	252	252
April	252	252
Mai	252	252
Juni	252	252
Juli	252	252
August	252	252
September	252	252
Oktober	252	252
November	252	252
December	252	252
Gesamt	3024	3024

1. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren H. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Julius Krennmann und S. Stämpfli;
2. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch und S. Stämpfli;
3. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
4. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
5. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
6. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
7. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
8. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;
9. für die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten und des Handels die Herren G. Keller, G. Schläger, J. Zisch, Carl Zischler, H. Stämpfli und S. Schwart jun.;

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie:	
1. Einleitung	3
2. Die Ernte	5
3. Geldverkehr	6
4. Post- und Telegraphen-Verkehr	8
5. Schifffahrts- und Wechsel-Verkehr	9
6. Eisenbahnverkehr	11
7. Getreidezufuhren auf dem Wege über Gollub und Leibitsch	11
Verhandlungen der Handelskammer:	
1. Handelsvertrag mit Spanien	13
2. Handelsvertrag mit Portugal	13
3. Handelsvertrag mit Rußland	13
4. Verkehr mit Rußland	14
5. Gemischte Privat-Transit-Läger	27
6. Entwurf eines preußischen Wassergesetzes	31
7. Kleinbahn-Projekt	34
8. Holzstofffabriken	34
9. Anmeldung von Freizeichen	35
10. Verkehr mit Ersatzmitteln für Butter (Margarine)	36
11. Präsentation von Wechseln durch die Postanstalten	36
12. Neuordnung der Handelskammern	36
13. Die Ufer-Eisenbahn	40
14. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn- Frachtverkehr	52
15. Deutscher Handelstag	53
16. Lagerhäuser auf dem Hauptbahnhof	55
17. Holzhafen bei Thorn	55
18. Zweifelhafte Firmen im Auslande	56
19. Termingeschäfte in Waaren	56
20. Einrichtung einer Prüfungsstelle für die Zulassung als Elbschiffer	56
21. Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate	57
22. Abstempeln der Postkarten	59
23. Oeffentliche Fernsprechanstalt in Thorn	59
24. Bezirks-Eisenbahnrath für den Eisenbahn-Direktions-Bezirk Bromberg	60
25. Zugverbindung mit Lodz	61
26. Ausbaggerung der Dremenz	62
27. Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe	62
28. Nordostdeutsche Gewerbeausstellung in Königsberg i. Pr.	63
29. Einfuhr von Kleien aus dem Auslande	63
30. Abänderungsvorschläge zur Konkursordnung	65
31. Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten	69
Specialberichte:	
1. Getreide und Futtermittel	70
2. Mühlenfabrikate	72
3. Kartoffeln	72

	Seite
4. Viehhandel	73
5. Sämereien	73
6. Zuderfabriken	76
7. Der Wollmarkt	78
8. Wollhandel	79
9. Molkerei Culmsee	80
10. Dampfschneidemühlen	80
11. Weinhandel	80
12. Brauereien	82
13. Colonialwaaren	82
14. Spritfabrikation	83
15. Chemische Düngemittel	86
16. Expeditionsgeschäft	86
17. Cigarren und Tabak	86
18. Manufacturwaaren, Damenconfection und Herrengarberobe	87
19. Seifenfabrikation	87
20. Honigkuchen, Honig, Wachs	87
21. Bank- und Wechselgeschäft	88
22. Holzhandel	89
23. Ziegeleien	90
24. Leder und rohe Häute	91
25. Drogen	92
26. Maschinenbau	92
27. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle	92
28. Kohlen	93
29. Baumaterialien	94
30. Resultate der Gasanstalt im Geschäftsjahre 1894/95	96
Innere Angelegenheiten der Handelskammer	98
Statistik:	
Nachweisung über den telegraphischen Verkehr	99
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 1 Stadt	100
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 2 Bahnhof	102
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 3 Bromberger Vorstadt	104
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Mocker	106
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Podgorz	108
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	110
Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	113
Nachweisung der auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	114
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide-sendungen	115
Verkehr auf der Uferbahn	116
Mitglieder der Handelskammer	117
Mitglieder der Sachverständigen-Commission	117

Biblioteka Główna UMK



300045310497

Biblioteka Główna UMK



300045310497

Biblioteka Główna UMK



300045310497

