



Jahres - Bericht

der

Handelskammer

für

Kreis Thorn

für das Jahr 1897.

1898.

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

09581

Am 22. Februar dieses Jahres starb plötzlich ohne vorangegangene Krankheit unser langjähriges Mitglied

Herr M. Rosenfeld

im Alter von 65 Jahren. Seit dem Jahre 1874 gehörte er der Kammer ununterbrochen an und hat stets eifrig zum Wohle des Ganzen an den Arbeiten der Kammer mitgewirkt. Namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens hat er uns vorzügliche Dienste geleistet; auch hat er die ihm übertragene Vertretung im Bezirkseisenbahnrathe stets mit Umsicht und Sachkenntniß wahrgenommen.

Wir werden das Andenken des auch durch persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Heimgegangenen dauernd in Ehren halten.

Der 22. April des Jahres 1874
ohne wesentlichen Grund unter
Mithilfe

Herr H. H. H.

im Jahre von 1874
wurde er der Kaiserliche
als einer der besten
der Kaiserliche
des Kaiserlichen
nachdem er hat
im Kaiserlichen

Hier werden die
persönliche
bestimmte

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

1. Einleitung.

Thorn, im Mai 1898.

In unserem vorjährigen Berichte konnten wir sowohl für das gesammte deutsche Wirthschaftsleben als auch für unseren engeren Bezirk einen erfreulichen Aufschwung feststellen. Auch im vergangenen Jahre ist die wirthschaftliche Lage unseres Vaterlandes befriedigend gewesen; Handel und Industrie waren in lebhafter Thätigkeit und auch die Landwirthschaft hatte Ursache, mit den gestiegenen Getreide-, Fleisch- und Spirituspreisen zufrieden zu sein. Daß gegen das Jahr 1896 kein Rückgang eingetreten ist, beweisen auch die Zahlen des auswärtigen Handels, denn hiernach ist der Werth der Einfuhr von 4557 Millionen Mark im Jahre 1896 auf 4832 Millionen, die Ausfuhr von 3753 auf 3808 Millionen Mark gestiegen. Wie die Steigerung der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen, der Post und der Reichsbank ergiebt, ist der Aufschwung nicht auf den auswärtigen Handel beschränkt, sondern die Hebung des Verkehrs eine allgemeine gewesen. Nur die Erhaltung des Friedens, der allerdings kurze Zeit bedroht schien, ermöglichte es, daß sich unser wirthschaftliches Leben in ruhigen Bahnen fortentwickeln konnte. Daß es der geschickten Diplomatie unserer Reichsregierung gelang, die Bucht von Kiautschau zu erwerben, so in China festen Fuß zu fassen und damit endlich die Früchte der Intervention bei den ostasiatischen Wirren zu ernten, konnte nur mit Freuden begrüßt werden. Diesem energischen und von Erfolg gekrönten Vorgehen ist es wohl mit zu danken, daß sich im Volke immer kräftiger eine Strömung zu Gunsten der Flottenvorlage geltend machte und auch der Reichstag das Gesetz schließlich mit großer Majorität annahm. Mit Befriedigung können Handel und Industrie auf die Berliner Versammlung vom 14. Januar zurückblicken, an der sich Mitglieder fast aller deutschen

Handelskammern theiligten und wo nach einer zündenden, mit Begeisterung aufgenommenen Rede des Herrn Boermann einmüthig eine Resolution zu Gunsten der Flottenvermehrung angenommen wurde. Nachdem es deutschem Fleiß und deutscher Intelligenz gelungen ist, im Laufe der letzten Jahrzehnte einen immer größeren Antheil am Welthandel zu gewinnen, muß es Aufgabe der deutschen Flotte sein, den dabei unumgänglich nothwendigen Schutz zu gewähren und die Deutschen im Auslande immer wieder in dem Gefühl zu bestärken, daß sie einer großen, achtungsgebietenden Nation angehören, die bereit und im Stande ist, jedem Unbill Fremder energisch entgegenzutreten. Hand in Hand mit solchem Schutze muß aber die Förderung durch geeignete Handelsvertragspolitik gehen. Von dieser Ueberzeugung ist auch die Reichsregierung durchdrungen, wie sie dies bei der Bildung der Zentralkommission zur Vorbereitung und Begutachtung handelspolitischer Maßnahmen bewiesen hat. Dieser unter Leitung der Regierung stehende wirthschaftliche Ausschuß setzt sich aus je 5 Vertretern des deutschen Handelstages, des Zentralvereins deutscher Industrieller und des deutschen Landwirthschaftsrathes zusammen. Die Kommission hat ihre Thätigkeit bereits begonnen und es steht zu hoffen, daß es gelingen wird, der Regierung für die künftigen Handelsvertragsverhandlungen ausreichendes Material zur Beurtheilung der einzelnen Tarifpositionen und ihrer Bedeutung für Handel, Industrie und Landwirthschaft zur Verfügung zu stellen. Der Kampf für und gegen die Fortsetzung der bisherigen Handelsvertragspolitik ist bereits im Gange und wird mit großer Hefigkeit geführt. Seitens der Agrarparteien spricht man sich namentlich gegen Bindung der Getreidezölle und gegen Abschließung von Meißtbegünstigungsverträgen aus. Es ist aber leicht einzusehen, daß wir ohne Bindung der Getreidezölle von denjenigen Ländern, die, wie Rußland, hauptsächlich landwirthschaftliche Produkte ausführen, keine nennenswerthen Zugeständnisse zu Gunsten unserer industriellen Ausfuhr erlangen können. Auf der letzten Plenarversammlung im März dieses Jahres hat der deutsche Handelstag zu diesen Fragen Stellung genommen und einstimmig die folgende Resolution gefaßt:

„Bei künftigen Handelsverträgen ist dahin zu streben, daß die auswärtigen Staaten für eine längere Reihe von Jahren die Zölle auf die hauptsächlich von uns bei ihnen eingeführten Waaren ermäßigen oder wenigstens nicht zu erhöhen sich verpflichten und die Meißtbegünstigung uns gewähren. Können in einem Handelsvertrag keine Zugeständnisse in Bezug auf die Zollsätze erreicht werden, so ist auch die Meißtbegünstigung allein ein werthvoller Gewinn.“

Die Fortführung der bisherigen Handelsvertragspolitik, natürlich unter Benützung der seither gemachten Erfahrung und unter Zugrundelegung des

durch den wirthschaftlichen Ausschuß zu sammelnden Materials, erscheint sicher erstrebenswerth und wird nicht nur Handel und Industrie, sondern auch der Landwirthschaft zum Heile gereichen. Die bestehenden Handelsverträge sind für unser wirthschaftliches Leben entschieden von Nutzen gewesen, nicht zum wenigsten der vielgeschmähte Vertrag mit Rußland. Die Ausfuhr dorthin ist von 184 Millionen Mark im Jahre 1893 auf 364 Millionen Mark im Jahre 1896 gestiegen: dies sind ca. 10 Prozent unserer gesammten Ausfuhr. Auch in unserem Bezirk läßt sich eine günstige Wirkung des deutsch-russischen Handelsvertrages nicht verkennen, wenn natürlich auch nicht alle Hoffnungen, die an ihn geknüpft wurden, erfüllt worden sind, und namentlich der Personenverkehr mit Polen in Folge Fehlens der nöthigen Grenzerleichterungen sich nicht so entwickeln konnte, wie es für Thorn, dessen Haupthinterland Polen ist, zu wünschen gewesen wäre. Jedenfalls bewegte sich der Thorner Handel und ebenso die Industrie zwar in ruhigen Bahnen, doch in aufsteigender Richtung, wie dies die Statistik überzeugend darthut. So betrug der Gesamtgüterverkehr Thorns im Jahre 1885: 176 000 Tonnen, im Jahre 1893: 334 000 Tonnen und im Vorjahre: 365 000 Tonnen. Auch der Personenverkehr weist eine erhebliche Steigerung auf, wobei uns allerdings nur die Zahlen der in Thorn und Mocker abgefahrenen Personen zu Gebote stehen. Darnach reisten ab im Jahre 1885: 190 000, im Jahre 1895: 269 000 und im vergangenen Jahre 387 000 Personen. Der Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle in Thorn stieg in der gleichen Zeit von 89 Millionen auf 150 bezw. 208 Millionen Mark. Auch der Umfang der Spareinlagen bei der städtischen Sparkasse läßt eine Zunahme des Wohlstandes erkennen, denn Ende 1892 betragen die Spareinlagen 2 075 000 Mark, Ende 1897: 3 813 000 Mark. Es wird freilich unseren Kaufleuten und Industriellen nicht leicht gemacht, ihre jetzige Stellung zu halten; nur durch größte Mühseligkeit ist es möglich, den mannigfachen nachtheiligen Einflüssen, auf die wir weiter unten zurückkommen werden, zu begegnen.

Mit Befriedigung können wir auf das andauernde Wachsthum Culmsee zurückblicken, dessen Einwohnerzahl Anfangs der achtziger Jahre 3000 betrug, während es jetzt 7580 zählt. Diese Zunahme ist natürlich in erster Linie der dortigen Zuckersabrik zu danken, die in den letzten Jahren durchschnittlich 3 Millionen Zentner Rüben verarbeitet hat und augenblicklich wieder eine erhebliche Erweiterung ihrer Betriebsanlagen plant. Auch für Schönsee werden hoffentlich bald bessere Zeiten kommen, wenn erst die kürzlich in Angriff genommene Bahn Strasburg—Gollub—Schönsee vollendet sein wird.

Von wichtigen Gesetzen des vergangenen Jahres sind zu nennen in Preußen die Novelle zum Gesetz über die Handelskammern, im Reiche eine Novelle zur Gewerbeordnung, das Gesetz über den Verkehr mit Butter, Käse,

Schmalz und deren Ersatzmittel und das Gesetz über das Auswanderungswesen. Die Handelskammernnovelle brachte außer der nothwendigen Revision des Abgabewesens der Handelskammern diesen das schon lange erstrebte Recht der juristischen Person. Sie erweitert auch ganz erheblich die Befugnisse der Kammern, so hinsichtlich des Wahlsystems und des Wahlverfahrens, ferner bezüglich des Geschäftskreises. Der wichtige hierfür maßgebende § 38 lautet: „Der Geschäftskreis der Handelskammern wird im Allgemeinen durch ihre Bestimmung begrenzt. Sie sind befugt, Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung von Handel und Gewerbe, sowie die technische und geschäftliche Ausbildung, die Erziehung und den sittlichen Schutz der darin beschäftigten Gehülfen und Lehrlinge bezwecken, zu begründen, zu unterhalten und zu unterstützen.“ Das Gesetz bietet sonach den Kammern einen weiten Spielraum, und es ist zu hoffen, daß dies zur Förderung von Handel und Industrie ausgiebig benutzt werden wird. Ob die Innungsnovelle, deren Hauptbestimmung dahin geht, daß innerhalb eines bestimmten Bezirks sämtliche Gewerbetreibende, die das gleiche oder verwandte Handwerk ausüben, einer Zwangsinnung anzugehören haben, wenn die Mehrheit der Betheiligten der Einführung des Beitrittszwangs zustimmt, dem Handwerk erhebliche Förderung bringen wird, bleibt abzuwarten und ist mindestens zweifelhaft.

Vor Ablauf des nächsten Jahres wird an den Reichstag die Frage herantreten, ob er seine Zustimmung zur Erneuerung des Reichsbankprivilegiums geben will. Trozdem dieses Bankinstitut sich unter der Führung seines genialen Präsidenten ganz vorzüglich bewährt hat und durch Regelung des Geldumlaufes, Erleichterung der Zahlungsausgleichungen und Nutzbarmachung verfügbaren Kapitals dem deutschen Wirtschaftsleben unberechenbaren Nutzen gebracht hat, ist es bei der feindseligen Stellung der Agrarparteien leider nicht ausgeschlossen, daß der Reichstag sich gegen die Erneuerung des Privilegiums ausspricht. Kreditgewährung auf längere Fristen, wie dies von den Landwirthen gefordert wird, kann die Reichsbank ohne Schädigung ihrer Hauptfunktionen natürlich nicht gewähren; im Uebrigen wird jedoch dem Landwirth nach denselben Grundsätzen Kredit eingeräumt, wie dem Kaufmann und dem Industriellen. Bezüglich der Lombardirung von Getreide u. ist die Bank den Wünschen der Landwirthschaft sogar ganz erheblich entgegengekommen. Durch Verstaatlichung der Reichsbank hofft man einmal, den Kredit der Bank auch für langfristige Darlehen zu erhalten, ferner denkt man aber die Bank, die jetzt eine Stütze unserer Goldwährung ist, in ein Instrument zur Einführung der Doppelwährung, die ja leider immer noch bei vielen Agrariern als Heilmittel gegen alle Leiden der Landwirthschaft gilt, umzuwandeln. Es ist schwer auszudenken, welchen Zerrüttungen unser Wirtschaftsleben ausgesetzt wäre, falls diese Pläne durchgeführt werden

könnten. Man kann es daher nur freudig begrüßen, daß der deutsche Handelstag in seiner letzten Plenarversammlung am 14. März dieses Jahres zu dieser wichtigen Angelegenheit Stellung genommen hat, indem er sich in einer einstimmig angenommenen Resolution zu Gunsten der Erneuerung des Reichsbankprivilegiums aussprach. Wir hoffen, daß auch der Reichstag sich den vielen guten Gründen, die gegen eine Verstaatlichung der Reichsbank sprechen, nicht verschließen wird.

Die Eisenbahnverhältnisse unseres Bezirks haben sich in den letzten Jahren nicht gerade zu Gunsten Thorn's gestaltet, besonders hat die Bahn Gordon—Culmsee—Schönsee, namentlich auch infolge günstiger Zugverbindungen, den Verkehr der Kreise Thorn und Culm von Thorn nach Bromberg abgelenkt. Um eine bessere Verbindung Thorn's mit diesen Kreisen wiederherzustellen, haben wir verschiedentlich, aber leider vergebens, die königliche Eisenbahndirektion in Danzig ersucht, den jetzt Abends 8 Uhr von hier nach Graudenz abgehenden Zug auf eine spätere Zeit, etwa 11 Uhr, zu verlegen. Die Ablehnung wurde damit begründet, daß wegen der langsamen Fahrt ein solcher Zug erst gegen $\frac{1}{2}$ 2 Uhr nach Graudenz kommen würde und somit für die Strecke Culmsee—Graudenz keine Bedeutung hätte. Man darf jedoch erwarten, daß die in Aussicht stehende Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn, worum wir Ende vorigen Jahres unter eingehendem Nachweis der Unhaltbarkeit des jetzigen sekundären Betriebes auf dieser Strecke den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten hatten, uns auch diesen Abendzug bringen wird.

Die bereits genehmigte Bahn Culm—Unislaw scheint auch geeignet, uns einen weiteren Theil unseres Verkehrs, namentlich mit der Stadt Culm, zu entziehen; wir haben daher beschlossen um Weiterführung dieser Bahn über Unislaw nach Mocker (Thorn) zu petitioniren. Nach Fertigstellung der Bahn Strassburg—Gollub—Neuschönsee wird es unsere Sorge sein müssen, darauf hinzuwirken, daß die auf dieser Strecke verkehrenden Züge günstigen Anschluß nach Thorn erhalten. Das Projekt der Kleinbahn Thorn—Leibitsch hat nur insofern einen Fortschritt gemacht, als sich kürzlich die Stadt Thorn bereit erklärt hat, dem zum Bau dieser Bahn zu gründenden Zweckverband beizutreten. Die Thorer Bahnhofsverhältnisse werden immer unerquicklicher und unhaltbarer, eine vollständige Umgestaltung wird sich ohne schwere Schädigung des Verkehrs nicht mehr lange hinauschieben lassen. Unseres Erachtens kann nur durch Anlegung eines Centralbahnhofes auf dem rechten Weichselufer in möglichst günstiger Lage zur Stadt Wandel geschafft werden. Die Erweiterung der Uferbahn ist jetzt, nachdem die Zollwinde entfernt worden ist, in Angriff genommen worden und wird hoffentlich noch vor Schluß der Schifffahrt vollendet sein. Die durch die Erweiterung zu

erwartenden Erleichterungen werden sicher eine Hebung des Verkehrs herbeiführen; ihre volle Bedeutung kann aber die Uferbahn erst dann erhalten, wenn sie als Station in den allgemeinen Gütertarif aufgenommen worden ist.

Schiffahrt und Flößerei waren im vergangenen Jahre recht lebhaft, zeitweise war sogar Mangel an Schiffsraum vorhanden. In Rußland hat die Schiffahrt leider immer noch mit ungünstigen Stromverhältnissen zu kämpfen, die namentlich zwischen Warschau und der galizischen Grenze trostlos sind. Augenblicklich schweben zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland wegen Regulirung der Weichsel Verhandlungen, denen ein recht baldiger Erfolg zu wünschen ist. Ende vorigen Jahres hat auch unser Holzhasenprojekt die landespolizeiliche Genehmigung erhalten, sodaß jetzt die nöthigen Schritte zur Gründung einer Hasenbaugesellschaft gethan werden können. Bei der Wichtigkeit, die der Hasen nicht nur für die Flößerei, sondern auch für die Stromregulirung und die Schiffahrt besitzt, ist wohl sicher zu erwarten, daß auch der Staat zu dem Bau einen angemessenen Zuschuß geben wird, zumal sich voraussichtlich im Anschluß an den Hasen hier eine umfangreiche Holzindustrie entwickeln wird, an der es jetzt fast gänzlich mangelt. Es ist dies um so eher zu hoffen, als ja jetzt die hohe Staatsregierung ihr Augenmerk auf eine Hebung des so lange vernachlässigten Ostens gerichtet hat, wobei es erwünscht wäre, wenn auch die Städte des Ostens Seitens der Regierung eine zielbewußte Förderung erfahren; namentlich würden wir uns freuen, wenn die Zollbehörde sich den Wünschen der Interessenten gegenüber, soweit dies die Zollsicherheit zuläßt, etwas entgegenkommender verhalten würde, als es bisher leider der Fall war.

Die uns zugegangenen Spezialberichte der einzelnen Geschäftszweige lassen zwar fast überall eine Steigerung des Umsatzes erkennen, doch scheint der Gewinn damit nicht immer Schritt gehalten zu haben. Der Getreidehandel nahm im Berichtsjahre einen lebhaften Aufschwung, unterstützt durch stetige Aufwärtsbewegung der Preise, die schließlich einen seit Jahren unerreichten Höhepunkt einnahmen. Nur dem fortwährenden Anziehen der Preise ist es auch zu danken, daß der Fortfall des Getreideterminhandels den Landwirthen noch keinen erheblicheren Nachtheil gebracht hat, was aber sicher geschehen wird, sobald wir eine Periode niedergehender Getreidepreise bekommen. Unser Getreidehandel kann seine alte Bedeutung erst nach Wiedereinführung der Staffeltarife zurückhalten; die Ausnahmetarife nach Danzig, Königsberg und nach Böhmen boten kein Aequivalent, da in diesen Bezirken die Preise durch starke Zufuhren bald gedrückt wurden.

Der Futtermittelhandel begann unter ungünstigen Auspizien, da die Borräthe, die sich auf den russischen Stationen in Folge verschiedentlichlicher Betriebsstörungen Ende 1896 und Anfang 1897 aufgespeichert hatten, bei

Beginn des Frühjahrs in großen Massen auf den Markt kamen und die Preise drückten. Bald trat jedoch ein Umschwung ein, die Läger leerten sich rasch und mit den im Herbst steigenden Getreidepreisen besserten sich auch die Futtermittelpreise erheblich auf. Die Zufuhren aus Rußland erreichten jedoch nicht ganz die Höhe des vergangenen Jahres.

Die Lage der Müllerei war im allgemeinen günstig, namentlich in Folge der stetigen Preissteigerung; wenig zufrieden war man jedoch mit der durch die Ausnahmetarife nach den Seestädten und nach Böhmen hervorgerufenen Vertheuerung des Rohprodukts. Im Anschluß an eine Eingabe des westpreussischen Zweigverbandes deutscher Müller haben wir gegen die tarifarische Bevorzugung der Seestädte, die eine schwere Schädigung unserer Binnemüllerei zur Folge hatte, Stellung genommen und eine allgemeine Detarifizirung von Getreide und Mühlenfabrikaten befürwortet.

Der Handel mit heimischen Düngemitteln war zwar rege, denn der Gebrauch des künstlichen Düngers nimmt stetig zu, da jetzt auch die kleinsten landwirthschaftlichen Betriebe den Nutzen erkannt haben; die Preise waren jedoch niedrige und das Geschäft ergab trotz großen Risikos nur geringen Nutzen.

Wenig zufrieden äußert man sich Seitens der Manufaktur- und Garderobenbranche. Die Schuld an der ungünstigen Lage wird den Versandtgeschäften, den Grenzschwierigkeiten mit Rußland und der Bahn Schönsee—Culmsee—Fordon gegeben.

Die Zuckersfabrikation hat eine Zunahme erfahren; der Gehalt der Zuckerrüben war gut, die Preise dagegen mäßig; trotzdem ist das Gesamtergebniß kein ungünstiges zu nennen.

Die beiden Thorner Schuhfabriken mit Kraftbetrieb blicken auf ein flottes Betriebsjahr zurück; der Gewinn war allerdings unbedeutend, da die Arbeitskräfte erst angelehrt werden mußten und das Absatzgebiet nicht ohne Kosten erobert werden konnte.

Die Spritfabrikation hat im Vorjahre zugenommen; ein Versandt nach dem Auslande war zwar trotz verschiedener Bemühungen nicht möglich, doch wurde nach den westdeutschen großen Konsumplätzen erheblich mehr abgesetzt als früher.

Die Maschinenfabriken hatten zwar genügend zu thun, doch war der Absatz von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen gering; der Export nach Rußland war kaum nennenswerth. Der Gewinn entsprach leider nicht dem Gesamtumsatze.

Die hiesigen Brauereien hatten in Folge des warmen Sommers guten Absatz, wenn auch die Konkurrenz der auswärtigen Biere beeinträchtigt wirkte.

Unsere Honigkuchenfabriken haben ihre Produktion zwar ganz erheblich vermehrt und ihre weltberühmten Produkte haben sogar in Australien Ein-

gang gefunden, doch wurde der Gewinn durch die gestiegenen Mehl- und Honigpreise erheblich herabgedrückt. Der hohe Schutz Zoll auf fremden Honig hat der inländischen Imkerei gar nichts genützt, die jetzt vielmehr unter der Konkurrenz mit einem minderwerthigen Zuckersfabrikat zu leiden hat. Den Schaden hat die reelle Honigkuchenindustrie zu tragen, die den ausländischen durch den Zoll vertheuerten Honig kaufen muß, da inländischer Honig nach wie vor nicht in genügender Menge zu haben ist.

Dem Thorner Eisenwaaren- und Metallhandel ist auch im vergangenen Jahre durch die ungünstigen Kommunikationsverhältnisse wieder ein Theil seines Absatzes in den Kreisen Thorn und Culm zu Gunsten von Bromberg und Graudenz entzogen worden, was jedoch nicht allzu fühlbar wurde, da durch die umfangreichen Privatbauten in der Wilhelmstadt reichlicher Absatz gewährt wurde. Die hier herrschende rege Bauhätigkeit hat natürlich den gesammten Handel mit Baumaterialien belebt; auch die Ziegeleien hatten in Folge dessen flott zu thun; hier tritt aber der Wunsch nach Vereinheitlichung des Ziegelverkaufes immer wieder zu Tage, da nur dann dem Verkauf zu Schleuderpreisen Einhalt gethan werden kann.

Der Handel mit Sämereien hat einen sehr ungünstigen Verlauf genommen; der Umsatz wird immer geringer, da die Landwirthe einen großen Theil ihres Bedarfs durch eigene Ernten decken und ferner die landwirthschaftlichen Vereine durch direkten Einkauf bei den Produzenten den Handel immer mehr auszuschalten suchen. Dazu kam im vergangenen Jahre noch, daß die Konjunkturen sich für einzelne Sämereigattungen recht verlustbringend gestalteten.

Der Bezug von englischer und oberschlesischer Kohle bewegte sich trotz des milden Winters ungefähr in den Grenzen des Vorjahres. Gegen Ende des Winters erhöhten sich sogar die Preise für oberschlesische Kohle etwas, was wohl theilweise auf reichlichen Absatz der oberschlesischen Kohlenbergwerke an die stark beschäftigten Industrien Oesterreich-Ungarns und Rußlands zurückzuführen ist.

Abatz und Gewinn im Kolonialwaarenhandel bewegten sich ungefähr in den Grenzen des Vorjahres. Bemerkenswerth war, daß die bedeutend herabgegangenen Kaffeepreise, namentlich der geringeren Sorten, keine nennenswerthe Steigerung des Konsums herbeizuführen vermochte.

Dem russischen Petroleum ist es auch im vergangenen Jahre nicht gelungen, den Konsum von amerikanischem Petroleum, das stets zu billigen Preisen erhältlich war, zurückzudrängen.

Das Expeditionsgeschäft war recht lebhaft, der Verkehr mit Rußland war gestiegen, zum Theil wohl in Folge der in Südrußland entstehenden Montanwerke.

2. Die Ernte.

Bei Beginn des Frühjahrs schienen die Ernteaussichten vorzüglich, da die Saaten den Winter gut überstanden hatten. Der in den Monaten Mai bis Juli herrschenden Trockenheit folgte jedoch Ende Juli, als die Roggen-ernte erst zum Theil geborgen war, anhaltendes Regenwetter und beschädigte einen großen Theil des noch zu bergenden Roggens und die ganze Weizen-ernte. Das Resultat war eine quantitativ gute Mittelernte in beiden Brotfrüchten, während die Dualität durch die große Masse theilweise stark gelitten hatte.

Vom Sommergetreide lieferte nur Gerste einen mittleren Ertrag bei überwiegend schlechter Dualität, während Hafer eine geringere Mittelernte und Erbsen eine totale Mißernte ergaben. Kartoffeln und Rüben, in noch reicherm Maße Klee und Heu lieferten glänzende Erträge.

3. Geldverkehr.

Der Bankzinsfuß war

	vom 1. Januar bis 18. Januar:
5 %	für Wechsel, 5½ bzw. 6 % für Lombard-Darlehn,
	vom 19. Januar bis 25. Februar:
4 %	für Wechsel, 4½ bzw. 5 % für Lombard-Darlehn,
	vom 26. Februar bis 9. April:
3½ %	für Wechsel, 4 bzw. 4½ % für Lombard-Darlehn,
	vom 10. April bis 30. Juni:
3 %	für Wechsel, 3½ bzw. 4 % für Lombard-Darlehn,
	vom 1. Juli bis 5. September:
3 %	für Wechsel, 4 % für Lombard-Darlehn,
	vom 6. September bis 10. Oktober:
4 %	für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehn,
	vom 11. Oktober bis 31. Dezember:
5 %	für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehn,
im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,806 % (3,656) für Wechsel und	
4,556 % (4,156) bzw. 4,806 % (4,656) für Lombard-Darlehn.	

Der Abschluß der hiesigen Reichsbankstelle weist nach:

	1897:	1896:
Giro-Verkehr Einnahme . . .	73909068 Mk.	62564588 Mk.
" " Ausgabe . . .	73667236 "	62715205 "
Giro-Uebertragungen Zugang . .	22886217 "	19847171 "
" " Abgang . . .	32029712 "	30622920 "
Platzwechsel Zugang	14364926 "	11935346 "
" " Abgang	14185774 "	11597364 "

	1897:	1896:
Verbandtwechsel	3 448 223 Mk.	3 503 929 Mk.
Wechsel auf das Ausland . . .	—	10 193 "
Einzugswechsel Zugang . . .	13 455 684 "	11 145 078 "
" Abgang . . .	13 337 087 "	11 002 464 "
Lombard-Darlehne Hinausgeliehen	5 601 300 "	4 037 600 "
" " Zurückgezahlt	5 468 900 "	3 914 000 "
Der Gesamtumsatz hat		
betragen	208 835 400 Mk.	gegen 176 465 400 Mk.
im Jahre 1896.		

Vorschuß-Verein zu Thorn (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Umsatz im Jahre 1897 in Einnahme und Ausgabe 8794484 Mk. (7756333). Diskonto für Wechsel betrug 2 % über dem jeweiligen Zinssatz der Reichsbank. Gekauft wurden 5651 Wechsel im Betrage von 3485841 Mk. Der Brutto-Ueberschuß betrug 20701 Mk.; es wurden 9 % (8 %) Dividende vertheilt. Der Reserve-Fonds beträgt Ende 1897 73439 Mk. (70646), Spezialreserve 22648 Mk. (22198); sie ist in zinstragenden Effekten angelegt.

Thorner Kredit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.). Aktienkapital unverändert 300000 Mk. Reservefonds 8284 Mk. (6474). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 3071071 Mk. (2875370). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 470147 Mk. (436487). Lombard-Darlehne wurden in Höhe von 191213 Mk. (182260) gegeben. Depositen wurden neu eingezahlt 452975 Mk. (413246), es blieb am Schlusse des Jahres ein Bestand von 304696 Mk. (270777). Die Aktionäre erhielten eine Dividende von 8 % ($4\frac{1}{3}$ %).

Städtische Sparkasse. Spareinlagen Ende 1896: 3 535 938 Mk. (3230518). Neue Einlagen im Jahre 1897: 1 523 561 Mk. (1496639). Gutgeschriebene Zinsen 96803 Mk. (88471), zurückgezahlte Einlagen 1343180 Mk. (1279691). Spareinlagen Ende 1897: 3 813 122 Mk. Das Vermögen der Sparkasse besteht aus Inhaberpapieren im Nennwerth von 1 657 600 Mk. (1 656 950), im Kurzwertth von 1 674 230 Mk. (1 675 125), Hypotheken 953 597 Mk. (581 125), Wechseln 1 029 40 Mk. (71 970), Darlehne bei Instituten 422 830 Mk. (430 307), vorübergehenden Darlehen 814 000 Mk. (635 723), Baarvorrath 25 989 Mk. (300 659). Insgesamt 3 993 587 Mk. (3 694 912). Reservemasse Ende 1897: 180 456 Mk. (158 973). Am Jahreschlusse befanden sich 7 730 (7 211) Stück Sparkassenbücher im Umlauf.

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1896: 16826 Mk. (14912). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 1 916 480 Mk. (2 131 895).

An Depositen wurden eingezahlt 416786 Mk. (449641). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 282044 Mk. (278709), der Wechselbestand 353319 Mk. (323837). Dividende 8 % ($6\frac{2}{3}$ %).

Vorschuß-Verein zu Culmsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Mitgliederzahl 290 Personen (323). Guthaben der Mitglieder 53413 Mk. (54197). Reservefonds 3151 Mk. (2955). Der Geschäftsumsatz hat 2185282 Mk. (2098253) betragen. Wechsel sind angekauft in Höhe von 971431 Mk. (913895). Auf Depositenkonto sind eingezahlt 114717 Mk. (97851). Dividende 7 % (6 %).

Volksbank zu Schönsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Reservefonds 3472 Mk. (3267). Mitgliederanteile 14393 Mk. (14204). Depositen 83633 Mk. (78927). Spezialreserve 899 Mk. (814). Wechselbestand 94242 Mk. (93949). Bankdarlehne 11000 Mk. (6600). Reingewinn 1154 Mk. (1143). Dividende 7 % (7 %).

Scharnauer Darlehnskassen-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Aktiva 56884 Mk. Passiva 56833 Mk. Gewinn 51 Mk. Mitgliederzahl Ende 1896: 46, Ende 1897: 56.

Kreissparkasse mit dem Sitze in Thorn. Einlagen-Bestand Ende 1896: 578806 Mk. (448390). Einlagen im Jahre 1897: 551812 Mk. (383709). Zugeschriebene Zinsen 18600 Mk. (13487). Zurückgezahlte Einlagen 511305 Mk. (266781). Bestand der Einlagen Ende 1897: 637913 Mk. (578806).

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

4. Post- und Telegraphenverkehr.

Gegen das Jahr 1896 weist das vergangene Jahr wiederum eine erhebliche Zunahme des Telegraphenverkehrs auf; die Zahl der aufgegebenen Telegramme ist von 79564 auf 87754, die der angekommenen von 76259 auf 83243 gestiegen. Zugenommen hat namentlich der Verkehr in Thorn, Culmsee, Schönsee und Podgorz, während Mocker, Ostaszewo und Gremboczyn eine Verminderung des Verkehrs zu verzeichnen haben. Auch der Brief-, Packet- und Geldverkehr der Postanstalten Thorn I, II, III, Mocker und Podgorz hat sich im Vorjahre gehoben. Der Gesamtbriefverkehr stieg von 6742000 im Jahre 1896 auf 7016000 Stück, der Packetverkehr von 411000 auf 424000 Stück, der Postanweisungsverkehr von 264000 Stück über 14034000 Mk. auf 272000 Stück über 14400000 Mk.

Mit den Posten reisten 355 Personen ab gegen 340 im Jahre 1896. Das früher selbstständige Postamt in der Bromberger Vorstadt (Thorn III) ist am 1. April 1897 in eine Zweigstelle des Postamts I umgewandelt worden.

5. Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1897 haben Thorn passiert:

1. Von Rußland stromab:

434 beladene Rähne	gegen	604	im	Vorjahre.
16 leere Rähne	"	24	"	"
28 beladene Güterdampfer	"	16	"	"
13 leere Güterdampfer	"	6	"	"
3 Personendampfer	"	1	"	"
10 Schleppdampfer	"	8	"	"
1775 Holztrafen	"	1650	"	"

2. Nach Rußland stromauf:

410 beladene Rähne	gegen	466	im	Vorjahre.
10 leere Rähne	"	36	"	"
26 beladene Güterdampfer	"	25	"	"
4 leere Güterdampfer	"	1	"	"
14 Schleppdampfer	"	22	"	"
1 Personendampfer	"	2	"	"

3. Aus dem Inlande stromab:

200 beladene Rähne	gegen	183	"	"
38 leere Rähne	"	33	"	"
93 beladene Güterdampfer	"	77	"	"
3 leere Güterdampfer	"	3	"	"
2 Schleppdampfer	"	9	"	"
30 Holztrafen	"	31	"	"

3110

4. Aus dem Inlande stromauf:

109 beladene Rähne	gegen	132	"	"
43 leere Rähne	"	44	"	"
105 beladene Güterdampfer	"	92	"	"
13 Schleppdampfer	"	19	"	"

3380 Wasserfahrzeuge incl. Trafen gegen 3485 im Vorjahre.

Von den 3380 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

mit Stückgütern	2	Rähne	46	Dampfer.
" Branntwein	—	"	18	"
" Rohzucker	92	"	20	"
" Weizen	12	"	1	"
" Roggen	13	"	2	"

mit Gerste	3	Rähne	1	Dampfer.
" Delfaat	—	"	1	"
" Hafer	1	"	—	"
" Buchweizen	1	"	—	"
" Erbsen	1	"	—	"
" Mühlenfabrikaten	5	"	3	"
" Bandstöcken	2	"	—	"
" gef. Nutzholz	7	"	—	"
" Ziegelsteinen	59	"	—	"
" Feldsteinen	2	"	—	"

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Gylorkalk	—	Rähne	1	Dampfer.
" Kalksteinen	21	"	—	"
" Roaks	1	"	—	"
" Soda	1	"	2	"
" Eisenwaaren	1	"	—	"
" Schwerſpat	1	"	—	"

3. Ganz entlöſcht ſtromauf:

mit Harz	—	Rähne	1	Dampfer.
" Bearbeitetem Eisen	4	"	4	"
" Stückgütern	34	"	91	"
" Seringen	1	"	2	"
" Steinkohlen	34	"	—	"
" Artillerie-Material	4	"	—	"
" Palmfernmehl	2	"	—	"
" Roheisen	2	"	—	"
" Salz inld.	1	"	—	"
" Mühlenfabrikaten	1	"	—	"
" Mais	2	"	—	"
" Faſtage	3	"	—	"
" Petroleum	3	"	—	"
" Kapſkuchen	1	"	—	"
" Feldſpat	5	"	—	"
" Schwerſpat	5	"	—	"

4. Ganz entlöſcht ſtromab:

mit Kleie	96	Rähne	—	Dampfer.
" Weizen	14	"	—	"
" Hülfenfrüchten	3	"	6	"
" Feldsteinen	11	"	—	"

mit Thierhörner	—	Rähne	1	Dampfer.
„ Ruhnhaare	2	„	2	„
„ Delftuchen	2	„	—	„
„ Leimleder	1	„	—	„
„ sonstigen Gegenständen	2	„	1	„

Bei Eröffnung der Schifffahrt, Anfang März, waren Wasserstand und Wind zwar günstig, auch Ladung hinreichend vorhanden, die Schiffer zögerten jedoch bei den ihnen gebotenen niedrigen Frachten zu fahren. Das Bedürfniß, die hier lagernden großen Zuckermengen (ca. 500000 Zentner) möglichst schnell nach Danzig zu bringen, damit sie noch vor der drohenden Tarifveränderung nach den Vereinigten Staaten importirt werden konnten, trieb jedoch die Frachten bald von 11 auf 13 Pfennige für den Zentner Rohzucker, worauf die Schifffahrt kräftig einsetzte. Dieser günstige Stand hielt bis Ende Mai an; die Schiffe fuhren, da das Wasser hoch stand, fast überall mit voller Ladung, zeitweilig machte sich sogar Mangel an Schiffsraum bemerkbar. Im Juni flaute der Verkehr etwas ab, um jedoch im Juli, wo auch rege Beziehungen mit Polen herrschten, wieder lebhafter zu werden. Im August war die Schifffahrt ziemlich still, wozu auch der niedrige Wasserstand beitrug. Hauptsächlich fehlten jedoch die Ladungen in Polen, da hier die alten Vorräthe zu Ende gingen, während die neue Ernte noch nicht an den Markt gekommen war.

Diese Verhältnisse hielten an, bis Ende September die Zuckererschiffungen wieder begannen und auch der Verkehr nach und von Rußland größeren Umfang annahm. Die Zuckerfrachten stiegen bald von 17 auf 20 Pf. pro Zentner. Als die Schiffer noch höhere Frachten verlangten, begannen die Spediteure einzulagern, um die billigere Frühjahrsfracht benutzen zu können. Ende Oktober sanken bei günstigem Wasserstande die Frachten etwas und die Zuckererschiffungen begannen von neuem und hielten bis gegen Mitte November hinein an. Mitte November froren sogar eine Anzahl Rähne, die mit Zucker nach Danzig schwammen, unterwegs ein, sie kamen jedoch bald wieder frei. Mit den Ergebnissen der letzten Schifffahrtsperiode konnten die Schiffer im Großen und Ganzen zufrieden sein.

Ein merkwürdiges Bild bot die vorjährige Flößerei. Wegen hohen Wasserstandes konnten die Trasten in Polen erst gegen Ende April abschwimmen, sodaß im Laufe des Mai nur verhältnißmäßig wenig Trasten hierher kamen. Das ankommende Holz fand sofort Käufer und auch als im Juni die Zufuhr stärker wurde, genügte sie der Nachfrage noch nicht. Während des ganzen Sommers blieb das Holzgeschäft lebhaft, wie selten zuvor. Wiederholtes Hochwasser zwang die Trasten, tagelang festzulegen, was natürlich nur dazu beitrug, die Nachfrage dringender zu gestalten.

6. Eisenbahnverkehr.

Der Güterverkehr auf dem Bahnhof Thorn ist um etwa 16000 To. zurückgegangen, während auf dem Bahnhof Mocker eine Zunahme von 14000 To. zu verzeichnen ist, sodaß also der Gesamtgüterverkehr einen kleinen Rückgang aufweist. Dieser Rückgang ist jedoch nur ein scheinbarer; in Wahrheit hat eine erhebliche Verkehrssteigerung stattgefunden. Nach der Statistik hat allerdings Eingang und Versandt von Futtermitteln um ca. 40000 To. abgenommen; es wäre jedoch verkehrt, hieraus auf eine Abnahme unseres Futtermittelhandels zu schließen. Der Grund liegt in der Einführung des Alexandrower Grenztransittarifs, wonach jetzt die Futtermittel von Alexandrowo aus direkt an die Empfänger versendet werden und nur noch die Umsackung in Thorn stattfindet; in Folge dessen kommen diese Sendungen in der hiesigen Verkehrsstatistik nicht mehr zur Erscheinung. Sieht man von den Mühlenfabrikaten ab, so zeigt der übrige Güterverkehr eine Zunahme von 35000 To. Der Personenverkehr weist durchgehends eine Vermehrung auf; es reisten ab vom Hauptbahnhof 194926 Personen (172449), vom Stadtbahnhof 174604 (148115) und vom Bahnhof Mocker 18108 Personen (15493).

Der Viehverkehr auf dem Bahnhof Mocker hat sich wenig geändert; auf dem Hauptbahnhofe hat der Verkehr von Pferden und Rindern etwas zugenommen, während der von Schweinen um ca. 12000 Stück abgenommen hat. Dagegen hat sich der Durchgangsverkehr an Gänsen und Puten gewaltig gehoben, es sind eingegangen 100110 Stück gegen 20419 und versandt 221188 Stück gegen 144595 im Vorjahre.



Verhandlungen der Handelskammer.

1. Die Novelle zum Gesetz über die Handelskammern.

Bei der Vorberathung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870, in der Kommission des Abgeordnetenhauses war beantragt worden, für die Mitglieder der Handelskammern Stellvertreter einzuführen, die ebenso wie die Mitglieder gewählt werden sollten. Nach eingehender Erörterung, wobei man ein Bedürfnis für die Einführung von Stellvertretern nicht anerkannte, wurde der Antrag zurückgezogen. Bei der zweiten Berathung des Entwurfs im Plenum wurde alsdann die Aufnahme einer Bestimmung beantragt, wonach es den Handelskammern freigestellt sein sollte, neben den Mitgliedern Stellvertreter zu wählen. Trotzdem auch dieser Antrag abgelehnt wurde, sah sich der Minister für Handel und Gewerbe veranlaßt, durch einen Erlaß vom 3. Juni die Stellung der Handelskammern zu dieser Angelegenheit zu ermitteln. Die Kammern sollten sich darüber äußern, ob ein Bedürfnis nach der Einführung stellvertretender Mitglieder anzuerkennen sei, ob einem solchen Bedürfnisse durch die obligatorische Einführung von Stellvertretern zu entsprechen sein würde, oder ob es genüge, den Handelskammern die Ermächtigung zu geben, die Einführung von Stellvertretern zu beschließen. Wir verneinten, wie wohl die meisten Kammern, das Bedürfnis nach obligatorischer Einführung von Stellvertretern und sprachen uns für fakultative Zulassung aus. In diesem Sinne ist schließlich auch die Entscheidung gefallen (§ 22).

Nachstehend geben wir den Wortlaut des Gesetzes über die Handelskammern vom $\frac{24. \text{ Febr. } 1870}{19. \text{ Aug. } 1897}$ wieder:

„Bestimmung und Errichtung der Handelskammern.

§ 1.

Die Handelskammern haben die Bestimmung, die Gesamtinteressen der Handel- und Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen, insbesondere

die Behörden in der Förderung des Handels und der Gewerbe durch tatsächliche Mittheilungen, Anträge und Erstattung von Gutachten zu unterstützen.

§ 2.

Die Errichtung einer Handelskammer unterliegt der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

Bei Ertheilung dieser Genehmigung wird zugleich über die Zahl der Mitglieder und, wenn die Errichtung für einen über mehrere Orte sich erstreckenden Bezirk erfolgt, über den Sitz der Handelskammer Bestimmung getroffen.

Wahlberechtigung und Wählbarkeit.

§ 3.

Die Mitglieder der Handelskammer werden gewählt.

Berechtigt, an der Wahl Theil zu nehmen, und verpflichtet, zu den Kosten der Handelskammer beizutragen, sind, sofern sie zur Gewerbesteuer veranlagt sind:

1. diejenigen Kaufleute (natürliche und juristische Personen), die als Inhaber einer Firma in einem der für den Bezirk der Handelskammer geführten Handelsregister eingetragen stehen,
2. diejenigen ein Handelsgewerbe treibenden Gesellschaften und Genossenschaften, die in einem der Handels- oder Genossenschaftsregister des Handelskammerbezirks eingetragen stehen,
3. die im Bezirke der Handelskammer den Bergbau treibenden Alleineigenthümer oder Pächter eines Bergwerks, Gewerkschaften oder Gesellschaften, auch wenn sie nicht im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen stehen,
4. die Besitzer von im Handelskammerbezirk belegenen Betriebsstätten, welche zu einem außerhalb dieses Bezirkes bestehenden, im Handelsregister eingetragenen Unternehmen gehören, auch wenn die Betriebsstätten nicht im Handelsregister eingetragen stehen, sofern dieselben nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordern.

Von Wahlrecht und Beitragspflicht sind ausgeschlossen:

- a. die Reichs- und Staatsbetriebe,
- b. die mit einem land- und forstwirtschaftlichen Betriebe verbundenen Nebengewerbe,
- c. die landwirtschaftlichen und Handwerksgenossenschaften, die zu b und c Genannten, sofern nicht die Zulassung von ihnen beantragt wird.

§ 4.

Die Handelskammer kann beschließen, daß Wahlrecht und Beitrags-

pflicht außer von den Erfordernissen des § 3 von der Veranlagung in einer bestimmten Klasse oder zu einem bestimmten Satze der Gewerbesteuer bedingt sein soll. Der Beschluß unterliegt der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

§ 5.

Befähigt, die Wahlstimme abzugeben, sind Personen, die im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte sind, weder unter Vormundschaft noch unter Pflegschaft stehen und nicht gemäß § 9 vom Wahlrechte ausgeschlossen sind.

Wahlberechtigte Personen, die hiernach zur Abgabe der Wahlstimme befähigt sind, üben das Wahlrecht persönlich aus. Eine Vertretung bei den Wahlen findet statt:

1. für offene Handelsgesellschaften durch einen zur Vertretung befugten Gesellschafter, für andere wahlberechtigte Gesellschaften, Gewerkschaften und juristische Personen durch einen ihrer gesetzlichen Vertreter und, wenn sie einen solchen nicht haben, durch ein Vorstandsmitglied,
2. für Personen weiblichen Geschlechts, für Personen, die unter Vormundschaft oder Pflegschaft stehen, und für Zweigniederlassungen und Betriebsstätten, (§ 3 Ziffer 4), die einem Handelskammerbezirke, in dem ihre Hauptniederlassung nicht belegen ist, angehören, und nicht von einer nach den vorstehenden Bestimmungen wahlberechtigten Person geleitet werden, durch einen im Handelsregister eingetragenen Prokuristen oder, wenn sie einen solchen nicht haben, durch einen besonders bestellten Bevollmächtigten.

Die Handelskammer kann beschließen, daß bei den Wahlen die Vertretung durch einen in das Handelsregister eingetragenen Prokuristen allgemein zugelassen werde. Sie hat in diesem Falle auch die zur Ausführung dieses Beschlusses etwa erforderlichen Bestimmungen, namentlich über die Legitimation des die Wahlstimme abgebenden Prokuristen zu treffen.

§ 6.

Wer nach vorstehenden Bestimmungen (§§ 3 bis 5) in demselben Handelskammerbezirke mehrfach stimmberechtigt ist, darf gleichwohl nur eine Wahlstimme abgeben und hat sich, wenn er gleichzeitig in mehreren Wahlkreisen des Handelskammerbezirks (§ 10) stimmberechtigt ist, vor Ablauf der zu Einwendungen gegen die Wählerliste bestimmten Frist (§ 11) zu erklären, in welchem Wahlkreise er seine Stimme ausüben will.

§ 7.

Zu Mitgliedern der Handelskammer wählbar sind deutsche Staatsangehörige, die mindestens 25 Jahre alt und nach den §§ 3 bis 5 zur Abgabe der Wahlstimme befähigt sind, jedoch mit Ausnahme der nach § 5 Absatz 2 Ziffer 2 besonders bestellten Bevollmächtigten. Mehr als der vierte

Theil der Mitglieder der Handelskammer darf nicht aus den im § 5 Absatz 3 genannten Personen bestehen.

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

§ 8.

Die Handelskammer kann Personen, die nach § 7 zu Mitgliedern der Handelskammer gewählt werden konnten, aber ihre die Wählbarkeit begründende Thätigkeit oder Stellung aufgegeben haben, über die nach § 2 festgestellte Zahl der Mitglieder hinaus zuwählen.

Die Zuwahl erfolgt auf drei Jahre.

Die Zahl dieser Mitglieder darf den zehnten Theil der Mitglieder der Handelskammer nicht übersteigen.

§ 9.

Diejenigen, über deren Vermögen der Konkurs eröffnet ist, sind bis nach Abschluß dieses Verfahrens, und diejenigen, welche ihre Zahlungen eingestellt haben, während der Dauer der Zahlungseinstellung weder wahlberechtigt noch wählbar.

Wahlverfahren.

§ 10.

Die Handelskammer kann durch Statut beschließen, daß die Wahlen nach Abtheilungen der Wahlberechtigten vorzunehmen sind, sowie daß eine Abstufung des Wahlrechts nach der Höhe der Handelskammerbeiträge stattfindet, oder daß die Wahlen durch alle Wahlberechtigten mit gleichem Rechte erfolgen. Für die Ausführung der Wahlen können engere Wahlbezirke gebildet werden. In dem Statute sind zugleich die zur Ausführung der Beschlüsse erforderlichen Bestimmungen zu treffen, insbesondere über die Abgrenzung der Wahlbezirke und Wahlabtheilungen und die Vertheilung der Mitglieder der Handelskammer auf die Wahlbezirke und Wahlabtheilungen, sowie über den bei Abstufungen des Wahlrechts anzuwendenden Maßstab.

Das Statut unterliegt der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

So lange ein solches Statut nicht erlassen ist, erfolgen die Wahlen zur Handelskammer in der Weise, daß die nach § 3 Wahlberechtigten unter Zugrundelegung des Ergebnisses ihrer Veranlagung zur Gewerbesteuer in drei Abtheilungen getheilt werden, deren jede ein Drittel der Kammermitglieder wählt. Innerhalb der Wahlabtheilungen können mit Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe Wahlbezirke gebildet werden.

§ 11.

Zur Vorbereitung der Wahlen stellt die Handelskammer eine Liste der

Wahlberechtigten auf, die eine Woche lang öffentlich auszulegen ist. Hat die Wahl nach Wahlbezirken oder Wahlabtheilungen zu erfolgen, so ist für jeden Wahlbezirk und für jede Wahlabtheilung eine besondere Liste aufzustellen und auszulegen.

Die Handelskammer macht Ort und Zeit der Auslegung mit dem Hinzufügen bekannt, daß Einwendungen gegen die Liste innerhalb einer Woche nach beendeter Auslegung bei ihr anzubringen seien.

Nach Ablauf dieser Frist beschließt sie über die erhobenen Einwendungen und stellt die Wahlliste fest. Gegen den Beschluß findet innerhalb zwei Wochen die Beschwerde beim Regierungspräsidenten statt. Dieser entscheidet endgültig.

In Wahlbezirken, für welche eine Handelskammer noch nicht vorhanden ist, werden die der Handelskammer durch Absatz 1 bis 3 zugewiesenen Aufgaben von dem Regierungspräsidenten wahrgenommen.

§ 12.

Nach erfolgter Feststellung der Wählerliste hat für jeden Wahlbezirk bei Einrichtung der Handelskammer ein von dem Regierungspräsidenten, sonst ein von der Handelskammer aus der Zahl ihrer Mitglieder zu ernennender Kommissarius den Wahltermin zu bestimmen und öffentlich bekannt zu machen.

§ 13.

In der Wahlversammlung führt der ernannte Kommissarius (§ 12) den Vorsitz. Es wird ein Wahlvorstand gebildet. Zu demselben gehören, außer dem Vorsitzenden, ein Stimmenräumer und ein Schriftführer, welche von den anwesenden Wahlberechtigten aus ihrer Mitte gewählt werden.

§ 14.

Die Wahl erfolgt nach absoluter Stimmenmehrheit durch geheime Abstimmung mittelst Stimmzettel, welche, außer den im § 5 erwähnten Fällen, von den Stimmberechtigten persönlich abzugeben sind. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos. Ergiebt sich bei einer Wahl in der ersten Abstimmung weder eine absolute Stimmenmehrheit noch Stimmengleichheit, so werden diejenigen, welche die meisten Stimmen erhalten haben, in doppelter Anzahl der zu Wählenden auf die engere Wahl gebracht. Falls mehr Personen, als die doppelte Anzahl der zu Wählenden, die relativ meisten Stimmen erhalten, entscheidet bei Feststellung der Liste der auf die engere Wahl zu Bringenden, unter denen, welche gleich viele Stimmen haben, das Loos. Ueber die Gültigkeit der Wahlzettel entscheidet der Wahlvorstand. Das Wahlprotokoll ist von dem Wahlvorstande zu unterzeichnen.

Durch ein der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe unterliegendes Statut kann ein von den Bestimmungen des Absatzes 1 abweichendes Wahlverfahren beschlossen werden.

§ 15.

Die Handelskammer hat das Ergebniß der Wahl öffentlich bekannt zu machen.

Einsprüche gegen die Wahl sind innerhalb zweier Wochen bei der Handelskammer anzubringen, der die Beschlußfassung zusteht, und die im Uebrigen die Legitimation ihrer Mitglieder von Amtswegen prüft und darüber beschließt.

Gegen die Beschlüsse der Handelskammer findet innerhalb zweier Wochen die Klage beim Bezirksausschusse statt, gegen dessen Endurtheil nur das Rechtsmittel der Revision zulässig ist.

Dauer der Funktion und Wechsel der Mitglieder.

§ 16.

Die Mitglieder der Handelskammer werden auf sechs Jahre gewählt. Alle zwei Jahre scheidet ein Dritttheil aus und wird durch neue Wahlen (Ergänzungswahlen) ersetzt. Soweit die Zahl der Mitglieder nicht durch drei theilbar ist, bestimmt die Handelskammer, bei welchen Ergänzungswahlen die übrig bleibende Zahl der Mitglieder durch Neuwahl zu ersetzen ist. Die Handelskammer hat ferner, wenn die Wahlen nach Wahlabtheilungen oder Wahlbezirken erfolgen, die ausscheidenden Mitglieder auf die Abtheilungen oder Bezirke angemessen zu vertheilen.

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

Die Ergänzungswahlen finden vor Schluß des Kalenderjahres statt. Die Gewählten beginnen ihre Thätigkeit mit dem Beginne des folgenden Jahres. Die Ausscheidenden können wieder gewählt werden. Sie bleiben im Amte, bis die Neugewählten die Geschäfte übernommen haben.

§ 17.

Wahlen zum Ersatze von Mitgliedern, die außerhalb der regelmäßigen Ergänzung der Handelskammer ausgeschieden sind (Ersatzwahlen), werden im Anschlusse an die nächsten Ergänzungswahlen vollzogen.

Sie sind schon eher zu vollziehen, wenn der Minister für Handel und Gewerbe oder die Handelskammer es für erforderlich erachtet, und können alsdann unter Zugrundelegung der bei der letzten Ergänzungswahl festgestellten Liste der Wahlberechtigten vollzogen werden.

Der Ersatzmann bleibt bis zum Ende derjenigen Wahlperiode in Thätigkeit, für welche der Ausgeschiedene gewählt war.

Die Wahl jedes Ersatzmannes erfolgt in einem besonderen Wahlgange; nur wenn mehrere Ersatzmänner für eine gleiche Wahlperiode von derselben Wahlabtheilung oder demselben Wahlbezirke zu wählen sind, erfolgt die Wahl in einem gemeinsamen Wahlgange.

§ 18.

Jeder in der Person eines Mitgliedes eintretende Umstand, welcher dasselbe, wenn er vor der Wahl vorhanden gewesen wäre, von der Wählbarkeit ausgeschlossen haben würde, hat das Erlöschen der Mitgliedschaft zur Folge. Die Beschlußfassung hierüber steht der Handelskammer zu.

§ 19.

Die Handelskammer kann ein Mitglied, welches nach ihrem Urtheile durch seine Handlungsweise die öffentliche Achtung verloren hat, nach Anhörung desselben durch einen mit einer Mehrheit von wenigstens zwei Dritttheilen ihrer Mitglieder zu fassenden Beschluß aus ihrer Mitte entfernen.

§ 20.

In derselben Art (§ 19) kann die Handelskammer ein Mitglied, gegen welches ein gerichtliches Strafverfahren eröffnet wird, bis nach Abschluß desselben, von seinen Funktionen vorläufig entheben.

§ 21.

Gegen die nach Maßgabe der §§ 18 bis 20 gefaßten Beschlüsse der Handelskammer findet innerhalb zweier Wochen die Klage beim Bezirksausschusse statt, gegen dessen Endurtheil nur das Rechtsmittel der Revision zulässig ist.

§ 22.

Die Handelskammer kann beschließen, daß neben den Mitgliedern Stellvertreter gewählt werden. In dem Beschlusse ist über die Zahl der Stellvertreter, über ihre Vertheilung auf Wahlbezirke oder Wahlabtheilungen und über die Voraussetzungen, unter denen sie in Thätigkeit treten, Bestimmung zu treffen. Im Uebrigen finden auf die Stellvertreter die für Mitglieder geltenden Bestimmungen entsprechende Anwendung.

Kostenaufwand.

§ 23.

Die Handelskammer beschließt über den zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgabe erforderlichen Kostenaufwand und ordnet ihr Cassen- und Rechnungswesen selbstständig.

Sie nimmt die von ihr für erforderlich erachteten Arbeitskräfte an, setzt die Vergütungen für dieselben fest und beschafft die nöthigen Räumlichkeiten.

§ 24.

Die Mitglieder versehen ihre Geschäfte unentgeltlich. Nur die durch Erledigung einzelner Aufträge erwachsenden baaren Auslagen werden ihnen erstattet.

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

§ 25.

Die Handelskammer hat alljährlich einen Etat aufzustellen, öffentlich bekannt zu machen und dem Regierungspräsidenten mitzutheilen.

§ 26.

Soweit die in dem Haushaltsplane veranschlagten Kosten der Handelskammerverwaltung nicht durch besondere Einnahmen gedeckt werden, werden sie auf die Wahlberechtigten (§§ 3 und 4) umgelegt. Den Maßstab bildet die staatlich veranlagte Gewerbesteuer. Dabei bleibt derjenige Theil der Gewerbesteuer außer Anrechnung, der auf Niederlassungen, Betriebe oder Betriebsstätten entfällt, die ihren Sitz nicht im Handelskammerbezirk haben, oder hinsichtlich welcher ihren Besitzern das Recht, an den Handelskammerwahlen Theil zu nehmen, nicht zusteht.

In Gemeinden, die eine besondere Gewerbesteuer eingeführt haben (§ 29 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893), kann auf Grund Beschlusses der Handelskammer nach Anhörung der Betheiligten der auf die Wahlberechtigten der Gemeinde entfallende Betrag an Handelskammerbeiträgen durch Zuschläge zu der besonderen Gewerbesteuer aufgebracht werden. Dieser Beschluß bedarf der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe.

§ 27.

Das Ergebnis der Veranlagung zur Gewerbesteuer sowie etwa später eintretende Veränderungen werden der Handelskammer von den Steueraussschüssen kostenfrei mitgetheilt. Insoweit die Veranlagung sich auf mehrere Niederlassungen, Betriebe oder Betriebsstätten eines Beitragspflichtigen erstreckt, die ihren Sitz nicht sämtlich im Bezirk einer Handelskammer haben oder hinsichtlich welcher ihren Besitzern das Recht, an den Handelskammerwahlen Theil zu nehmen, nicht zusteht, ist auf Antrag der Handelskammer vom Vorsitzenden des Steueraussschusses der auf die abgabepflichtigen Niederlassungen, Betriebe oder Betriebsstätten entfallende Theilbetrag festzustellen und den Abgabepflichtigen mitzutheilen.

Demselben steht binnen einer Ausschlussfrist von vier Wochen die Berufung an die Bezirksregierung, deren Entscheidung endgültig ist, zu.

Die Handelskammer stellt die Beiträge fest.

§ 28.

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

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

§ 29.

Einsprüche gegen die Heranziehung zu Handelskammerbeiträgen sind innerhalb zweier Wochen nach der Zahlungsaufforderung bei der Handelskammer anzubringen, die darüber beschließt. Gegen den Beschluß findet innerhalb zweier Wochen nach der Zustellung die Klage beim Bezirksausschusse statt, gegen dessen Endurtheil nur das Rechtsmittel der Revision zulässig ist.

Der Einspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

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

§ 30.

Die Handelskammer ist befugt, zur Deckung der Kosten von Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die für einzelne Theile des Handelskammerbezirks oder für einzelne Betriebszweige ausschließlich bestimmt sind, oder ihnen vorzugsweise zu Gute kommen, die Beitragspflichtigen dieser Bezirkstheile oder Betriebszweige zu besonderen Beiträgen heranzuziehen. Bevor solche Anstalten, Anlagen und Einrichtungen ins Leben gerufen werden, ist den Betheiligten Gelegenheit zu geben, sich über deren Zweckmäßigkeit zu äußern.

Zur Verwaltung solcher Einrichtungen sind Vertreter der betheiligten Bezirkstheile oder Betriebszweige in angemessener Zahl heranzuziehen; sie kann örtlichen oder fachlichen Ausschüssen übertragen werden, die aus Mitgliedern der Handelskammer und Vertretern der betheiligten Bezirkstheile oder Betriebszweige zu bilden sind.

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

§ 31.

Einer vorgängigen Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe bedarf es, wenn die Beschaffung des Aufwandes für ein Jahr einen zehn Prozent der Gewerbesteuer übersteigenden Zuschlag zu derselben erfordert.

In diesem Falle kann der Minister für Handel und Gewerbe die etatsmäßigen Kosten in der Gesamtsumme soweit herabsetzen, daß der zu ihrer Deckung erforderliche Zuschlag nicht mehr als zehn Prozent der Gewerbesteuer beträgt.

Geschäftsführung.

§ 32.

Zu Anfang jeden Jahres wählt die Handelskammer aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen oder zwei Stellvertreter desselben. Im Falle des Ausscheidens des Vorsitzenden oder seiner Stellvertreter vor der gesetzlichen Zeit erfolgt eine Neuwahl für den Rest dieser Zeit.

§ 33.

Die Handelskammern können die Oeffentlichkeit ihrer Sitzungen beschließen.

Ausgenommen von der öffentlichen Berathung sind diejenigen Gegenstände, welche in einzelnen Fällen den Handelskammern als für die Oeffentlichkeit nicht geeignet von den Behörden bezeichnet oder von ihnen selbst als zur öffentlichen Berathung nicht geeignet befunden werden.

§ 34.

Die Beschlüsse der Handelskammern werden — außer den in den §§ 19 und 20 bestimmten Fällen — durch Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Bei Wahlen findet das im ersten Absätze des § 14 bestimmte Verfahren statt. Um einen gültigen Beschluß zu fassen, ist die Ladung aller Mitglieder unter Mittheilung der Berathungsgegenstände und die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Ueber jede Berathung ist ein Protokoll aufzunehmen.

§ 35.

Die Handelskammer hat die Rechte einer juristischen Person.

Sie wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden oder seinen Stellvertreter.

Urkunden, die die Handelskammer vermögensrechtlich verpflichten sollen, müssen unter ihrem Namen von dem Vorsitzenden oder seinem Stellvertreter und einem Mitgliede der Handelskammer vollzogen werden.

Sie führt ein den heraldischen Adler enthaltendes Siegel mit der Umschrift: „Handelskammer zu (für)“

§ 36.

Den Handelskammern ist gestattet, ihre Berichte unmittelbar an die Zentralbehörden zu erstatten.

Sie haben von den an die Zentralbehörden erstatteten Berichten derjenigen Provinzialbehörde, in deren Geschäftskreis der Gegenstand fällt, Mittheilung zu machen.

§ 37.

Die näheren Bestimmungen über die Geschäftsführung werden von der Handelskammer in einer dem Regierungspräsidenten mitzutheilenden Geschäftsordnung getroffen.

Geschäftskreis.

§ 38.

Der Geschäftskreis der Handelskammern wird im Allgemeinen durch ihre Bestimmung (§ 1) begrenzt.

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

§ 39.

Alljährlich bis spätestens Ende Juni haben die Handelskammern über die Lage und den Gang des Handels während des vorhergegangenen Jahres an den Minister für Handel und Gewerbe zu berichten und den Bericht im Druck zu vervielfältigen.

Außerdem sind sie verpflichtet, durch die öffentlichen Blätter oder in sonst geeigneter Weise den Handel- und Gewerbetreibenden ihres Bezirks fortlaufende Mittheilungen aus den Berathungsprotokollen zu machen, sowie summarisch von ihren Einnahmen und Ausgaben Kenntniß zu geben.

§ 40.

An denjenigen Orten, an welchen Handelskammern ihren Sitz haben, werden von diesen die Handelsmäkler — unter Vorbehalt der Bestätigung des Regierungspräsidenten — ernannt.

§ 41.

Börsen und andere für den Handelsverkehr bestehende öffentliche Anstalten können unter die Aufsicht der Handelskammer gestellt werden.

§ 42.

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

Der Handelskammer liegt ferner die Ausstellung von Ursprungszeugnissen und anderen dem Handelsverkehre dienende Bescheinigungen ob.

Beaufsichtigung. Auflösung.

§ 43.

Die Handelskammer unterliegt der Aufsicht des Ministers für Handel und Gewerbe.

Auf Antrag desselben kann eine Handelskammer durch Beschluß des Staatsministeriums aufgelöst werden. Es sind sodann Neuwahlen anzuordnen, die innerhalb dreier Monate vom Tage der Auflösung an erfolgen müssen.

Ueber die Geschäftsführung und Vermögensverwaltung der Handelskammer während der Zwischenzeit trifft der Minister für Handel und Gewerbe die erforderlichen Anordnungen.

Uebergangs- und Schlußbestimmungen.

§ 44.

Auf die zu Berlin, Stettin, Magdeburg, Tilsit, Königsberg, Danzig, Memel und Elbing bestehenden kaufmännischen Korporationen und auf das

Kommerzkollegium zu Altona findet dieses Gesetz mit Ausnahme der §§ 33, 38 und 42 keine Anwendung.

Die in Absatz 1 aufgeführten Körperschaften sind befugt, sich in Handelskammern umzuwandeln oder, falls eine Handelskammer für den Bezirk besteht, sich mit dieser zu vereinigen.

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

Zur Vereinigung mit einer schon bestehenden Handelskammer bedarf es eines mit dieser zu vereinbarenden Statuts, welches der Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe unterliegt.

§ 45.

Alle entgegenstehenden Gesetze und Verordnungen treten außer Kraft.

§ 46.

Vor dem 1. April 1898 sind für die zur Zeit bestehenden Handelskammern Neuwahlen der Mitglieder mit der Maßgabe vorzunehmen, daß die ersten, darauf folgenden Ergänzungswahlen (§ 16) vor Schluß des Jahres 1899 stattfinden. Bis zur Vollziehung der Neuwahlen bleiben die derzeitigen Mitglieder der Handelskammern im Amte.

§ 47.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes ist der Minister für Handel und Gewerbe beauftragt."

Unter dem 31. August ging den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen folgender Erlaß aus dem Handelsministerium zu:

"Eine der bedeutungsvollsten Aenderungen, welche in der Ordnung des Handelskammerwesens zu Folge des Gesetzes vom 19. August d. Js. (Ges. Samml. S. 343 flg.), betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870, eintreten, ist die Neugestaltung des Wahlverfahrens. Gingen bisher die Mitglieder der Handelskammern aus allgemeinen, gleichen, durch Abgabe verschlossener Stimmzettel zu vollziehenden Wahlen hervor, so ist durch § 10 Abs. 1 des Gesetzes in der Fassung der Novelle den Handelskammern die autonome Regelung des Wahlsystems und durch § 14 Abs. 2 a. a. O. die Regelung des Wahlverfahrens überlassen, vorbehaltlich ministerieller Genehmigung der zu dem Zwecke zu erlassenden Statuten. Nur subsidiär, insoweit von dieser Befugniß kein Gebrauch gemacht ist, tritt das im § 10 Abs. 3 vorgesehene Dreiklassensystem und das im

§ 14 Abs. 1 vorgesehene auf geheimer persönlicher Abstimmung und absoluter Stimmenmehrheit beruhende Wahlverfahren ein.

Nach § 46 des Gesetzes in seiner neuen Fassung sind vor dem 1. April 1898 für alle Handelskammern Neuwahlen der Mitglieder vorzunehmen. Nach der Absicht des Gesetzes soll durch die Hinausschiebung dieses Termins den Handelskammern die Möglichkeit gegeben werden, zuvor auf Grund der §§ 10 Abs. 1 und 14 Abs. 2 Statuten zu erlassen, die alsdann die Unterlage zu den Neuwahlen zu bilden haben würden. Dies kann, da die zur Vorbereitung der Wahlen erforderliche Feststellung der Liste der Wähler (§ 11 des Gesetzes) einen Zeitraum von etwa acht Wochen erheischt, nur dann geschehen, wenn die Statuten spätestens im Januar 1898 meine Bestätigung finden. Den Abschluß der Prüfung der Statuten zu diesem Zeitpunkte kann ich aber nur den Handelskammern in Aussicht stellen, welche mir die Statuten vor Ablauf des Monats Oktober d. Js. vorlegen.

Wenn keine Statuten erlassen werden, so sind die Neuwahlen nach § 10 Abs. 3 a. a. D. in der Weise zu vollziehen, daß unter Zugrundelegung des Ergebnisses der Gewerbesteuerveranlagung drei Wahlabtheilungen gebildet werden, deren jede ein Drittel der Kammermitglieder wählt. Die Bildung der Abtheilungen erfolgt durch die Handelskammer; wenn innerhalb der Wahlabtheilungen noch örtlich abgegrenzte Wahlbezirke gebildet werden sollen, so ist dazu meine Genehmigung einzuholen. Werden die Wahlen auf Grund des subsidiären Wahlsystems des § 10 Abs. 3 vollzogen, so sind — worauf besonders zu achten ist — alle nach § 3 Wahlberechtigten befugt, an der Wahl Theil zu nehmen. Ein etwa eingeführter Zensus, wonach das Wahlrecht von der Veranlagung zu einem bestimmten Satze oder in einer bestimmten Klasse der Gewerbesteuer abhängig gemacht ist (§ 4 a. a. D.), tritt für diese Wahlen außer Wirksamkeit.

In Betreff des Erlasses von Statuten bemerke ich Folgendes:

1. Was das Wahlsystem anlangt, so kann sich die Handelskammer nach § 10 Abs. 1 entschließen:

- entweder für das allgemeine gleiche Wahlrecht,
- oder für Wahlen nach Abtheilungen,
- oder für eine Abstufung des Wahlrechts nach der Höhe der Handelskammerbeiträge (Proportionalwahlsystem).

Die Bildung von Wahlabtheilungen kann ebensowohl unter Zugrundelegung der Gewerbesteuer oder der Handelskammerbeiträge als nach Umfang der Betriebe oder nach Betriebszweigen geschehen. Wahlbezirke können innerhalb der einzelnen Wahlabtheilungen gebildet werden; es ist aber auch zulässig, den Handelskammerbezirk zunächst in Wahlbezirke zu theilen und innerhalb der einzelnen Wahlbezirke Abtheilungen einzurichten.

2. Bei der Regelung des Wahlsystems ist zu prüfen, inwieweit ein Zensus gemäß § 4 etwa einzuführen oder an dem bereits eingeführten Zensus etwa festzuhalten sei. Die Berechtigung eines Zensus ist in der Regel für solche Fälle anzuerkennen, in welchen die Handelskammer an dem allgemeinen gleichen Wahlrecht festhält. Insoweit dagegen durch Einführung eines proportionalen Wahlsystems oder durch Einrichtungen von Wahlabtheilungen dafür gesorgt wird, daß das zahlenmäßige Uebergewicht der kleineren Betriebe einer angemessenen Vertretung der größeren Betriebe nicht entgegensteht, wird ein Zensus entbehrt und seine Berechtigung nur auf besondere Verhältnisse des Handelskammerbezirks gegründet werden können.

3. Durch die Bestimmung des § 14 Abs. 2 ist die Möglichkeit gewährt, einerseits das geheime Wahlverfahren des Abs. 1 durch öffentliche Stimmenabgabe zu ersetzen, andererseits das Wahlverfahren einfacher zu gestalten als es im Abs. 1 geschehen ist. Letzteres besonders in der Richtung, daß den Wählern die Uebersendung des Stimmzettels statt der persönlichen Abgabe gestattet wird, und daß die Wahlen nicht nach absoluter, sondern nach relativer Mehrheit vollzogen werden.

4. Ein Beschluß der Handelskammer, durch den Stellvertreter neben den Mitgliedern eingeführt werden, bedarf an sich keiner staatlichen Genehmigung. Bei statutarischer Regelung des Wahlsystems muß jedoch im Statute auch darüber Bestimmung getroffen werden, wie die Stellvertreter sich auf Wahlbezirke und Wahlabtheilungen vertheilen.

5. Die allgemeine Zulassung von Prokuristen zur Stimmenabgabe (§ 5 Abs. 3), welche nach § 7 Abs. 1 deren Wählbarkeit zu Mitgliedern der Handelskammer — jedoch mit der daselbst angeführten Einschränkung — zur Folge hat, kann ebenfalls von der Handelskammer ohne ministerielle Genehmigung beschlossen werden. Nichtsdestoweniger wird es sich empfehlen, die zur Ausführung eines solchen Beschlusses nothwendigen Bestimmungen in das Statut aufzunehmen, um alle auf die Wahlen bezüglichen Vorschriften an einer Stelle zu vereinen.

6. Das Statut wird hiernach zweckmäßig in zwei Abschnitte getheilt, von denen der erste das Wahlsystem, der zweite aber das Wahlverfahren regelt. Im ersten wird über das Wahlsystem, die Errichtung von Wahlabtheilungen und Wahlbezirken, die Vertheilung der Mitglieder auf die Wahlabtheilungen und die Wahlbezirke, ferner über den Zensus Bestimmung zu treffen und eintretenden Falls die Vertheilung der Stellvertreter auf die Wahlabtheilungen und Wahlbezirke zu ordnen, im zweiten neben dem Wahlverfahren die Stimmenabgabe durch die Prokuristen zu regeln sein.

Bei der großen Mannigfaltigkeit der statutarischen Regelung, die das Gesetz ermöglicht, ist es nicht angängig, ein Musterstatut zu entwerfen, das

den Handelskammern als Richtschnur mitgetheilt werden könnte. Ich bin aber gern bereit, den einzelnen Kammern bei etwa entstehenden Zweifeln und Schwierigkeiten mit Rath zur Seite zu stehen.“

Bei der Berathung über die Wahlstatuten sah die Kammer davon ab, durch Einführung eines Zensus einen Theil der kleineren Betriebe von der Handelskammerorganisation auszuschließen, doch hielt sie es für gerechtfertigt, die Wahlen in 2 Abtheilungen vorzunehmen, wofür sie sich ja auch bereits früher ausgesprochen hatte. In der ersten Abtheilung sollten die Höchstbesteuerten bis einschließlich 96 Mark Gewerbesteuer wählen, in der zweiten Abtheilung die übrigen. Die Prokuristen sollten zur vertretungsweisen Abgabe der Wahlstimme zugelassen werden. Da jedoch die Bestimmung zugefügt wurde, daß Statutenänderungen nur mit einer Mehrheit von zwei Dritttheilen der Mitglieder gefaßt werden sollten, fand der erste Statutenentwurf die ministerielle Genehmigung nicht. Diese Bestimmung ist rechtlich unzulässig, weil Beschlüsse der Handelskammern gemäß § 34 des Handelskammergesetzes — außer den in den §§ 19 und 21 vorgesehenen Fällen — durch Stimmenmehrheit gefaßt werden. Die darauf abgeänderten Statuten wurden unter dem 30. Oktober in nachstehender Form genehmigt:

„Auf Grund der §§ 5 Abs. III, 10 Abs. I, 14 Abs. II des Gesetzes über die Handelskammern vom $\frac{24. \text{Februar } 1870}{19. \text{August } 1897}$ erläßt die Handelskammer für Kreis Thorn folgendes Statut zur Regelung der Wahlen ihrer Mitglieder.

I. Bezirk der Handelskammer.

§ 1.

Die Handelskammer hat ihren Sitz in Thorn und führt den Namen „Handelskammer für Kreis Thorn“. Sie umfaßt den Kreis Thorn und diejenigen Orte des im Jahre 1887 neugebildeten Kreises Briesen, welche früher zum Kreise Thorn gehörten.

II. Wahlsystem.

§ 2.

Die Zahl der aus Wahlen der Wahlberechtigten des Handelskammerbezirks hervorgehenden Mitglieder der Handelskammer ist auf 12 festgesetzt.

§ 3.

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

Die erste Abtheilung besteht aus den Betrieben, auf welche die höchsten Beträge der Gewerbesteuer bis einschl. 96 Mk. entfallen; die zweite Abtheilung besteht aus den Betrieben, welche unter 96 Mk. Gewerbesteuer zahlen.

§ 4.

Jede Abtheilung wählt die Hälfte der Handelskammermitglieder, ohne dabei an die Wähler der Abtheilung gebunden zu sein.

§ 5.

Alle zwei Jahre scheidet vier Mitglieder aus und werden durch Neuwahlen ersetzt. Die eine Hälfte der Ausscheidenden muß stets von der 1. Wahlabtheilung, die andere von der zweiten Abtheilung gewählt sein.

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

§ 6.

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

III. Wahlverfahren.

§ 7.

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

§ 8.

Ungültig sind diejenigen Stimmzettel, welche mehr Namen enthalten, als Mitglieder in dem Wahlgange zu wählen sind.

§ 9.

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

§ 10.

Die zweite Abtheilung wählt vor der ersten Abtheilung der Wahlberechtigten.

§ 11.

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

§ 12.

Ueber die Anerkennung der nach § 11 von dem zur Vertretung berechtigten Prokuristen beigebrachte Vollmacht entscheidet der Wahlkommissar endgültig."

Zu den §§ 42 und 44 des Handelskammergesetzes, wonach die Handelskammern ermächtigt sind, Dispacheure und solche Gewerbetreibende der in § 36 der Reichs-Gewerbeordnung bezeichneten Art, deren Thätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, öffentlich anzustellen und zu beeidigen, hat der Herr Minister für Handel und Gewerbe die Bestimmung getroffen, daß der Eid

in öffentlicher Sitzung zu leisten ist, wobei die Eidesworte vom Vorsitzenden zu verlesen und von dem zu Vereidigenden nachzusprechen sind. Die Eidesformel lautet: „Ich,, schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß ich als öffentlich angestellter die bestehenden Vorschriften getreulich beobachten und die mir obliegenden Pflichten gewissenhaft erfüllen werde. So wahr mir Gott helfe.“ Dem Schwörenden bleibt die Beifügung einer seinem Glaubensbekenntniß entsprechenden Bethenerung überlassen. Mit ministerieller Genehmigung können Abweichungen von dieser Form der Vereidigung in den Geschäftsordnungen vorgesehen werden.

2. Das Börsengesetz.

Daß das Börsengesetz in seiner jetzigen Form nicht bestehen bleiben kann, ist wohl eine in den weitesten Kreisen gehegte Ueberzeugung; trotzdem konnte man sich nicht der Hoffnung hingeben, daß der Reichstag, der das Gesetz kaum vor Jahresfrist verabschiedet hat, jetzt schon geneigt sein könnte, in seine Aufhebung zu willigen. Die schädlichen Wirkungen müssen sich namentlich den Landwirthen noch deutlicher zeigen, ehe an eine Umkehr zu denken ist. In unseren Spezialberichten ist schon im Vorjahre darauf hingewiesen worden, welche Schädigungen den Landwirthen zu Zeiten sinkender Getreidepreise durch den Wegfall des Getreideterminhandels entstehen werden; die preis sinkende Tendenz ist auch jetzt schon vorhanden, sie kommt den Getreideproduzenten aber nicht zum Bewußtsein, da die absoluten Preise gestiegen sind. So wenig aussichtsvoll daher auch die an den deutschen Reichskanzler gerichtete Eingabe der Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg, beim Bundesrath und Reichstag, die baldigste Aufhebung des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896 veranlassen zu wollen, ist, so ist das Vorgehen an sich dankenswerth als der erste Schritt zur Umgestaltung des legislativen Mißgriffs. Wir haben uns dem Vorgehen der Bromberger Kammer zwar nicht angeschlossen, jedoch den Beschluß gefaßt, den gleichen Antrag zu stellen, sobald die politische Situation den Schritt als aussichtsreicher erkennen läßt.

3. Reexpeditionstarif für Futtermittel.

Im Juli fragte die königliche Eisenbahndirektion in Bromberg an, ob ein thatsächliches Bedürfniß vorliege, die Auffackung der über Alexandrow lose eingehenden russischen Kleiefendungen dort auch ferner noch zuzulassen, nachdem der Sackzoll durch den deutsch-russischen Handelsvertrag im Jahre 1894 aufgehoben sei und somit die Gründe, die s. B. zur Einführung des Sackungsverfahrens geführt hätten, nicht mehr beständen. Wir erwiderten darauf, daß die Zulassung der Auffackung in Thorn im Interesse unseres Futtermittelhandels nach wie vor wünschenswerth sei und begründeten dies

wie folgt: „Von der Möglichkeit, die Auffackung in Alexandrowo vornehmen zu lassen, kann der Handel auch heute, nach Aufhebung des Sackzolls, wegen der damit verbundenen Mehrkosten und Unbequemlichkeiten keinen Gebrauch machen. Es muß nämlich für die Bescheinigung, welche zur zollfreien Wiedereinfuhr der Säcke berechtigt, eine Deklarationsgebühr bezahlt werden; sodann wären die Händler jedenfalls, damit beim Eintreffen von Kleiesendungen kein Aufenthalt entsteht, genöthigt, dauernde Niederlagen von Säcken zu errichten. Ferner herrscht in Alexandrowo öfter Wagenmangel, auch ist eine genügende Zahl von Arbeitskräften nicht vorhanden, sodas Zeit- und damit Geldverluste eintreten würden. Wenn allerdings die Auffackung in Thorn nicht weiter gestattet werden würde, so stände wohl zu erwarten, daß in Alexandrowo die nöthigen Arbeitskräfte beschafft würden, dafür verlören aber unsere deutschen Arbeiter einen Theil ihres Verdienstes: ein sicherlich wenig wünschenswerther Erfolg. Beim Wegfall der Auffackung in Thorn könnte also in Alexandrowo kein genügender Ersatz geschaffen werden. Da nun aber die Kleiesendungen nicht im losen Zustande an die Konsumenten und kleineren Händler versandt werden können, so würde auch künftig eine Umsackung in Thorn stattfinden müssen, nur würde dann für die Strecke Thorn—Endstation die höhere Fracht in Anwendung kommen; die hierdurch eintretende Mehrbelastung des Kleieverkehrs würde allein für den Thorner Kleihandel ca. 80—100000 Mark betragen, die auf die Konsumenten abgewälzt werden müßten. Die weitere Folge würde eine Verringerung des Konsums und damit der Transporte sein; Eisenbahnverwaltung, Landwirtschaft und Handel würden also gleich ungünstig beeinflusst werden. Unser Futtermittelhandel würde aber gänzlich ruiniert werden, wenn für Thorn die Aufhebung des Sackungsverfahrens beschlossen werden würde, während gleichzeitig andere Stationen, wie z. B. Posen, es beibehielten.

Wir sind der festen Ueberzeugung, daß die königliche Eisenbahndirection eine derartige Schädigung Thorns zu verhindern wissen wird.

Nur dann könnten wir uns dafür aussprechen, daß die Auffackung, die ja allerdings der Bahnverwaltung erheblichen Mehraufwand an Arbeit verursacht, nicht weiter zugelassen wird, wenn für Thorn ein sogenannter Reexpeditionstarif eingeführt werden würde, und zwar schlagen wir vor, diesen Tarif dergestalt festzusetzen, daß die aus Rußland kommenden Wagenladungen eine noch näher zu bestimmende Zeit lang hier eingelagert werden dürfen, um dann bei Nachweis der Identität unter Anrechnung der Fracht Alexandrowo—Endstation weiter verfrachtet zu werden. Wenn irgend angängig, müßte dieser Tarif alle russischen landwirthschaftlichen Ausfuhrprodukte, mit Ausnahme von Getreide, umfassen; jedenfalls wäre aber, hauptsächlich im Interesse unserer Landwirtschaft zu wünschen, daß neben Kleie auch Delfuchen

in den Genuß dieses Tarifs tritt. In der Forderung eines solchen Tarifs liegt sicher nichts Unbilliges, da ja von den Interessenten keine besonderen Nachlässe, sondern lediglich Erleichterungen des Verkehrs gewünscht werden.

Für den von uns befürworteten Reexpeditionstarif liegen außer den angeführten noch andere gewichtige Gründe vor. 3. Zt. ist man in Alexandrowo damit beschäftigt, große Speicherranlagen zu errichten, welche zur Aufstapelung von Getreide, Futtermitteln u. A. dienen sollen. Nach Fertigstellung dieser Anlagen können die dort eingelagerten Produkte unter Benutzung des günstigsten Frachttarifs zur Versendung gelangen, wodurch namentlich dem Futtermittelhandel Thorns die schwersten Schädigungen drohen. Dieser Handel wird sich größtentheils wegziehen, unsere Speicher auf dem Thorer Hauptbahnhofe werden entwerthet und eine große Anzahl von Arbeitern, die jetzt bei gutem Lohne beschäftigt werden können, wird brotlos werden, wenn die Gefahr nicht dadurch beseitigt wird, daß Thorn den von uns befürworteten Reexpeditionstarif erhält und somit Alexandrowo tarifmäßig gleich günstig gestellt wird.

Wir richten daher an die Königliche Eisenbahndirektion die ergebene Bitte, dahin wirken zu wollen, daß Thorn einen solchen Reexpeditionstarif erhält; ferner bitten wir, daß jedenfalls, so lange ein derartiger Tarif für Thorn nicht besteht, die Auffackung der über Alexandrowo lose eingehenden russischen Kleie sendungen hier auch ferner zugelassen wird.“

Hierauf ging uns von der Eisenbahndirektion der Bescheid zu, daß man das zur Zeit bestehende Kleie-Auffackungsverfahren auch ferner zulassen werde, dem Antrag auf Erstellung eines Reexpeditionstarifs für Kleie zc. russischen Ursprungs könne jedoch nicht nachgegeben werden, da nach den angestellten Erhebungen eine Schädigung der einheimischen Mühlenindustrie zu befürchten sei; diese Auffassung werde auch von der Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreußen getheilt.

Wir luden darauf die hervorragendsten Mühlenindustriellen unserer Gegend zu einer Besprechung dieser Angelegenheit ein, wobei uns allseitig bestätigt wurde, daß von der Einführung des von uns angestrebten Reexpeditionstarifs für Kleie zc. eine Schädigung der einheimischen Mühlenindustrie nicht zu befürchten sei. Wir wandten uns hierauf nochmals an die Eisenbahndirektion zu Bromberg und suchten gleichzeitig auch die Bedenken der Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreußen durch ausführliche Darlegung des Sachverhalts zu zerstreuen. Darauf erwiderte die Landwirtschaftskammer unter dem 25. Februar:

„In Beantwortung Ihres sehr geehrten Schreibens vom 8. Februar d. J. bedauern wir, bei unserem ablehnenden Votum betreffend die Einführung des Reexpeditionstarifs für Thorn beharren zu müssen. Bei der Begründung

unseres ersten ablehnenden Bescheides an die Eisenbahn-Verwaltung nahmen wir an, daß die Futtermittel durch Einführung des Reexpeditionstarifs für die Landwirthe allerdings billiger würden, daß dadurch aber unsere so wie so schwer bedrängten Binnenmüller, welche die direktesten Abnehmer für das Getreide der Landwirthe sind, noch mehr leiden würden. Nach Ihren eigenen Ausführungen trifft nun unsere erste Annahme nicht zu, ja wir müssen sogar befürchten, daß durch die Einführung des Reexpeditionstarifs die Thorner Kaufleute zur Spekulation angeregt werden, da sie nunmehr 6 Wochen Zeit haben, ehe sie die von Rußland eingeführten Futtermittel verkaufen müssen. Sie werden also bei billigen Preisen durch Zurückhalten der Waare diesen zu heben suchen. Außerdem werden nicht sie, sondern die Landwirthe die Kosten des Transports nach und von dem Speicher, sowie die Einlagerung tragen müssen. Daß die Müller Ihres Bezirks Ihrer Ansicht sind, findet unserer Ueberzeugung nach seine Erklärung darin, daß sich dieselben durch Zurückhaltung der Futtermittel seitens der Thorner Kaufleute höhere Preise versprechen, theils darin, daß sie durch Einführung des Reexpeditionstarifs selber in der Lage sind, günstige Geschäfte mit russischen Futtermitteln zu machen.

Die wirklichen Binnenmüller werden aber einen ganz anderen Standpunkt in der Frage einnehmen, weil sie diese Vortheile nicht genießen können. Was schließlich die Verdrängung des Handels von Thorn nach Alexandrowo betrifft, so fürchten wir dieselbe nicht, da ein direktes Geschäft seitens der russischen Kaufleute mit den hiesigen Landwirthen ausgeschlossen ist; dasselbe muß nach wie vor durch die Hand deutscher Kaufleute gehen und naturgemäß stehen dabei die Thorner Geschäftsleute im Vordergrund.“

Wir schrieben darauf zurück: „Es handelt sich hierbei absolut nicht um einen direkten, den Importeuren zuzuwendenden Vortheil, sondern nur um eine Verkehrs erleichterung, die schließlich unzweifelhaft der Landwirthschaft zu Gute kommt und dem Müllereigewerbe nicht den geringsten Schaden zufügen kann. Gegenüber dem jetzt bestehenden Transittarif bedeutet der gebrochene Tarif Alexandrowo—Thorn und Thorn—Endstation eine durchschnittliche Erhöhung von 2—3 Pfg. pro Zentner, also einen Betrag, der doch wahrlich zur Spekulation nicht anreizen kann und wird. Hingegen bedeutet diese Kleinigkeit für den Handel nahezu die Hälfte des durchschnittlichen Gewinns bei den Massengütern. Wenn, wie Sie richtig bemerken, die Kosten der Einlagerung u. d. Landwirthschaft zur Last fallen, so geschieht dies doch auch natürlich in verstärktem Maße mit der hohen Fracht im gebrochenen Verkehr. Und daß trotz des Fehlens eines Reexpeditionstarifs große Mengen hier eingelagert werden, beweist die Ueberfüllung der Lagerräume auf dem hiesigen Hauptbahnhof.“

Es ist ohne Weiteres zuzugeben, daß die inländischen Landwirthe mit den russischen Händlern und Müllern nicht direkt in Verbindung treten, aber das hindert doch nicht, daß die russischen Arbeiter die Arbeit der inländischen hiesigen Träger verrichten und denen den Verdienst nehmen, denn die in Alexandrowo von den Lagerspeichern ausgehenden Waaren werden dort fertig gestellt und durch Vermittelung inländischer Händler in die einzelnen Kanäle geleitet. Dies ist leider rascher eingetreten als wir vermutheten, denn das neuerrichtete Lagerhaus in Alexandrowo birgt bereits ansehnliche Mengen Futtermittel. Inhaber des Speichers offeriren die Kleie gefackt und haben Fürsorge getroffen, daß die leeren Säcke zollfrei die russische Grenze zurück passiren können.

Es liegt nach Gesagtem auf der Hand, daß die Müller des hiesigen Bezirks gar kein wahrnehmbares Interesse an einem Reexpeditionstarif haben können, denn er kommt ihnen nicht zu Gute. Andererseits ist jeder Nachtheil für die Binnenmüllerei ausgeschlossen. Erstere haben nur im allgemeinen Interesse die Erklärung abgegeben, daß sie für ihr Gewerbe in der Gewährung unseres Wunsches keinen Nachtheil erblicken und wir hoffen, daß es uns nunmehr gelungen ist auch Sie hiervon zu überzeugen.“

Leider haben wir uns hierin getäuscht, denn die Landwirthschaftskammer übersandte uns unter dem 31. März nachstehendes Schreiben :

„Auf Ihr geehrtes Schreiben vom 3. d. Mts. erwidern wir ergebenst, daß wir durch Ihre letzten Mittheilungen unsere im Schreiben vom 25. Februar ex. entwickelten Gründe gegen Einführung des Reexpeditionstarifs nicht als widerlegt ansehen können. Unsere Ansicht, daß der Reexpeditionstarif den Binnenmüllern schadet, findet übrigens auch bei Vertretern des Mühlengewerbes Zustimmung und wie Ihnen bekannt sein dürfte hat sich ja auch die fiskalische Mühlen-Administration in Bromberg entschieden gegen den Reexpeditionstarif ausgesprochen.

Vor Allem finden wir in Ihrem Schreiben unsere Annahme, daß durch die Möglichkeit einer gewissermaßen billigeren sechswochentlichen Einlagerung der Kleie in Thorn Anreiz zur Spekulation liegt, nicht widerlegt. Unserer Ansicht nach ist es eben ganz natürlich, daß die interessirten Kreise bei niedrigen Preisen durch Zurückhalten der Waare auf eine Preiserhöhung zu ihrem Vortheil hinwirken werden. Es ist uns auch nicht die mindeste Gewähr gegeben, daß derartige Manipulationen, die für den Landwirth die Vertheuerung eines der gebräuchlichsten Futtermittel bedeuten, nicht gemacht werden. Man wird uns aber nicht zumuthen können, daß wir einer Maßnahme zustimmen, welche mit größter Wahrscheinlichkeit eine Vertheuerung des Futtermittels bedeutet. Wenn auch, wie Sie anführen, durch Einführung des Reexpeditionstarifs der Gewinn pro Zentner nur 2—3 Pfennige beträgt,

der zur Spekulation nicht anreizen könne, so geben Sie doch unmittelbar darauf zu, daß diese „Kleinigkeit für den Handel nahezu die Hälfte des durchschnittlichen Gewinnes bei Massengütern bedeutet“. — Dieser allerdings geringe Gewinn wird sich aber im geeigneten Moment der Zurückhaltung der Waare zum Zwecke der Preissteigerung wesentlich erhöhen zum Schaden der Landwirthschaft. Auch die Binnenmüller werden durch den Reexpeditionstarif geschädigt, da sie für den Versandt ihrer Mele im Gegensatz zu den Thorer Kaufleuten keinerlei Begünstigung haben. Ebenso ergeht es den andern Grenzstationen.

Wenn wir auch endlich zugeben, daß die beantragte Maßnahme eine Verkehrserleichterung ist, so trifft dies doch allein für Thorn zu, und es kann unmöglich von uns verlangt werden, daß wir allen Verkehrserleichterungen, welche nur für einzelne Orte oder einzelne Gewerbe getroffen werden sollen, unsere Zustimmung geben. Deshalb und weil wir, wie schon im vorigen Bericht hervorgehoben, eine Schädigung der Binnenmüllerei und der Landwirthschaft in der Einführung desselben erblicken, erklären wir uns nach wie vor gegen den Reexpeditionstarif.“

Auch die Königliche Eisenbahn-Direktion in Bromberg schrieb, daß es bei dem ablehnenden Bescheid sein Bewenden haben müsse, da die für die Ablehnung des Antrages s. B. maßgebend gewesenen Gründe nach dem Ergebnisse der nochmals angestellten Erhebungen bestehen geblieben seien.

4. Steinkohlenfrachtsätze.

In der dritten ordentlichen Sitzung des Bezirks-Eisenbahn-Rathes für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg am 30. Juni 1896 ist mit großer Stimmenmehrheit der Beschluß gefaßt worden, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, eine Ermäßigung der Steinkohlenfrachten von 1,46 Pf. für das Tonnenkilometer bei Sendungen in Wagenladungen von den schlesischen Grubenstationen nach den Stationen der preussischen Staatsbahnen in den Direktionsbezirken Bromberg, Danzig und Königsberg eintreten zu lassen. Hierzu theilte uns die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg unter dem 2. September 1897 mit, daß man, da diesem Antrage wenigstens für den Bezug auf weitere Entfernungen eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden könne, in Aussicht genommen habe, trotz der erst am 1. April 1897 durchgeführten allgemeinen Herabsetzung der Steinkohlenfrachtsätze auf die Sätze des Rohstofftarifs für das nördlich und nordöstlich der Linie Neustettin—König—Laskowitz—Schönsee gelegene Empfangsgebiet eine weitere Ermäßigung der Steinkohlenfrachtsätze eintreten zu lassen.

Das Schreiben fährt dann fort: „Gleichzeitig wird beabsichtigt, diese Frachtermäßigung derart durchzuführen, daß bei dieser Gelegenheit die heutigen

Massenfrachtsätze, deren Wirksamkeit durch das mit denselben verknüpfte Refaktiensystem sehr beeinträchtigt wird, zu beseitigen und dieselben im Interesse der kleinen nicht mit Massentransporten arbeitenden Konsumenten durch Einzelsätze, welche gleich bei der Auslieferung berechnet werden, zu ersetzen.

Nach Ansicht der beteiligten königlichen Eisenbahndirektionen würde dieses am zweckmäßigsten in der Weise zu erreichen sein, daß die für die einzelnen Knotenstationen (Dirschau, Marienburg, Schönsee) zur Zeit bestehenden Massenfrachtsätze in Einzelsätze umgewandelt und als solche auf die in der Richtung von den Grubenstationen vorgelegenen Stationen rückübertragen würden.

Auf diese Weise würden auch die vom 5. Juli 1888 zur Abwehr der polnischen Kohleneinfuhr eingeführten Massenfrachtsätze zum weitaus größten Theile unterboten und entbehrlich werden, und nur für diejenigen Orte, welchen damals wegen ihrer Nähe zur russischen Grenze besonders ermäßigte Frachtsätze zugebilligt wurden, auch einzelne Frachterhöhungen eintreten.

Hiervon würden besonders die Orte Thorn, Ottlotschin, Alexandrowo und die in deren nächster Nähe gelegenen Stationen betroffen werden, indem sich für diese durch die Umwandlung des bisherigen Massenfrachtsatzes für Schönsee (84,4 Pf. für 100 kg) in einen Einzelsatz und dessen Rückübertragung auf die vorgelegenen Stationen nachstehende Erhöhungen für 100 kg ergeben würden:

Für Thorn, Ottlotschin und Alexandrowo	0,06 Mk.
„ Argenau	0,01 „
„ Tauer	0,03 „
„ Papau	0,04 „
„ Schirpitz	0,06 „
„ Schulitz	0,014 „

Durch die Rückübertragung des Massenfrachtsatzes für Marienburg (87,9 Pf. für 100 kg) würden außerdem die bisherigen Frachtsätze für Culmsee um 0,045, für Ostaszewo um 0,065, für Lissomitz um 0,065, für Mocker in Westpr. um 0,085 und für Strelno um 0,013 Mk. für 100 kg erhöht werden.

Da der für die damalige Gewährung dieser Ausnahmefrachtsätze allein ausschlaggebende Wettbewerb der polnischen Kohle schon seit Jahren vollständig zurückgegangen ist, bei dem steten Steigen des Rubelkurses (217,45 gegenüber 178 im Jahre 1888) auch nicht zu erwarten steht, daß diese geringfügige Erhöhung der oberschlesischen Frachtsätze Seitens der polnischen Gruben zu einem erneuten Versuche benutzt werden könnte, ihr Produkt wieder nach Deutschland abzusetzen, würden wir an und für sich in derselben kein Hinderniß erblicken, deswegen einer allgemeinen Regelung der Stein-

Kohlenfrachtsätze und der damit verbundenen Aufhebung sämtlicher Massenfrachtsätze zu widerstreben, zumal die Frachtsätze gegenüber anderen Orten, welche unter annähernd gleichen Bedingungen arbeiten, beispielsweise Bromberg, welches einen Frachtsatz von 85,6 Pfg. für 100 kg erhalten würde, noch immer niedrig bemessen sind.

Falls daher nicht Ihrerseits für die Beibehaltung der bisherigen Massenfrachtsätze besondere ins Gewicht fallende Umstände, etwa eine dadurch zu erwartende stärkere Zufuhr an englischen Kohlen, angeführt und ziffermäßig begründet werden könnten, würden wir uns mit Rücksicht auf die dadurch für den größeren Theil der diesseitigen Stationen eintretenden Ermäßigungen dem Vorschlage der übrigen königlichen Eisenbahn-Direktionen anschließen.

Wir ersuchen jedoch ergebenst, bei diesen Erwägungen auch dem mit der Einführung von Einzelsätzen gerade für die kleineren Konsumenten, welche sich bei ihren Kohlenbezügen noch immer der Zwischenhändler bedienen müssen, verbundenen Vortheile, daß diese sogleich bei der Aufgabe berechnet werden, genügende Berücksichtigung widmen zu wollen."

Wir erwiderten darauf, daß eine derartige beschränkte Herabsetzung der Steinkohlenfrachten dem Beschluß des Bezirkseisenbahnraths nicht entsprechen würde; entschiedenen Widerspruch müßten wir aber erheben, wenn durch die Tarifänderung für die Stationen Thorn, Tauer, Papau, Culmsee, Mocker zc., die doch eine Frachtermäßigung ebenso dringend nöthig hätten wie die entfernter liegenden Stationen, eine Verschlechterung herbeigeführt werden sollte. Wir führten dann weiter aus: „Wenn auch bei der Frachtregulirung der Wettbewerb der polnischen Kohlen nicht mehr in Frage kommt, so würde jedoch bei etwaiger Frachterhöhung der Import der englischen Kohlen, welcher in den letzten Jahren wesentlich zugenommen hat (1893: 3305 To., 1894: 3079 To., 1895: 3683 To., 1896: 4892 To.), weiter an Umfang zunehmen.

Der Einkaufspreis besserer Marken oberschlesischer Kohlen stellt sich bei einem Frachtsatz von 78,4 Pfg. für 100 kg und 4 Mk. Uferbahngebühr auf 80,7 Pfg. für den Zentner frei Waggon Uferbahn Thorn, während sich gleichwerthige schottische Marken nur auf 67 Pfg. für den Zentner frei Bahn Thorn stellen.

Diese bedeutende Preisdifferenz von 13,7 Pfg. für den Zentner zum Nachtheil der oberschlesischen Kohle würde den Import der englischen Kohle in weit größerem Umfange veranlassen, wenn es den hiesigen Händlern gelingen sollte, geeignete gegen Hochwasser geschützte Lagerplätze zur Aufnahme größerer Mengen schottischer und englischer Kohlen zu errichten.

Abgesehen von dem Wettbewerb der englischen Kohlen würde jede, selbst die geringste Frachterhöhung Landwirtschaft, Handel und Gewerbe unseres

Bezirktes in empfindlicher Weise treffen und die Prosperität einzelner Industrien, die auf Dampfbetrieb angewiesen sind, schädigend beeinflussen. Der Handel an unserem Platz hat durch die neue Bahnlinie Bromberg—Jordan—Culmsee—Schönsee eine bedeutende Ablenkung erfahren, auch haben sich unsere Handelsbeziehungen zu Rußland, abgesehen von dem Expeditionsverkehr, noch nicht in wünschenswerther Weise entwickelt.

Aus diesen Gründen haben wir mit allen Mitteln dahin zu streben, jede unseren Handel und unser Gewerbe schädigende Maßregel, insbesondere Frachterhöhungen, zu verhüten, dagegen Frachtermäßigungen, wie sie der Bezirksseisenbahnrat durch seinen nahezu einstimmigen Beschluß vom 30. Juni 1896 für nothwendig erachtet, mit gleichem Recht auch für unseren Handelskammerbezirk in Anspruch zu nehmen.

Die Umwandlung der Massenfrachtsäße in Einzelsäße, die Beseitigung des Refaktionsystems können wir nur lebhaft befürworten, ohne jedoch die Ansicht der Königlichen Eisenbahndirektion theilen zu können, daß die Zwischenhändler zu entbehren sind und daß dem kleineren Konsumenten, der seinen Kohlenbedarf auch bisher vom Zwischenhändler zum Massenfrachtsaß zu beziehen in der Lage war, durch die Umwandlung in Einzelsäße und durch die Beseitigung des Refaktionsystems größere Vortheile erwachsen werden.“

Unser Einspruch ist wenigstens insoweit von Erfolg gewesen, als durch den neuen Tarif vom 1. Januar 1898 für Thorn, Culmsee keine Tarifverschlechterung beim gleichzeitigen Bezug von 35 To. eingetreten ist, für den Bezug einzelner Wagenladung hat sich die Fracht um ca. 6—7 Pfg. pro 100 kg ermäßigt.

5. Detarifirung von ungarischem Petroleum.

Auf die Anfrage der Bromberger Eisenbahndirektion, ob gegenüber dem Antrage der Direktion der Königlichen Staatseisenbahnen in Ofen-Pest dem ungarischen Petroleum ebenso wie dem russischen und rumänischen Petroleum zur Erleichterung des Absatzes nach Deutschland gleichfalls ermäßigte Frachtsäße zuzubilligen seien, wirtschaftliche Bedenken entgegenständen, erwiderten wir, daß eine solche Detarifirung im Interesse der Konsumenten wünschenswerth sei. Bei der Gefahr der Kartellirung der amerikanischen und russischen Petroleumproduzenten könne es nur vortheilhaft sein, wenn in der ungarischen Petroleumindustrie ein neuer Konkurrent entstehe.

6. Detarifirung von Holz zur Ausfuhr.

Im inneren russischen Eisenbahnverkehr sind seit dem 1./13. August 1897 ermäßigte Staffeltarife für Holz zur Einföhrung gelangt. Diese sollen auch auf den direkten deutsch-russischen Verkehr nach den Ostseehäfen Memel, Königsberg, Danzig zc. ausgedehnt werden in der Weise, daß die nach dem

russischen Tariffschema durchgerechneten Frachtsätze nur zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern gelten. Nachdem der Landeseisenbahnrat sich dahin ausgesprochen hatte, daß diese Tarifbildung für angängig und nothwendig erachtet werde, daß aber in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht dem einheimischen Holz entsprechende Frachtvergünstigungen bei der Versendung zur überseeischen Ausfuhr gewährt werden könnten, wurden die östlichen Eisenbahndirektionen Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur gutachtlichen Aeußerung über die von dem Landeseisenbahnrat abgegebenen Erklärung aufgefordert.

Auf Veranlassung der Eisenbahndirektion Bromberg hatten wir uns darüber zu äußern, ob in unserem Bezirk ein Bedürfniß vorliege, die Fracht für einheimisches Holz zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern zu ermäßigen.

Wir berichteten, daß ein Bedürfniß für eine solche Detarifizirung in unserem Bezirke nicht bestehe, da, wie eine an die Holzinteressenten ergangene Umfrage ergeben habe, in der Umgegend von Thorn Hölzer, die zum überseeischen Transport nach außerdeutschen Ländern geeignet seien, so gut wie gar nicht vorkämen. Dagegen sprachen wir uns im Anschluß an eine Eingabe der Bromberger Handelskammer für die allgemeine Einführung billigerer Staffeltarife für einheimisches Holz aus, da unsere Holzschneidemühlen sich unter den jetzt bestehenden Tarifen außer Stande sähen, ihre hier geschnittenen Waaren auf weitere Entfernung zu versenden.

7. Thorner Transittarif für den Umschlagsverkehr.

Im November 1897 fragte die Bromberger Eisenbahndirektion an, ob und aus welchen Gründen auch jetzt noch auf das weitere Fortbestehen der im Thorner Transittarif vom 1. September 1896 unter F. 5 II enthaltenen die Weiterbeförderung der Sendungen nach Rußland auf dem Wasserwege betreffenden Bestimmungen Werth gelegt werde. Wir erwiderten darauf:

Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen sind auch in der letzten Schiffahrtsperiode Soda, Maschinentheile, Kalksteine und Chemikalien unter Benutzung dieses Tarifs zur Weiterbeförderung nach Rußland auf dem Wasserwege hier eingegangen. Daß der Verkehr bis jetzt noch keinen größeren Umfang angenommen hat, liegt theils an den mangelhaften Uferverhältnissen in Thorn, theils an den schlechten russischen Wasserverhältnissen und der damit verbundenen langen Reisedauer. Unsere Spediteure und die Rhedereien haben aber jedenfalls ein erhebliches Interesse daran, daß, so lange Transittarife überhaupt existiren, solche auch für die Ausfuhr auf dem Wasserwege Gültigkeit haben, denn es ist Hoffnung vorhanden, daß der Wasserverkehr nach Beseitigung der jetzt bestehenden Schwierigkeiten sich heben wird.

8. Detarifizirung von Zucker zur Ausfuhr.

Zu dem vom Verein für die Rübenzucker-Industrie des Deutschen Reichs gestellten Antrag auf Herabsetzung der Frachten für Zucker aller Art zur Ausfuhr nahmen wir auf Befragen der Eisenbahndirektion Bromberg in nachstehendem Schreiben Stellung:

Durch die auf dem Weltmarkt herrschende Ueberproduktion an Zucker, welche sich nach Wiederherstellung der Ruhe auf Cuba und der dort alsdann wieder erstarkenden Zuckerproduktion noch schärfer geltend machen wird, ist die Lage unserer Zuckerindustrie eine immer schwierigere geworden. Wir würden es daher im Interesse unserer einheimischen Zuckerproduktion nur mit Gemüthung begrüßen können, wenn man dem Antrag des Vereins für die Rübenzucker-Industrie des Deutschen Reiches stattgeben würde. Durch Ver-
setzung des Artikels „Zucker zur Ausfuhr“ in eine niedrigere Tarifklasse würde unseren Zuckerfabriken der Kampf auf dem Weltmarkt wenigstens etwas erleichtert werden, und zwar würde diese Erleichterung hauptsächlich denjenigen Zuckerfabriken zu Gute kommen, welche nicht in der Nähe schiff-
barer Wasserstraßen gelegen sind.

Wenn wir sonach die geplante Tarifmaßregel auch als segensreich und wünschenswerth für die Zuckerindustrie betrachten, so können wir uns doch der Befürchtung nicht entschlagen, daß unter Umständen eine erhebliche Herab-
setzung der Bahnfrachten zu einer wesentlichen Schädigung des Thorner Handels und der Weichselschiffahrt aus schlagen kann. Zur Zeit werden jährlich ganz erhebliche Quantitäten Zucker per Bahn nach Thorn eingeführt, um von da auf dem Wasserwege nach Danzig verschifft zu werden. Der nach Schluß der Schiffahrt hier anlangende Zucker wird bis zum Frühjahr eingelagert. Wir haben natürlich ein lebhaftes Interesse daran, daß dieser Umschlagsverkehr, der dem Thorner Handel sowie der Thorner Schiffer- und Arbeiterbevölkerung großen Vortheil bringt, uns nicht durch bahnsseitige Tarifmaßregeln entzogen wird. Falls daher die beabsichtigte Detarifizirung durchgeführt werden sollte, so halten wir es für dringend wünschenswerth, daß dann bei allen Zuckersendungen, welche auf dem Schienenwege nach Thorn gelangen, um von hier entweder auf der Weichsel oder per Bahn zur Ausfuhr weiterverandt zu werden, auch wenn eine längere oder kürzere Einlagerung in Thorn stattgefunden hat, für die auf der Eisenbahn zurück-
gelegte Strecke der niedrige Tarif zur Anwendung gelangt.

Im Interesse unserer Binnenschiffahrt möchten wir befürworten, daß für alle Umschlagshäfen die von uns gewünschte Bestimmung im Falle der Detarifizirung des Artikels „Zucker zur Ausfuhr“ eingeführt würde.

Wir ersuchen daher die Königlichen Eisenbahndirektionen ganz ergebenst, dahin wirken zu wollen, daß im Falle einer Ver-
setzung von Zucker zur Aus-

fuhr in eine niedrigere Tarifklasse auch die von uns für Thorn bezw. für alle Umschlagshäfen vorgeschlagene Tarifmaßregel zur Annahme gelangt.

9. Tarifierung von Getreide und Mühlenfabrikaten.

Am 13. Dezember 1897 gelangte ein Tarif für Getreide und Mühlenfabrikate nach den Seestädten Memel, Königsberg und Danzig zur Einführung, der die Mühlen dieser Städte in so hervorragender Weise begünstigt, daß ein Theil der binnenländischen Mühlen durch die hierdurch erstarkte Konkurrenz schwer geschädigt wird. Der Westpreussische Zweigverband deutscher Müller hatte daraufhin beantragt, diesen Tarif entweder sofort außer Geltung zu setzen, oder, wenn dies nicht möglich sei, den Tarif allgemein einzuführen. Auch die Mühlenbetriebe unseres Bezirks klagten darüber, daß ihnen durch genannten Tarif der Ankauf von Getreide inländischer Herkunft vertheuert werde. Wir konnten uns nicht entschließen, die Abschaffung des Tarifs zu befürworten, da die Landwirthschaft durch ihn jedenfalls gewisse Vortheile genießt, wobei allerdings nicht zu verkennen ist, daß durch derartige Frachtbegünstigung nach wenigen Orten und durch den hierdurch hervorgerufenen Anreiz zu starken Zusendungen an diesen Plätzen bald ein die billigere Fracht theilweise wiederaufhebender Preisdruck entsteht. Dagegen erschien uns die allgemeine Einführung billigerer Tarife für Getreide u. für Landwirthschaft, Müllerei und Getreidehandel gleich wünschenswerth. Am günstigsten würde für die östlichen Provinzen ja die Wiedereinführung von Staffeltarifen sein; da jedoch ein dahingehender Antrag z. B. wenig erfolgreich erschien, so richteten wir an den Herrn Arbeitsminister die dringende Bitte, einen billigeren Tarif für Getreide und Mühlenfabrikate ungefähr in der Höhe des Tarifs vom 12. Dezember 1897 baldmöglichst einzuführen.

10. Detarifierung von Kraftfuttermitteln.

Der Verein deutscher Großhändler in Düng- und Kraftfuttermitteln übersandte uns Anfang Juli 1897 eine an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe betreffend Versezung der Futtermittel aus Spezialtarif II nach III und bat um Unterstützung seines Vorgehens. Wir reichten darauf die nachstehende Petition ein:

„Ew. Excellenz bitten wir gehorsamst, verfügen zu wollen, daß die jetzt nach Spezialtarif II beförderten Kraftfuttermittel: Kleie, Dalkuchen und Dalkuchennmehl, Maiskuchen und Maiskuchennmehl, getrocknete Malztreber u. A. künftighin nach Spezialtarif III zur Beförderung gelangen.

Eine solche Detarifierung würde nicht nur eine Hebung des Futtermittelhandels und eine Steigerung der Eisenbahnfrachten herbeiführen, sondern sie wäre auch geeignet, wie dies ja allseitig anerkannt wird, nicht unerheblich zur Unterstützung unserer Landwirthschaft beizutragen.

Auch bei der besten Futterernte ist der rationelle Viehzüchter genöthigt, Kraftfuttermittel zu verwenden, die theilweise aus dem Auslande bezogen werden müssen, da im Inlande die erforderlichen Mengen nicht vorhanden sind. So sind im Jahre 1895 3960000 Doppelzentner, 1896 6020000 Doppelzentner an Kraftfuttermitteln importirt worden.

Die Landwirthschaft hat nun ein ganz erhebliches Interesse daran, daß ihm diese Kraftfuttermittel, welche die Rohstoffe für die Viehproduktion, den heute noch am besten rentirenden landwirthschaftlichen Erwerbszweig, bilden, möglichst billig zugeführt werden.

Auch die Reichsregierung hat ja die Nothwendigkeit eines möglichst niedrigen Kraftfuttermittelpreises durch die Bestimmung der zollfreien Einfuhr von Kleie anerkannt.

Schon auf der 11. Sitzung des Bezirkseisenbahnraths für den Direktionsbezirk Bromberg am 12. Januar 1888 ist die Tarifiermäßigung speziell für Kleie zur Sprache gekommen. Ein diesbezüglicher Antrag wurde jedoch mit dem Vorbehalte, später eine allgemeine Detarifizierung sämtlicher Futtermittel zu beantragen, zurückgezogen. Wiederholt ist dann im Laufe der Jahre dieser Wunsch wieder aufgetaucht, und so sind auch neuerdings Ev. Excellenz verschiedene Eingaben zugegangen, u. A. von dem Verein deutscher Großhändler für Düng- und Kraftfuttermittel in Hannover. Dieser Eingabe stimmen wir vollständig bei und meinen namentlich, daß einer Detarifizierung keine erheblichen Nachtheile entgegenstehen, da die binnenländischen Mühlen ihre Futtermittel nach wie vor in ihrer nächsten Umgebung zu lohnenden Preisen absetzen können.

Speziell für Thorn wäre eine Erleichterung des Futtermittelhandels von Bedeutung. Thorns Getreidehandel, der früher ein blühender Geschäftszweig war, ist unter den bestehenden Zollverhältnissen fast vollständig verschwunden; mit vielen Mühen und Opfern ist es gelungen, Thorn zum Mittelpunkt eines nicht unerheblichen Marktes von Futtermitteln zu machen. Es wäre daher für uns dringend wünschenswerth, wenn wenigstens dieser Zweig uns erhalten wird, bezw. durch geeignete Tarifmaßregeln ein Förderung erfährt.

Von gewisser Seite ist auch der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Kraftfuttermittel nach Spezialtarif III befördert werden möchten, jedoch mit Ausnahme der Kleie. Hiergegen müssen wir uns jedoch ganz entschieden aussprechen, da einmal die Kleie die Hauptmasse der Futtermittel bildet und daher der Hauptzweck der Detarifizierung, billigere Beschaffung von Futtermitteln, nicht erreicht werden würde, ferner würde aber eine solche Maßnahme speziell für den Futtermittelhandel Thorns ruinirend wirken, da in Thorn neben Delfuchen fast ausschließlich Kleie gehandelt wird, die sodann in Folge

der ungünstigeren Tarifizierung sicherlich erheblich zurückgedrängt werden würde, wodurch der Handel Thorns schwer geschädigt werden müßte.

Wir bitten Ew. Excellenz daher gehorsamst, verfügen zu wollen, daß einer eventuellen Detarifizierung jedenfalls nur mit Einschluß der Kleie stattgegeben wird.“

11. Detarifizierung von künstlichem kohlensaurem Strontian.

Die Produzenten des künstlichen kohlen-sauren Strontians hatten um Veretzung ihres Artikels aus den allgemeinen Wagenladungsklassen in den Spezialtarif III petitionirt mit der Begründung, daß er zu den gleichen Zwecken wie der natürliche kohlen-saure Strontian, insbesondere zur Entzuckerung von Melasse, verwendet werde. Das Vorkommen des natürlichen kohlen-sauren Strontians im Inlande genüge jedoch nicht zur Deckung des Bedarfs, weshalb die Entzuckerungsanstalten auf den Bezug von künstlichem angewiesen seien. Dieser werde auch aus dem Auslande auf dem Wasserwege eingeführt und es sei den chemischen Fabriken, namentlich den von den Verbrauchsplätzen entfernt gelegenen, sehr schwer, mit dem ausländischen Erzeugnisse den Wettbewerb aufrecht zu erhalten. Die Eisenbahndirektion in Bromberg fragte darauf u. A. auch bei uns an, ob im Geschäftsbezirke der Kammer künstlicher kohlen-saurer Strontian hergestellt werde, welche Gewichtsmengen aus dem Auslande auf dem Wasserwege eingeführt worden seien in der Zeit vom 1. Oktober 1896 bis 30. September 1897 und ob gegen die Detarifizierung Bedenken geltend zu machen wären.

Wir erwiderten darauf, daß in unserem Bezirke künstlicher kohlen-saurer Strontian weder hergestellt noch verwendet werde, auch habe auf dem Wasserwege keine Einfuhr dieses Artikels stattgefunden; im allgemeinen Interesse der deutschen Zuckerindustrie könne jedoch eine Detarifizierung nur befürwortet werden.

12. Verfrachtung von Wein in den Wintermonaten.

Den Antrag der Handelskammer zu Düsseldorf, daß Weinsendungen während der Wintermonate als Eilgut bei Berechnung des gewöhnlichen Frachtsatzes zur Beförderung gelangen möchten haben wir im Interesse des gesammten deutschen Weinhandels unterstützt. Als Begründung führten wir Nachstehendes aus: „Es handelt sich bei den Weinsendungen meist um ganz erhebliche Werthe, die durch plötzlich eintretende Kälte gefährdet werden. Das Bedürfniß nach einem Schutz gegen diese dem Wein so verderblichen Kälteeinflüsse ist namentlich für unseren klimatisch am schlechtesten gestellten Osten vorhanden. Da nun die Versuche, die Weinsendungen in geheizten Güterwagen zu befördern, wegen der hohen Betriebskosten wieder aufgegeben

worden sind, so läßt sich das Risiko des Wintertransports nur durch beschleunigte Beförderung vermindern. Allerdings ist ja dem Weinhandel schon jetzt die Möglichkeit geboten, die Weine als Eilgut zu den Einzelsäzen zu versenden, jedoch ist der Frachtunterschied ein so erheblicher, daß man von dieser Möglichkeit nur selten Gebrauch macht und es vorzieht, die durch die Versendung des Weins als Frachtgut vermehrte Gefahr zu tragen. Unser östlicher Weinhandel hat schon jetzt, da er weit von den Mittelpunkten der Weinproduktion entfernt ist, mit ganz bedeutenden Frachtsäzen zu rechnen, sodas eine Erhöhung dieser Kosten die Absatzfähigkeit des Weins in unseren Gegenden entschieden verringern würde.

Wenn man daher den oben gerügten Uebelstand bei der Versendung von Wein in den Wintermonaten vermindern will, so bleibt als einziger Ausweg, den Transport des Weines in dieser Zeit nach den Grundsäzen der Beförderung von leicht verderblichen Waaren zu bewirken, d. h. sie als Eilgut zu den gewöhnlichen Frachtsäzen zu befördern.“

13. Abendzug nach Graudenz.

Veranlaßt durch verschiedentliche Klagen aus hiesigen kaufmännischen Kreisen richteten wir am 18. Mai 1897 an die Eisenbahndirektion in Danzig das nachstehende Schreiben:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig gestatten wir uns die ergebene Bitte zu unterbreiten, auf der Strecke Thorn—Graudenz einen Abends gegen 11 Uhr von Thorn abgehenden Zug einzulegen. Daß die jetzt bestehende Verbindung zwischen Thorn, Culmsee und Graudenz ungenügend war, hat ja die Königliche Eisenbahndirektion selbst durch Einstellung eines 8 Uhr 12 Minuten Abends hier abgehenden Zuges in den Sommerfahrplan anerkannt, welche immerhin dankenswerthe Verbesserung wir mit Freuden begrüßt haben. Dem Verkehrsbedürfnisse genügt jedoch auch dieser Zug noch nicht, da er es dem nach Thorn reisenden Publikum, welches dort Einkäufe zu machen beabsichtigt, nicht gestattet, auch den Abend in der Stadt zuzubringen. Diesen Vortheil bietet dagegen Bromberg durch seinen 10 Uhr 52 Minuten nach Culmsee abgehenden Zug; in Folge dessen wird natürlich Bromberg von dem Publikum der Culmseer Gegend bevorzugt.

Durch die Bahn Schönsee—Culmsee—Bromberg wird schon an und für sich ein Theil des Verkehrs, der früher Thorn zufiel, nach Bromberg abgelenkt; doch so bedauerlich dies auch für die hierdurch empfindlich getroffenen Thorner Geschäftsleute ist, so müssen sie dies als unabänderlich hinnehmen. Nicht unabänderlich ist aber die Begünstigung Brombergs durch bessere Zugverbindung mit Culmsee, was zur Folge hat, daß die Bewohner von Culmsee und Umgegend ihre Einkäufe fast ausschließlich in Bromberg

machen. Hierdurch ist natürlich Thorn, das nur über ein geringes Hinterland verfügt, da sein natürliches Absatzgebiet, Polen, nur schwer zugänglich ist, ganz erheblich geschädigt worden. Wiederholt sind Klagen darüber aus den Kreisen hiesiger Geschäftsleute zu uns gedrungen, wodurch wir veranlaßt wurden, gelegentlich der letzten Eisenbahnrathssitzung in Danzig durch unser Mitglied, Herrn Rosenfeld, den Antrag auf Einstellung eines Abends 11 Uhr von Thorn nach Graudenz abgehenden Zuges zu stellen. Wir hegen die begründete Hoffnung, daß ein Theil des Publikums sich nach Einstellung des von uns befürworteten Zuges wieder nach Thorn wenden würde. Wir sind aber ferner überzeugt, daß nicht nur eine erneute Verkehrsverschiebung eintreten würde, sondern daß sich der Personenverkehr auch absolut reger gestalten müßte, sodaß die Einstellung des neuen Zuges auch für den Eisenbahnfiskus vortheilhaft wäre. Wir ersuchen daher die Königliche Eisenbahn-Direktion ergebenst, unsern Antrag in wohlwollende Erwägung zu ziehen und den Abendzug möglichst noch in den diesjährigen Sommerfahrplan einzustellen.“

Wir erhielten darauf unter dem 5. Juni den folgenden Bescheid:

„Die Einlegung eines weiteren Zugpaares auf der Strecke Culmsee bezw. Graudenz—Thorn ist vollkommen ausgeschlossen, da zur Bedienung des nur mäßigen Personenverkehrs 5 Zugpaare vollauf genügen; es kann also nur die Verlegung des z. B. um 8⁰⁵ Uhr Abends von Thorn abfahrenden Zuges 213 in die gewünschte spätere Lage in Frage kommen.

Wird die Abfahrtszeit des Zuges 213, dem dortigen Antrage entsprechend, auf 11 Uhr festgesetzt, so ergibt dies bei einer Fahrtdauer von über 2½ Stunden eine Ankunftszeit in Graudenz gegen 1½2 Uhr Nachts. In dieser Lage würde der Zug für die Strecke Culmsee—Graudenz vollkommen werthlos sein.

Die Späterlegung würde aber auch in Folge der erheblichen Verlängerung der Dienstdauer einen nicht unbedeutenden Mehraufwand erfordern, der sich nicht rechtfertigen lassen würde, da ein allgemeines öffentliches Verkehrsbedürfniß die Späterlegung des Zuges 213 selbst für Thorn nicht erforderlich macht, vielmehr bei der jetzigen Lage der Züge auf die Pflege der geschäftlichen Beziehungen mit Thorn die thunlichst weiteste Rücksicht genommen worden ist.

Schließlich gestatten wir uns noch darauf ergebenst aufmerksam zu machen, daß, wenn für die Strecke Kornatowo—Culm die Herstellung eines Anschlußzuges an 213 ins Auge gefaßt werden sollte, dies nur bei Beibehaltung des jetzigen Fahrplans geschehen könnte.“

Unter diesen Umständen beschloßen wir, vorläufig von weiteren Schritten abzugehen, um zunächst die Wirkung des 8 Uhr Zuges auf das Verkehrsleben zu beobachten. Es stellte sich jedoch heraus, daß der neue 2 Uhr

18 Min. von Culmsee abgehende Zug es den dortigen Bewohnern ermöglicht, am Nachmittage etwaige Geschäfte in Thorn zu erledigen und mit dem 5 Uhr 45 Min. Thorn verlassenden Zuge wieder zurückzureisen; der Abendzug wurde daher fast gar nicht benutzt. Da nun die Klagen über die mangelhafte Zugverbindung mit Culmsee nicht aufhörten und uns Anfang dieses Jahres auch eine darauf bezügliche Eingabe aus hiesigen Handelskreisen zuzug, so richteten wir aufs Neue eine Petition an die Königliche Eisenbahndirektion in Danzig, worin wir ausführten, daß auch schon ein Abends gegen 11 Uhr nach Culmsee abgehender Lokalzug von segensreicher Wirkung sein würde, falls es nicht angängig sei, den Zug bis nach Graudenz zu führen. Wir wurden jedoch dahin beschieden, daß die Verlegung des Zuges aus den schon früher angeführten Gründen nicht durchführbar sei, auch sei es nicht möglich, den Zug auf die Strecke Thorn—Culmsee zu beschränken, da er des Gegenzuges wegen immer bis nach Graudenz geführt werden müsse. Falls jedoch die angestellten Untersuchungen wegen Einführung einer größeren Geschwindigkeit auf der Strecke Thorn—Graudenz zu einem befriedigenden Ergebnis führen würden, so werde man nochmals in Erwägung ziehen, wie weit den vorgebrachten Wünschen entsprochen werden könne, ohne daß dadurch ein erheblicher Kostenaufwand verursacht werde.

14. Umwandlung der Bahn Thorn—Marienburg in eine Vollbahn.

Der sekundäre Betrieb der Bahn Thorn—Marienburg ist ein erhebliches Hinderniß der Verkehrsentwicklung auf dieser Strecke, sodaß der Wunsch nach Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn wohl von Allen, die mit ihr in Berührung kommen, getheilt wird. Wir sahen uns deshalb veranlaßt, unter dem 15. Dezember 1897 die nachstehende Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten:

„Als Ende der 70er Jahre die Erbauung einer Eisenbahnlinie Thorn—Marienburg zuerst ins Auge gefaßt wurde, begrüßten wir diesen Plan lebhaft und wiesen darauf hin, daß durch die Durchschneidung höchst fruchtbarer Striche der Kreise Thorn, Culm Graudenz, Marienwerder und Stuhm eine sichere Rentabilität gewährleistet würde, zumal kein Zweifel bestehe, daß an dieser Bahn bald eine ertragsreiche landwirthschaftliche Industrie erblühen werde. Auch hoben wir damals schon hervor, daß die projektirte Bahn nicht nur den Interessen der zunächst liegenden Kreise dienen werde, sondern daß sie verspreche, eine Verkehrslinie von erheblicher volkswirthschaftlicher und strategischer Bedeutung zu werden. Als man von gewisser Seite darauf hinzuwirken suchte, daß die Bahnlinie über Culm geführt werde, machten wir dagegen geltend, daß man eine Bahn, die, wenn sie auch als Sekundär-

bahn bezeichnet werde, doch nicht mehr eine Lokalbahn sei, sondern die Tendenz habe, größere Landestheile mit einander zu verbinden und einem gewissen Gesamtinteresse zu dienen, nicht ohne schwerwiegende Gründe in ihrer geraden Linie beeinträchtigen dürfe.

Auch anderwärts erkannte man ihre Bedeutung an; so fand der Entwurf eines Gesetzes betreffend den Bau der Weichselstädtebahn, der als eine der ersten Vorlagen dem im Oktober 1880 zusammengetretenen Landtage zugeing, die günstigste Aufnahme und wurde, nachdem er in erster Lesung der Budgetkommission zur schleunigsten Berichterstattung überwiesen worden war, fast einstimmig vom Landtage in der 2. und 3. Lesung und bald darauf vom Herrenhause angenommen.

Die Hoffnungen, die man auf den fördernden Einfluß der Bahn gesetzt hatte, haben sich in vollem Umfange erfüllt. Schon bald nach ihrer Eröffnung machte sich die belebende Wirkung geltend: in den von der Natur so reich gesegneten Gefilden entwickelte sich eine rege wirthschaftliche Thätigkeit; die vorhandenen landwirthschaftlichen und industriellen Betriebe erweiterten sich, neue Anlagen wurden geschaffen, und der Verkehr auf der Weichselstädtebahn nahm Dimensionen an, die man früher nicht für möglich gehalten hatte.

Wir möchten als klassisches Beispiel nur die Zuckersabrik in Culmsee herausgreifen, die schon im ersten Jahre ihres Bestehens $1\frac{1}{2}$ Millionen Centner Rüben verarbeitete. Die Menge der dort verarbeiteten Rüben hat sich in den letzten Jahren auf 3 Millionen Zentner gesteigert, und in den nächsten Jahren denkt man durch große Betriebsverweiterungen die Produktion noch um 25 % erhöhen zu können. Welche Summen allein durch die Culmsee'er Zuckersabrik der Eisenbahn zufallen, mögen die nachstehenden Zahlen beleuchten. Die Fabrik hat in der Zeit vom 1. Juli 1896 bis zum 30. Juni 1897 auf der Strecke Thorn—Marienburg ca. 19000 beladene Waggons empfangen oder versandt und dafür 376000 Mark an Fracht bezahlt; hierbei sind die für den Betrieb nothwendigen Kohlen nicht mit inbegriffen, wofür die Frachten noch ca. 130000 Mark betragen. Wie die Direktion uns mittheilt, glaubte sie, in den nächsten Jahren auf einen Verkehr von 28000 beladenen Waggons rechnen zu können. Die Wirkung einer solchen Anlage auf die Bevölkerungszahl ist natürlich auch nicht ausgeblieben: Culmsee besaß bei Eröffnung der Linie ca. 3000 Einwohner, während es jetzt 7580 zählt; es ist also eine Vermehrung um 150 % eingetreten. Eine Verkehrssteigerung und eine Bevölkerungszunahme hat aber in dem ganzen Bahngebiete stattgefunden, wenn auch nicht in dem Maße, wie in Culmsee.

Bei der wachsenden Güter- und Personenbewegung hat es sich aber von Jahr zu Jahr klarer erwiesen, daß der sekundäre Betrieb der Bahn

sowohl viele Unbequemlichkeiten für das reisende Publikum mit sich führt, als auch die Bahn selbst hindert, die Stellung einzunehmen, die ihr nach ihrer Lage zukommt. Im Interesse des Personenverkehrs und des Güterverkehrs, des Lokal- und des Fernverkehrs erscheint es dringend erwünscht, daß die Bahn in eine Vollbahn umgewandelt wird. Finanzielle Bedenken können dem ja nicht entgegenstehen, denn die Bahn Thorn—Marienburg, deren Anlagekosten verhältnißmäßig sehr gering waren, gehört zu den bestrentirenden Linien des Preussischen Staates, sodaß die Aufwendung eines Theiles der großen Ueberschüsse zur nothwendigen Verbesserung und Erweiterung der Bahnanlagen nur als ein Gebot der Gerechtigkeit erscheint, zumal die entstehenden Mehrkosten sich bei den von der Hebung des Verkehrs zu erwartenden Mehreinnahmen sicherlich als eine höchst wirthschaftliche Aufwendung erweisen werden.

Welche Mißstände aber der sekundäre Betrieb der Bahn mit sich führt und welche Vortheile von einer Umwandlung zu erhoffen sind, wollen wir versuchen in Nachstehendem darzulegen.

Schon der Personenverkehr der an der Bahn gelegenen Städte und Ortschaften unter einander sowohl als auch mit benachbarten Städten wie Danzig, Elbing, Königsberg ist mit vielen Unbequemlichkeiten verknüpft, die durch das Fehlen schnell fahrender Personenzüge und den fehlenden Nachtdienst dem reisenden Publikum erwachsen. Wer in benachbarten Städten persönlich Geschäfte abschließen will, wie dies ja bei den regen geschäftlichen Beziehungen zwischen den Weichselstädten häufig vorkommt, muß dazu trotz der oft recht geringen Entfernung unverhältnißmäßig viel Zeit aufwenden, wobei er noch gezwungen ist, die Reise zeitig anzutreten, wenn er nicht auswärts übernachten will. Es erfordern daher selbst kleine Reisen auf der Weichselstädtebahn fast immer das Opfer eines ganzen Tages. Sehr beschwerlich ist z. B. der Verkehr zwischen Thorn und dem Sitze der Regierung, Marienwerder. Trotz der geringen Entfernung dauert die Fahrt ziemlich 4 Stunden; muß man Vormittags in Marienwerder sein, so ist man genöthigt, früh 6 Uhr 13 Minuten von Thorn abzufahren und gelangt erst kurz vor 10 Uhr nach Marienwerder; gelingt es dann nicht mit dem Zuge 1 Uhr 44 Minuten wieder abzufahren, so kommt man unter Benützung des $\frac{1}{4}$ vor 7 Uhr abgehenden Zuges erst 12 Minuten nach 10 Uhr wieder nach Thorn und hat so einen vollen Tag verloren.

Zur Reise von Thorn nach der Provinzialhauptstadt Danzig benutzt man nicht den direktesten Weg über Marienburg, sondern zieht wegen der schnelleren Fahrt die Route Bromberg—Dirschau—Danzig vor, trotzdem diese Strecke 22 km länger ist. Ähnliche Schwierigkeiten erwachsen auch den Städten Graudenz und Marienwerder in ihrem Verkehr mit Danzig, Elbing

und Königsberg. Um die ganze 131 km lange Strecke Thorn—Marienburg zu durchfahren, brauchen die Züge mindestens $4\frac{1}{2}$ Stunden, sie legen also in der Stunde nur 29 km zurück. Unter solchen Umständen wird sich der Personenverkehr immer nur in mäßigen Grenzen bewegen; namentlich ist die Pflege der geselligen Beziehungen unter den Weichselstädten fast ganz ausgeschlossen, da die letzten Züge die einzelnen Orte schon in früher Abendstunde verlassen. Eine Besserung in allen diesen Richtungen kann nur durch schnellfahrende Personenzüge und durch Einführung des Nachtdienstes erreicht werden; für diese Zwecke müßte die Bahn aber zunächst in eine Vollbahn umgewandelt werden. Falls dies jedoch geschieht, wäre sie auch im Stande, dem Fernverkehr zu dienen, denn sie würde ja dann für den Verkehr des nördlichen Theils der Provinzen West- und Ostpreußen mit Schlesien, Sachsen und Oesterreich-Ungarn die nächste und bequemste Verbindung bilden. Gegenüber der Strecke Breslau—Posen—Inowrazlaw—Bromberg—Dirschau—Marienburg mit 462 km würde die Linie Breslau—Posen—Thorn—Marienburg mit 444 km die Entfernung um 18 km verkürzen. Noch günstiger, namentlich für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, würde sich eine Zugverbindung Dppeln—Dels—Gnesen—Thorn—Marienburg stellen, denn sie würde gegenüber einer Zugleitung von Dppeln über Breslau—Posen—Bromberg—Dirschau nach Marienburg eine Abkürzung um 68 km bedeuten. Ferner würde eine Vollbahn Thorn—Marienburg auch für den Personenverkehr mit Polen von Bedeutung sein, da alsdann die Anwohner des südlichen Theils der Strecke Skiernewitz—Warschau nicht über Warschau—Mława—Marienburg, sondern über Alexandrowo—Thorn—Marienburg fahren würden, um nach Danzig pp. zu gelangen. Durch Einlegung schneller Personenzüge würde den zwischen Thorn und Marienburg liegenden Orten auch der Verkehr mit Berlin bedeutend erleichtert werden, besonders wenn man für Anschluß an die D-Züge Alexandrowo—Schneidemühl—Berlin und Ghytdkühnen—Königsberg—Berlin Sorge tragen würde.

Eine Vollbahn Thorn—Marienburg würde aber auch dem Güterverkehr mannigfache Erleichterung bringen, schon allein durch die ohne Zweifel mit einer Umwandlung verbundene Erweiterung der jetzt fast durchgehends unzulänglichen Bahnhofsanlagen, worüber uns schon mehrfach Klagen zugegangen sind; so schreibt u. A. die Zuckerfabrik in Culmsee: „Fast sämtliche Bahnhofsanlagen auf dieser Strecke (Thorn—Marienburg) genügen dem außerordentlich starken Verkehr bei weitem nicht; speziell der Bahnhof in Culmsee genügt in gar keiner Weise dem Bedürfnis. Unter wie schwierigen Verhältnissen hier in den Herbst- und Wintermonaten der Verkehr aufrecht erhalten wird, und mit welchen Unzuträglichkeiten nicht nur das reisende Publikum, das, sei es geschäftlich oder privatim mit den Bahnanlagen in

irgend einer Weise in Berührung kommt, rechnen muß, kann nur der beurtheilen, der dies täglich vor Augen hat.“ Auch die Bahnhofsanlagen der Station Marienwerder haben sich schon sehr bald als viel zu klein erwiesen, sodaß in den 14 Jahren des Bestehens der Bahn mehrfache Erweiterungen der Güterschuppen wie der Gleisanlagen vorgenommen werden mußten, und trotzdem scheint jetzt schon wieder ein Bedürfnis nach Erweiterung vorhanden zu sein. Selbst auf so kleinen Stationen wie Broglawken und Ostaszewo, die anfänglich nur als Haltestellen gedacht waren, hat sich ein beträchtlicher Güterverkehr entwickelt, für den die jetzt bestehenden Bahnhofsanlagen gänzlich ungenügend sind. Allen diesen Klagen würde ja beim Umbau der Bahn gründlich abgeholfen werden können.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit auch die Aufmerksamkeit auf die in jeder Hinsicht unzulänglichen Bahnhofsverhältnisse in Thorn lenken; wenn diese Angelegenheit ja allerdings mit dem sekundären Betrieb der Weichselstädtebahn nicht direkt zusammenhängt, so möge uns doch gestattet sein, sie wegen ihrer eminenten Bedeutung für Thorn hier zu streifen. Wir besitzen hier zwar 3 Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Bahnhof Thorn-Stadt und Bahnhof Mocker); trotzdem sind die Verhältnisse beengt, unbequem und jedenfalls auf die Dauer nicht haltbar. Thorn muß, früher oder später, einen Zentralbahnhof auf dem rechten Weichselufer erhalten. Daß hier etwas geschehen muß, wird wohl allgemein anerkannt; man kann sich aber scheinbar nicht entschließen, eine gründliche Umgestaltung wegen der ohne Zweifel damit verbundenen nicht unbeträchtlichen Kosten ins Auge zu fassen.

Soll die Bahn zur Vollbahn ausgestaltet werden, so ist es wohl als selbstverständlich zu betrachten, daß sie zweigleisig ausgebaut wird, da sie erst dann ihre verkehrssteigernde Wirkung in vollem Umfange ausüben kann. Schnellere und größere Güterzüge könnten alsdann auf der Strecke verkehren, und die Bahnverwaltung hätte nicht nöthig, einen Theil des Güterverkehrs zwischen Schlesien und dem nördlichen West- und Ostpreußen auf Umwegen zu bewerkstelligen. Es würden so nicht nur durch die direkteste Beförderung Kosten erspart werden, sondern es würde auch durch die schnellere Wagenbewegung mit denselben Betriebsmitteln eine größere Leistung erzielt und damit dem im Herbst stets eintretenden Wagenmangel in etwas entgegengewirkt werden. Daß die schnellere Beförderung der Güter auch für die Verkehrsinteressenten von großem Nutzen sein würde, steht ja wohl außer Frage.

Zweifellos wird auch die Militärverwaltung dem Gedanken einer Vollbahn Thorn—Marienburg, namentlich wenn sie zweigleisig ausgebaut wird, nur sympathisch gegenüberstehen, da diese Strecke die Festung Thorn, den Brückenkopf bei Graudenz und die Festungen Danzig und Königsberg auf dem direktesten Wege verbindet und somit von großer strategischer Wichtigkeit ist.

Eine Vollbahn Thorn—Marienburg würde also im allgemeinen Interesse liegen: Der Vortheil für die Eisenbahnverwaltung würde in besserer Ausnutzung der Züge, schnellerem Umlauf der Güterwagen und in sicher eintretenden Mehreinnahmen durch steigenden Verkehr bestehen, dem Interesse der Militärverwaltung würde durch Hebung der strategischen Bedeutung dieser Linie gedient werden und das Publikum würde die Erleichterungen im Personenverkehr und die Erweiterungen der Bahnhofsanlagen freudig begrüßen.

Inwieweit bei der Umwandlung die jetzige Linie beibehalten werden kann, können wir ja allerdings nicht beurtheilen; da jedoch keine abnormen Krümmungs- und Neigungsverhältnisse vorhanden sind (der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 300 m, die stärkste Steigung 1 : 90), so läßt sich wohl hoffen, daß nur zu einem geringen Theile eine neue Tracirung sich erforderlich machen wird. Jedenfalls werden alle Aufwendungen, die zur Herstellung eines Vollbetriebes nöthig sind, sich nicht als Unkosten, sondern als werbende Kapitalanlage erweisen; eine Beibehaltung des jetzigen sekundären Betriebes erscheint sogar direkt unwirtschaftlich, daher eine möglichst baldige Umwandlung auch im staatsfinanziellen Interesse erwünscht.

Wir richten daher an Ew. Excellenz die gehorsame und dringende Bitte, unserem Antrage auf Umwandlung der Strecke Thorn—Marienburg in eine Vollbahn stattzugeben und die nöthigen Vorarbeiten vornehmen lassen zu wollen.“

Kürzlich ist uns daraufhin der Bescheid zugegangen, daß die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig Auftrag erhalten hat, wegen der beantragten Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Thorn—Marienburg Vorermittelungen anzustellen.

15. Schnellzug auf der Strecke Insterburg—Thorn—Leipzig.

Im Februar d. J. richteten wir nachstehende Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, nachdem wir uns vorher der Unterstützung der Handelskammern zu Insterburg, Posen, Cottbus und der Magistrate zu Allenstein und Inowrazlaw versichert hatten:

„Ew. Excellenz unterbreiten wir die gehorsame und dringende Bitte, verfügen zu wollen, daß auf der Linie Insterburg—Thorn—Bentschen—Cottbus—Leipzig ein D-Zugpaar eingelegt wird. Trozdem diese Strecke für den Verkehr zwischen Petersburg einerseits und den böhmischen Bädern, Thüringen, München und Frankfurt a./M. andererseits die kürzeste Verbindung bildet, verkehrt doch hier kein einziger direkter Zug; der Verkehr zwischen den genannten Orten wird vielmehr nur durch die Linie Cydkuhnen—Königsberg—Dirschau—Berlin vermittelt, trozdem dies ein nicht unerheblicher

Umweg ist noch dazu verbunden mit der Unbequemlichkeit, daß Alle nach dem Süden weiterreisenden gezwungen sind, in Berlin umzusteigen und das Gepäck von Neuem aufzugeben. Es liegt uns natürlich ferne, die Nothwendigkeit von D-Zügen auf der Strecke Eydkuhnen—Königsberg—Berlin zu bestreiten, doch müßte u. E. dem Publikum, das kein Interesse daran hat, Berlin zu berühren, Gelegenheit geboten werden, sein Reiseziel auf dem kürzesten und bequemsten Wege zu erreichen. Zur Zeit ist die Route Insterburg—Thorn—Cottbus—Leipzig für den Fernverkehr nicht zu benutzen, da sich einmal ein wiederholtes Umsteigen nöthig macht und ferner die Reisedauer, die jetzt ca. 19 Stunden beträgt, zu lang ist, während sich bei Einrichtung eines durchgehenden Schnellzuges mit einer Reisegeschwindigkeit von ca. 60 Kilometer pro Stunde die Strecke in 12—13 Stunden zurücklegen ließe.

Natürlich liegt die Einführung eines D-Zuges Insterburg—Thorn—Leipzig auch im Interesse der Anwohner dieser Linie, die jetzt recht stiefmütterlich behandelt werden. So verkehrt auf der über 300 Kilometer langen Strecke Insterburg—Thorn, deren Wagenpark nach uns zugegangenen Klagen sehr mangelhaft sein soll, jetzt überhaupt kein Schnellzug, sodaß hier der Verkehr nach dem Westen und namentlich nach der Reichshauptstadt, höchst unbequem und zeitraubend ist. Falls nun der neue D-Zug in Thorn guten Anschluß nach Berlin erhielte, so würde einem von den Anwohnern der Linie Thorn—Insterburg tief gefühltem Bedürfnisse damit abgeholfen werden.

Bei dem übergroßen Verkehr, den die nach Berlin führenden Hauptlinien jetzt zu bewältigen haben, könnte es doch auch nur von Nutzen sein, wenn durch Ablenkung des Verkehrs eine Entlastung herbeigeführt werden würde.

Als Haltepunkte kämen wohl die folgenden Stationen in Betracht: Insterburg, Korschen, Allenstein, Dt. Eylau, Jablonowo, Thorn, Inowrazlaw, Gnesen, Posen, Bentschen, Cottbus und Leipzig.

Unmöglich wird es wohl bleiben, das Zugpaar so zu legen, daß allen zu Tage getretenen Wünschen Rechnung getragen wird. Jedensfalls würde es zweckmäßig sein, wenn die neuen Züge den Anschluß an die D-Züge 71 und 72 auf der Strecke Berlin—Thorn—Warschau in Thorn erreichen würden. Es ist ferner der Wunsch geäußert worden, daß bei dieser Gelegenheit ein Schnellzuganschluß über Posen nach Breslau hergestellt wird. Damit der neue Zug auch wirklich Träger des Fernverkehrs nach Böhmen, München und Frankfurt a. M. werden kann, müßte natürlich in Leipzig für einen möglichst günstigen Anschluß an die vom Süden ankommenden und dorthin bestimmten Schnellzüge gesorgt werden.

Die Handelskammer in Insterburg legt Werth darauf, daß die bisher auf der Strecke Insterburg—Alenstein verkehrenden Lokalzüge bestehen bleiben,

da sie, namentlich der 3 Uhr 29 Minuten in Insterburg abgehende Zug Nr. 52, für den Lokalverkehr unbedingt erforderlich seien.

Wir zweifeln keinen Augenblick, daß der neue Zug für die Eisenbahnverwaltung auch finanziell gute Resultate liefern wird; wir glauben aber außerdem um so mehr auf die Erfüllung unseres Wunsches rechnen zu können, als die hohe Staatsregierung in letzter Zeit wiederholt hervorgehoben hat, daß sie bestrebt sei durch geeignete Maßregeln zur wirthschaftlichen Hebung des Ostens beizutragen. Die Herstellung guter Zugverbindungen nach dem Westen kann aber für die Ostmark nur günstige Folgen haben. Wir bitten daher Ew. Excellenz nochmals ganz gehorsamst, unserem Wunsche möglichst bald stattgeben zu wollen."

16. Ständige Verspätung des Zuges Nr. 654.

Der Zug Nr. 654, der fahrplanmäßig von Ottlotschin 4 Uhr 41 Min. Nachmittags ankommen soll, trifft schon seit längerer Zeit hier fast täglich mit 1—1½ stündiger Verspätung ein. Die mit diesem Zuge beförderten Briefe und Werthsendungen kommen in Folge dessen meistens so spät zur Bertheilung, daß die Empfänger an demselben Abend die eventuell nöthigen Dispositionen für Alexandrowo nicht mehr treffen können. Ferner wird es den Spediteuren oft unmöglich gemacht, die mit dem Zuge eintreffenden nach Berlin bestimmten leicht verderblichen Waaren mit dem 5 Uhr 45 Min. abgehenden Zuge weiterbefördern zu lassen. Auch für den Personenverkehr zwischen Alexandrowo und Thorn ist die Verspätung von Nachtheil, denn die mit dem Zuge Nr. 654 ankommenden russischen Kaufleute können in Folge der Verspätung ihre Geschäfte meist nicht so rasch erledigen, daß sie den Zug 7 Uhr 38 Min. zur Rückfahrt benutzen können, weshalb viele überhaupt darauf verzichten, ihre Geschäfte persönlich abzuwickeln. Der Grund dieser häufigen und erheblichen Verspätungen liegt unseres Wissens in der für die große Güterausfuhr aus Rußland ungenügenden Anzahl von Güterzügen, da in Folge dessen dem Personenzug Nr. 654 stets eine große Anzahl Güterwagen angehängt werden, deren Abfertigung in Ottlotschin eine bedeutende Ueberschreitung des fahrplanmäßigen Aufenthaltes zur Folge hat. Auch soll das Anhängen der für die russischen Auswanderer bestimmten Wagen in Ottlotschin zur Verzögerung beitragen.

Wir haben unter Darlegung dieser Uebelstände die Königl. Eisenbahndirektion um schnelle Abhilfe gebeten.

17. Erweiterung des Güterschuppens auf dem Hauptbahnhofe.

Die Erweiterung des Güterschuppens auf dem Hauptbahnhofe, des sogenannten polnischen Bodens, macht sich immer dringender erforderlich, da

jetzt die Spediteure häufig gezwungen sind, Güter, die nicht auf dem Güterboden untergebracht werden konnten, aus den Waggons herauszusuchen; ferner werden die auf den Boden verbrachten Güter oft derart aufgestapelt, daß sie schwer herauszufinden sind. Um eine ordnungsmäßige Stapelung der Güter zu ermöglichen, müßte der Boden mindestens die dreifache Größe erhalten. Es handelt sich hierbei auch nicht um eine vorübergehende Kalamität, der Raummangel besteht vielmehr schon seit Jahren, auch ist nicht die geringste Aussicht vorhanden, daß die Inanspruchnahme des Bodens geringer werden wird, eher läßt sich das Gegentheil erwarten. Wir haben bei der Bahnverwaltung den Antrag auf Erweiterung des Güterbodens gestellt und hoffen um so mehr auf Erfüllung unserer Bitte, als ja genügender Raum zur Erweiterung vorhanden ist und die mit der Güterabfertigung betrauten Beamten die Kalamität selbst rückhaltlos anerkannt haben.

18. Kleinbahnangelegenheiten.

Am 4. Oktober 1897 fand im Landeshause zu Danzig eine Konferenz zur Erörterung von Kleinbahnangelegenheiten statt, wobei die Kammer durch ihren Vorsitzenden vertreten war. Von besonderem Interesse waren die Ausführungen des Herrn Ober-Regierungsrathes Freiherrn von Zedlitz über die Gesichtspunkte, die für den Staat bei Unterstützung der Kleinbahnbauten maßgebend seien und die Form in der sich diese Unterstützung vollziehe. Voraussetzung für jede Unterstützung seien: Vorliegen eines öffentlichen Interesses, die Bauwürdigkeit, Leistungsunfähigkeit des Unternehmers und angemessene Vorausleistungen von Provinz und Kreis. Im Uebrigen werde jeder einzelne Fall nach seiner Eigenart behandelt. Der Staat müsse auch im äußersten Falle daran festhalten, daß er niemals mehr als das Doppelte der Provinzialhülfe und nicht mehr gebe, als Provinz und Kreis zusammen; auch müsse der Staat darauf bestehen, daß vor Bewilligung seiner Beihülfe endgültige Beschlüsse der Kommunalverbände über ihre eigenen Leistungen gefaßt würden; dagegen genüge es, um eine Beihülfe in Aussicht zu stellen, wenn der Kreis sich nur im allgemeinen mit dem Bahnbau einverstanden erklärt und den Kreisauschuß bzw. eine Kreiskommission mit der weiteren Vorbereitung der Sache betraut habe. Als Form der Beihülfe werde nie die Zusicherung einer Zinsgarantie gewählt werden, da hiergegen nicht nur etatsrechtliche Bedenken, sondern auch wirthschaftliche Rücksichten und rechnerische Schwierigkeiten sprächen. Einen verlorenen Kostenzuschuß gebe der Staat nur in ganz besonderen Fällen und in kleinem Betrage; die gewöhnliche Form der staatlichen Beihülfe bleibe die des Kapitalzuschusses durch Darlehen oder Aktienübernahme.

19. Bezirks-Eisenbahnrath.

Am 26. Juni fand in Königsberg, am 25. November in Bromberg eine Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg statt, wobei wir durch unser Mitglied, Herrn M. Rosenfeld, vertreten waren. In der Sitzung vom 30. Juni erklärte der Bezirks-Eisenbahnrath einstimmig, daß gegen eine für alle deutschen Versandtgebiete gleichmäßige Herabsetzung des in die Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus für Sendungen von 10000 kg eingerechneten Einheitsfußes keine Bedenken vorliegen. Ferner gelangte der Antrag: „die königliche Staatsregierung zu ersuchen, unter Beibehaltung des Staffeltarifs für Getreide den Einheitsfuß von 4,5 Pf. pro Tonnenkilometer nach denjenigen Seehäfen, deren russische Zufuhren die ermäßigten Tarife genießen, mindestens um die Hälfte herabzusetzen und mit den betheiligten Privatbahnen dieserhalb in Verbindung zu treten“ mit 11 gegen 9 Stimmen zur Annahme.

In der Sitzung vom 25. November wurde mit großer Stimmenmehrheit beschlossen, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten auf die Wiedereinführung des am 1. August 1894 aufgehobenen Getreidestaffeltarifs nach Möglichkeit hinzuwirken; falls unüberwindliche Hindernisse für Einführung des Staffeltarifs vorliegen sollten, auf allgemeine Detarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten Bedacht zu nehmen.

20. Erweiterung der Revisionsstelle für Floßholz bei Schilno.

Ende Juni 1897 richteten wir an den Herrn Finanzminister die dringende Bitte um Erlaß einer Verfügung, daß die Revisionsstelle für Floßholz bei dem königlichen Neben-Zollamte Schilno bis zur Landesgrenze ausgedehnt werde.

Unserem Antrag fügten wir folgende Begründung bei:

„Schon das Herunterlassen der Trasten aus dem auf der russischen Seite uneingeengten Strombette der Weichsel in das diesseitige engere mit Bühnen versehene ist mit großen Gefahren verbunden; das Anhalten der Trasten auf dem engbegrenzten Revisionsfelde mit seinem felsigen Untergrunde ist aber bei höherem Wasserstande fast unmöglich; die Hölzer sind dabei stets der Gefahr des Vorkreisens ausgesetzt, wodurch sowohl Menschenleben als auch das in den Flößen steckende bedeutende Kapital gefährdet werden.“

Nach Aussage der Interessenten theilt auch die königliche Strombau-Direktion in Danzig die Ansicht von der Gefährlichkeit der jetzigen Revisions-

stelle; wir ersuchen daher Ev. Excellenz ganz ergebenst, bei der Danziger Strombauverwaltung ein Gutachten darüber einzufordern.

Die Kleinheit der Revisionsstelle bedingt aber noch einen weiteren Nachtheil für den Holzhandel: Es können jetzt jeweilig nur 10 Trasten abgefertigt werden, während häufig an einem Tage 20—30 zum Eingang bereit stehen; es müssen alsdann die übrigen an der Grenze so lange warten, bis die zuerst eingegangenen abgefertigt worden sind, was natürlich einen ganz erheblichen Zeitverlust verursacht, der bei Erweiterung des Revisionsfeldes vermieden werden könnte.

Aus den angeführten Gründen haben hiesige Holzspediteure sich an den Herrn Provinzial-Steuerdirektor in Danzig mit der Bitte um Erweiterung des Revisionsfeldes gewandt; sie sind aber dahin beschieden worden, daß nach den angestellten Ermittlungen das Bedürfniß nicht anzuerkennen sei und daß dem Antrage auch die Gefährdung der Zollsicherheit entgegenstehe. In dem gleichen Schreiben wird jedoch mitgetheilt, daß das Königliche Hauptzollamt in Thorn Anordnung dahin getroffen habe, daß begründeten Anträgen auf Vornahme der Abfertigungen außerhalb der Revisionsstelle ausnahmsweise entsprochen werden soll. Darin ist doch mindestens das Eingeständniß enthalten, daß zeitweise ein Bedürfniß nach Erweiterung der Abfertigungsstelle hervortritt.

Ein Schreiben des Königlichen Neben-Zollamtes in Schilno an einen hiesigen Spediteur, betreffend nachträgliche Erhebung von Gebühren für Abfertigung von Holztransporten außerhalb der Revisionsstelle, enthält nachstehenden Passus: „Die fraglichen Dienstverrichtungen wurden diesseits für gebührenfrei gehalten und dafür keine Gebühren erhoben, weil nach unserer Ueberzeugung die Möglichkeit, Trasten in der Revisionsstelle festzulegen, des hohen Wasserstandes wegen nicht vorhanden war.“ Hier wird unumwunden anerkannt, daß bei hohem Wasserstande die jetzige Revisionsstelle wegen der damit verbundenen Gefahr nicht benutzt werden kann.

Eine Gefährdung der Zollsicherheit können wir in der gewünschten Erweiterung des Revisionsfeldes nicht erblicken; jedenfalls müssen doch die Zolleinrichtungen derart getroffen werden, daß die Trasten, deren jährlicher Einfuhrwerth ca. 30—40 Millionen Mark beträgt, bei der Abfertigung nicht der Gefahr der Zertrümmerung ausgesetzt werden. Wenn daher die Zollbehörde befürchtet, daß durch die Erweiterung der Revisionsstelle die Zollsicherheit gemindert werde, so muß sie durch geeignete Abänderung der alten Bachvorschriften Abhülfe treffen.

Von den hiesigen Interessenten wurde zwar eine Erweiterung des Revisionsfeldes nur für die Zeit gewünscht, in der der Pegel der Königlichen Wasserbauinspektion in Thorn einen Wasserstand von mehr als 1 m über

Null zeigt; wir möchten jedoch befürworten, daß die Erweiterung ein für alle Mal verfügt werde, da dies einmal im Interesse der schnelleren Abfertigung liegt und da andererseits alle Unklarheiten und unnöthigen Weiterungen, welche durch divergirende Anschauungen der Zollbehörde und der Traktantenführer über die Höhe des Wasserstandes entstehen könnten, hierdurch vermieden werden.“

Im November wurde uns von der Provinzial-Steuerdirektion in Danzig mitgetheilt, daß unser Antrag die ministerielle Genehmigung gefunden habe.

21. Der Verkehr an den Packet-Annahmestellen.

Anfang Februar d. Js. ließ der Staatssekretär des Reichs-Postamts den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen folgendes Rundschreiben zugehen:

„Der Verkehr an den Packet-Annahmestellen der Postanstalten in größeren Orten steigert sich in den Abendstunden in ganz außerordentlichem Maße. In der Stunde vor Schalterschuß werden häufig mehr Packete als während des ganzen übrigen Tages angenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die Versandtgeschäfte gewohnheitsmäßig die gesammte Einlieferung ihrer oft nach Hunderten zählenden Packete in diese letzte Stunde zusammendrängen. Nicht selten nimmt der Packetverkehr dieser Geschäfte die Schalterräume und die Annahmestellen derart in Anspruch, daß dem sonstigen Publikum die Auslieferung von Packeten geradezu unmöglich ist. Es herrscht dann in den Schalteranlagen trotz ihrer Geräumigkeit ein so starker Andrang von Personen und eine solche Zusammenhäufung von Packetmassen, daß bei manchen Postämtern zur Aufrechterhaltung der nöthigsten Ordnung und zur Verhinderung von Ausschreitungen polizeiliche Hülfe in Anspruch genommen werden muß. Die Reichs-Postverwaltung bietet ihrerseits alles auf, um dem gesteigerten Verkehr in den Abendstunden gerecht zu werden; aber trotz der größtmöglichen Verstärkung des Annahme-Personals und der Aufstellung zahlreicher Schnellwagen ist die glatte Abwicklung des Annahmeverkehrs unter dem Druck der erwähnten Verhältnisse oft undurchführbar. In Folge dessen gelingt es auch trotz der größten Anstrengungen des Postpersonals nicht immer, sämtliche Packete noch mit den Abendzügen abzusenden, ein Umstand, der namentlich von den größeren Geschäften zu wenig beachtet wird. Alle Bemühungen der Reichs-Postverwaltung, durch Anregungen und Erörterungen in der Oeffentlichkeit und durch unmittelbare Einwirkung auf die theilhaftigen Kreise des Publikums in den geschilderten unerquicklichen Zuständen Wandel zu schaffen, sind erfolglos geblieben; insbesondere beharren die Versandtgeschäfte bei ihrer ablehnenden Haltung dem

oft und dringend ausgesprochenen Wünsche gegenüber: ihre Sendungen öfter als einmal täglich und vor allem zeitiger, als jetzt, zur Post zu schicken. Auch der neuerdings in Berlin gemachte Versuch, die Massenauflieferung an den Packetschaltern in den Abendstunden dadurch zu vermindern, daß die Post die zur Absendung vorbereiteten Packete aus den Geschäftshäusern abholen ließ, hat wegen Mangels an Entgegenkommen Seitens der Geschäfte bereits nach kurzer Zeit aufgegeben und als gescheitert betrachtet werden müssen.

Da die erörterten Zustände indeß für die Dauer unhaltbar sind, so würde schließlich nur übrig bleiben, eine durchgreifende Aenderung in der Weise herbeizuführen, daß in den letzten Abendstunden — etwa von 6 Uhr ab — nur noch die gleichzeitige Auslieferung von höchstens 3 Packeten durch je eine Person gestattet und die Anhäufung von Packeten in den Schaltervorräumen ganz untersagt würde.

Bevor aber zu einer solch einschneidenden Maßnahme übergegangen wird, beehre ich mich, hiermit an die berufenen Vertretungen des Handelsstandes das Ersuchen zu richten: Ihren Einfluß auf die kaufmännischen Kreise zur Beseitigung der geschilderten Mißstände in der Richtung nachdrücklich geltend machen zu wollen, daß die Packeteinlieferung während des Tages mehrfach und in der letzten Stunde nicht so massenhaft erfolgt.

Indem ich einer gefälligen Mittheilung über das dortseits Veranlaßte ergebnist entgegensehe, darf ich anheimstellen, mir etwaige Vorschläge über sonst geeignet erscheinende Mittel zur Abstellung der gegenwärtigen Anzutraglichkeiten zu machen.“

Trotzdem bei der hiesigen Annahmestelle der beregte Uebelstand sich selten geltend macht, haben wir in den Lokalzeitungen auf den Erlaß hingewiesen und die kaufmännischen Kreise aufgefordert, thunlichst für eine bessere Vertheilung in der Auslieferung der Postpackete Sorge zu tragen, damit die angedrohte Verkehrsbeschränkung nicht eingeführt wird.

22. Postschalterdienst am Sonntag.

Die Verkürzung der Postschalterdienststunden am Sonntag Nachmittag auf die Zeit von 6—7 und die dadurch veranlaßten Klagen aus Interessentencreisen wegen schwieriger Abfertigung in Folge allzugroßen Andrangs bewogen uns, das hiesige Postamt um Wiederausdehnung des Sonntagsdienstes auf die Zeit von 5—7 Uhr zu bitten. Unser Antrag wurde jedoch abgelehnt; wir wandten uns darauf an die Kaiserliche Ober-Postdirektion in Danzig und schließlich an den Staatssekretär des Reichs-Postamts, erhielten aber auch hier nur ablehnenden Bescheid.

23. Aufenthaltsgenehmigung für russische Holzhändler.

Während bisher von den russisch-jüdischen Holzhändlern, die sich während des Sommers hier aufhalten, nur dann eine Aufenthaltsgenehmigung verlangt wurde, wenn sie als Agenten oder Kommissionäre auftreten, selbstständige Händler jedoch, die ihr eigenes Holz auf den hiesigen Markt bringen, sich hier ohne solche Genehmigung aufhalten durften, wurden in vergangener Jahre auch diese Händler plötzlich angehalten, eine Aufenthaltserlaubnis beizubringen, was in den Kreisen der russischen Händler große Beunruhigung hervorrief. Da unseres Erachtens zu dem veränderten Verfahren, das geeignet erschien, den Holzhandel unseres Platzes nachtheilig zu beeinflussen, keine Gründe vorlagen, so baten wir den Ober-Präsidenten, Herrn v. Gopler, verfügen zu wollen, daß von der Forderung einer Aufenthaltsgenehmigung gegenüber selbstständigen russischen Holzhändlern abgesehen werden möge.

Wir erhielten hierauf den nachstehenden Bescheid:

„Auf die Vorstellung vom 10. Juni d. Js., in welcher darum nachgesucht wird, daß es den zur Zeit des Holzflößereibetriebes auf den sommerlichen Holzmarkt nach Thorn kommenden selbstständigen russisch-jüdischen bezw. österreichisch-jüdischen Holzhändlern gestattet werden möge, ohne besondere Genehmigung und polizeiliche Anmeldung in Thorn Aufenthalt zu nehmen, erwidere ich der Handelskammer ergebenst, daß eine derartige Abweichung von den über die Kontrolle der Ausländer ergangenen gesetzlichen Bestimmungen und höheren Anweisungen unzulässig ist. Eine verschiedenartige Behandlung nach der Richtung hin, daß die selbstständigen Holzhändler von der Aufenthaltskontrolle befreit bleiben, während die als Holzkommissionäre und Agenten im Auftrage einheimischer Kaufleute der Holzbranche auftretenden russisch resp. österreichisch-jüdischen Personen derselben unterstellt werden sollen, würde sich füglich als eine Ungerechtigkeit charakterisiren und zu Unzuträglichkeiten führen. Es muß daher bei dem jetzt geübten bestimmungsmäßigen Verfahren bewenden und, den Melde- und Kontrollvorschriften entsprechend, verlangt werden, daß jeder Ausländer die Genehmigung zum Aufenthalt im diesseitigen Staatsgebiete, sei es auf kürzere oder längere Zeit, nachsucht. Daß diese Maßnahme auf die Ausübung des Holzhandels in Thorn einen schädigenden Einfluß ausüben sollte, erscheint nicht annehmbar. In Danzig wenigstens hat die Handhabung der Kontroll- und Meldevorschriften den Ausländern gegenüber in der beregten Weise zu keinerlei Unzufriedenheiten geführt.

Wenn von den bestehenden Vorschriften seitens der Polizei-Verwaltung in Thorn abgewichen ist, so beruht diese Handlungsweise auf einem — entsprechend gerügten — Versehen, das sich in Zukunft nicht wiederholen wird. Wie es in diesem Jahre geschehen, so wird auch fernweit den russisch-

beziehungsweise österreichisch-jüdischen, im Holzhandlungsbetriebe thätigen Personen der Aufenthalt in der diesseitigen Provinz resp. in Thorn und Danzig, unbeanstandet gestattet werden, wenn sie sich im Besitze ordnungsmäßiger Legitimationspapiere befinden, ihre Geschäftsthätigkeit den einheimischen Handelsinteressen entspricht und sie sich nicht als lästig erweisen. Empfehlenswerth ist es, die Gesuche um Aufenthaltsgestattung schon vor Eröffnung der Schifffahrt einzubringen, damit die Erlaubnißertheilung frühzeitig erfolgt und rechtzeitig die für den Holzflößereibetrieb erforderlichen Anordnungen von den Ausländern zu Hause getroffen werden können.“

24. Abgabepflicht selbstständiger auswärtiger Kaufleute in Rußland.

Nach einem Erlaß des Kaiserlich Russischen Departements für Handel und Manufaktur haben selbstständige Kaufleute, die zum Abschluß von Handelsgeschäften nach Rußland kommen, weder einen Gilden- noch einen Kommisschein zu lösen. Trotzdem sind wiederholt sowohl christliche als jüdische selbstständige Kaufleute bei ihrem Aufenthalt in Rußland von den dortigen Behörden um Lösung eines solchen Scheines angegangen worden. So wurde uns im Herbst des Jahres 1896 ein Fall zur Kenntniß gebracht, daß ein im hiesigen Firmenregister eingetragener Kaufmann, der Einkäufe halber nach Alexandrowo gefahren war, dort festgenommen, nach Wloclawet transportirt und aufgefördert worden war, einen Gildenschein erster Klasse für 800 Rubel zu lösen; schließlich hat man auf seine Einwendungen hin sich mit der Lösung eines Patentscheines zufrieden erklärt, wofür er 42 Rubel unter Protest erlegte. Wir wiesen ihn an, sich an das Kaiserlich Russische Departement für Handel und Manufaktur beschwerdeführend zu wenden und brachten die Angelegenheit auch zur Kenntniß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe. Unter dem 7. Mai 1897 ging uns darauf aus dem Handelsministerium ein Schreiben zu, wonach die Ermittlungen über den dem Kaiserlichen General-Konsul in Warschau bezeichneten, den Thorner Kaufmann P. betreffenden Vorfall ergeben haben: „P. ist in Rußland bei Ausführung von Handelsoperationen betroffen und polizeilich angehalten worden, weil er sich nicht im Besitze der vorgeschriebenen Handelspapiere befand und demnächst, nachdem er bei seiner Vernehmung erklärt hatte, daß er keinen selbstständigen Handel betreibe, sondern nur als Kommissionär und Vermittler zwischen deutschen Handelshäusern und russischen Gutsbesitzern behufs An- und Verkaufs von Getreide thätig sei, auf Grund des Art. 277 des russischen Gesetzes über die direkten Steuern als Handelskommiss erster Klasse zur Lösung des entsprechenden Kommisspatents veranlaßt worden.

Bei dieser Sachlage ist von weiterer Verfolgung der Angelegenheit kein Erfolg zu erwarten.

Nach Mittheilung des russischen Steuer-Inspektors hat P., der als Jude bezeichnet wird, auch die durch Gesetz für ausländische Juden vorgeschriebene Ermächtigung zum Betreiben von Handelsgeschäften in Rußland nicht beessen."

Der angezogene Art. 277 des Gesetzes über die direkten Steuern lautet in Uebersetzung folgendermaßen:

Zur ersten Klasse der Kommiss gehören:

Bevollmächtigte im Großhandel, welche mit irgend einer besonderen Handelsoperation, mit Ankauf oder Verkauf von Waaren beauftragt sind; — Leiter des ganzen Handels des Firmeninhabers oder einer besonderen Anstalt desselben, einer Fabrik oder Werkstatt; — Obermeister von Fabriken und Werkstätten; — Oberaufseher bei Lieferungs-geschäften der Regierung, sowie beim Transport von Waaren und Reisenden zu Wasser oder zu Lande; Leiter von Verpachtungen und Lieferungen aller Art; — Bevollmächtigte zur Erledigung von Zollangelegenheiten; — Geschäftsführer in Handelskomptoren sowie auch Kassierer; — Kommiss und Handlungsdienner, welche einen Laden, Lagerräume, ein Schankgeschäft oder eine andere Handelsanstalt unter sich haben. Zu derselben Klasse gehören Agenten und Kommissionäre ausländischer Firmen, welche keine Waaren zur Verfügung haben und zum Abschluß von Handelsgeschäften nicht ermächtigt sind, sondern nur als Vermittler beim Abschluß von Handelsoperationen dienen (commis voyageurs) und daher zur Lösung eines Handelscheins 1. oder 2. Gilde nicht verpflichtet sind.

Im Anschluß an diesen Vorfall ließ der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen nachstehendes Rundschreiben zugehen:

„Nach dem Erlasse vom 14. November 1895 sind selbstständige Kaufleute oder Gewerbetreibende, die zum Abschlusse von Handelsgeschäften nach Rußland gehen, dort zur Zahlung einer Abgabe nicht verpflichtet und haben weder einen Kommiss- noch einen Gildenschein zu lösen (vergl. Deutsches Handelsarchiv 1895, Th. I, Seite 872). Wenn von solchen selbstständigen Kaufleuten oder von Mitinhabern von Firmen nichtsdestoweniger aus irgend welchen Gründen, z. B. wegen Zugehörigkeit zur israelitischen Religion, die deutschen Gewerbelegitimationskarten für Handlungsreisende als Legitimationspapiere zum Ausweise über ihre Person in Rußland benutzt werden, so sind alsdann selbstverständlich mit den Vortheilen, die diese Karten hinsichtlich des Aufenthalts in Rußland gewähren, auch die Pflichten, die sie auferlegen, darunter diejenige zur Lösung eines Kommisscheins, zu übernehmen. Hiernach

haben diejenigen Kaufleute, welche sich durch Benutzung einer Gewerbelegitimationskarte den Eintritt in Rußland ermöglicht haben, keinen berechtigten Anlaß, über ihre Heranziehung zur Kommisssteuer Klage zu führen, und es kann Beschwerden, die dieserhalb erhoben werden, keine Folge gegeben werden.

Ich ersuche die Handelskammern und kaufmännischen Korporationen, die Betheiligten ihres Bezirks hierauf aufmerksam zu machen."

25. Russisches Vizekonsulat.

Am 12. Juli wurde in Thorn zu großer Befriedigung aller am Verkehr mit Rußland betheiligten Kreise das Kaiserlich Russische Vizekonsulat eröffnet.

26. Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen nach Rußland.

Im Herbst vorigen Jahres gingen uns von verschiedenen Seiten Klagen über Erschwerungen bei der Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen nach Rußland zu. Danach gelangten landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe erst dann zur Verzollung, wenn durch einen amtlichen Experten festgestellt worden war, daß sie in der Landwirthschaft verwendet werden. Da nun nur den Grenzzollämtern I. Klasse solche technisch gebildete Beamte beigegeben sind, so mußte bei der Einfuhr landwirthschaftlicher Geräthe und Maschinen, auch der einfachsten, über ein Zollamt II. oder III. Klasse jedesmal ein Zollamt I. Klasse um die Entsendung eines Experten ersucht werden, wodurch natürlich Zeit- und Geldverluste entstanden. Wir wandten uns daher an den Warschauer Zollbezirksschef und wiesen darauf hin, daß sich bei der Verzollung landwirthschaftlicher Geräthe und Maschinen die Zuziehung eines Experten wohl erübrige ohne Nachtheil für die Zollsicherheit, da die Bestimmung dieser Artikel fast immer so offenbar sei, daß jeder Zollbeamte die richtige Entscheidung treffen werde. Wenn es sich um komplizierte Maschinen handle, bei denen die einzelnen Theile in separaten Kisten verpackt eingeführt werden, werde sich die Zuziehung eines technisch gebildeten Beamten zur richtigen Klassifizierung nicht vermeiden lassen; dies treffe jedoch bei den landwirthschaftlichen Maschinen nicht zu, weshalb der Zwang zur Zuziehung eines Experten als eine unnöthige Erschwerung des Verkehrs erscheine. Wir baten deshalb um baldigen Erlaß einer Verfügung, durch welche diese Bestimmung aufgehoben würde. Der Warschauer Zollbezirksschef antwortete uns darauf, daß diese Zollbehandlung durch Art. 600 der Zollkammer-Vorschriften festgesetzt sei und er sich auf Grund seiner persönlichen Macht außer Stande sähe, diese unbedingte Forderung des Gesetzes zu ändern. Wir baten sodann den deutschen Reichskanzler, auf diplomatischem Wege eine

Beseitigung dieser Bestimmung zu erwirken, erhielten jedoch den Bescheid, daß von einer Verwendung im diplomatischen Wege abgesehen werden müsse, weil die Kaiserlich Russische Regierung in der Angelegenheit völlig freie Hand habe und insbesondere unsere vertragsmäßigen Beziehungen zu diesem Lande keine rechtliche Grundlage für solche Verwendung böten. Inzwischen haben sich jedoch die russischen Finanzbehörden selbst von der Unhaltbarkeit der fraglichen Bestimmung überzeugt, denn ein Zirkular des Zolldepartements vom $\frac{13.}{25.}$ Januar 1898 Nr. 633 über die Genehmigung der Einfuhr einfacherer landwirtschaftlicher Geräthe über Zollämter II. und III. Klasse bestimmt Folgendes: „Das Zolldepartement setzt das Zollressort behufs entsprechender Anordnungen in Kenntniß, daß der Herr Finanzminister auf Antrag des Departements befohlen hat, die Einfuhr einfacherer landwirtschaftlicher Maschinen und Geräthe, wie Eggen, Pflüge, Säemaschinen, Harken, Heuwender u. dergl., aus dem Auslande über Zollämter II. und III. Klasse sowie Grenzübergangspunkte ohne jedesmalige Herbeiziehung und Genehmigung mechanischer Sachverständiger der nächstgelegenen Zollämter I. Klasse zuzulassen.

Gegenwärtige Bergünstigung erstreckt sich jedoch nicht auf Reservetheile dieser Maschinen, welche nach der Anmerkung zu Art. 167 des Zolltarifs verzollt werden.“

27. Holzhafen.

Die landespolizeiliche Genehmigung zum Bau eines Holzhafens bei Thorn ist Ende November v. Js. unter folgenden Bedingungen erteilt worden:

1. Der hochwasserfreie Schutzdeich des Holzhafens muß in seiner ganzen Länge in einer Entfernung von 1100 Meter vom projektierten linksseitigen Deiche der Neßauer Niederung liegen. Diesem Erforderniß wird nach dem Erläuterungsberichte (vergl. den Hafendeich) zwar genügt, auf dem Uebersichtsplane Blatt 23 ist jedoch, wahrscheinlich in Folge Unstimmigkeit beim Zeichnen, der Abstand von 1100 Meter etwa von 25 km abwärts nicht inne gehalten. Das festgesetzte Breitmaaß des Hochwasserquerschnittes ist daher bei der Ausführung allenthalben beizubehalten.

2. Der Hafendeich darf nicht über die Flucht mit dem Deichvorsprung oberhalb des fiskalischen Hafens zu Alt-Thorn hinausgehen, wie die Blaustriftlinie auf Bl. 22 erkennen läßt.

Der Abfall des Hafendeiches auf das Gelände soll nach dem Projekt von Stat. 36 bis 39,5 erfolgen (vergl. den Lageplan Bl. 22).

Er würde infolge dessen eine in das Flußprofil hineinragende hohe Buhne bilden, welche den Hochwasserstrom auf das linksseitige Ufer hinüberdrängt.

Zur Vermeidung von Klagen muß der Hafendeich mit steilerem Kopf versehen werden, etwa wie auf Bl. 22 mit Blaustrich angedeutet ist. Der Abfall des Deiches auf das Gelände muß bei Stat. 36 + 50 beendet sein.

3. Die Durchlage des alten Weichselarmes kann unter der Bedingung weggelassen werden, daß der alte Wasserlauf mit den vorhandenen und unterzubringenden Bodenmassen zugeschüttet wird.

Gegen die im Absatz „Bauausführung“ des Erläuterungsberichtes vorgenommene Unterbringung des überflüssigen Bodens in Auskolkungen und in der Nähe befindliche alte Wasserläufe, sowie in geeignete Bühnenzwischenfelder nach Anordnung der Königlichen Strombauverwaltung findet sich nichts zu erinnern.

4. Der Unternehmer des Holzhafenbaues bei Thorn ist verpflichtet, auf Verlangen der Deichaufsichtsbehörde den Weichselstromdeich der Neßauer Niederung bis 26,25 km der Weichselstromkarte in den Abmessungen und Formen des bereits ausgeführten Neßauer Deiches auf seine Kosten weiterzuführen (vergl. Bl. 23).

5. Da durch die beabsichtigte Einschränkung des Hochwasserprofils die Gefährdung der Korzeniec-Kämpfe bei Hochwasser und Eisgang voraussichtlich erheblich gesteigert werden wird, kann das Belassen der dort befindlichen Wohnstätten nicht gestattet werden.

Der Unternehmer hat daher vor Beginn des Hafenbaues für die Beseitigung dieser Wohnstätten zu sorgen und neben dem Ersatz für etwaige Wirthschafterschwernisse die Eigenthümer der auf der Korzeniec = Kämpfe belegenen Ländereien, welche in Folge des Hafenbaues einem stärkeren Stromangriffe ausgesetzt werden, entsprechend zu entschädigen.

6. Der Unternehmer des Hafenbaues hat vor Beginn der Bauausführung der Landespolizeibehörde den Nachweis zu liefern, daß ihm der Betrag der anschlagsmäßigen Kosten des Baues zur Verfügung steht. Insoweit den Bedingungen unter 4 und 5 bis dahin nicht genügt ist, sind Seitens des Unternehmers auch die hierzu erforderlichen Mittel vor Beginn der Bauausführung der Landespolizeibehörde nachzuweisen.

7. Diese Genehmigung erlischt, wenn nicht bis zum 1. Mai 1903 mit der Bauausführung des Holzhafens bei Thorn begonnen ist.

Wir erwähnten schon früher, daß das Projekt des Holzhafens in Regierungskreisen eine sehr wohlwollende Würdigung gefunden hat, daß es sogar im strombauökonomischen Interesse als erwünscht bezeichnet wird. Es steht daher zu hoffen, daß auch der Staat in irgend welcher Form eine Beihilfe zum Bau des Hafens leisten wird. Schifffahrt, Flößerei, Holzhandel und Holzindustrie, Uferbesitzer, Strombauökonom, alle sind an diesem Werke interessirt. Die Handelskammer wird es sich angelegen sein lassen, mit allen

Kräften auf eine baldige Finanzierung hinzuwirken, damit diese für Handel und Industrie Thorn's so wichtige Anlage noch vor Ablauf dieses Jahrhundert's in Angriff genommen werden kann

28. Beschränkung der Jahrmärkte in Thorn.

Anfang November 1897 ging uns aus den Kreisen des hiesigen Detailhandels der Antrag zu, die Kammer möge geeignete Schritte thun, daß für die Folge die Jahrmärkte in der Stadt ganz fortfallen oder doch erheblich beschränkt werden. Wir beschloffen jedoch, dem Antrag keine Folge zu geben, da u. E. die Thorner Kaufmannschaft durch das Zusammenströmen größerer Menschenmassen gelegentlich der Jahrmärkte so große Vortheile genießt, daß dem gegenüber die ohne Zweifel vorhandene Schädigung einzelner Geschäfte durch die fremde Konkurrenz nicht ins Gewicht fallen kann. Das kaufende Publikum hat aber entschieden ein Interesse an dem Fortbestehen der Märkte, denn eine ganze Reihe von Artikeln, wie Böttcher-, Töpfer- und Korbwaaren, werden auf den Jahrmärkten in großen Mengen zu billigen Preisen gekauft. Wenn auch ein Theil der verkauften Gegenstände sogenannte Ausschußwaare ist, so wird das Publikum doch nicht geschädigt, da die mindere Güte der Waaren nicht verhehlt wird und solche fehlerhafte Waaren ihrer Billigkeit halber namentlich von der ärmeren Bevölkerung gerne gekauft werden. Ausschußwaaren werden aber in den ansässigen Geschäften überhaupt nicht geführt, weshalb man hierbei von einer Konkurrenz nicht reden kann.

29. Erweiterung der Uferbahn.

Nach längeren Verhandlungen des Magistrats mit der Zollbehörde ist endlich im vergangenen Herbst ein Vertrag zu Stande gekommen, wonach die Zollwinde an die Stadt Thorn gegen eine gewisse Entschädigung abgetreten worden ist. Die Winde ist im Frühjahr auch bereits abgebrochen worden, so daß zu hoffen steht, daß die nöthigen Gleisanlagen noch in der diesjährigen Schifffahrtsperiode fertig gestellt werden. Daß die Zustände an der Uferbahn unhaltbar waren, zeigte sich im letzten Herbst, als beträchtliche Mengen Zucker zum Umschlag hierher kamen. Damals ging einem hiesigen Spediteur folgendes Schreiben der Güterabfertigungsstelle zu:

„Durch den großen Eingang von Rohzucker an Ihre Adresse nach der Uferbahn wird, sofern eine Aenderung nicht eintritt, eine Stockung des Betriebes auf der Uferbahn herbeigeführt.

Wir ersuchen Sie daher auf's Dringendste, sofort telegraphisch die betr. Zuckerfabriken anzuweisen, vorläufig, bis hier Raum geschaffen ist, die Absendung des Rohzuckers einzustellen und später geringere Mengen als bisher täglich abzulassen. Sollten Sie diesem auf höhere Anordnung gestellten

Ersuchen nicht nachkommen, so werden wir von dem § 1 des Reglements für die Benutzung der Uferbahn Gebrauch machen und Ihre Wagen, soweit sie nicht ohne Behinderung der anderen Interessenten auf der Uferbahn untergebracht werden können, auf den Ladegleisen des Hauptbahnhofs zur Entladung bereit stellen.

Wir machen hierbei sogleich darauf aufmerksam, daß, falls die hier laderecht gestellten Wagen etwa nicht rechtzeitig entladen werden, sie einem anderen Spediteur auf Ihre Kosten zur zwangsweisen Entladung und Lagerung überwiesen werden würden.“

Die fraglichen Zuckerfabriken sahen sich daraufhin genöthigt, die Zusendungen einzuschränken, trotzdem sie ein großes Interesse daran hatten, unter Benutzung des gerade günstigen Wasserstandes so viel Rohzucker wie möglich noch vor Schluß der Schifffahrt nach Danzig zu verfrachten. Solche Störungen können natürlich die Interessenten leicht veranlassen, Thorn zu umgehen und andere Umschlagshäfen zu benutzen; durch die bevorstehende Erweiterung wird jedoch die Uferbahn hoffentlich leistungsfähig genug werden, um auch in Zeit gesteigerten Verkehrs eine glatte Abwicklung zu ermöglichen.

In dem Vertrag des Magistrats mit der Zollbehörde wegen Abtretung der Winde war die Stadt verpflichtet worden, an einer höher gelegenen Stelle an der Uferbahn auf Wunsch der Zollverwaltung ein neues Zollhaus zu errichten. Die Zollbehörde hat jedoch bis jetzt davon abgesehen, ein neues Zollhaus an der Weichsel errichten zu lassen, und hat die Zollabfertigung nach dem Hauptzollamtsgebäude am altstädtischen Markte verlegt. Hierdurch wird natürlich die Zollabfertigung der auf dem Wasserwege hier anlangenden Güter erheblich erschwert. Wir haben deshalb der Provinzialsteuerrichtung den Wunsch unterbreitet, daß die Zollabfertigung für den Weichselverkehr nach Errichtung eines Zollhauses durch die Stadt wieder nach der Uferbahn verlegt werde, erhielten jedoch einen abschlägigen Bescheid.

Wir konnten uns bei diesem Bescheide natürlich nicht beruhigen und baten daher in nachstehendem Schreiben den Herrn Finanzminister um Abhilfe:

„Unter dem 12. Januar v. Js. haben wir Ew. Excellenz die Bitte um Verlegung des Zollgebäudes an der Weichsel an eine höher gelegene Stelle unterbreitet, weil es erst dadurch möglich würde, die Thorner Uferbahn in einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Ausdehnung weiterzuführen. Mit Freuden wurde es daher von uns begrüßt, als im Laufe des letzten Jahres ein Vertrag zwischen der Zollbehörde und dem Thorner Magistrat über die Abtretung der sogenannten Zollwinde zu Stande kam. Darnach ist das fragliche Grundstück nebst Zollgebäude für den Preis von 7300 Mark in den Besitz der Stadt Thorn übergegangen, ferner hatte die Stadt in möglichster Nähe des Weichselufers eine Abfertigungsbude zu

errichten. Gleichzeitig hat sich der Steuereffikus das Recht vorbehalten gegen Rückgabe des Kaufpreises die Ueberlassung eines der Stadt gehörigen oberhalb der Uferbahn gelegenen Grundstücks zu verlangen, in welchem Fall die Stadt zu den Kosten des Neubaus von Abfertigungsgebäuden einen Beitrag in Höhe von 4900 Mark zu leisten hat.

Uebergabe und Abbruch der alten Zollwinde haben bereits stattgefunden, auch hat die Stadt die ausbedingene Abfertigungsbude in der Nähe des Weichselufers fertig gestellt. In dieser Bude wird jedoch nur die Verwiegung der Zollgüter vorgenommen, während die eigentliche Zollabfertigung nach dem Hauptzollamtsgebäude am altstädtischen Markte verlegt worden ist. Während wir Anfangs annahmen, daß diese Verlegung nur vorübergehend sei und nur so lange dauern werde, bis das Zollgebäude auf dem von der Stadt reservirten Platze neu errichtet sein würde, erfuhren wir später, daß die Zollbehörde von der Neuerrichtung vorläufig abgesehen habe. Diese Maßregel ist nun für unsern Umschlagsverkehr, überhaupt den gesammten Weichselverkehr, namentlich aber für den so wichtigen Holzimport, von einschneidendster Bedeutung, da er die Zollabfertigung, die sich früher an der Weichsel schnell und glatt abwickelte, zu einer für Beamte und Publikum umständlichen und zeitraubenden Manipulation macht, da nun die Zollpapiere zwischen Wiegebude und Hauptzollamt hin- und herwandern müssen. Es ist kein Zweifel, daß derartige Erschwerungen geeignet sind, den Verkehr erheblich zu schädigen und so unseren Handel nachtheilig zu beeinflussen. Wenn es sich bei Erhebung des Zolles auch nicht vermeiden läßt, den Verkehr in gewissen Beziehungen zu erschweren, so sollte man doch auch andererseits alle Erleichterungen, denen kein Zollinteresse entgegensteht, gewähren. Eine solche Erleichterung liegt aber in der Abfertigung der auf der Weichsel eingehenden Zollgüter in möglichster Nähe des Ufers. Da die Stadt den Platz kostenfrei hergeben muß und ferner einen Beitrag zu zahlen hat, der zur Wiedererrichtung eines Zollabfertigungsgebäudes genügt, so besteht für den Steuereffikus auch kein Grund, sich gegen den nothwendigen Neubau zu sträuben.

Die frühere Abfertigungsart hatte sich durchaus bewährt, und es ist überhaupt kein Grund einzusehen, hier eine Aenderung vorzunehmen. Wir selbst haben auch nie im Entferntesten daran gedacht, daß mit der alten Zollwinde auch der alte Abfertigungsmodus verschwinden sollte. In unseren die Beseitigung des alten Zollgebäudes betreffenden Eingaben haben wir auch stets nur von der Translozierung des Gebäudes und von dem Wiederaufbau auf einer höher gelegenen Stelle gesprochen.

Auf unsere Eingabe an die Königliche Provinzial-Steuerdirektion in Danzig ging uns der Bescheid zu, daß man zunächst prüfen wolle, inwieweit sich die Verlegung der Zollabfertigung bewähre; hierfür sei ein Zeitraum

von 5 Jahren in Aussicht genommen. Als wir in einer nochmaligen Eingabe darauf hinwiesen, daß die Schäden des neuen Verfahrens von den Verkehrsinteressenten schon jetzt schwer empfunden würden und daß sich dies in den Zeiten gesteigerten Verkehrs immer empfindlicher geltend machen werde, erhielten wir wiederum einen ablehnenden Bescheid.

Unmöglich können wir uns bei diesem Bescheide beruhigen, denn innerhalb der für die Prüfung vorgesehenen 5 Jahre könnte leicht ein Theil des Verkehrs durch die beregte Maßregel unserer Stadt ganz entfremdet werden; die Zurückgewinnung des einmal verlorenen Verkehrs, der neue Bahnen eingeschlagen hat, ist aber bekanntlich äußerst schwierig, bisweilen unmöglich.

Wir können aber gar nicht glauben, daß Maßnahmen, die einen so nachtheiligen Einfluß auf unser Wirthschaftsleben befürchten lassen und den guten Absichten einer Hohen Staatsregierung, die schwer bedrängten östlichen Provinzen möglichst zu stärken, direkt entgegenwirken, Billigung finden werden.

Wir hielten es daher für unsere Pflicht, Ew. Excellenz die Angelegenheit vorzutragen. Wir gestatten uns deshalb ganz gehorsamst zu bitten,

Ew. Excellenz wolle hochgeneigtest verfügen, daß auf dem von der Stadt Thorn reservirten Plaze an der Uferbahn ein neues Zollgebäude so schnell wie möglich errichtet und dort die Zollabfertigung in der früheren Weise wieder vorgenommen werde."

Anfang Mai trug unser Vorsitzender in einer Audienz die Angelegenheit dem Herrn Finanzminister vor. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß unser Vorgehen von gutem Erfolg begleitet sein wird.

30. Anerkennung von Pfandrechten auf Flußschiffen.

Im Vorjahre berichteten wir, daß wir in einer Eingabe den deutschen Reichskanzler gebeten haben, dahin wirken zu wollen, daß die durch das Binnenschiffahrtsgesetz gesicherten Eigenthums- und Pfandrechte an Flußschiffen durch eine Vereinbarung mit Rußland auch beim Uebergang über die russische Grenze Geltung behalten. Nach dem uns unter dem 9. Juni 1897 zugegangenen Bescheid erachtet der deutsche Reichskanzler eine internationale Regelung, wie sie von einer Reihe von Handelskammern befürwortet wird, soweit es sich um die Pfandrechte an Schiffen handelt, an sich für wünschenswerth. Daß ein Bedürfnis in dieser Richtung vorliege, ergebe sich schon aus den vorliegenden Eingaben und zwar nicht nur für den Rhein, wo es bei dem regelmäßigen Verkehr zahlreicher deutscher Schiffe auf niederländischen und belgischen Wasserstraßen besonders dringlich erscheine, sondern auch für andere Stromgebiete, insbesondere für die Elbe, Oder, Weichsel, Warthe, Memel. Der Zweck der neueren reichsgesetzlichen Vorschriften über die Verpfändung von Schiffen durch Eintragung des Pfandrechts in das Schiffs-

register die Kreditfähigkeit des Schiffahrttreibenden zu stärken, indem sie dem Rechte des Pfandgläubigers eine zuverlässige Grundlage gebe, werde nicht vollständig erreicht, wenn es bei Schiffen, die ihrer Bestimmung gemäß auch in ausländischen Stromgebieten verkehren, an einer Gewähr dafür fehle, daß die nach den Vorschriften des inländischen Gesetzes bestellten Pfandrechte im Auslande gleichfalls als wirksam anerkannt werden; denn der Gläubiger müsse hier stets mit der Gefahr rechnen, daß seine Rechte unberücksichtigt bleiben, falls das Schiff im Auslande mit Beschlag belegt und zum Verkauf gebracht werde. Gleichwohl werde es nicht angehen, mit allen hiernach in Betracht kommenden ausländischen Regierungen in Verhandlung zu treten, weil die bezüglich internationalen Vereinbarungen naturgemäß die wechselseitige Anerkennung der Pfandrechte an Schiffen zum Gegenstand haben müssen; die Voraussetzungen hierfür aber nur da vorhanden seien, wo die ausländischen Gesetze die Verpfändung von Schiffen in einer Weise regeln, durch die ebenso wie durch die inländischen Vorschriften eine sichere Rechtslage begründet werde. Diese Voraussetzung treffe hinsichtlich der Niederlande zu; dagegen wäre den Gesetzen aller übrigen in Betracht kommenden Staaten (Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Rußland) weder die Einrichtung eines Registers für Binnenschiffe noch die Bestellung eines Pfandrechts an solchen Schiffen durch Eintragung in sonstige öffentliche Bücher bekannt. Es könne demnach zur Zeit nur die Anknüpfung von Verhandlungen mit den Niederlanden in Frage kommen.

31. Regulirung der russischen Weichsel.

Im vergangenen Jahre hat sich das Vorsteheraamt der Kaufmannschaft zu Danzig an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gewandt mit der Bitte um Anknüpfung von Verhandlungen mit Rußland wegen einer baldigen Regulirung der russischen Weichsel. Wir hatten schon im Jahre 1894, als der Zentral-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt durch ein Rundschreiben festzustellen suchte, welche Anforderungen die deutsche Binnenschiffahrt an einen deutsch-russischen Handelsvertrag stellen müsse, um in gedeihlicherer Weise als bisher ihr Gewerbe nach und von Rußland betreiben zu können, darauf hingewiesen, daß in der Beschaffenheit des Weichselstromes von der russischen Grenze an aufwärts die Hauptschwierigkeiten für die Schiffahrt beständen. Der Strom zeige auf russischer Seite ein Bild der Verwilderung; die zunehmenden Versandungen seien so bedeutender Art, daß die Schiffahrt namentlich bei niedrigem Wasserstande aufs Aeußerste erschwert sei. Auch der preußische Lauf der Weichsel habe unter den ihm von oben zufließenden Sandablagerungen naturgemäß zu leiden.

Infolge des Antrages der Danziger Kaufmannschaft sahen wir uns

veranlaßt, aus Neue Erkundigungen über den Zustand der russischen Weichsel einzuziehen, wobei es sich herausstellte, daß die obige Schilderung auch jetzt noch zutreffend sei. Nach wie vor müssen die Rähne für ihre Fahrt von der preussischen Grenze nach Warschau ganz unverhältnißmäßig viel Zeit verwenden, da es, namentlich bei niedrigem Wasserstande, häufig vorkommt, daß sie unterwegs auf dem Sande wochenlang liegen bleiben und, um überhaupt weiter zu kommen, leichtern müssen. Infolge dieser Uebelstände sind unsere Weichselschiffer auch gar nicht im Stande, die Tragfähigkeit ihrer Rähne nur einigermaßen auszunutzen; beispielsweise können Rähne mit einer Tragfähigkeit von 5000 Zentner höchstens 1500—2000 Zentner laden; hierdurch wird natürlich das schon jetzt nicht sehr gewinnbringende Schiffergewerbe höchst nachtheilig beeinflusst.

Die Verwilderungen der russischen Weichsel nehmen von der preussischen Grenze an stetig zu; die Strecke Warschau—Plock ist erheblich schwieriger zu befahren, als die Strecke Plock—Schilno; ganz trostlos sind aber die Wasserverhältnisse zwischen Warschau und der galizischen Grenze. Hier können, namentlich im Sommer bei niedrigem Wasserstande, unsere Weichselrähne überhaupt nicht mehr verkehren, weshalb auch ein direkter Frachtverkehr zwischen den preussischen Weichselhäfen und Galizien nicht möglich ist.

Verhärtet werden die genannten Uebelstände noch durch das Fehlen sicherer Winterstände, was für die Dampfer- und Seglerbesitzer jedes Jahr beim Eisgang große Verluste zur Folge hat. Die russischen Behörden scheinen nach uns vorliegenden Berichten zwar die Nothwendigkeit der Einrichtung von Winterhäfen einzusehen, es geschieht jedoch nichts zu ihrer Herstellung.

Unter diesen Umständen haben wir uns natürlich veranlaßt, den Antrag des Vorstheramtes der Danziger Kaufmannschaft auf das Wärmste zu unterstützen.

32. Kaufmännisches Unterrichtswesen.

Ueber die an der hiesigen staatlichen Fortbildungsschule eingerichtete kaufmännische Abtheilung übersandte uns auf unseren Wunsch der Anstaltsleiter unter dem 5. Juli 1897 eingehende Mittheilungen. Darnach hat sich das Verhalten und der Fleiß der Kaufmannslehrlinge wesentlich gebessert. Den Schülern kommt es immer mehr zum Bewußtsein, daß der Unterricht ihnen von wesentlichem Nutzen für das praktische Leben ist; dagegen scheint leider ein Theil der Prinzipale der Schule immer noch nicht das nöthige Wohlwollen entgegenzubringen. Wiederholt haben sich einzelne junge Leute, die zum Besuch der Schule nicht verpflichtet sind, zur Theilnahme an dem Unterricht gemeldet, es ist ihnen dies aber Seitens der Prinzipale nicht gestattet worden.

33. Erhebung über die Lage des Kleinhandels.

Am 9. Dezember 1895 ist in Osnabrück eine Kommission gebildet worden zur objektiven Feststellung der Existenzgrundlagen des Kleinhandels in den verschiedenen Landestheilen. Sie bestand aus Vertretern der Handelskammern zu Hannover, Braunschweig, Halberstadt, Kassel, Goslar, Osnabrück, der Gewerbekammer zu Hamburg und des Zentralverbandes deutscher Kaufleute und trat am 4. Mai 1896 zu einer Sitzung in Hannover zusammen. Hier wurde beschlossen, daß die Arbeiten zur Klarlegung der Verhältnisse des Kleinhandels nach Art der Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik über die Lage des Handwerkes in Deutschland vorgenommen und daß zur Mitarbeit sämtliche deutschen Handelskammern eingeladen werden sollten. Die Handelskammer zu Hannover hatte sich als geschäftsführende Stelle auch an das Reichsamt des Innern gewandt, um in Erfahrung zu bringen, ob etwa das Reich sich an den Erhebungen beteiligen könne. Es stellte sich hierbei heraus, daß von Reichswegen die Erhebungen kaum vorgenommen werden können, weil es an den nöthigen Beamten für die Erhebung und Bearbeitung fehlt und weil überhaupt für die behördlichen Untersuchungen nur statistische Erhebungen im engsten Sinne in Betracht kommen können. Die Reichsregierung bringt jedoch dem Unternehmen das größte Wohlwollen entgegen, was u. A. auch daraus erhellt, daß der deutsche Reichskanzler die Regierungen sämtlicher Bundesstaaten auf das Unternehmen aufmerksam machte und möglichste Förderung empfahl.

Auf Anfrage der Handelskammer zu Hannover erklärten wir uns zur Mitarbeit bereit und beschlossen, über die Lage des Thorner Materialwaarenhandels Erhebungen anzustellen. Es wurde zunächst ein ausführlicher Fragebogen aufgestellt und an eine größere Anzahl Thorner Firmen versandt. Die Antworten auf diese Fragebogen sollten uns eine Grundlage geben; Lücken, Widersprüche und Unklarheiten sollten durch spätere mündliche Befragung beseitigt werden. Leider fanden wir sehr geringes Entgegenkommen. Die Hälfte der befragten Firmen antwortete auch auf wiederholte Anfrage überhaupt nicht, einige Firmen lehnten eine Beantwortung rundweg ab, während nur 3 Fragebogen uns ausgefüllt wieder zugingen. Unter diesen Umständen mußten wir auf eine Durchführung der Erhebung verzichten.

34. Deutscher Handelstag.

Im vergangenen Jahre fand keine Plenarsitzung des deutschen Handelstages statt, dagegen trat der Ausschuß am 20. Februar und am 27. September zusammen. Ueber die dabei verhandelten Gegenstände entnahmen wir Nachstehendes dem Geschäftsbericht des Ausschusses an den 24. deutschen Handelstag:

„1. In Folge Beschwerde einer Handelskammer über Chikanen der Zollbehörden in Britisch-Indien bei der Verzollung von Waaren durch deutsche Importeure wandte sich der preußische Handelsminister am 26. April 1897 an den Handelstag um Mittheilung darüber, ob ähnliche Wahrnehmungen hier zur Kenntniß gelangt seien. Der auf Grund einer Umfrage bei den hauptsächlichsten Körperschaften verschiedener Bundesstaaten verfaßte Bericht wurde am 28. Juli 1897 erstattet und in Abschrift der Handelsabtheilung des Auswärtigen Amtes und dem Reichsamt des Innern mitgetheilt. Die Meinung der Mitglieder ging dahin, daß Streitigkeiten mehrfach durch nicht genaue Beachtung der Vorschriften des englischen Waarenzeichengesetzes entstanden, im Großen und Ganzen aber keine Klagen zu führen seien.

2. Die Handels- und Gewerbekammer zu München hatte beantragt, der Handelstag möge sich für eine gesetzliche Regelung des Checkwesens aussprechen. Die Mehrheit des Ausschusses war jedoch der Ansicht, daß auf Erlaß eines Gesetzes, wie es Handel und Gewerbe brauchen, bei der wenig wohlwollenden Haltung der gesetzgebenden Faktoren gegenüber diesen Erwerbskreisen z. B. nicht zu rechnen und das Bedürfniß kein so dringendes sei, um unter solchen Verhältnissen mit Anträgen an die Regierung zu gehen. Der Antrag wurde zurückgezogen.

3. In Folge Eingaben Seitens Nahrungsmittelfabrikanten ersuchte der preußische Handelsminister unter dem 12. Juli 1897 den Handelstag, Erhebungen darüber anzustellen, inwieweit die Einfuhr fremder, besonders amerikanischer Haferpräparate (Oats) zugenommen habe, und welche wirtschaftliche Bedenken einer Erhöhung des autonomen Zolles auf etwa Mk. 15 für 100 kg entgegenstehen würden. Die Mitglieder wurden mittelst Rundschreiben um gutachtliche Aeußerung ersucht und der auf Grund der Gutachten verfaßte Bericht unter dem 5. Januar l. J. erstattet.

4. Bei den Vorarbeiten zwecks Neuaufstellung eines direkten deutsch-russischen Gütertarifs ergab sich, daß verschiedene für Deutschland in Betracht kommende Waaren in dem Normalgütertarif der russischen Bahnen nicht aufgenommen waren. Um dies zu erreichen, ersuchte die königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg am 13. September 1897 den deutschen Handelstag über Entstehungsart, Beschaffenheit, Verwendungsweise und Handelswerth von etwa 50 Waaren Näheres mitzutheilen. Nach Inanspruchnahme von Sachverständigen wurden der kgl. Eisenbahndirektion unter dem 23. Oktober 1897 die gewünschten Aufklärungen gegeben.

5. Eine Beschwerde der Handels- und Gewerbekammer zu Sonneberg über das neuerdings beliebte Verfahren der deutschen Zollbehörden, rundgeschnittene Pergamentscheiben für Trommelfelle bei der Einfuhr nach Nr. 21 d statt wie früher nach Nr. 21 a des Zolltarifs zu verzollen, wurde nach ein-

gehender Verhandlung im Ausschuß am 27. Oktober 1897 durch eine Eingabe an den Bundesrath unterstützt, die in Abschrift auch den Finanzministern von Einzelstaaten mitgetheilt wurde. Eine Antwort Seitens des Bundesraths ist bislang nicht erfolgt.

6. Die Handelskammer zu Osnabrück beantragte dahin vorstellig zu werden, daß die Reichspostverwaltung eine Haftung dafür übernehme, wenn durch Versehen ihrer Beamten einem Nichtberechtigten am Schalter Sendungen ausgeliefert würden. Der Antrag wurde auf Beschluß des Ausschusses am 22. Oktober 1897 durch eine Eingabe an den Staatssekretär des Reichspostamts unterstützt; auch wurde die Eingabe den zuständigen Ministerien der Bundesstaaten mitgetheilt. Eine Rückäußerung des Reichspostamts hat bisher nicht stattgefunden.

7. Die Vereinigung der deutschen Handels- und Gewerbekammer-Sekretäre hatte an das Präsidium die Bitte gerichtet, die in ihrem Auftrage herausgegebene Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ in Leitung und Verwaltung des Handelstages zu übernehmen. Der Ausschuß stimmte im Prinzip einer solchen Uebernahme zu, machte die Entscheidung aber davon abhängig, in welchem Umfange die Mitglieder des Handelstages sich zur Mitarbeit durch fortlaufende Einsendung ihrer Sitzungsberichte u. s. w., und Abonnement bereit erklären würden. Die angestellte Umfrage ergab, daß die erbetene Unterstützung in genügendem Umfang zugesagt wurde. Die Zeitschrift ging in Folge dessen am 1. Januar l. J. auf den Handelstag über.

8. Die Bestrebungen des Deutschen Verbaudes für das kaufmännische Unterrichtsweisen beschloß der Ausschuß durch Beitritt des deutschen Handelstages mit einem Jahresbeitrage von 200 Mk. zu unterstützen.

9. Die Vorbereitung künftiger Handelsverträge und Neuordnung des Zolltarifs haben den Ausschuß wiederholt, zuletzt in den Sitzungen am 27. September 1897 und 18. Februar 1898 beschäftigt; in der ersteren wurde auch besonders über die Stellung von Handel und Industrie zu der durch die Kündigung des deutsch-englischen Vertrages und die Einführung des Dingley-Tarifs in den Vereinigten Staaten von Amerika geschaffenen Lage berathen. Das Ergebniß der Berathungen über die letzterwähnten Punkte wurde der Reichsregierung durch das Präsidium mitgetheilt. Bezüglich der Vorbereitung von Handelsverträgen und Neuordnung des Zolltarifs wurde durch die Bildung des wirtschaftlichen Ausschusses eine Zentralstelle geschaffen, in den, wie den Mitgliedern bekannt, fünf vom Ausschuß vorgeschlagene Personen, außerdem aber noch einige weitere Personen aus dem Kreise der Handelstagsmitglieder Seitens der Regierung berufen wurden.

10. Bezüglich des Gesetzentwurfs, betreffend Reichs-Unterstützung der Postdampfschiffsverbindung mit Ostasien, gelangte auf Grund eines am

18. Februar 1898 gefaßten Beschlusses des Ausschusses, mit Rücksicht darauf, daß der Entwurf bis zum Zusammentritt des Plenums vielleicht schon vom Reichstag erledigt werden würde, unter dem 19. Februar d. J. eine Eingabe zur Absendung, in der unter Hinweis auf die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Deutschen Reiches durch die vorgeschlagenen Maßregeln an den Reichstag die dringende Bitte gerichtet wurde, dem Entwurf seine Zustimmung zu ertheilen.

11. Die Handelskammer zu Pforzheim sprach sich in einem Schreiben an das Präsidium vom 28. Januar d. J. dahin aus, daß bei der Rückzahlung gekündigter Werthpapiere der Betrag der nach dem für die Rückzahlung bestimmten Termin etwa noch eingelösten Zinsscheine nicht abgezogen werden dürfe, der zur Rückzahlung Verpflichtete vielmehr dafür zu sorgen habe, daß nach dem genannten Termin keine Zinsscheine mehr eingelöst würden. Der Ausschuß stimmte grundsätzlich dieser Eingabe nicht zu, beschloß jedoch, ihr Bestreben durch eine Eingabe an den Bundesrath zu unterstützen, des Inhalts, daß in die am 11. Dezember 1896 bekannt gemachten Bestimmungen, betreffend die Zulassung von Werthpapieren zum Börsenhandel, eine Vorschrift aufgenommen werden möge, nach der in Zukunft die Zulassung von der Voraussetzung abhängig wäre, daß von den gekündigten und nach dem Rückzahlungstermin noch nicht eingelösten Werthpapieren ein Verzeichniß regelmäßig in einer Zeitung des betreffenden Börsenplatzes veröffentlicht würde."

Zur Zeit sind im Handelstage 157 Körperschaften vereinigt; von den gesetzlich zur Vertretung von Handel und Industrie berufenen Körperschaften fehlen ihm nur noch die Handelskammer zu Swinemünde, die Handels- und Gewerbekammer zu Saalfeld und die Gewerbekammer zu Weimar.

Auf dem 24. deutschen Handelstage in Berlin am 14. März 1898 wurden folgende Resolutionen angenommen:

1. Die Reichsbank, mit privatem Grundkapital errichtet und vom Reich geleitet und beaufsichtigt, beruht in ihrer Organisation auf dem Grundgedanken des Zusammenwirkens staatlicher Verwaltung mit fachkundiger Vertretung der Anteilseigner unter hervorragender Betheiligung des Reiches am Gewinn. In glänzender Weise hat die Reichsbank sich entwickelt und hat durch Regelung des Geldumlaufs im gesammten Reichsgebiete, Erleichterung der Zahlungsausgleichungen und Nutzbarmachung verfügbaren Kapitals die ihr gesetzlich obliegende Aufgabe mit großem Erfolge erfüllt.

Die Vorwürfe, die gegen die durch das Gesetz aufgestellten Grundsätze der Geschäftsführung und gegen die Geschäftsführung selbst erhoben werden, sind unberechtigt. Insbesondere verkennt die Forderung, daß die Reichsbank gegen geringere Sicherheit und auf längere Fristen Kredit gewähren möge, die Nothwendigkeit derjenigen Vorsicht, auf der die Sicherheit einer Notenbank

und das Vertrauen auf die Gediegenheit des deutschen Geldwesens beruhen. Die Rücksicht hierauf ist für das Verhalten der Reichsbank maßgebend und zwar gegenüber den Ansprüchen von Landwirthschaft, Kleingewerbe und Kleinhandel nicht anders als gegenüber denjenigen von Industrie und Großhandel. Die Diskontpolitik befolgt nur das Gebot, sich den thatsächlichen Verhältnissen des Geld- und Kapitalmarktes anzupassen.

Unter diesen Umständen ist die Erhaltung der gegenwärtigen Verfassung und Verwaltung der Reichsbank dringend geboten. Die Uebernahme des Grundkapitals durch das Reich würde keinen Vortheil bringen, dagegen mit den schweren Nachtheilen behaftet sein, daß die Reichsbank mehr als bisher dem Ansturm der politischen und wirthschaftlichen Parteien ausgesetzt, daß ihr der Beirath sachverständiger und an einer vernünftigen Geschäftsführung unmittelbar interessirter Männer genommen, auch ein Einspruchsrecht solcher Männer gegen gewisse bedenkliche Maßregeln beseitigt, daß die Gefahr einer Verquickung der Bankgeschäfte und der Staatsfinanzgeschäfte heraufbeschworen, und daß für den Kriegsfall den Beständen der Bank der völkerrechtliche Schutz des Privateigenthums entzogen würde.

Der deutsche Handelstag erklärt sich daher gegen eine Verstaatlichung der Reichsbank und für die Verlängerung ihres Privilegiums. Er weist darauf hin, daß in fast allen Ländern eine rein staatliche Gestaltung des Notenbankwesens vermieden ist, und giebt der Ueberzeugung Ausdruck, daß es unverantwortlich wäre, an einer wichtigen und bewährten Einrichtung ohne zwingende Nothwendigkeit mit Neuerungen zu experimentiren.

2. Bei der hervorragenden und jüngst noch durch die Erwerbung von Kiaotschau zum Ausdruck gelangten Bedeutung Ostasiens für unseren auswärtigen Verkehr ist die Vermehrung und Beschleunigung der Postdampfschiffsverbindung mit jener Gegend, wie sie in dem Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindung mit überseeischen Ländern, vorgesehen ist, von großem Werth. Sie entspricht einem schon längst empfundenen Bedürfniß und rechtfertigt die nach dem Gesetzentwurf zu zahlende Beihilfe aus Reichsmitteln. Im Interesse der wirthschaftlichen Entwicklung des Deutschen Reiches spricht daher der deutsche Handelstag seine Freude darüber aus, daß der Bundesrath den Entwurf beschlossen und der Reichstag in zweiter Lesung ihm zugestimmt hat.

Gleichzeitig giebt der deutsche Handelstag dem Wunsche Ausdruck, daß den subventionirten Gesellschaften das Anlaufen der Dampfer auch in Rotterdam wenigstens versuchsweise zur Pflicht gemacht werde, wenn die holländische Regierung nach Ansicht der Reichsbehörde diesen Gesellschaften in genügender Weise Entgegenkommen gewährt.

3. daß die Reichsregierung für den Abschluß neuer Handelsverträge frühzeitig umfassende Vorarbeiten begonnen und zu diesem Zweck aus Vertretern der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels einen wirthschaftlichen Ausschuß gebildet hat, ist dankbar anzuerkennen, wenn auch zu bedauern bleibt, daß dem deutschen Handelstag kein größerer Einfluß auf die Zusammenetzung des Ausschusses eingeräumt ist.

Die Thätigkeit dieses Ausschusses zu unterstützen, wird Aufgabe der zur Vertretung der genannten Erwerbszweige berufenen Körperschaften sein. Insbesondere wird es für Industrie und Handel den Handelskammern und verwandten Körperschaften obliegen, in ihren Kreisen dahin zu wirken, daß alle in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnisse so genau wie möglich zur Kenntniß der Reichsregierung gebracht werden. Andererseits ist die bestimmte Erwartung auszusprechen, daß man diese Körperschaften regelmäßig und ausgiebig zur Begutachtung heranzieht.

Der Abschluß von Handelsverträgen hat hauptsächlich den Zweck, den Absatz deutscher Erzeugnisse im Ausland zu fördern und vor Störungen durch die Gesetzgebung des Auslandes nach Möglichkeit zu bewahren. Die Erfüllung dieses Zwecks ist um so wichtiger, als Deutschland bei stark wachsender Bevölkerung zur Bezahlung der nothwendiger Weise vom Auslande zu beziehenden Waaren und zur lohnenden Beschäftigung seiner Arbeiter in hohem Maße darauf angewiesen ist, die Erzeugnisse seines Gewerbseißes dem Ausland zu verkaufen. Nur bei kräftiger Entwicklung seiner Ausfuhr, bei erfolgreicher Theilnahme am Weltverkehr wird Deutschland wirthschaftlich gedeihen und politisch seine Machtstellung behaupten können.

Die seit 1891 mit einer Reihe europäischer Staaten geschlossenen Handelsverträge haben bei allen Mängeln, die im Einzelnen vielleicht ihnen anhaften, und allen Fehlern, die wegen ungenügender Zuziehung von Vertretern des Erwerbslebens begangen sein mögen, grundsätzlich richtige Wege eingeschlagen. In Uebereinstimmung mit der in ihnen befolgten Politik ist für künftige Handelsverträge dahin zu streben, daß die auswärtigen Staaten

1. für eine längere Reihe von Jahren die Zölle auf die hauptsächlich von uns bei ihnen eingeführten Waaren ermäßigen oder wenigstens nicht zu erhöhen sich verpflichten, und
2. die Meistbegünstigung uns gewähren.

Können in einem Handelsvertrag keine Zugeständnisse in Bezug auf die Zollsätze erreicht werden, so ist auch die Meistbegünstigung allein ein werthvoller Gewinn.

Die Entscheidung über einen Handelsvertrag muß davon abhängen, ob er bei sorgfältiger Abwägung der gegenseitigen Zugeständnisse im Ganzen als vortheilhaft erscheint. Kein einzelner Erwerbszweig, und wäre er auch noch so bedeutend, darf den Anspruch erheben, daß die Rücksicht auf ihn allein maßgebend sei und hinter seinen Interessen alle anderen zurückgesetzt werden müßten. Nur das Wohl der Gesamtheit darf die Richtschnur der Handelspolitik bilden. In dieser Ueberzeugung spricht der deutsche Handelstag den Wunsch aus, daß es Seiner Majestät dem deutschen Kaiser unter Zustimmung des Bundesraths und Genehmigung des Reichstags gefallen und gelingen möge, die wirthschaftliche Entwicklung Deutschlands durch den Abschluß solcher Handelsverträge zu fördern, die den entwickelten Grundsätzen entsprechen.“

Schließlich wurde noch zur Kenntniß gebracht, daß der Handelstag die früher im Auftrag der vereinigten Handelskammersekretäre herausgegebene Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ übernommen hat. Daß diese Zeitschrift auch in Regierungskreisen Beachtung findet, zeigt der den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe unter dem 7. März 1898 zugegangene Erlaß.

„Nach Vereinbarung mit dem Präsidium des deutschen Handelstages werde ich bis auf Weiteres in der seit dem 1. Januar d. Js. vom Handelstage übernommenen Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ amtliche Erlasse und Mittheilungen veröffentlichen, welche für alle oder für eine größere Zahl von Handelsvertretungen bestimmt oder von grundsätzlicher Bedeutung sind. Der Abdruck solcher Erlasse und Mittheilungen wird am Eingange der Zeitschrift unter der Ueberschrift „Amtliche Mittheilungen des preußischen Handelsministers“ erfolgen. Da die preußischen Handelsvertretungen mit verschwindenden Ausnahmen Mitglieder des deutschen Handelstages sind und die Zeitschrift wohl allgemein beziehen werden, beabsichtige ich, die für alle oder mehrere Handelsvertretungen bestimmten Erlasse, welche in der Zeitschrift abgedruckt werden, diesen Vertretungen nicht mehr besonders zugehen zu lassen, so daß also die Veröffentlichung in der Zeitschrift die unmittelbare Zustellung des Erlasses ersetzen soll.“

Wenn eine Handelsvertretung sich zum Bezuge der Zeitschrift Handel und Gewerbe nicht entschließen sollte, ersuche ich, mich davon in Kenntniß zu setzen, damit Fürsorge wegen anderweitiger Mittheilung der in der Zeitschrift veröffentlichten Erlasse an sie getroffen werden könne.

Da der Inhalt der Sitzungsprotokolle der kaufmännischen Vertretungen in der Zeitschrift insoweit veröffentlicht werden soll, als die Verhandlungen von allgemeinem Interesse sind, will ich — zuvörderst versuchsweise — auf

die fernere Uebersendung der Sitzungsprotokolle, die für die Handelskammern durch Erlaß vom 30. November 1881 angeordnet worden ist, verzichten. Ob dies auf die Dauer geschehen kann, wird davon abhängen, inwieweit die Handelsvertretungen Auszüge ihrer Verhandlungsprotokolle der Zeitschrift regelmäßig zur Verfügung stellen. Sofern der für den Bezirk einer Handelskammer zuständige Regierungs-Präsident Werth darauf legt, diese Protokolle ferner zu erhalten, ist seinem darauf gerichteten Ersuchen zu entsprechen."

Spezialberichte.

1. Getreide und Futtermittel.

Getreide.

Der Getreidehandel erfreute sich im verflossenen Berichtsjahre eines lebhaften Aufschwunges und kann daher auf ein günstiges Jahr zurückblicken. Die Preise bewegten sich unter kurzen Schwankungen aufwärts und hielten sich auf einem Höhepunkte, den sie seit einer Reihe von Jahren nicht mehr eingenommen hatten.

Das veränderte Bild ist keine Folge der Aufhebung des Terminhandels, wie dies die Agrarier behaupten, sondern der Mißernten im Auslande. Wir sind im Gegentheil der Ansicht, daß die Aufhebung des Terminhandels und die dadurch lahmgelegte Spekulation auf eine weitere Preissteigerung hemmend gewirkt haben. Die von unserer Kammer wiederholt angeregte und vom Bezirks-Eisenbahnrat in Bromberg befürwortete Wiedereinführung der Staffeltarife, eventl. die allgemeine Detarifizierung für Getreide und Mühlenfabrikate, bleibt immer noch ein frommer Wunsch; in Folge dessen kann sich der Handel nach dem Süden und Westen Deutschlands nicht in der erwünschten Weise zum großen Schaden unserer östlichen Landwirthschaft entwickeln.

Die Einführung von Ausnahme-Tarifen nach Danzig, Königsberg, nach Böhmen u. kann als Ersatz für die Staffeltarife nicht angesehen werden. Diese begrenzte Verbilligung der Frachten hatte zur Folge, daß durch starke Zufsendungen nach den erwähnten Plätzen dort ein Preisdruck entstand, der die Vortheile der billigeren Fracht wiederaufhob.

Futtermittel.

Die Folgen der im vorjährigen Bericht angeführten Unregelmäßigkeiten bei der Güterbeförderung auf einzelnen russischen Strecken machten sich im Futtermittelgeschäft im März des Berichtsjahres scharf geltend. Die auf verschiedenen Stationen aufgespeicherten Massen kamen auf einmal an den

Markt, waren aber nicht sogleich unterzubringen und drückten demzufolge ganz erheblich auf den Preisstand. Namentlich galt dies von den Kleiepreisen, die während der Zeit schwacher Zufuhr ganz bedeutend gestiegen waren, während solche für Delfuchen von ihrem an sich niedrigen Stande nur wenig abzubrockeln hatten. Dieser Preistiefstand war aber nur von kurzer Dauer, denn, da Rußland seine Forderungen nur wenig ermäßigte und Bezüge von dort sonach erschwert wurden, so waren die hier eingelagerten Mengen zu langsam anziehenden Preisen innerhalb weniger Wochen geräumt. Die glänzende Ernte in Raufutter ließ hier trotz ungünstiger Erntenachrichten aus Rußland keine rechte Spekulationslust aufkommen, und nur sehr widerwillig folgte man der langsam, aber bis zum Herbst stetig fortschreitenden Preisbesserung in Rußland, und zwar um so widerwilliger, als ein nicht unerheblicher Theil der hiesigen quantitativ guten Getreideernte durch Regengüsse derart beschädigt war, daß er nur zu Futterzwecken Verwendung finden konnte. Während so einerseits die Spekulation unthätig war, dienten andererseits die anhaltend steigenden Preise für Getreide denen für Futtermittel zum Stützpunkt. Im Großen und Ganzen ist der Werth für Kleie, abgesehen von einzelnen Schwankungen, während der letzten Monate ziemlich unverändert geblieben. Die Zufuhren aus Rußland dürften in diesem Jahre die Höhe der vorjährigen nicht erreicht haben, weil der Bedarf dort wegen der ungünstigen Ernte in verschiedenen Gouvernements ein bedeutend größerer ist als früher.

Delfuchen erfreuten sich recht reger Nachfrage. Ungeachtet des überaus niedrigen Preisstandes verleitete die große Raufutterernte vielfach zu Blankoverkäufen, wofür aber in Rußland, das für seine Fabrikate anderweit gute Verwendung fand, nur zu andauernd steigenden Preisen Deckung zu finden war. Die Preise für Delfuchen waren am Schluß des Berichtsjahres, bei einer Steigerung von etwa 25 Prozent, denen nahgerückt, mit denen man in früheren Jahren zu rechnen hatte.

Der Bezug von Sommergetreide, Gerste, Erbsen aus Rußland war auch in diesem Jahre in nicht unerheblichem Umfange möglich. Während noch im Frühjahr und bis in die Sommermonate hinein russischer Mais von dem billigeren amerikanischen verdrängt wurde, konnten bereits im Herbst wieder größere Mengen aus Rußland herangezogen werden.

Die Einfuhr hiervon hält Dank der preiswerthen Anerbietungen und der recht guten Qualität ziemlich gleichmäßig und dauernd an.

2. Mühlenfabrikate.

Die geschäftlichen Verhältnisse in unserem Gewerbe haben sich im vorigen Jahre bedeutend günstiger gestellt, allerdings nur veranlaßt durch

kontinuierliches Steigen der Getreide- und damit auch der Mehlspreise. Der Absatz in Mele war während des ganzen Jahres gut und auch das Mehl wurde, namentlich nach der neuen Ernte, die qualitativ ziemlich schlecht ausfiel, schlanke abgesetzt; hauptsächlich deswegen wohl, weil die neue Ernte in anderen Gegenden bedeutend schlechter ausgefallen war, als in unserer.

Von der Direktion der Leibitscher Mühle ging uns nachstehender Bericht zu:

Das Rendiment, welches schon Ende 1896 durch die rückläufige Konjunktur ungünstig geworden war, verschlechterte sich im Jahre 1897 noch mehr; zwar waren im ersten halben Jahre große Preisschwankungen nicht zu verzeichnen, doch die erdrückende Konkurrenz zwang uns, wenn wir genügenden Absatz erzielen wollten, das Fabrikat zu Preisen zu begeben, welche kaum noch einen Nutzen enthielten. Die Konsumenten waren zudem durch die guten Ernteaussichten veranlaßt, die Läger zu räumen und nicht zu ergänzen, so daß sich mit Schluß des ersten Semesters der Absatz geradezu schwierig gestaltete.

Besser wurde die Situation, als während der Erntezeit die Regenperiode eintrat und Missernteberichte vom Ausland veranlaßten, daß die Preise erst hastig, später langsam aber stetig sich in aufsteigender Richtung bewegten, was bis Jahresende mit nur geringen Schwankungen anhielt, so daß das zweite Semester mit seinen Betriebsergebnissen als befriedigend zu bezeichnen sein könnte, wenn nicht vom Inland beinahe ausschließlich stark beschädigtes Getreide an den Markt gekommen wäre. Um diese minderwerthigen Qualitäten für den Konsum brauchbar herzurichten, mußten unter großen Geldopfern kleeberreiche ausländische Weizen bezogen und eingemischt werden, was den pekuniären Ertrag größtentheils wieder absorbirte.

Der Einkauf von Roggen gestaltete sich in und um Thorn, wie schon in den Vorjahren erwähnt, nach wie vor schwierig; das Königl. Proviandamt, welches den Verkäufern immer mehrere Mark per Tonne über den Marktpreis bewilligt, vertheuert uns den Einkauf, während die Königl. Mühle in Bromberg, welche für den Einkauf günstiger liegt und deren Preise leider in der ganzen Gegend als maßgebend bezeichnet und angesehen werden, in der Verwerthung des Fabrikats mit in scharfen Wettbewerb tritt.

Ungünstig beeinflusst wurden die Rendimentsverhältnisse unserer Mühle ferner dadurch, daß wir nach unserer geographischen Lage mehr als die anderen Mühlen des Kreises auf Zufuhren von Getreide aus russisch Polen angewiesen sind, diese Zufuhren waren und sind in dieser ganzen Kampagne erheblich kleiner als in anderen Jahren, weil durch theilweise Missernten in den inneren russischen Gouvernements die Ueberschüsse aus den Grenzdistrikten

nach dem Innern des Reiches gezogen worden sind. Besonders fehlten polnische Roggen beinahe gänzlich.

Als Benachtheiligung der Mühlenindustrie zu Gunsten der landwirthschaftlichen Betriebe muß ferner erwähnt werden: der am 13. Dezember 1897 in Kraft getretene Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate nach den Hafensplätzen der Ostsee von einer Anzahl westpreussischer Stationen u. A. Thorn; es wird uns durch diesen Tarif der Ankauf von Getreide inländischer Provenienz vertheuert, während wir für den Bezug von ausländischem klebereichem Weizen, zur Aufbesserung der beschädigten Inlandswaare, die Normaltarife bezahlen müssen. Es wäre doch zu wünschen, daß bei Einführung derartiger Tarifveränderungen auch Interessenten der Mühlenindustrie gehört würden, denn die Mühlen sind doch sicher an der Getreidebewegung ebenso interessirt wie die Landwirthschaft, und diese Interessen verdienen auch die nöthige Beachtung.

3. Viehhandel.

Rindvieh.

Der Absatz von Maststieren erster Qualität im Lebendgewicht von 1150—1400 Pfund ist das ganze Jahr hindurch gut gewesen; geringere Qualitäten waren entsprechend weniger begehrt. Es wurden gezahlt von Januar bis April für erste Qualität 32—33 Mk. für den Zentner Lebendgewicht, für zweite Qualität 30 Mk., für Kühe und alte Ochsen 25 Mk., von Mai bis Juli zogen die Preise etwas an und erreichten ihren Höhepunkt im August und September, wo für erste Qualität 34—35 Mk., für zweite 31 und für dritte Qualität 27 Mk. gezahlt wurden. Von dieser Zeit verflauten die Preise und waren Ende des Jahres fast so wie am Anfang.

Schweine.

Der Absatz von Mastschweinen im Gewicht von 250—300 Pfund lebend war in der ersten Hälfte des Jahres nicht flott; gezahlt wurden für 100 Pfund Lebendgewicht 36 Mk., während zweite Qualität schwer verkäuflich war. Vom Juni an stiegen die Preise erheblich, bis zu 45 Mk. für erste Qualität. Im Dezember wurden die Preise wieder flauer und fielen um 2—3 Mk., doch wurde von den Händlern und Schlächtern gerne gekauft.

4. Zuckerfabriken.

Zuckerfabrik Culmsee.

Die 16. Campagne 1897/98 begann am 21. September und schloß am 23. Dezember 1897.

Es wurden in 173 Schichten (à 12 Stunden) im Ganzen 3 118 560 Zentner Rüben verarbeitet, oder im Durchschnitt in 24 Stunden 36 052 Zentner gegen 30 970 Zentner im Vorjahre.

Angebaut waren 17320 Morgen gegen 16800 Morgen und die Ernte daraus betrug 180 Zentner gegen 174 Zentner im Vorjahre.

Der Zuckergehalt der Rüben ergab im Durchschnitt der ganzen Campagne 15,07 % Zucker in der Rübe gegen 13,43 % im Jahre vorher, war also ein guter!

Zucker ist gewonnen: 386834 Zentner I. Produkt = 12,40 % der Rüben und bis heute 46470 Zentner Nachprodukt und erwarten wir von diesem noch ca. 8000 Zentner.

Die Zuckerpreise waren während der ganzen Campagne sehr niedrige; für I. Produkt bewegten sie sich zwischen Mark 8,20 bis 9,— und für Nachprodukt ca. 2 Mark niedriger. Es war daher auf ein günstiges Resultat für die Campagne nicht zu rechnen.

Nur dem höhern Zuckergehalt der Rüben und dem größern Betriebe, durch welchen letzteren wir Ersparnisse an den Fabrikationskosten erzielten, haben wir es zu danken, daß wir unsern Aktionären die Rüben mit 80 Pfg. pro Zentner bezahlen konnten, wobei zu berücksichtigen ist, daß wir für die Rüben und Schnitzel sämtliche Frachten bezahlt und 48 % Schnitzel gratis zurückgegeben haben.

Da etwa noch ein Fünftel unserer Zuckerproduktion unverkauft ist und unsere Jahres-Bilanz erst per 1. Juli gezogen wird, können wir das Endresultat noch nicht feststellen. Soviel ist jedoch mit Sicherheit heute schon zu ersehen, daß noch eine Nachzahlung auf Rüben resp. die Ausschüttung einer Dividende möglich sein wird.

Hiernach und in Berücksichtigung der höheren Rübenernte pp. ist das Ergebnis der Campagne für die Landwirtschaft unseres Bezirks nicht ungünstig zu nennen.

Ueber die Aussichten für die nächste Campagne läßt sich wenig sagen. Es muß zunächst abgewartet werden, wie sich die Verhältnisse gestalten werden:

1. In den Steuerverhältnissen, speziell Abschaffung der Prämien.
2. Die Produktion Cubas.
3. Der Rübenanbau in Europa!

Durch die Vergrößerung unseres Betriebes, die wir in diesem Sommer zu Ende führen, hoffen wir in den Stand gesetzt zu sein, allen Anforderungen an Leistungsfähigkeit gerecht zu werden, und erhoffen wir alsdann eine weitere Ersparniß an den Fabrikationskosten und dadurch eine gute Verzinsung des angewendeten Baukapitals.

Zuckerfabrik Neu-Schönsee.

Unsere letzte Campagne wurde am 21. September 1897 begonnen und am 29. Dezember 1897 beendet. Es sind in 179 Schichten à 12 Stunden

664600 Zentner Rüben und 20562 Zentner Melasse verarbeitet; im Durchschnitt pro Doppelschicht 7426 Zentner Rüben. Die Durchschnittspolarisation betrug 15,78 Prozent.

5. Spritfabrikation.

Die Kartoffelernte des Jahres 1896 lieferte geringere Menge und demzufolge war auch die Spiritus-Produktion der Campagne 1896/97 geringer als im Vorjahre. Sie betrug im Deutschen Reiche ca. 307,5 Millionen Liter gegen 330,2 Millionen im Vorjahre, und in Westpreußen 20,2 Millionen Liter gegen 23,8 Millionen in der Campagne 1895/96. Wenn trotzdem die hiesige Spiritfabrikation ausgedehnt werden konnte, so war dies nur möglich durch Heranziehung von Rohspiritus aus entfernteren Brennereien und auch unter Erhöhung des Preises für dieses Rohmaterial.

Der Spritexport in das Ausland ist auch im letzten Jahre nicht möglich gewesen. Versuche, an dem großen Export nach Japan theilzunehmen, führten nicht zu befriedigenden Resultaten. Der Versandt nach den deutschen westlichen großen Konsumplätzen hat zugenommen.

Die Kartoffelernte im Sommer 1897 war in unserer Provinz quantitativ besser, wenn auch der Stärkegehalt der Knollen nicht überall befriedigte. Es sind in diesem Sommer eine große Anzahl neuer landwirthschaftlicher Brennereien gebaut worden; es hängt die erhebliche Zunahme solcher Anlagen mit der gesetzlichen Bestimmung zusammen, die fünfjährige Kontingentierungsperioden vorschreibt und an der Kontingentierung der nächsten Jahre nur solche neue Brennereien theilnehmen läßt, die bis zum Oktober 1897 betriebsfertig waren. Im Kreise Thorn, der nur wenige Brennereien zählt, ist eine neue derartige Anlage nicht errichtet worden.

Die Zunahme der Spiritusproduktion erwies sich als sehr bedeutend. In Westpreußen wurden produziert:

Oktober	1896	0,8	Millionen	Liter,	1897	1,2	Millionen	Liter,
November	"	2,7	"	"	"	3,5	"	"
Dezember	"	2,8	"	"	"	4,1	"	"

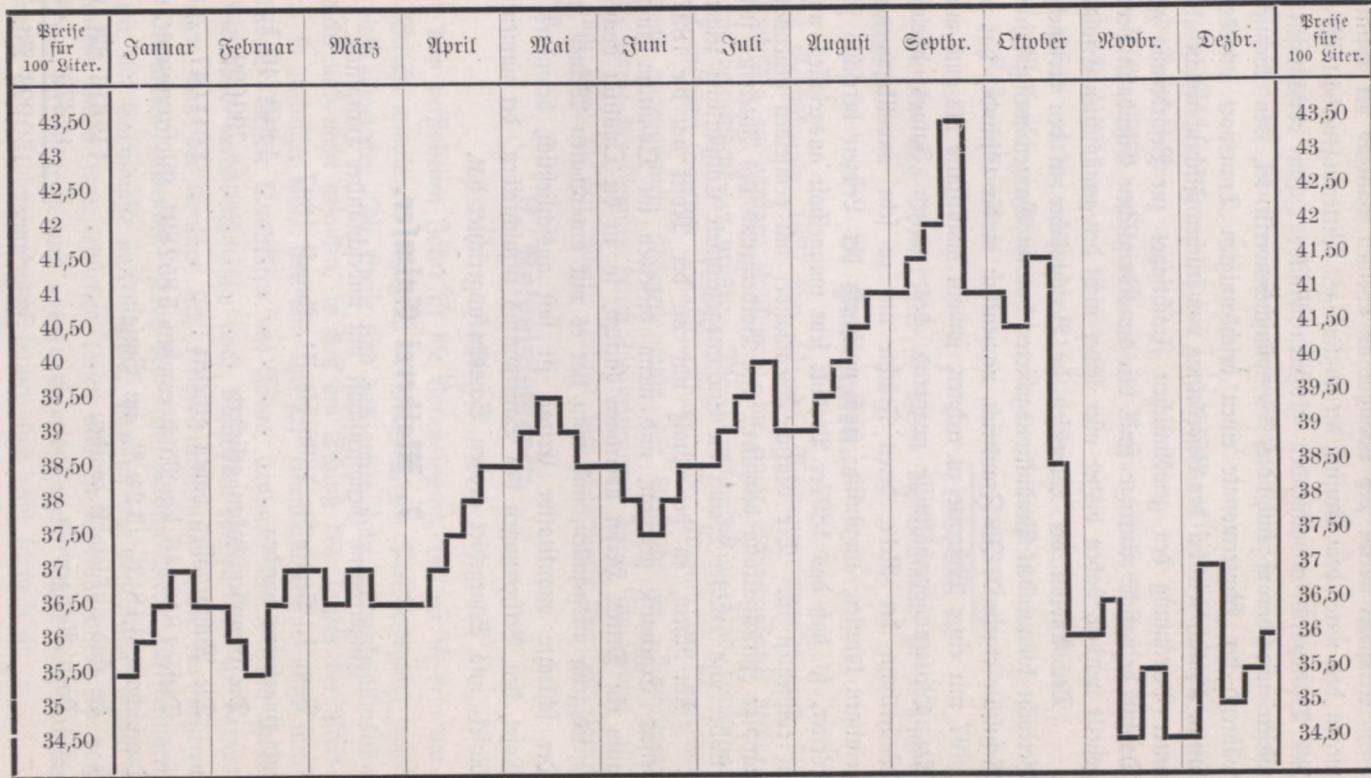
Die nebenstehende Tabelle veranschaulicht die Bewegung der Spirituspreise.

6. Weinhandel.

Im Großen und Ganzen hat der Weinhandel im Berichtsjahre gegen das Vorjahr nennenswerthe Veränderungen nicht gezeigt. Der Bedarf an kleinen Mosel- und rothen Bordeaux-Weinen, sowie an deutschen Schaumweinen blieb ein reger — auch in besseren und feinen Flaschenweinen älterer Jahrgänge war eine größere Nachfrage bemerkbar. Rheinweine blieben wenig begehrt. Der Export an Weinen nach Russ.-Polen hat eine kleine Steigerung erfahren.

Bewegung der Spirituspreise im Jahre 1897

abgerundet auf 50 Pfennige.



Erschwert bleibt der Versandt an Weinen während der Wintermonate wegen des unter dem Einfluß der ungünstigen Witterungsverhältnisse während des Transports erwachsenden größeren Risikos. Im vorjährigen Bericht wiesen wir darauf hin, daß es wünschenswerth sei, den Weinsendungen während der Wintermonate einen beschleunigten Transport angedeihen zu lassen, ähnlich wie bei der Beförderung von frischen Fischen, welche als Eilgut unter Berechnung des gewöhnlichen Frachtsatzes zur Beförderung gelangen. Darauf bezügliche Anträge sind bei der königlichen Eisenbahn-Verwaltung gestellt worden, haben bisher aber leider nicht den gewünschten Erfolg gehabt.

Der Ausfall der Weinlese im Berichtsjahre in den verschiedenen in Betracht kommenden Produktionsgebieten hat im Ganzen wenig befriedigende Resultate ergeben. In Frankreich, namentlich in der Gironde, hat man für 1897 mit einer Mißernte zu rechnen, sowohl quantitativ als auch qualitativ. Die Witterungsverhältnisse während des ganzen Jahres blieben dem Wachsthum der Rebe, deren Früchte nur zu sehr unvollkommener Reife gelangen konnten, ungünstig; auch während der Lesezeit herrschte schlechtes Wetter, so daß das 1897er Produkt sehr mangelhaft ausgefallen und nicht zu empfehlen ist. Der deutsche Weinhandel hat demselben gegenüber vollständige Zurückhaltung bewahrt. Im Vordergrund des Interesses stehen die 1895er und 1893er Weine, die eine ausgezeichnete Entwicklung zeigen.

Am Rhein, in der Pfalz und an der Mosel hat die 1897er Lese bessere Ergebnisse gezeitigt, und wenn dieselben im Quantum auch wohl kaum ein Drittel Herbst überragen dürften, so ist die Qualität doch leidlich befriedigend ausgefallen, und man hat es mit brauchbaren Weinen zu thun. Der schlechte quantitative Ertrag ist fast ausschließlich, besonders an der Mosel, den Verheerungen des Sauerwurms zuzuschreiben, der namentlich im Mosel- und Saargebiet großen Schaden angerichtet hat.

7. Molkerei Culmsee.

Eingetragene Genossenschaft mit unbefchränkter Haftpflicht.

Vom 1. September 1896 bis 31. August 1897	
find eingeliefert worden	1840 146 kg Milch.
Die Genossen haben geliefert	799 099 " "
Die Nichtgenossen haben geliefert	1041 047 " "
Diese 1840 146 kg Milch ergaben 5 852 891 Kilosettprocente, also im Durchschnitt 3,18 % (3,24 % im Vorjahre).	
Es sind ausgezahlt worden	149 616 Mk. 87 Pf.
Dazu Reingewinn	11 376 " 84 "
Zusammen	160 993 Mk. 71 Pf.

oder für das kg 8,75 Pf., für 1 Liter 9,01 Pf., für 1 Milosettprozent 2,75 Pf.

Die Unkosten betragen 15 758 Mk. 19 Pf., also für 1 kg 0,85 Pf.

Im Laden der Molkerei und von den Verkaufswagen wurden verkauft 341 623 Liter.

An die Milchlieferanten wurden zurückgegeben 907 238 Liter abgefahnte Milch und Buttermilch.

An frischer Milch wurden verkauft inkl. Sahne (1 Liter Sahne = 10 Liter Vollmilch) 182 310 Liter.

An Butter wurden gewonnen 118 011 Pfund (Verkaufsgewicht).

Vollmilch eingeliefert 1 840 146 kg

Vollmilch verkauft 182 310 „

1 657 836 kg

Es wurden also 13,63 Liter = 14,04 kg Vollmilch zu 1 Pfund Butter gebraucht.

8. Brauereien.

Das Geschäftsjahr 1897 war für das Bierbrauereigewerbe trotz der stark auftretenden auswärtigen Konkurrenz, die einige Schwierigkeiten hervorgerufen hat, befriedigend zu nennen. Die Jahresproduktion fand begünstigt durch den warmen Sommer schlanken Absatz. Der Konsum in Thorn hat zwar etwas abgenommen, dagegen nahm der Versandt zu. Nachtheilig beeinflusst wurde der Gewinn durch die gestiegenen Preise für Hopfen und Gerste, auch wird die seit einigen Jahren hier eingeführte Biersteuer lästig empfunden.

9. Kolonialwaaren.

Kaffee.

In dem verflossenen Jahre ist die Voraussetzung, die wir in dem vorjährigen Bericht annahmen, bezüglich der rückgängigen Preisbewegung dieses Artikels voll eingetreten. Die Preise sind das ganze Jahr hindurch allmählig immer mehr und mehr gesunken, so daß am Schluß des Jahres der Preisstand ein so niedriger war, wie wir ihn seit einem Jahrzehnt nicht mehr gehabt haben. Bessere Qualitäten wie Javas, Ceylons, Guatemalas haben ihren Werthstand verhältnißmäßig noch behaupten können und ist daraus zu schließen, daß der Konsum sich immer mehr und mehr den besseren feineren Qualitäten zuwendet. Trotz der sehr billigen Preise für geringere Qualitäten, wie Campinasse und Santos, hat sich eine wesentliche Zunahme des Konsums hierin nicht feststellen lassen und ist daher anzunehmen, daß die Kaufkraft der mittleren und unteren Erwerbsklassen, welche hauptsächlich Konsumenten dieser Qualitäten sind, immer noch recht schwach ist.

Preis.

Der Preisstand dieses Artikels hat sich im verflossenen Jahre durchschnittlich auf der Höhe, die er am Schluß des Vorjahres einnahm, erhalten, nur einige kleine Schwankungen waren vorgekommen, die aber auf das ganze Geschäft hierin keinen wesentlichen Einfluß ausüben konnten. Der Konsum bewegte sich in bescheidenen Grenzen, da in Folge der recht guten Kartoffelernte in unserem Bezirk sich eine regere und größere Bedarfsfrage nicht geltend machen konnte.

Schmalz.

Der Preis für amerikarisches Schmalz war während des ganzen Berichtsjahres sehr niedrig und hat der Konsum in Folge dessen in bemerkenswerther Weise zugenommen. Da das Schweineeinfuhrverbot für russische Schweine zu Gunsten unserer Agrarier immer noch besteht und in Folge dieses Verbots die Preise für inländisches Schweinefleisch und Schmalz verhältnißmäßig sehr hoch waren, so wandte sich der Konsum, besonders der minder wohlhabenden Klassen immer mehr wieder dem amerikanischen Schmalz zu. Die Amerikaner liefern jetzt auch wieder reines Schmalz von guter zarter Qualität, was in den letzten Jahren nicht der Fall war, wodurch der Artikel auch immer mehr und mehr wieder an Terrain gewann.

Petroleum.

Von diesem Artikel können wir nur dasselbe berichten wie im Vorjahre; die Preise waren das ganze Jahr hindurch gleichmäßig niedrig, keinerlei Schwankungen unterworfen, und der Konsum bewegte sich auch in den vorjährigen Grenzen. Auch in diesem Jahre konnte das russische Petroleum dem amerikanischen gegenüber des billigen Preises wegen nicht zur Geltung kommen und irgend wie den Konsum des amerikanischen zurückdrängen.

Rübenkrende.

Die Lage dieses Artikels hat sich während des Berichtsjahres gegen das Vorjahr nicht geändert, die Preise waren auch in diesem durchweg niedrig, so daß sie dem Fabrikanten wenig oder gar keinen Nutzen ließen. Obgleich die Läger bis zum Beginn der neuen Campagne durchweg geräumt wurden, so waren trotzdem bessere Preise nicht zu erzielen und war das Geschäft für die Fabrikanten in keiner Weise zufriedenstellend.

10. Honigkudjen.

Das verflossene Geschäftsjahr gehört mit den gesteigerten Preisen für fast sämtliche Rohmaterialien, besonders aber für Mehl und Honig, nicht zu den günstigsten der Industrie. Der Umsatz erfuhr zwar eine neuemswerthe Vergrößerung, wobei die alte Erfahrung bestätigt wurde, daß schlechte

Obstjahre eine gesteigerte Nachfrage nach Honigkuchen mit sich bringen; trotzdem war aber der erzielte Nutzen nicht befriedigend. Der Grund hierfür liegt in der Höhe des auf den ausländischen Honig gelegten Zolles, dessen Ermäßigung das ceterum censeo der realen Honigkuchenindustrie bleibt.

Der Export hat sich im vergangenen Jahre durch größere Lieferungen nach Australien, speziell Südsee-Inseln, wesentlich vergrößert, so daß der so häufig in den Reklamen angezogene Weltruf wohl volle Berechtigung hat. Diese Vergrößerung des Absatzes von Honigkuchen auch nach dem Auslande ist nun allerdings mit sehr viel Mühen und enormen Unkosten verknüpft, so daß den hiesigen Fabrikanten für ihre Arbeit mehr Ruhm wie Nutzen bleibt. Letzterer ist ja leider auch bei den Lieferungen im Inlande durch die in den letzten Jahren so kolossalen Honig-Zoll-, Lohn- und Materialien-Preiserhöhungen bald auf den Nullpunkt gesunken. Es bleibt den Thorner Honigkuchenfabrikanten eben nur noch die Freude, die fortwährende Vergrößerung der alten Thorner Honigkuchenindustrie und das Z immerkleinerwerden ihres Nutzens an ihrer Arbeit zu beobachten. Auch werden den Honigkuchenfabrikanten in ihrer so kurzen Weihnachtscampagne sehr viel Schwierigkeiten von Seiten der hiesigen Gewerbeinspektion in den Weg gelegt, die den Betrieb erheblich aufhalten. Besonders störend und Schaden verursachend sind die in jeder Woche der Weihnachtscampagne mehrere Male stattfindenden Revisionen, die nicht nur dem Chef und dem Komptoirpersonal die so kostbare Zeit rauben, sondern auch das ganze Fabrikpersonal in ihrer Arbeit lange aufhalten und dadurch Schaden verursachen. Die Honigkuchenindustrie hat doch leider nur eine sehr kurze Campagne im Jahre, und wäre es deshalb sehr wünschenswerth, wenn sie in der Weihnachtszeit von unnützen, zeitraubenden Revisionen, Zuschriften u. verschont bliebe, was doch ganz entschieden der alten berühmten Thorner Honigkuchenindustrie förderlicher sein würde.

Amerikanischer Honig, der doch vorwiegend zur Fabrikation von Honigkuchen verwendet wird, war bedeutend theurer als in früheren Jahren. Beste amerikanische Provenienzen waren nur zum hohen Preise von 46 Mk. franko hierher zu legen, darunter befand sich auch eine der wenigen in diesem Jahre nach Deutschland gelangten Partien Havanna-Honigs. Die Insel Cuba, die früher sehr viel und sehr guten Honig lieferte, brachte im vergangenen Jahre nur ganz geringe Quantitäten an den Markt. An ihrer Stelle versorgte Mexiko Deutschland mit Honig, der in der Qualität nicht annähernd dem sogenannten Havanna-Honig gleichkommt.

Leider war auch die inländische Honigernte im verflossenen Jahre eine sehr kleine, und das Wenige, was hier auf den Markt kam, war schlecht und sehr theuer.

Demzufolge war auch die Ausbeute an Wachs eine wenig ergiebige, und selbst diese geringen Quantitäten konnten nur mit Mühe und zu gedrückten Preisen untergebracht werden.

Von anderer Seite wird uns jedoch berichtet, daß die Qualität des inländischen Honigs gut und der Wachsgehalt hoch gewesen sei.

11. Kartoffeln.

In Folge der hohen Preise für Spiritus- und Kartoffelfabrikate war die Tendenz für Fabrikkartoffeln eine feste und steigende. Unmittelbar nach der Ernte fanden darin große Abschlüsse statt. Die dafür gezahlten Preise betrugen 1,00 Mk. für den Zentner ab Verladestation, stiegen successive bis zum Frühjahr bis 1,40 Mk. Auch in Speisekartoffeln trat im Frühjahr rege Nachfrage für den Export auf, es wurden zu diesem Zwecke umfangreiche Abschlüsse gemacht und bis 1,90 Mk. für den Zentner je nach Qualität ab Verladestation gezahlt.

12. Zigarren und Tabak.

Das Geschäft in Zigarren- und Tabakfabrikaten weist keine erheblichen Veränderungen gegen das Vorjahr auf, sondern hat sich im Ganzen auf der gleichen Höhe gehalten. Die besseren Sorten haben sich im Preise noch etwas gehoben, wozu die vorzüglich ausgefallene Ernte feiner Sumatra-Marken nicht unwesentlich beitrug. Zurückgegangen ist der Umsatz von in Deutschland gearbeiteten Havanna-Zigarren. Die Ernte lieferte meist dunkelfallende schwere Tabake, ein für Deutschland wenig passendes Material, da bei uns allgemein nur hellfarbige Deckblätter gewünscht werden.

Das Angebot der Versandtgeschäfte schädigte zwar auch im vergangenen Jahre die anfässigen Zigarren- und Tabakgeschäfte, doch hat es den Anschein, als ob sich die Erkenntniß Bahn bricht, daß diese Angebote thatsächlich in keiner Weise die Leistungsfähigkeit der hiesigen ersten Firmen übertreffen, ja diesen vielfach nicht einmal gleich kommen.

13. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1897.

Die Anfuhr auf dem Markte betrug	
a. an gewaschenen Wollen	— Ztr.
b. an ungewaschenen Wollen	17 "
In der Stadt lagerten	
a. an gewaschenen Wollen	100 "
b. an ungewaschenen Wollen	500 "

Die Zufuhren zum Wollmarkte gehen von Jahr zu Jahr zurück und haben, wie unser Bericht zeigt, hier fast ganz aufgehört. Der Grund hierfür

ist darin zu suchen, wie dies in unseren früheren Berichten bereits erwähnt ist, daß in unserem Bezirk fast durchweg die Schafe bereits im März und April ungewaschen geschoren werden und die Produzenten mit dem Verkauf nicht bis zum Markte warten, sondern früher an Händler in der Provinz und an Fabrikanten zu Hause verkaufen.

Wir werden in Verbindung mit Landwirthen in Erwägung ziehen, ob es nicht gerathen wäre, unseren Markt zu einem früheren Zeitpunkt, etwa Ende April oder Anfangs Mai stattfinden zu lassen.

Auf dem Wollmarkte in Breslau war hochfeine Negretti-Wolle stark gefragt und wurde hoch bezahlt, während mittlere und geringere Wollen vernachlässigt blieben und billig verkauft werden mußten. Während hochfeine Negretti-Wolle zum vorjährigen Preise und darüber bezahlt wurde, mußten Kreuzungswollen mit 10—15 Mk. pro Zentner und ungewaschene Wollen bis 5 Mk. pro Zentner unter vorjährigem Preise verkauft werden.

Der Markt in Posen war sehr schwach besucht, namentlich fehlten Fabrikanten, und die Inhaber von Wollen mußten sich gefallen lassen, wesentlich billigere Preise zu nehmen, um überhaupt verkaufen zu können.

14. Wollhandel.

Im Frühjahr 1897 gingen die Wollpreise infolge des schlechten Geschäftsganges der Spinnereien und Webereien stetig zurück, bis dann die Ende Juli drohende Zollerhöhung der Vereinigten Staaten einen Umschwung in der Preisbewegung bewirkte. Namentlich die feineren Qualitäten wurden durch Amerika aus dem Markte genommen, so daß eigentlich eine ganz erhebliche Preissteigerung zu erwarten gewesen wäre, wenn nicht derselbe Grund, welcher Amerika zum Einkauf des Rohmaterials veranlaßte, gleichzeitig die Einfuhr des Fabrikats verhinderte, da der Kontinent und England ihre früher für Amerika beschäftigten Maschinen leer laufen lassen mußten. Die Depression wurde durch den milden Winter noch verstärkt, so daß sich die Fabrikation in einer sehr schlechten Lage befindet; sie muß, da die Wollpreise erst mit dem Hereinkommen der neuen Schuren sich voraussichtlich dem schlechten Geschäft anpassen werden, einstweilen mit Verlust arbeiten. Feine und hochfeine Tuchwollen werden immer seltener und sind vom Wechsel der Preise ganz ausgeschlossen. Die Züchter in Buenos Ayres haben sich jetzt auf Kreuzungen geworfen; das hierbei gewonnene Produkt, das früher gerne gekauft wurde, ist jetzt am meisten gedrückt. Augenblicklich ist die Preislage dieselbe wie zu gleicher Zeit im Vorjahre.

15. Leder und rohe Häute.

Das Geschäft in Leder bewegte sich in ruhigen Bahnen. Der Bedarf war dem der Vorjahre ziemlich gleich. Schwankungen in den Preisen kamen

fast gar nicht vor, nur Rossschuhleder ging mindestens 15 Prozent im Laufe des Jahres höher.

Die beiden hiesigen mechanischen Schuhfabriken mit Kraftbetrieb hatten flott zu thun. Gewinnbringend waren sie wohl noch nicht, da die Aulernung der Arbeiter und die Einföhrung der Fabrikate naturgemäÙ Opfer erfordert. Absatz finden dieselben in Ost-, Nord- und Westdeutschland.

Rohe Häute und Felle waren gesucht und erzielten höhere Preise. Dieselben werden von den Fabriken nicht mehr getrocknet, sondern gesalzen verlangt. Dadurch ist das Geschäft auf größere Entfernungen sehr erschwert, weil das Gewicht der gesalzeneu Häute mehr als das Doppelte der trockeneu beträgt und die Fracht zu theuer kommt. Die Eisenbahnverwaltung hat sich trotz aller Anträge der Lederinteressenten bisher nicht entschließen können, die Fracht dafür zu ermäßigen. Infolge dessen müssen dieselben im Winter aufgespeichert werden, um sie bei Eröffnung der Schifffahrt zu Wasser verladen zu können.

16. Manufakturwaaren, Damenkonfektion und Herrengarderobe.

Das Geschäft in diesen Branchen muß als ein sehr ungünstiges bezeichnet werden, da die Umsätze hinter den in den früheren Jahren wesentlich zurückgeblieben sind. Obwohl von den hiesigen Geschäftsinhabern die größten Anstrengungen gemacht werden, allen Anforderungen gerecht zu werden, zieht es doch ein großer Theil gerade des kaufkräftigsten Publikums vor, seinen Bedarf bei den auswärtigen Versandthäusern zu decken. Die Waarenhäuser, namentlich die Berliner, entwickeln eine sieberhafte Thätigkeit und überschütten durch Annoncen und Preisbücher die kleineren Städte förmlich mit Angeboten. Detailreisende der größeren Provinzstädte halten sich oft wochenlang in Thorn auf und besuchen Haus für Haus mit Mustern. Das Schleudersystem hat sich auch schon eingebürgert und bringt die Preise billigerer Waaren total herunter. Dazu kommt noch, daß der Verkehr mit Rußland durch die erschwerten Verkehrsverhältnisse an den Grenzstationen eine erhebliche Abnahme erfahren hat. Auch der Verkehr mit den umliegenden Kreisen ist in Folge schlechter Bahnverbindungen zurückgegangen. Auf die ungünstige Zugverbindung mit Culmsee ist wiederholt von allen Seiten hingewiesen worden: ein 11 Uhr Abends von Thorn nach Culmsee fahrender Zug ist eine dringende Nothwendigkeit. Bei der neuen Bahnverbindung Strasburg—Gollub—Schönsee—Thorn ist es von großer Bedeutung, daß die Züge die Strecke Strasburg—Thorn in kürzerer Zeit durchlaufen, als die Strecke Strasburg—Graudenz. Nur dann wird es möglich sein, Strasburg und Umgegend geschäftlich nach Thorn zu ziehen.

17. Seifenfabrikation.

In den Verhältnissen der Seifenfabrikation dürfte sich gegen das Vorjahr weder in Bezug auf den Absatz noch in Bezug auf die Rentabilität etwas geändert haben. Wenn die Preise für die Fabrikate auch eine Ermäßigung erfahren haben, so gestatteten dies die billigeren Preise für die Rohprodukte.

Die im vorigen Bericht als wünschenswerth erachteten Einrichtungen zur Annahme von Stückgütern auf dem rechtsseitigen Weichselufer sowie zur Regelung der Uferverhältnisse für den Dampferverkehr sind leider noch nicht getroffen worden, obgleich dieselben einem dringenden Bedürfnisse entsprechen und der Branche wesentlich zur Seite stehen würden. Das hiesige Fabrikat hat Anerkennung gefunden und würde sicherlich lebhafteren Absatz finden, wenn derselbe durch die erwähnten Einrichtungen erleichtert werden würde.

18. Säcke.

Das Sackgeschäft nach Rußland hat infolge des hohen Zolles vollständig aufgehört.

Wollsäcke zu ungewaschener Wolle werden jetzt auch weniger als früher begehrt, da die Wollproduktion erheblich abgenommen hat und außerdem die Händler sich häufig alter gebrauchter Säcke zum Versandt der Wolle bedienen.

Das Getreidesackgeschäft ist ebenfalls zurückgegangen, da hier am Plage nur noch wenige Getreidehändler existiren, die aber ihren Bedarf an Säcken meist auswärts decken. Nur die benachbarten Gutsbesitzer kaufen nach wie vor hier.

Alte Kleiesäcke werden hier in bedeutenden Mengen gebraucht, aber auch diese werden von den Konsumenten nur dann hier gekauft, wenn sie solche auswärts nicht bekommen können oder wenn der Bedarf plötzlich eintritt. Es ist dies um so auffallender, als die Säcke auswärts weder in besserer Qualität noch zu billigeren Preisen als am Plage erhältlich sind.

19. Kurzwaaren.

Das Geschäft in der Kurz-, Posamentier- und Strumpfwaaren-Branche ist 1897 weit schlechter geworden als im Vorjahre. Der Umsatz ist zwar ungefähr in gleicher Höhe geblieben, doch ist der erzielte Nutzen sehr gering gewesen. Dies liegt einmal daran, daß das Geschäft mit Polen in Folge der Schwierigkeiten, die dem reisenden Publikum bezüglich der Legitimationskarten an der Grenze gemacht werden, fast gänzlich aufgehört hat. Ferner haben aber die Kauf- und Waarenhäuser die Preise derart heruntergedrückt, daß die kleineren Geschäfte in ihrer Existenz auf das Schwerste geschädigt werden.

Nur wenn den Kaufhäusern eine erhebliche Umsatzsteuer auferlegt wird, können die kleineren Gewerbetreibenden vor dem gänzlichen Ruin bewahrt werden.

20. Drogen.

Das verfloßene Jahr 1897 konnte leider nicht zu den guten gezählt werden. In medizinischen Drogen war sehr wenig Nachfrage, wobei sich wohl auch die vermehrte Anwendung der verschiedenen Naturheilmethoden und der günstige Gesundheitszustand geltend machten. — In technischen Drogen ist die Industrie und das Gewerbe mit allen Kräften bestrebt, den Ankauf ihrer Artikel so direkt als möglich zu besorgen, so daß der Zwischenhandel fast garnicht in Anspruch genommen wird. — Durch die regnerische Witterung des Sommers sind knapp und von schlechter Beschaffenheit gesammelt: Kamillen, Lindenblüthen, Pfeffermünze, Feldkümmel, Fenchel, Wachholderbeeren und Heidelbeeren. Reichlich wurde Arnikablüthe, Königsferzen, gelber Senf und Sibischwurzel geerntet. — Der Grenzverkehr mit dem russischen Nachbarlande hat sich im Wesentlichen noch immer nicht günstiger gestaltet, so daß ein reger Geschäftsverkehr nicht zu erzielen war.

21. Chemische Düngemittel.

Der Verbrauch chemischer Düngemittel hat sich mit deren von Jahr zu Jahr ständig weichenden Preisen immer mehr verallgemeinert und ist auch dem kleinsten Besitzer durch die Thätigkeit landwirthschaftlicher Lokalvereine und durch genossenschaftliche Bezugsweise schon so geläufig geworden, daß wir uns in unserem Bezirke der Grenze der Konsumfähigkeit immer mehr nähern und in nicht zu ferner Zeit auf ein Wachsthum des Verbrauches nicht mehr zu rechnen haben. Die allgemeine Verbilligung chemischer Düngemittel ist der Hauptsache nach auf immer umfangreicher werdende Erschließung neuer Rohstoffquellen zurückzuführen, dann aber auch darauf, daß in Folge der gesteigerten Nachfrage sich auch im Angebote ein sehr scharfer Wettbewerb herausgebildet hat, der den Nutzen auf ein Niveau herabgedrückt hat, das bei den nicht zu unterschätzenden Risiken, die dieser Geschäftszweig mit sich bringt, kaum noch zu rechtfertigen ist.

Bei dem allgemeinen Preisrückgange macht nur das Thomasschlackemehl eine Ausnahme, das seit seinem Erscheinen auf dem Düngemarkte seinen ursprünglichen Preis nicht nur behaupten konnte, sondern heute sogar höher bezahlt werden muß, als anfänglich. Die Ursache dafür liegt lediglich in dem Bestehen und der geschickten Leitung des Ringes der deutschen Thomasmehlfabrikanten, die sich unter erheblichen pekuniären Opfern die ausländische Konkurrenz fern zu halten wissen; immerhin dürfte ein zu hohes Anspannen ihrer Forderungen zur Folge haben, daß, wie schon theilweise

geschehen, der Konsument sich an Stelle des Thomasmehles wieder dem Superphosphat zuwendet.

Die Preise des auch hier immer mehr angewendeten Kalinites sind seit einer Reihe von Jahren stabil geblieben und werden es voraussichtlich durch Verlängerung des Kali-Syndikates auch für die nächsten Jahre bleiben.

Das Geschäft nach Polen ist aus den schon im Vorjahre angeführten Gründen ganz geringfügig und vorläufig einer weiteren Ausdehnung kaum fähig.

22. Holzhandel.

Gleich den Jahren 1895 und 1896 ist auch das Jahr 1897 ein für den Holzhandel günstiges gewesen. Es übertraf hinsichtlich der darin zu Tage getretenen Lebhaftigkeit des Geschäfts noch die beiden schon befriedigend gewesenen Vorjahre.

Die im weiteren Zunehmen begriffene Bauhätigkeit hatte den Holzverbrauch fortgesetzt gesteigert, und dementsprechend ging der Absatz der aus Rußland und Galizien zum Verkauf herangekommenen Bauhölzer besserer Sorte während der ganzen Berichtsperiode so schnell und glatt von Statten, wie kaum je zuvor in einem der früheren Jahre. Auch die Wasserverhältnisse waren der Flößerei durchweg günstig.

Der größte Theil der Zufuhr kam schon verkauft hier durch, denn eine Reihe von deutschen Holzfirmen in Bromberg, Oderberg, Berlin zc. hatte in der Vorausicht stärkeren Bedarfs bereits im Winter in weiterem Umfange als sonst ihre Einkäufe an den Ursprungsorten besorgt. Hierdurch war der Holzbedarf der westlich von uns gelegenen Absatzgebiete im Wesentlichen schon im Voraus gedeckt, und nach diesen letzteren hin wurde von den unverkauft hier angekommenen Partien — entgegen dem Geschäftsverlaufe anderer Jahre — nur noch verhältnißmäßig wenig abgesetzt. Diesmal waren es hauptsächlich die Weichselstädte, allen voran Danzig, welche das Gros der unverkauften Zufuhr aufnahmen.

Die Preise waren, abgesehen von den mangelhaften und schwer zu verwendenden Hölzern, die nach wie vor im Rückstande blieben, höher als im Vorjahre, und sie erreichten zum Theil einen solchen Hochstand, daß die in Thorn anfässigen Schneidemühlen und Händler sich nur auf den Einkauf des Nothwendigsten beschränken konnten. Die Thorner Holzindustrie hat eben noch immer unter den Uebelständen zu leiden, die in früheren Berichten dargelegt worden sind.

Zu den Hemmungen und Beschränkungen, die dem Thorner Eigenhandel durch die örtlichen Verhältnisse auferlegt sind, kam in diesem Jahre noch eine behördliche Maßregel, welche gerade nicht geeignet ist, unserem Holzhandel und Holzimport, auf den wir nun einmal angewiesen sind,

Vorschub zu leisten. Es sollen nämlich nicht wie bisher nur die ausländischen, sich im Sommer hier aufhaltenden Agenten, sondern fortan auch die selbstständigen, ihre eigenen Hölzer zum Verkauf hierher bringenden ausländischen (jüdischen) Kaufleute, die sich in der Regel nur ganz kurze Zeit während des Sommers hier aufhalten, eine Aufenthaltsgenehmigung des Herrn Oberpräsidenten beibringen, um die sie in jedem Jahre von Neuem schriftlich einkommen müssen. Wenn eine Versagung der Erlaubniß auch nicht zu befürchten ist, so wird die Maßregel doch immerhin von den betreffenden Ausländern, die — manche unter ihnen schon seit 40 Jahren — allsommerlich ihr Holz zu Markte herbringen und damit einem Theile der Bevölkerung Arbeits- und Verdienstgelegenheit zuführen, als eine Erschwerung in ihrer Bewegungsfreiheit hart empfunden. Zur Kennzeichnung der Mißstimmung sei hier erwähnt, daß in den betroffenen Kreisen bereits der Gedanke aufgetaucht ist, unserem Plaze, an dem ihnen allerhand Belästigungen und Hindernisse in den Weg gelegt werden, von welchen weder in Danzig noch in dem mehr mit uns zu vergleichenden Tilsit etwas zu verspüren ist, überhaupt fern zu bleiben und den Holzmarkt von Thorn nach dem jenseits der Grenze liegenden Nieszawa zu verlegen. Dieser Gedanke ist zwar einstweilen noch nicht ernst zu nehmen, aber man ersieht daraus, welche Störungen für unseren Handel aus derartigen behördlichen Verfügungen entspringen können. Die Handelskammer hatte sich mit der Bitte um Aufhebung der Verfügung an den Herrn Oberpräsidenten gewandt, ist aber abschlägig beschieden worden. Die Zufuhr von Holz ist gegen 1895 mit 1270 Traften und gegen 1896 mit 1654 Traften in diesem Jahre auf 1770 Traften gestiegen, welche nach Schilnoer Berichten folgende Hölzer enthielten:

Eiserne Hölzer:		Stück:	
Stück:		7 049	Kreuzhölzer
519 764	Rundkiefern	294 811	Schwellen I und II
657 977	Balken, Mauerlatten und Timber	13 629	Weichenschwellen I und II
563 174	Sleepers	99 892	Tramwayschwellen I und II
1 376 500	Schwellen I und II.	275 778	Stäbe
		36 659	Blamiser
		167 819	Speichen
		24 894	Grubenhölzer
		31 529	halbbrunde Schwellen
		61 882	Faßdauben
		310	Bügel.
			Verschiedene Hölzer:
		154 212	Rundelfen

Eiserne Hölzer:

Stück:

519 764 Rundkiefern

657 977 Balken, Mauerlatten und
Timber

563 174 Sleepers

1 376 500 Schwellen I und II.

Tannene Hölzer:

48 678 Rundtannen

10 828 Balken und Mauerlatten.

Eichene Hölzer:

7 605 Rundeichen

180 709 Rundschwellen

38 644 Plançons und Ranteichen

Stück:

7 049 Kreuzhölzer

294 811 Schwellen I und II

13 629 Weichenschwellen I und II

99 892 Tramwayschwellen I und II

275 778 Stäbe

36 659 Blamiser

167 819 Speichen

24 894 Grubenhölzer

31 529 halbbrunde Schwellen

61 882 Faßdauben

310 Bügel.

Verschiedene Hölzer:

154 212 Rundelfen

Stück:	Stück:
8 776 Rundeschen	1 250 Rundrüstern
1 274 Rundespfen	4 316 Rundbirken
690 Rundweißbuchen	70 Rundpappeln.

Es wurden folgende Preise durchschnittlich erzielt:

	1897:	1896:	
für Rundkiefen	62 Pf.	55 Pf.	} pro Kubikfuß ab Wasser verzollt.
" Rundtannen	56 "	50 "	
" Rundelfen	55 "	52 "	
" Mauerlatten 5, 6, 7" stark	65 "	60 "	
" " 8, 9, 10" "	82 "	76 "	} pro Stück ab Wasser verzollt.
" eichene Eisenbahnschwellen 16/26 cm stark Mk. 4, 10 Mk. 3, 60			
" kieferne " " " " " 2, 18 " 2, 10			

Balken von 11" aufwärts stark, eichene Plangons, Limper, Sleeper und einige andere von den eingeführten Holzgattungen, die über Danzig und Stettin ins Ausland gehen, kommen für unseren Handel nicht in Betracht und bleiben deshalb von unserer Besprechung ausgeschlossen.

23. Ziegeleien.

Einige größere fiskalische, sowie ziemlich belangreiche Privatbauten gaben unsern Ziegeleien bei stark reduzierter Fabrikation einigermaßen Beschäftigung, so daß nur ein geringer Bestand an fertigen Ziegeln in das neue Jahr übernommen wird. Die erzielten Preise sind dieselben, wie solche zum Ende des vorigen Betriebsjahres notirt wurden. Immermehr macht sich das Bedürfniß nach Vereinheitlichung des Ziegelverkaufs geltend. Die Folgeerscheinungen jahrelangen und immer aufs Neue wahrnehmbaren Schleuderns der Preise, übermäßiger und unberechtigter Kreditgewährung haben sich in einem großen Fallissement in dieser Branche gezeigt, obgleich gerade dieses Gewerbe in unserem Kreise sich zu einer bedeutenden Höhe unter einheitlicher Organisation entwickeln ließe. Die diesbezüglichen Bestrebungen haben bisher immer noch nicht den gewünschten Erfolg gehabt.

Es notirten:

Hintermauerungsziegel (Schluss)	18 1/2	—	20	Mt.
" " (Thon)	20	—	22 1/2	"
Klinker	26	—	28	— 30
Verblender	27	—	28	— 32

per 1000 Stück ab Ziegelei.

Nach Drainröhren und Fachsteinen war gute Nachfrage. In Feldsteinen war ein erheblicher Umsatz wahrnehmbar.

24. Thorneer Cementwaaren- und Kunststeinfabrik.

Der allgemeine Aufschwung der Bauhätigkeit hat sich auch im Cementwaaren-Geschäft bemerkbar gemacht, so daß der Umsatz sich gehoben hat. Leider werden trotz fortgesetzt steigender Cementpreise die Waarenpreise durch auswärtige Konkurrenz gedrückt und bleibt deshalb der Verdienst nur sehr mäßig.

Erfreulich wirkt die Anerkennung, welche die Fabrikate an fremden Orten als Oppeln, Bentschen, Straßburg i. d. Uckermark u. s. w. finden, da die betreffenden Abnehmer bei erneutem Bedarf der alten Bezugsquelle treu bleiben und dieselbe weiter empfehlen. Der erhoffte Bahnananschluß ist leider im verflossenen Jahre nicht gefördert, wodurch das Geschäft nach auswärts sehr erschwert wird.

Die Bestände an Cementdachfalzsteinen sind im abgelaufenen Jahre ziemlich geräumt worden. Dieses von der Fabrik neu eingeführte Dachdeckmaterial hat sich vorzüglich bewährt und scheint deshalb nunmehr Eingang zu finden, so daß die Fabrikation desselben im nächsten Jahre wieder aufgenommen werden soll.

25. Holzschneidemühlen.

Gute Bretter, Tischlerwaare, waren begehrt und es wurden hierfür angemessene Preise erzielt. Auch fand geringere Bretterwaare und Kantholz zu Bauzwecken Absatz, jedoch zu mäßigen Preisen. Nach Eichen- und anderen Laubholzschnittwaaren war wenig Nachfrage und der Umsatz ganz gering.

26. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Mit dem Schlusse des Vorjahres trat, wie wir bereits in unserem letzten Berichte erwähnten, in der Preissteigerung für oberschlesisches Walzeisen, Eisenbleche, Träger u. ein Stillstand ein. Die abwartende Haltung der Großhändler, die schwache Nachfrage Seitens der Händler in den Provinzen, in der Hauptsache jedoch die wesentlich billigeren Konkurrenzofferten der rheinisch-westfälischen Walzwerke, welche den Danziger und Königsberger Großhändlern die Möglichkeit eines erfolgreichen Wettbewerbes gegen schlesisches Fabrikat gewährten, zwangen das Syndikat der oberschlesischen Walzwerke, ebenfalls von Quartal zu Quartal Preisermäßigungen eintreten zu lassen. Die flaue Stimmung auf dem Walzeisenmarkte blieb auch für die Preise der groben Eisenwaaren nicht ohne nachtheiligen Einfluß.

Die Preise für Metalle, Blei, Zink und Kupfer blieben im Berichtsjahre von wesentlichen Preisschwankungen unberührt.

Am Schlusse des Jahres wurden für die nachstehenden Artikel frei Bahn Thorn folgende Preise im Vergleich zu denen des Vorjahres gezahlt:

Stabeisen	13,50 Mk.	gegen	14,50 Mk.
Trägereisen	13,50	" "	14,— "
Grobbleche	15,50	" "	16,50 "
Feinbleche	15,75	" "	17,— "
Drahtnägcl	16,50	" "	17,— "
Draht	15,75	" "	16,50 "
Blei in Mulden	31,—	" "	30,— "
Zinkbleche	44,—	" "	44,— "
Zinn in Blöcken	135,—	" "	130,— "

Die unsichere Lage des Walzeisenmarktes, die Zurückhaltung und das Mißtrauen der Händler in der Provinz, die Einschränkung, welche sich die Landwirthschaft in dem Verbrauch von Stabeisen, Baueisen und groben Eisenwaaren auferlegte, die Konkurrenz der Plätze Bromberg, Danzig und Königsberg, die gegenseitigen Preisunterbietungen, kurz das Zusammenwirken all dieser ungünstigen Verhältnisse machte sich für unseren Großhandel durch ein schleppendes Geschäft fühlbar, welche bei der rückgängigen Konjunktur und den gedrückten Preisen, die Vortheile des Vorjahres verloren gehen ließ.

Auch im Kleinhandel unserer Branche, der im Allgemeinen ebenfalls über ein nur mittelmäßiges Geschäft berichtet, werden die Klagen darüber immer lauter, daß durch die ableitende Bahnverbindung Culmsee—Unislaw—Jordan die Zahl der Kunden aus der landwirthschaftlichen Bevölkerung unseres und der benachbarten Kreise mit jedem Jahre geringer wird und erblickt auch unsere Branche ihre ganze Hoffnung auf einen Handelsaufschwung in einem baldigen Bau der neuen Bahnlinien Thorn—Unislaw, Thorn—Scharnau und Thorn—Leibitsch.

In den Handelsbeziehungen zu Russisch-Polen war, soweit unsere Branche in Betracht kam, eine Wendung zum Besseren nicht zu verzeichnen.

27. Maschinenbau.

Der Gang des Geschäftes im verflossenen Jahre war ein recht reger, indem größere Lieferungen für verschiedene Behörden auf dem Submissionswege erworben wurden.

Der Absatz in landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen kann sich gegen den in früheren Jahren nicht mehr behaupten, ebenso ist der Verkehr mit Rußland kaum nennenswerth. Trotz des größeren Gesamtumsatzes ist daher auch der Nutzen nur mäßig, da die staatlichen Arbeiten wenig oder gar keinen Verdienst abwerfen.

Die Zahl der Arbeiter ist im Durchschnitt dieselbe geblieben.

28. Expeditionsgeschäft.

Das Jahr 1897 verlief für das Expeditionsgeschäft ähnlich wie das

Vorjahr. Der Verkehr nach Rußland und vice versa war lebhaft und war günstig beeinflusst durch die in Südrußland entstehenden Montanwerke. Wir vermiffen nur noch immer den von uns schon lange erstrebten Reexpeditionstarif für Mele und Delfuchen, sodaß der Schwerpunkt des Exportgeschäftes aus Rußland in Alexandrowo liegt. Es hat sich in Alexandrowo aus diesem Grunde eine Lagerhausgesellschaft gebildet, die dem Thorer Expeditions- und Getreidegeschäfte sehr gefährlich werden kann, und können nur Reexpeditionstarife den Nachtheil paralyfieren, den wir durch die russische Lagerhausgesellschaft erleiden. Das Holzpeditionsgefchäft wurde ungünstig durch viele am Kgl. Hauptzollamte gemachte Schwierigkeiten beeinflusst und mußte erst der weitläufige Beschwerdeweg beschritten werden, um die Nachtheile, die dem Holzhandel dadurch erwachsen find, zu beseitigen. Der Umschlagverkehr der Sammelgüter erfuhr weitere Ausdehnung und war dem hiesigen Expeditionsgeschäfte von Nutzen.

Der Dampferverkehr von Danzig und Königsberg und vice versa gestaltete sich lebhaft.

29. Kohlen.

Ueber die Lage des Handels in obereschlesischen und englischen Steinkohlen am hiesigen Plage haben wir Folgendes zu berichten:

Die Zufuhr in obereschlesischen Kohlen hat gegen das Vorjahr trotz des milden Winters um ca. 150 000 Zentner zugenommen, dagegen die in englischen Kohlen um ca. 32 000 Zentner abgenommen.

Abgesehen von der regelmäßigen Preiserhöhung, welche alljährlich für obereschlesische Kohle mit ca. 2 Pfg. pro Zentner für die Wintermonate in Kraft trat, erhöhten die zwei größeren Berliner Kohlenhändler, welche den Markt in obereschlesischen Kohlen nach wie vor beherrschen, mit dem 1. Januar 1898 ihre Preise um ungefähr 2 Pfg. pro Zentner. Wenn diese Erhöhung auch nicht allgemein in Wirkung trat, da die größeren Konsumenten und Händler durch alte Abschlüsse zu billigeren Preisen gedeckt waren, so ließ sich durch diese Erhöhung immerhin die Festigkeit des Marktes erkennen.

Hinsichtlich der Frachtsätze für obereschlesische Steinkohlen ist insofern eine Aenderung eingetreten, als dieselben am 1. Januar 1898 für Bezüge einzelner Wagenladungen um 6 bis 7 Pfennig pro Zentner ermäßigt worden sind. Die Frachtsätze für den gleichzeitigen Bezug von 35 Tons, welchen Seitens der Königl. Eisenbahn-Direktion durch Umwandlung der Massensfrachtsätze in Einzelsfrachtsätze eine Erhöhung drohte, sind dank dem Einspruche unserer Handelskammer unverändert geblieben.

An den größeren Zufuhren in obereschlesischen Steinkohlen am hiesigen Plage, welche auf ca. 800 000 Zentner zu schätzen sind, dürften die Händler in Thorn und Mocker kaum mit ca. 300 000 Zentner theilhaftig sein, während

der größere Theil von 500 000 Zentnern auf die beiden Berliner Großhändler und deren direkte Abschlüsse mit Konsumenten und auf die Konkurrenz der übrigen Kohlenhändler in Berlin, Schlesien, Posen u. entsfällt.

Die Klage der hiesigen Kohलगroßhändler über gedrückte Preise und geringen Verdienst finden ihre Erklärung in dem erwähnten starken Wettbewerb der auswärtigen Konkurrenz.

Im Kleinhandel, welcher hier außer von den größeren Händlern von einer Anzahl kleiner Leute betrieben wird, ist der Verdienst durch die fortwährenden gegenseitigen Unterbietungen auf das geringste Maas herabgedrückt.

Der Verbrauch in englischen Kohlen beschränkte sich wie in den Vorjahren auf bestimmte Marken und Qualitäten und zwar Gaskohlen für die städtische Gasanstalt, steam small Ziegeleikohlen, Schmiedekohlen und Maschinenkohlen für industrielle Zwecke.

Die Sommerpreise für gute Marken ober-schlesischer Stüd-, Würfel- und Nußkohlen stellen sich frei Bahnhof Thorn auf 41 bis 42 Pf. pro Zentner, während die Fracht für den gleichzeitigen Bezug von 35 Tons 39 bis 41½ Pf. pro Zentner betrug.

30. Sämereien.

Die Lage des Sämereigeschäftes am hiesigen Plage hat sich in den letzten Jahren zum Nachtheil unserer Händler geändert. Die Landwirthe unseres Kreises, welche in den früheren Jahren stets bei den hiesigen Händlern kauften, bezogen theilweise ihr Saatgut durch Berufsgenossenschaften und landwirthschaftliche Vereine, theilweise suchten sie die Deckung ihres Bedarfs durch den gegenseitigen Austausch des selbst geernteten Saatgutes zu ermöglichen.

Der Händler, welcher sich mit großer Mühe für die Saison eingedeckt und keine Arbeit gescheut hatte, um ein reines, zuverlässiges und keimfähiges, von Versuchstationen kontrollirtes Saatgut herzustellen, sah sich in seinen Erwartungen und Berechnungen getäuscht und schließlich gegen Ende der Saison gezwungen, die unverkauften Borräthe, um die Ueberlagerung zum nächsten Jahre zu verhüten, nach den größeren Handelsplätzen bestmöglichst abzustößen.

Da die Genossenschaften und Vereine in ihren Bezügen wieder zum Theil auf die Händler angewiesen sind und recht ansehnliche Provisionen für ihre Vermittelung beanspruchen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß derjenige Landwirth, welcher die Beschaffung seines Saatgutes den Genossenschaften und Vereinen übertragen hatte, recht hohe Preise dafür anzulegen gezwungen war.

Es ist zu bedauern, daß diese Thatsache den betreffenden Landwirthen nur zu spät und zum Nachtheil des reellen Händlers zur Erkenntniß gekommen sein wird.

Die Rothkleeernte war in unseren Provinzen bezw. im nördlichen Deutschland sowohl qualitativ als auch quantitativ keine günstige; der hiesige Händler war mit seinem Bedarf auf die Zufuhren von Rußland und auf das Angebot ungarischer und böhmischer Provenienzen angewiesen. Die Preise waren anfänglich fest, ließen jedoch nach, als sich die Zufuhren aus Polen und dem südlichen Rußland mehrten. Anfänglich wurden für Rothklee 40—45 Mk. pro Zentner gezahlt, doch gingen die Notirungen beim Schluß der Saison auf 25—30 Mk. pro Zentner herunter.

Weißklee hat mit dem Rückgange der Weidewirthschaft stark an Bedeutung für den Bedarf in Deutschland bezw. in unserer Gegend verloren. England, früher unser Hauptabnehmer für gute, hier an den Markt kommende Qualitäten, zeigte in diesem Jahre eine auffallende Zurückhaltung. Bei dem geringen Abzuge nach England wurde das Angebot im Laufe der Saison dringender, die Preise ließen mehr und mehr nach und erreichten schließlich einen so niedrigen Stand, wie wir ihn schon seit Jahren nicht kennen gelernt haben. Wer im Laufe der Saison auf eine günstige Konjunktur gerechnet hatte, dürfte schwerlich auf seine Kosten gekommen sein. Der auswärtige Großhandel, der in früheren Jahren oft größere Mengen auf Meinung vom hiesigen Markte entnahm, in den letzten Jahren aber Geld daran verloren hatte, betrachtet den Weißklee als einen gefährlichen Artikel.

Eingeseht hat Weißklee mit 45—50 Mk. pro Zentner und ist im Lauf der Saison stetig bis auf 25—30 Mk. pro Zentner heruntergegangen. Geringere Qualitäten waren selbst zum niedrigsten Preise unverkäuflich.

Schwedenklee. Der Bedarf dieses Saatgutes für Wiesen-Ansammlungen und feuchte Ackerlager gewinnt an Bedeutung, je mehr die Eigenart und die Vorzüge desselben erkannt werden. Feine Qualitäten machten sich knapp und mußte der Bedarf für hiesige Nachfragen durch Bezüge aus Russisch-Polen und anderen auswärtigen Plätzen gedeckt werden. Wir notirten für bessere Qualitäten 45—55 Mk. pro Zentner, geringere Qualitäten darunter.

Gelbklee setzte auf günstige französische und belgische Berichte hin recht billig ein. Bedarf und Angebot bewegten sich in mäßigen Grenzen und wurden für gute Qualitäten, welche hier zum Angebot gelangten, 15—18 Mk. pro Zentner bezahlt.

Für Wundklee, welcher in unserer Gegend nur schwache Erträge brachte, war im Laufe der Saison von außerhalb gute Nachfrage, die durch Zufuhren aus Russisch-Polen reichlich zu lohnenden Preisen gedeckt werden konnte.

Am Schlusse der Saison hörte die Nachfrage plötzlich auf, so daß die Inhaber mit den unverkauften Partien, die selbst zu ermäßigtem Angebot

unverkäuflich waren, auf Lager gehen mußten. Die Preise bewegten sich zwischen 35—40 Mk. pro Zentner.

Luzerne litt unter dem Drucke billiger amerikanischer Notirungen; da für gute französische Waare verhältnißmäßig hohe Preise verlangt wurden, so blieb diese Provenienz vernachlässigt, während für die billigere amerikanische Waare die Nachfrage bis zum Schlusse der Saison anhielt. Der Preis für französische Luzerne stellte sich auf 60 Mk., der für amerikanische auf 40 Mk. pro Zentner.

Bokharaklee, hier in unserer Gegend nur wenig geerntet, war in frischer, guter Waare fast garnicht zu haben, aber vorjährige Reste von guter Kleinfrast reichten für die an und für sich nur mäßige Nachfrage vollständig aus.

Steinklee, der eine Zeit lang für leichteste Bodenarten sehr beliebt war, hat neuerdings an Beachtung verloren; das Geschäft darin war belanglos.

Thymothee hatte gute Ernte und starkes Angebot, die Preise waren niedriger als im Vorjahre, besonders sind von Amerika große Posten zu niedrigen Preisen bezogen worden. Es wurden je nach Qualität 19—26 Mk. pro Zentner gezahlt.

Die Ernte in Seradella in unserer Gegend war eine sehr geringe. Die recht belangreichen Zufuhren aus Rußland konnten Mitte der Saison an auswärtige Händler zu verhältnißmäßig hohen Preisen schlanf untergebracht werden. Gegen Schluß der Saison hörte die Nachfrage plötzlich auf, sodaß nicht unbedeutende Borräthe, welche selbst zu billigen Preisen keine Abnehmer fanden, unverkauft auf Lager genommen werden mußten. Bezahlt wurden 11—12 Mk. pro Zentner.

Englisches und italienisches Raygras, in England reichlich in schöner, schwerer Qualität geerntet, im Preise etwas niedriger als im Vorjahre, blieb bei uns in dieser Saison in auffallender Weise vernachlässigt. Die Nachfrage nach dieser für unsere Wiesenkultur so wichtigen Grasart war so gering, wie noch in keinem Jahre und sind insolgedessen nicht unerhebliche Borräthe am Lager zurückgeblieben. Englisches Raygras stellte sich verzollt frei hier auf 12,50 Mk. pro Zentner, italienisches auf 13,50 Mk. pro Zentner.

In amerikanischem Pferdezahn = Saatmais war der Bedarf geringer als im Vorjahre, ebenso waren die Preise niedriger, dieselben stellten sich frei hier verzollt auf 7—8 Mk. pro Zentner.

Im Allgemeinen ist das Urtheil über die Lage des Sämereigeschäfts an unserem Plage ein recht ungünstiges, denn abgesehen davon, daß viele von unseren Landwirthen ihren Bedarf in der im Anfange unseres Berichtes angegebenen Weise deckten, hat unser Platz durch die ablenkende Bahn-

verbindung Schönsee—Culmsee—Bromberg unter den Landwirthen eine Anzahl treuer Kunden verloren, die durch die günstigere Bahnverbindung mit Bromberg ihre geschäftlichen Beziehungen nach diesem Plaze verlegt haben.

Die hiesigen Händler mußten sich, da ihnen die Deckung des Bedarfs der Landwirthe unseres Kreises zum Theil versagt blieb, auf den weniger lohnenden Verkehr mit dem Großhandel in den Hafenstädten und unseren größeren Handelsplätzen beschränken.

Von den für den hiesigen Konsum beschafften, sonst recht gangbaren Artikeln wie Raygras, Thymothee, Gelbkie und Mais sind in diesem Jahre große Mengen unverkauft auf Lager geblieben.



Innere Angelegenheiten der Kammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1897 in 13 ordentlichen Sitzungen (15 im Vorjahre) 154 Vorlagen gegen 164 im Jahre 1896.

Das Journal weist 937 Nummern auf gegen 677 im Jahre vorher.

Nach der Novelle zum Handelskammergesetz vom 19. August 1897 hatten bis spätestens zum 1. April 1898 für sämtliche Mitglieder Neuwahlen stattzufinden, bis zu deren Vollziehung die alten Mitglieder im Amte blieben. Die Wahlen wurden nach dem Wahlstatut der Handelskammer in zwei Abtheilungen vorgenommen und zwar wählte die 2. Abtheilung der Wahlberechtigten am 14. Februar die Herren: Herm. Schwarz jun., S. Rawitzki, M. Rosenfeld, J. Liffack, E. Dietrich und H. Fehlaue; die 1. Abtheilung wählte am 16. Februar die Herren: H. Schwarz sen., A. Born (Mocker), E. Matthes, Berendes (Culmsee), H. Loewenson und P. Längner. Für den im Februar verstorbenen Herrn M. Rosenfeld mußte eine Ersatzwahl vorgenommen werden, wobei Herr Herm. Uch gewählt wurde. Am 1. März fand die konstituierende Sitzung der neuen Kammer statt, wobei Herr Herm. Schwarz jun. wiederum zum Vorsitzenden, Herr Herm. J. Schwarz sen. zum stellvertretenden Vorsitzenden und Herr G. Fehlaue zum Schatzmeister gewählt wurden.

Ende September vorigen Jahres sah sich zu unserem Bedauern unser stellvertretender Vorsitzender, Herr Stadtrath Schirmer, aus Rücksicht auf seine Gesundheit veranlaßt, sein Amt als Mitglied der Handelskammer niederzulegen. 35 Jahre lang hat er der Kammer angehört und zwar von 1863—1870 als außerordentliches Mitglied, seit 1871 als Mitglied; im Jahre 1889 wurde er zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, welches Amt er bis zuletzt bekleidete. Wir verlieren in ihm einen Mann, der mit einem weiten Blick für die Interessen von Handel und Gewerbe und großer Geschäftserfahrung eine ernste Auffassung seiner Pflichten als Mitglied der Handelskammer, deren Thätigkeit er in jeder Hinsicht gefördert hat, verband. Dazu zeichnete er sich durch stets gleichbleibende persönliche Liebenswürdigkeit und durch strengen Gerechtigkeits Sinn aus, wodurch er sich die Liebe und Hochachtung aller seiner Mitarbeiter erwarb. Herr Schirmer hat sich den Anspruch auf unsere dauernde Dankbarkeit erworben, und wir wollen wünschen, daß ihm ein langer und recht glücklicher Lebensabend beschieden sein möge.

Statistik.

Nachweisung

über den telegraphischen Verkehr der Telegraphenanstalten des Kreises Thorn und derjenigen des Kreises Briesen (Wpr.), welche früher zum Kreise Thorn gehört haben, für das Jahr 1897.

Name der Telegraphen-Anstalt.	Bei der Anstalt sind:			Bemerkungen.
	Telegramme aufgegeben		Telegramme angekommen (inländische und ausländische)	
	inländische Stück.	ausländische Stück.		
Eulmsee	8 446	91	8 714	
Elgiszewo	66	—	76	
Gremboczyn	183	3	164	
Heimsoot	251	3	453	
Leibitsch	620	1	816	
Moeker	993	10	1 714	
Nawra	403	19	296	
Neugrabia	439	—	436	
Niecywiene	150	—	161	
Ostaszewo	530	2	1 090	
Ottlotschin	985	87	385	
Papan	205	—	222	
Penfau	151	—	253	
Podgorz	3 282	406	4 321	
Rosgarten	110	—	347	
Rynsk	282	—	434	
Schillno	633	4	383	
Schönsee (Wpr.) 1	1 974	29	2 289	
Schönsee (Wpr.) 2	1 900	10	808	
Schönwalde (Kr. Thorn) . .	46	—	101	
Schwirfen (Wpr.)	314	—	494	
Siemon	136	—	206	
Swierczynko	243	—	303	
Thorn (Tel.-Amt)	50 980	6 261	52 015	
Thorn 2 (Bahnhof)	3 871	165	2 143	
Thorn 3 (Bromb. Vorstadt)	3 440	30	4 619	
Summe	80 633	7 121	83 243	

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 1 in Thorn für 1897.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	1 575 054	Stück.	} Insgesamt 2 791 802 Stück.
b. Postkarten	405 522	"	
c. Drucksachen	474 214	"	
d. Waarenproben	47 580	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	289 432	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	1 856 374	Stück.	} Insgesamt 2 884 188 Stück.
b. Postkarten	452 764	"	
c. Drucksachen	387 400	"	
d. Waarenproben	32 656	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	154 994	"	

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	246 570	Stück.	
b. " mit " "	3 338	"	mit 1 098 202 Mk.
c. Briefe " "	13 788	"	" 22 253 832 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	117 308	Stück.	
b. " mit " "	1 644	"	mit 8 341 656 Mk.
c. Briefe " "	9 950	"	" 9 571 900 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Pakete	14 114	Stück.	} Betrag 490 143 Mk.
b. " Brieffsendungen	11 683	"	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Pakete	8 143	Stück.	} Betrag 154 591 Mk.
b. " Brieffsendungen	6 741	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge 7 625 Stück über 863 650 Mk.,
darunter 115 Stück zur Wechsel-Accepteinholung.
II. Aufgegebene Postaufträge 2 700 Stück.

E. Postanweisungs-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 120 122 Stück über 7 123 556 Mk.,
darunter 43 Stück telegraphische Postanweisungen über 7 873 Mk.
II. Ausgezahlte Postanweisungen 114 567 Stück über 6 042 044 Mk.

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Beim Verleger bestellte Zeitungs-Exemplare 3 757 Stück.
II. Abgesandte Zeitungsnummern 1 079 289 "
III. Eingegangene Zeitungs-exemplare 2 650 "
IV. " " Zeitungsnummern 667 546 "
V. Abgesandte außergewöhnliche Zeitungs-Beilagen 34 140 "

G. Reise-Verkehr.

Zahl der mit den Posten abgereisten Personen 355.

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 2 in Thorn (Bahnhof) für 1897.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	38 480	Stück.	} Insgesammt 108 706 Stück.
b. Postkarten	10 036	"	
c. Drucksachen	4 160	"	
d. Waarenproben	754	"	
e. Portofreie Brieffendungen	55 276	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	358 904	"	} Insgesammt 487 578 Stück.
b. Postkarten	67 028	"	
c. Drucksachen	39 728	"	
d. Waarenproben	7 722	"	
e. Portofreie Brieffendungen	14 196	"	

B. Packet- und Geldverkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	16 510	Stück.	
b. " mit "	116	"	mit 14 509 Mk.
c. Briefe " "	186	"	" 217 930 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	50 20	Stück.	
b. " mit "	25	"	mit 5 875 Mk.
c. Briefe " "	289	"	" 395 699 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Packete	284	Stück.	} Betrag 12 033 Mk.
b. " Briefe	473	"	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Packete	141	Stück.	} Betrag 317 Mk.
b. " Briefe	47	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge	137 Stück mit	13 015 Mk.
II. Aufgebene	—	—

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen	4 002 Stück mit	107 797 Mk.
II. Ausgezahlte	5 114 " "	89 977 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Durch Vermittelung des Postamts bestellte russische Zeitungen	34 Exemplare mit	7 320 Nummern.
II. Eingegangene Zeitungen	263 " "	68 854 "

G. Durchgangs-Verkehr.

Umgearbeitete (Durchgangs-) Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	1 028 664 Stück.
b. " mit "	13 364 " mit 2 233 800 Mk.
c. Briefe " "	73 008 " " 17 272 222 "

Dem Postamte, welches Vermittelungs-Postanstalt für den deutsch-russischen Handelsverkehr ist, ist die Leitung des Dienstbetriebes auf den Bahnstrecken Thorn—Marienburg, Kornatowo—Culm und Garnsee—Lessen übertragen.

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 3 in Thorn (Bromberger Vorstadt) für 1897.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen.

a. Briefe	163 332	Stück.	} Insgesamt 253 916 Stück.
b. Postkarten	33 072	"	
c. Drucksachen	56 862	"	
d. Waarenproben	650	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	121 212	"	} Insgesamt 160 550 Stück.
b. Postkarten	26 416	"	
c. Drucksachen	12 350	"	
d. Waarenproben	572	"	

B. Packet- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	27 099	Stück.	
b. Briefe mit "	808	"	mit 1 460 056 Mk.
c. Packete mit "	199	"	" 32 039 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	10 581	Stück.	
b. Briefe mit "	487	"	mit 429 534 Mk.
c. Packete " "	100	"	" 3 000 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	1 410	Stück.	} Betrag 44 660 Mk.
b. " Packete	1 780	"	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	103	Stück.	} Betrag 835 Mk.
b. " Packete	54	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

Gingegangene Postaufträge.

a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 437 Stück über 17 694 Mk.

b. Zur Accepteinholung — " "

E. Postanweisungen-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen 12 379 Stück über 525 564 Mk.

II. Ausgezahlte " 10 212 " " 458 712 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungs-Exemplare 436 Stück.

II. " Zeitungs-Nummern 118 726 "



Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Wöcker (Westpr.) für 1897.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	93 912	Stück.	} Insgesamt 157 846 Stück.
b. Postkarten	29 198	"	
c. Drucksachen	29 900	"	
d. Waarenproben	442	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	4 394	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	71 942	Stück.	} Insgesamt 98 592 Stück.
b. Postkarten	18 876	"	
c. Drucksachen	4 108	"	
d. Waarenproben	338	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	3 328	"	

B. Packet- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	8 132	Stück.	
b. Briefe mit " "	438	"	mit 301 344 Mk.
c. Packete " "	45	"	" 33 625 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	4 206	Stück.	
b. Briefe mit " "	209	"	mit 110 979 Mk.
c. Packete " "	8	"	" 1 592 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	1 108	Stück.	} Betrag 18 673 Mk.
b. " Packete	1 377	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Nachnahme-Briefe	208	"	} Betrag 572 Mk.
b. " Packete	52	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge 327 Stück über 77 490 Mk.
 II. Aufgebene " 108 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingegangene Postanweisungen 6100 Stück über 196 704 Mk.
 II. Ausgezählte " 5701 " " 219 102 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungs-Exemplare 281 Stück.
 II. " Zeitungs-Nummern 61 510 "

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Podgorz für 1897.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen.

a. Briefe	157 196	Stück.
b. Postkarten	47 970	"
c. Drucksachen	37 388	"
d. Waarenproben	364	"

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	167 284	Stück.
b. Postkarten	68 354	"
c. Drucksachen	13 910	"
d. Waarenproben	338	"

B. Packet- und Geldverkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	14 909	Stück.	
b. Briefe mit	692	"	mit 1 819 268 Mk.
c. Packete "	151	" "	995 392 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	6689	Stück.	
b. Briefe mit	396	"	mit 404 316 Mk.
c. Packete "	28	" "	840 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	840	Stück. }	Betrag 26 388 Mk.
b. " Packete	626	" }	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	89	Stück. }	Betrag 399 Mk.
b. " Packete	44	" }	

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge.

a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 155 Stück über 13717 Mk.

b. Zur Accepteinholung 1 "

II. Aufgegebene Postaufträge 21 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

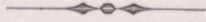
I. Eingezahlte Postanweisungen 7130 Stück über 357452 Mk.

II. Ausgezahlte " 8954 " " 375398 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungseremplare 335 Stück.

II. " " Zeitungsnummern 89974 "



Nachweisung

der im Jahre 1897 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. Lumpen aller Art	42,07	—
2. Soda	113,53	—
3. Farbholz	2,66	—
4. Salpeter, Salz, Schwefelsäure	0,56	—
5. Roh- und Brucheisen	121,87	—
6. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	0,79	—
7. Verarbeitetes Eisen aller Art	984,34	—
8. Cement, Traß, Kalk	86,35	—
9. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	23,58	—
10. Flachß, Hanf, Heede, Berg	18,75	—
11. Weizen und Spelz	10,06	1145,64
12. Roggen	2,00	35,96
13. Gerste	25,08	—
14. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	350,00	256,05
15. Delfaat	0,12	—
16. Obst frisches und getrocknetes	26,12	—
17. Gemüse und Pflanzen	6,57	10,07
18. Glas und Glaswaaren	9,21	—
19. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	13,31	—
20. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	94,59	—
21. Harte Schnittwaare	19,00	—
22. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke	277,07	1,00

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Holzwaaren und Möbel	11,03	—
24. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	72,29	—
25. Bier	18,42	—
26. Branntwein	53,04	—
27. Wein	234,57	—
28. Fische und Feringe	759,15	—
29. Mehl und Mühlenfabrikate	445,35	8112,17
30. Reis	343,98	—
31. Salz	125,41	—
32. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	128,23	—
33. Zucker, Melasse und Syrup	535,40	—
34. Rohrtabak	3,10	—
35. Fette Oele und Fette	528,29	—
36. Petroleum und andere Mineralöle	594,11	—
37. Steine und Steinwaaren	756,55	800,00
38. Steinkohlen	3169,00	—
39. Koks	70,00	—
40. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	76,16	—
41. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	63,48	—
42. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	0,38	—
43. Wolle, roh	33,69	—
44. Alle sonstigen Gegenstände	4125,46	378,71

B. Abgang.

1. Soda	136,78	12,50
2. Verarbeitetes Eisen	71,53	24,97
3. Cement, Traß, Kalk	1980,06	—
4. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	2,48	—
5. Flachs, Hanf, Heede, Berg	1,01	—
6. Weizen	—	1348,68
7. Roggen	—	1613,39
8. Hafer	—	105,00

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
9. Gerste	—	427,18
10. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	237,23
11. Delsaat	—	65,00
12. Glas und Glaswaaren	—	2,10
13. Brennholz 516 Raummeter	—	—
14. Gefägtes Nutzholz	—	988,00
15. Faßtage, Fässer, Kisten, Säcke	—	110,51
16. Holzwaaren und Möbel	—	60,00
17. Bier	—	18,76
18. Branntwein	—	1301,15
19. Wein	—	63,18
20. Mehl und Mühlenfabrikate	—	692,40
21. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	—	25,00
22. Zucker, Melasse, Syrup	—	16632,67
23. Fette Oele und Fette	—	11,02
24. Steine und Steinwaaren	—	130,00
25. Koaks	100,00	—
26. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	—	15,00
27. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	0,43	7941,85
28. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	0,42	2,10
29. Alle sonstigen Gegenstände	65,27	755,42

Nachweisung

der im Jahre 1897 auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für		Bemer- kungen	
				Gewerbtreibende zollpfl. To.	zollfrei To.		
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	9554	13947					
Steinkohlen und Koks	28442	4095					
Delfuchen	3557	3650					
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	50	1025					
Eisen faconirt	2371	2028					
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	1426	397					
Zucker	14386	9					
Weizen	2847	1240	}	—	2847	Eingang	
					—	1240	Verbandt
					20	1357	Eingang
Hoggen	1377	177	}	—	71	Verbandt	
					30	106	Eingang
Hafer	2216	1407	}	—	10	Verbandt	
					477	2176	Eingang
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	23138	33387	}	—	—	Verbandt	
					559	930	Eingang
Gerste	7954	4744		90	32738	Verbandt	
Rübsen und Raps, Leinfaat	644	809					
Hülsenfrüchte	6066	6162					
Kartoffeln	293	35					
Flachs, Hanf, Heede, Berg Bau- und Nutzholz (Stabh Holz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	3699	6636					
Spiritus und Branntwein	682	41					
Steine, roh und bearbeitet, Chamott, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	3584	21568					
Düngemittel	215	54					
Wolle, thierische	415	625					
Speditur = Sammelgüter in Wagen- ladungen	5226	303					
Petroleum	576	124					
Mais	405	895					
Summe	118953	104388					
	223341						

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	194 926	Personen.
„ „ „ „ Stadtbahnhofe	174 604	„

Viehverkehr.

Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionschein)	Eingang.	Verbandt.
Füllen	1 555	2 067.
Rinder, Stiere, Ochsen	135	228.
Kühe	278	342.
Kälber	111	290.
Schweine, Ferkel	77	60.
Ziegen, Schafe, Lämmer	36 910	41 974.
Gänse, Puten	139	113.
	100 110	221 188.

Nachweisung

der im Jahre 1897 auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für		Bemer- kungen.
				Gewerbtreibende zollpfl. To.	zollfrei To.	
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	1403	4761				
Steinkohlen und Koks	12912	54				
Decktuchen	7556	6429				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	107	238				
Eisen faconirt	299	288				
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren . . .	89	235				
Zucker	7093	36				
Weizen	4637	258	{ —	—	4637	Eingang
			{ —	—	258	Verandt
			{ 208	—	5094	Eingang
			{ 6	—	37	Verandt
			{ 467	—	999	Eingang
			{ 107	—	189	Verandt
			{ —	—	2688	Eingang
			{ 124	—	9509	Verandt
Roggen	5302	43				
Hafer	1466	296				
Mühlensfabrikate (Mehl, Graupe, Grüze pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	2688	9633				
Gerste	294	187				
Rüben und Raps, Leinfaat	2	—				
Hülsenfrüchte	418	112				
Kartoffeln	273	30				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz . . .	759	2670				
Spiritus und Branntwein	4755	1297				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	499	1876				
Düngemittel	1481	1288				
Wolle, thierische	—	2				
Petroleum	84	132				
Mais	130	20				
Summe	52247	29885				
	82132					

Personenverkehr.

Es reisten ab 18 108 Personen.

Viehverkehr.

	Eingang.	Verandt.
Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	60	30.
Stiere, Ochsen	345	95.
Kälber	89	20.
Kühe	940	314.
Schweine, Ferkel	2 511	49.
Ziegen, Schafe, Lämmer	1 207	2 156.

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1897 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Hülse- früchte	Rübsaat und Raps
	To.	To.	To.	To.	To.	To.

I. über Gollub :

Januar	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—	—
März	—	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—	—
Mai	20	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	50
August	—	—	—	—	—	10
September	—	—	—	—	—	—
Oktober	—	—	—	—	—	—
November	—	20	—	—	—	—
Dezember	—	20	—	—	—	—
Im Ganzen	20	40	—	—	—	60

II. über Leibitsch :

Januar	—	—	51	—	—	—
Februar	30	—	—	—	—	—
März	14	—	—	—	—	—
April	—	—	10	—	—	—
Mai	17	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	10	30
Juli	—	—	—	—	—	—
August	—	—	4	—	—	2
September	—	—	41	—	—	6
Oktober	—	—	20	—	—	—
November	—	—	8	—	—	—
Dezember	—	—	56	—	—	—
Im Ganzen	61	—	190	—	10	38

Verkehr auf der Uferbahn pro 1897.

M o n a t	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	368	67	435
Februar	297	94	391
März	325	208	533
April	302	375	677
Mai	352	306	658
Juni	308	168	476
Juli	266	253	519
August	290	195	485
September	523	327	850
Oktober	979	378	1357
November	448	274	722
Dezember	377	174	551
Im Ganzen	4835	2819	7654

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1897.

Herrn. Schwarz jun., Vorsitzender.

H. Schirmer, stellvertretender Vorsitzender (ausgeschieden am 20. September).

E. Dietrich.

G. Fehlaner.

H. Loewenson (ausgeschieden am 16. Juni).

H. Leiser.

J. Lissack.

E. Matthes.

S. Rawitzki.

H. Rosenfeld.

Herrn. Schwarz sen.

A. Born-Moeker.

Sekretär: E. Voigt.

Mitglieder der Sachverständigen-Kommission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Samereien und Saaten:

H. Leiser, G. Fehlaner, J. Lissack, S. Rawitzki und G. Gerson.

2. für Manufaktur- und Kurzwaaren:

Gustav Elias, H. Fränkel und L. Puttkammer.

3. für Porzellan- und Glaswaaren:

Bernhard Cohn und David Braunstein.

4. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus und Weine:

H. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, H. Rüh und H. Schwarz jun.

5. für Leder, Wolle und Rohprodukte:

J. Falk, H. Leiser und E. Rittler.

6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk:

Emil Dietrich, A. Rittweger und Franz Bährer.

7. für Holz: David Marcus Lewin und H. Loewenson.

Bereidigter Handelsmakler: Paul Engler.

Bereidigte Holzmesser: W. Spieckert, S. Blum.

Bereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse: Fr. Preuss, J. Springer (Culmsee), H. Falk (Neu-Schönsee), G. Riefflin (Thorn).

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie:	
1. Einleitung	5
2. Die Ernte	13
3. Geldverkehr	13
4. Post- und Telegraphenverkehr	15
5. Verkehr auf der Weichsel	16
6. Eisenbahnverkehr	19
Verhandlungen der Handelskammer:	
1. Die Novelle zum Gesetz über die Handelskammern	20
2. Das Börsengesetz	36
3. Reexpeditionstarif für Futtermittel	36
4. Steinkohlenfrachtsätze	41
5. Detarification von ungarischem Petroleum	44
6. Detarification von Holz zur Ausfuhr	44
7. Thorer Transitarif für den Umschlagsverkehr	45
8. Detarification von Zucker zur Ausfuhr	46
9. Tarification von Getreide und Mühlenfabrikaten	47
10. Detarification von Kraftfuttermitteln	47
11. Detarification von künstlichem kohlenfaurem Strontian	49
12. Verfrachtung von Wein in den Wintermonaten	49
13. Abendzug nach Graudenz	50
14. Umwandlung der Bahn Thorn—Marienburg in eine Vollbahn	52
15. Schnellzug auf der Strecke Insterburg—Thorn—Leipzig	57
16. Ständige Verspätung des Zuges Nr. 654	59
17. Erweiterung des Güterschuppens auf dem Hauptbahnhofe	59
18. Kleinbahnangelegenheiten	60
19. Bezirks-Eisenbahnrath	61
20. Erweiterung der Revisionsstelle für Floßholz bei Schilno	61
21. Der Verkehr an den Packet-Annahmestellen	63
22. Postschalterdienst am Sonntag	64
23. Aufenthaltsgenehmigung für russische Holzhändler	65
24. Abgabepflicht selbstständiger auswärtiger Kaufleute in Rußland	66
25. Russisches Vizekonsulat	68
26. Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen nach Rußland	68

27. Holzhafen	69
28. Beschränkung der Jahrmärkte in Thorn	71
29. Erweiterung der Uferbahn	71
30. Anerkennung von Pfandrechten auf Flußschiffen	74
31. Regulirung der russischen Wechsel	75
32. Kaufmännisches Unterrichtswesen	76
33. Erhebung über die Lage des Kleinhandels	77
34. Deutscher Handelstag	77

Spezialberichte:

1. Getreide und Futtermittel	85
2. Mühlenfabrikate	86
3. Viehhandel	88
4. Zuckerrfabriken	88
5. Spritfabrikation	90
6. Weinhandel	90
7. Molkerei Culmsee	92
8. Brauereien	93
9. Kolonialwaaren	93
10. Honigluchen	94
11. Kartoffeln	96
12. Zigarren und Tabak	96
13. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1897	96
14. Wollhandel	97
15. Leder und rohe Häute	97
16. Manufakturwaaren, Damenkonfektion und Herrengarderobe	98
17. Seifenfabrikation	99
18. Säcke	99
19. Kurzwaaren	99
20. Drogen	100
21. Chemische Düngemittel	100
22. Holzhandel	101
23. Ziegeleien	103
24. Thorner Cementwaaren- und Kunststeinfabrik	104
25. Holzschnidemühlen	104
26. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle	104
27. Maschinenbau	105
28. Expeditionsgeschäft	105
29. Kohlen	106
30. Sämereien	107

Innere Angelegenheiten der Kammer 111**Statistik:**

Nachweisung über den telegraphischen Verkehr	112
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 1 Stadt	113
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 2 Bahnhof	115
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 3 Bromberger Vorstadt	117
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Morder	119
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Podgorz	121
Nachweisung der auf der Wechsel eingegangenen und verladenen Güter	123

Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	126
Nachweisung der auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	127
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen	128
Verkehr auf der Uferbahn	129
Mitglieder der Handelskammer	130
Mitglieder der Sachverständigen-Kommission	130



181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300

x-rite

colorchecker CLASSIC

