

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581

1901

Jahres-Bericht
der
Handelskammer

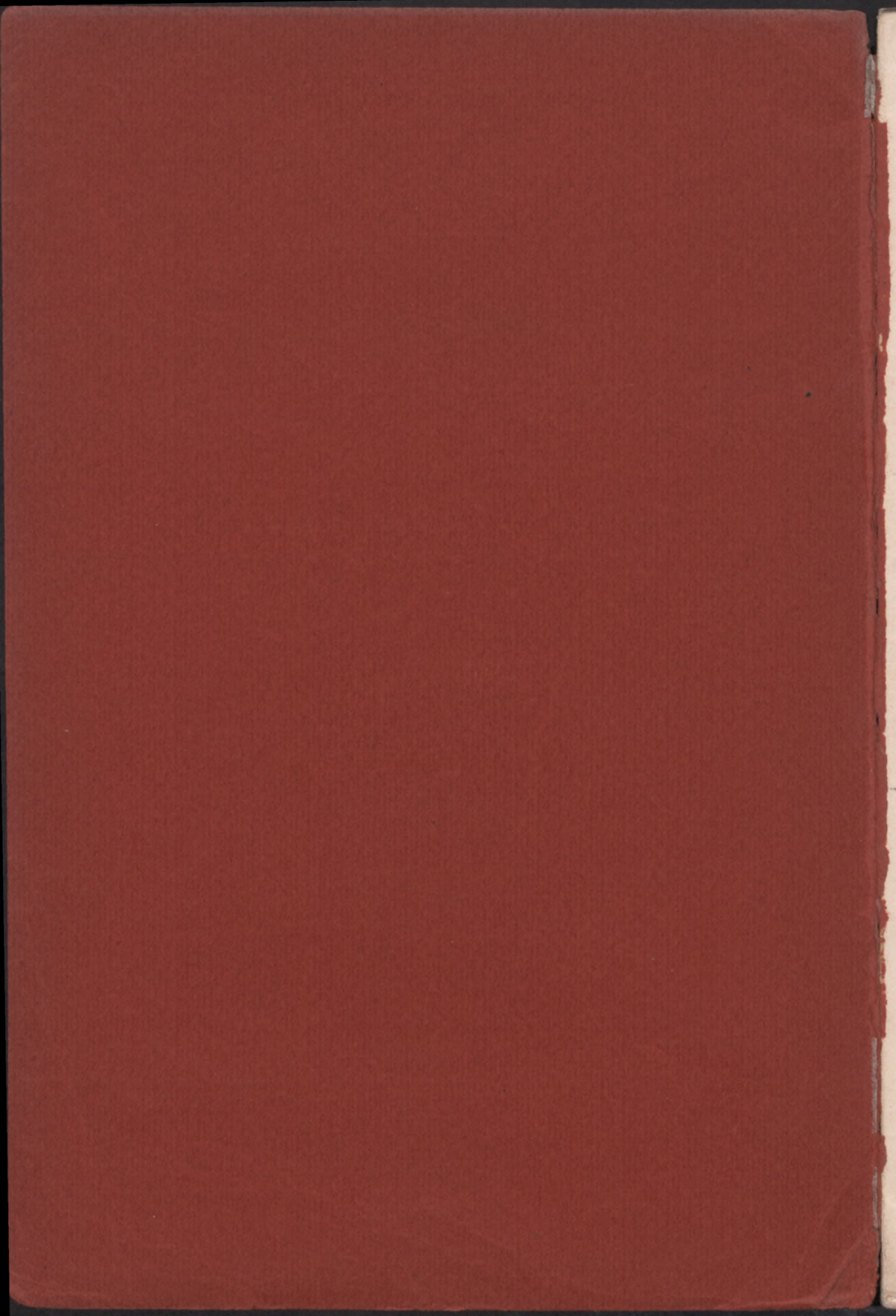
zu

Thorn

für das Jahr 1901.

1902.

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



Jahres-Bericht

der

Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1901.



1902.

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



09581

II
—

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Hatte man vielfach geglaubt, daß die Absatzstörung des Jahres 1900 eine vorübergehende Erscheinung sein würde, so wurde man durch den Verlauf des Jahres 1901 gründlich enttäuscht. Die Spannung zwischen Güterherstellung und Bedarf war durch die ganz außerordentliche Steigerung der Produktionsfähigkeit in den letzten Jahren so stark geworden, daß erst noch eine gründliche Korrektur eintreten mußte, ehe sich wieder normale Verhältnisse anbahnen konnten. Die nach der Krisis des Jahres 1900 gehegte Hoffnung auf Besserung beruhte auf den noch zahlreich vorhandenen Abschlüssen, die den einzelnen Werken die Fortdauer eines intensiven Betriebes noch für lange Zeit zu garantiren schienen. Bald aber stellte es sich heraus, daß die Abnehmer, von denen in Erwartung eines sich immer weiter steigenden Konsums diese Kontrakte eingegangen worden waren, weil eben jeder durch möglichst große Abschlüsse seinen Theil an dem allgemeinen Aufschwunge zu erhaschen suchte, die Aufnahmefähigkeit des Marktes überschätzt hatten; denn als nach dem durch mehr als frevelhaften Leichtsinns hervorgerufenen Zusammenbruch vieler großer Bankinstitute eine Störung des Kredits eintrat, stürzte das künstliche Gebäude zusammen. Die Abnahme wurde vielfach verweigert, und die großen Abschlüsse zerrannen in Nichts. Die Preise sanken rapid, und die Werke mußten sich hüten, auf ihrem Schein zu bestehen, um nicht noch größere Verluste zu erleiden. So nahm die Periode des wirthschaftlichen Aufschwunges ein Ende mit Schrecken.

So natürlich es ist, daß das Aufsteigen nicht in Ewigkeit weiter gehen konnte, so traurig ist es, zu sehen, wie große Bankinstitute, von denen man glaubte, sie seien ein Hort kaufmännischer Ehre, durch

verbrecherische Gewissenlosigkeit zusammenbrachen und dadurch den gewiß auch sonst unabwendbaren Niedergang ganz wesentlich verschärften. Denn es entstand dadurch natürlicherweise ein allgemeines Mißtrauen, worunter Gerechte und Ungerechte leiden mußten. Kreditentziehungen selbst ganz gut fundirten Betrieben gegenüber waren an der Tagesordnung, und die Zerrüttung wäre noch unabsehbar groß geworden, wenn nicht im rechten Augenblicke die Reichsbank mit aller Energie hülfreich eingesprungen wäre. Sie stellte sich den wild Flüchtenden entgegen und vermochte so das schlimmste Unheil zu verhüten, indem sie auch den anderen Kreditgebern wieder neuen Muth einflößte. War damit auch das Schlimmste abgewendet, so war doch manches Opfer gefallen und von einer Wendung zum Besseren zunächst nicht die Rede, denn der Konsum zeigte sich in Erwartung noch weiterer Preisfenkungen äußerst zurückhaltend. Bei den Schwierigkeiten, sich den nöthigen Hypothekarkredit zu beschaffen, stockte die Bauhätigkeit fast ganz, zumal da ja auch die Fabriken von einer Erweiterung ihrer Baulichkeiten angesichts der Marktlage völlig absehen mußten. Gegen Ende des Jahres machte sich eine kleine Besserung geltend, hauptsächlich wohl hervorgerufen durch eine größere Flüssigkeit des Geldstandes, doch ist das Mißtrauen des Publikums bis jetzt noch nicht geschwunden, auch wirkt die Fortdauer des unheilvollen südafrikanischen Krieges und die Furcht vor dem amerikanischen Wettbewerb hemmend, vor allen Dingen aber die Unsicherheit über die zukünftige Gestaltung unserer Handelsverträge.

Als im Sommer die Regierung den Entwurf eines neuen Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif veröffentlichte, wurden sofort von allen Seiten Bedenken dagegen geltend gemacht, weil man bei der fast durchgängigen Erhöhung aller Zollsätze und namentlich bei der Festlegung von recht erheblichen Minimalzöllen für die Hauptgetreidearten befürchten mußte, daß mit einem solchen Tarif keine günstigen Handelsverträge zu Stande kommen würden. Auch wir haben wiederholt Gelegenheit genommen, unsere Bedenken gegen den Zolltarif an maßgebender Stelle zur Sprache zu bringen. Nun sind aber sogar nach den bisherigen Verhandlungen der Zolltarifkommission des Deutschen Reichstages die Zollsätze noch mehr in die Höhe getrieben worden, sodaß, falls das Plenum des Reichstages den Kommissionsanträgen stattgeben sollte, nicht abzusehen ist, wie die Regierung mit einem solchen hochschutzzöllnerischen Tarif überhaupt Handelsverträge abschließen soll, von günstigen Verträgen gar nicht zu reden. Es ist im höchsten Grade bedauerlich, daß die Agrarpartei ihre Wünsche ohne Rücksicht

auf das Allgemeinwohl verfolgt, denn daß wir gute und langfristige Handelsverträge brauchen, ist wohl sonnenklar. Haben doch gerade die letzten beiden Jahre bewiesen, wie nützlich und nothwendig der auswärtige Handel ist, da er namentlich in Zeiten des Konsumrückganges auf dem inneren Markt entlastend wirkt, wie dies die Zahlen der Handelsstatistik deutlich zeigen, denn der Werth der Ausfuhr betrug im Jahre 1899 4368 Millionen Mk., 1900 4752 Millionen Mk. und stieg sogar noch im Vorjahre auf 4759 Millionen Mk., während die Einfuhr etwas zurückgegangen ist. Ohne die Möglichkeit, den inneren Markt durch den Export zu entlasten, würde die Absatzkrisis der letzten Jahre noch viel verhängnißvoller für uns geworden sein.

Die Bedeutung des auswärtigen Handels haben doch auch die Landwirthe bei der Verwerthung ihrer Spiritus- und Zuckerproduktion hinreichend kennen gelernt, und wir hoffen daher, daß die Regierung den zu hoch gespannten Forderungen der Agrarpartei nicht nachgeben werde, schon im eigensten Interesse unserer Landwirthschaft. Das aus agrarischem Geiste geborene Börsengesetz ist ja eine genügende Warnung, denn man ist ja bald zu der Ueberzeugung gekommen, daß dieses Gesetz in seiner jetzigen Form, in der es die werthausgleichende Thätigkeit der Börse lahmlegt und unlauteren Elementen direkt Vorschub leistet, nicht bestehen bleiben kann. Auch sind die Beispiele nicht selten, daß es die Landwirthschaft selbst zu bedauern hat, wenn die Bestrebungen der Agrarpartei Erfolg gehabt haben. So haben wir es nie verstehen können, daß auch die Landwirthschaft unseres Ostens sich gegen die Durchführung der Kanalvorlage so heftig gesträubt hat, während es doch nur von Nutzen für sie sein kann, wenn sie die Möglichkeit erhält, ihre Produkte auf dem Wasserwege bis tief nach dem Westen hin zu verfrachten und von dorthier die benötigten Düngemittel billig zu beziehen. Wir sind ferner überzeugt, daß die Krisis des letzten Jahres bedeutend gemildert worden wäre, wenn der Landtag die Kanalvorlage s. Zt. angenommen hätte, da dann die Arbeitskräfte nicht in dem Maße hätten feiern müssen, wie es jetzt leider nöthig war. Daß der Kanal doch noch kommen muß, ist wohl zweifellos, und wir wünschen dies um so mehr, als man dann erst unserem Projekte der Kanalisierung der Drewenz und eines Kanalbaues zwischen Drewenzsee und dem masurischen Seeengebiete wird näher treten können.

Ueber die Wirkung der großen Industrie-Kartelle in den letzten Jahren sind die Meinungen getheilt, und mögen sie auch hier und da mildernd gewirkt haben, so standen sie doch dem plötzlichen wirtschaftlichen Niedergange ziemlich machtlos gegenüber.

Eine ganz besondere Stellung innerhalb der Ringe nehmen die Zentrale für Spiritusverwerthung und das Zuckerkartell ein. Dem Zuckerkartell ist es gelungen, die Inlandspreise für Zucker noch mehr in die Höhe zu treiben, während gleichzeitig der Preis für Exportzucker einen noch nie dagewesenen Tiefstand erreichte. Es widerspricht dieser Erfolg doch direkt dem sonst von den Landwirthen betonten Grundsatz, daß man den inneren Markt bevorzugen soll, denn durch die Vertheuerung des Zuckers im Inland vermindert man den Konsum und ist genöthigt, einen immer größeren Theil des Produktes im Auslande abzusetzen. Dieser Zustand ist natürlich unhaltbar, und die Brüsseler Konferenz kam wohl zur rechten Zeit zu einer Einigung. Das Prämiensystem muß abgeschafft und der Inlandskonsum durch Verbilligung gehoben werden, und wir hoffen und wünschen, daß die Vorschläge der Regierung angenommen werden, da wir glauben, daß dies im Interesse unseres Rübenbaues und unserer Zuckerindustrie liegt. Gerade in unserem Osten wird ja unter recht günstigen Bedingungen produziert, sodaß wir eher auf eine Vermehrung als auf eine Verminderung unseres Zuckerrübenbaues werden rechnen können.

Das große Spirituskartell „die Zentrale zur Verwerthung der Spiritusproduktion“ hat die auf sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen können; sie mußte wegen der übergroßen Produktion die Abnahmepreise auf 30 Mk. für das hl ermäßigen. Da das laufende Jahr wegen der großen Kartoffelernte im letzten Herbst eine weitere Steigerung der Spirituserzeugung zu bringen scheint, so dürfte es der Zentrale große Schwierigkeiten bereiten, das Produkt, zu dessen Abnahme sie verpflichtet ist, abzustößen, ohne die Abnahmepreise noch weiter heruntersetzen zu müssen. Dies hält die Zentrale selbst für wahrscheinlich, und sie glaubt, gerade dadurch auf eine Verminderung der Produktion hinzuwirken, doch ist es fraglich, ob diese Abschreckungstheorie den Beifall der Brenner findet.

Wenn wir die gesammte Wirthschaftslage unseres Vaterlandes in dem letzten Jahre überblicken, so haben wir zwar keinen besonderen Grund zur Freude, denn das Jahr 1901 wird als trauriges Kapitel unserer Wirthschaftsgeschichte unvergeßlich bleiben, doch darf man auch nicht allzu trübe in die Zukunft schauen. Gewiß ist in den letzten Jahren manches zu Grunde gegangen, was in der Periode des Aufschwunges errungen worden war, doch war das Streben nicht vergebens, denn Deutschland steht jetzt entschieden kräftiger und leistungsfähiger da als vorher. Man wird sich an den Gedanken gewöhnen müssen, daß gute und schlechte Zeiten abwechseln, und muß

daher die im Gefolge einer gewissen wirthschaftlichen Freiheit von Zeit zu Zeit auftretenden Niedergänge hinnehmen und noch dankbar sein, daß wir unsere Kräfte frei bethätigen dürfen, denn nur im Zuchtthause herrscht absolute Ruhe und Sicherheit.

Der allgemeine Rückgang ist natürlich auch nicht ohne Einfluß auf das Wirthschaftsleben unseres Bezirkes geblieben, doch würde trotzdem das Jahr 1901 für uns keine tieferen Spuren zurückgelassen haben, da ja von einer Ueberspannung der Produktion in unserem Bezirke nicht die Rede war und nur die Schneidemühlen und Ziegeleien wegen des Rückganges der Bauthätigkeit Grund zu Klagen gehabt hätten, wenn nicht leider durch den Blankfrost im Januar eine fast völlige Mißernte in Wintergetreide und Klee eingetreten wäre, was um so nachtheiliger wirkte, als schon die Ernteverhältnisse im Vorjahre bei uns recht ungünstig waren. Unsere Landwirthe suchten zwar mit aller Energie den Schaden zu bessern, indem sie die erfrorenen Pflanzen umpflügten und Rüben sowie Sommergetreide in größerem Umfange anbauten, doch war wegen großer Dürre im Sommer die Ernte an Sommergetreide nur mäßig, auch wurde viel Verwüstung durch das Auftreten der Zwergzikade angerichtet. In Hackfrüchten war die Ernte zwar reichlich, doch hatten die Rüben nur einen geringen Zuckergehalt und die Kartoffeln enthielten sehr wenig Stärke, sodaß auch in diesen Früchten die Landwirthe keinen ausreichenden Ersatz für die sonstigen Ernteverluste finden konnten.

Die so geschwächte Kaufkraft der Landwirthe machte sich natürlich in einem landwirthschaftlich so bedeutsamen Bezirk, wie dem unsrigen, in jeder Richtung fühlbar, um so mehr, als auch die städtische Bevölkerung namentlich wegen der verminderten Bauthätigkeit nicht recht kaufkräftig war, und da die Ernteverhältnisse in dem benachbarten Russisch-Polen ähnlich wie bei uns gewesen waren, so konnten auch die Russen nur in verhältnißmäßig geringem Umfange hier als Käufer auftreten.

Den allgemeinen Rückgang der Nachfrage verspürten natürlich in erster Linie die Textilwaarenhandlungen sowie auch die Kolonial- und Materialwaarengeschäfte, außerdem auch die Eisenhandlungen und die Maschinenfabriken, die nur recht wenig landwirthschaftliche Maschinen absetzen konnten, weshalb sie, um ihren Betrieb einigermaßen aufrecht erhalten zu können, Ersatz auf anderen Gebieten suchen mußten, was ihnen auch nach den uns zugegangenen Berichten einigermaßen gelungen zu sein scheint.

Unberührt blieb wohl kein Erwerbszweig, doch müssen wir wegen der Lage der übrigen Handels- und Industriezweige auf die Sonderberichte verweisen, und wir wollen hier nur noch die ganz traurige Lage unserer Mühlenindustrie hervorheben, der ja durch die Mißernte das sonst hier so reichlich angebotene Rohprodukt fast gänzlich entzogen war. Die Mühlen waren daher genöthigt, Getreide von außerhalb zu beziehen, und zwar in der Hauptsache aus Ostpreußen und Südrußland, auch wurde einiges amerikanisches Getreide verwandt. Das Preisverhältniß hatte sich vollständig zu unseren Ungunsten verkehrt, und ein Export unserer Mehle war nur wenig möglich, dagegen kam sogar aus den Gegenden, nach denen unsere Mühlen sonst lieferten, Mehl hierher. Unsere Mühlen mußten daher ihre Produktion auf das Aeußerste einschränken, wobei sie noch mit ganz geringem oder gar keinem Nutzen arbeiteten, sodaß das Jahr 1901 für unsere Mühlenindustrie zu den traurigsten bisher erlebten gezählt werden muß.

Für die Weichselchiffahrt war das Jahr 1901 um so ungünstiger, als nicht nur wegen der verringerten gewerblichen Thätigkeit Kohlen, Eisen und Mauersteine weniger zur Verfrachtung kamen, sondern weil ihr auch durch die Detarifizirung des Zuckers zur Ausfuhr ein großer Theil der sonst recht lohnenden Frachten wohl für immer entzogen worden ist. Leider wurde die Schifffahrt auch noch durch den niedrigen Wasserstand in den trockenen Sommermonaten geschädigt, da die Schiffer in Folge dessen die Ladefähigkeit ihrer Rähne nur in geringem Umfange ausnutzen konnten. Einer ausichtsreicheren Zukunft würden ja unsere Binnenschiffer dann entgegen gehen, wenn Rußland endlich einmal die Hand an eine gründliche Verbesserung des oberen Weichselllaufes legen würde, denn gut regulirt müßte die Weichsel eine ausgezeichnete Verbindungsstraße zwischen Oesterreich, Rußland und Preußen bilden, während sich bei ihrem jetzigen Zustande in Rußland dort die Schifffahrt wegen des meist zu niedrigen Wasserstandes, der zahlreichen Untiefen und Sandbänke nicht recht entwickeln kann. Die österreichischen Staatsbahnen haben ja in Radbrzezie an der Weichsel einen Umschlagsplatz errichtet und versucht, den Güterverkehr zwischen Oesterreich, Rußland und Norddeutschland durch Belebung der Weichselchiffahrt zu heben, doch sind die Bestrebungen nicht besonders erfolgreich gewesen. Auf unsere dahingehenden Anregungen ist uns aus Schifffahrtstreifen erwidert worden, daß sich ein regelmäßiger Schiffsbetrieb auf der russischen Weichsel nur dann herstellen lasse, wenn man ganz flachgehende Rähne aus leichtestem Holz, die aber in Folge dessen nicht sehr

haltbar sein würden, dazu benutze, doch habe eine genaue Berechnung ergeben, daß ein solches Unternehmen nicht rentabel sein werde.

Nur durch eine gründliche Regulirung des russischen Weichselllaufes, die doch in eigenstem Interesse Rußlands liegt, kann ein lebhafter Schiffsverkehr entstehen, auch würde erst dann die regulirte preußische Weichsel ihren vollen Nutzen bringen können. Vielleicht bietet der Abschluß eines neuen Handelsvertrages mit Rußland Gelegenheit, über die Weichselregulirung geeignete Abmachungen zu treffen.

So war die Lage in unserem Bezirk hauptsächlich in Folge der schlechten Ernte ziemlich trübe, doch kann man immerhin mit Befriedigung feststellen, daß das Wirthschaftsleben in unserer Gegend im Kerne gesund ist. Wenn unsere Landwirthschaft nicht über einen so soliden Besitzerstamm verfügte, so hätte in den letzten beiden traurigen Erntejahren manche Existenz zusammenbrechen müssen, doch nichts dergleichen hat sich ereignet. Ebenso ist unsere Industrie, die freilich verhältnißmäßig gering ist, völlig intakt geblieben. Im Kleinhandel haben allerdings einige Konkurse mehr als in sonstigen Jahren stattgefunden, doch waren die Gründe meist individueller Natur, und die Absatzstockung hat nur den Zusammenbruch an sich schon schwacher Geschäfte beschleunigt.

Man darf sonach wohl hoffen, daß einige gute Erntejahre alles wieder gut machen werden, wobei wir natürlich voraussetzen, daß ein günstiger Handelsvertrag mit Rußland zu Stande kommt und auch die von uns nun schon seit Jahren angestrebten Verkehrsverbesserungen endlich ihrer Erfüllung entgegengehen.

Die Arbeiterverhältnisse haben sich im Vorjahre etwas gebessert, einmal weil weniger Arbeiter gebraucht wurden, sodann auch weil aus dem Westen Arbeiter hierher zurückkehrten, denen dort die Beschäftigung fehlte, doch kann es sich wenigstens in unserem Bezirk nicht um große Massen gehandelt haben, denn nach den uns zugegangenen Berichten war zwar nirgends ein Mangel an ungelerten Arbeitern zu spüren, doch war das Angebot an Arbeitskräften auch nicht besonders dringend. Dies wird schon dadurch illustriert, daß Lohnherabsetzungen fast garnicht vorgenommen worden sind und einige dahingehende Versuche direkt scheiterten. An gelernten Arbeitern aber mangelte es nach wie vor, wie namentlich die Maschinen- und Schuhfabriken, Bierbrauereien und Getreidemühlen klagen. Soweit gelernte Arbeiter vorhanden sind, gehen sie, besonders wenn sie etwas Tüchtiges leisten, gerne nach dem Westen, und es fällt den Betrieben immer schwerer, sich einen Stamm guter, geschulter Arbeiter zu erhalten, zumal da auch der Zufluß aus

Handwerkerkreisen immer geringer und unbrauchbarer wird, weshalb die Fabriken mehr und mehr gezwungen werden, sich ihre Arbeiter selbst heranzubilden. Es würde sicher von großem Nutzen sein, wenn zur Heranbildung tüchtiger, gelernter Arbeiter wenigstens für einige Industriezweige Fachschulen bei uns gegründet werden würden. Für den kaufmännischen Nachwuchs wird ja wenigstens in etwas durch die drei in unserem Bezirke bestehenden kaufmännischen Fortbildungsschulen gesorgt, doch zeigt leider ein großer Theil der Prinzipale diesen Schulen gegenüber kein besonderes Wohlwollen, und häufig fehlt das nöthige Interesse an den Fortschritten der Lehrlinge, was natürlich auf den Eifer der Schüler wieder zurückwirkt. Vielfach wird sogar gewünscht, daß der Unterricht wieder in die Abendstunden verlegt werde, da der Nachmittagsunterricht häufige Störungen im Geschäftsbetriebe zur Folge habe. Wer jedoch weiß, wie wenig ein junger Mensch, der den ganzen Tag im Geschäfte thätig war, bei einem Abendunterrichte leisten kann, wird sich gegen diese Verlegung auf das Heftigste sträuben müssen. Wer Lehrlinge hält, hat auch die soziale Pflicht, für deren Bildung zu sorgen, und wenn einzelne Geschäfte, um die durch den Nachmittagsunterricht eintretenden Störungen zu vermeiden, nur Lehrlinge mit schon vorgeschrittenerer Schulbildung aufnehmen, so kann auch dies nur vortheilhaft auf die Hebung des gesammten Kaufmannsstandes wirken. Für diejenigen Lehrlinge aber, denen diese Vorbildung fehlt, ist die kaufmännische Fortbildungsschule durchaus nothwendig.

Ueber die Einführung des Ladenschlusses um 9 Uhr äußert man sich durchgehends günstig, selbst die Taback- und Zigarrenhandlungen scheinen sich meistens damit ausgesöhnt zu haben. Das Publikum hat sich rasch daran gewöhnt, zumal da es ja auch den Arbeitern, die Abends aus dem Betriebe kommen, noch möglich ist, bis 9 Uhr ihren Bedarf zu decken. Wünsche, den obligatorischen Ladenschluß schon um 8 Uhr herbeizuführen, sind dagegen nicht laut geworden, auch wird sich dies ohne Nachtheil nur schwer allgemein durchsetzen lassen, doch giebt ja das Gesetz die Möglichkeit, diesen früheren Schluß für einzelne Geschäftszweige durchzuführen.

Unser Streben nach Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse war in dem Berichtsjahre nicht von besonderem Erfolge gekrönt. Nur auf dem Gebiete des Fernsprechwesens sind Verbesserungen theils schon vorgenommen worden, theils sind sie noch im Gange. So haben sich die Fernsprechverbindungen von Thorn nach außerhalb durch Herstellung je einer neuen direkten Leitung über Inowrazlaw nach Posen, sowie über Tauer, Schönsee, Briesen und Jablonowo nach Dt. Eylau wesentlich

günstiger gestaltet, und noch im Laufe dieses Jahres sollen vier neue direkte Leitungen von hier aus hergestellt werden und zwar nach Graudenz, Danzig, Bromberg sowie über Osterode nach Allenstein.

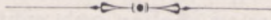
Bedauerlicher Weise sind dagegen unsere wiederholten Anträge, die Bahnstrecke Kulm—Anislaw bis Thorn weiterzuführen, ohne jeden Erfolg geblieben, ebensowenig hat man bisher unserem doch recht bescheidenen Wunsche, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, entsprochen.

Auf unseren dreimal eingebrachten Antrag, bei Thorn eine neue Eisenbahnbrücke zu bauen und einen Bahnhof auf dem rechten Weichselufer in der Nähe der Stadt zu errichten, hat uns die Eisenbahn-Verwaltung einen Bescheid bisher überhaupt noch nicht ertheilt. Wer unsere geradezu kläglichen Bahnverhältnisse kennt, muß ja zugeben, daß baldige Abhülfe zu treffen ist, und es erscheint doch als das Wichtigste, sofort etwas Vollkommenes zu schaffen und nicht durch kleine Umbauten, die sich schließlich im Laufe der Zeit doch noch theurer stellen, als eine gründliche Umgestaltung, den ungenügenden Zustand zu verewigen.

Hoffnungsvoller ist die Lage unseres Holzhasenprojektes, denn eine Versammlung von Vertretern der beteiligten Ministerien, die unter dem Voritze des Herrn Oberpräsidenten von Gohler im November hier getagt hat, sprach sich einstimmig für den Holzhasenbau aus und stellte eine Betheiligung des Staates in Höhe von 1½ Millionen Mark, also der Hälfte der für das vorläufige Projekt aufzuwendenden Kosten, in Aussicht. Wir erwarten jetzt nur noch die bindende Erklärung der königlichen Staatsregierung, daß dieser Betrag in den nächstjährigen Etat aufgenommen werde, um dann an die Beschaffung der aus Privatkreisen aufzubringenden übrigen 1½ Millionen Mark heranzugehen, was wohl mit um so größerer Aussicht auf Erfolg geschehen kann, als der Staat sich einverstanden erklären wird, den Privatgeldern bei der Verzinsung die Priorität einzuräumen, doch wird nach den mit Sorgfalt vorgenommenen Berechnungen auch der Staatszuschuß mit Sicherheit auf eine Verzinsung zählen können.

Wenn das Werk nun endlich zu Stande kommt, so darf man sich davon nicht nur für den Holzhandel und unsere Holzindustrie, sondern auch für das gesammte Wirthschaftsleben unseres Bezirkes, namentlich der Stadt Thorn, die größten Vortheile versprechen. Mit dem Bau des Hasens wird ja sicher gleichzeitig der Bau einer Eisenbahn von Thorn durch die Weichselniederung nach Scharnau in Angriff genommen werden, wodurch dann der Hasen der Stadt näher gerückt wird, auch werden der Einverleibung des Hasenterrains wohl keinerlei Schwierig-

keiten begegnen. Nicht nur Schneidemühlen, sondern auch sonstige Holzbearbeitungswerke werden im Anschluß an den Hafen entstehen, und Thorn wird dann befähigt sein, im Holzhandel und der Holzindustrie die ihm nach seiner Lage gebührende Stellung einzunehmen. Der Bau des Hafens wird für Thorn den Beginn einer neuen, aussichtsreichen Periode bedeuten. Wir hoffen, schon im nächsten Jahre berichten zu können, daß man inzwischen den Bau des Hafens in Angriff genommen hat.



Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Berggesetz.

Im Dezember 1900 hatten wir dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe nachstehende Eingabe über die Ausdehnung des Berggesetzes auf die Provinz Westpreußen unterbreitet:

„Ew. Excellenz bitten wir gehorsamst, hochgeneigtest dahin wirken zu wollen, daß die Königliche Staatsregierung dem Landtage einen Gesetzentwurf vorlege, wonach § 1 des allgemeinen Berggesetzes für die preußischen Staaten vom $\frac{24. \text{ Juni } 1865}{24. \text{ Juni } 1892}$ auf die Provinz Westpreußen ausgedehnt werde. Von den dem Berggesetz unterliegenden Mineralien besitzt ja Westpreußen abgesehen von Steinsalz und Soolquellen, die ja den Bestimmungen des Gesetzes bereits unterworfen sind, wohl nur Braunkohlen, deren Abbau auch wiederholt, wenn auch ohne großen Erfolg, versucht worden ist. Nach unseren Ermittlungen ist aber der Umstand, daß die Braunkohlen den Grundeigenthümern gehören, mit denen deshalb bei Abbauversuchen erst Verträge geschlossen werden müssen, der Erschließung unserer Kohlenlager im höchsten Grade hinderlich. Wir sind überzeugt, daß nach Ausdehnung der Bestimmungen des Berggesetzes auf Westpreußen der Abbau von Braunkohlen bald und erfolgreich in die Wege geleitet werden würde. Aus dem von der Direktion der Königlichen Geologischen Landesanstalt und Bergakademie in Nr. 217, Jahrgang 1899, Erste Beilage des Deutschen Reichsanzeigers, veröffentlichten Bericht über die nutzbaren Mineralvorkommnisse in den Provinzen Posen und Westpreußen geht ja hervor, daß Braunkohlen in den Kreisen Puzig, Neustadt, Danziger

Höhe, Tuchel, Schweiß, Kulm, Thorn und Strasburg gefunden worden sind. Neuerdings erst ist nach den Mittheilungen der genannten Behörde bei Scharnau, südlich von Ostromezko, in ca. 24 m Tiefe ein Braunkohlenlager erbohrt worden, ferner hat man bei Brunnenbohrungen in Strasburg, sowie in der Gegend von Willamowo bei Strasburg und an anderen Stellen des Drewenzthales Braunkohlen gefunden. Wie viele der einzelnen Braunkohlenlager abbauwürdig sind, entzieht sich unserer Kenntniß, doch da z. B. bei Topolno und Pilsamühl Flöze von 3—4 m Mächtigkeit gefunden worden sind, so kann man wohl annehmen, daß die gleiche Mächtigkeit auch an anderen Stellen anzutreffen ist. Daß aber eine Erschließung von Braunkohlen namentlich für unsere Industrie von größter Bedeutung sein würde, ist wohl zweifellos. Wir geben uns daher der Hoffnung hin, daß Ew. Excellenz unserem Antrage hochgeneigtest stattgeben werden.“

Darauf erhielten wir durch Herrn Oberpräsidenten von Goshler den folgenden Erlaß des Herrn Handelsministers mit der Aufforderung überandt, uns darüber zu äußern, welche speziellen Vorkommnisse und von welchen Orten der Handelskammer den Wunsch nach einer Abänderung des Berggesetzes nahe gelegt hätten:

„In den unter Rückebittung angeschlossenen Eingaben vom 15. und 22. v. Mts. beantragen die Handelskammer zu Thorn und die Zentralstelle zur Förderung industrieller Unternehmungen im Osten zu Posen die Abänderung der in der Provinz Westpreußen bezw. im Geltungsbereich des am 19. April 1844 publizirten Provinzialrechts für Westpreußen geltenden bergrechtlichen Bestimmungen in der Richtung, daß außer den in § 210 Absatz 1 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 bezeichneten Mineralien — Stein Salz und Soolquellen — auch noch alle übrigen, in § 1 a. a. O. benannten Mineralien vom Verfügungsrechte des Grundeigenthümers auszuschließen seien.

Von wesentlicher praktischer Bedeutung dürfte dieser Antrag — wie auch seine Begründung erkennen läßt — wohl nur in Beziehung auf die Braunkohle sein, da für die Annahme, daß außer Salz, Soolquellen und Braunkohle auch noch andere der nach § 1 a. a. O. vom Verfügungsrechte des Grundeigenthümers ausgeschlossenen Mineralien innerhalb des Geltungsbereiches des Westpreußischen Provinzialrechts vorkommen, ein bestimmter Anhalt fehlt. Ob aber auch die Vortheile, welche die Antragsteller von der Aufnahme der Braunkohle in dem fraglichen Gebiete unter die Zahl der verleihbaren Mineralien erhoffen, sich in der That verwirklichen würden, erscheint sehr zweifelhaft.

Bekanntlich bildet auch in anderen Theilen der Monarchie

— vergl. Gesetz vom 22. Februar 1869, betreffend die Rechtsverhältnisse des Stein- und Braunkohlenbergbaus in denjenigen Landestheilen, in denen das kurfürstlich Sächsishe Mandat vom 19. August 1743 Gesetzeskraft hat (G. S. S. 401) ferner Art. XII und XIII der königlichen Verordnung vom 8. Mai 1867, betreffend Einführung des Allgemeinen Berggesetzes in das Gebiet des vormaligen Königreichs Hannover (G. S. S. 601) —

die Braunkohle ein Zubehör des Grundeigenthums. Gleichwohl hat sich auch in diesen letzteren Landestheilen ein blühender Bergbau auf Braunkohle entwickelt, der dem gleichartigen Bergbau in denjenigen Landestheilen, wo die Kohle verleihbar ist, in keiner Beziehung nachsteht. Wenn daher bisher in Westpreußen unter der Herrschaft des § 210 des Allgemeinen Berggesetzes ein nennenswerther Bergbau auf Braunkohle nicht zur Entwicklung gelangt ist, so dürfte dies in der Hauptsache nicht sowohl auf ihre dortige Zugehörigkeit zum Grundeigenthum, als vielmehr auf die Ungunst der natürlichen Verhältnisse, unter der sie vorkommt, — geringere Mächtigkeit der Lagerstätten, minderwerthige Beschaffenheit der Kohle pp. — zurückzuführen sein, welche ihre Gewinnung als nicht oder wenig rentabel namentlich unter der Voraussetzung erscheinen läßt, daß vorab dem Grundeigenthümer ein Entgelt für die Ueberlassung des Abbaurechtes zu gewähren ist.

In dieser letzteren Hinsicht würde sich aber eine Aenderung auch dann wohl nicht herbeiführen lassen, wenn die Braunkohle im Gebiete des Westpreußischen Provinzialrechts unter die Zahl der verleihbaren Mineralien aufgenommen werden sollte. Denn nach anderweitigen Erfahrungen ist kaum anzunehmen, daß die vorgeschlagene Gesetzesänderung die Zustimmung des Landtages erlangen würde, wenn nicht gleichzeitig auf eine angemessene Entschädigung der Grundeigenthümer, denen die Kohle bisher gehörte, Bedacht genommen würde. Nach Lage der Verhältnisse würde diese Entschädigung nur in einem im Gesetze festzustellenden von dem Beliebenen zu gewährenden Förderzinse bestehen können; es würde sich also um eine Ordnung des Verhältnisses in der Art handeln, wie sie in §§ 202 ff. des Berggesetzes für das Herzogthum Anhalt (vergl. Braßert's Zeitschrift für Bergrecht, Band 16 S. 293 ff.) vorgesehen wird. Ob aber unter dieser Voraussetzung die Antragsteller noch ein wesentliches Interesse an der Verfolgung ihres Antrages nehmen würden, erscheint zweifelhaft.

Eu. Excellenz ersuchen wir hiernach um gefällige gutachtliche Aeußerung über die angeregte Gesetzesänderung.“

Wir erwiderten darauf dem Herrn Oberpräsidenten unter dem 23. Mai 1901:

„Ew. Excellenz berichten wir gehorsamst, daß das Vorkommen von Braunkohlen bei Scharnau uns den Wunsch nach einer Abänderung des Berggesetzes nahe gelegt hatte. Gelegentlich des Baues der Eisenbahnbrücke bei Jordon war bei Fundamentirung der Pfeiler ein bedeutendes Braunkohlenlager gefunden worden, und da es im Jahre 1898 schien, daß der schon lange in Aussicht genommene Bau der Bahn Thorn—Scharnau sich verwirklichen würde, wollten einige dort ansässigen Gutsbesitzer feststellen, ob das bei Jordon gefundene Lager sich auch auf die Feldmark Scharnau erstrecke. Zu diesem Zwecke ließen sie auf ihren eigenen Grundstücken bei Scharnau Anfang Juli 1898 bohren. Wie die beiliegende Skizze des Bohrloches zeigt, wurde nach Durchbohrung von 23,8 m Tiefe das Kohlenlager erbohrt und dessen Mächtigkeit bei 29 m Tiefe auf 5,2 m festgestellt. Von einem Durchbohren wurde vorläufig Abstand genommen, dagegen mit dem Schlagen weiterer Bohrlöcher begonnen. Auf Grund des Bohrerresultates wurde das Bergwerkseigenthum auf Braunkohle bei dem königlichen Oberbergamt zu Breslau beantragt, worauf jedoch mitgetheilt wurde, daß das allgemeine Berggesetz in Westpreußen keine Geltung habe und die Gewinnung von Braunkohle dem Verfügungsrechte des Grundeigenthümers unterliege. Daraufhin wurden die weiteren Bohrungen eingestellt, die eisernen Rohre aber in den Bohrlöchern gelassen, um nach Ausdehnung des allgemeinen Berggesetzes auf Westpreußen weiterbohren zu können.

Um festzustellen, ob die vorgeschlagene Gesetzesänderung voraussichtlich die Zustimmung des Landtages erlangen wird, wenn nicht gleichzeitig die Entschädigung der Grundeigenthümer ins Auge gefaßt wird, haben wir Anfragen an verschiedene Landtagsabgeordnete gestellt. Die bisher Befragten haben sich für Festsetzung einer Entschädigung ausgesprochen, jedoch sind unsere Ermittlungen noch nicht beendet. Wir sind aber der Meinung, daß die Ausdehnung des Berggesetzes auf Westpreußen auch dann von gutem Erfolg für die Erschließung der Braunkohlenlager sein wird, wenn man den Grundeigenthümern eine Entschädigung gewährt, vorausgesetzt daß diese nicht zu hoch gegriffen wird.“

Inzwischen ist diese Angelegenheit auch im Abgeordnetenhaus zur Sprache gebracht worden und zwar in der Sitzung vom 8. Februar 1902, wobei ein Regierungskommissar ausführte, daß die Bestrebungen auf Einführung des allgemeinen Berggesetzes in Westpreußen für

Braunkohle wenig aussichtsreich seien, da die landwirthschaftlichen Interessenten darauf bestehen werden und darauf bestehen müßten, eine volle Entschädigung zu verlangen. Werde aber volle Entschädigung gewährt, dann sei es nach dem bisher bekannten Umfange der Vorkommen sehr zweifelhaft, ob ein vortheilhafter Bergbau sich etabliren lassen werde.

Wir werden trotzdem unsere Bemühungen fortsetzen und glauben auch, daß die landwirthschaftlichen Interessenten selber unsere Bestrebungen unterstützen werden, denn wenn jetzt auch die Kohle dem Grundeigenthümer gehört, so hat er doch von diesem Besitz keinen Nutzen, so lange eine Förderung nicht stattfindet, dagegen würden dem Grundeigenthümer, auch wenn er keine volle Entschädigung für die Aufgabe seines Besitzrechtes erhielte, große Vorthelle erwachsen, wenn auf seinem Grund und Boden Braunkohlen gefördert würden, denn er könnte dann die für seinen Betrieb erforderlichen Heizmaterialien billig erwerben.

Lohnzahlungsbücher.

Nach § 134 Abs. 3 der Gewerbeordnung ist in den Fabriken auf Kosten des Arbeitgebers für jeden minderjährigen Arbeiter ein Lohnzahlungsbuch einzurichten, in das bei jeder Lohnzahlung der Betrag des verdienten Lohnes mit Tinte einzutragen ist. Diese Eintragungen sind nach § 111 Abs. 2 von dem Arbeitgeber oder dem dazu bevollmächtigten Betriebsleiter zu unterzeichnen.

Eine ganze Reihe von Handelskörperschaften haben bei dem Herrn Handelsminister die Aufhebung dieser Bestimmung beantragt. Durch eine Umfrage haben wir uns überzeugt, daß auch unsere Fabriken die Lohnzahlungsbücher als eine Last empfinden, der keinerlei Vortheil gegenübersteht. Wir richteten deshalb unter dem 3. März 1902 das nachstehende Schreiben an den Deutschen Handelstag:

„Nach den Mittheilungen des Deutschen Handelstages vom 22. Februar hat der Vorstand in seiner Sitzung vom 4. Februar anerkannt, daß es häufig zweckmäßiger sei, wenn eine Angelegenheit etwa bei der Reichsverwaltung oder bei dem Reichstag in einer Eingabe des Deutschen Handelstages vertreten werde, als wenn dies in zahlreichen Eingaben einzelner Handelskammern geschehe. Nun wird zur Zeit von verschiedenen Kammern die Aufhebung der Bestimmungen über die Lohnzahlungsbücher für minderjährige Arbeiter angestrebt, und gerade diese Angelegenheit scheint sich u. E. dafür zu eignen, von dem Deutschen Handelstage betrieben zu werden, denn es besteht wohl keinerlei Meinungsverschiedenheit darüber, daß diese Lohnzahlungsbücher



ihren Zweck nicht im Entferntesten erreichen, sondern den Fabrikleitern nur eine Menge unnützer Arbeit aufgebürdet haben. Wir beantragen daher ganz ergebenst

der Deutsche Handelstag möge beim Deutschen Reichstag für die Aufhebung des § 134 Abs. 3 der Gewerbeordnung eintreten.“

**Mitwirkung der Handelsorgane bei
der Führung der Genossenschaftsregister.**

Ende Dezember 1901 versandte der Deutsche Handelstag an seine Mitglieder nachstehendes Rundschreiben:

„Die Handelskammer zu Graudenz richtete am 16. Dezember das folgende Schreiben an den Deutschen Handelstag:

„Auf Grund von § 126 des Gesetzes über die Angelegenheit der freiwilligen Gerichtsbarkeit sind die Handelsvertretungen verpflichtet, bezw. berechtigt, bei der Führung der Handelsregister mitzuwirken, während sie auf Grund von § 147 und § 187 desselben Gesetzes keinen Einfluß auf die Führung der Genossenschaftsregister haben. Demgemäß sind die Registergerichte durch die allgemeine Verfügung des preussischen Justizministers vom 7. November 1899 („Handel und Gewerbe“ 1899 S. 266) wohl angehalten worden, den Handelsvertretungen Veränderungen im Handelsregister fortlaufend mitzutheilen; dagegen erhalten die Handelsvertretungen keine Kenntniß von den Eintragungen in das Genossenschaftsregister.

Nun gehören aber nicht allein Einzelkaufleute und Gesellschaften, sondern auch Genossenschaften unter gewissen Bedingungen, die wir hier nicht weiter aufführen wollen in die Handelskammerorganisation hinein (H.-R.-G. § 3 II 2). Deshalb haben die Handelskammern das allergrößte Interesse daran, genau vom Stande der Genossenschaftsregister in ihrem Bezirke unterrichtet zu werden. Die Kenntniß der Genossenschaften aus den Gewerbesteuerlisten allein genügt durchaus nicht, weil so den Handelskammern jede Kontrolle darüber fehlt, ob nicht auch andere Genossenschaften, als die wirklich zur Gewerbesteuer herangezogenen, gewerbesteuerpflichtig sind. Es ist in unserem Bezirke, und auch sonst wohl, vorgekommen, daß Darlehnskassen in großem Umfange Handelsgeschäfte und zwar nicht allein mit Artikeln, die für den landwirtschaftlichen Betrieb der Genossen nöthig waren, mit außerhalb der Genossenschaft stehenden Personen und mit Wiederverkäufern abgeschlossen und trotzdem steuerfrei geblieben sind; letzteres wohl nur deswegen, weil die Steuerbehörden keine Kenntniß von dem

Handelsgeschäfte hatten. Aber nicht allein, um diese oder jene Genossenschaft zur Gewerbesteuer und damit auch zu den Beiträgen für die Handelskammer heranzuziehen, halten wir eine Aenderung der §§ 147 und 187 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit für nothwendig, sondern auch um kontrolliren zu können, ob die uns sehr häufig zugehenden Beschwerden von Gewerbetreibenden über die Genossenschaften, namentlich die Darlehnskassen, berechtigt sind oder nicht. Nur eine Kenntniß der Statuten der betreffenden Genossenschaften, die wir durch das Genossenschaftsregister wenigstens im Auszuge erhalten, kann uns darüber belehren, ob wir die Beschwerden als zulässig oder unzulässig erachten müssen.

Wir richten daher ergebniß an den Deutschen Handelstag das dringende Ersuchen, zunächst durch eine Umfrage bei den anderen Handelskammern festzustellen, ob sie unsere Anregung, wonach die Handelskammern gesetzlich auch auf die Führung der Genossenschaftsregister Einfluß erhalten sollen, zu unterstützen geneigt sind, und sodann bei der Reichsregierung bezw. preußischen Staatsregierung folgende Anträge zu stellen: 1. Der § 147 Abs. 1 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit möge folgende Fassung erhalten: Die Vorschriften der §§ 126 bis 131, 142, 143 finden auf die Eintragungen in das Genossenschaftsregister entsprechende Anwendung. 2. Der § 187 desselben Gesetzes möge aufgehoben werden. 3. Die Verordnung des Justizministers vom 7. November 1899 möge dementsprechend auch auf die Führung der Genossenschaftsregister ausgedehnt werden.“

Der Vorstand des Deutschen Handelstages wird demgemäß Aeußerungen der Mitglieder des Deutschen Handelstages über ihre Stellungnahme zum Antrag der Handelskammer zu Graudenz gern entgegennehmen.“

Wir erwiderten darauf:

„Es ist zweifellos, daß die Handelskammern ein Interesse daran haben, von dem Stande der Genossenschaftsregister in ihrem Bezirke unterrichtet zu werden, doch erscheint uns hierzu eine allgemeine Verfügung des preußischen Justizministers hinreichend, wonach den Handelsvertretungen Aenderungen im Genossenschaftsregister fortlaufend mitzutheilen sind. Für eine weitere Mitwirkung der Handelsorgane bei der Führung der Genossenschaftsregister ist u. E. kein Bedürfniß vorhanden.“

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Am 30. September fand eine außerordentliche Vollversammlung des Deutschen Handelstages statt zwecks Berathung des Zolltarifgesetzes mit Zolltarif.

Zu den einzelnen Paragraphen des Zolltarifgesetzes faßte der Deutsche Handelstag die folgenden Beschlüsse, und zwar einstimmig, soweit nichts anderes bemerkt ist.

1. Zu § 1 Abs. 2. Mindestzollsätze, die vertragsmäßig nicht ermäßigt werden sollen, sind für Getreide ebenso wenig wie für andere Waaren einzuführen. — Gegen die Stimmen der Handelskammern zu Metz und Saarbrücken.
2. Zu § 1 Abs. 3. Den deutschen Zollausschlüssen ist gesetzlich die Meistbegünstigung einzuräumen.
3. Zu § 4 Abs. 1. Die Grenze der Zollfreiheit für Postsendungen ist von 250 auf 350 Gramm zu erhöhen. — Gegen wenige Stimmen.
4. Zu § 5 Nr. 7. Die Zollfreiheit des Schiffsproviantes ist in dem gegenwärtig zugelassenen Umfange beizubehalten.
5. Zu § 5 Nr. 10. Ein Antrag auf Zollfreiheit für Proben von Nahrungs- und Genußmitteln ist nicht zu befürworten. — Gegen wenige Stimmen.
6. Zu § 6 Abs. 2. Im Zolltarif nicht besonders genannte Abfälle sind wie die Rohstoffe zu behandeln. Die Bestimmung des Gesetzentwurfs, daß dies nur dann gelten soll, wenn die Verwendung der Abfälle zu anderen Zwecken ausgeschlossen ist, ermangelt der erforderlichen Klarheit.
7. Zu § 8 Abs. 1. Auch im Zollkrieg sind keine Zölle in der Form von Werthzöllen zu erheben. — Gegen wenige Stimmen.
8. Zu § 8 Abs. 3. Zölle, die auf Grund tarifarischer Kampfmaßnahmen erhoben sind, sind zurückzuzahlen, falls diese Kampfmaßnahmen nicht die Zustimmung des Reichstages finden.
9. Zu § 9 Nr. 1 Abs. 1—3. Für einige bisher zollfreie Erzeugnisse der Landwirthschaft und landwirthschaftlichen Nebengewerbe sind, falls sie zollpflichtig werden, Einfuhrscheine und Transitlager einzuführen.

10. Zu § 9 Nr. 1 Abs. 3. Die Errichtung und Beibehaltung der gemischten Transitlager für Getreide ist nicht zu erschweren.
11. Zu § 9 Nr. 2. Die gesetzlichen Bestimmungen betr. Zollnachlaß für Abfälle bei der Bearbeitung von Holz in Transitlagern und betr. Abfertigung von Holz auf Flößen sind beizubehalten.
12. Zu § 10 Abs. 2. Die Zollstundung ist für Getreide u. s. w. ebenso wie für die anderen Waaren beizubehalten. — Gegen die Stimme der Handelskammer zu Sorau.
13. Zu § 12. Die Bestimmung, daß der Zeitpunkt, mit welchem das Zolltarifgesetz in Kraft tritt, durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrathes bestimmt wird, ist zu befürworten.

Ferner lagen dem Deutschen Handelstag zur Abstimmung folgende Anträge vor, die sich auf Handelsverträge, Zolltarifgesetz mit Zolltarif im Allgemeinen, Doppeltarif, Zölle auf Lebensmittel, auf Getreide und andere landwirthschaftliche Erzeugnisse, sowie auf Rohstoffe beziehen, wobei zu bemerken ist, daß der Deutsche Handelstag über Handelsverträge bereits am 14. März 1898 und 8. Januar 1901, über Doppeltarif und Lebensmittelzölle bereits ebenfalls am 8. Januar 1901 Beschluß gefaßt hat und daß den Doppeltarif auch der oben unter 1 aufgeführte Beschluß betrifft.

A. Antrag der Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Mülheim (Ruhr), Osnabrück, Ruhrort.

„Der Deutsche Handelstag erachtet den Entwurf eines Zolltarifgesetzes mit Zolltarif für das Deutsche Reich vom 26. Juli 1901 im Allgemeinen und unbeschadet der näheren Prüfung einzelner Sätze und Bestimmungen für geeignet, der heimischen Gewerbethätigkeit gegenüber dem Wettbewerbe des Auslandes den nothwendigen Schutz zu gewähren und als Unterlage zu dienen für den Abschluß langfristiger Handelsverträge, die im Interesse der Sicherung unserer Ausfuhr und der Ernährung unserer stark anwachsenden Bevölkerung dringend nothwendig sind und ebenso im Interesse der Landwirthschaft wie in dem von Industrie und Handel liegen.

Eine mäßige Erhöhung der Zollsätze auf Getreide und auf andere landwirthschaftliche Erzeugnisse kann vom Standpunkte der Landwirthschaft als nothwendig und vom Standpunkte der Verbraucher als zulässig erachtet werden.

Mit Entschiedenheit ist dagegen die gesetzliche Festlegung irgend welcher Mindestzölle im Entwurf abzuweisen, weil sie geeignet erscheint, den Abschluß von Handelsverträgen ernstlich zu gefährden.

Zu verwerfen ist demgemäß die in § 1 Absatz 2 des Entwurfes vorgesehene gesetzliche Festlegung von Mindestzöllen für die vier Hauptgetreidearten: auch weil in dieser Festlegung eine einseitige Bevorzugung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse vor denen der Industrie zu finden ist, die vom Standpunkte der Billigkeit und ausgleichenden Gerechtigkeit abgewiesen werden muß.“

B. Antrag des Herrn Kommerzienrath v. Pfister-München.

„Der Deutsche Handelstag erachtet den Abschluß langfristiger Handelsverträge mit weitgehender Bindung niedriger Auslandszölle im Gesamtinteresse aller Berufsstände für unbedingt geboten.

Er erblickt in der Einführung des im Uebrigen als unzweckmäßig verworfenen Doppeltarifes für Getreide, da er den deutschen Unterhändlern bei den Vertragsverhandlungen die Hände bindet, eine schwere Gefahr für das Zustandekommen günstiger Handelsverträge; er erklärt sich deshalb mit größter Entschiedenheit gegen die Festlegung von Mindestsätzen im Zolltarif.

Der Deutsche Handelstag erhebt schwere Bedenken gegen die Erhöhung oder Neueinführung von Zöllen auf Rohstoffe und Lebensmittel, da dadurch der Abschluß günstiger Handelsverträge erschwert, die Produktionskosten der Industrie erhöht und die Kaufkraft der Inlandsbevölkerung geschwächt werden.

Er tritt daher mit Nachdruck dafür ein, daß Zölle auf Rohstoffe nicht neu eingeführt oder erhöht werden und daß die Lebensmittelzölle im neuen Zolltarif keinesfalls die bestehenden des allgemeinen Tarifs überschreiten.“

C. Antrag des Ausschusses des Deutschen Handelstages.

„Der im Deutschen Reichsanzeiger vom 26. Juli 1901 veröffentlichte Entwurf eines neuen Zolltarifes enthält eine so bedeutende Zollerhöhung für viele Lebensmittel, daß dagegen die bereits von der Vollversammlung des Deutschen Handelstages am 8. Januar 1901 geäußerten Bedenken nachdrücklich von Neuem zur Geltung gebracht werden müssen. Sie beruhen darauf, daß eine solche Zollerhöhung als schweres Hinderniß für den Abschluß von Handelsverträgen zu betrachten ist, daß die weitesten und namentlich die minder bemittelten Kreise der Bevölkerung durch eine Vertheuerung der Lebensmittel betroffen werden, daß hieraus eine Schwächung der Kaufkraft für industrielle Erzeugnisse

entsteht, und daß eine durch jene Vertheuerung hervorgerufene Steigerung der Arbeitslöhne den Wettbewerb der deutschen mit der ausländischen Gewerbethätigkeit erschweren würde. Im Interesse einer gesunden Ausgestaltung unserer Zollpolitik und der Fortführung unserer segensreichen bisherigen Handelsvertragspolitik spricht der Deutsche Handelstag den dringenden Wunsch aus, daß die Lebensmittelzölle des Tarifentwurfes eine wesentliche Ermäßigung erfahren.“

Bei der Abstimmung wurde der Antrag Bochum und Gen. (A) mit 244 gegen 65 Stimmen abgelehnt, der Antrag v. Pfister-München (B) mit 151 gegen 145 Stimmen angenommen, der Antrag des Ausschusses des Deutschen Handelstages (C) mit 228 Stimmen bei 34 Stimmenthaltungen ebenfalls angenommen. Die Anträge B und C unterscheiden und ergänzen sich hauptsächlich darin, daß Antrag B eine Erhöhung der Lebensmittelzölle über die Sätze des jetzigen Allgemeinen Tarifes hinaus bekämpft und Antrag C eine wesentliche Ermäßigung der Lebensmittelzölle unter die Sätze des vorliegenden Tarifentwurfes verlangt.

**Begriff des Handwerks nach dem
Handelsgesetzbuch und der Gewerbeordnung.**

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe hat im März 1901 folgenden Erlaß den Handelsvertretungen zugehen lassen:

„Von mehreren Handelskammern ist zur Sprache gebracht worden, daß gewerbliche Betriebe, deren Inhaber als Kaufleute in das Handelsregister eingetragen und dadurch für die Handelskammer beitragspflichtig geworden sind, zugleich in die Handwerkerorganisation einbezogen und zu Beiträgen für eine Zwangsinnung oder eine Handelskammer herangezogen worden sind. Indem hierin eine sachlich nicht begründete Doppelbesteuerung erblickt wird, bin ich um Mittheilung meiner Auffassung über die Rechtslage und um Verhaltungsmaßregeln angegangen worden. Aus diesem Anlasse bemerke ich Folgendes:

Die Zugehörigkeit eines Betriebes zur Handelskammer-Organisation, die Wahlrecht und Beitragspflicht für diese Vertretung bedingt, ist — abgesehen von der Veranlagung zur Gewerbesteuer — im Allgemeinen von der Eintragung ins Handelsregister abhängig (§ 3 des Gesetzes über die Handelskammern). Nach den hierfür maßgebenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sind Handwerksbetriebe von der Eintragung ins Handelsregister ausgeschlossen. Insoweit solche Betriebe die Bearbeitung und Verarbeitung von Waaren für andere oder die Geschäfte einer Druckerei zum Gegenstande haben, gelten sie — bei handwerksmäßigem Umfange — nach § 1 Abs. 2 Ziffer 2 und 9 des Handelsgesetzbuches

überhaupt nicht als Handelsgewerbe. Gewerbe ferner, in denen von dem Unternehmer angeschaffte Waaren be- oder verarbeitet werden (§ 1 Abs. 2 Ziffer 1 a. a. D.), sind zwar stets Handelsgewerbe, doch unterliegen sie nach § 4 ebenda, sofern sie von Handwerkern betrieben werden, nicht den Vorschriften über die Firmen, mithin auch nicht der Eintragung ins Handelsregister.

Für die Kaufmanns-Eigenschaft aus § 2 des Handelsgesetzbuches endlich ist Voraussetzung, daß das Unternehmen einen kaufmännisch eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, und außerdem die Firma des Unternehmers in das Handelsregister eingetragen ist. Dieser zweiten Voraussetzung kann aber ein handwerksmäßiger Betrieb nicht genügen, eben weil nach § 4 a. a. D. die Vorschriften über Firmen auf Handwerker keine Anwendung finden.

Wie nach diesen Bestimmungen Handwerker von der Eintragung ins Handelsregister und demzufolge von der Einbeziehung in die Handelskammer ausgeschlossen sind, so sollen sich andererseits die in der Gewerbeordnung vorgesehenen Zwangsorganisationen des Handwerks ausschließlich auf Handwerksbetriebe beschränken. Die Zwangsinnungen (§ 100 G.-D.) umfassen nur diejenigen Gewerbetreibenden, welche das gleiche Handwerk oder verwandte Handwerke ausüben; die Handwerkskammern ferner dienen der Vertretung der Interessen des Handwerks (§ 103 a. a. D.); zur Deckung ihrer Kosten ist nöthigenfalls allein auf die Handwerksbetriebe ihres Bezirks zurückzugreifen (§ 1031 a. a. D.).

Während sonach die erwähnten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches mit denen der Gewerbeordnung ihrem Wortlaute nach in Uebereinstimmung zu stehen scheinen, hat sich bei ihrer Anwendung herausgestellt, daß eine solche Uebereinstimmung oft genug nicht zu erzielen ist. Es sind mehrfach Fälle bekannt geworden, in denen ein Betrieb ins Handelsregister eingetragen, also von den Registergerichten als nicht handwerksmäßig erachtet worden ist, während ihn andererseits die Handwerkskammer mit Erfolg in Anspruch nahm. Der Grund hierfür ist vornehmlich in zwei Umständen zu suchen:

1. Mangels einer Bestimmung des Begriffes Handwerk in unserer Gesetzgebung gehen die Auffassungen über die handwerksmäßige Natur eines Betriebes nicht nur bei der Auslegung der Gesetze oft auseinander, es bestehen selbst Zweifel darüber, ob der Begriff Handwerk in den verschiedenen Gesetzen stets dieselbe Tragweite besitzt und ob er insbesondere nach dem Handelsgesetzbuch die gleiche Ausdehnung hat wie nach der Gewerbeordnung. Nach dem alten Handelsgesetzbuche war das entscheidende Merkmal für die Charakterisirung eines Betriebes

als eines handwerksmäßigen sein Umfang, wie sich nicht nur aus Art. 272 Ziffer 1 und 5, sondern ganz besonders aus Art. 10 ergibt, demzufolge zu Minderkaufleuten Personen erklärt sind, deren Gewerbe nicht über den Umfang des Handwerksbetriebes hinausgeht. Im neuen Handelsgesetzbuche ist in den Eingangs erwähnten Bestimmungen des § 1 Abs. 2 Ziff. 2 und 9 an dem Merkmale des Umfanges festgehalten, während dasselbe in § 4 verlassen zu sein scheint. Aus der Gegenüberstellung (§ 4 Abs. 1) von Handwerkern einerseits und Personen, deren Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht, andererseits wird zu folgern sein, daß der Gesetzgeber bei den Handwerkern an andere Merkmale gedacht hat als ausschließlich an den Umfang des Betriebes, weil sonst die besondere Aufführung der Handwerker überflüssig gewesen wäre. Dem entspricht es auch, wenn die Erwähnung der Handwerker in § 4 Absatz 1 in der Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuches (Drucksachen des Reichstages 1895/97 Nr. 632 Seite 16) damit begründet wird, daß dem Handwerkerstande die durch seine Betriebsverhältnisse bedingte Sonderstellung gewahrt bleiben müsse. Eine weitere Stütze findet diese Ansicht in den Verhandlungen der Reichstags-Kommission, die das Handelsgesetzbuch berathen hat. Nach ihrem Berichte (Drucksachen 1895/97 Nr. 735 Seite 9) war zu § 4 die Streichung der Worte „auf Handwerker“ beantragt worden mit der Begründung, man sollte auch hier den Umfang des Geschäftsbetriebes entscheiden lassen. „Sei der Handwerksbetrieb ein so großer, daß er nicht mehr unter den Umfang des Kleingewerbes falle, dann solle man ihm auch das Recht geben, seine Firma eintragen zu lassen“ u. s. w. Dieser Antrag ist aber in der Erwägung abgelehnt worden, „daß auch der im Großen betriebene Handwerksbetrieb sich nicht für die vollen Rechte und Pflichten des Kaufmanns eigne.“

Spricht sonach Wortlaut und Entstehungsgeschichte des § 4 a. a. D. dafür, daß für den Begriff des Handwerkers im Sinne dieses Paragraphen nicht der Umfang des Betriebes, sondern die gesammten Betriebsverhältnisse maßgebend sein sollen, so hat nichts desto weniger die gegentheilige Auffassung, die allein den Umfang des Betriebes berücksichtigen will, in der juristischen Literatur bedeutsame Vertretung gefunden. Da insbesondere auch Staub in seinem Kommentar zum Handelsgesetzbuch sich auf diesen Standpunkt stellt, ist es nicht unwahrscheinlich, daß die Registergerichte bei Prüfung der Frage, ob ein Handwerksbetrieb vorliegt, oft seinem Umfange entscheidende Bedeutung beimessen werden. Hieraus würde sich aber ein Gegensatz zu den Behörden ergeben, die über die handwerksmäßige Natur eines Betriebes

im Sinne der Gewerbe-Ordnung zu befinden haben. Darüber nämlich besteht kein Zweifel, daß für die Zuweisung eines Betriebes zur Zwangsinnung oder Handwerkskammer sein Umfang nicht das allein entscheidende Merkmal ist, sondern die ganzen Betriebsverhältnisse berücksichtigt werden müssen.

2. Wenn hiernach die Möglichkeit offen ist, daß über den handwerksmäßigen Charakter eines Betriebes von den Gerichten, die über seine Eintragung ins Handelsregister befinden, anders geurtheilt wird als von den Verwaltungsbehörden, die über seine Einbeziehung in die Zwangsinnung oder die Handwerkskammer entscheiden, so kann dieser Zwiespalt auch im Instanzenwege nicht ohne Weiteres ausgeglichen werden, da die Verwaltungsbehörden über die Beitragspflicht zur Zwangsinnung oder Handwerkskammer ebenso selbstständig entscheiden, wie die Gerichte über die Registerfähigkeit eines Betriebes, ohne daß die Entscheidungen der einen irgendwie für die anderen verbindlich sind.

Es ist anzuerkennen, daß aus der vorstehend geschilderten Rechtslage Anzuträglichkeiten entstehen können. Die Erfahrung wird lehren müssen, ob sich ein Bedürfnis ergeben wird, ihnen äußersten Falls im Wege der Gesetzgebung entgegen zu treten. Vorerst kann es sich nur darum handeln, die Entwicklung der Verhältnisse zu beobachten und für eine etwa nöthig werdende Regelung Material zu sammeln. Zu dem Zwecke ersuche ich die Handelsvertretungen, mir die zu Ihrer Kenntniß gelangenden einzelnen Fälle, in denen über die Handwerksmäßigkeit eines Betriebes von den Registergerichten anders wie von den Verwaltungsbehörden entschieden ist, mitzutheilen und dabei anzuzeigen, was etwa geschehen ist, um zu übereinstimmenden Entscheidungen zu gelangen. In letzterer Beziehung verweise ich insbesondere auf die den Organen des Handelsstandes durch § 126 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 zugewiesenen Aufgaben."

In unserem Bezirke sind Fälle, in denen über die Handwerksmäßigkeit eines Betriebes von den Registergerichten anders wie von den Verwaltungsbehörden entschieden ist, bisher nicht vorgekommen.

Denaturierungsmittel für Brauntwein.

Von der Ostdeutschen Spritfabrik in Berlin, die die Interessen der ringfreien Spritfabriken vertritt, war in einer an den Finanzminister gerichteten Eingabe über den Verkauf des Denaturierungsmittels für Spiritus durch die amtlichen Mischstellen geklagt worden. Hiernach sollte die Centrale für Spiritusverwerthung durch Ankauf der Materialien,

die zur Herstellung des Denaturierungsmittels Verwendung finden, den größten Theil der nach § 9 des Regulativs über die Steuerfreiheit des Branntweins zu gewerblichen Zwecken zur Zusammensetzung des Mittels ermächtigten Fabriken, die sich bereits zu einem Ringe vereinigt hätten, gezwungen haben, das Mittel an die Angehörigen der Centrale zu einem billigeren Preise abzugeben, als an die nicht zum Ringe gehörigen Fabriken. Da sich diese Mittheilungen nach näheren Erkundigungen zu bestätigen schienen, hat die Kammer den Finanzminister, die Angelegenheit zu untersuchen und, falls die Klagen berechtigt wären, zu verfügen, daß entweder die amtlichen Mischstellen angewiesen würden, das Denaturierungsmittel jedem zu gleichen Preisen zu verkaufen, oder amtliche Mischstellen von Amtswegen zu errichten, die das Denaturierungsmittel zu den jeweilig zu veröffentlichen Preisen für Jedermann in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen hätten.

Hierauf erwiderte der Finanzminister: „Die angestellten Ermittlungen haben Uebelstände bei dem Verkauf des allgemeinen Denaturierungsmittels für Branntwein nicht ergeben. Die in der Vorstellung wiedergegebenen Auskünfte haben sich in der Hauptsache als nicht zutreffend herausgestellt. Insbesondere ist es nicht richtig, daß die Centrale für Spiritusverwerthung den amtlichen Mischstellen für das allgemeine Denaturierungsmittel das Material zur Herstellung dieses Mittels durch Aufkauf desselben ihrerseits entzogen und die Mischstellen verpflichtet habe, allen nicht der Centrale angeschlossenen Interessenten das Mittel nur zu einem höheren Preise abzugeben. Soweit hat ermittelt werden können, hat die Centrale für Spiritusverwerthung Ankäufe von Holzgeist und Pyridinbasen nur in beschränktem Maße vorgenommen und verschiedene Angebote dieser Rohstoffe zurückgewiesen, sodaß an ihnen keineswegs Mangel herrscht; auch hat die Centrale nur mit zwei Mischstellen Verträge über die Herstellung des allgemeinen Denaturierungsmittels gegen einen Mischlohn abgeschlossen. Wenn hierbei diesen Mischstellen Seitens der Centrale gestattet worden ist, die von der Centrale gelieferten Rohstoffe zur Herstellung des Denaturierungsmittels für außenstehende Interessenten zu benutzen und für diesen Fall ein in mäßigen Grenzen gehaltenes Aufgeld vereinbart ist, so läßt sich hiergegen nichts erinnern.

Die Gefahr, daß die amtlichen Mischstellen sich weigern sollten, das allgemeine Denaturierungsmittel an bestimmte Interessenten grundsätzlich nur zu höheren Preisen oder überhaupt nicht zu liefern, besteht zur Zeit nicht.“

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirks-Eisenbahnrat.

In der Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrat's, die am 15. Juni in Danzig stattfand, wurde u. A. der Antrag, bei Privatanschlußgleisen unter keinen Umständen die Be- und Entladefrist auf weniger als sechs Stunden zu beschränken, angenommen, und ferner die Eisenbahndirektionen ersucht, darauf hinzuwirken, daß die den Besitzern von Anschlußgleisen anzuliefernden Wagen, wo dieses gewünscht werde, nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse in mindestens zwei Theilen zu zwei verschiedenen Zeiten an dem Tage, für den die Bestellung laute, zugeführt würden. Auch wurde der Wunsch ausgesprochen, daß man die Abschaffung der Standgelder an Sonn- und Feiertagen erforderlichen Falls durch Abänderung der Verkehrsordnung herbeiführen möge.

Von dem Vertreter der Handelskammer war nachstehender Antrag eingebracht worden:

„Der Bezirks-Eisenbahnrat wolle die beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen ersuchen, auf der Strecke Bentschen-Kottbus (^{Leipzig} Halle) ein Schnellzugpaar einzulegen mit Anschluß an Schnellzüge der Strecken Insterburg—Thorn—Posen—Berlin und (^{Leipzig} Halle) Eisenach—Frankfurt a. M.“

Die Begründung hierzu lautete:

„Der kürzeste Weg für die aus Posen, Ost- und Westpreußen kommenden Reisenden nach Sachsen, den böhmischen Bädern, Thüringen, den Taunusbädern, Tyrol und der Schweiz führt über Bentschen—Kottbus. Trotzdem wird dieser Weg nur wenig benutzt, da auf der Strecke Bentschen—Kottbus (^{Halle} Leipzig) nur sehr langsam fahrende Züge verkehren, weshalb man trotz des Umweges lieber über Berlin fährt. Durch die Einführung eines Schnellzugpaares auf der Linie Bentschen—Kottbus—(^{Halle} Leipzig) würde für diejenigen Reisenden, die kein Interesse haben, über Berlin zu fahren und nur gezwungen diesen Weg benutzen, Zeitgewinn, sowie billigere und bequemere Fahrt erreicht werden. Die Länge der Strecke Bentschen—Berlin—Leipzig beträgt 347 km, die der Strecke Bentschen—Kottbus—Leipzig aber nur 283 km, also 64 km weniger. Diese 64 km müssen von den betreffenden Reisenden mehr bezahlt und mehr durchfahren werden ohne irgend welchen Nutzen für sie, und die Reise wird dadurch um eine Stunde verlängert. Dazu

kommt noch der Aufenthalt in Berlin, der stets etwa 2 Stunden beträgt, ferner die Unbequemlichkeiten des Umsteigens und der Neuaufgabe des Gepäcks.

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

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

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

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

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Besonders von Viehhändlern ist häufig darüber Klage geführt worden, daß zumal bei Bestellungen kleinerer Wagen zur Verladung von Vieh ihnen oft nicht die angeforderten, sondern größere Wagen gestellt werden, für die dann, auch wenn deren Raum nicht ausgenutzt wird, die wesentlich höhere Fracht, wie für den bestellten kleineren Wagen, zu entrichten ist. Für die Sitzung vom 26. November war deshalb der Antrag eingebracht worden, daß, falls zur Verladung von Vieh rechtzeitig bestellte Wagen von der Bahnverwaltung nicht in den verlangten Größenverhältnissen sondern größer gestellt werden, die Fracht für die geforderte oder ausgenutzte, nicht für die gestellte Größe zu entrichten ist. Der Antrag wurde mit der Abänderung, daß die Fracht für die ausgenutzte, mindestens aber für die bestellte Ladefläche entrichtet werden soll, einstimmig angenommen.

Bei Besprechung des Fahrplanes hat unser Vertreter

- a. um bessere Anschlüsse vom D-Zuge 15 in Snowrazlaw nach Thorn und zum D-Zuge 15 von Thorn nach Bromberg—Danzig—Königsberg mit der Begründung,

daß diejenigen Reisenden, welche den von Breslau—Posen kommenden D-Zug 15 benutzen, um 8⁰⁷ in Inowrazlaw eintreffen und von dort ihre Reise nach Thorn, Ostpreußen und den Stationen der Weichselstädtebahn fortsetzen wollen, 2 Stunden auf den um 10⁰² nach Thorn abgehenden Zug warten müssen. Ein besserer Anschluß werde somit als eine dringende Nothwendigkeit empfunden.

Ebenso ungünstig lägen für Thorn die Anschlüsse zu demselben Zuge in Bromberg für die Weiterreise nach Danzig und Königsberg. Um diesen von Inowrazlaw in Bromberg um 8²⁵ eintreffenden 9⁰⁰ abgehenden D-Zug 15 zu erreichen, müßte der von Thorn um 5⁴⁷ abgehende und in Bromberg um 6²⁷ eintreffende Zug 248 benutzt werden. Die Reisenden seien somit gezwungen, 2 Stunden 3 Minuten in Bromberg auf den D-Zug 15 zu warten. Vielleicht lasse sich diesem Uebelstande dadurch abhelfen, daß der von Thorn um 8⁰⁵ abgehende und in Bromberg 9²⁶, also für den D-Zug 15 um 56 Minuten zu spät eintreffende Zug 250 etwas früher gelegt und in seiner Fahrt beschleunigt werde.

- b. um Mitführung eines durchgehenden Wagens von Berlin ab im D-Zuge 21 zum Uebergang auf den um 1¹² von Thorn nach Insterburg fahrenden Zug 249.

Zur Begründung seines Antrages führte er aus:

Diejenigen Reisenden, welche von Berlin aus den D-Zug 21 zur Weiterreise über Thorn nach Ostpreußen benutzen und sich oft mit großen Schwierigkeiten in dem mit Ausländern überfüllten Zuge Plätze erkämpfen müssen, würden in Thorn in der Nacht gezwungen umzusteigen, um sich in dem meist sehr stark besetzten nach Ostpreußen fahrenden Zuge 249 neue Plätze zu suchen. Diesem großen Uebelstande könne nur durch die Mitführung des beantragten durchgehenden Wagens begegnet werden, der sich auch früher als eine wohlthätige Einrichtung erwiesen habe.

Herr Geheimer Baurath Rohrmann erwidert, den ersten Antrag werde die Eisenbahn-Direktion in Erwägung ziehen, den zweiten Antrag müsse er indeß als aussichtslos bezeichnen. Ein solcher Durchgangswagen, wie er beantragt sei, sei längere Zeit im Zuge D 21 bis Thorn und weiter mit Personenzug 249 bis Insterburg mitgeführt worden,

doch hätte derselbe seiner geringen Benutzung wegen zurückgezogen werden müssen. Zug 21 sei schon jetzt zu stark, um noch einen besonderen Wagen mitzuführen zu können. Der Geschwindigkeit des Zuges entsprechend dürfe derselbe nur 40 Wagenachsen stark sein und würde dann häufig der Fall eintreten, daß ein zweiter Zug abgelassen werden müßte. Der Durchgangswagen könnte nicht so ausgenutzt werden, wie es erforderlich wäre, um die größere Belastung des Zuges zu rechtfertigen. Die Eisenbahn-Direktion müsse daher den Antrag ablehnen.

**Fortführung der Eisenbahn Kulm—Unislaw
bis Thorn und Umgestaltung
der Thorner Bahnhofsverhältnisse.**

Unserem Antrage auf Fortführung der Nebenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn auf Rechnung des Staates hatte sich auch der Thorner Magistrat angeschlossen, dem darauf unter dem 26. Januar 1902 der Bescheid zuging, daß der Minister dem Antrage auch jetzt noch nicht näher zu treten vermöge. Gegen diese Ablehnung sind wir unter dem 6. März von Neuem vorstellig geworden und erneuerten dabei unsere Anträge auf Umgestaltung der Thorner Bahnhofsverhältnisse in folgender an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe:

„Ew. Excellenz haben kürzlich durch Herrn Oberpräsidenten von Gofler dem hiesigen Magistrat mittheilen lassen, daß die königliche Staatsregierung dem Antrage auf Weiterführung der Eisenbahn Kulm—Unislaw nach Thorn für Rechnung des Staates auch jetzt nicht näher zu treten vermöge. Wenn wir trotzdem sofort von Neuem mit dem gleichen Antrage hervorkommen, so wolle Ew. Excellenz daraus ersehen, für wie wichtig, ja unbedingt nothwendig wir den Bau dieser Bahnlinie halten. Rückt ja doch die Zeit der Eröffnung der Bahn Kulm—Unislaw immer näher und damit die Gefahr, daß der Verkehr von Kulm und Umgegend vollständig nach Bromberg abgelenkt wird und damit Thorn verloren geht, was um so nachtheiliger ist, als Thorn durch seine Lage an der Grenze nur über ein kleines Hinterland verfügt, wovon ihm ein Theil bereits vor Jahren durch die Eisenbahn Schönsee—Culmsee—Bromberg entzogen worden ist. Bleibt die Bahn Kulm—Unislaw ohne Fortsetzung nach Thorn, so ist eine schwere wirtschaftliche Schädigung unserer Stadt unausbleiblich, dagegen würde bei der beantragten Weiterführung uns nicht nur das Kulmerland erhalten bleiben, sondern uns auch die theilweise recht fruchtbare Gegend südlich der Linie Culmsee—Fordon erschlossen werden. Hier liegen viele großen Landgüter mit bestem Boden, doch da keine

Eisenbahn und keine Wasserstraße die Gegend durchzieht, muß die Abfuhr der Erzeugnisse und die Zufuhr der benötigten Materialien mit Geschirr bewirkt werden, was natürlich große Unkosten verursacht, die Rentabilität der Güter vermindert und außerdem verhindert, daß hier ein der Güte des Bodens entsprechender intensiver Betrieb stattfindet. In gleicher Lage befinden sich die kleineren Bauerngüter in der Kulmer Stadtniederung zwischen Kulm und Mißke, denn auch hier würde erst dann der Boden richtig ausgenutzt werden können, wenn eine Eisenbahn die Ab- und Zufuhr der Güter erleichterte.

Wenn der Staat der Landwirthschaft helfen will, so kann er dies durch den Bau guter Verkehrswege viel besser und wirksamer thun als durch Zollerhöhung landwirthschaftlicher Produkte, die doch günstigen Falls nur vorübergehenden Nutzen für verhältnißmäßig wenig landwirthschaftliche Betriebe haben wird, während sie zweifellos einem großen Theil der Bevölkerung Schaden bringt. Dagegen ist man über den Nutzen guter Verkehrswege für die Landwirthschaft einig, und hier ist auch eine Schädigung anderer Bevölkerungskreise ausgeschlossen. In dem vorliegenden Falle kommt noch hinzu, daß die Verlängerung der Bahn Kulm—Unislaw nach Thorn und Mißke auch finanziell vortheilhaft sein würde, da der Staat mit Sicherheit auf eine Rentabilität dieser Strecken zu rechnen hätte, denn die dann intensiver betriebene Landwirthschaft würde der Bahn stets ausreichende Mengen von Massengütern zuführen, ja wir glauben, daß auch die bereits im Bau befindliche Linie Kulm—Unislaw erst durch die beantragten Weiterführungen wirklich rentabel werden würde.

Nun sind gegen die von uns gegebene Begründung in den bisherigen ablehnenden Verfügungen keinerlei Bedenken geltend gemacht worden, doch da die bisherigen Ablehnungen überhaupt ohne Motivirung erfolgt sind, wissen wir nicht, ob der Bau der Linie nur hinausgeschoben werden soll oder ob die königliche Staatsbahnverwaltung überhaupt nicht die Absicht hegt, diese Bahn je auszubauen. Fast scheint Letzteres der Fall zu sein, da ja Ew. Excellenz nach der Mittheilung des Herrn Oberpräsidenten nicht abgeneigt ist, den Ausbau der Bahn Unislaw—Thorn der Privatunternehmung zu überlassen. Die Strecke als Privatbahn auszubauen ist aber unseres Erachtens ganz undurchführbar, wie wir dies bereits in unserer Eingabe vom 4. März 1901 nachgewiesen haben; sie ist vielmehr, wenn sie wirklichen Nutzen gewähren soll, vom Staate herzustellen, da die Gesamtstrecke Mißke—Kulm—Unislaw—Thorn einheitlich betrieben werden muß. Gerade bei der gegenwärtigen Wirthschaftslage ist der staatsseitige

Ausbau so günstig wie möglich, denn Arbeitslöhne und Materialpreise stehen niedrig und der Staat wird das benöthigte Geld sehr billig erhalten. Wir erlauben uns daher, an Ew. Excellenz nochmals gehorsamst die dringende Bitte zu richten,

die Kosten für die staatsseitige Weiterführung der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn und Mißke in den nächsten Etat aufnehmen zu wollen.

Leider ist dies ja nicht der einzige Antrag, der noch auf Annahme durch die Königliche Eisenbahnverwaltung harrt, denn nach wie vor bilden die in allen Theilen mizlichen und unzureichenden Bahnhofsverhältnisse ein Hinderniß für jeden wirthschaftlichen Aufschwung der Stadt Thorn. Trotz jahrelang wiederholter Bitten ist auf diesem Gebiete auch nicht das Geringste geschehen. So bestehen immer noch die alten Klagen über den Bahnhof Mocker: der Güterschuppen ist zu klein, die Ladegleise reichen nicht aus, die Beleuchtung des Bahnhofs und der Zufuhrwege ist schlecht, eine Umzäunung als Schutz gegen die zahlreichen Kohlendiebstähle fehlt, ebenso fehlen Ladekrahn und Zentesimalwaage. Dabei muß dieser Bahnhof, der eigentlich nur Mängel aufweist, einen enormen Güterverkehr bewältigen, denn dieser ist von 79000 Tonnen im Jahre 1896 auf 131000 Tonnen im Jahre 1899 und 169000 Tonnen im Jahre 1900 gestiegen, und die Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr betragen im Jahre 1900 486000 Mark gegen 273000 Mark im Jahre 1899. Für einen so einträglichen Bahnhof muß doch auch etwas geschehen, und zwar ist nach unserer Ueberzeugung ein gründlicher Umbau, der allen Bedürfnissen Rechnung trägt, nöthig, wobei dann auch auf den Wunsch Mockers Rücksicht genommen werden könnte, daß die Bahn Insterburg—Thorn über die Station Mocker geführt werde.

Auch bezüglich unseres Ew. Excellenz unter dem 10. September v. Js. unterbreiteten Antrages, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, ist bisher noch Nichts erfolgt, trotzdem hierzu doch nur eine einfache Verfügung nöthig ist und keinerlei Kosten entstehen würden. Da die beiden Bahnhöfe der Stadt Thorn, Hauptbahnhof und Bahnhof Mocker mehrere Kilometer weit von der Stadt abliegen, so wäre diese kleine Abhülfe uns doch gewiß zu gönnen, zumal da die Uferbahn nicht nur dem Umschlagsverkehr, sondern auch dem Lokalverkehr dienen muß. Eine wirkliche und dauernde Besserung unserer Verkehrsverhältnisse würde aber einzig und allein durch den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke und die Anlegung eines Güter- und Personenbahnhofes auf dem rechten

Weichselufer dicht bei der Stadt geschaffen werden, denn dann würden alle unsere Beschwerden über die ungenügenden Bahnhofsverhältnisse mit einem Male gehoben sein. Wir haben in unseren beiden Eingaben vom 10. Mai und 6. Dezember 1900 Ew. Excellenz die Nützlichkeit und Nothwendigkeit dieser Bauten eingehend dargelegt, und wir müssen auch heute auf unserem dort dargelegten Standpunkte bestehen bleiben, daß dies die einzige glückliche Lösung aller Schwierigkeiten bedeuten würde.

Wenn wir auch nicht verkennen, daß nicht unerhebliche Kosten aufzuwenden sind, so meinen wir, daß man sich dadurch doch nicht abschrecken lassen dürfte, denn es stehen dem auch nationale und wirtschaftliche Vortheile gegenüber, die nicht hoch genug angeschlagen werden können. Wenn unsere Projekte durchgeführt, gleichzeitig auch der Holzhafen erbaut würde, so ließe sich hoffen, daß Thorn wieder ein Mittelpunkt für den Handel werden und daß auch der allmählich im Osten heranwachsenden Industrie eine Stätte bereitet würde. Von der Entscheidung Ew. Excellenz, die bald getroffen werden muß, da man die Legung eines zweiten Gleises auf der Brücke nicht mehr lange hinauschieben kann, hängt daher für die ganze Zukunft Thorns unendlich viel ab. Wenn die Königliche Staatsregierung die östlichen Provinzen in ihrem Deutschthum ernstlich fördern will, wie dies der Herr Reichskanzler in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Januar hervorgehoben hat, wenn man die vorhandenen Deutschen hier möglichst festhalten, ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit stärken, den Zuzug deutscher Elemente in Stadt und Land fördern, Städte von größerer Bedeutung zum Mittelpunkte deutschen Lebens ausgestalten und das deutsche Bürgerthum kräftigen will, so darf man auch vor finanziellen Opfern nicht zurückschrecken. Zurückschrecken müßte aber jedenfalls die Königliche Staatsregierung davor, eine Stadt wie Thorn, die sich auch durch die polnische Zeit hindurch immer kerndeutsch erhalten hat, durch Belassen bei den jetzigen kümmerlichen Bahnhofsverhältnissen oder durch wenig Segen bringende Flickarbeit zum wirtschaftlichen Niedergange zu verurtheilen.

Der jetzige Hauptbahnhof auf dem linken Weichselufer wird ja seine Bedeutung namentlich für den deutsch-russischen Verkehr immer behalten, aber seine Leistungsfähigkeit wird doch über kurz oder lang erschöpft werden, wenn er allein unseren Durchgangs- und Lokalverkehr aufnehmen soll, zumal da ihm der Bahnhof Mocker mit seinen gänzlich unzulänglichen Einrichtungen keine Entlastung bringen kann. Der Güterverkehr auf dem Hauptbahnhofe ist von 345 000 Tonnen

im Jahre 1899 auf 415 000 Tonnen im Jahre 1900 gestiegen, und auch im Vorjahre dürfte wohl trotz des wirthschaftlichen Niederganges eine weitere Steigerung eingetreten sein, da viel Getreide aus Rußland bezogen werden mußte und auch der Import an Futtermitteln nicht abgenommen hat. In absehbarer Zeit muß daher doch ein neuer Bahnhof gebaut werden, wenn man der Stadt Thorn ihren Verkehr erhalten und sie zur Aufnahme größeren Verkehrs befähigen will. Geschieht allerdings Nichts zur Förderung dieses Verkehrs, so könnte ja wohl durch den dadurch hervorgerufenen wirthschaftlichen Rückgang der Stadt die Ueberlastung der Bahnhöfe wieder verschwinden, doch liegt eine solche Selbstregulirung gewiß nicht im Interesse des Staates. Die Königliche Staatsregierung will ja, wie die staatsseitigen Zuwendungen an die Städte Bromberg, Danzig und Posen beweisen, die Städte des Ostens wirthschaftlich stärken, und wenn auch Thorn bisher leer ausgegangen ist, so geben wir die Hoffnung doch noch nicht auf, daß auch wir noch Berücksichtigung finden werden. Das in nationaler und wirthschaftlicher Hinsicht Vortheilhafteste für die Stadt Thorn wäre aber eine gründliche Besserung ihrer Verkehrsverhältnisse.

Wir wenden uns daher von Neuem vertrauensvoll an Ew. Excellenz und bitten ganz gehorsamst,

unsere Anträge auf Ausgestaltung des Bahnhofes Mocker, Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif und Bau einer neuen Brücke und eines Bahnhofes nochmals wohlwollend prüfen und die Kosten hierfür möglichst schon in den nächsten Etat einstellen zu wollen.“

Uferbahn.

Unter dem 10. Dezember haben wir dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aufs Neue unsern Antrag auf Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif in nachstehender Eingabe unterbreitet:

„Seit dem Jahre 1894 bemühen wir uns im Verein mit der Stadt Thorn die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg zur Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif zu bewegen, doch sind leider bis jetzt alle Anstrengungen erfolglos geblieben. So hat erst kürzlich wieder die Eisenbahn-Direktion nicht nur diesen Antrag erneut abgelehnt, sondern sich auch geweigert, auf eigene Kosten an der Uferbahn einen Beamten anzustellen, der zur Sicherung des von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrs doch durchaus nothwendig ist. Begründet wurde die Ablehnung damit, daß der bauliche Zustand und die besonderen Betriebsverhältnisse auf der Uferbahn ihre Umwandlung

in eine Station nicht gestatten und daß nach dem mit der Stadt im Jahre 1887 abgeschlossenen Vertrage die Uferbahn ein Privat-Anschlußgleis der Stadt Thorn sei und die Bedienung der Bahn ausschließlich dem Magistrat zustehet. Zum Schlusse schreibt die Direktion:

„Von unserem durch den Vertrag festgestellten grundsätzlichen Standpunkte vermögen wir bei aller Geneigtheit, den dortigen Verkehrsverhältnissen und Verkehrsinteressen Rechnung zu tragen, nicht abzuweichen.“

Unseres Erachtens ist aber nun der von der Königlichen Eisenbahn-Direktion eingenommene Standpunkt nicht richtig, und wir haben es auch schon wiederholt betont, daß, wenn die Uferbahn auch zur Zeit formell ein Privat-Anschlußgleis ist, sie doch diesen Charakter nicht besitzt, da sie ja in vollem Umfange dem öffentlichen Verkehr dient. Wir vermögen auch nicht einzusehen, daß der bauliche Zustand und die besonderen Betriebsverhältnisse Hindernisse für die Aufnahme der Uferbahn als Station bilden können, da ja durch die Umwandlung an dem Betrieb selbst nichts geändert wird und die trotzdem etwa notwendigen baulichen Aenderungen nur belangloser Natur sein können. Wenn die von der Direktion betonte Geneigtheit, zur Hebung und Entwicklung unseres Handels nach Möglichkeit beizutragen, ernstlich vorhanden wäre, so würde man unserm Antrage schon längst entsprochen haben. Wir können in dieser Ablehnung nur ein neues Glied in der Kette unserer Mißerfolge sehen, die wir bei unserem Streben, eine Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, erleiden. Wenn wir auf das zurückblicken, was wir im letzten Jahrzehnt in dieser Hinsicht angestrebt haben, und was wir erreichten, so muß sich unserer eine tiefe Entmuthigung bemächtigen. Von den für unseren Verkehr so überaus wichtigen Projekten: Weiterführung der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn, Bau eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer, Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke, Umwandlung des Bahnhofes Mocker, Bau des Holzhafens ist Nichts seiner Erfüllung näher gerückt, sondern alle unsere Anträge sind, trotzdem man ihre Berechtigung an sich anerkannte, entweder glatt abgelehnt worden oder man hat ihre Berücksichtigung auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Dies muß um so mehr beklagt werden, als andere Städte in unserer Nähe nicht so stiefmütterlich behandelt werden wie wir, wobei wir besonders auf Bromberg hinweisen möchten, dessen Wünsche jederzeit Berücksichtigung finden, und dabei haben die zu Gunsten Brombergs gebauten Bahnen Schönsee—Zordon und Kulm—Unislaw für uns noch die unangenehme Nebenwirkung, daß sie uns den Verkehr eines großen Theils unseres Hinterlandes entziehen.

Nun ging kürzlich durch die Zeitungen unwidersprochen das Gerücht, daß das Anschlußgleis bei Karlsdorf an der Strecke Brahnau—Bromberg einen Güterbahnhof erhalten soll; es wird also dort das genehmigt, was wir für unsere Uferbahn seit Jahren vergeblich erstreben. Ueber diese erneute Bevorzugung Brombergs, die geeignet ist, unseren Umschlagsverkehr auf das Schwerste zu schädigen, müssen wir aber bei Ew. Excellenz Beschwerde erheben und bitten, daß dieser Güterbahnhof für Karlsdorf nur dann gewährt wird, wenn gleichzeitig auch unsere Uferbahn einen Güterbahnhof erhält, denn sonst bietet der Umschlag in Karlsdorf gegenüber dem an der Uferbahn so viele Vortheile, daß uns ein großer Theil unseres Umschlages verloren gehen muß.

Bei der an sich schon recht schlechten allgemeinen Wirthschaftslage würde dieser Verlust aber für uns von um so einschneidender Bedeutung sein, und dazu kommt noch, daß uns auch noch weitere Verkehrsverluste drohen, so der Verlust von Kulm und Umgegend durch die Bahn Kulm—Unislaw und der Verlust eines Theils des polnischen Verkehrs durch den Bau der Bahn Lodz—Kalisz.

Wir stehen sonach vor der Gefahr eines wirthschaftlichen Niederganges unserer Stadt und ein solcher wäre um so tiefer zu beklagen, als beim Vorhandensein eines ernstlichen Willens, unsern Verkehr zu heben, die guten Folgen bei der günstigen natürlichen Lage Thorns nicht ausbleiben könnten. Wenn man uns dagegen die nothwendigsten Verkehrseinrichtungen versagt, gleichzeitig aber uns durch den Bau neuer Bahnlinien unser Hinterland entzieht und alles einer benachbarten Konkurrenzstadt in den Schooß wirft, so ist unser Ruin unausbleiblich. Man kann aber doch nicht für die Hebung des Deutschthums im Osten eintreten und gleichzeitig eine so deutsche Stadt wie Thorn verkümmern lassen.

Ew. Excellenz wollen aus unseren Ausführungen ersehen, daß wir berechtigten Grund zur Beschwerde haben und daß wir uns einer Pflichtvergessenheit schuldig machen würden, wenn wir nicht Ew. Excellenz den Ernst unserer Lage vorstellen und um Abhülfe bitten würden. Diese Abhülfe ist dringend nothwendig, muß bald erfolgen und durchgreifend sein. Unbedingt nothwendig ist die Fortsetzung der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn, der Bau des Holzhafens und die Umgestaltung unserer Bahnhofsverhältnisse, die jetzt aller Beschreibung spotten. Nun sind wir ja überzeugt, daß eine durchgreifende Umgestaltung, wie der Bau einer neuen Brücke und die Errichtung eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer, nicht von heute auf morgen erfolgen kann, aber um so mehr müssen wir deshalb erwarten, daß

alles geschieht, was zur Zeit zur Verbesserung geschehen kann, und hier erscheint unser Wunsch, die Uferbahn in eine Station umzuwandeln, doch wahrlich bescheiden genug. Die Uferbahn dient dem öffentlichen Verkehr, namentlich dem Umschlag zwischen Weichsel und Eisenbahn, und ist ihrem Charakter nach kein Privat-Anschlußgleis, weshalb auch die von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg erhobenen Bedenken hinfällig sind. Gerade Ew. Excellenz haben ja wiederholt darauf hingewiesen, wie nothwendig und nützlich für die Hebung des Verkehrs die Verbindung der Eisenbahnen mit den Wasserstraßen ist. Wir müssen aber ferner hervorheben, daß die Uferbahn nicht nur dem Umschlagsverkehr, sondern auch dem Lokalverkehr dient, da sie uns den in der Nähe der Stadt fehlenden Bahnhof ersetzen muß. Dabei wird durch Umwandlung der Uferbahn in eine Station in dem Betrieb selbst Nichts geändert, während dagegen der Verkehr an Sicherheit, Bequemlichkeit und Billigkeit gewinnen muß, sodaß eine Hebung des Umschlages nicht ausbleiben kann. Die Umwandlung wird aber zu einer Nothwendigkeit, falls Karlsdorf einen Güterbahnhof erhält, denn sonst wird unser Umschlagsverkehr einfach lahmgelegt werden.

Wir bitten daher Ew. Excellenz gehorsamt, verfügen zu wollen, daß die Uferbahn bei Thorn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufgenommen werde.

Ferner sprechen wir die Hoffnung aus, daß auch unsere anderen, oben genannten Verkehrswünsche die hochgeneigte Berücksichtigung Ew. Excellenz finden mögen.“

Station Briesen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig ersuchten wir unter dem 15. Juli in nachstehendem Schreiben um Ueberdachung der Viehbuchten, Herstellung einer Fernsprecheinrichtung und Halten des D-Zuges auf der Station Briesen:

„Die Königliche Eisenbahndirektion theilte uns in dem geehrten Schreiben vom 9. November v. Js. — G. Nr. h 8645 — mit, die in unserem Jahresbericht für 1899 Seite 133 in dem Spezialbericht über Viehhandel enthaltene Angabe, daß überdachte Viehbuchten auf der Station Briesen nicht vorhanden wären, sei unrichtig, denn es befinde sich dort eine 63 qm große überdachte Bucht; man habe indessen doch noch eine Vermehrung solcher Viehbuchten ins Auge gefaßt. Als nun in den Spezialberichten für 1900 wiederum die Klagen über den Mangel überdachter Viehbuchten laut wurden, theilten wir dem Berichterstatter mit, daß ja eine überdachte Bucht bereits in Briesen vorhanden sei, doch wurde uns darauf berichtet, daß diese Bucht nicht unmittelbar

an der Viehrampe liege, sondern jenseits der Landstraße Briesen-Walitsch, auch sei sie nur für Großvieh eingerichtet. Wir wandten uns nun an die Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion II in Thorn und baten darum, daß nun baldmöglichst die in Aussicht genommenen Ueberdachungen vorgenommen werden möchten, worauf wir unter dem 12. April den Bescheid erhielten, daß die Herstellung der Ueberdachungen erfolgen werde, sobald die hierzu erforderlichen Geldmittel Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion überwiesen sein würden, was voraussichtlich in nächster Zeit geschehen werde. Wie uns aber unter dem 12. d. Mts. aus Briesen berichtet wird, sind bis heute noch keinerlei Anstalten zum Bau der Buchten getroffen worden, sodaß das aufgetriebene Vieh nach wie vor dem Sonnenbrand und allen sonstigen Unbilden der Witterung ausgesetzt bleibt, und gerade Briesen mit seinen großen Viehverladungen braucht doch Schutzstände für das Vieh sehr nothwendig. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahn-Direktion ergebenst und dringend, möglichst umgehend verfügen zu wollen, daß diese im Interesse unseres Viehverkehrs so nothwendigen, verhältnißmäßig doch wenig kostspieligen Bauten sofort ausgeführt werden.

Ein weiterer Wunsch der Stadt Briesen ist der Anschluß der Königlichen Güterabfertigungsstelle auf der Station Briesen an das allgemeine Fernsprechnetz. Die Königliche Eisenbahndirektion hat zwar diesen Antrag bereits mit der Begründung zurückgewiesen, daß den Interessenten die Möglichkeit geboten sei, sich der Kleinbahn zur Beförderung ihrer Güter zwischen Bahnhof und Stadt zu bedienen, es scheint uns aber dennoch ein Bedürfniß für den Anschluß der Güterabfertigungsstelle an das Fernsprechnetz vorhanden zu sein, da die Verkehrsinteressenten auch sonst noch mancherlei Beziehungen zur Güterabfertigungsstelle haben, die am schnellsten und bequemsten telephonisch erledigt werden können. Als in der 10. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrathe in Danzig am 29. November 1899 der Antrag des Herrn Oberamtmann Kreck über die Einrichtung telephonischer Abisirung zwischen den Bahnstationen und den nach ihnen verfrachtenden Ortschaften verhandelt wurde, führte Herr Regierungsrath Rüdlin u. A. aus, daß sich die Eisenbahnverwaltung bei dem gegenwärtigen Stande der Fernsprecheinrichtung dieses Mittels schon bisher in ausgiebigstem Maße bedient habe, auch habe der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wiederholt Veranlassung genommen, auf die weitere Ausbildung des Fernsprechwesens hinzuweisen. Die Eisenbahn-Verwaltung sei jetzt schon auf dem besten Wege, den in dem Antrage

zum Ausdruck gebrachten Wünschen gerecht zu werden, und es würden etwaige in dieser Beziehung geäußerten besonderen Wünsche stets Entgegenkommen finden. Im gleichen Sinne äußerte sich Herr Regierungsrath Flogerky in der Bezirks-Eisenbahnratssitzung vom 22. Juni v. Js. Mit diesen Ausführungen steht aber leider die Ablehnung des Briesener Antrages in einem gewissen Widerspruch, denn bei Briesen, einem aufblühenden Städtchen von über 6000 Einwohnern, ist das Bedürfniß sicherlich anzuerkennen, und wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, die Angelegenheit nochmals wohlwollend zu prüfen und den Anschluß der Güterabfertigungsstelle in Briesen, der ja doch auch für die Eisenbahnverwaltung selbst von Nutzen sein wird, baldmöglichst herbeizuführen.

Zum Schluß gestatten wir uns noch, einen weiteren Wunsch der Bewohner Briesens, den wir bereits einmal befürwortet haben, vorzutragen, nämlich das Halten des D-Zuges Endtkuhnen—Thorn—Posen—Berlin auf der Station Briesen. Dieser Zug hat ja namentlich für die Strecke Insterburg—Thorn eine bedeutende Verkehrs erleichterung gebracht, und es wird in Briesen um so schmerzlicher empfunden, daß es hiervon gänzlich ausgeschlossen ist, als auf der ganzen Strecke Insterburg—Thorn sich keine Stadt von der Bedeutung Briesens befindet, die nicht die Wohlthat des neuen D-Zuges genösse. Es ist dies um so mehr zu bedauern, als Briesen selbst alles thut, um seine Verkehrsverhältnisse zu bessern, wie dies der Bau der Briesener Stadtbahn beweist. Die geringe Zeitverfümmiß, die dem D-Zug durch das Halten in Briesen entstehen würde, könnte sicherlich leicht eingeholt werden, auch steht nicht zu befürchten, daß andere an dieser Strecke gelegenen Städte das gleiche Verlangen stellen würden, da sie, soweit der D-Zug nicht bereits dort hält, alle ganz erheblich kleiner sind als Briesen. Briesen besitzt einen recht starken Reiseverkehr, denn es wurden dort z. B. im Jahre 1899 48000 Personen auf Fahrkarten abgefertigt, und es giebt in Briesen und seiner Umgebung zahlreiche wohlsituirte Personen, die den D-Zug gerne benutzen würden. Wir geben uns deshalb der Hoffnung hin, daß die Königliche Eisenbahndirektion das Halten des D-Zuges in Briesen doch noch anordnen wird.“

Die überdachten Viehbuchten sind inzwischen hergestellt worden, dagegen erwiderte die Direktion auf die beiden anderen Anträge unter dem 7. August Folgendes:

„Ein allgemeines Bedürfniß für den Anschluß der Güterabfertigungsstelle des Staatsbahnhofes Briesen liegt nicht vor, da den Verkehrsinteressenten durch die mit dem Staatsbahnhofe telephonisch

verbundene Kleinbahn, die die Beförderung der Güter von und nach dem Staatsbahnhof übernimmt, hinreichend gedient ist. Die etwaigen sonstigen Beziehungen, welche die Interessenten mit der Güterabfertigungsstelle des Staatsbahnhofes haben sollen, können nicht hinreichend sein, die Kosten für den Fernsprechananschluß zu rechtfertigen, da die hierfür vorgesehenen, bedeutend erhöhten Mittel für wesentlich dringendere Anschlüsse gebraucht werden. Ob im nächsten Jahre für Anschlüsse wenig dringender Natur Mittel übrig bleiben werden, kann z. Zt. nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Das Halten der Schnellzüge 55/56 in Briesen ist bereits vom Herrn Landrath Petersen wiederholt verlangt und schließlich vom Herrn Minister auf unseren Bericht endgültig abgelehnt worden.“

Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel und Herabsetzung der Getreidetarife.

Ende Mai übersandten wir dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Eingabe:

„Ew. Excellenz ist aus den Kreisen unserer Landwirthschaft, die nach einer namentlich in Futterstoffen recht schlechten Ernte des letzten Herbstes einer noch schlechteren in diesem Jahre entgegenseht, da Saaten und Klee fast vollständig ausgewintert sind, die Bitte um Verlängerung des Ausnahmetarifses für Futter- und Streumittel sowie um weitere Herabsetzung der Frachtsätze dieses Tarifses zugegangen. Bei der großen Nothlage ist diese Bitte unzweifelhaft gerechtfertigt, und wir können sie nur auf das Wärmste befürworten. Soll jedoch die Tarifierabsetzung für alle Landwirthe, die unter dem Futtermangel leiden, von Nutzen sein, so müssen die beschränkenden Bedingungen des Ausnahmetarifses vom Februar d. Js. wegfallen, und dieser muß für alle Bezüge von Futter- und Streumittel ohne Rücksicht auf den Empfänger und Versender Gültigkeit haben. Unser Protest gegen die den Handel ausschließenden Bedingungen des bestehenden Tarifses ist ja leider erfolglos gewesen, um so mehr müssen wir erwarten, daß wenigstens bei einer Verlängerung des Tarifses dieser unbillige und auch-unzweckmäßige Zustand nicht fort dauere. Es ist ja doch bekannt genug, welchen Antheil der Handel an der Belebung des Verkehrs gehabt hat und noch hat, und es ist daher im höchsten Grade bedauerlich, daß man ihn aus einem gänzlich unberechtigten Mißtrauen heraus von der Benutzung des qu. Tarifses ausgeschlossen hat. Diese Ausschließung bedeutet eine direkte Schädigung, da der Handel gegenüber den schon in so vielen Beziehungen bevorzugten Genossenschaften nicht konkurrenzfähig bleiben kann, wenn ihm nicht auch die

Tarifiermäßigung zugestanden wird. Es wird aber auch der Zweck des Tarifes nicht erreicht werden, wenn man nicht die beschränkenden Bedingungen fallen läßt, denn ein Theil der Landwirthe wird sich doch nach wie vor der Vermittelung des Handels bedienen, und diese Landwirthe werden selbstverständlich keinen Nutzen von dem Ausnahmetarif haben können.

Den Einwand, daß die Tarifiermäßigung, wenn sie auch dem Handel zugebilligt wird, den schließlichen Konsumenten nicht zu Gute kommen werde, kann man doch unmöglich aufrecht erhalten. Für die Herabsetzung der Preise nach der Tarifiermäßigung sorgt schon die Konkurrenz, und das muß ja wohl auch bisher die Ansicht der Königlichen Staatsregierung gewesen sein, denn sonst hätte man sich ja auch bei der Versetzung der Kleie in den Spezialtarif III keinen Nutzen für die Landwirthschaft versprechen können, ja man müßte ja dann den gleichen Einwand jeder Tarifiermäßigung gegenüber erheben. Dies geschieht jedoch nicht, weil man eben weiß, daß ermäßigte Tarife den Konsumenten zu Gute kommen. Es kann deshalb auch die Beschränkung bei dem Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel nicht aufrecht erhalten werden, denn sie bedeutet nur eine Schädigung und Kränkung des Handels, und verhindert auch, daß der Tarif seinen Zweck vollständig erreicht.

Es kommt aber noch hinzu, daß unter der in unserer Gegend herrschenden Futternoth nicht allein die Landwirthe, sondern auch die städtischen Viehbesitzer leiden, und diese haben ebenfalls ein Anrecht auf billigen Bezug der Futtermittel.

Wir bitten daher Ew. Excellenz gehorsamst, den Ausnahmetarif für Futtermittel vom Februar d. Js. zu verlängern und dem Antrage der Landwirthschaft entsprechend zu ermäßigen, gleichzeitig aber verfügen zu wollen, daß die für die Benutzung des Tarifes bestehenden Beschränkungen in Zukunft wegfallen.

Wie Ew. Excellenz bekannt ist, sind die Landwirthe in dem Regierungsbezirk Marienwerder am Schwersten betroffen, die größte Noth herrscht also in unserer nächsten Umgebung, und gerade diesen Landwirthen soll durch Herabsetzung der Tarife in erster Reihe geholfen werden. Nun bezieht diese Gegend ihre Futtermittel überwiegend aus Thorn, wo ein großer Import russischer Futtermittel unter Benutzung des Alexandrowoer Grenztarifes stattfindet. Durch Nachtrag III vom 10. April 1901 fand zwar auch der Ausnahmetarif auf diese Sendungen Anwendung, jedoch nicht von Alexandrowo aus, sondern ab Ottlotschin, und da der Tarif erst bei einer Entfernung von

50 km in Kraft tritt, so haben die in einem Umkreise von 50 km in Ottlotschin ansässigen Landwirthe von der Tarifiermäßigung überhaupt keinen Nutzen. Aber auch darüber hinaus liegt noch eine Zone, für die es vortheilhafter ist, nicht den Ausnahmetarif, sondern den Alexandrowoer Grenztarif zu benutzen. So beträgt z. B. die Fracht nach Letzterem von Alexandrowo bis Gnesen 31 Mk., nach dem Ausnahmetarif von Ottlotschin bis Gnesen 30 Mk., wozu noch für die Strecke Alexandrowo—Ottlotschin 2 Mk. zugerechnet werden, also insgesammt 32 Mk.

Sollen also gerade die am Schwersten betroffenen Gegenden wirklich eine Verbilligung ihrer Futtermittelbezüge erreichen, so muß der Ausnahmetarif auch bei allen Sendungen unter 50 km in Anwendung kommen, und ferner müßten die 25 oder, wie neuerdings beantragt wurde, 50 Prozent Tarifiermäßigung von der Fracht Alexandrowo—Endstation abgezogen werden, denn erst dann würde der angestrebte Zweck völlig erreicht werden.

Da in unserer Provinz nicht nur Futtermangel herrscht, sondern leider auch die Wintersaaten fast völlig vernichtet worden sind, so wird sich bei uns, die wir sonst viel Roggen und Weizen versenden konnten, in diesem Jahre die Nothwendigkeit herausstellen, Getreide aus anderen Gegenden zu beziehen, sowohl Saatgetreide für die Landwirthe als auch Brotgetreide für unsere Mühlen. Unsere Mühlenindustrie hat jetzt schon einen recht schweren Stand, sie wird aber ihrem Ruin entgegengehen, wenn nicht durch Herabsetzung der Getreidetarife ihr das Getreide zu einem möglichst billigen Satz geliefert wird. Natürlich darf auch bei diesen Getreidetarifen der Handel nicht ausgeschlossen werden.

Wir bitten daher Ew. Excellenz gehorsamst, für den Bezug von Getreide nach den von dem Nothstande betroffenen Gegenden einen möglichst billigen Tarif einführen zu wollen.“

Die Klagen unserer Mühlenindustriellen veranlaßten uns, unter dem 8. Oktober erneut die Herabsetzung der Getreidetarife in folgendem Schreiben zu beantragen:

„Ew. Excellenz bitten wir gehorsamst, zu Vinderung der großen Nothlage, in der sich die Mühlenindustrie unseres Bezirks befindet für den Bezug von Brodgetreide von allen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahn nach dem Regierungsbezirk Marienwerder einen Nothstandstarif zu den um 50 % ermäßigten Sätzen des Spezialtarifes III, gültig bis zum 1. August 1902 mit größtmöglicher Beschleunigung hochgeneigtest einführen zu wollen.

Durch den vollständigen Ausfall der Winterung in Westpreußen sind die Mühlen unseres Bezirks außer Stande, ihren auf etwa 1000 Tonnen zu schätzenden täglichen Bedarf an Brodgetreide, wie in den früheren Jahren aus den Ernteergebnissen unserer Kreise zu decken, weshalb sie schon jetzt gezwungen sind, ihren Betrieb einzuschränken, und viele Mühlen werden ihn ganz einstellen müssen, wenn ihnen nicht bald die Möglichkeit geboten wird, die erforderlichen Mengen Brodgetreide aus den entfernteren Provinzen zu den erbetenen ermäßigten Frachtsätzen heranzuschaffen. Bei dem in den früheren Jahren reichlichen Angebot von in unseren Bezirken geerntetem gut mahl- und backfähigen Getreide hat unsere Mühlenindustrie namentlich in dem letztem Jahrzehnt einen gewaltigen Aufschwung genommen und sich durch den guten Ruf ihrer vorzüglichen Mehlfabrikate ein weit über die Grenzen unserer Provinz hinausgehendes Absatzgebiet geschaffen. Durch die jetzige Nothlage wird aber nicht nur dieses auswärtige Absatzgebiet bedroht, sondern die Konkurrenz dringt sogar jetzt in unsere eigenen Bezirke vor. Sind nun schon jetzt die großen kapitalkräftigen Betriebe kaum im Stande, ihren halben Betrieb aufrecht zu erhalten, so wird sicher ein Theil unserer Mühlenindustrie in seiner Existenz gefährdet, wenn nicht rasche Hülfe eintritt, denn wenn auch die großen Mühlen diese schlechte Zeit hoffentlich überdauern werden, so werden doch die kleineren schwachsituirten Müller sicher dem Ruine verfallen, wenn ihnen nicht bald Getreide zu solchen Preisen zugeführt wird, daß sie das Mehl ebenso billig wie die auswärtige Konkurrenz verkaufen können, und dies kann nur durch Verbilligung der Tarife für Brodgetreide geschehen.

Ganz besonders macht sich die Konkurrenz der Seehafensmühlen in dieser kritischen Zeit fühlbar, denen bei einer guten Ernte im eigenen Bezirk ein reiches Getreideangebot zur Verfügung steht, die aber außerdem den Binnenmühlen gegenüber in der günstigen Lage sind, für den Bezug von Brodgetreide aus großen Entfernungen die billigen Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs benutzen zu können. Während dieser Tarif für die Mühlenindustrie unseres Bezirks bei reichem Angebot von Brodgetreide aus nächster Nähe in den Zeiten normaler Ernteergebnisse ohne nachtheiligen Einfluß blieb, erwies er sich aber in diesem Jahre der Mizernte geradezu verderblich, da dadurch unseren Mühlen das Getreide entzogen und den Seehafensmühlen durch einen rentablen Betrieb die Möglichkeit gewährt wurde, mit ihren Mühlenprodukten, Mehl und Kleie, erfolgreich in unseren Bezirk einzudringen.

Wenn wir diesem Seehafen-Ausnahmetarif gegenüber für unsere

leidende Industrie für die Zeit des Nothstandes um Einführung eines ermäßigten Tarifes bitten, so werden wir dabei von der Ueberzeugung geleitet, daß der Niedergang unserer Mühlenindustrie einen schweren Rückschlag auf das gesammte Wirthschaftsleben unseres Bezirkes zur Folge haben muß, denn es steht ein bedeutendes, in dem Mühlenbetriebe festgelegtes Vermögen auf dem Spiele, und ferner würden unserer Landwirthschaft in den Zeiten einer guten Ernte bei dem Mangel einer starken Nachfrage die Vortheile einer guten Preisbildung verloren gehen. Die Landwirthschaft hat aber auch deshalb ein Interesse an der von uns beantragten Herabsetzung der Tarife, weil dadurch der Import von russischem Getreide verhindert wird, das qualitativ besser wie unser inländisches ist und später schwer zu verdrängen sein würde, sobald sich erst der Konsum an das kleeberreiche russische Mehl gewöhnt hat.

Mit der Einführung des Nothstandstarifes erbitten wir den Ausgleich einer durch elementare Ereignisse herbeigeführten Schädigung in der festen Voraussetzung, daß die Vortheile dieser Ermäßigung, wenn sie unbeschränkt der Industrie, der Landwirthschaft und dem Handel mit möglichster Beschleunigung für alle in unseren Bezirk eingehenden Brodgetreidesendungen eingeräumt werden, die Milderung des gefahrdrohenden Nothstandes herbeiführen wird.

In dem Kreise unserer Mühlenindustriellen hat man den Wunsch ausgesprochen, daß Ew. Excellenz auch mündlich die Gefahren der jetzigen Lage und die Nothwendigkeit baldiger Abhülfe durch eine Deputation vorgetragen werden möge. Wir glaubten, diesem Wunsche entsprechen zu müssen, und haben deshalb mit dieser Aufgabe einige Herren betraut, die sich die Ehre geben werden, falls Ew. Excellenz nicht einen anderen Termin bestimmen sollten, am 29. Oktober Ew. Excellenz in dieser Angelegenheit Vortrag zu halten.“

Darauf ging uns durch die Eisenbahn-Direktion Bromberg unter dem 28. Januar 1902 nachstehender Bescheid zu:

„Auf die an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete uns zur geschäftsmäßigen Behandlung abgegebenen Eingabe vom 8. Oktober v. Js. No. 1755 erwidern wir nach Abschluß der in Gemeinschaft mit den königlichen Eisenbahn-Direktionen Danzig und Posen eingeleiteten Erhebungen Folgendes ergebenst:

Es läßt sich nicht verkennen, daß die Lage sämmtlicher Mühlen in den sogenannten Nothstandsbezirken der Provinzen Posen und Westpreußen eine wenig günstige ist, und daß die in früheren Jahren besonders bei den kleineren Mühlen übliche Versorgung mit Mahlgetreide

aus der nächsten Umgebung im verfloffenen Jahre äußerst beschränkt, zum Theil unmöglich gewesen ist.

Immerhin war indeß bis Ende September v. Js. heimisches Getreide, wenn auch auf weitere Entfernungen wie früher, aus den Theilen der Provinz Westpreußen, welche von einer Mißernte nicht betroffen waren, sowie aus Ostpreußen und Posen noch immer erhältlich.

Die Landwirthschaftskammer für die Provinz Westpreußen weist in ihrem Gutachten vom 17. Oktober v. Js. ausdrücklich darauf hin, daß in den 6 von der Auswinterung nicht betroffenen Kreisen der Provinz Westpreußen soviel Wintergetreide geerntet war, daß dieselben sämtliches Saatgetreide für 13 Kreise abgeben konnten und hierzu auf Verlangen noch einmal im Stande gewesen wären. Auch im Regierungsbezirk Posen sollen die Landwirthe zu jener Zeit in der Hoffnung auf eine Steigerung des Weltmarktpreises noch vielfach ihre Getreidevorräthe zurückgehalten haben. Gelegentlich einer Verhandlung zwischen der Direktion Posen und der dortigen Handelskammer wurde erklärt, daß in diesem Bezirke noch bis zum 1. Januar d. Js. heimisches Getreide zu erhalten sein würde.

Unabhängig hiervon muß jedoch zugegeben werden, daß die größeren Mühlen ihren Bedarf zum großen Theile aus dem Auslande bezogen haben, und daß sie sich auf diesem Wege nur zu relativ hohen Preisen versorgen konnten, d. h. zu solchen, die nicht unwesentlich höher waren, als die von den Müllern an den Wettbewerbsplätzen gezahlten, sowie, daß eine derartige Preisverschiebung naturgemäß nicht ohne wesentlichen Einfluß auf die Absatz- und Wettbewerbsverhältnisse bleiben konnte.

Wenn wir somit auch die schwierige Lage des Müllereigewerbes keineswegs verkennen, so stehen andererseits der Gewährung der beantragten Frachtermäßigung dennoch wesentliche Bedenken entgegen.

Die größeren Handelsmühlen in unserer sowie in der Provinz Westpreußen sind mehr oder weniger in der Absicht errichtet worden, vermöge der günstigen Lage inmitten einer getreidereichen Gegend und vermöge des dadurch gesicherten Bezuges an Mählgetreide, auch unter Ausnutzung der im Osten billigeren Arbeitskräfte mit geringeren Unkosten Mehl und Mühlenfabrikate herzustellen und diese im Wettbewerbe gegen die westlichen Mühlen sowie die Hafenumühlen auf weite Entfernungen hin abzusetzen.

Diese auf die günstige geographische Lage gegründete Berechnung hat auch bisher zu dem angestrebten Ziele geführt; die Mühlen in Posen und Westpreußen hatten bislang niedrigere Getreidepreise zu

zahlen als die Müller in Mitteldeutschland und waren dadurch in der Lage, den Wettbewerb gegen Letztere mit Erfolg aufzunehmen.

Wenn nun aber diese Voraussetzungen und Berechnungen, welche seinerzeit zur Gründung dieser Unternehmungen führten, in Folge der ungünstigen Ernteergebnisse eines Jahres zur Zeit nicht zutreffen, vielmehr vorübergehend der Osten und speziell die Städte Bromberg und Thorn höhere Getreidepreise zahlen als die Müller in Mitteldeutschland, kann dies ohne Weiteres den Anspruch auf staatliche Beihilfe, sei es durch Gewährung eines Nothstandstarifes oder durch sonstige Beihilfen, jedenfalls aber auf Kosten der Allgemeinheit, rechtfertigen, oder müßte nicht die Mühlenindustrie gleich wie alle anderen Industriezweige derartige im Erwerbsleben zeitweilig auf allen Gebieten auftretende ungünstige Konjunkturen aus eigener Kraft zu überwinden suchen?

Jedenfalls würde, wenn eine Staatshülfe angängig und geboten, diese doch so zu vertheilen sein, daß sie in erster Linie den kleinen, weniger kapitalkräftigen und von der schlechten Ernte in der nächsten Umgebung besonders hart betroffenen Müllern zu Gute käme.

Ein Nothstandstarif für Brodgetreide aber würde für die kleineren Mühlen, wie auch die Landwirtschaftskammer für die Provinz Posen und die Zentralstelle der Preussischen Landwirtschaftskammern ausdrücklich hervorheben, nicht nur keinen Nutzen sondern sogar eine Verschlechterung ihrer bisherigen wirtschaftlichen Lage bedeuten. Die großen Mühlen würden zur Aufrechterhaltung ihres bisherigen Betriebes unter Benützung des billigen Tarifes möglichst große Getreidemengen heranziehen und müßten alsdann, da bei den großen Preisdifferenzen auch die weitgehendste Frachtermäßigung zu einem lohnenden Mehlabfahze auf weite Entfernungen nicht ausreichen würde, diese Mengen nunmehr in der näheren oder weiteren Umgebung zum Nachtheile der kleinen Mühlen absetzen.

Aber nicht nur die kleinen Mühlen im eigenen, sondern auch die Müller der Nachbargebiete würden über eine solche einseitige Herabsetzung der Tarife mit Recht Beschwerde führen.

In unserem vorzugsweise auf den Getreidebau angewiesenen Osten sind die Mühlen gleichmäßig über das ganze Land vertheilt; die benachbarten Mühlen haben regelmäßig im Wesentlichen das gleiche Bezugsgebiet, das gleiche Absatzgebiet. Wird dem einen Müller im Bezuge des Getreides eine wesentliche Ermäßigung gewährt, dem benachbarten dieselbe aber vorenthalten, so muß diese Bevorzugung des einen naturgemäß zu einer Schädigung des anderen führen.

Dürfte es hiernach jedenfalls sehr zweifelhaft sein, ob dem Müllereigewerbe in seiner Gesamtheit aus der Ermäßigung der Getreidefrachten ein Nutzen erwachsen wird, entsteht andererseits die weitere Frage, ob nicht andere wichtige Erwerbszweige hierdurch geschädigt werden.

Unter dem ungünstigen Ernteergebniß der letzten Jahre hat in erster Linie die Landwirthschaft selbst zu leiden. Dieselbe hatte im Herbste vorigen Jahres noch über wenn auch im Vergleich zu früheren Jahren geringere Getreidevorräthe zu verfügen, und war es deshalb sehr erklärlich, daß sie wenigstens diese zu einem einigermaßen angemessenen Preise zu verwerthen suchte. Diese Aussicht wäre der Landwirthschaft im Osten aber gänzlich genommen, sobald damals auf Grund des erbetenen Ausnahmetarifses Getreide — besonders aus dem Auslande — in größeren Mengen billig herangezogen, und dadurch die Preise für das wenige heimische Getreide in den Nothstandsbezirken heruntergedrückt worden wären. Die Landwirthschaft befürchtet aber auch noch jetzt, daß die erbetene Frachtermäßigung für Brodgetreide nur zu leicht zu Spekulationszwecken ausgenutzt werden könnte, und daß der Handel besonders bei etwa zeitweise niedrigeren Weltmarktpreisen den Nothstandstarif dazu benutzt, über den augenblicklichen Bedarf hinaus größere Lagerbestände anzusammeln. Auf diese Weise würde aber auch der Erlös aus der hoffentlich guten Ernte dieses Jahres verhängnißvoll beeinflusst werden, und eine weitere Schädigung der Landwirthschaft zu befürchten sein.

Bei der seit Jahren prekären Lage der Landwirthschaft und bei der Bedeutung derselben für das Erwerbsleben des gesammten Ostens muß aber umsomehr darauf gesehen werden, daß nicht durch Tarifmaßnahmen, die doch nur zu Gunsten einer beschränkten Anzahl größerer Mühlen getroffen werden würden, eine weitere Schädigung der Landwirthschaft herbeigeführt wird.

Nicht unerwähnt wollen wir endlich lassen, daß durch die ganz erhebliche Verbilligung der Eisenbahnfrachten und deren Fortgewährung bis zum 1. August d. Js. auch die Interessen der Binnenschifffahrt in hohem Maße beeinträchtigt werden dürften.

Bei den relativ hohen Frachten, zu denen das Getreide bisher Seitens der Eisenbahn befördert wurde, gehörte dieser Artikel mit zu den wichtigeren Verfrachtungsgegenständen der Binnenschifffahrt und bildete somit für diese eine erhebliche Einnahmequelle. Eine Herabsetzung der Getreidefrachten Seitens der Eisenbahn würde deshalb den Klagen der Binnenschiffer über den ihnen von der Eisenbahn bereiteten Wettbewerb nur von Neuem Vorschub leisten.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände vermögen wir in Uebereinstimmung mit den königlichen Eisenbahndirektionen in Danzig und Posen den Antrag auf Einführung eines Nothstandstarifes für Brodgetreide als begründet nicht anzuerkennen.“

Butterbeförderung mit Eiskühlung.

Auf die Butterbeförderung mit Eiskühlung auf der Eisenbahn machte uns Anfang Mai die Direktion zu Königsberg durch nachstehendes Schreiben aufmerksam:

„Auch in diesem Sommer werden die seit 1897 auf der Staatsbahn angestellten Versuche, die als Stückgut aufgegebene Butter während der Beförderung auf der Eisenbahn durch Kühlung mit Eis frisch zu halten, fortgesetzt werden. Die zu diesem Zwecke eingerichteten Wagen haben an den Decken eiserne Behälter, die etwa 700 kg Eis fassen. Die doppelten Decken und Wände dieser Wagen sind mit Isolirschichten versehen, um das Eindringen der warmen Luft von Außen zu verhindern. Im Innern der Wagen sind von Außen sichtbare Thermometer angebracht, um die Innentemperatur mit der Außenwärme vergleichen zu können; auch sind um den Eintritt der warmen Luft während des Oeffnens der Wagen möglichst zu hindern vor den Thüröffnungen Vorhänge angeordnet. Die Wagen sind in Königsberg i/Pr., Insterburg, Lyck und Wormditt stationirt und werden wöchentlich einmal, von Königsberg i/Pr. dreimal nach Berlin laufen. Unterwegs werden auf allen Stationen Zuladungen aufgenommen, auch kann Butter von Stationen der Anschlußstrecken, die von den Eiskühlwagen auf deren Lauf nach Berlin nicht berührt werden, stets zur Beförderung in den Eiskühlwagen ab nächster Anschlußstation aufgegeben werden. Ueber die passendsten Zeiten für die Aufgabe der Butter behufs Beförderung mit Eiskühlung geben sämtliche Eilgut- und Güterabfertigungsstellen der Staatsbahn Auskunft. Die geringe Gebühr, welche zur Deckung der der Eisenbahn für die Eispackung entstehenden Selbstkosten erhoben wird, beträgt (wie im Vorjahre) 20 Pfg. für je angefangene 50 Kilogramm jeder Frachtbrieffendung.

Obwohl die Wagen sich sehr gut bewährt haben, ist die Benützung derselben Seitens der Interessenten trotz einer kleinen Steigerung noch immer eine sehr mäßige zu nennen.

Unseres Erachtens ist dieses zum Theil immer noch auf die Unkenntniß der getroffenen Einrichtung Seitens der Interessenten zurückzuführen.

Wir ersuchen deshalb die Handelskammer ergebenst, auch in diesem Jahre dortseits auf die Bekanntgabe der mit der fraglichen

Beförderungsweise verbundenen Vortheile an die Betheiligten Bedacht zu nehmen.

Die Eisbeipackung beginnt am 15. Mai und endet mit dem 15. September d. Js.“

Rangirgebühr.

Anfang August schrieb uns die Bromberger Eisenbahndirektion: „Mit Rücksicht darauf, daß in Rattowitz und Schoppinitz von den Besitzern der Lagerhäuser pp. für das Anbringen der ungesackten Kleie pp. Sendungen zur Sackung, das Aufstellen der leeren Wagen und das Abholen der Wagen nach erfolgter Auffackung eine Rangirgebühr von 1 Mk. gezahlt wird und diese Gebühr nicht herabgesetzt werden kann, hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Rattowitz zur Beseitigung von Beschwerden beantragt, die für Freiladegleise 3. Zt. bestehende Rangirgebühr (vergl. 3. B. Seite 4 unter I 1 7 des Nachtrages 3 zum Tarifheft 1 für den Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr) allgemein von 50 Pfg. auf 1 Mk. zu erhöhen.

Da die Sackungsstationen Thorn, Rattowitz und Schoppinitz gleichmäßig zu behandeln sein werden und überdies die Gebühr von 50 Pfg. in keinem Verhältniß zu den Leistungen der Eisenbahnverwaltung steht, ist von uns in Aussicht genommen, diese Erhöhung gleichfalls für Thorn eintreten zu lassen. Bevor wir jedoch dieses durchführen, ersuchen wir ergebenst um gefällige Auskunft, ob und welche wesentlichen Bedenken gegen diese an sich ja geringfügige Erhöhung Ihrerseits geltend zu machen sind.

Baldgefälliger Erklärung sehen wir ergebenst entgegen.“

Wir erwiderten darauf unter dem 16. August:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß die beabsichtigte Erhöhung der Rangirgebühr von 50 Pfg. auf 1 Mk. uns durchaus unbillig und unberechtigt erscheint. Wir müssen es zunächst bestreiten, daß die jetzige Gebühr von 50 Pfg. in keinem Verhältniß zu den Leistungen der Eisenbahnverwaltung stehe, denn bei der großen Zahl der Wagen, die täglich zu gleicher Zeit auf dem hiesigen Hauptbahnhofe rangirt werden, muß u. E. die Entschädigung von 50 Pfg. für jeden einzelnen Wagen mehr als ausreichend sein. Da hier jährlich ca. 18—20000 Waggons Kleie umgesackt werden, so erhält die Eisenbahnverwaltung allein aus den Rangirgebühren eine Einnahme von 10000 Mk., wovon wohl ein großer Theil Reineinnahme ist. Es ist ja auch von hier aus bisher nie die Behauptung aufgestellt worden, daß die Gebühr zu gering sei. Wenn in Rattowitz und Schoppinitz die Rangirgebühr 1 Mk. beträgt und dieser Betrag nach

Ansicht der Eisenbahndirektion zu Kattowitz nicht herabgesetzt werden kann, so liegen wahrscheinlich auf diesen Stationen die Verhältnisse anders, indem dort vielleicht das Rangiren mit großen Kosten verbunden ist. Dann erscheint es aber unbillig, auch für Thorn die hier sachlich nicht berechnete höhere Gebühr zu erheben.

Schließlich möchten wir noch bemerken, daß die erhöhte Rangirgebühr schließlich doch von dem endgültigen Empfänger der Futtermittel, den Landwirthen, getragen werden muß, denen man doch soeben erst durch die Verbilligung der Frachten den Bezug der Futtermittel erleichtert hat.

Wir müssen sonach die Königliche Eisenbahndirektion dringend bitten, von der beabsichtigten Erhöhung der für Freiladegleise z. Zt. bestehenden Rangirgebühr abzusehen.“

Annahmefrist für Stückgüter.

Durch Bekanntmachung vom 9. Januar 1902 hatte die Eisenbahndirektion zu Bromberg für verschiedene Direktionen ihres Bezirkes, darunter auch für Thorn und Mocker, eine Verkürzung der Annahmefrist für Stückgüter angeordnet, indem der Schluß der Annahme für Frachtstückgut auf 6 Uhr Nachmittags festgesetzt wurde. Wir theilten darauf der Direktion mit, daß diese Verfügung in den Kreisen der hiesigen Stückgutverlader eine gewisse Erregung hervorgerufen habe und daß zahlreiche Firmen uns dringend gebeten hätten, auf eine Aufhebung dieser Verfügung hinzuwirken. Wir führten dann weiter aus: „Auch wir sind der Ansicht, daß die getroffene Maßregel wenigstens für die Güterabfertigungsstellen Thorn und Mocker nicht wird aufrecht erhalten werden können, und wir würden nicht verfehlt haben, der Königlichen Eisenbahndirektion rechtzeitig unsere Bedenken mitzutheilen, falls uns von der Absicht, die Annahmefrist für Stückgüter zu verkürzen, etwas bekannt gewesen wäre. Was die Verfügung bezweckt, wissen wir ebenfalls nicht; u. E. stellt sie einzig und allein eine Erleichterung für die Eisenbahnverwaltung dar. Die Königliche Eisenbahndirektion hat uns schon vor einigen Jahren, als wir über die unzureichenden Einrichtungen bei der Güterabfertigungsstelle Mocker klagten, ersucht, die Stückgutverlader zu veranlassen, ihre Güter möglichst schon vor 6 Uhr an die Annahmestelle zu bringen. Unser darauf ergangener Hinweis ist ohne Erfolg geblieben, und muß auch erfolglos bleiben, da ja nicht böser Wille der Verlader vorliegt, diese sich vielmehr häufig außer Stande fühlen, ihre Güter früher ansfahren zu lassen. So brauchen z. B. die Spediteure, die die Güter der einzelnen Firmen abrollen, hierzu immerhin einige Stunden, wobei sie noch oft

aus Rücksicht auf ihre Kunden gezwungen sind, längere Zeit auf die Fertigstellung der Kisten pp. zu warten. Sodann ist es bei Nachmittags einlaufenden Bestellungen, die noch am selben Tage erledigt werden sollen, meist gar nicht möglich, die Güter bis 6 Uhr aufzuliefern. Ferner braucht ein Theil der Firmen ihre Gespanne Nachmittags zur Abholung der mit der Uferbahn eingehenden Güter, und die inzwischen zum Versande fertig gestellten Stückgüter können erst dann weggeschafft werden. Schließlich werden aber alle Diejenigen benachtheiligt, die an demselben Nachmittag ihr Gespann zweimal zur Bahn schicken wollen, denn dies läßt sich bei der weiten Entfernung der beiden Bahnhöfe gar nicht durchführen. Wird es sonach schon in ruhigen Zeiten vielen Firmen unmöglich sein, bei Beibehaltung der jetzt eingeführten Dienststunden ihre Güter rechtzeitig aufzuliefern, so wird zu Zeiten lebhaften Verkehrs die Verkürzung der Annahmefrist für die hiesige Geschäftswelt die größten Nachtheile zur Folge haben. Die großen Entfernungen nach beiden Bahnhöfen erschweren an sich das Geschäft schon ganz erheblich, und statt hierin eine Erleichterung zu schaffen, verschlimmert man die Lage noch durch die qu. Verfügung, die u. E. aber nicht aufrecht erhalten werden kann. Wir bitten die Königliche Eisenbahn-Direktion daher dringend, die Verfügung vom 9. Januar wieder aufzuheben. Die Annahmezeit für Stückgüter muß wieder bis auf 7 Uhr Abends ausgedehnt werden und zwar mit der Maßgabe, daß alle Güter, die bis 7 Uhr am Güterboden eingetroffen sind, auch abgefertigt werden. Damit dies jedoch für den Verkehr auch von wirklichem Nutzen ist, müssen alle Abends aufgelieferten Güter mit den nächsten Zügen zur Versendung gelangen, was sich nöthigenfalls durch eine geringfügige Späterlegung der Güterzüge erreichen läßt."

Sonntagsfahrarten.

Unter dem 22. Februar 1902 richteten wir an den Herrn Eisenbahnminister folgende Eingabe:

„Ew. Excellenz ist von der Handelskammer in Kottbus unter dem 30. Dezember die Bitte unterbreitet worden, anzuordnen, daß die an Sonn- und Feiertagen gelösten einfachen Fahrarten zur freien Rückfahrt an demselben Tage berechtigen. Würde dieser Antrag angenommen, so müßten daraus dem Verkehr mannigfache Vortheile erwachsen, u. E. würde auch die Eisenbahnverwaltung selbst finanziellen Nutzen davon haben, weshalb wir den Antrag nur auf das Wärmste unterstützen können. Daß an den Sonntagen ein größeres Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, ist ja nur zu natürlich, doch

kann es leider wegen der Höhe der Fahrpreise, die namentlich die Ausflüge ganzer Familien zu hoch belasten, keine hinreichende Befriedigung finden. Nun sind ja allerdings an verschiedenen Orten Sonntagsfahrkarten zu billigen Preisen eingerichtet, doch leider nur in allzu beschränkter Weise, denn einmal werden überhaupt nur noch wenige solcher Karten ausgegeben, ferner aber auch u. W. nur für die Fahrt von Städten nach in der Nähe befindlichen Ausflugsorten, und auch in diesen Fällen muß ein bereits entwickelter lebhafter Verkehr nachgewiesen werden. In unserem Bezirke sind solche Ausflugsorte nur in recht geringer Zahl vorhanden, sodaß wir mit Aussicht auf Erfolg nur wenige Sonntagsfahrkarten beantragen könnten, wenn das jetzige Prinzip beibehalten wird. In den Städten besteht jedoch nicht nur das Bedürfniß, Sonntags sich in landschaftlich schönen Gegenden zu erholen, sondern man will auch einmal benachbarte Städte aufsuchen, ebenso wollen dies aber auch die Bewohner ländlicher Gegenden, denn das Erholungsbedürfniß ist doch im Grunde ein Bedürfniß nach Abwechslung. Wird nun die beantragte Fahrtverbilligung eintreten, so wird das jetzt wegen der Höhe der Fahrpreise noch schlummernde Verkehrsbedürfniß wach werden, und nach einigen Jahren wird auch der anfänglich durch die Verbilligung wohl zu erwartende Verlust zu einem Gewinn für die Eisenbahnverwaltung umschlagen. Für den Osten würde aber die aus diesem lebhafteren Verkehr resultirende engere Verknüpfung von Stadt und Land gerade im Interesse des Deuthums von höchstem Nutzen sein, auch würden die zunächst an Sonntagen angeknüpften Beziehungen auch an den Wochentagen einen regeren Verkehr zur Folge haben und auch in geschäftlicher Hinsicht günstig wirken. Die Fahrtverbilligung dürfte auch bei den Landwirthen keinerlei Bedenken erregen, ihnen vielmehr nur willkommen sein, denn auch den Landarbeitern würde es dann leichter möglich sein, an Sonntagen ihre Einkäufe in der Stadt zu machen und dort auch an städtischen Vergnügungen Theil zu nehmen, wodurch für Viele jeder Grund für eine Abwanderung wegfallen würde. Die Einführung der Fahrtverbilligung ist schließlich um so leichter möglich, als sich die Herstellung besonderer Fahrarten erübrigt.

Wir schließen uns daher dem Antrage der Handelskammer zu Kottbus an und bitten Ew. Excellenz gehorsamst, anordnen zu wollen,

daß die an den Sonn- und Feiertagen gelösten einfachen Fahrkarten zur freien Rückfahrt an demselben Tage berechtigen.“

2. Wasserstraßen.

Holzhasen.

In unserem letzten Jahresbericht theilten wir bereits mit, daß wir von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aufgefordert worden waren, eine Erklärung der Gesellschaft zur Förderung des Holzhasenbaues in Thorn, G. m. b. H., darüber herbeizuführen, ob und unter welchen Bedingungen sie zur Herstellung und Unterhaltung des Holzhasens nach dem vorliegenden Projekte bereit sei, insbesondere welche Beiträge sie vom Staate beanspruche und welche Rechte sie ihm als Gegenleistung hierfür einzuräumen bereit sei. Wir bringen diese Erklärung, deren Inhalt wir im Vorjahre schon kurz erwähnt haben, hiermit zum Abdruck, da sich die darin niedergelegten Anschauungen und Wünsche vollständig mit den unsrigen decken:

„Ew. Excellenz haben im Oktober v. Js. die Handelskammer zu Thorn aufgefordert, eine Erklärung unserer Gesellschaft darüber herbeizuführen, ob und unter welchen Bedingungen wir zur Herstellung und Unterhaltung des Holzhasens nach dem vorliegenden Projekt bereit wären, insbesondere welche Beiträge wir vom Staate beanspruchten und welche Rechte wir ihm als Gegenleistung hierfür einzuräumen gedächten. Da nun der Hasen, wie aus den früheren Verhandlungen hervorgeht, nicht sofort in dem in dem Projekte vorgesehenen Umfange ausgebaut werden soll, und da ferner in dem ersten Projekte etwas zu wenig Rücksicht auf die Schneidemühlen, die sich dort ansiedeln werden, genommen war, so erschien es uns erforderlich, zunächst feststellen zu lassen, in welcher Art und in welchem Umfange die erste Ausführung des Hasens vorzunehmen wäre, und welche Kosten dieses kleinere Projekt verursachen werde. Diese Umarbeitung wurde Herrn Landmesser Böhmer, der auch das ursprüngliche Projekt angefertigt hat, übertragen, und auf unseren Wunsch gestattete der Chef der Weichselstrombauverwaltung, Herr Oberpräsident von Gofzler, daß der königliche Wasserbauinspektor in Thorn, Herr Baurath Niese, die Leitung und Beaufsichtigung der neuen Entwurfsarbeiten übernehme. Die Umarbeitung ist vor Kurzem vollendet worden, und wir haben das neue Projekt, das durch Eintragung in das alte hergestellt wurde, nebst Erläuterungsbericht und Kostenanschlag gemäß der hohen Verfügung vom 20. Oktober v. Js. Herrn Oberpräsidenten von Gofzler mit diesem Schreiben übersandt. In diesem Projekte wird vor Allem unserem Wunsche nach Schaffung umfangreicher Plätze für holzindustrielle Anlagen Rechnung getragen, auch erscheint der Umfang des Hasens, für die nächste Zeit jedenfalls, ausreichend. Die Gesamtkosten, bei

denen aber die Verlängerung des Nessauer Niederungsdeiches und der Ankauf der Korzenieckämpe mit berücksichtigt worden sind, werden sich auf 3000000 Mk. belaufen, und es wird damit ein Hafenbecken geschaffen werden, das im Nothfalle 230 Traften aufnehmen kann.

Wenn der Hafen zur Ausführung kommen soll, müssen vorher alle diejenigen Bedingungen erfüllt werden, unter denen die landespolizeiliche Genehmigung zum Bau des Holzhafens erteilt worden ist. Es wurden damals dem Hafenbauunternehmer folgende Bedingungen auferlegt:

- „1. Der hochwasserfreie Schutzdeich des Holzhafens muß in seiner ganzen Länge in einer Entfernung von 1100 Meter vom projektirten linksseitigen Deiche der Nessauer Niederung liegen.
2. Der Hafendeich darf nicht über die Flucht mit dem Deichvorsprung oberhalb des fiskalischen Hafens zu Alt-Thorn hinausgehen.
3. Die Durchlage des alten Weichselarmes kann unter der Bedingung weggelassen werden, daß der alte Wasserlauf mit den vorhandenen und unterzubringenden Bodenmassen zugeschüttet wird.“

Diesen Forderungen ist in dem umgearbeiteten Projekte, wie aus den Zeichnungen und dem Erläuterungsberichte hervorgeht, Genüge geleistet worden. Unter Nr. 4 wird jedoch folgende Bedingung auferlegt:

„Der Unternehmer des Holzhafenbaues bei Thorn ist verpflichtet, auf Verlangen der Deichaufsichtsbehörde den Weichselstromdeich der Nessauer Niederung bis 26,25 Kilometer der Weichselstromkarte in den Abmessungen und Formen des bereits ausgeführten Nessauer Deiches auf seine Kosten weiterzuführen.“

Ohne Zweifel wird durch den Bau des Holzhafendeiches die Gefährdung der gegenüberliegenden, nicht eingedeichten Niederung zunehmen, und die Deichaufsichtsbehörde wird daher die Fortführung des Nessauer Niederungsdeiches sicherlich verlangen. Das Hochwasser vom Jahre 1899 hat jedoch deutlich erwiesen, daß die Fortführung dieses Deiches auch ohne den Hafenbau erforderlich ist, wenn die Nessauer Niederung wirklich ausreichend geschützt werden soll. Der Bau liegt daher in erster Linie im Interesse der Niederungsbewohner, sodann aber auch im Interesse des Strombauaufstus, da der Deich zur Regulirung des Stromes beiträgt. Die Kosten dieses Deiches sind daher vom Staate zu übernehmen, der ja einen Theil davon auf die Interessenten wird abwälzen können.

Ebenso muß aber der Hafengebäudeunternehmer von der unter Nr. 5 aufgestellten Bedingung freigemacht werden. Diese lautet:

„Da durch die beabsichtigte Einschränkung des Hochwasserprofils die Gefährdung der Korzenieckämpe 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 Hafengebäudes für die Beseitigung dieser Wohnstätten zu sorgen und neben dem Ersatz für etwaige Wirthschafterschwernisse die Eigenthümer der auf der Korzenieckämpe belegenen Ländereien, welche in Folge des Hafengebäudes einem stärkeren Stromangriffe ausgesetzt werden, entsprechend zu entschädigen.“

Die Bewohner der Korzenieckämpe sind bereits jetzt bei Hochwasser und Eisgang derart bedroht, daß ihre Uebersiedelung schon vor Jahren von der königlichen Staatsregierung ins Auge gefaßt worden ist, und die fortschreitende Stromregulirung wird die Wohnbarkeit der Kämpe binnen Kurzem gänzlich aufheben. Dazu kommt noch, daß der Holzhasendeich vom Strombaufiskus jedenfalls gebaut werden muß, um die an dieser Stelle befindliche übermäßige Stromverbreiterung zu beseitigen. Da der Hasendeich also im Interesse der Stromregulirung doch gebaut werden muß, so liegt es auch dem Staate ob, die Kämpe anzukaufen, ebenso wie natürlich auch die Kosten des Hasendeiches vom Staate zu tragen sind.

Von den 3 Millionen Mark betragenden Gesamtkosten des Holzhafens sind daher von vornherein abzusehen und, da sie hauptsächlich zur Stromregulirung Verwendung finden, auf Rechnung des Staates zu übernehmen:

1. Die Kosten der Fortführung des Messauer Deiches mit	132000 Mk.
2. Die Kosten für den Ankauf der Korzenieckämpe mit	262000 "
3. Die Kosten für den Holzhasendeich mit etwa	306000 "
	zusammen 700000 Mk.

Es wären daher für den Hafen selbst noch 2300000 Mk. aufzubringen.

Die königliche Staatsregierung hat ja nun wiederholt zu erkennen gegeben, daß sie dem Holzhasenprojekte wohlwollend gegenüberstehe und nicht abgeneigt sei, einen namhaften Beitrag aus Staatsmitteln zu gewähren. In der That ist ja auch das allgemeine öffentliche Interesse an dem Holzhasenbau so groß, daß die Thorner Handelskammer mit Recht die Ausführung des Werkes durch den Staat allein befürworten konnte. Der Hafen soll ja in erster Linie Sicherheitshafen

sein, und dieser Aufgabe wird er in vollem Umfange gerecht werden. Daß die Staatsverwaltung für die Beschaffung sicherer Schiffs Liegeplätze bei Hochwasser und Eisgang zu sorgen hat, haben ja Ew. Excellenz in dem Sr. Majestät dem Kaiser und König kürzlich erstatteten Bericht über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen ausdrücklich angeführt. Derselbe Grundsatz muß natürlich auch für die Flöße gelten, die ja durch Hochwasser viel ernstlicher gefährdet werden, als die Schiffe, wie dies wiederholte Eingaben an das königliche Staatsministerium gezeigt haben, in denen über die Schäden, die den Traften durch das schutzlose Umherliegen auf dem Strome erwachsen, geklagt wird, Schäden, die in einem einzigen Sommer (1899) für die Weichseltraften bei Thorn gering gerechnet 195000 Mk. betragen. Gegen solche Nachtheile müssen die hier eingehenden Hölzer geschützt werden, zumal da sie ja zum großen Theil deutsches Kapital darstellen oder, soweit dies nicht der Fall ist, wenigstens mit deutschem Geld beliehen sind. Da wir ferner das ausländische Holz unbedingt gebrauchen, so müssen wir auch dafür sorgen, daß sich der Import möglichst glatt vollziehe, da im letzten Grunde sonst immer wir selbst die Schäden zu tragen haben werden. Nun wird ein Holzhafen bei Thorn aber nicht nur den eingehenden Traften eine sichere Zufluchtsstätte bieten, sondern auch der Schifffahrt erheblichen Nutzen bringen, da die Schiffe jetzt durch das Festmachen der Traften auf freiem Strome häufig behindert und beim Losreißen der Hölzer schwer bedroht sind; auch wird durch das Festliegen der Flöße auf der Weichsel die Bildung schifffahrtshindernder Sandbänke befördert. Selbst die Weichselfischer haben sich schon darüber beklagt, daß sie durch die Traften, die an den Ufern anlegen, in der Ausübung ihres Gewerbes gestört werden, und die Beschädigungen der Bühnenwerke durch die Traften sind Ew. Excellenz wohl aus den Berichten der Weichselstrombauverwaltung bekannt. Alle die angeführten Nachtheile würde ein Holzhafen bei Thorn beseitigen, sodaß seine Herstellung im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit auf der Weichsel absolut nothwendig erscheint. Würde er nun so gebaut werden, daß er nur als Sicherheitshafen für die Traften zu dienen hätte, so ließe er sich kaum mit geringeren Kosten herstellen, als wenn gleichzeitig auch für die Interessenten des Holzhandels und der Holzindustrie vorgesorgt werden würde. Allerdings hoffen wir ja, daß im Anschluß an den Hafen auch eine von Jahr zu Jahr wachsende Holzindustrie hier entstehen wird, aber gerade hierin läge ja wiederum ein hervorragendes öffentliches Interesse, denn damit würde das dankenswerthe Bestreben einer

hohen Staatsregierung, die wirthschaftlichen Verhältnisse des Ostens zu heben, erfolgreich sein. Mit der Hebung der wirthschaftlichen Lage wäre aber auch eine Förderung des Deutchthums verbunden, denn die Unternehmer, die sich hier ansiedeln werden, sind wohl durchgehends Deutsche, und diese werden auch größtentheils deutsche Beamte anstellen. Dabei wird es sich ja nicht nur um Schneidemühlen handeln, sondern es werden auch andere Fabriken gegründet werden, worin das Holz weiter verarbeitet wird, sodaß sich hier bald ein umfangreiches, rein deutsches Gemeinwesen entwickeln muß. Für ein solch segensreiches Unternehmen müssen aber auch staatliche Mittel flüssig gemacht werden, wie dies für ähnliche Zwecke an anderen Orten unseres Ostens bereits geschehen ist. Der Hafen verdient nicht nur als Sicherheitshafen sondern auch als Industriebahnhof die Unterstützung des Staates, und es wäre deshalb bei seiner voraussichtlich guten Rentabilität das Beste, wenn der Staat den Bau ganz allein übernehmen würde. Wir bitten Ew. Excellenz ganz gehorsamst, hierfür einzutreten, da dies auch am Schnellsten zum Ziele führen würde. Sollte dies jedoch nicht zu erreichen sein, so müßte der Staat wenigstens einen großen Theil der Kosten übernehmen. Wir halten einen staatlichen Zuschuß von 1 Million Mk. für sehr gering, jedenfalls aber für das Mindeste. Dieser recht geringe Zuschuß könnte noch dazu vom Staate um so unbedenklicher gegeben werden, als dafür, wie wir später nachweisen werden, voraussichtlich eine jährliche Verzinsung von $3\frac{1}{2}$ % gegeben werden könnte, sodaß man von einem Opfer des Staates eigentlich gar nicht reden kann.

Es blieben dann noch 1300000 Mk. zu beschaffen. Aus dem Verkauf des Grund und Bodens für die Anlage holzindustrieller Etablissements, wofür etwa 50 Hektar zur Verfügung stehen, hoffen wir gegen 300000 Mk. zu lösen. Da der Verkauf dieser Ländereien jedoch nur nach und nach erfolgen wird, der Unternehmer des Hafenbaues aber vor Beginn der Bauausführung der Landespolizeibehörde den Nachweis zu liefern hat, daß ihm der Betrag der anschlagsmäßigen Kosten des Baues zur Verfügung steht, so müßten auch diese 300000 Mark zunächst vom Staate vorgeschossen werden, welche Summe dann verzinst und allmählich je nach Verkauf des Baurains zurückgezahlt werden würde.

Der noch verbleibende Rest von 1 Million Mk. wäre dann aus Privatkreisen aufzubringen, und hierfür zu wirken würde vor allen Dingen unsere Aufgabe sein. Die Aufbringung der Gelder hätte in erster Linie durch Gründung einer Aktiengesellschaft zu erfolgen, wobei

zunächst die Holzinteressenten als Aktionäre ins Auge zu fassen wären. Nicht nur von der Stadt Thorn und hiesigen Schneidemühlenbesitzern, sondern auch von denjenigen Holzindustriellen, die sich später am Holzhafen ansiedeln wollen, werden namhafte Beträge gezeichnet werden, doch werden auch andere Kreise sich anschließen, da ja eine gute Verzinsung mit absoluter Sicherheit zu erwarten steht. Wie groß der Gesamtbetrag werden wird, läßt sich nicht voraussagen, doch wird man auf 3—400 000 Mk., die auch als Grundlage ausreichen werden, rechnen können. Die fehlenden 6—700 000 Mk. müßten dann durch Ausgabe von Obligationen beschafft werden, von denen wohl der Bauunternehmer einen Theil übernehmen würde, auch könnte uns vielleicht, wofür wir Ew. Excellenz Vermittelung anrufen, die Beschaffung durch die Preussische Seehandlung erleichtert werden. Die Bausumme von 3 000 000 Mk. würde sich sonach aus folgenden Beträgen zusammensetzen:

Vom Staate aufzuwenden für den Bau des Neßauer Deiches, des Hafendeiches und den Ankauf der Korzenieckämpfe	4 700 000 Mk.
Staatlicher Zuschuß	1 000 000 "
Erlös aus dem Baugrund (vorläufig vom Staate auszuliegen)	300 000 "
Aktienkapital	300 000 "
Obligationen	700 000 "
	<hr/>
	3 000 000 Mk.

Um feststellen zu können, ob die zum Hafenbau aufzuwendenden Beträge, wofür ja nur 2 300 000 Mk. in Anrechnung gebracht werden dürfen, da ja 700 000 Mk. im Interesse der Stromregulirung Verwendung finden, sich rentieren werden, sind zunächst die nothwendigen Ausgaben anzuführen. In erster Linie müssen die Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb des Hafens gedeckt werden, wofür in früheren Eingaben die hiesige Handelskammer 30 000 Mk. angesetzt hatte. Dieser Betrag erscheint uns zu gering, denn wenn in den ersten Jahren auch wenig Unterhaltungskosten aufzuwenden sind, so muß doch auf die von Zeit zu Zeit vorzunehmenden Baggerarbeiten Rücksicht genommen, auch müssen ja die Gehälter für einen Hafenmeister nebst Gehülfsen sowie für einen kaufmännischen Leiter in Rechnung gezogen werden. Wir glauben deshalb, daß man für Betrieb und Unterhaltung eine jährliche Ausgabe von 45 000 Mk. ansetzen muß, was aber auch ausreichend erscheint.

Für Verzinsung der Obligationen werden $4\frac{1}{2}\%$ hinreichen, um sie al pari begeben zu können, wozu noch 1% Amortisation tritt, sodaß für Verzinsung und Amortisation der Obligationen $5\frac{1}{2}\% = 38500$ Mk. aufzuwenden wären.

Den Aktionären müßte man eine Verzinsung von 5% in Aussicht stellen. Da auch die Aktien mit 1% zu amortisiren wären, hätte man im Ganzen $6\% = 18000$ Mk. hierfür aufzubringen.

Wir nehmen an, daß die Königliche Staatsregierung damit einverstanden sein wird, erst diese 3 Posten in der vorstehenden Reihenfolge aus den Einnahmen zu decken, ehe man für den staatlichen Zuschuß von 1 Million Mk. eine Verzinsung gewährt, die mit $3\frac{1}{2}\%$ ausreichend bemessen erscheint. Eine Amortisation dieses Betrages ist nicht erforderlich, da ja der Hafen nach Amortisation der Obligationen und des Aktienkapitals in den Besitz des Staates übergehen soll.

Durch die Einnahmen müßten also gedeckt werden:

Unterhaltung und Betrieb	45000 Mk.
Verzinsung und Amortisation der Obligationen	38500 "
Verzinsung und Amortisation des Aktienkapitals	18000 "
Verzinsung des Staatszuschusses	<u>35000 "</u>
	zusammen 136500 Mk.

Welche Einnahmen sind nun aus dem Hafen zu erwarten? Mit Sicherheit läßt sich dies nun natürlich nicht, wie bei keinem Unternehmen, voraussagen, und die Beurtheilung ist in dem vorliegenden Falle besonders schwierig, da der Thorner Holzhafen etwas ganz Eigenartiges ist, sodaß die übrigen in Deutschland bestehenden Holzhäfen zum Vergleich nicht herangezogen werden können. Wenn man sich aber der jedes Jahr erneut auftretenden Klagen über das Fehlen eines Sicherheitshafens bei Thorn erinnert und der vielfachen Schäden, die durch dieses Fehlen den Holztransporten erwachsen sind, so kann man wohl mit größter Wahrscheinlichkeit auf eine durchgängig recht gute Belegung des Hafens rechnen; zumal da er ja nicht sofort in dem zuerst geplanten größeren Umfange angelegt werden soll.

Wenn man sich fragt, welche Trakten den Hafen benutzen werden, so kommen 5 Kategorien in Betracht, die alle in dem Hafen kürzere oder längere Zeit festmachen müssen:

1. Diejenigen Trakten, die von den sich am Hafen niederlassenden Schneidemühlen aufgeschnitten werden;
2. die unverkauft hierher kommenden Hölzer, bei denen es noch unbestimmt ist, ob sie hier abgesetzt werden oder nach Schulitz,

Bromberg und darüber hinaus oder nach Danzig verflößt werden müssen;

3. diejenigen Traften, die nach dem Westen verflößt werden sollen, wegen Ueberfüllung des Brahnauer Hafens aber vorläufig auf der Weichsel bleiben müssen;
4. diejenigen Traften, die noch unverzollt auf der Weichsel stehen und vom Hochwasser bedroht sind. Bei den eingeführten Hochwassermeldungen werden sie stets Zeit finden, sich vor der drohenden Gefahr in den Hafen zu flüchten.
5. Diejenigen Traften, die im Spätherbst hier ankommen und wegen der Eisgefahr nicht weitergehen und deshalb hier überwintern.

Die Größe einer Tracht schwankt zwischen 2200 und 3600 Quadratmeter, sodaß man als Durchschnittsgröße wohl 3000 Quadratmeter annehmen kann. Nun stehen zur Bergung von Traften in dem Hafen nach dem Erläuterungsbericht folgende Flächen zu Gebote:

1. Haupthafenfläche mit 45 Hektar zur Aufnahme von 150 Traften					
2. Todter Weichselarm „ 3 „ „ „ „ 10 „	3	„	„	„	10
3. Hafenstraje „ 17 „ „ „ „ 56 „	17	„	„	„	56
4. Hafeneinfahrt „ 4 „ „ „ „ 13 „	4	„	„	„	13

insgesammt 69 Hektar zur Aufnahme von 229 Traften.

1 und 2 werden ständig ohne Störung des Hafensbetriebes belegt werden können, im Nothfalle, also besonders bei drohendem Hochwasser werden noch etwa 70 Traften mehr in dem Hafen Platz finden.

Wir sind in Uebereinstimmung mit den von uns befragten Sachverständigen zu der Ueberzeugung gelangt, daß im Sommer und Herbst, 26 Wochen hindurch, im Durchschnitt 160 Traften im Hafen liegen werden, während die Zahl der Traften im Winter und Frühling sehr gering gerechnet durchschnittlich etwa 50 betragen dürfte.

Was nun die Höhe des zu erhebenden Lagergeldes angeht, so ist vor Allem darauf Rücksicht zu nehmen, daß eine Rentabilität des Hafens gewährleistet wird, ohne daß man die Hölzer zu stark belastet. Wir können natürlich hier keinen genauen Tarif aufstellen, denn es wird Sache der Hafengesellschaft sein, in Gemeinschaft mit der königlichen Staatsregierung einen solchen Tarif auszuarbeiten, der ja auch nicht von vornherein ständig festzulegen wäre, sondern je nach den damit gemachten Erfahrungen abgeändert werden müßte. Gewiß darf nicht von allen Hölzern der gleiche Satz erhoben werden, und man wird z. B. die für die am Hafen liegenden Schneidemühlen bestimmten Traften, da sie ja stets längere Zeit liegen bleiben müssen, etwas

geringer besteuern, damit die Konkurrenzfähigkeit dieser Unternehmungen nicht leide. Dagegen könnten die vorübergehend Schutz suchenden Hölzer mit höheren Beträgen herangezogen werden, da für sie der in dem Schutz liegende Vortheil auch viel größer ist. Wir verweisen hierbei auf den Bericht der Handelskammer zu Thorn vom Jahre 1899, worin ausgeführt wird, daß während des damaligen Hochwassers ein Transport von 5 Trasten während 12 Tagen bei Thorn 3410 Mk. Unkosten hatte, also für eine Trast fast 700 Mk.

Für eine vorläufige Rentabilitätsberechnung kann jedoch nur ein Durchschnittssatz in Ansatz gebracht werden, und wir haben diesen Satz in Uebereinstimmung mit allen von uns befragten Interessenten auf 30 Mk. wöchentliches Lagergeld für 1 Trast angesetzt. Da eine Trast durchschnittlich 25000 Kubikfuß enthält, so würde ein wöchentliches Lagergeld von 30 Mk. für einen Kubikfuß 0,12 Pfg. ausmachen, eine Belastung, die von dem Holze sicherlich getragen werden könnte. Dieser Satz würde aber auch genügend sein, um eine Rentabilität des Hafens herbeizuführen, denn es würde dann als Lagergeld eingehen:

im Sommer und Herbst: $160 \cdot 30 \cdot 26 = 124800$ Mk.

im Winter und Frühling: $50 \cdot 30 \cdot 26 = 39000$ „

zusammen 163800 Mk.

Daß unsere Berechnung einigen Anspruch auf Richtigkeit hat, geht aus der nachstehenden, unabhängig von uns durch einen Sachverständigen angefertigte Aufstellung hervor:

Juni, Juli, August, September

ca. 18 Wch. 160 Trasten à 30 Mk. = 86400 Mk.

Oktober, November „ 9 „ 120 „ „ „ „ = 32400 „

Dezember, Januar „ 9 „ 90 „ „ „ „ = 24300 „

Februar, März „ 8 „ 60 „ „ „ „ = 14400 „

April, Mai „ 8 „ 30 „ „ „ „ = 7200 „

164700 Mk.

Eine gewisse Einnahme wird auch noch aus den Lagerplätzen für Holz erwachsen, und wir setzen sie, sehr mäßig, mit 4200 Mk. an, sodasß die Gesamteinnahmen 168000 Mk. betragen würden gegenüber einer nothwendigen Ausgabe von 136500 Mk.

Ueber die Verwendung der Ueberschüsse würde ja wohl erst später zu bestimmen sein. Zunächst wird man einen Theil zur Bildung eines Reservefonds verwenden, sodann würde es empfehlenswert sein und einen Anreiz zur Aktienzeichnung bieten, wenn man den Aktionären eine Superdividende in Aussicht stellen könnte. Der dann noch verbleibende Rest könnte zur schnelleren Tilgung des Privatkapitals Ver-

wendung finden, wodurch der Staat rascher in den Besitz des Hafens gelangen würde.

Wir sind der Meinung, daß die angeführten Vorschläge für den Staat sehr günstig sind, denn abgesehen von den 700000 Mk., die in der Hauptsache der Stromregulirung dienen sollen, und abgesehen von den 300000 Mk., die nur für die ersten Jahre vom Staate ausgelegt und bis zur Rückzahlung nach Verkauf der Baustellen verzinst werden sollen, hätte der Staat für das große Werk, das die Sicherung der Flößerei und Schifffahrt, Hebung der Industrie und Förderung des Deutschthums zur Folge haben wird, nur 1 Million Mk. herzugeben, und auch dieser Betrag würde mit $3\frac{1}{2}$ % verzinst werden, sobald dies die Einnahmen gestatten, was aber wohl ausnahmslos der Fall sein dürfte. Nach Amortisation des Privatkapitals, also in etwa 40 Jahren, würde der Hafen nebst dem bis dahin angesammelten Reservefonds in den Besitz des Staates übergehen. Diesen Vortheilen gegenüber zweifeln wir nicht, daß die Königliche Staatsregierung selbst die von uns vorgeschlagenen Summen als das Mindeste betrachten wird, was der Staat zu dem Holzhasenbau leisten muß.

Im Interesse einer beschleunigten Durchführung des Projectes wird es nun nöthig sein, möglichst bald einen Beschluß der Königlichen Staatsregierung herbeizuführen, wonach die für den Hasenbau vom Staate aufzuwendenden Kosten in den nächsten Etat aufgenommen werden. Ist dies geschehen, so dürfen wir mit Sicherheit darauf rechnen, daß der Landtag die Vorlage bei dem klar zu Tage liegenden öffentlichen Interesse annehmen wird, und wir sind auch dann schon in den Stand gesetzt, die erforderlichen Schritte zur Beschaffung des Privatkapitals zu thun, sodaß die Bauausführung sofort beginnen kann, wenn der Landtag die Ausgaben bewilligt haben wird.

Wir bitten Ew. Excellenz ganz gehorsamt, möglichst bald einen Beschluß der Königlichen Staatsregierung über die Hergabe einer staatlichen Unterstützung zum Bau des Holzhasens bei Thorn hochgeneigtest herbeizuführen zu wollen."

Als Ergänzung zu dieser Erklärung übersandte die Gesellschaft dem Herrn Minister noch folgendes Schreiben:

"Ew. Excellenz gestatten wir uns, zu einigen Punkten unserer unter dem 30. v. Mts. eingereichten Erklärung zur Beseitigung von Bedenken, die etwa noch gegen unser Project erhoben werden könnten, nähere Erläuterungen hinzuzufügen.

So hatten wir angegeben, daß man für Betrieb und Unterhaltung des Hafens eine jährliche Ausgabe von 45000 Mk. ansetzen müsse und daß diese Summe auch ausreichend erscheine. Wir hielten es für nöthig, hierüber einen genauen Anschlag entwerfen zu lassen und geben diesen in der Anlage wieder. Die Veranschlagung ergibt die von uns angegebene Summe von 45000 Mk., doch ist leicht zu ersehen, daß dies eine Höchstziffer bedeutet, die nur in einzelnen Jahren erreicht werden wird, während in anderen Jahren erhebliche Ersparnisse gemacht werden können. So ist vor Allem die unter Titel I angeführte Ausgabe von 21000 Mk. schon an sich sehr hoch bemessen, und es kommt noch hinzu, daß die darunter angeführten Arbeiten nicht in jedem Jahre, speziell nicht in den ersten Jahren nach Fertigstellung des Hafens nöthig sein werden. Auch sonst sind die einzelnen Posten reichlich veranschlagt, sodaß man auch in den ungünstigsten Jahren mit dem verfügbaren Gelde auskommen muß.

Ferner hatten wir in unserer Eingabe hervorgehoben, daß der Hafen in erster Linie Schutzhafen sein solle und daß er dieser Aufgabe voll entsprechen werde. Nun sind allerdings an dem Hafen gleichzeitig umfangreiche Plätze für holzindustrielle Anlagen vorgesehen, und es bliebe nachzuweisen, daß hierunter die Aufnahmefähigkeit für schutzbedürftiges Holz nicht dadurch leidet, daß die für die Schneidemühlen bestimmten Trasten zu viel Raum wegnehmen. Wir müssen zunächst vorausschicken, daß wir es für unsere Pflicht hielten, dafür einzutreten, daß der Hafen gleichzeitig auch der Holzindustrie dienen kann, denn es wird einmal der Hafensbau dadurch verbilligt, da die ausgebagerte Erde mit den geringsten Kosten weggeschafft werden kann, wenn man sie zur Einebnung des für die Schneidemühlen bestimmten Baugeländes gebraucht und ferner erhalten wir mit der Anlage von Schneidemühlen, die so günstig wie möglich für die Beschaffung ihres Holzvorrathes liegen, etwas wirtschaftlich durchaus Nützliches, ja für die Hebung unseres Wirthschaftslebens Nothwendiges, wie wir dies nicht nur in unserer letzten, sondern auch in früheren Eingaben wiederholt ausgeführt haben.

Dabei werden die für die Schneidemühlen bestimmten Borräthe selbst bei einer recht günstigen Entwicklung unserer Holzindustrie immer nur sehr wenig Raum einnehmen. Nach den von uns vorgenommenen Ermittlungen verarbeitet das größte Bromberger Holzwerk jährlich etwa 100 Trasten zu 25000 Kubikfuß und es hat bei dieser Verarbeitung ständig höchstens 15 Trasten vorräthig liegen. Wenn wir nun annehmen — und dies erscheint schon sehr hoch, — daß sich an dem Hafen vier

Werke dieser Größe ansiedeln werden, so würden sie einen ständigen Holzvorrath von höchstens 60 Trachten brauchen. Es blieb daher in dem Hauptbassin und dem alten Weichselarm noch Raum für 100 Trachten, die hier geschützt ihren Weitertransport abwarten könnten. Es fragt sich nun, wieviel Trachten im Falle der Meldung plötzlichen Hochwassers noch auf der Weichsel vom Hafeneingange stromaufwärts sich befinden würden. Zu den zwischen Schillno und Hafen liegenden Trachten kämen noch diejenigen, die vor Eintritt des Hochwassers in Schillno abgefertigt werden und herunterschwimmen können. In Schillno können nun an einem Tage höchstens 25 Trachten abgefertigt werden und da zwischen Hochwassermeldung und Eintritt des Hochwassers etwa 3 Tage vergehen, so wäre auf $3 \cdot 25 = 75$ Trachten zu rechnen, die der Hafen noch aufzunehmen hätte, und diese würden in der Hafenstraße und der Hafeneinfahrt Platz finden. Es werden sonach, selbst wenn der Hafen den größten Vorrath für die Schneidemühlen birgt, darin noch 170 Trachten Unterkunft finden können. Die Gesamtmenge der Trachten aber, die im Hafen bessere Konjunkturen abwarten, zwischen Hafen und Grenze auf der Weichsel lagern und nach Meldung des Hochwassers noch in Schillno abgefertigt werden, wird nach unserer festen Ueberzeugung zu keiner Zeit die Zahl 170 erreichen.

Der Hafen wird sonach auch bei ungünstigsten Verhältnissen seine Aufgabe als Sicherheitshafen erfüllen, und man könnte ja für den äußersten Nothfall die Schneidemühlen verpflichten, ihre Trachten übereinander zu stapeln, wie dies einige Schneidemühlen bei Bromberg thun, die 3—4 Trachten übereinander legen.

Wir glauben, daß wir mit diesen Ausführungen auch die letzten Bedenken gegen das Hafenprojekt beseitigt haben, und bitten Ew. Excellenz nochmals gehorsamst, möglichst bald die Einstellung des zu gewährenden Staatszuschusses in den nächsten Etat hochgeneigtest verfügen zu wollen.“

Unter dem 23. Oktober erhielten wir von dem Vorstande der hiesigen Wasserbauinspektion folgende Anfrage:

„Ich bitte um gefällige, wenn möglich, baldige ungefähre Angabe der Schäden, welche die diesjährigen Hochwasser den Flößen auf der Strecke zwischen Thorn und Brahemünde zugefügt haben.

Gleichzeitig bitte ich um Mittheilung, welche Zeit ein Floß bei mittleren Wasserverhältnissen gebraucht, um von der Grenze nach Brahemünde zu schwimmen.

Ist eine Gefahr vorhanden, daß nach Erbauung eines Holzhafens bei Thorn das Holzgeschäft nach der Russischen Seite der Grenze z. B. Nieszawa sich hinziehen wird?

Weshalb, oder aus welchem Grunde nicht?"

Wir erwiderten darauf:

„Die Schäden, welche die diesjährigen Hochwasser den Flößen auf der Strecke zwischen Thorn und Brahemünde zugefügt haben, waren verhältnißmäßig geringfügig, da die einzelnen Fluthwellen keine beträchtliche Höhe erreichten. Dagegen ist der Umstand von Interesse, daß der einzige größere Schaden, der vorgekommen ist, sich bei einem Pegelstande von nur $2\frac{1}{2}$ Meter ereignete, während sonst selbst bei einem um 1 Meter höheren Wasserstande ein Losreißen der Traften selten war. Bei Thorn hatte sich eine Traft losgerissen, die auf ihrem Wege bis Schulitz etwa 30 Traften mit forttrieb und beschädigte. Der durch das Auffuchen und Zurückholen der Hölzer entstandene Schaden dürfte sich auf 50000 Mk. belaufen haben. Da zu gleicher Zeit zwischen der Grenze und Brahemünde wohl an 200 Traften lagen, deren Festlegen für eine Traft durchschnittlich etwa 100 Mk. Extrakosten verursacht haben wird, so kamen zu den 50000 Mk. noch 20000, die bei Vorhandensein eines Holzhafens bei Thorn erspart worden wären. Wir möchten hier noch hinzufügen, daß gerade im letzten Jahre bei dem schwierigen Absatz der Hölzer ein Holzhafen bei Thorn dauernd voll belegt gewesen sein würde.

Die Schwimmdauer einer Traft von der Grenze bis Brahemünde ist natürlich von den verschiedensten Umständen abhängig. Bei normalem Wasserstande und günstigem Winde würde eine Traft, falls sie durch vorausschwimmende Hölzer nicht gehindert wird und man den durch die Verzollung u. a. verursachten Aufenthalt nicht in Betracht zieht, diese Strecke in $1\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}$ Tagen zurücklegen können. Der Unterschied von einem Tage wird durch die verschiedene Länge der Tage verursacht, da die Traften ja Nachts festlegen müssen. In Wirklichkeit wird diese Strecke nie in so kurzer Zeit zurückgelegt. Ungünstige Wasser- und Windverhältnisse, Verlegung der Fahrt durch andere Traften und andere Hindernisse verursachen es, daß die Fahrt von Schillno bis Thorn nicht selten 3 Tage dauert, mindestens ein Tag ist auf die Zollabfertigung zu rechnen und 6—8 Tage dauert es häufig, bis die Hölzer von Thorn nach Schulitz kommen, wo sie dann bis zu ihrer Einfahrt in den Brahemünder Hafen erst noch wochenlang warten müssen. Es scheint ja noch immer die Ansicht zu bestehen, daß durch Erweiterung des Brahnauer Hafens allen Bedürfnissen unseres Holz-

handels und unserer Flößerei Genüge geschehen und damit der Bau eines Holzhafens bei Thorn überflüssig würde. Dies ist jedoch ganz und gar nicht der Fall, denn auch durch Erweiterung des Brahnauer Hafens würden nie die lokalen Interessen Brombergs gefördert werden, während der gesammte ostdeutsche Holzhandel, wie ja aus den Gutachten der Handelsvertretungen von Danzig und Elbing u. a. m. hervorgeht, den Bau eines Hafens bei Thorn, der allein die Gefahren der auf der Weichsel schwimmenden Hölzer beseitigen würde, für dringend nothwendig erklärt hat. Den Hafen bei Brahemünde könnte bei eintretender Gefahr nur eine ganz kleine Zahl von Trakten rechtzeitig erreichen und auch von diesen würden wegen des viel Zeit erfordernden Einschleusens nur wenig in Sicherheit gebracht werden können. Dazu kommt noch, daß alle von vornherein für Danzig bestimmten Hölzer nicht kanalmäßig verbunden sind. Diese würden den Brahnauer Hafen überhaupt nicht auffuchen können, denn das Umbinden der Hölzer würde, ganz abgesehen von den großen Kosten, so lange Zeit in Anspruch nehmen, daß inzwischen die gemeldete Fluthwelle längst herangekommen sein würde. In dem Thorner Holzhafen, der keine Schleusen erhalten soll und für den ein sehr breiter Eingang geplant ist, können Trakten jeder Art auf das Schnellste eingebracht werden, sodaß er allein ein wirklicher Schutzhafen sein würde.

Eine Gefahr, daß nach Erbauung eines Holzhafens bei Thorn das Holzgeschäft nach der russischen Seite der Grenze z. B. Mieszawa sich hinziehen wird, ist absolut nicht vorhanden. Jeder Verkäufer von Waaren wird immer den Markt auffuchen, an dem er die meisten Käufer trifft. Nach Rußland wird aber der deutsche Kaufmann nur ungerne gehen, um dort die Hölzer einzukaufen, denn schon die Paßschwierigkeiten werden Viele zurückhalten, außerdem genießt er beim Kauf der Hölzer in Deutschland einen viel größeren Schutz als in Rußland. Das einzige, was den russischen Holzverkäufer veranlassen könnte, sein Holz nur bis Mieszawa zu bringen und dort zum Verkauf zu stellen, sind die Gefahren, die der Verkauf der Hölzer auf freiem Strome bei Thorn jetzt mit sich bringt und die ja auf der russischen Seite wegen des breiten mit vielen Sandbänken versehenen Strombettes viel geringer sind. Wird jedoch der Holzhafen bei Thorn gebaut, so finden die Hölzer hier ein absolut sicheres Unterkommen, sodaß dann auch der letzte Grund für die Verlegung des Holzmarktes wegfallen würde. Eine Gefahr, daß das Holzgeschäft nach der russischen Seite der Grenze sich hinziehen wird, besteht also nur dann, wenn der Holzhafen bei Thorn nicht gebaut wird.“

Am 8. November fand in dem hiesigen Kreishause unter dem Vorsitze des Herrn Oberpräsidenten von Gohler eine informatorische Besprechung über die Herstellung eines Holzhafens bei Thorn statt, zu der die betheiligten Ministerien Kommissare entsandt hatten. Außerdem waren dazu Vertreter der Regierung zu Marienwerder, der Strombauverwaltung, des Kreises und der Stadt Thorn, der Handelskammer sowie der Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues erschienen. In dieser Besprechung wurde von Seiten der Herren Regierungskommissare hervorgehoben, daß die betheiligten Herren Minister dem Unternehmen durchaus wohlwollend gegenüberständen und daß die Staatsregierung grundsätzlich geneigt sei, sich an dem Unternehmen finanziell zu betheiligen. Was die Art dieser Betheiligung betreffe, so stimme die Ansicht der Herren Minister mit der der Interessenten und des Herrn Oberpräsidenten überein, daß der Staat nicht Träger des Unternehmens sein dürfe. Die vorgeschlagene Bildung einer Aktiengesellschaft, an welcher sich der Staat durch Zeichnung von Aktien betheilige, erscheine um so angemessener, als sich diese Form der Staatsunterstützung bei den Kleinbahnunternehmungen bewährt habe. Der von den Interessenten aufgemachte Finanzierungsplan könne jedoch nicht angenommen werden. Der Herr Finanzminister habe zunächst eine Drittelung der Kosten für angemessen erachtet, sodaß eine Million von dem Staat, eine Million von der Stadt Thorn und eine Million von den anderen Interessenten zu geben sein würden. Man habe sich jedoch dem nicht verschließen können, daß die Stadt Thorn bei ihrer beschränkten Leistungsfähigkeit wohl nicht in der Lage sein werde, eine Million zu den Kosten beizusteuern. Daher sei man bereit, äußerstenfalls noch eine weitere halbe Million auf Staatsfonds zu übernehmen, sich also mit 1500000 Mk. an dem Unternehmen in der Form der Uebernahme von Aktien zu betheiligen. So erfreulich diese Ausführungen der Herren Regierungskommissare waren, so konnte daraufhin doch immer noch nicht, da ja eine bindende Zusage der Staatsregierung noch fehlte, mit Aussicht auf Erfolg an die Beschaffung der aus Privatkreisen aufzubringenden $1\frac{1}{2}$ Millionen Mk. herangetreten werden. Z. Z. schweben hierüber noch Verhandlungen, doch ist sicher anzunehmen, daß diese bald zu einem guten Ende geführt werden und man den Staatsbeitrag von $1\frac{1}{2}$ Millionen Mk. in den nächstjährigen Etat einsetzen wird.

Die deutsche Weichselchiffahrt in den letzten 25 Jahren.

Auf Ersuchen des Herrn Oberpräsidenten vom 20. Januar 1902 haben wir unter dem 27. Januar einen Bericht über die Entwicklung

der deutschen Weichselschiffahrt in den letzten 25 Jahren eingereicht, der bei der Kürze des uns gestellten Termines nur in allgemeinen Umrissen gehalten werden konnte. Wir bringen ihn hierunter zum Abdruck:

„Die verbesserten Flußverhältnisse haben ohne Zweifel vortheilhaft auf die Gestaltung der Weichselschiffahrt gewirkt, denn diese ist bedeutend leistungsfähiger geworden, da in Folge der Vertiefung der Fahrinne größere Schiffsgefäße auf der Weichsel verkehren können und durch Verbesserung des Stromes ein regelmäßiger Dampferverkehr möglich wurde. Mitte der 70er Jahre verkehrten ausschließlich Segelkähne auf der Weichsel, und zwar hatten diese eine Tragfähigkeit von höchstens 2000 Zentnern. Trotzdem war die wirtschaftliche Lage der Schiffer nicht schlecht, da die Frachten damals ziemlich hoch standen. Stückgutverkehr bestand allerdings nicht, die Schiffer nahmen vielmehr nur volle Ladungen ein, wie denn überhaupt die Schiffahrt damals auf einen ganz anderen Verkehr als heute zugeschnitten war. Im August fuhren die Schiffer von Danzig ab und suchten, wenn auch leer, vor Einbruch des Winters nach Polen zu kommen. Dort blieben sie im Winter und luden Getreide, wobei die Rahnräume gleichzeitig als Speicher dienten. Im Frühjahr brachten sie dann das Getreide nach Preußen und lösten an Fracht allein für diese eine Fahrt schon fast genügend, um davon leben zu können. Dieser Getreideverkehr aus Polen hat seit Ende der 70er Jahre zum großen Nachtheil unserer Kleinschiffahrt fast ganz aufgehört. Dazu kam noch, daß das Herabgehen der Eisenbahnfrachten für Massengüter auch ein Sinken der Schiffsfrachten zur Folge hatte, sodaß die Rahnschiffahrt nur dann rentabel bleiben konnte, wenn man zu größeren leistungsfähigeren Schiffsgefäßen überging. Durch die verbesserten Stromverhältnisse war es nun auch möglich geworden, mit Rähnen von 5—6000 Zentnern Tragfähigkeit auf der Weichsel zu fahren. Die kleineren Rähne werden, soweit man sie nicht für die Fahrten nach Berlin gebraucht, immer mehr von der Weichsel verdrängt, und sie müssen ihren Erwerb auf den kleinen Nebenflüssen und Seen suchen, wo die großen Schiffe wegen ihrer Breite und ihres Tiefganges nicht verkehren können.

Eine weitere Umgestaltung des Schiffahrtsbetriebes ist durch die Einführung von Dampfern herbeigeführt worden. Anfang der 70er Jahre fuhr noch kein einziger deutscher Dampfer auf der Weichsel, sodaß z. B. damals bei Verlegung der Pontonbrücke bei Thorn Warschauer Dampfer herbeigeholt werden mußten. In Polen bestand nämlich schon seit dem Jahre 1860 eine Dampfschiffsrhederei, die

namentlich den Verkehr zwischen Warschau und Thorn vermittelte, doch brachten gelegentlich die Warschauer Dampfer auch Schleppegüter von Danzig nach Thorn und Warschau. Vom Jahre 1877 an begann der Bau deutscher Weichseldampfer. In Danzig und später auch in Bromberg bauten sich Rhedereien eine größere Anzahl von Dampfern mit einer Tragfähigkeit von 2500—3000 Zentnern und gleichzeitig eine Anzahl Schlepptähne ohne Segel und Masten mit Tragfähigkeit bis zu 9000 Zentnern. Die Dampfer, die alle auch zum Schleppen eingerichtet sind, können bei gutem Wasserstande ihre Tragfähigkeit voll ausnutzen. Insgesamt verkehren jetzt 17 Dampfer regelmäßig auf der deutschen Weichsel, von denen 15 auch in sich laden können und zwei reine Schlepddampfer sind. Durch die Dampfer, die selbst meist Stückgüter laden, ist auch eine gewisse Regelmäßigkeit des Betriebes erzielt worden, soweit dies bei dem wechselnden Wasserstande und den jeweiligen Witterungsverhältnissen möglich ist. Auch bestimmte Linien werden von einzelnen Dampfern eingehalten. So läßt eine Danziger Rhederei einige ihrer Dampfer nur zwischen Danzig und Graudenz gehen, während sie andere nur an oberhalb Graudenz liegende Weichselstädte anlaufen läßt. Die beiden reinen Schlepddampfer vermitteln hauptsächlich den Verkehr zwischen Preußen und Polen, und zwei andere Dampfer den zwischen Königsberg und den Weichselstädten, wobei sie den Weg durch das Haff nehmen.

Durch Dampfer vermittelter Personenverkehr besteht auf der Weichsel nur zwischen Warschau und Thorn. Die Bestrebungen, einen solchen auch zwischen Danzig und Thorn herzustellen, sind bisher ohne Erfolg geblieben, da man nicht überzeugt ist, daß sich ein solcher Verkehr rentiren werde, denn die Weichselstädte liegen etwas zu weit auseinander, und größere Strecken würden wohl nur in Ausnahmefällen von Reisenden auf dem Wasserwege zurückgelegt werden.

Die Zahl der Segeltähne hat nach der Meinung der von uns befragten Sachverständigen abgenommen, doch ist dafür der zu Gebote stehende Schiffsraum größer geworden. Die Bauart hat sich insofern geändert, als man die Rähne jetzt länger und breiter baut, schwächeres Material nimmt und eiserne Spanten verwendet. Die Schiffe erlangen durch diese Aenderungen eine absolut und relativ höhere Tragfähigkeit. Fast sämmtliche Schlepddampfer und ein Theil der Schlepptähne sind aus Eisen gebaut.

Erst durch die Dampfer ist wieder ein Stückgutverkehr auf der Weichsel möglich geworden, wodurch den Expeditionsgeschäften große Vortheile erwachsen sind. Es kamen allerdings auch schon früher

Stückgüter auf dem Wasserwege hierher, nämlich ehe die Eisenbahnen bis zu uns geführt waren. Die angekommenen Stückgüter wurden dann durch die Spediteure mittelst Fuhrwerk in Stadt und Land vertheilt. Diesen Stückgutverkehr hatte jedoch die Eisenbahn vollständig an sich gerissen, bis dann wieder durch die Dampfer ein Theil der Stückgüter dem Wasserwege zugeführt wurde. Es sind in Folge dessen an der Weichsel viele neue Speditionsgeschäfte gegründet und alte erweitert worden.

Auch auf den ganzen Schifffahrtsbetrieb ist die Einführung des Dampferverkehrs von großem Einfluß gewesen. Die Rhedereien miethen sich jetzt, soweit ihre eigenen Schlepptähne nicht ausreichen, für die Saison Rähne, die geschleppt werden. Der Schiffer erhält eine gewisse Monatsmiethen für Raum und Arbeitskraft, wofür er den Rahn genügend zu bemannen und in ordnungsmäßigen Zustand zu erhalten hat. Auch für einzelne Fahrten miethen die Rhedereien Rähne für die Bergfahrt. Die Fracht erhält der Rheder und der Schiffer bekommt eine Entschädigung für die miethsweise Ueberlassung des Rahnes. Viele Rahnschiffer übernehmen aber, wie früher, selbst Frachten, die sie theilweise unter Segelbenutzung verschiffen, doch thun sich bisweilen auch mehrere Rahnschiffer zur Miethung eines Schleppe-dampfers zusammen.

Wenn auch nach dem Ausgeführten die Entwicklung der Weichsel-schifffahrt zum Nachtheil derjenigen Kleinschiffer, die sich den veränderten Verhältnissen nicht anpassen konnten oder wollten, ausgefallen ist, und wenn auch die Rahnschiffer immer mehr in eine gewisse Abhängigkeit zu den Dampfschiffsrhedereien kommen, so stehen diesen Nachtheilen zweifellose Vortheile in der größeren Leistungsfähigkeit des Schifffahrtsbetriebes gegenüber, die allein durch die Verbesserung des Flußlaufes erreicht werden konnte. Eine der Größe des Stromes entsprechende Schifffahrt wird sich auf der Weichsel aber erst dann entwickeln können, wenn man auch in Rußland in gleicher Weise wie bei uns für die Verbesserung des Stromes Sorge tragen wird.“

**Die Ausfuhrtarife für Zucker
und die ostdeutsche Binnenschifffahrt.**

Unter dem 29. Mai erhielten wir von der Bromberger Eisenbahn-Direktion nachstehendes Schreiben:

„Wie auch dort bekannt sein dürfte, ist Seitens der ostdeutschen Binnenschifffahrts-Interessenten in einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten darüber Klage geführt, daß durch die Einführung der neuen Zuckerausnahmetarife — 1. April d. Js. — der

bisherige Wettbewerb der Binnenschiffer an der Beförderung dieses Artikels, namentlich soweit ein Umschlagsverkehr in Frage kommt, für die Folge vollständig ausgeschlossen ist.

Von der Schifffahrt treibenden Bevölkerung werde dieses um so härter empfunden, als dieselbe in hohem Maße mit der Verfrachtung von Zucker rechnen mußte, und jeder Verfrachter im Jahre mindestens einmal, theilweise sogar bis zu 4 Malen Zucker verlud.

Dem Beispiele der Eisenbahn zu folgen und nunmehr ihrerseits auch die Wasserfrachten herabzusetzen, sei dieselbe bei den an und für sich kaum einen Gewinn abwerfenden, äußerst niedrigen Wasserfrachten gänzlich außer Stande.

Zur Prüfung, ob und inwieweit diese Klagen als berechtigt anzusehen sein dürften, haben wir zunächst nachstehende Erhebungen angestellt.

1. Welche Zuckersabriken werden von den Beschwerdeführern auf dem Wasserwege bedient, welche Mengen haben diese Fabriken in den einzelnen Jahren seit 1895 hergestellt, zu welchem Theile sind diese Zuckermengen dem Wasserwege zugefallen und wohin wurden dieselben befördert.

Diese Angaben sind uns von den Zuckersabrik-Stationen unseres Bezirkes unter Mitwirkung der Zuckersabriken gemacht worden.

Nach denselben sind es vorwiegend die Zuckersabriken in Amsee, Kruschwitz, Montwy, Ratel und Pakosch, welche die Wasserstraßen zur Beförderung ihres Zuckers nach Neufahrwasser theilweise auch unter Inanspruchnahme der Umschläge in Bromberg, Karlsdorf und Thorn benutzen; ebenso sendet die Zuckersabrik in Anislaw ihren Rohzucker mit der Bahn nach Bromberg, um ihn von hier aus auf dem Wasserwege weiter zu befördern.

2. In welchem Umfange werden die für die Zuckerverfrachtung in Betracht kommenden Wasserstraßen auch zur Beförderung anderer Güter benutzt.

Diese Angaben haben wir von dem hiesigen Wasserbauamt erbeten.

3. Wie hoch belaufen sich die Kosten des Wassertransports und zwar getrennt nach reiner Fracht und den mit dieser Beförderungsart verbundenen Nebenkosten wie An- und Abfuhr nach den Wasserfahrzeugen, Versicherungsgebühren, Kosten der Einlagerung und dergl.

Auf eine diesbezügliche Anfrage bei den Zuckersabriken erhielten wir den Bescheid, daß der Zucker in der Regel ab Fabrik verkauft wird, und die Verkäufer sich bei der Wasserverfrachtung in den meisten

Fällen eines Spediteurs bedienen, der auch die Versicherung, An- und Abfuhr und dergl. mitbesorgt. Aus diesem Grunde könnten sie uns über die Höhe dieser Frachten und Gebühren keine Auskunft ertheilen.

Die geehrte Handelskammer ersuchen wir deshalb ergebenst, uns diese Frage gefälligst Ihrerseits zu beantworten; gleichzeitig wäre uns eine Mittheilung darüber erwünscht, wie sich die Zuckerfrachten gegenüber den für die sonstigen Artikel gezahlten verhalten, und welchen Schwankungen beide je nach der Jahreszeit unterworfen sind.

Einer weiteren gefälligen Mittheilung sehen wir ferner darüber entgegen, ob die zeitigen Wasserfrachten thatsächlich derart niedrig sind, daß eine Herabsetzung derselben nicht mehr möglich ist.

Bei der Beurtheilung dieser Frage würde unseres Dafürhaltens vorzugsweise von den nachstehenden Gesichtspunkten auszugehen sein.

- a. Wie hoch stellen sich die Beschaffungskosten für ein Wasserfahrzeug (Weichselkahn) wie solche gewöhnlich auf der Weichsel und den zu dieser gehörigen Wasserstraßen verkehren.
- b. Welche Einnahmen muß ein solches Fahrzeug jährlich erzielen, um diese Anschaffungskosten und die nothwendigen Reparaturen zu decken.
- c. Wieviel Fahrten gehören nach den heutigen Frachten hierzu, und wieviel Fahrten macht der Schiffer jährlich wirklich.
- d. Welche sonstigen Unkosten erwachsen demselben hierbei und
- e. Wie hoch stellen sich hiernach die gesammten Selbstkosten und der wirkliche Reingewinn.

Falls die geehrte Handelskammer in der Lage sein sollte, uns auch zu den unter 2 und 3 angeführten Erhebungen geeignetes Material zur Verfügung zu stellen, würden wir solches mit Dank entgegennehmen. Einer möglichst umgehenden Mittheilung, wann und in welchem Umfange wir auf die Beantwortung der vorstehenden Fragen rechnen dürfen, sehen wir ergebenst entgegen.“

Die erbetene Auskunft gaben wir, wie folgt, in unserem Schreiben vom 5. Juni:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß die Befürchtungen unserer Binnenschiffer wohl begründet sind, denn durch die Detarifirung des Ausfuhrzuckers gehen ihnen ganz bedeutende Frachtmengen verloren, wenn sie nicht ihre Frachtsätze so weit herabsetzen wollen, daß ein Wettbewerb mit der Eisenbahn möglich ist. Dies ist aber, besonders für die kleineren Kahnschiffer, kaum durchführbar, da das Schiffergewerbe auf der Weichsel schon bei den jetzigen Frachtsätzen und Frachtmengen kaum mehr lohnend genannt werden kann.

Wir haben uns im Jahre 1897 auf Befragen der Königl. Eisenbahn-Direktion für die Herabsetzung des Artikels „Zucker zur Ausfuhr“ ausgesprochen, und dies mußten wir im Interesse der in unserem Bezirke liegenden großen Zuckerfabriken thun. Schon damals aber führten wir aus, wir könnten uns der Befürchtung nicht entschlagen, daß unter Umständen eine erhebliche Herabsetzung der Bahnfrachten zu einer wesentlichen Schädigung des Thorner Handels und der Weichsel-Schiffahrt aus schlagen könne.

Was nun die einzelnen, in dem geehrten Schreiben vom 29. v. Mts. aufgeführten Punkte anlangt, so möchten wir doch darauf hinweisen, daß außer den unter Punkt 1 erwähnten Zuckerbetrieben doch auch, namentlich für den Umschlag in Thorn, die Fabriken in Culmsee, Neuschönsee und Wierschoslawitz in Betracht kommen, da sie bisher die Wasserstraße in großem Umfange zur Beförderung ihres Zuckers nach Neufahrwasser in Anspruch genommen haben.

Neben dem Zucker kommen als Massenartikel für die Rahnschiffer noch Kohlen, Eisen, Getreide, Mehl, Kleie, Holz, Spiritus und Petroleum in Betracht. Davon aber werden Eisen, Kohlen und Petroleum nur stromaufwärts verfrachtet, während stromabwärts der Zucker bisher den ganz überwiegenden Antheil an den von Thorn nach Danzig beförderten Gütermengen hatte. Stromabwärts allein hat aber der Schiffer noch einigen Verdienst, denn bei der Bergfahrt, wo er sich schleppen lassen muß, verdient er kaum seine Auslagen. Im Jahre 1899 wurden von Thorn stromabwärts 46000 Tonnen verfrachtet, davon waren 27000 Tonnen Zucker, im Jahre 1900 betrug bei einer Gesamtverfrachtung stromabwärts von 37000 Tonnen der Antheil des Zuckers 23000 Tonnen. Daraus ist leicht zu ersehen, welche Schädigung unserer Binnenschiffahrt erwachsen muß, wenn ihr die Zuckerfrachten verloren gehen.

Ueber die Höhe der Wasserfrachten haben wir durch Befragung von Sachverständigen Folgendes festgestellt. Die Frachten für Zucker sind die gleichen wie die für alle anderen Artikel, dagegen sind die Frachtsätze je nach den Jahreszeiten verschieden, und zwar sind sie im Frühjahr und Sommer am niedrigsten, im Herbst am höchsten. Im Frühjahr ist meist guter Wasserstand, sodaß die Schiffer die Ladefähigkeit ihrer Rähne besser ausnutzen können, weshalb sie die Güter auch billiger zu verfrachten vermögen, während der Grund der niedrigen Sommerfrachtsätze in der geringen Menge der für die Verfrachtung zur Verfügung stehenden Güter liegt. Im Herbst stehen trotz fast durchgängig guten Wasserstandes die Frachtpreise hoch, da die Nachfrage nach Kahnraum in dieser Jahreszeit sehr lebhaft ist und ferner

die Schiffer wegen der kurzen Tage nur eine geringe Arbeitszeit haben, weshalb ihnen verhältnißmäßig viel Unkosten entstehen. Im Frühjahr und Sommer betragen die Frachten für einen Zentner Zucker von Thorn nach Neufahrwasser 12 Pfg., im Herbst schwanken sie zwischen 16 und 24 Pfg., betragen also im Durchschnitt 20 Pfg. Für die Einladung in den Kahn von dem auf der Uferbahn stehenden Waggon sind einschließlich Expedition $2\frac{1}{2}$ Pfg. für den Zentner zu zahlen. Die Versicherungsgebühr beträgt für den Wassertransport von Thorn nach Neufahrwasser im Frühjahr (vom 1. April ab) und Sommer 3 Pfg., im Herbst $4\frac{1}{2}$ Pfg. für den Zentner.

Die Kosten für die Einlagerung des Zuckers in Thorn setzen sich aus folgenden Beträgen zusammen:

Kosten für den Transport vom Waggon nach dem Speicher und vom Speicher nach dem Kahn einschl. Expedition	$7\frac{1}{2}$ Pfg. für 1 Ztr.
Das Lagergeld beträgt 2 Pfg. im Monat für 1 Zentner, die durchschnittliche Lagerzeit 4 Monate, das Gesamtlagergeld daher	8 " " " "
Die Affekuranz für 4 Monate beträgt	3 " " " "

Daß die Wasserfrachten zu niedrig sind, um eine weitere Herabsetzung zu gestatten, ohne daß ein Theil der Schiffer ruinirt wird, beweisen die nachstehenden Zahlen.

Bei normaler Größe hat ein Weichseilkahn eine Tragfähigkeit von 5—6000 Zentnern, und ein solcher Kahn kostet etwa 15000 Mk. vollständig fertig zur Fahrt. Es müssen nun aus den Frachten zunächst gedeckt werden, ehe ein Gewinn erzielt wird:

für Verzinsung 5 %	750 Mk.
für Abnutzung und Reparaturen 10 %	1500 "
für Kost für 2 Bootsleute an 210 Tagen à 1 Mk.	420 "
für Lohn für 2 Bootsleute an 210 Tagen à 2,50 Mk.	1050 "
für Versicherung 1 %	150 "
Schleusenabgaben, Brückengelder x.	150 "
Lootsengelder	200 "
	<hr/>
	insgesamt 4220 Mk.

Ein Schiffer macht nun mit einem solchem Weichseilkahn im Jahre 3 Fahrten zwischen Warschau und Danzig. Für die Reise von Danzig nach Warschau, wobei er sich schleppen läßt, erhält der Schiffer gewöhnlich eine Pauschalsumme als Kahnmiethen und diese beträgt durchschnittlich 600 Mk.

Für 3 Reisen stromaufwärts bekommt er also	1800	Mk.
Von Warschau bis Thorn kann er höchstens 3000 Zentner Laden, und er erhält für 1 Zentner 30 Pfg., für eine Reise also 900 Mk. und für 3 Reisen	2700	„
Von Thorn nach Danzig kann er durchschnittlich mit 4000 Zentner fahren und er macht		
2 Reisen zu 12 Pfg. für den Zentner	960	„
und 1 Reise zu 20 Pfg. für den Zentner	800	„
	zusammen	6260 Mk.
Davon gehen noch 5 % Kommissionsgebühren ab	320	„
	so bleiben	5940 Mk.
	und nach Abzug der Unkosten	4220 „
	bleibt ein Reingewinn von	1720 Mk.

Davon muß der Schiffer sich und seine Familie das ganze Jahr über erhalten, und auch diesen gewiß recht kärglichen Verdienst hat nur der immerhin schon besser situierte Schiffer mit dem größeren Kahn, dagegen ist die Einnahme der Schiffer, die Kähne mit einer Ladefähigkeit von 3—4000 Zentnern haben, nicht eine absolut, sondern auch relativ geringere, da sie fast die gleichen Unkosten haben, wie die Besitzer größerer Kähne. Natürlich werden die Schiffer versuchen, den so wichtigen Frachtartikel Zucker weiter zu erhalten und sie werden deshalb mit ihren Frachten herabgehen müssen, doch werden dabei die kleineren Schiffer sicherlich zu Grunde gehen, denn sie können bei niedrigeren Frachten nicht bestehen. Gelingt es jedoch nicht, den Zucker auch fernerhin auf dem Wasserwege zu verfrachten, so wird die Lage auch für die Besitzer größerer Kähne unhaltbar werden, denn das vermehrte Angebot des Kahnraumes wird dann die Frachtpreise so weit herunterdrücken, daß das Schiffergewerbe gänzlich unlohnend wird.

Es ist sonach zweifellos, daß unsere Weichselschiffer durch die neue Tarifmaßregel ganz bedeutend geschädigt werden, und dies ist um so wahrscheinlicher als die Fabriken ihren Zucker, wenn die Wasserfrachten nicht erheblich billiger sind, immer auf dem Bahnwege versenden werden, denn sie können, falls der Zucker in Danzig lagert, die Konjunktur den ganzen Winter hindurch ausnutzen, während sie bei Einlagerung des Zuckers in Thorn immer erst das Frühjahr abwarten müssen.“

3. Post.

Beschaffenheit der Briefsendungen.

Im Mai ging uns ein Rundschreiben des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Postamtes zu, worin der Wunsch nach möglichst einheitlicher

Gestaltung der Briefformate zum Ausdruck gebracht wurde. Wir verfehlen nicht, diesem Wunsche durch Abdruck des Rundschreibens an dieser Stelle eine weitere Verbreitung zu geben. Das Schreiben lautete:

„Auf der im Februar d. Js. im Reichs-Postamte mit Vertretern der Handels- und Industriekreise abgehaltenen Konferenz haben bekanntlich auch Besprechungen über Maßnahmen zur Erzielung einer den Bedürfnissen des Postbetriebes entsprechenden Beschaffenheit der Brieffendungen stattgefunden. Es kam zur Erörterung, daß die glatte Abwicklung des Briefverkehrs in lästiger Weise erschwert werde durch die übergroße Verschiedenheit der Briefformate, durch den Mangel an Gleichmäßigkeit im Aufleben der Freimarken und durch die oft geringe Uebersichtlichkeit der Aufschrift.

Bei den Briefumschlägen kommen die mannigfachsten Größen — vom Folioformat bis zum Miniaturformat — und die eigenthümlichsten Formen zur Verwendung. Diese Verschiedenartigkeit ist für den Postbetrieb äußerst lästig; sie verlangsamt das Sortirgeschäft, macht die Vereinigung zu Briefbunden schwierig und hält das Stempelgeschäft auf. Vor Allem gilt dies von den ganz kleinen Umschlägen und solchen von nicht rechtwinkliger Form. Die stetige Zunahme des Verkehrs drängt auf größte Beschleunigung der posttechnischen Behandlung der Brieffendungen, namentlich auch der Stempelung, für welche die weiteste Verwendung von Stempelmaschinen im Bedürfniß liegt. Der vollen Ausnutzung solcher Maschinen steht aber immer die Mannigfaltigkeit der Briefumschläge hindernd entgegen. In der Konferenz wurde die Berechtigung des Verlangens nach einheitlicheren Formaten anerkannt und die Möglichkeit zugegeben, daß wenigstens von der Geschäftswelt den Bedürfnissen nach dieser Richtung hin durch thunlichst allgemeine Verwendung des schon jetzt bei Geschäftsbriefen bevorzugten Quartformats Rechnung getragen werden könne.

Noch mehr als das ungleiche Format bildet der wechselnde Sitz der Freimarken ein Hinderniß, die Stempelung mit Maschinen auszuführen. Der Maschinenstempel trifft nur eine bestimmte Stelle des Umschlages, die obere rechte Ecke. Befindet sich die Marke dort nicht, so unterbleibt die Entwerthung. Auch bei der Handstempelung stört es den glatten Fortgang des Stempelgeschäftes ungemein, wenn die Marken bald auf der einen, bald auf der anderen Stelle des Umschlages sitzen. Deshalb ist durch § 3 II der Postordnung die Aufklebung der Marken in der oberen rechten Ecke der Aufschriftsseite ausdrücklich vorgeschrieben, sodasß der Postverwaltung das Recht zustände, von dieser Bedingung abweichende Sendungen zu beanstanden, was allerdings

bis jetzt nicht geschehen ist. Damit die gedachte Vorschrift besser beachtet wird, hält die Reichs-Postverwaltung, was auch die Billigung der Konferenz fand, es für zweckmäßig, daß auf allen Briefumschlägen, die mit Firmenaufdruck u. versehen werden, in der oberen rechten Ecke der Aufschriftsseite ein oder zwei Markensfelder vorgedruckt werden. Hinsichtlich des Firmenaufdruckes ist im Interesse der Deutlichkeit der Stempelung noch ein anderer Gesichtspunkt hervorzuheben. Die Stempelmaschinen liefern einen reichlich die rechte Hälfte des oberen Randes der Briefumschläge deckenden Abdruck. Damit die Deutlichkeit des eigentlichen Aufgabestempels — Angabe des Ortes und der Zeit der Auslieferung — nicht durch den Firmenaufdruck beeinträchtigt werde, empfiehlt es sich, diesen auf die linke Ecke des oberen Randes zu beschränken oder am linken Seitenrande des Umschlages anzubringen.

Zu Gunsten des Sortirdienstes wurde in der Konferenz darauf hingewiesen, daß auf größte Uebersichtlichkeit der Aufschrift, insbesondere auf schnelles Erkennen des Bestimmungsortes Werth zu legen wäre. Zur Erfüllung dieses Verlangens würde es wesentlich beitragen, wenn auf den Umschlägen — wenigstens den mit Aufdruck versehenen — unten rechts für die Angabe des Bestimmungsortes ein starker Strich, wie bei den von der Postverwaltung herausgegebenen Formularen zu Postkarten, Postanweisungen pp., vorgedruckt würde, um die Niederschrift des Bestimmungsortes an dieser Stelle zu sichern und so die Ortsangabe aus der Aufschrift hervorzuheben. Von den Konferenztheilnehmern wurde dies als ausführbar bezeichnet.

Kurz zusammengefaßt hat hiernach die Postverwaltung in Bezug auf Erleichterung des Briefverkehrs folgende Wünsche an das Publikum:

1. Verminderung der Zahl der Briefformate und namentlich Beseitigung der ganz kleinen Formate; möglichst allgemeine Verwendung von Umschlägen in Quartformat für Geschäftsbriefe;
2. Vordruck von Markensfeldern auf den Umschlägen;
3. Beschränkung des Firmenaufdruckes auf die obere linke Ecke oder die linke Seite des Umschlages;
4. Vordruck eines starken Striches für den Bestimmungsort unten rechts.

Bei dem wesentlichen Antheil der Geschäftswelt am Briefverkehr würde es von größter Bedeutung sein, wenn von dieser Seite die angegebenen Gesichtspunkte willfährige Berücksichtigung fänden.

An die Handelskammern und kaufmännischen Korporationen beehre ich mich daher das ergebene Ersuchen zu richten, zur Erreichung dieses

Zieles innerhalb Ihres Bezirkes gefälligst der Postverwaltung Ihre werthvolle Unterstützung leihen zu wollen.“

Leerung der Postbriefkasten.

Eine Abänderung in den Leerungszeiten der Thorner Postbriefkasten veranlaßte uns, dem hiesigen Hauptpostamte nachstehendes Schreiben zu übersenden:

„Das Kaiserliche Postamt hat in dem geehrten Schreiben vom 28. v. Mts. bestätigt, daß bei den Briefkasten in der Breite-, Brücken-, Elisabeth- und Friedrichstraße einige Leerungen in Wegfall gekommen sind. Wir kennen zwar die Gründe nicht, die zu dieser Abänderung geführt haben, doch liegt sie jedenfalls nicht im Interesse des Verkehrs. Da von Abends 9^{3/4} bis früh 6 Uhr die Briefkasten überhaupt nicht geleert werden, so werden die in dieser Zeit eingeworfenen Briefe mit den Zügen D 22 (Abfahrt nach Bromberg 5¹²), Z 503 (Abfahrt nach Culmsee 6²⁰), Z 23 (Abfahrt nach Alexandrowo 6³²) Z 54 (Abfahrt nach Posen 6³⁶), Z 51 (Abfahrt nach Insterburg 6³⁴) und Z 242 (Abfahrt nach Bromberg 7¹⁸) überhaupt nicht befördert, sodaß diese 6 Frühzüge für den Thorner Briefverkehr, soweit die Briefe nicht bei den Postämtern abgegeben werden, gar nicht in Betracht kommen. Es sind dies aber doch ganz unhaltbare Zustände, denn das Kaiserliche Postamt wird ja aus eigener Erfahrung wissen, daß auch nach 10 Uhr Abends noch zahlreiche Briefe, Geschäfts- sowohl als Privatbriefe, in die Briefkasten geworfen werden, wobei jetzt das Publikum, soweit es nicht Kenntniß von der vorgenommenen Aenderung erhalten hat, ohne Weiteres annimmt, daß seine Briefe mit dem Frühzuge befördert werden. Soweit dem Publikum die Aenderung bekannt geworden ist, bleibt ihm ja allerdings der Weg offen, seine Briefe nach 10 Uhr auf das Hauptpostamt zu tragen, doch könnte man hiermit ja den gänzlichen Wegfall der Briefkasten befürworten. Wir bitten daher das Kaiserliche Postamt ergebenst, im Interesse des Verkehrs zu verfügen, daß die Briefkasten der inneren Stadt wenigstens ein Mal in der Nacht, vielleicht früh 4 Uhr, geleert werden, damit die inzwischen eingeworfenen Briefe mit den Frühzügen befördert werden können. Ferner ist in Interessententreisen der Wunsch ausgesprochen worden, daß auch Vormittags noch eine weitere Entleerung um 10^{3/4} oder 11 Uhr stattfinden möge, wie dies sonst geschehen ist. Wir glauben, daß auch dieser Wunsch die Berücksichtigung des Kaiserlichen Postamtes verdient.“

Unseren Wünschen ist daraufhin bereitwilligst Rechnung getragen worden.

III. Zoll- und Steuerwesen.

Regulativ für Getreidemühlen.

Von dem Herrn Handelsminister erging im Juni folgendes Rundschreiben an die Handelsvertretungen:

„Der Vorstand des Vereins Deutscher Handelsmüller hat im Mai d. Js. an den Bundesrath eine, wie ich annehme, auch dort bekannt gewordene Eingabe (S. 489) gerichtet, worin dargelegt wird, daß das seit dem 1. Januar v. Js. in Kraft stehende Mühlenregulativ einen starken Rückgang in der Mehlausfuhr zur Folge gehabt habe. Die Schuld hieran wird mannigfachen Mängeln, an denen das Regulativ leiden soll, zugeschrieben.

Ich ersuche die an dieser Frage beteiligten Handelsvertretungen um Aeußerung darüber, welche Erfahrungen hinsichtlich der Entwicklung der Mehlausfuhr im dortigen Bezirk gemacht sind, und inwieweit die Ausführungen des Vereins über Mängel des Regulativs für begründet angesehen werden.“

Wir berichteten hierauf unter dem 26. Juni:

„Ew. Excellenz berichten wir gehorsamt, daß uns die vom Verein Deutscher Handelsmüller dem Bundesrath eingereichte Petition bekannt ist. Wir haben darauffin bereits unter dem 4. d. Mts. die Müllereiinteressenten unseres Bezirkes zu einer Besprechung der Angelegenheit einberufen. Im April 1899 haben wir uns zwar im Prinzip für das neue Regulativ ausgesprochen, weil wir in Uebereinstimmung mit der überwiegenden Mehrzahl unserer Müller eine Steigerung des Exports besserer Mehle davon erwarteten, doch müssen wir heute zugeben, daß wir uns in dieser Annahme getäuscht haben. Während früher aus unserem Bezirke wenigstens die schwärzeren Mehle exportirt werden konnten, hat seit Bestehen des neuen Mühlenregulativs bei uns jeglicher Mehlexport aufgehört. Das Schlimmste aber ist, daß unsere großen Mühlen bei ihrem Absatz auf dem inländischen Marke jetzt überall der Konkurrenz der großen Exportmühlen begegnen, die für die fehlende Ausfuhr Ersatz im Inlande suchen. So hat, z. B. die Königberger Walzmühle, die täglich 240 Tonnen vermahlt, den Export beinahe ganz aufgegeben und bedrängt jetzt überall den Markt, sogar Hamburger Mühlen dringen bis nach Posen und Thorn vor.

Die Müller sind der Meinung, daß die Erschwerung des Exportes weniger in dem Prinzip liegt, wonach die besseren Mehle eine höhere Vergütung erhalten als die schlechteren, als vielmehr an den Ausführungsbestimmungen, und es werden namentlich der Ausschluß der Ausbeuten

über 75 bezw. 65 % von der Ausfuhr und die Klasseneintheilung für die vorliegende Schädigung verantwortlich gemacht. Von den in der Eingabe des Vereins Deutscher Handelsmüller vorgetragene Wünsche scheint uns daher der unter Punkt 3 verzeichnete die meiste Beachtung zu verdienen. Es müßte eine den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Vergütung nach Ausbeuteprozenten auf Grund des bücherlichen Nachweises eingeführt werden, damit die Exportmühlen nach allen Richtungen hin vollständige Bewegungsfreiheit erhielten.“

Begleitscheinkredit.

Unter dem 18. Juli wandten wir uns an die Königliche Provinzial-Steuerdirektion in Danzig in einer Eingabe, worin wir ausführten:

„Der Königlichen Provinzial-Steuerdirektion ist unter dem 13. d. Mts. von hiesigen Holzspediteuren eine Eingabe zugegangen, worin über die langsame Abfertigung der mit Begleitschein nach Danzig abgelassenen Hölzer geklagt und um Abhülfe gebeten wird. Es wird in dieser Petition mit Recht hervorgehoben, daß der Verkauf des aus Rußland eingehenden Holzes in Folge der allgemeinen wirthschaftlichen Depression sich so schleppend vollziehe, wie fast noch in keinem Jahre, und daß in Folge dessen schon der Kredit der Thorner Spediteure in ganz abnormer Weise in Anspruch genommen werde. Soweit es sich um Traften handelt, die unverkauft bei Thorn lagern, läßt sich ja eine Aenderung nicht herbeiführen, dagegen müßten wenigstens die nach Danzig verkauften Hölzer möglichst schnell nach ihrer Ankunft in Danzig abgefertigt werden, damit die Belastung der hiesigen Spediteure wenigstens etwas gemindert wird. Während doch das auf Begleitschein abgefertigte Holz ganz abgesehen von der Transportfrist sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte dem Zollamte vorgeführt werden müßte, geschieht dies in Danzig jetzt in der Regel nicht, sondern ein Theil der dortigen Empfänger wartet ruhig das Ende der Transportfrist ab und erhält dann häufig noch vom Danziger Zollamt eine Frist von 3—4 Wochen zur Vermessung der Hölzer. Während dieser ganzen Zeit aber bleibt das Begleitscheinkonto des hiesigen Spediteurs mit dem Zollbetrag belastet. In normalen Zeiten erschöpft sich ja der Kredit unserer Spediteure nicht leicht, da durch raschen Verkauf des Holzes die Entlastung bald eintritt; in diesem Jahre liegen aber die Verhältnisse so, daß ein Theil unserer Holzspediteure bereits an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind. Eine Abhülfe ist also dringend erforderlich. Wir bitten daher die Königliche Provinzial-Steuerdirektion ganz ergebenst, anordnen zu wollen, daß das Danziger Zollamt die mit Begleitschein auf Danzig abgefertigten Hölzer sich

sofort nach deren Ankunft in Danzig vorführen läßt. Sobald dies geschehen ist, müßte dann das Thorner Zollamt benachrichtigt werden, und auf diese Benachrichtigung hin hätte die Entlastung der Konten der hiesigen Holzspediteure stattzufinden.

Was die weitere Bitte der Spediteure betrifft, daß die Begleitschein-Kredite, die bei Holzabfertigungen jetzt nur einfach gerechnet werden, in doppelter Höhe Geltung erlangen, so halten wir auch diesen Wunsch für berechtigt und glauben nicht, daß durch die Erfüllung dieses Antrages irgend ein Risiko für die Zollverwaltung erwächst. Da diese Erleichterung auch im Jahre 1898 gewährt worden ist, so könnte dies um so eher in diesem Jahre, wo die Verhältnisse noch bedeutend schwieriger liegen, geschehen.

Der Königlichen Provinzial-Steuerdirektion würden wir zu großem Danke verpflichtet sein, wenn die von uns befürworteten Anordnungen möglichst umgehend erlassen würden.“

Hierauf erhielten wir unter dem 1. August eine Abschrift des den Interessenten ertheilten Bescheides, lautend:

„Ihrem Antrage, das hiesige Hauptzollamt zur Erledigung der von Thorn auf Danzig ausgestellten Holzbegleitscheine spätestens bis zum Fälligkeitstermine d. h. bis zum Ablauf der Transportfrist anzuhalten, kann nicht entsprochen werden, weil nach Anzeige dieses Amtes die Begleitscheine in den meisten Fällen erst am letzten Tage der Transportfrist vorgelegt werden und weil es dem hiesigen Hauptamt an der erforderlichen Kenntniß über die unterwegs befindlichen Holztransporte, deren Führer und Empfänger, und schließlich das Eintreffen der Holztransporte fehlt. Die Frist zur Disposition über das Holz Seitens der Empfänger sowie zum Aufmessen der einzelnen, meist sehr umfangreichen Transporte durch die Holzvermesser wird nach weiterer Anzeige des hiesigen Hauptamtes nicht über das Bedürfniß ausgedehnt, kann aber auch namentlich für die Holzvermesser nicht zu knapp bemessen werden, weil sie gründlich gewissenhaft arbeiten müssen, daneben aber auch von Witterungsverhältnissen und augenblicklichen Arbeitshäufungen abhängig sind. Ich habe das Hauptamt hier wiederholt angewiesen, auf möglichste Beschleunigung der Begleitscheinerledigung hinzuwirken. Es könnte in Frage kommen, ob sich Ihrem Antrage durch Abkürzung der von dem Hauptzollamt in Thorn gewöhnlich gestellten Transportfrist von sechs Wochen fördernd entgegenkommen ließe, doch kann ich Ihnen eine Einwirkung auf das Hauptzollamt in Thorn in diesem Sinne nach den hierüber bereits vor einigen Jahren von Amtswegen angestellten, eingehenden Erörterungen nicht empfehlen, muß Ihnen aber selbstverständ-

lich einen Versuch hiermit überlassen, wenn Sie sich hiervon einen Erfolg versprechen sollten. Nach Lage der besonderen Verhältnisse scheinen Sie selbst am Wirksamsten und Besten auf eine Beschleunigung der Begleitscheinerledigung dadurch hinwirken zu können, daß Sie die Ihnen bekannten Waarenführer und Empfänger zur unverzüglichen Abgabe der Begleitscheine nach dem Eintreffen der dazu gehörigen Transporte an hiesiger Amtsstelle veranlassen.

Die erwünschte Entlastung Ihrer bei dem dortigen Hauptamt niedergelegten Begleitscheinsicherheit läßt sich dadurch nicht herbeiführen, daß Ihrem Vorschlage entsprechend vorläufige Benachrichtigungen des dortigen Hauptamtes durch das hiesige über die erfolgte Abgabe der Begleitscheine der Erledigung der Begleitscheine gleichgestellt werden. Eine derartige Anweisung an das dortige Hauptamt muß ich ablehnen, weil die Abgabe eines Begleitscheines bei dem Empfangsamte der erforderlichen Erledigung des Begleitscheines und der dem Begleitscheinextrahenten obliegenden Erfüllung seiner Verpflichtungen in keiner Weise gleichsteht, und weil das dortige Hauptamt unter eigener Verantwortlichkeit über die unter besonderen Umständen zulässige Entbindung von der in § 45 des Vereinszollgesetzes grundsätzlich geforderten vollen Sicherheitsbestellung zu entscheiden hat. Aus dem letzterwähnten Grunde kann ich auch das dortige Hauptamt nicht anweisen, sich bis zum 15. September d. Js. mit einer halben Sicherheitsbestellung im Holzverkehr zu begnügen.

Um nun Ihren Wünschen mit den mir zu Gebote stehenden Mitteln soweit als möglich entgegen zu kommen, habe ich das hiesige Hauptzollamt ermächtigt, in Abweichung von der Vorschrift in § 53 des Begleitschein-Regulativs dem Hauptzollamte dort im Holzbegleitscheinverkehr, so lange das Bedürfniß hierfür besteht, Einzelerledigungsscheine zu übersenden, sodaß Ihre Begleitscheinsicherheit nicht mehr wie bisher halbmonatlich sondern unmittelbar nach Erledigung der Begleitscheine entlastet wird. Den Mitunterzeichnern des Gesuches wollen Sie hiervon gefälligst Kenntniß geben."

Entwurf eines Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif.

Zu dem Entwurf eines Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif haben wir verschiedentlich Stellung genommen, so auch in zwei an den deutschen Reichskanzler gerichteten Eingaben. In der ersten wurden wir gegen die Bestimmungen des Zolltarifentwurfes über Bau- und Nutzholz vorstellig, indem wir ausführten:

„Ew. Excellenz berichten wir gehorsamst, daß die Bestimmungen des Zolltarifentwurfes, soweit sie Bau- und Nutzholz betreffen, in den Kreisen der Holzinteressenten unseres Bezirkes große Beunruhigung hervorgerufen haben, da man eine Erschwerung der durchaus notwendigen Holzeinfuhr und damit den Niedergang unseres Holzhandels und unserer Holzindustrie befürchtet, wenn diese Bestimmungen in Kraft treten sollten. Die in den letzten Jahren bedeutend gestiegenen Holzpreise lassen doch eine Erschwerung der Holzeinfuhr und eine weitere Vertheuerung des Holzes keinesfalls rathlich erscheinen; hier wäre eher eine Erleichterung zu wünschen, damit die Schneidemüllerei, die zu den wenigen im Osten gedeihenden Industriezweigen gehört, weiter gefördert werde.

Einhellig wird von allen Interessenten die Unterscheidung von hartem und weichem Holz bei der Verzollung, wie sie der Entwurf vorsieht, verworfen, weil dadurch die Verzollung der ja hier zum allergrößten Theil auf dem Wasserwege eingehenden Hölzer erschwert werden muß, denn es wird nicht immer leicht sein, bei den von dem langen Wasserwege zum Theil unkenntlich gewordenen Hölzern ohne Weiteres zu erkennen, ob sie zur Kategorie der harten oder der weichen Hölzer gehören. Die Zollabfertigung wird dadurch längere Zeit auch ein größeres Abfertigungspersonal und damit für den Staat größere Unkosten erfordern, ebenso aber auch für den Holzimporteur Weiterungen und Unkosten zur Folge haben. Dabei steht für den Staat den höheren Ausgaben durch die Zollerhöhung kaum ein genügendes Aequivalent gegenüber, denn ein großer Theil der eingeführten harten Hölzer, die überhaupt von der Gesamtheit der Holzeinfuhr nur einen geringen Prozentsatz ausmachen, sind Transitwaare, ein weiterer großer Theil eichene Schwellen, die für den Fiskus bestimmt sind, sodaß also nur ein kleiner Theil der höheren Zollgebühren als Zolleinnahme in Betracht kommt. Nun werden zwar auch jetzt schon bei der Einfuhr von Holz den Zollämtern Listen ausgehändigt, worin die einzelnen Holzarten, aus denen der Floßverband besteht, angeführt werden, doch geschieht dies jetzt zu statistischen Zwecken, und die Zollbehörde hat daher keine Veranlassung, die Richtigkeit dieser Angaben zu prüfen, was aber geschehen müßte, wenn die harten Hölzer einem höheren Maßzolle als die weichen unterliegen würden.

Es scheint daher dringend wünschenswerth, daß man bei der Verzollung von einer Unterscheidung zwischen hartem und weichem Holz absieht.

Was nun die in dem Entwurf vorgesehenen Zollsätze angeht, so soll ja, wenn man die Sätze für weiches Holz zu Grunde legt, unbearbeitetes oder lediglich in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitetes Bau- und Nutzholz (Pos. 73) wie bisher 1,20 Mk. für den Festmeter zahlen, womit wir uns einverstanden erklären, dagegen erscheinen die in den Positionen 74 und 75 für beschlagenes und gesägtes Holz vorgesehenen Zölle von 3 Mk. und 7,50 Mk. für den Festmeter, gegenüber 2,40 und 6 Mk. im geltenden autonomen und 1,80 Mk. und 4,80 Mk. im Vertragstarif viel zu hoch, und wir bitten dringend, auch hierfür die geltenden Zölle wieder einzusetzen. Beschlagenes Holz kann einen höheren Zollsatz überhaupt nicht tragen, sodaß bei einer weiteren Zollerhöhung das Geschäft in Balken dem Ruine entgegengeführt werden würde. Auch ein höherer Zoll für geschnittene Waare erscheint nicht nothwendig, da bei den jetzigen Zöllen bereits unsere Schneidemühlen gegenüber der ausländischen Konkurrenz hinreichend geschützt erscheinen. Die Folge würde nur eine Vertheuerung unseres Schnittmaterials sein.

Daß in dem Entwurf bei den Positionen 81 und 82 nur Gewichtszölle und nicht auch Maßzölle angeführt sind, beruht wohl nur auf einem Versehen, denn es würde ja ganz unmöglich sein, diese Hölzer, falls sie im Floßverbande eingeführt werden, aus diesem zu lösen und auf das Ufer zur Verwiegung zu bringen.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig hält es für einen Nachtheil, daß im Zolltarifgesetz (§ 9 Ziffer 2 Abs. 2) die Festsetzung des Nachlasses aus dem zur Last geschriebenen Zoll für die Abfälle, die bei der Bearbeitung von Bau- und Nutzholz in den Transitlagern entstehen, wenn die Hölzer in das Zollausland gehen, dem Bundesrathе zugesprochen ist, während jetzt diese Abfälle im Gesetz festgelegt sind. Auch wir halten eine gesetzliche Festlegung dieses Nachlasses für zweckmäßiger, weil dies dem Holzexport eine größere Sicherheit verleiht. Wenn sich auch z. Bt. keine Transitlager für Holz in unserem Bezirke befinden, so glaubten wir doch, zu diesem Punkte Stellung nehmen zu müssen, da wahrscheinlich im Anschluß an den bei Thorn zu erbauenden Holzhafen auch solche Transitlager eingerichtet werden dürften.

Ebenso erscheint es nothwendig, daß wie in dem geltenden Zollgesetz die Möglichkeit einer erleichterten Abfertigung bei den Begleitscheinvorschriften für Floßholz vorgesehen werde, da die Zollabfertigung des schwimmenden Holzes unmöglich den strengen Zollbestimmungen wie die anderen Waaren unterworfen werden kann.

Wir hoffen umsomehr, daß Ew. Excellenz die hier vorgetragenen Wünsche in Berücksichtigung ziehen werden, als über die in Frage stehenden Punkte in den Kreisen unserer Holzhändler und Holzindustriellen völlige Meinungsübereinstimmung herrscht.“

Zu dem ganzen Entwurf nahmen wir in folgender Eingabe vom 12. November Stellung:

„Ew. Excellenz haben wir bereits unter dem 15. v. Mts. um Abänderung der in dem kürzlich veröffentlichten Zolltarif für Bau- und Nutzholz vorgesehenen Zollsätze gebeten, und wir beehren uns im Anschluß hieran Ew. Excellenz noch mehrere andere den Entwurf des Zolltarifgesetzes und des Zolltarifes betreffende Bedenken und Wünsche zur Kenntnißnahme mit der Bitte um hochgeneigte Berücksichtigung gehoramsft zu unterbreiten.

Wir haben zwar unsere darauf bezüglichen Anträge bereits dem Deutschen Handelstage übermittelt, der ja eine Zusammenstellung sämmtlicher ihm von den Handelskörperschaften eingereichten Aeußerungen zur Kenntniß der in Betracht kommenden Behörden des Reiches und der Bundesstaaten gebracht hat, doch da darin die Begründung der Anträge nur sehr knapp wiedergegeben ist, halten wir es für nothwendig, Ew. Excellenz unsere Anträge mit der unverkürzten Begründung zu übersenden.

Wir haben den Entwurf zunächst daraufhin geprüft, inwieweit er geeignet ist, als Unterlage für den Abschluß günstiger Handelsverträge, namentlich eines solchen mit Rußland, der ja für uns bei unserer Lage von ausschlaggebender Bedeutung ist, zu dienen. Die in unserem Bezirke gelegenen Fabriken haben allerdings, abgesehen von den Maschinenfabriken, keinen oder nur einen geringen Absatz nach Rußland, doch würde für unsere Ziegeleien, Honigtuchen- und Chokoladenfabriken ein Export möglich werden, wenn es gelingen sollte, beim Abschluß eines deutsch-russischen Handelsvertrages für die Fabrikate dieser Industrien günstigere Zollsätze zu erhalten. Für unseren Handel ist die möglichst ungehinderte Einfuhr von Holz, Kleie, Deltuchen und Saaten aus Rußland eine Lebensfrage. Sehr wichtig ist für uns der Verkehr mit dem dicht an der Grenze gelegenen russischen Gebiet, denn dadurch werden unsere Wochenmärkte mit Butter, Geflügel und Eiern beschickt; auch besorgen die in der Nähe der Grenze wohnenden Russen vielfach ihre Einkäufe bei uns, wodurch unsere Ladeninhaber guten Verdienst haben, ja einzelne Geschäfte sind zum großen Theil auf diesen Absatz angewiesen. Käme kein Handelsvertrag zu Stande, so würde natürlich auch das Ueberschreiten der Grenze noch mehr, als es

leider jetzt schon geschieht, erschwert und der Verkehr lahm gelegt werden. Unsere Expeditionsgeschäfte und nicht zum Mindesten die Weichelschiffahrt haben ebenfalls ein großes Interesse daran, daß ein langfristiger, günstiger Handelsvertrag mit Rußland abgeschlossen werde.

Der Entwurf des Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif scheint uns nun aber keineswegs geeignet, zum Abschluß eines solchen Handelsvertrages zu führen. Zwar kann die in dem Entwurfe vorgesehene größere Spezialisirung der zu verzollenden Waaren nur günstig wirken, da man dadurch die Verhandlungsfreiheit mehrt, dagegen erscheint der Vertragsabschluß dadurch erschwert, daß im Entwurf für den größten Theil der schon bisher zollpflichtigen Artikel der Zoll erhöht worden ist und eine ganze Reihe bisher zollfreier Waaren zollpflichtig geworden sind. Wenn es sich dabei auch um die Sätze des Generaltarifes handelt, die in den einzelnen Vertragstarifen herabgesetzt werden können, so liegt in der Erhöhung doch offenbar die Tendenz, auch die Vertragszölle entsprechend zu erhöhen. Dann kann man aber natürlich nicht erwarten, daß uns die Vertragsländer niedrigere Zölle als bisher, wie wir sie doch zur Hebung der Exportfähigkeit vieler unserer Fabrikate nöthig haben, bewilligen werden. Immerhin bleibt noch die Möglichkeit offen, die Zölle auch gegen die ursprüngliche Absicht weiter herab zu setzen, falls sonst ein Handelsvertrag nicht zu Stande kommen sollte. Nach dem Zolltarifgesetzentwurfe fällt aber diese Möglichkeit für die vier Hauptgetreidearten weg, denn für sie ist ein Minimaltarif, der dazu noch viel höher ist, als der jetzige Generaltarif, festgesetzt, unter dem keinesfalls herabgegangen werden darf. Auf die großen Nachtheile eines Doppeltarifes bei dem Neuabschluß von Handelsverträgen haben wir ja bereits in unserer in Gemeinschaft mit vielen anderen Handelskammern des Ostens unter dem 10. Juli v. Js. Ew. Excellenz eingereichten Petition hingewiesen. Der Minimaltarif für Getreide wird es aber, namentlich weil zu hohe Minimalsätze darin festgesetzt sind, ganz unmöglich machen, mit Ländern, die, wie z. B. Rußland, großentheils Getreide bei uns einführen, einen günstigen Handelsvertrag zu schließen, und wir müssen uns daher nachdrücklichst gegen die Aufstellung des Doppeltarifes für Getreide aussprechen.

Eine Neuerung enthält § 6 des Zolltarifgesetzes. Danach sollen Waaren, die im Tarif nicht besonders genannt und auch in keiner Tariffstelle inbegriffen sind, denjenigen Tariffstellen zugewiesen werden, in denen die ihnen nach Beschaffenheit oder Verwendungszweck am nächsten stehenden Waaren aufgeführt sind. Gegen diese Aenderung läßt sich Nichts einwenden, nur wäre die Aufnahme einer Bestimmung

zu wünschen dahingehend, daß diese Zuweisung vom Bundesrathe unter nachträglicher Genehmigung des Reichstages zu treffen ist.

Nach § 10 des Entwurfes können die Zölle für eine Frist bis zu drei Monaten gestundet werden, doch sollen von dieser Stundung die Zölle für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen, sowie für die daraus hergestellten Erzeugnisse ausgenommen sein. Es kann kein vernünftiger Grund dafür gefunden werden, daß gerade die Getreidehändler von dem Zollkredit ausgeschlossen werden sollen, wenn man nicht eine weitere Erhöhung des Zollschatzes für Getreide beabsichtigt. Das Resultat wird sein, daß der Getreidehandel immer mehr in die Hände kapitalkräftiger Großhändler übergeht, denn die Zahlungs- und Kreditfähigkeit eines Theils der kleineren Getreidehändler, die jetzt Getreide importiren, wird diese Belastung nicht tragen können. Jedenfalls ist es aber unbillig, einem Theil der Importeure den Zollkredit zu versagen, den man allen anderen gewährt. Der Absatz 2 des § 10 müßte daher gestrichen werden.

Was nun die einzelnen Zollsätze betrifft, so müssen wir uns vor allen Dingen gegen die Erhöhung der Getreidezölle aussprechen, denn selbst die in dem § 1 des Zolltarifgesetzes vorgesehenen Minimalzölle sind für die Ernährung unserer Bevölkerung und die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie viel zu hoch. Auch wenn man annehmen wollte, daß durch die Erhöhung unserer Zollschranken der Weltmarktpreis gedrückt werden und somit nicht die ganze Zollerhöhung in dem absoluten Preise zum Ausdruck kommen sollte, so würde dennoch, zumal da der Identitätsnachweis für Getreide aufgehoben ist, die in Höhe des Zolles bestehende Differenz des Weltmarktpreises und des Preises auf dem zollgeschützten Markte bestehen bleiben. Wir halten die Getreidezölle des bestehenden Vertragstarifes für einen unserer Landwirtschaft völlig genügenden Schutz, denn wenn es auch nach der durch den Bund der Landwirthe hervorgerufenen Bewegung erscheinen möchte, als befände sich die Landwirtschaft in einer großen Nothlage, so bietet wenigstens die Entwicklung der Landwirtschaft in unserem Bezirke hierfür keine Unterlagen. Nach unserer Erfahrung sind die Landgüter in unserem Bezirke, soweit ein Besitzwechsel stattgefunden hat, höher bezahlt worden als je, und unsere Landwirthe, die freilich in den letzten beiden Jahren schlechte Ernten gehabt haben, was aber durch keinen noch so hohen Schutz Zoll hätte können verhindert werden, können darüber klagen, daß sie schutzlos dem Anprall der fremden Konkurrenz ausgelegt wären.

Ganz unverstündlich erscheint es, weshalb man die bisher zollfreien Saaten, wie Leinsaat, Klee- und Grassaar, mit einem theilweise recht erheblichen Zoll belegen will. Dies kann unmöglich im Interesse der Landwirthschaft, deren Förderung man durch den Tarifentwurf doch sonst in jeder Hinsicht zu erreichen sucht, liegen. Natürlich würde auch der Saatenhandel dadurch geschädigt werden. Die genannten Saaten müssen zum allergrößten Theil vom Auslande eingeführt werden, weil man sie bei uns nur in geringem Maße zieht. So liefert an Kleesaaten nur Schlessien einen gewissen Betrag, der aber für die vorhandene Nachfrage ganz und gar nicht genügt. Grassaaten werden meist aus England und Italien bezogen, während in Deutschland fast gar keine Produktion stattfindet. Wir halten es daher für nothwendig und in jeder Hinsicht zweckmäßig, daß die Zollfreiheit der Saaten in den Tarif wieder hergestellt werde.

Noch nachtheiliger für Landwirthschaft und Handel würde aber ein Zoll auf Kleie und Delfuchen sein, der in dem Tarif auf 1 Mk. für den Doppelzentner festgesetzt ist. Während man auf der einen Seite durch Frachtermäßigung den Bezug dieser Futterstoffe erleichtert, will man nun durch einen, bei dem geringen Werthe dieser Waaren doch recht hohen Zoll die Viehfütterung vertheuern. Das Interesse der Mühlen kann auch nicht dafür angeführt werden, denn diese genießen in dem der Ausbeute entsprechenden Mehlszoll ausreichenden Schutz. Durch Verzollung bisher zollfreier Güter werden diese aber über den Zollbetrag hinaus vertheuert, da die Verzollung doch auch Unkosten verursacht, die ebenfalls der Landwirth schließlich tragen muß. Wenn nun wohl auch anzunehmen ist, daß man den Kleie- und Delfuchenzoll nur deshalb in den Tarif aufgenommen hat, um bei den Verhandlungen namentlich mit Rußland ein Kompensationsobjekt zu haben, so müssen wir doch darauf hinweisen, daß jedenfalls in den Vertragstarifen die zollfreie Einfuhr von Kleie und Delfuchen festzusetzen ist.

Die Erhöhung des Hopfenzolles von 20 auf 40 Mk. ist durchaus zu verwerfen, da man sonst unsere Bierbrauereien schwer schädigen würde, die zur Herstellung gewisser heller Biere böhmischen Hopfen, der durch deutschen doch nicht ersetzt werden könnte, brauchen. Da es sich um den Bezug von Qualitätswaare handelt, ist auch nicht anzunehmen, daß der Zoll einen Einfluß auf die inländischen Hopfenpreise haben werde, zumal da ja bei uns mehr Hopfen gebaut als verbraucht wird, sodas ein beträchtlicher Theil zur Ausfuhr gelangt.

Der Zoll von 2 Mk. auf Quebrachoholz, das aus den Vertragsländern jetzt zollfrei eingeht, ist im Interesse unserer Leder- und Schuhwaarenindustrie, da sie die ausländischen Gerbstoffe gebraucht und der Zoll ihre Konkurrenzfähigkeit herabsetzen würde, zu beseitigen.

Gegen die Festsetzung eines Zolles auf Gänse und Hühner, die hier in großen Mengen aus Rußland eingeführt werden, müssen wir uns im Interesse einer guten Ernährung der Bevölkerung ebenso aussprechen, wie gegen die Erhöhung der Butter-, Käse- und Eierzölle.

Ferner möchten wir noch für eine Herabsetzung des Honigzolles eintreten. Er beträgt jetzt 40 Mk. für den Doppelzentner und ist in gleicher Höhe auch in den neuen Tarifentwurf aufgenommen worden, doch ist dieser Satz viel zu hoch und belastet unsere Honigkuchenindustrie, die auf die Einfuhr ausländischen Honigs angewiesen ist, recht schwer. Ein Honigzoll von 20 Mk. würde vollständig zum Schutze unserer inländischen Imterei genügen.

Nach der Position 178 des Tarifentwurfes soll Wein in Fässern mit einem Weingeistgehalt von nicht mehr als 14 Gewichtsprozenten 24 Mk., von mehr als 14 aber nicht mehr als 20 Gewichtsprozenten 30 Mk. und von mehr als 20 Gewichtsprozenten 160 Mk. Zoll für den Doppelzentner zahlen. Im Interesse des Weinhandels beantragen wir den Wegfall der mittleren Klasse und würden es für das Richtigeste halten, wenn Weine mit einem Weingeistgehalt bis zu 20 Gewichtsprozenten durchgehend zu einem Satze von 24 Mk. verzollt würden, denn abgesehen davon, daß Weine, die über 14 Gewichtsprocente an Weingeist enthalten, keine mit unserem eigenen Gewächs konkurrierende Weine sind, würde die in dem Entwurf vorgesehene Unterscheidung die größten Schwierigkeiten und Mißhelligkeiten bei der Verzollung und bei der Lagerung unverzollter Weine ergeben.

Ferner bitten wir, daß in den Zolltarif oder doch wenigstens in den Vertragstarif die Position „rother Wein zum Verschneiden unter Kontrolle“ wieder aufgenommen werde, denn diese Verschnittweine haben sich durchaus bewährt und zur Verbesserung und zweckentsprechenden Verwerthung unserer einheimischen Rothweine nicht unwesentlich beigetragen.

Zum Schlusse beehren wir uns, Ew. Excellenz unsere in der Plenarsitzung vom 26. Oktober d. Js. zu dem Zolltarifentwurf gefaßte Resolution zur Kenntniß zu bringen:

„Es steht fest, daß der Aufschwung, den das deutsche Wirtschaftsleben im letzten Jahrzehnt genommen hat, in erster Linie den Handelsverträgen zu danken ist, die eine ruhige und stetige Ent-

wickelung ermöglichen. Deshalb ist es dringend erforderlich, daß die Handelsvertragspolitik auch weiter fortgesetzt werde, und das Deutsche Reich muß mit allem Nachdruck dahin streben, wiederum langfristige und für den deutschen Export möglichst günstige Handelsverträge zum Abschluß zu bringen. Der kürzlich veröffentlichte Zolltarifentwurf ist aber seines hochschutzzöllnerischen Charakters wegen nicht geeignet, als Grundlage hierfür zu dienen, denn es steht zu befürchten, daß die Vertragsländer nun ebenfalls ihre autonomen Zolltarife erhöhen, wodurch das Zustandekommen günstiger Verträge naturgemäß erschwert werden würde.

Das größte Hinderniß bildet aber der in § 1 des Zolltarif-Gesetzentwurfes vorgesehene Minimaltarif für die vier Hauptgetreidearten, denn ganz abgesehen davon, daß die hier festgelegten hohen Getreidezölle unser Wirtschaftsleben übermäßig belasten und damit unsere Exportfähigkeit herabsetzen würden, bergen solche Minimalzölle in sich auch die Gefahr, daß wegen der gebundenen Zollsätze Verträge mit solchen Ländern, die in der Hauptsache Getreide bei uns einführen wollen — und zu diesen Ländern gehört in erster Linie Rußland, das für unseren Bezirk das wichtigste Vertragsland bildet — zum Scheitern gebracht werden.

Die Handelskammer spricht deshalb die Erwartung aus, daß der Zolltarifentwurf in der vorliegenden Form nicht die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften finden, sondern daß man den Minimaltarif für Getreide beseitigen, durch Herabsetzung der Zollsätze dem Tarif den hochschutzzöllnerischen Charakter nehmen und dadurch den Abschluß langfristiger günstiger Handelsverträge möglich machen werde.“

IV. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Auch in diesem Jahre haben uns die Leiter der kaufmännischen Fortbildungsschulen in Thorn, Kulm und Briesen bereitwilligst Berichte über den Verlauf des letzten Schuljahres zur Verfügung gestellt.

1. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

Das Schuljahr 1901—1902 begann mit 76 Schülern. Nach der Neuaufnahme im April waren es 88, von denen auf Klasse I 24, auf II 28, auf III 22 und auf IV 14 kamen. Man sollte nun meinen, daß der Wechsel im Laufe des Jahres durch Ab- und Zugang von Schülern nur gering sein könnte. Das ist aber ein Irrthum. Besonders in den beiden unteren Klassen ist der Wechsel sehr stark. So begann die Klasse

III mit 22 und schloß am Ende des Schuljahres mit 28 ab; ihre Bruttofrequenz betrug aber 43, d. h. im Laufe des Schuljahres sind 21 Schüler aufgenommen und 15 entlassen worden. In der Klasse IV, die mit 14 begann und mit 22 schloß, betrug der Gesamtbesuch 36, d. h. es wurden hier während des Schuljahres 22 aufgenommen und 14 entlassen. Diese starken Ueänderungen im Klassenbestande erschweren ungemein ein gleichmäßiges Arbeiten und Fortschreiten. Daher ist es auch nicht möglich gewesen, alle Schüler dieser Klasse in die nächsthöhere zu versetzen. Die eben geschilderte Erscheinung hat darin ihre Ursache, daß noch sehr häufig junge Leute, die nicht die nöthige Vorbildung besitzen, zunächst als Lehrlinge angenommen und nach einiger Zeit sich und ihrem Lehrherrn zum Schaden entlassen werden. Andererseits macht sich aber auch der Zug bemerkbar, daß Kaufleute, die glauben, ihre Lehrlinge nicht 6 Stunden in der Woche entbehren zu können, nur solche jungen Leute in die Lehre nehmen, die zum Besuche der Fortbildungsschule nicht verpflichtet sind. Mit dieser mittelbaren Einwirkung auf die Auswahl der Lehrlinge kann die Fortbildungsschule zufrieden sein, wenn ihre Schülerzahl dadurch auch etwas gemindert wird.

Die Anstalt zählte am Ende des Schuljahres 82 Schüler, darunter 6, die freiwillig den Unterricht besuchen. Zahlende Schüler waren in den einzelnen Vierteljahren der Reihe nach 88, 86, 90 und 93 vorhanden. Vergleichen wir diese Zahlen mit den entsprechenden des Vorjahres, so finden wir nur geringe Unterschiede. Dasselbe Bild ergibt sich auch bei einer Vergleichung des Ausfalls der Versetzungen. 1901 wurden von 69 Schülern der 3 unteren Klassen 49 = 71 % versetzt. Zu Ostern des Berichtsjahres gingen von den 73 Schülern aus denselben Klassen in die höheren 55 über, das sind 75,3 %, und zwar aus II 21 nach I, aus III ebenfalls 21 nach II und aus IV 13 nach III; nicht versetzt wurden aus II 2, aus III 7 und aus IV 9. — 18 Schüler haben Abgangszeugnisse erhalten; 13 von diesen sind aus Klasse I entlassen; 11 unter ihnen haben das Ziel der Schule erreicht.

Was den Schulbesuch anbetrifft, so ist derselbe zwar zufriedenstellend gewesen; indeß belieben noch immer einige Firmen, ihre Lehrlinge von der Schule zurückzubehalten, so oft nur ein Mitglied ihres oft vieltöpfigen Personals aus irgend einem Grunde verhindert ist, im Geschäfte thätig zu sein. Während im Vorjahre die Versäumnisse 6 % betragen, sind sie im Berichtsjahre auf 4,25 % herabgegangen. Wenn bei einem Vergleiche zwischen den einzelnen Klassen es sich zeigt, daß Klasse I 8,5 % Versäumnisse aufweist gegen noch nicht 3 % in Klasse IV, so liegt die Erklärung für diese Erscheinung in dem Umstande, daß

die Lehrherren am liebsten die älteren Lehrlinge im Bedarfsfalle zu Hause behalten.

Wie der Schulbesuch zu keinen besonderen Klagen Anlaß gegeben hat, so ist auch das Betragen der Lehrlinge im Ganzen zufriedenstellend gewesen. Zwar haben 3 Strafanträge gestellt werden müssen, doch betreffen 2 von ihnen solche Lehrlinge, die schon durch ihre minderwerthigen Leistungen beweisen, daß sie unter dem Durchschnitt ihrer Mitschüler stehen.

Die Lehrerbibliothek hat sich theils aus Haushaltsmitteln, theils durch Geschenke mehrerer werthvoller Zugänge zu erfreuen gehabt. Die Handelskammer zu Thorn hat 5 Bände aus der „Modernen Kaufmännischen Bibliothek“ von Dr. Huberti geschenkt; Herr Buchhändler Lambeck hat desgleichen eine Anzahl der Uebungshefte von Bredendiek & Müller der Anstalt geschenktweise übermittelt; endlich hat Herr Mittelschullehrer Marks der Schule die Professor Hieck'sche Münzentabelle geschenkt. Ihm wie den vorhin genannten Spendern sei hiermit der besondere Dank der Schule ausgesprochen.

Mit dem Beginn des laufenden Schuljahres ist eine, wie man wohl hoffen darf, segensreiche Neueinrichtung getroffen worden, nämlich die Anlage einer Bibliothek für die Schüler. Dieselbe zählt zunächst 30 Werke in etwa 40 Bänden. Ihr Zweck ist, den Lehrlingen Gelegenheit zu geben, in ihren freien Stunden ein gutes Buch theils zur Belehrung, theils zur Unterhaltung zu lesen; auch soll dadurch der leider so stark verbreiteten Kolportage- und sonstigen Schundliteratur entgegen gearbeitet werden. Die Auswahl ist so getroffen, daß neben leicht verständlichen Fachschriften gute Jugend- und Volkschriften sowie geeignete schönwissenschaftliche Werke, besonders erzählender Art, angeschafft sind.

Wie alljährlich fand auch im Berichtsjahre und zwar am 20. März in Anwesenheit mehrerer Mitglieder des Kuratoriums eine Schulfeier statt, bei der nach einem Berichte des Schulleiters über das verflossene Schuljahr Herr Kaufmann Rawitzki eine Ansprache an die Schüler hielt und 8 derselben durch die Ueberreichung von Prämien in Gestalt werthvoller Bücher auszeichnete.

Die Einnahmen und Ausgaben weisen fast dieselben Ziffern auf wie im Vorjahre. Auch hier ist wie in fast allen anderen Verhältnissen der Anstalt eine gewisse Stetigkeit und Gleichmäßigkeit eingetreten.

2. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Kulm.

Das letztverflossene Schuljahr begann am Montag, 15. April. Beide Klassen zählten an diesem Tage 51 Schüler. Da diejenigen

III mit 22 und schloß am Ende des Schuljahres mit 28 ab; ihre Bruttofrequenz betrug aber 43, d. h. im Laufe des Schuljahres sind 21 Schüler aufgenommen und 15 entlassen worden. In der Klasse IV, die mit 14 begann und mit 22 schloß, betrug der Gesamtbesuch 36, d. h. es wurden hier während des Schuljahres 22 aufgenommen und 14 entlassen. Diese starken Aenderungen im Klassenbestande erschweren ungemein ein gleichmäßiges Arbeiten und Fortschreiten. Daher ist es auch nicht möglich gewesen, alle Schüler dieser Klasse in die nächsthöhere zu versetzen. Die eben geschilderte Erscheinung hat darin ihre Ursache, daß noch sehr häufig junge Leute, die nicht die nöthige Vorbildung besitzen, zunächst als Lehrlinge angenommen und nach einiger Zeit sich und ihrem Lehrherrn zum Schaden entlassen werden. Andererseits macht sich aber auch der Zug bemerkbar, daß Kaufleute, die glauben, ihre Lehrlinge nicht 6 Stunden in der Woche entbehren zu können, nur solche jungen Leute in die Lehre nehmen, die zum Besuche der Fortbildungsschule nicht verpflichtet sind. Mit dieser mittelbaren Einwirkung auf die Auswahl der Lehrlinge kann die Fortbildungsschule zufrieden sein, wenn ihre Schülerzahl dadurch auch etwas gemindert wird.

Die Anstalt zählte am Ende des Schuljahres 82 Schüler, darunter 6, die freiwillig den Unterricht besuchen. Zahlende Schüler waren in den einzelnen Vierteljahren der Reihe nach 88, 86, 90 und 93 vorhanden. Vergleichen wir diese Zahlen mit den entsprechenden des Vorjahres, so finden wir nur geringe Unterschiede. Dasselbe Bild ergibt sich auch bei einer Vergleichung des Ausfalls der Versetzungen. 1901 wurden von 69 Schülern der 3 unteren Klassen 49 = 71 % versetzt. Zu Ostern des Berichtsjahres gingen von den 73 Schülern aus denselben Klassen in die höheren 55 über, das sind 75,3 %, und zwar aus II 21 nach I, aus III ebenfalls 21 nach II und aus IV 13 nach III; nicht versetzt wurden aus II 2, aus III 7 und aus IV 9. — 18 Schüler haben Abgangszeugnisse erhalten; 13 von diesen sind aus Klasse I entlassen; 11 unter ihnen haben das Ziel der Schule erreicht.

Was den Schulbesuch anbetrifft, so ist derselbe zwar zufriedenstellend gewesen; indeß belieben noch immer einige Firmen, ihre Lehrlinge von der Schule zurückzubehalten, so oft nur ein Mitglied ihres oft vielköpfigen Personals aus irgend einem Grunde verhindert ist, im Geschäfte thätig zu sein. Während im Vorjahre die Versäumnisse 6 % betrugten, sind sie im Berichtsjahre auf 4,25 % herabgegangen. Wenn bei einem Vergleiche zwischen den einzelnen Klassen es sich zeigt, daß Klasse I 8,5 % Versäumnisse aufweist gegen noch nicht 3 % in Klasse IV, so liegt die Erklärung für diese Erscheinung in dem Umstande, daß

die Lehrherren am liebsten die älteren Lehrlinge im Bedarfsfalle zu Hause behalten.

Wie der Schulbesuch zu keinen besonderen Klagen Anlaß gegeben hat, so ist auch das Betragen der Lehrlinge im Ganzen zufriedenstellend gewesen. Zwar haben 3 Strafanträge gestellt werden müssen, doch betreffen 2 von ihnen solche Lehrlinge, die schon durch ihre minderwerthigen Leistungen beweisen, daß sie unter dem Durchschnitt ihrer Mitschüler stehen.

Die Lehrerbibliothek hat sich theils aus Haushaltsmitteln, theils durch Geschenke mehrerer werthvoller Zugänge zu erfreuen gehabt. Die Handelskammer zu Thorn hat 5 Bände aus der „Modernen Kaufmännischen Bibliothek“ von Dr. Huberti geschenkt; Herr Buchhändler Lambeck hat desgleichen eine Anzahl der Uebungshefte von Bredendiek & Müller der Anstalt geschenkweise übermittelt; endlich hat Herr Mittelschullehrer Marks der Schule die Professor Hieck'sche Münzentabelle geschenkt. Ihm wie den vorhin genannten Spendern sei hiermit der besondere Dank der Schule ausgesprochen.

Mit dem Beginn des laufenden Schuljahres ist eine, wie man wohl hoffen darf, segensreiche Neueinrichtung getroffen worden, nämlich die Anlage einer Bibliothek für die Schüler. Dieselbe zählt zunächst 30 Werke in etwa 40 Bänden. Ihr Zweck ist, den Lehrlingen Gelegenheit zu geben, in ihren freien Stunden ein gutes Buch theils zur Belehrung, theils zur Unterhaltung zu lesen; auch soll dadurch der leider so stark verbreiteten Kolportage- und sonstigen Schundliteratur entgegen gearbeitet werden. Die Auswahl ist so getroffen, daß neben leicht verständlichen Fachschriften gute Jugend- und Volksschriften sowie geeignete schönwissenschaftliche Werke, besonders erzählender Art, angeschafft sind.

Wie alljährlich fand auch im Berichtsjahre und zwar am 20. März in Anwesenheit mehrerer Mitglieder des Kuratoriums eine Schulfeier statt, bei der nach einem Berichte des Schulleiters über das verflossene Schuljahr Herr Kaufmann Rawizki eine Ansprache an die Schüler hielt und 8 derselben durch die Ueberreichung von Prämien in Gestalt werthvoller Bücher auszeichnete.

Die Einnahmen und Ausgaben weisen fast dieselben Ziffern auf wie im Vorjahre. Auch hier ist wie in fast allen anderen Verhältnissen der Anstalt eine gewisse Stetigkeit und Gleichmäßigkeit eingetreten.

2. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Kulm.

Das letztverflossene Schuljahr begann am Montag, 15. April. Beide Klassen zählten an diesem Tage 51 Schüler. Da diejenigen

Lehrlinge, die das 17. Lebensjahr vollendet hatten, bis auf wenige Ausnahmen sofort die Anstalt verließen und entsprechender Ersatz nicht vorhanden war, verminderte sich die Anzahl der Schüler sehr bald erheblich und erreichte mit 38 den mittleren Durchschnitt.

Es wäre im Interesse der Schule mit Freude zu begrüßen, wenn die Herren Prinzipale ihre Lehrlinge auch nach vollendetem 17. Lebensjahre wenigstens bis zum nächsten Semesterluß zur Schule schickten.

Angeichts des großen Uebelstandes, daß manche Lehrlinge mit äußerst schwacher Vorbildung — einzelne können nicht einmal nothdürftig deutsch sprechen — in die Schule eintreten und auf den ganzen Unterrichtsgang hemmend einwirken, wird der Wunsch rege, daß baldmöglichst eine 3. Klasse eingerichtet werden möchte.

An der Spitze des Kuratoriums der kaufmännischen Fortbildungsschule ist an Stelle des Herrn Königl. Landraths Hoene Herr Bürgermeister Steinberg getreten.

Lehr- und Stundenplan haben während des verfloßenen Schuljahres eine Aenderung nicht erfahren.

Der Gesundheitszustand der Schüler war im Allgemeinen befriedigend. Doch starb ein fleißiger und begabter Schüler, Waldemar Kuszewski, der Ostern 1901 in Anerkennung seines guten Verhaltens und eifrigen Strebens mit einer Prämie ausgezeichnet worden war.

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

Der feierliche Schluß fand am 20. März statt. Wiederum wurden die strebsamsten und tüchtigsten Schüler beider Klassen — sechs an der Zahl — durch Ueberreichung guter Bücher als Prämien ausgezeichnet.

Im Frühjahr 1900 war der Grund zu einer Schülerbibliothek gelegt worden. Eine wesentliche Bereicherung derselben wurde im März 1901 vom Kuratorium beschlossen und im Laufe des Jahres durchgeführt.

Der Bibliotheksleiter sollte in Stand gesetzt werden, die Schüler durch regelmäßige Versorgung mit guter Lektüre geistig anzuregen und auch auf diesem Wege fortzubilden. Die Mittel zu dieser Vergrößerung der Bücherei gewährte der Zuschuß der Handelskammer zu Thorn. Dieser sei auch hier herzlicher Dank gesagt für die gütige Zuwendung. Eine weitere Ergänzung der Bibliothek ist dringend zu wünschen. Auch bei uns wurde die Erfahrung gemacht, daß die jungen Leute mit großer Vorliebe Jugendschriften, Novellen und Romane lesen, dagegen Bücher populär-wissenschaftlichen Inhalts weniger gern nehmen. Es wird

dahin gewirkt, daß sie letztere als eine reiche Quelle nützlicher Allgemeinbildung erkennen und werthschätzen lernen.

3. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen.

Das 5. Schuljahr der kaufmännischen Fortbildungsschule in Briesen endigte am 26. März cr. mit einer gemeinsamen Schlußfeier der beiden Klassen, welche im Unterrichtslokale der I. Klasse stattfand. In seiner Ansprache beleuchtete der Leiter der Schule zunächst die Leistungen und das Betragen der Schüler im Allgemeinen, alsdann ermahnte er dieselben, die ihnen gebotene Gelegenheit zur Auffrischung ihrer Kenntnisse und zu ihrer Fortbildung noch gewissenhafter und eifriger zu benutzen als bisher. Ein Urtheil über seinen Fleiß, seine Führung und Leistungen in den einzelnen Unterrichtsgegenständen empfing jeder Schüler besonders in dem ihm ausgehändigten Schulzeugnisse. Diese Jahreszeugnisse sollen auch zugleich den Lehrherren Aufschluß über die Schulerfolge ihrer Lehrlinge geben. Bei der vorgenommenen Versetzung wurden 13 Schüler der II. Klasse der I. Klasse überwiesen. Da der eine zum Verlassen der Schule berechnete Zögling dieselbe noch freiwillig weiter besuchen wird, so wurde der ganze bisherige Schülerbestand in das neue Schuljahr übernommen. Derselbe vertheilt sich auf die beiden Klassen der Schule wie folgt: Klasse I 23, Klasse II 17 Schüler.

Das Betragen der Schüler war, wenige Ausnahmen abgerechnet, welche zur Stellung von Strafanträgen Veranlassung gaben, durchaus befriedigend. Auch Fleiß und Aufmerksamkeit der Fortbildungsschüler verdienten im Allgemeinen ein gleiches Urtheil. Der Schulbesuch der überwiegenden Mehrzahl der Zöglinge war ein pünktlicher und regelmäßiger. Es darf an dieser Stelle leider nicht unerwähnt bleiben, daß noch immer einige Firmen mit scheinbarem Widerstreben ihren Lehrlingen die zum Schulbesuche erforderliche Zeit gewähren, weshalb bei einzelnen Schülern die Zahl der rückfälligen Schulversäumnisse eine bedenkliche Höhe erreicht.

Da der Unterrichtsbetrieb im vollendeten Schuljahre keine außergewöhnliche Unterbrechung erlitt, so sind die Lehrplanmäßigen Stoffe in beiden Klassen und in sämtlichen Unterrichtsfächern erledigt worden. Die Unterrichtserfolge werden bedauerlicherweise durch die oft unzureichenden Schulkennnisse, die grundverschiedene Vorbildung und den raschen Stellenwechsel der Handlungslehrlinge stark beeinträchtigt. Zur Erläuterung mögen nachstehende Angaben dienen, welche das Ergebnis diesbezüglicher Nachfragen bilden. Von den 40 Schülern, welche

am Schlusse des Berichtsjahres der Schule angehört, haben 21 eine Landschule, 13 eine Stadtschule und 6 die unteren Klassen einer Schule mit höheren Unterrichtszielen besucht. Es gehörten der Anstalt 18 Schüler länger als 1 Jahr, 7 Schüler $\frac{1}{2}$ bis 1 Jahr, 3 Schüler $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Jahr, 12 Schüler weniger als $\frac{1}{4}$ Jahr an.

Es liegt auf der Hand, daß zur Beseitigung dieser Uebelstände die Schule wenig, dagegen die Kaufmannschaft sehr viel zu thun vermag. Unsere Lösung muß sein: „Je heißer der Schweiß, desto größer der Preis.“

Schifferschule.

In dem letzten Wintersemester hat die hiesige Schifferschule keinen Unterricht abgehalten, da nur sehr wenige Anmeldungen eingegangen waren.

V. Verkehr mit Rußland.

Grenzlegitimationscheine.

Unter dem 5. Juni übersandten wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten in Marienwerder folgenden Bericht:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß in den uns benachbarten russischen Grenzbezirken kürzlich ebenfalls die Verfügung veröffentlicht worden ist, wonach russischen und deutschen Juden das Ueberschreiten der Grenze von und nach Rußland mit Benutzung der Grenzlegitimationscheine nicht mehr gestattet werden soll. Soweit wir es feststellen konnten, wird diese Verfügung jetzt derart gehandhabt, daß den russischen Juden keine neuen Scheine ausgestellt werden, doch dürfen sie die vor der Verfügung ausgestellten weiter benutzen. Die einen behaupten, daß sie bis zum Ablauf der Gültigkeit benutzt werden dürfen, während andere meinen, daß als äußerster Termin der 1. Juni a. St. festgesetzt sei. Sicheres hierüber vermochten wir nicht in Erfahrung zu bringen. Fälle, daß deutschen Juden, die mit Grenzlegitimationscheinen nach Rußland reisen wollten, der Grenzübergang nicht gestattet worden sei, sind bis jetzt nicht zu unserer Kenntniß gelangt, doch vermuthen wir, daß mit dem 1. Juni a. St. auch diese Bestimmung in Kraft treten wird.“

Da bei verschiedenen Juden, die bisher nach Thorn zu kommen pflegten, die Legitimationscheine abgelaufen sind, so können sie die Grenze nicht mehr überschreiten. Es sind daher schon jetzt Klagen über die Verminderung des Grenzverkehrs bei uns eingegangen und diese werden sich noch weiter vermehren, wenn erst die Bestimmung in vollem Umfange in Kraft getreten sein wird. Durch den Wegfall der gewohnheitsmäßigen Vermittler zwischen den deutschen und den russischen

Grenzbezirken werden aber sowohl die hiesigen Geschäftsleute als auch die Konsumenten von Geflügel, Eiern, Gemüse u. a. m. ganz enorm geschädigt werden. Die russischen Juden bringen aus den russischen Ortschaften viele landwirthschaftliche Produkte auf den hiesigen Markt und bewirken dadurch, daß der hiesige Bedarf gut und billig gedeckt werden kann. Für den Erlös kaufen die Russen in den hiesigen Geschäften aber die verschiedensten Bedarfsartikel, auch werden von russischen Geschäftsleuten sonst viel Einkäufe gemacht, namentlich in den Sommermonaten wird viel für die Badegäste in Czieshoczynek eingekauft. Es handelt sich dabei um ganz erhebliche, im Jahre sich sicher auf viele Hunderttausende belaufende Summen, denn es kommen täglich wohl 50 Polen aus Rußland hierher um solche Einkäufe zu machen. Unsere Geschäfte sind zum größten Theil auf diesen Absatz angewiesen. In unserem Bezirk wird aber nicht nur die Stadt Thorn durch die qu. Erschwerung des Grenzverkehrs geschädigt, sondern auch die übrigen an der Grenze gelegenen Städte wie Gollub, Strasburg und Lautenburg werden eine bedeutende wirthschaftliche Einbuße erleiden.

Benachtheiligt würden wir aber auch, wenn deutsche Juden nicht mehr mit Grenzlegitimationscheinen nach Rußland fahren dürften, denn unsere hiesigen Expeditionsgeschäfte sowie auch andere Betriebe sind häufig veranlaßt, nach Alexandrowo zu fahren, und da ein großer Theil der Firmeninhaber sowie der Angestellten Juden sind, so wären sie gezwungen, für sich oder für ihre Angestellten Pässe ausstellen zu lassen, was für jeden Paß einschließlich Visum ca. 7 Mk. Kosten verursachen wird. Wir bitten Ew. Hochwohlgeboren ganz gehorsamst, höheren Ortes dafür einzutreten, daß auf diplomatischem Wege eine Beseitigung dieser Verkehrserschwerungen, die dem Geiste und wohl auch dem Wortlaute des deutsch-russischen Handelsvertrages direkt widersprechen, herbeigeführt werde.“

Wir wandten uns in der gleichen Angelegenheit auch an das Deutsche General-Konsulat in Warschau, das uns unter dem 3. Juli mittheilte:

„Der Handelskammer erwidere ich auf die gefällige Zuschrift vom 20. v. Mts. No. 1273 ergebenst, daß nach den eingezogenen Erkundigungen Seitens des hiesigen Generalgouverneurs eine Verfügung, wonach den Juden das Ueberschreiten der preußisch-russischen Grenze mit Halbpässen verboten wäre, überhaupt nicht erlassen worden ist. Dagegen ist eine Anfang Mai d. Js. ergangene entsprechende Anordnung des Polizeidepartements in St. Petersburg, die ursprünglich gegen die

österreichischen Israeliten gerichtet war, von einigen russischen Grenzbehörden, wie vom Kreischef in Nieszawa, in der Annahme, daß diese Anordnung in gleicher Weise gegenüber allen Israeliten anzuwenden sei, auch auf den preußisch-russischen Grenzverkehr ausgedehnt worden. Da indessen bei den russischen Behörden selbst bezüglich der Zulässigkeit dieser Maßregel Zweifel entstanden sind, so hat das hiesige General-Gouvernement um Aufklärung bei dem Polizei-Departement in St. Petersburg nachgesucht. Eine Antwort des Letzteren ist bis jetzt nicht ergangen, und es herrscht daher inzwischen keine Einheitlichkeit in der Handhabung der Bestimmungen.

Ich habe bereits Veranlassung genommen, die Angelegenheit zuständigen Ortes zur Sprache zu bringen und behalte mir weitere Mittheilung ergebenst vor.“

Ende August erhielten wir dann die Nachricht, daß das russische Ministerium des Innern entschieden habe, die ausländischen Israeliten zum Grenzverkehr auf Grund von Halbpässen in der früheren Weise wieder zuzulassen. Auch den russischen Juden war inzwischen wieder der Austritt aus Rußland auf Grund von Grenzlegitimationscheinen gestattet worden.

Einfuhr lebender Schweine aus Rußland.

Für die Wiederzulassung der Einfuhr lebender Schweine aus Rußland traten wir unter dem 18. Februar 1902 in folgender, an den Herrn Regierungs-Präsidenten in Marienwerder gerichteten Petition ein:

„Ew. Hochwohlgeboren bitten wir ganz gehorsamt, bei dem Herrn Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten eine Milderung des bestehenden Einfuhrverbotes für russische Schweine wenigstens insoweit zu befürworten, daß wöchentlich eine Anzahl lebender Schweine aus Rußland dem Schlachthause Thorn zugeführt werden dürfen. Schon seit Monaten klagen die hiesigen Schlächter über die Knappheit des Angebotes an Schweinen, und daß diese Klagen berechtigt sind, beweist die nicht nur bei uns, sondern auch in den angrenzenden Bezirken eingetretene große Preissteigerung für Schweine und Schweinefleisch, denn eine Umfrage über die Preisbewegung hat zu folgendem Ergebnis geführt.

Nach den von der Direktion des Bromberger Schlacht- und Viehhofes aufgegebenen Preisen der letzten drei Jahre für Schweine und Schweinefleisch im Kleinhandel wurden bezahlt:

für Schweine:			für Schweinefleisch:		
1899	für 50 kg	32 bis 36 Mk.	für das Pfund	0,50 bis 0,55 Mk.	
1900	" " "	35 " 40 "	" " "	0,55 " 0,60 "	
1901	" " "	40 " 45 "	" " "	0,65 " 0,70 "	

Hiernach sind die Preise für Schweine während der drei Jahre um etwa 25 %, die für Schweinefleisch um etwa 30 % gestiegen.

Die Entwicklung der Preise in Posen ergibt sich aus umstehender Tabelle.

In Graudenz haben sich nach einer Mittheilung der dortigen Schlachthausdirektion die Preise für lebende Schweine wie folgt entwickelt. Für 100 Pfund wurden gezahlt:

	1899:	1900:	1901:
Januar	33,— Mk.	38,— Mk.	40,— Mk.
Februar	34,— "	37,— "	42,— "
März	32,— "	37,— "	42,— "
April	32,— "	37,— "	43,— "
Mai	34,— "	32,— "	40,— "
Juni	35,— "	34,— "	45,— "
Juli	34,— "	35,— "	46,— "
August	37,— "	36,— "	47,— "
September	36,— "	36,— "	48,— "
Oktober	35,— "	37,— "	48,— "
November	35,— "	38,— "	47,— "
Dezember	35,— "	39,— "	43,— "

In Thorn finden wir die gleiche Entwicklung, denn nach den Berichten der Marktkommission betragen die Preise für 1 Kilogramm Schweinefleisch in Thorn:

	1899:	1900:	1901:
Januar	1,10 bis 1,20 Mk.	1,— bis 1,10 Mk.	1,— bis 1,20 Mk.
Februar	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,10 "	1,20 " 1,30 "
März	1,10 " 1,20 "	1,10 " 1,20 "	1,20 " 1,30 "
April	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,10 "	1,20 " 1,30 "
Mai	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,20 " 1,30 "
Juni	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,20 " 1,40 "
Juli	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,20 " 1,40 "
August	1,10 " 1,20 "	1,10 " 1,20 "	1,30 " 1,50 "
September	1,10 " 1,30 "	1,— " 1,20 "	1,30 " 1,50 "
Oktober	1,10 " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,30 " 1,50 "
November	1,— " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,30 " 1,60 "
Dezember	1,— " 1,20 "	1,— " 1,20 "	1,30 " 1,50 "

Monat	Marktpreise für Schweine pro 50 Kilogr. Lebendgewicht ohne Abzug					Durchschnitts- marktpreise für Schweine- fleisch pro 1 Kilo	
	Qualität					M	c
	I M	II M	III M	Sauen M	Räfer M		
Oktober 1898	—	—	—	—	—	1	45
November "	—	—	—	—	—	1	35
Dezember "	—	—	—	—	—	1	35
Januar 1899	—	—	—	—	—	1	25
Februar "	—	—	—	—	—	1	25
März "	—	—	—	—	—	1	25
April "	—	—	—	—	—	1	25
Mai "	—	—	—	—	—	1	25
Juni "	—	—	—	—	—	1	25
Juli "	—	—	—	—	—	1	25
August "	—	—	—	—	—	1	25
September "	—	—	—	—	—	1	25
Oktober "	—	—	—	—	—	1	25
November "	—	—	—	—	—	1	25
Dezember "	—	—	—	—	—	1	25
Januar 1900	—	—	—	—	—	1	25
Februar "	—	—	—	—	—	1	25
März "	—	—	—	—	—	1	33
April "	—	—	—	—	—	1	35
Mai "	—	—	—	—	—	1	35
Juni "	—	—	—	—	—	1	35
Juli "	—	—	—	—	—	1	32
August "	—	—	—	—	—	1	25
September "	—	—	—	—	—	1	25
Oktober "	42,25	39,00	35,75	33,25	47,00	1	25
November "	42,42	38,75	35,13	34,33	46,83	1	25
Dezember "	42,67	38,63	35,00	34,79	48,00	1	25
Januar 1901	42,42	39,15	36,04	36,54	—	1	25
Februar "	44,50	40,75	37,33	41,25	—	1	33
März "	42,73	38,96	35,77	36,81	—	1	34
April "	41,82	38,36	35,23	36,46	—	1	30
Mai "	41,12	38,13	35,35	36,73	—	1	25
Juni "	42,13	39,13	36,08	37,25	45,50	1	25
Juli "	45,82	42,72	39,29	41,29	50,13	1	31
August "	47,58	44,92	42,15	42,69	51,18	1	47
September "	48,73	46,50	43,92	43,54	52,11	1	45
Oktober "	49,28	46,83	44,17	43,46	52,44	1	45
November "	49,42	46,88	44,25	43,82	52,50	—	—

Daß bei uns eine wirkliche Knappheit herrschte, erhellt aus der Abnahme der Schweineschlachtungen im hiesigen Schlachthause, denn während im Jahre 1900 16739 Schweine geschlachtet worden sind, sank diese Zahl im Vorjahre auf 14526.

Es steht nach alledem fest, daß eine ganz erhebliche Steigerung der Preise stattgefunden hat, die die Ernährung gerade der ärmeren Bevölkerung, weil diese beim Fleischgenuß hauptsächlich auf Schweinefleisch angewiesen ist, schwer benachtheiligt und dies noch dazu in einer Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes. Der durch die Preisentwicklung hervorgerufene Nothstand wird ja auch allgemein anerkannt, so u. A. von Sr. Excellenz dem Herrn Landwirthschaftsminister in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. Januar d. Js., der hervorhob, daß er solche hohen Schweinepreise, wie sie jetzt beständen, nicht wünschen könne. Eine Abhilfe würde sich nun leicht erreichen lassen durch, wenn auch beschränkte Wiedezulassung russischer Schweine, wie dies ja auch in den Jahren 1890—1895 geschehen ist, ohne daß zum Nachtheil der Landwirthschaft Seuchen eingeschleppt worden wären. Auch zur Zeit besteht ganz und gar keine Seuchengefahr, da die russischen Bestände gesund sind, und alle Bedenken werden ferner dadurch gehoben, daß die Schweine mit der Eisenbahn bis an das Schlachthaus herangefahren werden können und sonach mit Kommunalwegen gar nicht in Berührung kommen. Wir glauben um so mehr auf eine Erfüllung unserer Bitte rechnen zu dürfen, als man bereits im November in Oberschlesien für die Einfuhr lebender Schweine aus Rußland durch eine Verordnung des Herrn Regierungspräsidenten (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Oppeln vom 8. November 1901) ein wöchentliches Kontingent von 1360 Schweinen festgesetzt hat.

Wir glauben, daß auch unser Bezirk die gleiche Berücksichtigung verdient, und bitten Ew. Hochwohlgeboren nochmals dringend, unseren Antrag höheren Ortes befürworten zu wollen.“

Darauf erhielten wir unter dem 26. März nachstehenden Bescheid:

„Aus der Thatsache, daß die Schweinepreise in letzter Zeit gestiegen sind, vermag ich eine Veranlassung, die ausnahmsweise Zulassung von lebenden Schweinen aus Rußland nach dem dortigen Schlachthause bei dem Herrn Minister zu befürworten, nicht zu entnehmen. Die Rücksicht auf den Schutz des inländischen Viehbestandes gegen Seucheneinschleppungen gebietet nach wie vor, auch das Verbot der Zufuhr russischer Schweine in ein Schlachthaus aufrecht zu erhalten, da auch mit der Zulassung von Vieh in ein Schlachthaus trotz aller Vorsichtsmaßregeln stets die Gefahr der Verbreitung von Viehseuchen verbunden

ist. Aus der Abnahme der Schweineschlachtungen im dortigen Schlachthause auf eine Knappheit des inländischen Schweinebestandes zu schließen, ist übrigens nicht begründet. Der inländische Schweinebestand ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Es haben denn auch die dortigen Schlächter und Händler, als am 11. d. Mts. von der Fettvieh-Verwerthungsgenossenschaft Lusin, Kreis Stargard, im Schlachthause zu Thorn eine Ladung von 40 Stück erstklassiger Schweine zum Verkauf gestellt wurde, erklärt, daß sie in der Umgegend von Thorn genug Schweine und billiger, wie in der Danziger Gegend, kaufen könnten. Obwohl der Genossenschaft, die sich mit größeren Schlächtern Thorns wegen des Preises vorher in Verbindung gesetzt hatte, mitgetheilt worden, daß dort für gute Schweine 47 Mk. ja sogar 48 Mk. für den Zentner Lebendgewicht abzüglich einer mäßigen, nicht näher angegebenen Provision gezahlt würde, wurden für die obigen zum Verkauf gestellten Schweine von anerkannt sehr guter Beschaffenheit nur 43 Mk. für den Zentner geboten. Für diesen Preis sind die Schweine nicht verkauft, sondern nach Berlin geschafft worden, wo 45,50 Mk. für den Zentner gezahlt wird. Die Abnahme der Schweineschlachtungen dürfte hiernach auf einen Mangel an Schweinen nicht zurückzuführen sein.“

VI. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Sitzungen.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1901 in 4 ordentlichen Sitzungen (3 im Vorjahre) 44 Vorlagen gegen 41 im Jahre 1900. Auch in diesem Jahre war die Kammer ein Mal wegen Beschlußunfähigkeit verhindert, in die Berathungen einzutreten. Um dem künftig nach Möglichkeit vorzubeugen, wurde folgender Zusatz zu § 7 der Geschäftsordnung beschlossen: „Jedes Mitglied hat für unentschuldigtes Fehlen bei den Plenarsitzungen eine Strafe von 2 Mk., für unentschuldigtes Zuspätkommen, falls dies mehr als eine Viertelstunde beträgt, eine Strafe von 1 Mk. an die Kasse der Handelskammer zu zahlen.“

Ergänzungswahlen.

Bei den im Dezember für die Kreise Thorn und Briesen vorgenommenen Ergänzungswahlen wurden die bisherigen Mitglieder, die Herren G. Fehlaue, H. Loewenson, C. Matthes, S. Rawitzki, R. Bauer und J. Meyer wiedergewählt.

Fürsorge für die Handelskammerbeamten.

In dem Erlaß vom 14. Juni 1899 (abgedruckt in unserem Jahresbericht für 1899 Seite 128 ff.) hatte der Herr Minister für Handel und

Gewerbe bei den Handelsvertretungen angeregt, den Handelskammersekretären einen Anspruch auf Pension im Falle der Invaliddität und auf Reliktenversorgung ihrer Wittwen und unmündigen Waisen zu gewähren. Die Kammer hatte daraufhin erklärt, daß sie diesen Ausführungen sympathisch gegenüber stehe und auch nicht abgeneigt sei, mit ihrem jeweiligen Sekretär einen Anstellungsvertrag auf längere Zeit und unter Begründung von Pensionsansprüchen abzuschließen, doch wolle sie die endgültige Regelung sich vorbehalten bis die Angelegenheit durch Verhandlungen des Handelstages, der sich ja sicher damit beschäftigen werde, weiter geklärt sei. Der Deutsche Handelstag hat sich der Sache auch mit aller Energie angenommen und hat mit der Versicherungsanstalt Wilhelma zu Magdeburg eine Einigung zu Stande gebracht.

In der Plenarversammlung vom 30. November beschloß darauf die Handelskammer, einen Vertrag mit der Wilhelma zu Magdeburg Zwecks Pensionsversicherung ihres jeweiligen Sekretärs abzuschließen. Ein Vertrag ist jedoch bis jetzt noch nicht abgeschlossen worden, da noch nicht 50 Handelskammern, wie die Wilhelma es verlangt, sich zur Abschließung eines solchen bereit erklärt haben.

Vereidigung der Handelskammersekretäre.

Aus Anlaß eines besonderen Falles verfügte der Herr Minister für Handel und Gewerbe, daß die im Hauptamte thätigen Handelskammersekretäre (Geschäftsführer, Syndici), soweit sie nicht bereits den Staatsdiener eid geleistet hätten, zu vereidigen wären, denn sie seien jedenfalls insoweit als mittelbare Staatsbeamte anzusehen, als sie im Hauptamte angestellt wären, und ihre Vereidigung sei daher nach Artikel 108 der Preussischen Verfassung vorgeschrieben. Unser Sekretär wurde daraufhin am 2. September durch den Herrn Ersten Bürgermeister von Thorn, den der Herr Regierungspräsident hiermit beauftragt hatte, vereidigt.

Vereidigung eines Probenehmers für Zucker und Melasse.

Nach § 42 des Gesetzes über die Handelskammern sind diese 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 Grund dieser Bestimmung vereidigte die Kammer in ihrer Vollsitzung vom 26. Oktober Herrn Adolf Nehring aus Schönsee als Probenehmer für Rohzucker und Melasse auf die von den Handels-

Körperschaften zu Braunschweig, Danzig pp. festgesetzten Vorschriften. Auf unseren Antrag ist daraufhin Herr Nehring in die Liste der beeidigten Probenehmer für Zucker und Melasse aufgenommen worden.

Anstellung vereidigter Wäger.

Anfang Juli richteten wir folgendes Schreiben an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe:

„In Thorn hat sich seit einigen Jahren ein bedeutendes Importgeschäft in russischen Futtermitteln, namentlich in Kleie, entwickelt, und es werden jährlich wohl 16—20 000 Waggons à 10 000 Kilogramm solcher Futtermittel hier eingeführt. Die Kleie kommt lose hier an und wird auf dem Hauptbahnhofe gesackt. Schon öfter hat sich nun das Bedürfnis geltend gemacht, durch vereidigte Wäger das Gewicht der gesackten Kleie festzustellen, und wir beabsichtigen deshalb, auf Grund des § 42 des Gesetzes über die Handelskammern diesem Bedürfnis Rechnung zu tragen. Da jedoch an manchen Tagen 50—100 Waggons Kleie hier umgesackt werden und das Umsacken jedes einzelnen Wagens ziemliche Zeit in Anspruch nimmt, so müßte eine große Anzahl von Wägern vereidigt werden. Von den Interessenten wurde vorgeschlagen, die Leiter der Arbeiterkolonnen, die das Umsacken übernehmen, zu vereidigen, es wurden jedoch Zweifel darüber geäußert, ob diese Kolonnenführer selbstständige Gewerbetreibende im Sinne des Erlasses vom 24. Februar 1900 (B 11 501) sind, und wir haben deshalb beschlossen, hierüber die Entscheidung Ew. Excellenz anzurufen. Es bestehen hier etwa 10—12 solcher Arbeiterkolonnen, und allein der an deren Spitze stehende Leiter kontrahirt mit den Futtermittelhändlern. Er verpflichtet sich meist zwei und mehreren Firmen gegenüber, das Umsacken der für sie eingehenden losen Kleiesendungen so zu bewirken, daß kein Standgeld erwächst. Das durch seine Schuld zu zahlende Standgeld hat er zu ersetzen. Für die Umsackung eines Wagens erhält er einen festen Satz. Das Anstellen und Entlassen der nothwendigen Arbeitskräfte hat er selbst zu besorgen, und er zahlt ihnen den Lohn aus, den er mit den einzelnen Arbeitern verabredet hat. Er disponirt vollständig selbstständig darüber, welche Wagen zunächst umzusacken sind und wieviel Arbeiter an jedem Wagen beschäftigt werden sollen. Die Firmen, für welche die Umsackung erfolgt, greifen bei der Arbeitsausführung nicht mit leitenden Weisungen, Ueberwachung, Regelung der Arbeitszeit, der Arbeitsfolge u. ein. Die Kolonnenführer zahlen ihren Arbeitern den üblichen Tage- oder Akkordlohn, erzielen aber für sich selbst einen weit darüber hinausgehenden Unternehmergewinn. Sie leiten das Umsacken und greifen nur im Nothfalle ein. Sie sind,

abgesehen von dem Umsacken, vollständig losgelöst von dem Betriebe der Firmen, mit denen sie kontrahirt haben. Sie übernehmen auch sonstige Arbeiten, wie z. B. das Beladen und Löschen von Rähnen. Die Firmen übernehmen keinerlei Garantie dafür, daß die Arbeiterkolonnen immer Beschäftigung finden. Ihre Bildung überragt die der gewöhnlichen Arbeiter, denn wenn sie auch eine Elementarschulbildung genossen haben, so können sie doch sämtlich schreiben und rechnen; sie führen Buch über ihre Arbeiten und reichen in gewissen Zeiträumen ihre Abrechnungen den einzelnen Firmen ein. Aus alledem scheint doch hervorzugehen, daß diese Kolonnenführer selbstständige Unternehmer sind, deren Anstellung als vereidigte Wäger wohl ins Auge gefaßt werden kann. Natürlich wird die Kammer sich vor der Vereidigung bei jedem Einzelnen zu überzeugen haben, ob er auch die erforderlichen persönlichen Eigenschaften, Befähigung, Zuverlässigkeit und Sachkunde, besitzt.

Wir bitten Ew. Excellenz gehorsamst, entscheiden zu wollen, ob die von uns geschilderten Kolonnenführer als selbstständige Gewerbetreibende anzusehen sind.“

Wir erhielten darauf unter dem 22. Juli nachstehenden Bescheid:

„Die Vereidigung und öffentliche Anstellung von Wägern durch die Handelskammer auf Grund des § 42 des Gesetzes über die Handelskammern setzt voraus, daß die zu vereidenden und öffentlich anzustellenden Personen das Gewerbe als Wäger selbstständig betreiben (§ 35 der Gewerbe-Ordnung). Es kommt daher im vorliegenden Falle nicht darauf an, ob die von den Kleiehändlern zum Sacken der Kleie engagirten Kolonnenführer in dieser Thätigkeit als Angestellte der Händler oder als selbstständige Gewerbetreibende anzusehen sind, sondern lediglich darauf, ob die gedachten Personen das Gewerbe eines Wägers selbstständig betreiben. Nach dem vorgetragenen Sachverhalt scheinen sie aber das Verwiegen von Waaren überhaupt nicht gewerbsmäßig zu betreiben. Dagegen spricht der Umstand, daß sie ihre Dienste als Wäger nicht allgemein dem Publikum gegen Entgelt zur Verfügung stellen, sondern nur im Interesse der Firmen, für die sie die Sackung der Kleie besorgen, thätig sind, wie sie denn wohl auch weder ein Geschäftslokal für das Wägewerbe, noch die dazu erforderlichen Wägemittel (Waagen, Gewichte) besitzen.

Wenn sie hiernach als gewerbsmäßige Wäger nicht wohl gelten können, ist auch ihre Vereidigung durch die Handelskammer ausgeschlossen.“

Wir mußten sonach von einer Vereidigung der Kolonnenführer absehen. Um nun aber in Zukunft die Anstellung vereidigter Wäger vornehmen zu können, mußten zunächst Vorschriften ausgearbeitet werden, auf die die Wäger vereidigt werden können. Die in der Sitzung vom 30. November angenommenen Vorschriften für die von der Handelskammer vereidigten und öffentlich angestellten Wäger lauten:

§ 1. Zum Zwecke der gewerbemäßigen Verwiegung von Getreide, Mehl, Malz, Hülsenfrüchten, Futterartikeln und anderen Waaren werden von der Handelskammer zu Thorn für ihren Bezirk Wäger vereidigt und öffentlich angestellt.

§ 2. Die Anstellung gilt nur für die Zeit, in der der vereidigte und öffentlich angestellte Wäger seinen Wohnsitz im Bezirke der Handelskammer hat.

§ 3. Voraussetzung für die Vereidigung und öffentliche Anstellung als Wäger ist,

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

§ 4. Der Wäger darf seine Funktion nur dann ausüben, wenn er in keinem Anhängigkeitsverhältniß zu einer der Parteien steht.

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

Ich, schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß ich als öffentlich angestellter Wäger die bestehenden Vorschriften getreulich beobachten und die mir obliegenden Pflichten gewissenhaft erfüllen werde. So wahr mir Gott helfe.

§ 6. Die Vereidigung wird in den 3 deutschen Thorner Zeitungen bekannt gegeben und eine Liste der vereidigten Wäger zu Jedermanns Einsicht in dem Geschäftszimmer der Handelskammer ausgelegt. Ueber die Vereidigung wird dem Wäger eine Urkunde ausgefertigt.

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

1. auf Antrag oder im Todesfalle des vereidigten und öffentlich angestellten Wägers,
2. wenn er den Sitz seiner die öffentliche Anstellung begründenden Thätigkeit aus dem Bezirke der Handelskammer wegverlegt,
3. wenn ihm die Fähigkeit zur öffentlichen Anstellung von der zuständigen Behörde auf Grund eines ordentlichen Verfahrens rechtskräftig aberkannt worden ist.

Im Falle der Löschung ist die Anstellungsurkunde zurückzugeben.

Löschungen in der Liste sind in derselben Weise wie Eintragungen bekannt zu machen.

§ 8. Jede Wohnungsänderung hat der Wäger der Handelskammer ohne Verzug anzuzeigen.

§ 9. Die vereidigten und öffentlich angestellten Wäger führen ein von der Handelskammer näher zu bestimmendes Siegel, das die Bezeichnung der Handelskammer, den Namen des Wägers und die Umschrift „Öffentlich angestellter Wäger“ enthält.

§ 10. Dem Wäger wird eine Legitimationskarte ausgehändigt, die er bei der Ausübung seiner Thätigkeit bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen hat.

§ 11. Aufträge zum amtlichen Verwiegen sind mit spezieller Angabe der zu verwiegenden Waarenmengen sowie des Ortes und der Zeit, wo und wann die Verwiegung geschehen soll, bei dem Wäger anzubringen. Die Anmeldungen müssen der Reihenfolge nach, wie sie eingegangen sind, erledigt werden.

§ 12. Der Wäger kann verlangen, daß von dem Antragsteller behufs Bornahme der Verwiegung die erforderlichen Arbeitskräfte gestellt werden und eine richtig funktionirende Wage nebst geachteten Gewichten am Orte der Verwiegung zur Verfügung gehalten wird.

§ 13. Der Wäger hat sich vor Beginn der Verwiegung zu überzeugen, daß die zu verwendenden Waagen und Gewichte gehörig geacht sind, er hat sorgsam zu prüfen, ob die Waage bei der Aufstellung im richtigen Niveau steht, und er hat ferner vor der Verwiegung die Richtigkeit der Waage und Gewichte dadurch zu prüfen, daß er auf den Schalen die sämtlichen Gewichte aufsetzt und mit dem Dezimalausweis vergleicht.

§ 14. Falls ein besonderer Antrag nicht gestellt worden ist, wird die Verwiegung durch eine Stichprobe vorgenommen. Diese wird in der Art durchgeführt, daß bei einer Menge bis zu 10000 Kilogramm von dem Wäger nach seiner Anordnung aus verschiedenen Theilen des zu verwiegenden Postens 10 bis 15 Säcke gezogen und einzeln verwogen werden. Bei größeren Posten ist die Anzahl der Säcke in entsprechender Weise zu erhöhen.

§ 15. Wenn die Stichprobe ein stark ungleichmäßiges Gewicht der Säcke ergibt, sowie auch auf besonderes Verlangen hat der Wäger die gesammte Partie zu verwiegen. Das Gleiche hat zu geschehen, wenn sich die Verwiegung auf lose Güter erstreckt.

§ 16. Ueber jede Verwiegung sind dem Antragsteller bis zu drei Bescheinigungen auszufertigen, die von dem Wäger zu unterschreiben und mit dem Dienstsigel zu versehen sind. Die Bescheinigung hat Angaben zu enthalten über:

1. den Ort und den Tag der Verwiegung,
2. den Tag der Ankunft der Waare,
3. den Namen des Lieferanten und des Empfängers,
4. die Art der Lagerung,
5. den Zustand der Packung der Waare nach dem Augenscheine,
6. die Signatur der Säcke,
7. bei Beförderung der Waare durch die Eisenbahn die Nummer des Wagens, bei Beförderung im Rahne Namen und Inhaber des Rahnes,
8. die Zahl der Säcke, Kisten u. dergl.,
9. die Anzahl der verwogenen Kolli und das festgestellte Gewicht,
10. das nach dem Ausfall der Stichprobe oder der Durchwiegung ermittelte Gesamtgewicht.

Der Wäger hat ein Wiegebuch zu führen, in dem der Reihenfolge der Verwiegungen nach die unter 1—10 bezeichneten Angaben einzutragen sind.

§ 17. Die Gebühren des Wägers betragen:

A. Bei Verwiegungen in der Stadt und auf der Uferbahn.

1. Bei Quantitäten bis zu 100 Zentner 3 Pfg. für 1 Zentner, mindestens 2 Mk.
2. Bei Quantitäten über 100 Zentner und ganzen Wagenladungen 1½ Pfg. für 1 Zentner, mindestens 3 Mk.
3. Bei Verwiegungen von ganzen Wagenladungen ist für jede angefangene Stunde über 2 Stunden ein Zuschlag von 1 Mk. zu zahlen.

B. Bei Verwiegungen auf dem Hauptbahnhofe, sowie Bahnhof und Ortschaft Mader.

4. Erhöhung der Sätze zu 1 um 25 %.
5. Erhöhung der Sätze zu 2 um 25 %.
6. Unverändert wie 3.

C. Bei Verwiegungen in den Provinzstädten und auf dem Lande.

7. Erstattung der Fahrt (Eisenbahn III. Klasse und Fuhrwerk), Erhöhung der Sätze zu 1 um 50 %.
8. Erstattung der Fahrt, Erhöhung der Sätze zu 2 um 50 %.
9. Erhöhung der Sätze zu 3 um 50 %.

Für die gemäß § 16 zu ertheilenden Wiegescheine ist keine Gebühr zu zahlen.

§ 18. Beschwerden über die in der Liste eingetragenen Wäger können an die Handelskammer gerichtet werden, die erforderlichen

Falles bei der zuständigen Behörde die Zurücknahme der Bestallung beantragen wird.

Vorschriften für vereidigte Holzmesser.

In der Sitzung vom 25. Januar 1902 nahm die Kammer die nachstehenden Vorschriften für von ihr vereidigte und öffentlich angestellte Holzmesser an.

§ 1. Zum Zwecke der Vermessung von Bau- und Nutzholz werden von der Handelskammer zu Thorn für ihren Bezirk Messer vereidigt und öffentlich angestellt.

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

§ 3. Voraussetzung für die Beeidigung und öffentliche Anstellung als Messer für Bau- und Nutzholz ist,

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

§ 4. Die Vereidigung erfolgt durch Leistung des folgenden Eides:
Ich, schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß ich als öffentlich angestellter Messer für Bau- und Nutzholz die bestehenden Vorschriften getreulich beobachten und die mir obliegenden Pflichten gewissenhaft erfüllen werde. So wahr mir Gott helfe.

§ 5. Die Beeidigung wird in den 3 deutschen Thorner Zeitungen bekannt gegeben und eine Liste der vereidigten Messer zu Jedermanns Einsicht in dem Geschäftszimmer der Handelskammer ausgelegt. Ueber die Beeidigung wird dem Messer eine Urkunde ausgefertigt.

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

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

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

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

§ 8. Die vereidigten und öffentlich angestellten Holzmesser führen ein von der Handelskammer näher zu bestimmendes Siegel, das die

Bezeichnung der Handelskammer, den Namen des Messers und die Umschrift: „Öeffentlich angestellter Holzmesser“ enthält.

§ 9. Dem Holzmesser wird eine Legitimationkarte ausgehändigt, die er bei der Ausübung seiner Thätigkeit bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen hat.

§ 10. Aufträge zum amtlichen Vermessen von Bau- und Nutzholz sind mit spezieller Angabe der zu vermessenden Mengen sowie des Ortes und der Zeit, wo und wann die Vermessung geschehen soll, bei dem Holzmesser anzubringen.

§ 11. Falls der Auftraggeber nicht selbst das nöthige Fuhrwerk oder Boot stellt, hat er dem Holzmesser die dafür aufgewendeten Kosten zu ersetzen. Für Eisenbahnfahrten werden dem Holzmesser die Kosten für die dritte Klasse vergütet.

§ 12. Bei der Vermessung hat sich der Holzmesser nach den im Bezirke der Handelskammer jeweilig bestehenden Holzhandelsgebräuchen zu richten.

§ 13. Die Vermessung geschieht traftenweise, Stück für Stück einzeln und demgemäß sind die Listen (Spezifikationen) anzufertigen. Ihre Richtigkeit ist durch Unterschrift des Holzmessers zu bescheinigen.

§ 14. Die Listen müssen für jede Gattung Hölzer (Rund- und Kantholz, kieferne und eichene und s. f.) einzeln angefertigt werden. Sie sind dann zu heften, mit Datum und laufender Nummer zu versehen und so aufzubewahren.

§ 15. An Gebühren stehen dem Holzmesser zu
für das Vermessen von 100 Stück

Rundhölzern	3,50 Mk.
stärkeren Mauerlatten und Balken	4,00 „
schwächeren Mauerlatten	2,00 „
eichenen Plançons	4,50—5,00 „

Bei außergewöhnlichen Arbeiten wie z. B. dem Nachprüfen bereits von Anderen vermessener Hölzer sowie bei Vorhandensein besonderer Schwierigkeiten sind die Gebühren durch Vereinbarung festzustellen.

Entstehen Streitigkeiten über die Höhe der Gebühren, so entscheidet die Handelskammer endgültig.

§ 16. Eine Spezifikation der vermessenen Hölzer hat der Messer seinem Auftraggeber kostenfrei zu liefern. Für jede fernere Ausfertigung von Abschriften hat der Holzmesser eine Gebühr in Höhe von 50 Pfg. für je 100 Stück Holz zu beanspruchen.

Anstellung vereidigter Bücherrevisoren.

Die Kammer hat sich der von dem Verbande mitteldeutscher Handelskammern beschlossenen Vereinbarung über die öffentliche Anstellung von Bücherrevisoren angeschlossen.

Sachverständigen-Ordnung.

In der Sitzung vom 25. Januar 1902 hat die Kammer nachstehende Ordnung für die Sachverständigen-Kommissionen genehmigt:

§ 1. Die von der Handelskammer eingesetzten Sachverständigen-Kommissionen haben den Zweck, sachverständige und unparteiische Gutachten, insbesondere über Beschaffenheit, Menge, Verpackung, sowie etwaigen Minderwerth einer gelieferten Waare zu erstatten.

§ 2. Der Geschäftskreis der Kommissionen erstreckt sich auf den Bezirk der Handelskammer.

§ 3. Die Handelskammer bestimmt, für welche Waarengattungen Sachverständige ernannt werden sollen, und wählt für jede dieser Gattungen mindestens drei Sachverständige.

Ein und derselbe Sachverständige kann mehreren Kommissionen angehören.

§ 4. Der Vorsitzende der Handelskammer verpflichtet die Sachverständigen durch Handschlag auf getreuliche Beobachtung der bestehenden Vorschriften.

§ 5. Die Ernennung der Sachverständigen erfolgt auf jederzeitigen Widerruf und nur für so lange, als sie ihren Wohnsitz in dem Bezirke der Handelskammer haben.

§ 6. Anträge auf Erstattung von Gutachten sind schriftlich unter Klarlegung des Sachverhalts an die Handelskammer zu richten.

§ 7. Der Vorsitzende der Handelskammer oder dessen Stellvertreter hat nach Eingang des Antrages unter thunlichster Beschleunigung einen oder zwei Sachverständige mit der Abgabe des Gutachtens zu betrauen.

§ 8. Keiner der gewählten Sachverständigen darf ohne stichhaltige Gründe die Abgabe eines Gutachtens verweigern.

§ 9. Sind zwei Sachverständige ernannt worden, und können sie über die vorliegende Frage nicht zu einer einheitlichen Entschliessung gelangen, so wählen sie aus den übrigen Sachverständigen des von ihnen vertretenen Geschäftszweiges einen Obmann, dessen Urtheil endgültig entscheidet.

§ 10. Das Gutachten ist der Handelskammer schriftlich und mit den Unterschriften der betheiligten Kommissionsmitglieder versehen zu

erstatten. Die Kammer giebt der antragstellenden Partei eine beglaubigte Abschrift des Gutachtens.

§ 11. Für die Erstattung eines Gutachtens, das keine außerordentliche Aufwendung an Arbeit und Zeit erfordert, erhält jeder Sachverständige von der antragstellenden Partei 6 Mk.; außerdem sind ihm etwaige baare Auslagen zu vergüten.

Ist die Abgabe eines Gutachtens mit außerordentlicher Aufwendung an Arbeit und Zeit verbunden, so dürfen die Sachverständigen dem Antragsteller höhere Gebühren anrechnen, doch unterliegt die Liquidation alsdann der Genehmigung des Vorsitzenden.

§ 12. Der Vorsitzende der Handelskammer ist berechtigt, ohne Angabe von Gründen die Herbeiführung eines Gutachtens abzulehnen.

Herstellung des Jahresberichts.

Im Oktober hatte der Herr Minister für Handel und Gewerbe an die Handelskammer in Wiesbaden nachstehenden Bescheid auf deren Bericht ergehen lassen:

„Die Vorschrift des § 39 des Handelskammergesetzes, wodurch die Handelskammern zu jährlicher Berichterstattung über die Lage und den Gang des Handels verpflichtet sind, erfordert einen Bericht, in dem diese Körperschaften ihre Gesamtauffassung von der wirthschaftlichen Lage des Handels und der Industrie im Handelskammerbezirke zum Ausdruck bringen. Es würde nicht ausreichen, wenn eine Handelskammer sich darauf beschränkte, statt der eigenen Darstellung des Ganges und der Lage des Handels eine Anzahl Berichte einzelner Gewerbetreibender als ihren Jahresbericht vorzulegen und zu veröffentlichen.

Der Anforderung des § 39 wird, wie ich annehmen darf, im ersten, allgemeinen Theile der Handelskammer-Berichte durchweg entsprochen. Im zweiten Theile dagegen, der besondere Berichte über einzelne Gewerbe zu enthalten pflegt, scheint es allerdings bei verschiedenen Handelsvertretungen üblich zu sein, lediglich Berichte einzelner Firmen wiederzugeben, ohne daß sich die Handelsvertretungen die darin enthaltenen Angaben und Anschauungen zu eigen machen. Einer solchen subjektive Auffassungen einzelner Firmen darstellenden Berichterstattung kann nicht die gleiche Bedeutung beigemessen werden wie einem Berichte, welcher die auf Grund eingehender Prüfung und Erörterung der wirthschaftlichen Verhältnisse gewonnene Gesamtauffassung einer Handelskammer wiedergiebt. Sie ist ferner, wenn nicht ausdrücklich bemerkt ist, daß es sich lediglich um Mittheilungen einzelner Gewerbetreibender handele, irreführend, indem von den im

Jahresberichte einer Handelsvertretung ohne solchen Zusatz enthaltenen Darlegungen ohne Weiteres angenommen werden muß, daß sie eben die Auffassung der Handelsvertretung enthalten. Nach alledem verdient es den Vorzug, wenn auch im besonderen Theile des Jahresberichts die Auffassungen der Handelskammer niedergelegt und Berichte einzelner Firmen nur als Ergänzungen oder Stimmungsbilder beigelegt werden, und auch dies im Allgemeinen nur in Fällen, in denen es sich um hervorragende oder charakteristische Unternehmungen handelt. Jedensfalls aber müssen Berichte von einzelnen Gewerbetreibenden, für welche die Handelsvertretung nicht die volle Verantwortung übernehmen will, ausdrücklich als Privatbericht kenntlich gemacht werden.

Wenn durch Beobachtung dieser Grundsätze die Jahresberichte der Handelsvertretungen an Umfang einbüßen sollten, würde dieser Nachtheil durch die größere autoritative Bedeutung, die alsdann den Berichten beizumessen wäre, reichlich aufgewogen werden.“

Diesen Bescheid theilte der Herr Minister den Handelsvertretungen zur Kenntnißnahme mit und fügte hinzu:

„Auch abgesehen von den Jahresberichten ist es mir aufgefallen, daß sich Handelsvertretungen bisweilen lediglich auf die Uebermittlung von Wünschen Einzelner beschränken, ohne dazu eine bestimmte sachliche Stellung einzunehmen. Wenn, wie es aus Anlaß des Zolltarifentwurfs vorgekommen ist, einzelne Handelskammern mir ohne Auswahl alle auf den Zolltarif bezüglichen Anregungen ihrer Bezirkseingefessenen vorgelegt haben, auch wenn sie zu einander in direktem Widerspruche stehen, so liegt hierin ein Verkennen der Stellung der Handelskammern, deren Aufgabe es ist, die einzelnen an sie herantretenden Wünsche und Bedürfnisse von dem höheren Gesichtspunkte der Gesamtvertretung ihres Bezirks aus zu prüfen, sich hieraus eine Gesamtauffassung zu bilden und diese bei den betheiligten Stellen der Verwaltung oder Gesetzgebung zu vertreten.“

Unser Bericht ist daraufhin nach den von dem Herrn Minister aufgestellten Grundsätzen hergestellt worden.

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Ernte. Seit Jahrzehnten haben wir in unseren Bezirken nicht so ungünstige Ernteergebnisse gehabt, als in den letzten beiden Jahren, denn leider ist auch im Vorjahre wieder die Ernte, abgesehen von den Hackfrüchten, ganz minderwerthig gewesen. Die außerordentlich nachtheiligen Verhältnisse der Getreide- und Futterernte des Jahres 1901 finden ihre Erklärung zum Theil schon in den Witterungsverhältnissen des vorangegangenen Jahres. In Folge der Dürre im Sommer des Jahres 1900 befanden sich die Saatzfelder für die Herbstsaat in einem ungünstigen, staubigen, auf schwerem Boden klotzigen Zustande. Die für das freudige Gedeihen der Saaten so nothwendige Gare fehlte ganz. Die Saaten gingen ungleich auf und gingen erst in den Monaten November und Dezember an, schwach anzugrünen. Der strenge Frost ohne Schneedecke im Januar 1901 hat dann die schwachen und fränklichen Pflanzen zum größten Theil zerstört und, was an Lebenskraft geblieben war, vernichtete eine Frostperiode im Monat März. Ein gleiches Schicksal traf die Kleesfelder. Nur von Roggen konnten vereinzelte Stücke, die noch Hoffnung gaben, erhalten bleiben, gaben aber bei der Ernte ganz geringe Erträge.

Die Landwirthschaft war nun vor die schwere Aufgabe gestellt, fast die gesammten Winterungsfelder und Kleesaaten umzuackern und neu zu bestellen. Das erforderliche Sommersaatgetreide mußte zum großen Theil, meist zu hohen Preisen, gekauft und vielfach aus weiteren Entfernungen bezogen werden. So wurden z. B. große Mengen von Wicken und Lupinen aus Rußland hierher gebracht, was bisher nur äußerst selten vorgekommen ist. Es entwickelte sich ein sehr lebhafter für eine Anzahl von Kaufleuten gewinnbringender Handel in Sommersaaten, Sommerweizen, Sommerroggen, Gerste, Hafer und Wicken. Die andauernd trockene Witterung im April und Mai begünstigte die Bestellungsarbeit, und diese konnte in der Mehrzahl der Fälle ziemlich rechtzeitig, allerdings bei äußerster Anspannung aller Kräfte ausgeführt werden.

So groß der Aufwand war, den die verdoppelte Frühjahrsbestellung für Saatgut und Bestellungsarbeiten erforderte und so sicher ein großer Verlust durch den Ausfall an Aleeheu, Stroh und Weide bevorstand, so hoffte man doch bei günstiger Witterung eine reiche Ernte in Sommergetreide zu machen. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. In den Monaten der Entwicklung, Mai und Juni, herrschte ununterbrochene Dürre; ein hier bisher unbekanntes Insekt, die Zwergzikade, befiel das Sommergetreide, namentlich den Hafer, und die Ernte ergab auf bestem Boden ein dürftiges Resultat, auf Sandboden eine Fehlernte. Zur Linderung des durch diese Verhältnisse hervorgerufenen Nothstandes erbat man von der Regierung Tarifiermäßigung für Saatgetreide, Stroh, Futtermittel und künstlichen Dünger, Hergabe von Waldstreu aus den fiskalischen Forsten an benachbarte Gemeinden und die Bereitstellung von baaren Geldmitteln zur Abhülfe der dringendsten Noth. Die königliche Staatsregierung hat den größten Theil der beantragten Maßregeln bewilligt und ein für sieben Jahre unverzinsliches mit 85 % rückzahlbares Darlehn von 3 Millionen an die betroffenen Kreise zur Erhaltung des kleinen Grundbesizes vertheilt. Bedauerlicherweise ist hier bei den vermittelt dieser staatlichen Unterstützung bewirkten Ein- und Verkäufen von Saatgetreide, Stroh und Futtermitteln der Handel zu Gunsten von Raiffeisen & Kons. völlig umgangen worden, während man doch nirgends, wo entgegen der hier geübten Praxis Händlern die Anschaffung dieser Artikel übertragen worden ist, Klagen über schlechte Lieferungen oder zu hohe Preisansprüche gehört hat. Zum großen Glück für die Landwirthschaft brachten die Hackfrüchte eine sehr reiche Ernte, denn die Niederschläge im August und September, die allerdings nicht allen Gegenden gleichmäßig zu Gute kamen, beförderten das Wachstum der in unserem Bezirke zahlreich angebauten Zuckerrübe, die dann auch in großen Mengen geerntet wurde, jedoch mit einem gegen das Vorjahr um 2 Prozent geringeren Zuckergehalt.

Die Rübenernte schwankte, je nachdem der Boden mehr oder weniger Regen erhalten hatte, zwischen 100 bis 200 Zentner. Auch die Kartoffel gab gute Erträge — es mögen im Durchschnitt wohl 70 Zentner vom Morgen geerntet worden sein — und wenn ihr Verkauf zu technischer Verwerthung auch nur Preise von 60—80 Pfg. für den Zentner brachte, so konnte sie doch zur Deckung des Futterausfalls verwendet werden. Im Uebrigen war das Resultat der Ernte bei der Winterung ein vollständiger Ausfall des Weizens, ein Verlust des Roggens zu $\frac{4}{5}$ und des Klees zu $\frac{6}{7}$. Von der Sommerung

ergab Gerste einen Durchschnittsertrag von 9 Zentnern, Hafer von 5—7 Zentnern auf den Morgen. Namentlich der Hafer und der gebliebene Roggen, weniger die Gerste, wurden von der Zwergzikade arg mitgenommen; der Hafer ist stellenweise bis auf die letzte Pflanze vollständig zerstört worden. Die Futter- und Strohernte war sehr schlecht. Klee war fast garnicht gewachsen, Luzerne, die nur in geringem Umfange angebaut war, gab hin und wieder kleine Erträge. Die Wiesen lieferten auch nur wenig und gaben nur selten einen zweiten Schnitt, sodaß man ihren Ertrag auf kaum ein Drittel des Normalen annehmen kann. Minderwerthige Erträge lieferten auch die Erbse und die Weide. Der fast vollständige Ausfall von Klee, Grünfutter und Weide veranlaßte eine große Zahl von Wirthschaften, ihre Viehbestände zu verringern. Namentlich kleinere Wirthschaften verkauften einen Theil des nothwendigen Viehes, weil sie Nichts zum Füttern hatten, zum Theil wohl auch, um dafür einiges Geld in die Hand zu bekommen. In Folge dessen gingen während der Sommermonate die Preise für Magervieh herab, doch trat eine Besserung ein, als die reiche Hackfruchternte der schlimmsten Futternoth ein Ende machte, ja die zahlreich geernteten Kartoffeln gaben Veranlassung, doch noch einiges Magervieh zur Mast zu kaufen, und die dafür gezahlten Preise erreichten im Spätherbst die des vorangegangenen Jahres. Was die Höhe der von den Landwirthten unseres Bezirkes erzielten Preise anbetrifft, so wurden für allerbeste fette Stiere, nicht unter 13 Zentner Lebendgewicht, das ganze Jahr hindurch der recht hohe Preis von 35 Mk. gezahlt, leichtere gute Stiere galten 31—32 Mk., alte Ochsen höchstens 29—30 Mk., Mastkühe 25—27 Mk., für Mastkälber von 400—500 Pfund Lebendgewicht erzielte man je nach Qualität 40—45 Pfg. für das Pfund. Der Absatz von Rindvieh, das meist nach Berlin ging, vollzog sich das ganze Jahr hindurch schlank und glatt. Milchkühe wurden nur wenig verkauft, dagegen waren hochtragende Färsen in guter Qualität sehr gesucht, doch läßt sich ein Preis dafür nicht angeben, da hier die Beschaffenheit entscheidend ist. Aeltere Ochsen zur Arbeit sind bei uns kaum verkauft, wohl dagegen aber von Auswärts angekauft worden.

Die Preise für fette Lämmer von 90—110 Pfund Lebendgewicht waren im Frühjahr flau, besserten sich im Sommer und hielten sich bis Weihnachten, von wo ab sie wieder etwas sanken. Man hat des Stroh- und Heumangels wegen in den letzten Jahren die Schafhaltungen überall eingeschränkt, und da der Bedarf an Schlachtvieh der gleiche geblieben ist, so war der Absatz das ganze Jahr hindurch gut. Man zahlte für fette Lämmer 26—29, später 24—26 Pfg. für

das Pfund. Mutterschafe zur Zucht waren dagegen selbst zu kleinen Preisen schwer los zu werden, eben weil der Schafbestand durchgehend verringert worden ist.

Die Preise für Schweine sind das ganze Jahr und bis heutigen Tages so hoch gewesen, wie es hier noch nicht erlebt worden ist. Der Absatz war geradezu glänzend. Man zahlte für fette Schweine von $2\frac{1}{2}$ —3 Zentnern 47 Mk. für den Zentner Lebendgewicht. Ebenso verhält es sich mit Läufern und Ferkeln, und es scheint so bleiben zu wollen, obgleich fast jeder Instmann bereits eine Zuchtsau besitzt und sich auf Ferkelverkauf einrichtet. Täglich fahren Händler in den Dörfern umher, die den Leuten die Schweine fast mit Gewalt abhandeln. So günstig diese Verhältnisse für die Landwirthe waren, so nachtheilig waren sie für die Viehhändler unseres Bezirkes, die ihren Schweinebedarf nur schwer und zu so hohen Preisen zu decken vermochten, daß ihr Nutzen verhältnißmäßig gering war. Die von den Händlern aufgekauften Schweine gingen meist nach Sachsen und Bayern, doch hat sich der Absatz um mehr als die Hälfte gegenüber dem der früheren Jahre vermindert. Auch die Händler mit Rindvieh klagten über die Lage ihres Geschäftszweiges in dem letzten Jahre. Ihre Funktion für unseren Bezirk besteht ja in der Hauptsache darin, daß sie Mager- und Zuchtvieh aus Ostpreußen, Bayern und Oldenburg heranschaffen und das hier gemästete Vieh aufkaufen, um es zumeist auf den Berliner, Hamburger und Elberfelder Märkten zum Verkauf zu bringen, doch fanden auch Lieferungen für Konservenfabriken in Mainz und Haselhorst statt. Magervieh wurde nun wegen der schlechten Heu- und Strohernte von unseren Landwirthen nur wenig gekauft, dies besserte sich erst nach der großen Kartoffelernte, wenn auch hauptsächlich das vorhandene Jungvieh und die für den Betrieb weniger brauchbaren Kühe und Ochsen gemästet wurden, um nur möglichst an Heu und Stroh zu sparen. Es ist in Folge dessen mehr Mastvieh als sonst aus unserer Gegend zum Versandt gekommen, und wenn trotzdem den Klagen der Viehhändler eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen ist, so lag das einmal an der Preisgestaltung auf ihren Absatzmärkten, die alle in Industriegegenden liegen, denn dort waren die Preise wegen des herrschenden schlechten Geschäftsganges gesunken, sodann wird ihnen aber auch durch die Viehverwerthungs-Genossenschaft ein Theil des Geschäftes entzogen. Die Bezugspreise für magere Stiere und Ochsen haben sich im letzten Jahre nicht geändert, nur sollen gute brauchbare Zugochsen etwas schwerer zu bekommen gewesen sein, da diese immer weniger in Ostpreußen gezogen würden. Der Absatz von

**Vieh-
handel.**

Pferden, die unsere Händler zumeist aus Ost- und Westpreußen beziehen, ist in Folge der schlechten Lage der Landwirthschaft ganz geringfügig gewesen.

Von allen Viehhändlern wird darüber Beschwerde geführt, daß ihnen die Eisenbahnverwaltung bei Bestellung von Viehwagen häufig größere Wagen, als sie bestellt haben, zustellen lassen und daß sie die Fracht für die größeren Wagen selbst dann zahlen müssen, wenn die Wagen von ihnen nicht voll ausgenutzt werden. Der Bezirkseisenbahnrath hat sich dieser Angelegenheit ja im vorigen Jahre bereits angenommen, und es steht wohl zu hoffen, daß hier baldige Abhülfe getroffen werde.

**Getreide-
handel.**

Die Fehlernte in Weizen und Roggen hatte den Charakter unseres Getreidehandels im Vorjahre fast gänzlich umgewandelt, denn wenn es früher seine Aufgabe war, den hier an diesen Früchten gewachsenen Ueberschuß aufzukaufen und Theils an unsere Mühlen abzusetzen, Theils aus dem Bezirke zu exportiren, war er im letzten Jahre genöthigt, sowohl Saatgetreide für die Landwirthe als auch Konsumgetreide für die Mühlen von Auswärts zu beziehen, doch waren die dadurch bewirkten Umsätze natürlich bedeutend geringer als in den früheren Jahren, zumal da die Mühlen sich der veränderten Lage anpassen mußten und in der Hauptsache nur für den lokalen Markt arbeiten konnten, sodaß sie ihren Bedarf auf das Neueste einschränkten. Das benöthigte Getreide beschaffte man sich zum kleinen Theil aus Nord-Amerika, in der Hauptsache aber aus Ostpreußen und Rußland. Während in normalen Jahren nur höchst selten Getreide aus Rußland bezogen wurde, erreichten besonders die Roggenzufuhren aus Südrußland Ende vorigen und Anfang dieses Jahres einen ganz außergewöhnlichen Umfang, doch wird dies jedenfalls nur eine vorübergehende Erscheinung sein. Die Qualität von Sommerweizen und Hafer war gut, weniger gut jedoch die der Gerste. Trotz der geringen Erträge waren die Umsätze in Gerste und Hafer die gleichen geblieben, wie in den Vorjahren, weil die ausgewinterten Flächen mit diesen Früchten bestellt worden waren. Der vorhandene Hafer wurde größtentheils von den Proviantämtern, die übrigens im Berichtsjahre bei der Beschaffung des benöthigten Roggens fast ausschließlich auf den Handel angewiesen waren, aufgenommen, doch traten in den letzten Monaten des Jahres auch die Hasenplätze Danzig und Königsberg, die viel Hafer zum Export nach England versandten, als Käufer auf. Unter der ebenfalls vielfach über Danzig und Königsberg expor-

tirten Gerste befanden sich große Mengen für Rußland bestimmter Braugerste. Nach Ostpreußen, Sachsen und Thüringen, wohin sonst große Mengen unserer Gerste verfrachtet wurden, konnte im Vorjahre wegen der schlechten Qualität nur wenig abgesetzt werden.

Der Preis für Winterweizen betrug im Januar 1901 147 bis 148 Mk. und steigerte sich im Laufe des Jahres bis auf 185 bis 190 Mk. für die Tonne, Roggen stieg von 132 Mk. auf 150 bis 155 Mk., Gerste änderte sich wenig im Preise und kostete das ganze Jahr hindurch 130 bis 140 Mk. Hafer, der Anfangs 130 Mk. brachte, stieg im Frühjahr, wo er zu Saatzwecken gebraucht wurde, bis auf 160 Mk., nach der neuen Ernte sank er bis auf 125 bis 130 Mk., um dann gegen Ende des Jahres wieder eine Höhe von 146 bis 150 Mk. zu erreichen. Erbsen, die hier nur wenig angebaut werden, brachten 150 bis 180 Mk., Viktoria-Erbsen 240 Mk., Wicken zur Saat bis 200 Mk., im Herbst 160 bis 165 Mk.

Kann nach den traurigen Ernteverhältnissen unseres Bezirkes der Getreidehandel auch nicht auf ein befriedigendes Jahr zurückblicken, so darf man doch hoffnungsvoll in die Zukunft schauen, denn die Saaten sind allem Anscheine nach gut durch den Winter gekommen, sodaß eine normale Ernte zu erwarten ist. Unser Bezirk, der in landwirthschaftlicher Beziehung sehr hoch steht, hat in den letzten Jahren stark gelitten, wozu außer der Fehlernte in Wintergetreide, Stroh und Heu auch der Rückgang der Zuckerpreise nicht unwesentlich beigetragen hat. Immerhin kann man mit Bestimmtheit annehmen, daß einige gute Ernten die Schäden der letzten Jahre wieder gut machen werden, denn wir haben es bei uns mit einem gesunden, soliden Besitzstamme zu thun. Wenn aber die guten Ernten unseren Landwirthen den vollen Nutzen bringen sollen, muß der Getreidehandel sich auch ausreichend entwickeln können, und dies ist nur möglich durch Wiedereinführung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate, denn wenn man auch zugeben muß, daß die Aufhebung des Identitätsnachweises von nicht zu unterschätzendem Werthe ist, so ist sie doch kein genügendes Aequivalent für die Aufhebung der Staffeltarife. Diese müssen unter allen Umständen wieder erwirkt werden, weil sie allein sowohl den Getreidehandel als auch die schwer darniederliegende Mühlenindustrie neu beleben können. Nur beim Vorhandensein billiger Tarife vermögen wir der auswärtigen Konkurrenz einigermaßen die Spitze zu bieten, während augenblicklich unser Getreideverkehr in der Hauptsache sich auf die nächste Umgegend beschränkt. Der rege

Getreideverkehr nach der Lausitz, nach Sachsen und Thüringen wurde durch die hohen Tarife unmöglich, und wo man früher unser heimisches, im Westen so gern gekauftes Produkt in Mengen bezog, wird seit Aufhebung der Staffeltarife das auf dem Seewege bei billigen Frachten hingelegte amerikanische und russische Getreide als Ersatz genommen. Leider sind bisher alle Bemühungen um Wiedereinführung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate an dem u. E. ganz unberechtigten Widerstande der westdeutschen Landwirthschaft gescheitert. Immerhin läßt sich dieser Widerstand noch eher verstehen, als die Stellungnahme der östlichen Landwirthschaft gegen das große Kanalprojekt, dessen Durchführung doch in gleicher Weise wie die Staffeltarife unseren Getreide- und Mehlabsatz nach dem Westen Deutschlands erleichtern würde.

**Futter-
mittel-
handel.**

Im Futtermittelhandel war der Umsatz in den ersten 8 Monaten so lebhaft wie in dem Vorjahre, dagegen zeigten die Zufuhren in dem letzten Jahresdrittel eine gewisse Abschwächung. Die im Futtermittelhandel als Folge der Mißernte erwartete größere Nachfrage ist nicht eingetreten. Der Mangel an Stroh nöthigte die Landwirthe zur Einschränkung der Mästung, wie sie sich denn auch sonst wegen der schlechten Einnahmen Einschränkungen der Ausgaben auferlegen mußten und deshalb nur das Allernothwendigste an Futtermitteln einkauften. Mit Kartoffeln, Futterrüben, Schnitzeln und konservirten Rübenblättern sind die Viehbestände bei äußerster Einschränkung des Strohverbrauchs durch den Winter gebracht worden. Dies hat natürlich die Größe des Umsatzes an Futtermitteln und auch das Preisverhältniß nachtheilig beeinflusst, wobei noch erschwerend wirkte, daß Rußland, das im Innern selbst großen Bedarf hatte, seine Forderungen nur wenig ermäßigte. Während in den früheren Jahren der Absatz sich ziemlich gleichmäßig auf die benachbarten Plätze, sowie auf die Provinzen Posen, Schlesien, Sachsen und Königreich Sachsen vertheilte, waren im Berichtsjahre Westpreußen und Posen wegen des landwirthschaftlichen Nothstandes weniger aufnahmefähig als die anderen Gegenden. Schlesien und Sachsen sind namentlich für die mehligten Kleien dauernde Abnehmer.

Die Preise für Roggenkleie waren bei Beginn des Jahres gegenüber denen am Schlusse des Jahres 1900 ziemlich unverändert, hoben sich aber im Frühjahr in Folge der ungünstigen Witterung langsam und erreichten den höchsten Stand im Monat Mai. Weizenkleie dagegen, die stark zugeführt war, hat auch während der Frühjahrsmonate ihren Preisstand nicht behaupten können, doch waren die

Schwankungen nur unwesentlich. Das bei Beginn des Berichtsjahres recht lebhaftes Geschäft in Dalkuchen verflaute bald andauernd bis in den Sommer hinein, sodaß die Preise sehr stark wichen, und erst später trat mit größerem Bedarf eine merkliche Erholung ein, wodurch die Preise noch über die am Beginn des Jahres hinaufgetrieben wurden. Vermindert hat sich der Absatz von Melassefutter, da die Zuckerfabriken den Preis für Melasse auf eine ganz übertriebene Höhe hinaufschrauben zu können glaubten, wogegen sich der Rückschlag bereits bemerklich gemacht hat.

Besonders in der zweiten Jahreshälfte wurde größerer, namentlich aber längerer Kredit in Anspruch genommen, weil die Kaufleute in der Provinz von ihren Kunden, den Landwirthen, nur schwer ihre Guthaben einziehen konnten. Nennenswerthe Verluste sind jedoch nicht entstanden. Jedermann war bemüht, seinen Verpflichtungen, so gut es ging, nachzukommen, ja es wurde sogar vielseitig ein gewisser Stolz darein gesetzt, trotz der schweren Zeit der Noth möglichst pünktliche Zahlungen zu leisten. Von allen Futtermittelhändlern wird lebhafteste Klage geführt über die Konkurrenz von Raiffeisen & Konsorten, die den Handel um so empfindlicher trifft, als ihm nicht das billige Geld zur Verfügung steht, das Raiffeisen aus Staatsmitteln freigiebig erhält. Dazu kommt noch, daß an Stelle der von der Ansiedelungs-Kommission ausgekauften größeren Besitzer kleine Bauern treten, die ausschließlich von Raiffeisen versorgt werden.

Für die Zukunft unseres Futtermittelhandels lassen sich keine allzu günstigen Prognosen stellen, denn wenn z. Bt. Thorn wegen seiner günstigen Lage für russische Futtermittel auch noch ein Hauptstapelplatz ist, so läßt sich doch nicht verkennen, daß mit Eröffnung der Bahn Warschau—Kalisch—Stalmierschütz hierin zweifellos eine Verschlechterung eintreten wird.

Am Härtesten wurde von der Mißernte unsere an sich schon schwer darniederliegende Mühlenindustrie getroffen, da ihr die Grundlage ihrer örtlichen Existenz geradezu entzogen wurde. In normalen Jahren wird ja in unserer Gegend bei Weitem mehr Getreide erzeugt, als hier verbraucht wird, und es ist daher, weil die Preise verhältnißmäßig niedrig stehen, hier der gegebene Standort für eine umfangreiche Mühlenindustrie. Es ist denn auch die Müllerei unseres Bezirkes von Jahr zu Jahr leistungsfähiger geworden, sowohl durch Erweiterung bestehender, als auch durch Errichtung neuer Mühlen. Durch die gesteigerte Nachfrage haben sich naturgemäß die Getreidepreise in unserem Bezirke verhältnißmäßig gehoben, wodurch freilich den Müllern

**Getreide-
müllerei.**

der Vortheil ihres Standortes zum Theil wieder verloren geht. Immerhin würde ihre Lage noch nicht ungünstig sein, wenn es ihnen und namentlich den großen Exportmühlen der Hafenplätze möglich wäre, einen größeren Theil ihres Mehles nach dem Auslande abzustossen, doch gerade dies ist durch das neue Mühlenregulativ im höchsten Grade erschwert, und die recht leistungsfähigen Exportmühlen, die ihre Produktivkraft doch ausnutzen wollen, sind daher jetzt gezwungen, ebenfalls im Inlande Absatz für ihre Mehle zu suchen, wodurch die Konkurrenz immer schärfer und die Müllerei immer unlohnender wird, wie wir dies bereits in unserem letzten Berichte ausgeführt haben. Eine kleine Besserung brachte ja der Zusammenschluß der Mühlen von Thorn, Inowrazlaw, Graudenz, Briesen, Marienwerder, Lissowo, Dt. Eylau u. a. m., die verabredeten, zu Preisen, die für jeden Verkaufsort gleichmäßig normirt wurden, zu verkaufen und auch überall das Mehl zu gleichen sonstigen Bedingungen abzugeben. Natürlich war dieser Verband machtlos gegenüber der durch die Mißernte hervorgerufenen völligen Verschiebung der Preisverhältnisse. Vom April ab, als es klar wurde, daß die Saaten vollständig ausgefroren waren, stiegen die Getreidepreise rasch und zwar für Weizen auf 185 und für Roggen auf 150, sodaß hier die höchsten Preise in der ganzen Monarchie gezahlt wurden, und während man hier früher etwa 6 Mk. unter Danziger Notiz zahlte, mußte man 10 Mk. und mehr darüber anlegen. Unter diesen Umständen konnte von einem Mehlexport kaum mehr die Rede sein, kam doch sogar aus den Gegenden, in denen unsere Mühlen sonst einen reichlichen Absatz fanden, Mehl hierher, sodaß auch ein Theil des Lokalabzages unseren Mühlen entzogen wurde. Es muß hier noch erwähnt werden, daß im Vorjahre die Hamburger Hafenumühlen nicht unbeträchtliche Mengen von Mehl, das aus amerikanischem Weizen hergestellt war, hier abgesetzt haben. Als Absatzgebiet verblieb unseren Mühlen nur noch die Provinz Westpreußen, ein kleiner Theil Ostpreußens und der nördliche Theil der Provinz Posen. Die Vermahlung wurde auf das Aeußerste eingeschränkt, und unsere Mühlen dürften im vergangenen Jahre kaum halb so viel wie in normalen Jahren produziert haben. Große Schwierigkeiten verursachte die Beschaffung des benötigten Getreides, und namentlich die kleineren Mühlen hatten darunter zu leiden, sodaß ein Theil von ihnen nur noch Kundenmüllerei betrieb. Die Gerste war hier in genügender Menge erhältlich, dagegen wurde Weizen und Roggen, wie wir bereits ausführten, aus Ostpreußen, Südrußland und auch in kleinem Umfange aus Nordamerika bezogen. Aus Polen konnte Nichts herangezogen

werden, da dort selbst eine Mißernte geherrscht hatte. Beim Bezug von russischem Getreide hatte man mit mancherlei Mißhelligkeiten zu kämpfen: Die Lieferungen erfolgten häufig nicht zur rechten Zeit, außerdem traten Verluste an Gewicht und Qualität ein, was Alles nicht dazu angethan war, das Mühlengeschäft rentabler zu gestalten. Dabei waren noch, mehr wie in den früheren Jahren, die Mühlen gezwungen, ihren Abnehmern einen ausgebreiteten Kredit zu gewähren, was auch manche Verluste zur Folge hatte. Die Lage unserer Mühlenindustrie ist nach alledem äußerst traurig, jedenfalls ist die Müllerei in unserem Bezirke z. B. keine gewinnbringende Thätigkeit, vielmehr handelt es sich jetzt nur darum, den Betrieb bis zur nächsten Ernte durchzuschleppen. Erst wenn eine reichliche Ernte in unserem Bezirke wieder eine Preislage schafft, durch die unser Mehl exportfähig wird, kann eine Wendung zum Besseren eintreten. Nothwendig ist aber dann noch die Abänderung des bestehenden Mühlenregulativs, damit die großen Mühlen in Königsberg und Danzig ihr Mehl wieder in größerem Umfange nach dem Auslande senden können und der Druck dieser Konkurrenz von dem inneren Markte genommen wird. Wünschenswerth wären ferner billige Tarife nach dem Westen, doch muß davor gewarnt werden, Getreide und Mehl differenziell zu behandeln, denn das würde geradezu den Ruin unserer Mühlenindustrie herbeiführen.

Der Wollhandel fristet bei uns nur noch ein kümmerliches Dasein, denn die Landwirthe schränken ihre Schafbestände mehr und mehr ein, sodaß kaum nennenswerthe Mengen an Wolle hier noch zum Verkauf kommen. Für unseren Bezirk kommen nur Schmutzwollen in Betracht, wovon vielleicht 2—3000 Zentner umgesetzt worden sind zu Preisen, die mit 55 Mk. anfangen und allmählich bis auf 40 Mk. herabgingen. Viele Besitzer, die zuerst nicht verkaufen wollten, gingen zur Auktion nach Berlin, wo sie ihre Wolle jedoch zu weit niedrigeren Preisen los schlagen mußten. Der Wollhandel des verflossenen Jahres war wegen der rückgängigen Preisbewegung verlustbringend. Das einheimische Wollgeschäft ist überhaupt kaum mehr lebensfähig, da von Jahr zu Jahr mehr ausländische Wolle gehandelt wird.

Der Absatz in Düngemitteln ist gegen das Vorjahr ziemlich unverändert geblieben, doch wird darüber geklagt, daß der Kredit Seitens der Landwirthe in einem Maße in Anspruch genommen wurde, das mit dem geringen Nutzen dieses Geschäftes nicht mehr in Einklang zu bringen sei. Die Aussichten für die Zukunft sind nicht besonders günstig, da sie der Hauptsache nach von der Lage des Zuckermarktes abhängig sind und diese einstweilen sehr trübe aussieht.

**Woll-
handel.**

**Dünger-
mittel-
handel.**

**Zucker-
pro-
duktion.**

Die Zuckerrübenernte war im Jahre 1901 reichlicher als im Vorjahre, wenn auch der nach langer Trockenheit im September eingetretene Regen mehr der Quantität als der Qualität zu Gute kam, denn es wurden vom Morgen durchschnittlich 150 Zentner gegen 114 im Jahre 1900 geerntet, während jedoch der Zuckergehalt 2 %, niedriger war, nämlich 14,86 %.

Von der Zuckerfabrik Culmsee, der größten Zuckerfabrik Deutschlands, die ihre Kampagne am 24. September eröffnet und am 14. Dezember geschlossen hat, wurden in 148 $\frac{1}{2}$ Arbeitsschichten zu 12 Stunden 3594280 Zentner Rüben verarbeitet gegen 2341640 im Jahre vorher, sodaß täglich im Durchschnitt 48408 Zentner Rüben verarbeitet wurden. Daraus wurden 480000 Zentner Zucker gewonnen.

Wegen des ungeheuren Anwachsens der Zuckerproduktion gingen die Zuckerpreise im Laufe des Winters gewaltig zurück und es wurden für den Zentner transitio franko Neufahrwasser für Basis 88° Rdt. 6 Mk. erzielt, ein Tiefstand, wie er in der Geschichte der Zuckerindustrie noch nicht zu verzeichnen war. Das finanzielle Ergebnis unserer Zuckerfabriken läßt sich allerdings noch nicht ganz übersehen, da noch ein Theil des Zuckers unverkauft ist, doch wird es voraussichtlich nicht besonders günstig sein. Bei Lage der Sache konnte auch nur ein Preis von 75—80 Pfg. für den Zentner Rüben gewährt werden, während die Landwirthe im Vorjahre 1,05 Mk. und mehr erhielten. Durch das seit einigen Jahren bestehende Zuckerkartell werden die Inlandspreise hoch gehalten, sodaß bei gleichzeitigem Sinken des Weltmarktpreises von Zucker im Inlande höhere Preise als bisher bezahlt werden müssen. Dies ist natürlich ein ganz unhaltbarer Zustand, der auch im Interesse der Zuckerproduktion selbst baldigst abgeändert werden muß. Der Ueberproduktion an Zucker muß gesteuert und gleichzeitig die Aufnahmefähigkeit des inneren Marktes, der von der gesammten deutschen Zuckerproduktion jetzt nur ein Drittel konsumirt, gestärkt werden. Es stehen ja gesetzgeberische Aenderungen in Aussicht, und wir wollen hoffen, daß diese zum Segen unserer Zuckerindustrie und Landwirthschaft, für die der Zuckerrübenbau von vitalstem Interesse ist, ausschlagen.

**Sprittfabri-
kation.**

Ueberproduktion herrscht auch auf dem Gebiete der Sprittfabrikation, und wenn die Schuld daran der Centrale für Spiritusverwerthung von den diesem Verbands nicht angehörenden Betrieben zugeschoben wird, so macht dieser dagegen geltend, daß seine Gründung in Voraussicht der kommenden Ueberproduktion erfolgt sei. Derartige rein theoretische Erörterungen sind immer zwecklos, denn jedenfalls steht der Verband

recht fest und nimmt auf dem Spiritusmarkte eine ausschlaggebende Stellung ein, da er 77 % der gesamten Spiritusproduktion vereinigt. Anzuerkennen sind seine Bestrebungen, auf die Hebung des Verbrauchs von denaturirtem Spiritus zu technischen Zwecken hinzuwirken. Da wir über die inneren Verhältnisse des Zentralverbandes nicht aus eigener Anschauung urtheilen können, so lassen wir nachstehend einen uns von dem Inhaber einer Spritfabrik unseres Bezirkes, der dem Verwerthungsverbände angehört, zur Verfügung gestellten Bericht folgen:

„Das Jahr 1900/01 brachte den in der Zentrale für Spiritus-Verwerthung G. m. b. H. vereinigten Spritfabriken eine Verringerung ihres Fabrikationsertrages, die allerdings nicht erheblich war. Nach dem mit dem Verwerthungsverbände Deutscher Spiritus-Fabrikanten geschlossenen Vertrage ist die für die Veredelung des Rohspiritus den Spritfabriken zu zahlende Vergütung in eine direkte Abhängigkeit von dem Preise gebracht, der für das Rohmaterial zu Gunsten der Brennereien erzielt worden ist.

Da die Erneuerung des bis zum Oktober 1901 geltenden Brennsteuergesetzes, bezw. eine Abänderung desselben, im Frühjahr 1901 im Reichstage an seiner Beschlussunfähigkeit scheiterte, traten die aus den Brennsteuererträgen gezahlten Vergütungen für Export und Denaturirungen außer Kraft.

Die Zentrale für Spiritus-Verwerthung, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Verbrauch von Spiritus zu technischen Zwecken in Deutschland kräftig zu fördern, hat trotz des Fortfalles jener Vergütungen eine Bertheuerung der Spirituspreise für Koch-, Heiz-, Licht- und Kraftzwecke nicht bewirkt, um nicht das stetig wachsende Interesse an diesem Verbräuche einzudämmen. Wenn auch durch reichlichere Lagerung von denaturirtem Branntwein, während der Geltung des alten Brennsteuergesetzes, die Zentrale davor geschützt war, an allem nach dem Abläufen des Gesetzes verkauften denaturirten Branntwein den Betrag der Brennsteuer-Vergütung zu verlieren, so machte doch der Fortfall der Vergütung sich bemerkbar.

Das Aufhören der Brennsteuer-Erhebung drückte in der neuen Kampagne 1901/02, wie jede Verringerung von Produktionskosten, den Werth des erzeugten Branntweins; diesen Preisdruck verstärkte dann noch eine außerordentlich reiche und ergiebige Kartoffelernte. Die Zentrale war in der Lage, diesen Verhältnissen Rechnung tragen zu können, indem sie den Werth ihrer am Schlusse des Geschäftsjahres vorhandenen Borräthe auf Mk. 30.— für das Hektoliter r. A. berechnet, herabsetzen konnte. Man wird es als einen Erfolg anerkennen müssen,

daß trotz dieser Werthherabsetzung für alle Vorräthe den Brennern für den in Kampagne 1900/01 gelieferten Branntwein Mk. 39.— für 100 Liter r. A. gezahlt werden konnte.

Die Herabsetzung des Abschlagspreises an die Brennereien auf Mk. 30.— für 100 Liter r. A. bedeutet für das Geschäftsjahr 1901/02 einen empfindlichen Schaden auch für die Spritfabriken.

Wenn aber die schlechte Verwerthung des erzeugten Spiritus die Produktion von Spiritus einschränken wird, dann wird man diesen Schaden als eine Ausgabe ansehen dürfen, die geleistet worden ist, um die Gesundung des Artikels wieder herbei zu führen.

Spritfabrikate sind, wie alle Massengüter, auf Wassertransport angewiesen. Es zeigt sich nun in jedem Jahre aufs Neue, daß die Unzulänglichkeit des Wasserweges auf der Weichsel ein starkes Hinderniß für den Verkehr ist. Die außerordentlichen Stromveränderungen stören jede Berechnung der Transportdauer, sie machen wohl auch zeitweise den Transport unmöglich. Es erscheint als ein dringendes Bedürfniß, daß die große Wasserstraße zum Meere, welche die Weichsel bietet, zu einer im Sommer stets brauchbaren Verkehrsstraße ausgebildet werde.“

Die Ausichten für die nächste Zukunft scheinen nicht allzu günstig zu sein, da bei der guten Ernte an Kartoffeln, die wegen ihrer Qualität zur Stärkefabrikation schlecht zu gebrauchen waren, sicherlich mehr Spiritus erzeugt sein dürfte, als in den Vorjahren.

**Spiri-
tuosen-
handel.**

Der Absatz in Spirituosen hat einen wesentlichen Rückgang erfahren, hervorgerufen durch die schlechte Lage, in die die ländliche Bevölkerung unserer Provinz in Folge der Mißernte gerathen ist. In Thorn haben die Interessenten eine Vereinbarung getroffen, um die Verkaufspreise auf einer angemessenen Höhe zu halten.

**Stärke-
fabri-
kation.**

In keineswegs günstiger Lage befand sich im Vorjahre die Stärkefabrikation, die ja nur von einer einzigen durch die deutsche Brüder-Unität gegründeten Fabrik in unserem Bezirke betrieben wird, denn die reiche Kartoffelernte brachte zwar billige Materialpreise, doch war dafür die Qualität der Kartoffeln sehr schlecht, denn ihr Stärkegehalt war äußerst gering. Auch hat die Fabrik ihren Betrieb immer noch nicht in vollem Umfange aufnehmen können, da es ihr an genügendem Betriebswasser fehlt, denn auch die im vergangenen Sommer vorgenommenen Tiefbohrungen sind vergebens gewesen. In der Fabrik wird bis jetzt noch ausschließlich feuchte Stärke hergestellt, und zwar wurden aus 235000 Zentner Kartoffeln 70000 Zentner Stärke gewonnen, die sammt und sonders zur Weiterverarbeitung an die Zentrale nach Glogau versandt wurden, sodas die hiesige Fabrik

mit der Veräußerung der Stärke gar Nichts zu thun hatte. Das finanzielle Ergebniß wird aber auch nicht besonders günstig gewesen sein, da z. Bt. die Marktlage für Kartoffelfabrikate ziemlich gedrückt ist.

Die schlechte Beschaffenheit der Kartoffeln brachte es mit sich, daß trotz der reichlichen Erträge sich kein großer Kartoffelhandel entwickeln konnte, weil dem starken Angebot nur eine geringe Nachfrage begegnete und nur die wenigen besseren Partien Aufnahme zur Stärkfabrikation fanden. Die im Kartoffelhandel gezahlten Preise betrugten zuerst 80 Pfg. für den Zentner ab Station, doch sanken sie später auf etwa 60 Pfg., welcher Preis bis zum Schlusse des Jahres keine Aenderung erfuhr.

**Kartoffel-
handel.**

Auch für den Lederhandel war das vergangene kein günstiges Jahr, und wenn auch die Einkaufspreise durchschnittlich um 2 bis 5 % zurückgingen, so mußten doch auch die Verkaufspreise entsprechend ermäßigt werden, und trotzdem war der Absatz nur gering, da wegen der allgemein gedrückten Lage auch das Schuhmachergewerbe nur wenig beschäftigt war. Da auch der Verkauf fertiger Schuhe ständig zunimmt, so werden namentlich in den kleineren Städten unseres Bezirkes die Schuhmacher mehr und mehr zu Flickschustern degradirt, deren Lederverbrauch natürlich höchst geringfügig ist, sodaß bei dem geringen Umsatz die dort ansässigen Lederhändler kaum noch ihr Brod finden, zumal da sie noch genöthigt sind, ihren Abnehmern einen unverhältnißmäßig langen Kredit zu gewähren, wobei Verluste auch im vergangenen Jahre nicht selten waren. Auch die Schuhfabriken klagten über mangelnden Absatz, und zwar ist der Rückgang nicht nur in unserem Bezirke, der ja nur wenig aufnahmefähig ist, eingetreten, sondern auch in Pommern, Posen, Oberschlesien, Rheinland, Westfalen und Holstein, den Hauptversandtgebieten unserer Fabriken, denn in diesen Gebieten ist der Konsum gewöhnlicher Stiefel und Schuhe, wie sie hier hergestellt werden, wegen mangelnder Kaufkraft der Arbeiterbevölkerung zurückgegangen. Seit einigen Jahren werden in Löbau von einem dortigen Lederhändler gegen 50 bis 60 Schuhmacher hausindustriell beschäftigt. Das vollständige Material wird von dem Unternehmer geliefert und es werden daraus in der Hauptsache Stapelartikel hergestellt, wobei bei alleiniger Arbeit ein Schuhmacher wöchentlich 15 Mk., und falls Lehrlinge beschäftigt werden bis 30 Mk. verdient. Die Stiefel werden in Ost- und Westpreußen, sowie in der Provinz Sachsen zum Verkauf gebracht. Die in Kulm bestehende Holzschuhfabrik, in der Holzschuhe mit Leder-
schäften hergestellt werden, hat ungefähr den gleichen Absatz gehabt

**Leder-
und Schuh-
waaren.**

wie im Vorjahre, nämlich ca. 25000 Paar. Absatzgebiet ist West- und Ostpreußen und die Provinz Posen.

Holzhandel. Von dem Rückschlage auf fast allen Gebieten des Handels und der Industrie ist im Berichtsjahre auch der Holzhandel nicht verschont geblieben.

Schon im Herbst 1900 war eine Verminderung des Holzverbrauchs und ein Sinken der Preise eingetreten, das nach der starken Hausse der vorangegangenen Jahre indessen nicht überraschend gekommen war. Man war auch für 1901 auf weitere Preisermäßigungen vorbereitet, und die Einkäufe von Holz zu der neuen Zufuhr geschahen mit Rücksicht hierauf schon zu entsprechend niedrigeren Preisen. Damit glaubten die Holzimporteure gegen eine rückgängige Konjunktur genügend gerüstet zu sein, aber alle, auch die vorsichtigsten Berechnungen erwiesen sich in der Folge als viel zu rosig; denn als Ende 1900 und zu Anfang 1901 mehrere große Hypothekenbanken zusammenbrachen, wurde die Beschaffung von Hypotheken für Neubauten sehr erschwert, und die ohnehin schon eingeschränkte Bauthätigkeit gerieth nunmehr völlig ins Stocken, der Holzbedarf ging rapide zurück und das Geschäft auf dem Holzmarkte hier wurde vollständig lahmgelegt. Von April bis Juli kamen nur wenig Abschlüsse zu Stande. Mehrere Konkurse in der Holzbranche, besonders in Danzig und Tilsit, und der im Juni erfolgte Zusammenbruch der Leipziger Bank u. erzeugten die höchste Unlust zu Kreditgewährungen, was die kritische Lage noch weiter verschlimmerte.

In unserem Holzhandel ist der Kauf gegen Baar eine seltene Erscheinung; der größte Theil aller Geschäfte wird gegen Accepte, und meistens sehr langfristige, abgeschlossen. An diese Art der Regulirung waren die Holzimporteure von jeher gewöhnt, aber in diesem Jahre bestanden sie unter dem Drucke der veränderten Verhältnisse auch Käufem gegenüber, denen sie früher jeden gewünschten Kredit eingeräumt hatten, auf Baarzahlung. An dieser Forderung scheiterten aber nicht wenige Geschäfte, denn auch gut situirte Firmen konnten bei dem herrschenden Mißtrauen die zum Kaufe erforderlichen Baarmittel nicht immer anderweitig aufreiben.

Da für absehbare Zeit ein direkter Bedarf nicht vorlag, war es den trotzdem als Käufer auftretenden Holzhändlern nicht zu verdenken, wenn sie auf Borrath für etwa kommende bessere Zeiten kaufend, ihre Gebote so gering wie möglich normirten. So schwer es den Verkäufern wurde, es blieb ihnen, um nur ihre Waaren an den Mann zu bringen, in der Folge nichts übrig, als diese niedrigen, ihnen die größten Verluste bringenden Gebote anzunehmen. Der Hafen von Brahnau war

überfüllt, Danzig war nicht aufnahmefähig und das Holz noch länger auf der Weichsel stehen zu lassen, verbot sich schon wegen des heran-
nahenden Winters von selbst. Die Eigenthümer hatten durch das lange
Lagern ihres Holzes auf der Weichsel ohnehin schon Schrecken genug
durchlebt. Nur wer dieses einmal selbst durchgemacht hat, kann die
Gefährlichkeit der Situation ganz ermessen. Ist das Holz über Sturm
und Hochwasser hinweg gekommen, so kann niedriges Wasser es zum
Austrocknen bringen. Ist es dieser Gefahr entronnen, können von ober-
halb losgerissene Flöße die anderen mit sich reißen. Dieser Fall ist
auch im verfloffenen Jahre wiederholt eingetreten und hat manchen
großen Schaden verursacht.

Das Befestigen der Traften am Ufer wird auch wegen der
Anlegung von immer neuen Buhnen ständig schwieriger. So werth-
voll die Flußregulirung nach den verschiedensten Richtungen hin ist, so
erwachsen aus ihr doch für die Holzflößerei mancherlei Nachtheile.
Mit der zunehmenden Einengung des Flußbettes wird die Strömung
immer mehr verstärkt und dadurch das Lagern der Holzflöße auf dem
Wasser sehr erschwert. Früher konnten die Traften bei 2 Meter über
dem normalen Wasserstande noch bequem auf ihren Schriden festgehalten
werden, jetzt ist dies kaum noch bei 1 Meter über 0 zu erreichen. Das
ist ein Uebelstand, der sich sehr unangenehm fühlbar macht, und immer
weitere Kreise der Holzzuführer verlieren die Lust zu einem Geschäfte,
das an und für sich schon riskant genug, sie noch in die gefährliche
Lage versetzt, hier ihr ganzes Hab und Gut aufs Spiel zu setzen.

Unser Holzbedarf kann durch die inländische Production nicht im
Entferntesten gedeckt werden. Wir können das russische und galizische
Holz nicht entbehren und um uns seine Zufuhr zu erhalten, ist es
eine unabweisbare Pflicht, sichere Unterkunftsstellen für das hier zu
Markte kommende Holz zu schaffen. Das liegt nicht nur im Interesse
der einen oder anderen Stadt, sondern im Interesse des gesammten
Staates. Und da der Handel sich in der Hauptsache hier bei Thorn
abspielt, so ist vor Allem die schleunigste Verwirklichung des Thorer
Holzhafenprojectes ein Gebot der Selbsterhaltung. Das alte Vertrauen
der deutschen Käufer zu den zahllosen Vorzügen des russischen Holzes
konnte sich auch im abgelaufenen Jahre erhalten, wogegen Rundkiesern
galizischer Herkunft manchem Mißtrauen begegneten.

In Galizien ist die Rundholzproduction zurückgegangen und die-
jenigen Hölzer, die dem Weichselmarkt zugeführt wurden, waren mangel-
hafter Ausarbeitung; es ist deshalb kein Wunder, wenn sich das Interesse
der Konsumenten in erster Reihe der polnischen Kiefer zuwendet. Eine

Bermehrung von ca. 30 % gegen das Vorjahr hat die russische Mauerlatteneinfuhr erfahren, eines Theils, weil eine größere Reihe von Transporten um ein Jahr verspätet den Thorner Markt erreichten, dann aber, weil die Produzenten an die Möglichkeiten der Wiederkehr eines milden Winters, der die Anfuhr starker Hölzer in nicht bewaldrechtetem Zustande schwierig gestaltet, denken mochten. Die erhöhte Einfuhr von Mauerlatten entsprach jedoch den Bedürfnissen des Konsums. Von größerer Bedeutung ist die Bermehrung der Schwellenzufuhr um ca. 12 % deshalb, weil der Handel in diesem Artikel darniederliegt und Produzenten wie Wiederverkäufer bei weichenden Preisen bedeutende Verluste erleiden mußten. Es ist aber eine Abnahme der Schwellenproduktion in Rußland wie in Polen um so gewisser zu erwarten, als bei einem Preise von etwa 2 Mk. für das Stück, wie er jetzt frei Schulitz für kieferne Schwellen zu erzielen ist, die Ausnutzung des Holzes zu dieser Waarengattung sich verlustbringend gestalten muß.

Die Essenausfuhr hat sich um annähernd 40 % gegen das Vorjahr vermehrt. Dieser Bermehrung stand aber ein außerordentlicher gesteigerter Bedarf, welchem das gesammte Rohmaterialienlager kaum genügte, gegenüber.

Die Einfuhr von Espen, Birken, Rüstern und Weißbuchen ist in der Abnahme begriffen.

Der Eichenimport erfuhr eine kleine Zunahme. Das Eichen-schwellengeschäft hat der ansehnlichen Lagerbestände in Schulitz und Danzig wegen ein weniger erfreuliches Resultat ergeben.

Von Sleepers wurde, ebenso wie von Balken und Timbers, der größte, für den Export bestimmte Theil nach Danzig geflößt.

Von den nach Preußen weichselwärts geflößten Rundkiesern gelangte die kleinere Hälfte an die Mühlen der Weichselniederung und Danzig, während die größere Hälfte Bromberg und dem Markt in Liepe zugeführt wurde. Zum Verbrauch in der Stadt Thorn und Umgegend wurden hier ca. 40 Traften Rundkiesern und Mauerlatten ausgewaschen. Die ohnedies schon beschränkte Auswaschstelle am Pilz ist neuerdings durch die Anlegung einer neuen Buhne noch mehr eingengt worden. Der Mangel an geeigneten Auswaschplätzen ist für den Eigenhandel Thorns von größtem Nachtheil. So lange diesem Uebelstande nicht abgeholfen wird, kann sich hier ein größeres Holzgeschäft nicht entwickeln.

Die im Jahre 1901 über die Grenze eingeflößten 1749 $\frac{1}{2}$ Traften (gegen 1808 im Jahre 1900) enthielten nach Schillnoer Berichten:

545656	Rundkiefen	555	Rund-Weißbuchen
714861	Balken, Mauerl., Timber	8734	„ Eichen
652071	Sleepers	85160	Rundschwellen
79069	Riegelhölzer	19531	Plançons u. Ranteichen
1016619	kief. I. und II. Schwellen	4394	Kreuzhölzer
38796	Tramwayschwellen	182	Zaunpfähle
52670	Rundtannen	265367	eichene I. u. II. Schwellen
121117	Balken, Mauerlatten	20067	„ Weichenschwellen
161295	Rund-Elsen	46964	„ Tramwayschwell.
5468	„ Eichen	24466	Stäbe
206	„ Espen	20424	Blamiser
1285	„ Birken	125714	Speichen.
209	„ Rüstern		

Die Preise stellten sich wie folgt:

Rundkiefen:	20—26 Rbfß.	Durchschnitt	37—42 Pfg.	pro Rbfß.
	30—40 „	„	45—50 „	„
	42—50 „	„	52—60 „	„

Höhere Preise wurden nur in vereinzelt Ausnahmefällen für hervorragend feine Parthieen bewilligt.

Rothtannen:	frische	40—45 Pfg.	pro Rbfß.
	vorjährige	35—40 „	„

Weißtannen:	38—42 Pfg.	pro Rbfß.
	stärkere in Berliner Dimensionen je nach Qualität	
	86—105 Pfg.	pro Rbfß.

Eichene Speichen: schwache unter 2×3 stark und 24 und darüber lang, sehr vernachlässigt, brachten 5—6 Mk. per Schock, dagegen waren stärkere begehrt und brachten 7 bis 9 Mk. per Schock, je nach Qualität und Stärke.

Kieferne Eisenbahnschwellen: 2,10—2,20 Mk. pro Stück.

Eichene „ 3,60 Mk. pro Stück.

Alles ab Wasser verzollt.

Wie hieraus zu ersehen ist, sind die Preise für Rundholz in Folge des allgemein wirthschaftlichen Niederganges, der eine bedeutende Einschränkung der Bauhätigkeit zur Folge hatte, um etwa 15—20 % zurückgegangen. Hierzu kam in unserem Bezirke noch die Mißernte, die die Landwirthe veranlaßte, alle nicht durchaus nöthigen Bauten auf spätere Zeit zu verschieben. Die Preise für verarbeitetes Holz gingen, da der Absatz unserer Schneidemühlen sich wohl um $\frac{1}{4}$ und mehr gegen frühere Jahre verringerte, den ermäßigten Rundholzpreisen

Holz-
schneide-
mühlen.

entsprechend herab, und es verblieben fast bei allen Schneidemühlen große Lagerbestände nicht abgesetzten Holzes. Von den Abnehmern wurde der Kredit in noch erhöhtem Umfange in Anspruch genommen, und es sind dann auch in Folge der allgemeinen schlechten Geschäftslage manche Verluste zu verzeichnen gewesen. Das Absatzgebiet bildeten in der Hauptsache die Provinzen Westpreußen und Posen, sowie in geringem Umfange Berlin. Geklagt wird über das langsame Abrechnungswesen bei Lieferungen für fiskalische Bauten. Für die Zukunft stehen wohl bessere Aussichten bevor, denn die jetzt zurückgestellten Bauten müssen bei einer Hebung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, bei uns namentlich bei einer besseren Ernte, doch noch in Angriff genommen werden. Die Hoffnung ist um so begründeter, als auf dem Geldmarkte die Schwierigkeiten schon ziemlich gewichen sind und damit auch die Beschaffung von Hypotheken erleichtert wird.

**Reifen-
fabri-
kation.**

Die Kulmer Reifenfabrikation, die sich zur Herstellung der grünen und weißen Bandstöcke das Rohmaterial von dem Weichselgebiet zwischen Schulitz und Dirschau beschafft, hat im Vorjahre ihre Produktion um ca. 50 % vergrößern können. Das Hauptabsatzgebiet sind die Provinzen Pommern, Sachsen, Hannover und Schlesien. Die Preise für die fertigen Reifen sind um etwa 5 % herunter gegangen; auch wurde, während man sonst nur gegen Kasse verkaufte, im letzten Jahre von allen Abnehmern Kredit beansprucht. Der Weichselregulierung stehen die Reifenfabrikanten nicht ohne Besorgniß gegenüber, denn da durch die Wasserbauverwaltung viel Weidenkämpen ausgerodet werden, so fürchtet man, daß die Fahrreifenindustrie an der Weichsel mit der Zeit ihre Lebensfähigkeit verlieren werde.

**Kohlen-
handel.**

Das Kohlengeschäft hat sich im Laufe des Berichtsjahres nicht unwesentlich verschlechtert, denn die Bezugspreise blieben in Folge der Förderungseinschränkung durch die Gruben ziemlich auf der Höhe des vorangegangenen Jahres, auch traten vom 1. September ab wieder die um 2 Pfennig für den Zentner erhöhten Winterpreise in Kraft, dagegen gingen die Verkaufspreise zurück. Der Bedarf an Kohlen hatte sich durch den Rückgang der Industrie vermindert, auch wurden wegen des milden Winters 1901/02 verhältnißmäßig wenig Hausbrandkohlen gekauft. In Folge dessen überstieg das Angebot der mit Schlüssen versehenen Händler die Nachfrage, wodurch die Verkaufspreise herabgedrückt wurden. Unsere Kohlenhändler klagen daher über ein schlechtes Geschäft zu geradezu unlohnenden Preisen.

**Eisen- und
Metall-
handel.**

Von unserem Großhandel in Eisen und Metallen werden in der Hauptsache Stabeisen, Bleche, Träger, Blei, Zinn und Blöcke, Zink-

bleche und Eisenkurzwaaren geführt. Stabeisen und Eisenbleche werden meist von schlesischen Werken, Träger Theils von schlesischen, Theils von westfälischen und hannoveranischen Werken, Eisenkurzwaaren fast ausnahmslos aus Westfalen bezogen. Sämmtliche Artikel der Eisenbranche sind im Laufe des Berichtsjahres im Preise ganz bedeutend herabgegangen. Verursacht wurde dies in erster Reihe durch den allgemeinen wirthschaftlichen Rückgang in ganz Deutschland, außerdem durch die in Folge der günstigen Geschäftsjahre 1898 und 1899 hervorgetretene Ueberproduktion in der gesammten Montan- und Eisenindustrie, sowie durch die übergroße Spekulation von Seiten des Großhandels. Die Preisrückgänge entwertheten die Lagerbestände ganz bedeutend und veranlaßten gleichzeitig eine allgemeine Zurückhaltung der kaufenden Kundschaft, die nur den allernothwendigsten Bedarf und auf ganz kurze Fristen kaufte. Soweit alte Abschlüsse zu höheren Preisen vorhanden waren, mußten sie vom Großhandel ohne Nachlaß Seitens der Werke erledigt werden. Dieser mußte sich jedoch gegenüber dem Kleinhandel in den meisten Fällen zu Nachlässen verstehen, theilweise sogar zu höheren Preisen abgeschlossene Geschäfte wieder rückgängig machen. Die Preise, die unser Großhandel Ende des Berichtsjahres notirte, stellten sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

Es kosteten 100 Kilogramm:

Stabeisen	12,—	Mk. gegen	13,50	Mk. im	Vorjahre
T Träger	13,—	"	"	13,75	" " "
Grobbleche	15,—	"	"	16,50	" " "
Feinbleche	14,—	"	"	15,50	" " "
Drahtstifte	18,50	"	"	23,—	" " "
Blei	26,—	"	"	33,—	" " "
Zinn in Blöcken	235,—	"	"	250,—	" " "
Zinkbleche	47,—	"	"	46,50	" " "

Es ist unserem Eisen-Großhandel gelungen, auch im Vorjahre sein Absatzgebiet, die Provinzen Posen, Ost- und Westpreußen, zu erhalten, doch konnte dies nur mit größter Anstrengung und zum Theil mit nicht unerheblichen Opfern geschehen, da sich unsere Verkehrsverhältnisse zu Gunsten der Konkurrenz in Bromberg und Danzig verschoben haben. Der Wasserweg kommt nur für einige Weichselpläze in Frage und hier auch nur in geringem Umfange, da die Kundschaft dem bequemerem und für diese kurze Strecken, besonders wenn es sich um ganze Wagenladungen handelt, fast ebenso billigen Bahnweg den Vorzug giebt. In Folge des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges, besonders aber in Folge des Nothstandes der Landwirthschaft

hat der Umsatz eine wesentliche Einbuße gegen das Vorjahr erlitten. Dabei wurde der Kredit durch den Kleinhandel in weit größerem Umfange als früher in Anspruch genommen, und verschiedene Konkurse im Eisenhandel und der Maschinenindustrie haben unserem Großhandel nicht unbedeutende Verluste gebracht.

Auch der Kleinhandel in Eisen- und Metallwaaren hatte unter dem verminderten Absatz zu leiden, und namentlich wird darüber geklagt, daß auch die herüberkommenden Polen immer weniger hier einkaufen. Verluste durch die herabgegangenen Preise scheinen weniger vorgekommen zu sein, da nach fast allen uns zugegangenen Berichten die Händler ihre Einkäufe nur in kleinen Mengen gemacht haben.

Was die Aussichten für die Zukunft anbetrifft, so scheinen ja seit Anfang des Jahres 1902 die trostlosen Verhältnisse des Vorjahres einer allmählichen Gesundung entgegenzugehen, wenigstens darf man annehmen, daß der Tiefstand des Niederganges erreicht, ja überschritten ist. Immerhin will volles Vertrauen zu einer Besserung noch nicht zurückkehren, und es muß der Zukunft überlassen werden, ob die anscheinend eingetretene wirtschaftliche Gesundung weitere Fortschritte machen wird. Für uns wird namentlich der Ausfall der Ernte in diesem Jahre ausschlaggebend sein.

Maschinen- bau.

Auch für unsere Maschinenfabriken wird der Ausfall der Ernte von großer Bedeutung sein, da sich nur bei einer guten Ernte hoffen läßt, daß der Ankauf landwirthschaftlicher Maschinen, der in den letzten Jahren in unserem Bezirke fast gänzlich gestockt hat, wieder lebhafter werden wird. Das fast völlige Darniederliegen des Geschäftes in landwirthschaftlichen Maschinen hat unsere Maschinenfabriken veranlaßt, sich mehr als bisher auf die Herstellung anderer Erzeugnisse zu werfen, und nach den uns zugegangenen Berichten scheint dies mit einigem Erfolg geschehen zu sein, wenigstens waren sie im Stande, ihren Betrieb annähernd in dem Umfange der Vorjahre aufrecht zu erhalten, wenn auch das finanzielle Ergebnis nur gering gewesen sein dürfte. Unsere Maschinenfabriken müssen ja vor allen Dingen darauf sehen, sich ihren Arbeiterstamm zu erhalten, da in unserer Gegend geschulte Arbeiter sehr selten sind. Es wurden deshalb auch hier und da Aufträge zu billigen, wenig oder gar keinen Gewinn bringenden Preisen übernommen, und trotzdem mußte noch zuweilen mit verkürzter Werkzeit gearbeitet werden. Trotz der schlechten Geschäftslage sind in einzelnen Fabriken Betriebsverbesserungen vorgenommen worden, so u. A. durch Anschaffung neuer Schmelzöfen, Formmaschinen und Gebläse.

Die in Thorn bestehende Dampfeschlosserei, in der hauptsächlich

schmiedeeiserne Fenster und Dachkonstruktionen hergestellt werden, klagt über bedeutenden Rückgang ihres Absatzes, und über die Nothwendigkeit, der Kundschaft auf dem Lande allzu langen Kredit geben zu müssen. Ein Absatz nach Polen, der früher sehr rege war, findet schon seit Jahren nicht mehr statt.

Geradezu kläglich war die Lage der Ziegeleien, die kaum halb **Ziegeleien.** so viel wie in den Vorjahren produziert haben dürften, und dazu wurde von den Fabrikanten ein großer Theil nicht abgesetzt. Schuld daran war die fast vollständig mangelnde Bauhätigkeit, auch konnte der fehlende Ziegelabsatz nicht durch Mehrverkauf von Drainröhren kompensirt werden, da die Landwirthe kein Geld zu Meliorationen übrig hatten. Die Preise für Ziegeln sind um 2 Mk. für das Tausend gefallen, doch hat auch diese Preisherabsetzung den Absatz nicht vermehren können. Bei einigen unserer größeren Ziegeleien sind die Ueberstände namentlich an Hintermauersteinen so bedeutend, daß sie in dem laufenden Jahre ihren Betrieb überhaupt ruhen lassen.

Ebenso gering wie bei den Ziegeln war auch der Absatz der übrigen Baumaterialien: Zement, Kalk, Gyps, Mörtel, Granit und Sandsteine u. s. w., die dazu noch alle, abgesehen von Zement, im Preise gestiegen waren. Doch verhinderten nicht die immerhin nur unerheblich gestiegenen Preise den Absatz, sondern der wesentliche Rückgang der öffentlichen und privaten Bauhätigkeit. Das Resultat war für den Baumaterialienhandel so ungünstig, wie es seit vielen Jahren nicht gewesen ist.

Baumaterialien.

Wesentlich verschärft hat sich die Konkurrenz der Steinbrüche, die nach der hiesigen Gegend bearbeitete Granit- und Sandstein-Werkstücke absetzen, was auf die Zunahme neuer Versandtmöglichkeiten durch Kleinbahnen in erster Reihe zurückzuführen ist.

Im Textilwaarenhandel haben im Berichtsjahre verschiedentliche Preisänderungen stattgefunden, die nicht ohne Einfluß auf die Detailgeschäfte unseres Bezirkes geblieben sind. Wenn auch der Baumwollenmarkt noch lange nicht den niedrigsten Standpunkt des Jahres 1899 aufzuweisen hatte, so waren doch die fertigen Baumwollenwaaren wegen Ueberproduktion und schlechten Geschäftsganges fast ebenso billig zu haben wie damals. Auch die Preise der wollenen Waaren gingen bedeutend herab, nur Leinenwaaren standen höher wegen theurer Preise des Leinengarnes, verursacht durch eine schlechte Flachsernte. Die billigen Woll- und Baumwollwaarenpreise haben unseren Detaillisten, deren Lagerbestände in der letzten Haußperiode ziemlich umfangreich geworden waren, nur Nachteile gebracht, weil die Bestände

Textilwaaren.

dadurch entwerthet wurden, denn ist es schon zu normalen Zeiten der Konkurrenz wegen schwer, bei herabgehender Konjunktur die Preise den gezahlten Einkaufspreisen entsprechend zu halten, so war das im Vorjahre wegen der besonders in unserem Bezirke so ungünstigen Geschäftslage ganz unmöglich. Die Textilwaarenbranche hat unter wirtschaftlichen Nothständen ja stets verhältnißmäßig stark zu leiden, da der Bedarf an diesen Waaren auf das Aeußerste eingeschränkt werden kann, was denn auch Seitens der Landwirthschaft sowohl, als auch Seitens der städtischen Bevölkerung, deren Kaufkraft ja ebenfalls durch das Fehlen fast jeder Bauthätigkeit und die auch sonst verminderte Arbeitsgelegenheit geschwächt war, geschehen ist. Einen Ersatz durch Käufer aus Russisch-Polen fanden unsere Geschäfte auch nicht, da ja Polen selbst unter den schlechten Ernteverhältnissen zu leiden hatte. Ferner wird aber auch der Grenzverkehr immer mehr erschwert, wie denn z. B. die Badegäste in Ciechoczynek, die früher gute Kunden der hiesigen Geschäfte waren, die erforderlichen Halbpässe zur Ueberschreitung der Grenze nur schwer erhalten konnten. Zu alledem kommt noch, daß sich der Verkehr aus den Kreisen Thorn und Kulm durch die Bahn Schönsee—Culmsee—Gordon immer mehr von Thorn weg nach Bromberg zieht, was nach Eröffnung der Bahn Kulm—Anislaw sich noch mehr zum Nachtheile Thorns gestalten wird, wenn unser Antrag auf Fortführung dieser Strecke bis Thorn bei der Eisenbahnverwaltung kein Gehör findet. Viel geklagt wird über die auswärtige Konkurrenz der Versandthäuser, und namentlich das kaufkräftigere Publikum soll seinen Bedarf immer mehr Auswärts, besonders in Berlin, decken. Auch die im Berichtsjahre recht zahlreichen Ausverkäufe dienten nicht dazu, das Geschäft zu heben. In den letzten Jahren sind in unserem Bezirke verschiedentlich, so auch in Neumark und Löbau, Geschäfte ausgeprägt nationalpolnischen Charakters gegründet worden, die von den Polen in weitestgehender Weise zum Nachtheile der übrigen Kaufleute unterstützt werden. Zieht man dazu noch in Betracht, daß Kredit viel verlangt wurde und auch viel gegeben werden mußte, so muß man gestehen, daß unsere Textilwaarenverkäufer ein schweres Jahr hinter sich haben, um so schwerer, als sie schon in normalen Jahren wegen der eigenen und der auswärtigen Konkurrenz nicht auf besonders große Gewinne rechnen können.

**Pelz-
waaren.**

Auch im Pelzwaarenhandel war der Umsatz nur gering wegen der verminderten Kaufkraft unserer Bevölkerung. Dazu waren noch die Preise derjenigen Felle, die der Mode entsprachen, bis zu 30 % im Preise gestiegen und schließlich war auch das Wetter vor Weihnachten

recht ungünstig, denn nur, wenn in den Monaten November und Dezember kräftiger Frost eintritt, kann man im Pelzwaarengeschäft auf guten Absatz hoffen.

Daß im Galanteriewaarenhandel, in dem noch mehr wie in der Textilwaarenbranche entbehrliche Luxusgegenstände gehandelt werden, der Umsatz nur äußerst gering gewesen ist, ist bei unserer wirtschaftlichen Lage natürlich. Auch fehlten hier ebenfalls mehr wie früher die Käufer aus Rußland.

Galanteriewaaren.

Seit einigen Jahren besteht in Mocker eine chemische Fabrik, in der Essenzen, Parfümerien, flüssige Raffinade, Fruchtsäfte und Liköre hergestellt werden. Trotzdem die Fabrik sich erst in den Anfängen befindet, haben ihre Produkte doch in den Provinzen Posen, Ost- und Westpreußen schon Absatz gefunden. Allerdings ist im Berichtsjahre der Absatz trotz wachsender Kundenzahl nicht viel größer geworden, da der Einzelbedarf in Folge der schlechten Geschäftslage geringer war. Immerhin sind Aussichten auf allmähliche Vergrößerung des Betriebes vorhanden.

Chemische Fabrik.

Auch im Drogenhandel ist der Umsatz zurückgegangen trotz bedeutenden Preisrückganges, der eine erhebliche Entwerthung der Bestände zur Folge hatte. Viel geklagt wird darüber, daß die Existenz der Drogenhandlungen von zwei Seiten aus untergraben werde. Einmal dadurch, daß andere Geschäftsleute sich Artikel aus der Drogenbranche zulegen, sodann durch die Kaiserliche Verordnung vom 22. Oktober 1901, wonach den Drogisten im Kleinverkehr der Handel mit so unschuldigen Heilmitteln wie Brustthee, Brustzucker, Rhabarber und ähnlichen verboten ist, während doch viel schärfer wirkende Mittel wie Aloe, Sennesblätter, Faulbaumrinde, Rizinusöl dem freien Verkehr außerhalb der Apotheken überlassen bleibt.

Drogenhandel.

Das Geschäft in Klee, Gras und landwirthschaftlichen Sämereien hat auch in diesem Berichtsjahre und zwar aus denselben Gründen, die wir in unserem vorjährigen und in den früheren Berichten angeführt hatten, für unsere hiesigen Händler keine Wendung zum Besseren genommen. Wenn sich auch vielleicht für einige Saatartikel die Nachfrage etwas lebhafter gestaltete, so dürfte die Annahme, daß das Sämereigeschäft hier am Platze gegen früher an Umfang nicht zugenommen, sondern abgenommen hat, der Wirklichkeit entsprechen.

Sämereien.

In den für unsere Landwirthschaft hauptsächlich in Betracht kommenden Saaten, Rothklee, Weißklee, Schwedischklee, Thymothee, hatten unsere Provinzen und das benachbarte Russisch-Polen nur sehr geringe Ernteerträge aufzuweisen. Da auch in diesem Jahre ein preis-

werthes Angebot amerikanischen Rothklee fehlte, so war der Bedarf auf Bezüge von Schlesien, Oesterreich, Mittel- und Südrussland angewiesen. Die Stimmung war für Rothklee schon im Anfang der Saison recht fest, und die Preise standen höher als im Vorjahre. Bei der näher rückenden Bedarfszeit, insbesondere der lebhaften Nachfrage, die jedoch für unseren Platz weniger zum Ausdruck kam, zogen die Preise im Laufe der Saison um ca. Mk. 5,— für den Zentner an.

Die Ernte in Weißklee war allgemein recht ungünstig. Bei dem geringen Angebot in diesem Artikel stiegen schon bei Beginn der Saison die gegen das Vorjahr um ca. Mk. 20,— für den Zentner höheren Preise noch weiter sprunghaft in die Höhe und erreichten in der Folge einen seit Jahren nicht dagewesenen Stand. Die Nachfrage unserer Landwirthe beschränkte sich bei diesen außergewöhnlich hohen Preisen auf den nothwendigsten Bedarf.

Die Preise für Gelbklee, der von Thüringen und Hamburg in schöner Qualität reichlich angeboten wurde, blieben bis zum Schluß der Saison recht mäßig, nichtsdestoweniger war die Nachfrage nach diesem Artikel an unserem Platze noch geringer als im Vorjahre.

Die Preise für Wundklee, Schwedischklee stellten sich um ca. Mk. 10,— bis 15,— für den Zentner höher als im Vorjahre. Obwohl unsere Gegend in diesen beiden Kleesorten von einer Mißernte berichtet, so war die Nachfrage in diesem Artikel von Seiten unserer Landwirthe doch nur sehr gering.

Auch in französischer Luzerne können wir, trotz der mäßigen Preise, die für diese Saat gefordert wurden, nur von wenig befriedigenden Umsätzen berichten.

In Thymothee war die Ernte in unseren östlichen Provinzen schwach, und da auch Amerika über eine Mißernte berichtete und das Angebot von dort ausblieb, so stellten sich die Preise in Folge dessen für diesen Artikel um fast Mk. 10,— für den Zentner höher als im Vorjahre. Das rege Geschäft, das sich für Thymothee an den größeren Handelsplätzen entwickelte, kam bei uns leider nicht zum Ausdruck.

Auch für englisches und italienisches Raygras waren die Forderungen der englischen Abgeber schon bei Beginn der Saison angeblich in Folge der schwachen Ernte um Mk. 4,— bis 5,— für den Zentner höher als im Vorjahre. Sowohl in diesen Gräsern wie auch in den für Wiesenmischungen in Frage kommenden Grasarten, für welche fast durchweg außergewöhnlich hohe Preise verlangt wurden, ist der Umsatz gegen alle Erwartungen gering gewesen.

In Seradella russischen Ursprungs entwickelte sich hier bei der

starken Nachfrage der westlichen Provinzen am Anfange der Saison bei ziemlich hoch einsetzenden und weiter steigenden Preisen ein lebhaftes Geschäft. Leider trat schon im Februar dieses Jahres bei dem zunehmenden und schließlich dringender werdenden, russischen Angebot ein Preisrückschlag ein, der zu wenig erfreulichen Auseinandersetzungen, ungerechtfertigten Ausstellungen und Differenzen mit den Abnehmern führte.

In Futterrübenkrübenjamen, insbesondere rothen und gelben Eßendorfer, die seit einer Reihe von Jahren mit gutem Erfolge in unserer Gegend gebaut werden, ließen sich die anfänglich geforderten Preise nicht behaupten. Nur zu ermäßigten Preisen war es möglich, den Borräthen schnelleren Abzug zu verschaffen.

In neuem virginischen Pferdezahl-Saatmais, welcher sich im Preise gegen das Vorjahr um ca. 1 Mk. für den Zentner höher stellte, sind hier einige größere Abschlüsse für den Bedarf in Russisch-Polen zu Stande gekommen. Gegen Schluß der Saison konnte der Nachfrage wegen Mangel an Waare nicht mehr entsprochen werden.

Ueber den Preisstand der wichtigsten Sämereien in den beiden letzten Berichtsjahren giebt die folgende vergleichende Uebersicht die erforderliche Aufklärung.

Es wurden von Händlern je nach Qualität für 50 Kilogramm Netto bahnfrei Thorn gezahlt:

	1900—1901:	1901—1902:
Rothklee inländischer	45—50 Mk.	49—56 Mk.
" amerikanischer	40—48 "	45—52 "
Weißklee	48—64 "	70—100 "
Schwedischklee	58—78 "	65—80 "
Gelbklee	22—31 "	18—22 "
Wundklee	50—75 "	58—75 "
Luzerne französische	50—62 "	52—58 "
Rangras englisch	15—19 "	18—23 "
" italienisch	18—21 "	20—24 "
Thymothee	22—30 "	34—40 "
Seradella	8—10 "	11—13 "
Futterrübenkrüben Eßendorfer	34—36 "	22—25 "
" Oberndorfer	45—48 "	30—35 "
Saatmais amerif. Pferdezahl	8—9 "	9—10 "

Die Preise der meisten Materialwaaren sind im vergangenen Jahre nur unwesentlichen Schwankungen unterworfen gewesen mit Ausnahme von Zucker, Fetten und Heringen. Durch das Zuckerkartell

**Material-
waaren.**

sind die Preise für raffinirten Zucker ganz gewaltig in die Höhe getrieben worden, und zwar beträgt die Steigerung für inländischen Konsumzucker 5—6 Mk. für den Zentner, während sich gleichzeitig die Preise für Rohzucker wesentlich niedriger stellten als im Vorjahre. Der Verkaufspreis für raffinirten Zucker betrug früher 22—23 Pfg. für das Pfund, dagegen jetzt 30 Pfg., woraufhin natürlich der Konsum bedeutend zurückgegangen ist. Schmalz, Talg und Fette gingen in Folge der hohen Schweinepreise ebenfalls stark in die Höhe, dagegen wurden Heringe in Folge des guten Heringsfanges im zweiten Halbjahre ganz bedeutend billiger, wodurch dann auch der Konsum zunahm, doch ist darauf auch die große Kartoffelernte von Einfluß gewesen.

Im Ganzen hat sich der Absatz in Folge der mehrfach erwähnten Verhältnisse vermindert, wenn auch nicht in dem Grade, wie in der Textilwaarenbranche, da die Einschränkung im Konsum von Nahrungs- und Genußmitteln in schlechten Jahren erklärlicher Weise nur in geringem Umfange stattfindet. Eine derartige Einschränkung ist dagegen leichter durchzuführen beim Konsum von Taback und Zigarren, wobei sich die Einschränkung allerdings mehr in der Qualität als in der Quantität zeigt. So wird von unseren Zigarrengeschäften berichtet, daß die Raucher auch der besseren Kreise sich fast durchgängig billigere Zigarrensorten zulegten. Unser Großhandel klagt außerdem darüber, daß der Absatz nach der Provinz Posen geringer geworden ist, wobei wohl das Bestreben der vielen polnischen Abnehmer, nur bei Polen zu kaufen, zu Grunde gelegen haben mag. Auch nach Rußland ist weniger abgesetzt worden, als in früheren Jahren. Kredit mußte in großem Umfange gewährt werden, was zu mannigfachen Verlusten geführt hat. Allerdings sind ja auch die Verhältnisse des Kleinhandels zum Theil recht ungesund, und vielfach sind die Betriebe nur künstlich auf Kredit aufgebaut, sodaß bei einer Stockung, wie sie das Vorjahr brachte, derartige Existenzen zusammenbrechen müssen.

Weinhandel. Unter der Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse im Allgemeinen hatte im Berichtsjahre auch der Weinhandel zu leiden; der Geschäftsgang darin war schleppend, der Konsum in den in Betracht kommenden Absatzgebieten, West- und Ostpreußen, Provinz Posen, Schlesien, Brandenburg und Pommern, verzeichnet einen Rückgang, und im Besonderen zeigt sich dieser in der geringeren Aufnahme von besseren und feinen Weinen, an denen die Läger aus den älteren Jahrgängen von 1888, 1890, 1893 und 1895 überfüllt sind und die nur wenig Nachfrage hatten, sodaß in der Hauptsache nur kleine und mittlere Weine von dem Konsum aufgenommen wurden. In dem Verkehr mit Rußland hat sich

Nichts geändert, der Absatz dahin bleibt klein und so lange Rußland an den hohen prohibitiv wirkenden Zöllen auf fremde Weine festhält, steht eine Hebung des Exportes dahin nicht zu erwarten. Mit Spannung sieht man der weiteren Entwicklung unserer Zollpolitik entgegen, von der nur zu wünschen bleibt, daß sie in der Hauptsache eine Fortsetzung unserer bewährten Handelsvertragspolitik bilden und zum Abschluß neuer langfristiger guter Handelsverträge mit den auswärtigen Staaten führen möge. Für den Weinhandel im Besonderen ist zu fordern, daß die zu schließenden Verträge mit den in Betracht kommenden Staaten auf der Basis der heute geltenden Verträge sich gestalten mögen und somit auch der Zollsatz für Verschnittweine Mk. 10 für 100 Kilogramm bestehen bleibe, wodurch eine Aufbesserung unserer inländischen Rothweine und deren wohlfeile Verwerthung für den Konsum ermöglicht werden würde.

Mit dem 1. Oktober d. Js. ist das neue Weingesetz in Kraft getreten, das in seinen Wirkungen nach den bisherigen Erfahrungen eine Belästigung nicht gezeigt hat, wohl aber sich als ein zweckentsprechender Stützpunkt bei der gedeihlichen Entwicklung des reellen Weinhandels erweisen wird.

Die Ernteergebnisse für 1901 in den einzelnen Produktionsländern sind quantitativ sehr beträchtlich gewesen, namentlich in Frankreich und im Besonderen im Gebiete der Gironde ist der Ertrag so groß gewesen, wie seit längeren Jahren zuvor nicht; auch am Rhein, an der Mosel und in der Pfalz blickt man, was die Menge anbetrifft, auf ein befriedigendes Resultat zurück; dagegen läßt die Qualität überall viel zu wünschen übrig, sodaß der Handel ihnen gegenüber bisher eine gewisse Reserve beobachtet hat, trotzdem die Preise der neuen Weine einen starken Rückschlag erfahren haben.

Die Bierbrauereien haben im Berichtsjahre zwar auch eine Verminderung ihres Absatzes gehabt, doch ist der Rückgang nicht sehr bedeutend gewesen. Die Preise für Gerste und Hopfen sind ungefähr die gleichen geblieben wie im Jahre vorher. In Bayern waren die besseren Sorten von Hopfen in Folge schlechter Ernte knapp und theuer, während Böhmen eine vorzügliche Ernte hatte, sodaß der böhmische Hopfen trotz des Zolles sich billiger stellte als der bayrische.

Auch die Bierpreise haben sich, wenn auch die Konkurrenz auf eine Herabsetzung hindrängte, wenig geändert und betragen bei Lagerbier 15—17 Pfg., bei Braunbier 9—10 Pfg. für das Liter. Grund zu Klagen gab die in immer weiterem Umfange eingeführte Gemeinde-Biersteuer, denn die Konkurrenz soll fast durchgehend dazu

Bierbrauereien.

führen, daß die Steuer nicht von den Konsumenten getragen, sondern auf die Brauereien abgewälzt wird. Kredit wurde viel gegeben und führte auch zu Verlusten. Vielfach wird auch von den Bierverkäufern verlangt, daß die Brauereien ihnen einen größeren Hypothekenkredit einräumen, doch scheinen sich in letzter Zeit die Brauereien solchen Anforderungen gegenüber zurückhaltender zu zeigen. Im Großen und Ganzen war die Geschäftslage der Brauereien nicht glänzend, namentlich führen die mittleren und kleineren Brauereien Beschwerde über die erdrückende Konkurrenz Seitens der großen Aktienbrauereien, wobei verschiedene Vorschläge zur Abhülfe gemacht werden. Wir bringen, ohne daß wir uns alle darin niedergelegten Anschauungen zu eigen machen wollen, in Nachstehendem einen uns von dem Inhaber einer mittleren Brauerei eingesandten Bericht, worin die Stimmung dieser Kreise zum Ausdruck kommt: „In erster Reihe muß ich immer wieder betonen, daß das Wohl und Wehe der mittleren und kleinen Brauereien davon abhängt, ob die königliche Staatsregierung sich zu einer Staffelung des Brausteuer tariffs entschließen kann oder nicht. Wie bekannt, besteht diese Staffelung zum Segen der mittleren und kleinen Betriebe in Bayern schon seit Langem, und ist auch seit einigen Jahren in Württemberg eingeführt, und nicht zum Schaden der Finanzen der genannten Staaten. Es ist daher der vornehmste Wunsch der mittleren und kleinen Brauer, daß die Staffelung des Brausteuer tariffs auch im Königreich Preußen Eingang finden möge, und damit eine Menge königstreuer Staatsbürger vor dem langsamen, aber sicheren Ruin bewahren möge. Wenn man bedenkt, daß es gerade die Brauindustrie ist, welche fast in jeder kleinen Stadt eine Betriebsstätte hat, und welche die vielfach sehr traurigen Finanzen, namentlich der kleinen Städte im Osten des Reiches, aufs Kräftigste unterstützt, ja, mitunter fast die Hälfte der ganzen Gemeindesteuern allein trägt, so muß man sich doch sagen, daß es schon allein im wirtschaftlichen Interesse der kleinen Städte eine dringende Nothwendigkeit ist, diese Betriebe des an Industrie so armen Ostens nach Kräften zu fördern, und nicht unthätig zuzusehen, wie sie durch die Aktiengesellschaften allmählich aufgesogen werden. Daß die königliche Staatsregierung aber nicht allein durch den Schutz, den sie der mittleren Brauindustrie angedeihen ließe, diese fördern würde, sondern auch die Landwirthschaft, muß noch ganz besonders betont werden. Das Rohprodukt, das der Brauer fast ausschließlich zur Herstellung des Bieres gebraucht, ist das aus Gerste hergestellte Malz. Da aber fast jeder in der kleineren Stadt wohnende Brauer seinen Bedarf an Gerste vornehmlich vom Besitzer selbst kauft,

so erzielt dieser schon von vorn weg einen besseren Preis, als wenn er sich erst des Zwischenhandels zum Verkauf seiner Gerste bedienen muß, während die Großbrauereien zum großen Theil entweder böhmische oder mährische Gersten ankaufen oder aber das Malz von dorthier beziehen. In jedem Falle ist ersichtlich, daß der kleine Brauer, und nicht der Großbetrieb, der beste und treueste Kunde der einheimischen Landwirthschaft ist.

Sodann streben die Brauer der nordöstlichen Brausteuergemeinschaft schon seit Jahren die Einführung des Surrogatsverbotes an, um ihrem Biere diejenige Geltung und das Ansehen zu verschaffen, das die bayrischen Biere genießen, aber auch diesem, schon wiederholt dringend geäußerten Wunsche gegenüber ist unbegreiflicher Weise bisher nicht nur nicht stattgegeben, sondern noch nicht einmal näher getreten worden. Auch hier würden, wenn das Surrogatverbot erfolgte, zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden, indem nicht nur ein berechtigter Wunsch der nordöstlichen Brauindustrie erfüllt, sondern auch wiederum die Landwirthschaft im Nordosten des Reiches, also gerade da, wo es am Nöthigsten thut, bedeutend gefördert werden würde, denn es liegt klar auf der Hand, daß an Stelle des nicht unbedeutenden Verbrauches von Surrogaten der Verbrauch von Malz treten würde.

Ein fernerer Herzenswunsch jedes reell denkenden Brauers ist, daß der Bierverkauf allgemein nur noch in geachteten Gebinden erfolgen dürfte. Dadurch, daß diese Verordnung heute noch nicht besteht, wird dem unlauteren Wettbewerb zweifellos Vorschub geleistet, denn es ist klar, daß hier die Konkurrenz vollständig freie Hand hat, der Kundschaft für dasselbe Geld ein ganz verschiedenes Quantum Bier zu liefern, und wird auch hierdurch der reelle Betrieb dem unreellen gegenüber bedeutend im Nachtheil sein. Auch für die Erhebung der städtischen Biersteuer ist eine einheitliche Regelung der Mischungsfrage von weitgehendster Bedeutung.

Ein weiterer Wunsch, speziell der in kleineren Städten ansässigen Brauereibesitzer, ist der, daß diese kleinen Städte mit Garnisonen bedacht werden. Auch an der Erfüllung dieses Wunsches hat Brauerei und Landwirthschaft wiederum gemeinsames und großes Interesse. Wie bekannt befinden sich die meisten kleinen Städte im Nordosten des Reiches in keiner günstigen Finanzlage, sodaß deren Bewohner unter dem Drucke hoher Gemeinde-Abgaben nur zu häufig leiden müssen. Ganz besonders aber ist wiederum die Brauindustrie, und auch hier wiederum der Mittelstand, durch die erlaubte Erhebung der städtischen

Biersteuer getroffen und benachtheiligt worden, denn während die Großbetriebe in Folge dieser Mehrausgabe einfach weniger Dividende zahlten, mußte der kleine und Mittelbetrieb diese kolossale Ausgabe aus eigener Tasche decken. Durch die Erfüllung des oben geäußerten Wunsches würde dem Brauer-Mittelstande günstige Gelegenheit zu erhöhtem Absatz, und damit verbundenem größerem Verdienst geboten werden. Erklärlicher Weise würden durch Schaffung kleiner Garnisonen auch die am Orte wohnenden Geschäftsleute, sowie die umwohnenden Landleute ihren Nutzen haben.

Ein Umstand, der eine große Sorge jedes Brauereibetriebes ist, ist der sehr erhebliche Verlust an Gebinden, der selbst durch die sorgfältigste Buchführung nicht zu vermeiden ist. Die verschiedenen Klagen, die ich in dieser Beziehung geführt habe, und die zahlreichen Strafanträge, die ich gestellt habe, haben vielfach ein negatives Resultat ergeben, ein Beweis dafür, daß die bestehenden Gesetze nicht ausreichend sind, um den Brauer vor Verlusten an einem sehr werthvollen Bestandtheil seines Vermögens, wie es die Transportgebinde sind, wirksam zu schützen.

Ein sehr wunder Punkt in der Brauindustrie ist ferner die Behandlung des Bieres Seitens der Gastwirthe, namentlich derjenigen auf dem Lande. Der Zustand, in welchem dem Gaste in manchen Dorfkrügen das Bier vorgefetzt wird, spottet manchmal jeder Beschreibung. Aber auch in der Stadt läßt der Ausschank oft Vieles zu wünschen übrig, und es wäre hier ein strenges Vorgehen der Polizeibehörden am Platze. Dieses wären die hauptsächlichsten Wünsche und Beschwerden der Brauindustrie, die ich möglichst ausführlich wiederzugeben mich bemüht habe. Sollten, wie kürzlich das Gerücht durch die Presse ging, thatsächlich an zuständiger Stelle, Seitens der königlichen Staatsregierung, neuerliche Bestimmungen in Bezug auf die Brauindustrie in Erwägung genommen werden, so würde es in Brauerkreisen mit großer Freude begrüßt werden, wenn bei diesen Vorarbeiten nicht allein Vertreter der Großbetriebe, sondern auch in größerer Anzahl Vertreter der mittleren und kleinen Betriebe, und vornehmlich solche aus dem Gebiet der nordöstlichen Brausteurgemeinschaft berathend mitwirken dürften.“

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

Der Absatz der Bonbon- und Chokoladenfabrik in Thorn, der einzigen unseres Bezirkes, zeigte in den ersten drei Vierteln des Berichtsjahres eine Zunahme, während sich im letzten Viertel in Folge verminderter Kaufkraft eine Abschwächung des Bedarfs zeigte. Die Preise der Rohmaterialien bewegten sich in normalen Gleisen mit Ausnahme

des Zuckers, der durch die Ringbildung der Zuckerrfabriken um etwa 20 % in die Höhe getrieben wurde. Die Verkaufspreise waren ebenfalls normal und ließen, soweit sie nicht durch die Erhöhung der Zuckerpreise, der die Verkaufspreise nur unvollkommen und ganz allmählich folgen können, ungünstig beeinflusst wurden, auch angemessenen Nutzen. Das Absatzgebiet erstreckt sich auf Westpreußen, einen Theil Ostpreußens und auf einige Thoren benachbarte Kreise der Provinz Posen. Diese Gegenden bilden auch das Absatzgebiet unserer Seifenfabriken, deren Lage im vergangenen Jahre wieder viel ungünstiger geworden ist, was wohl weniger auf eine unwesentliche Verminderung des Absatzes, als vielmehr auf die Vertheuerung verschiedener Rohstoffe und den Zerfall des Preiskartells zurückzuführen ist. Die Preise fast sämtlicher Fettwaaren und Oele sind bedeutend gestiegen, theilweise sogar um 40—50 %. Hammeltalg und ähnliche feste Fette waren fast garnicht zu bekommen, da das Angebot auf dem Weltmarkte sehr knapp war. Was die Kartellirung der Seifenfabriken im September 1899 anbetrifft, so hatte diese ja den Erfolg gehabt, daß die Seifenpreise den Preisen für die Rohstoffe angepaßt wurden. Gegen Ende des Berichtsjahres aber wurden die im Osten festgesetzten Preise durch außenstehende Fabriken Mitteldeutschlands unterboten, und da das Kartell nur bis Ablauf des Jahres 1901 geschlossen war und einige Fabriken ihren Austritt erklärten, so bröckelten die erhöhten Preise langsam ab. Das Kartell wurde dann in loser Form nochmals geschlossen, doch scheint man keine allzugroßen Hoffnungen auf eine günstige Wirkung dieser Vereinbarung zu hegen.

**Seifen-
fabri-
kation.**

Die Lage unserer Honigkuchenfabriken war im vergangenen Jahre nicht gerade ungünstig, denn der Absatz hat sich sogar noch etwas gesteigert. Die Preise für Mandeln und für amerikanischen Honig gingen etwas zurück, doch mußte für inländischen Honig mehr gezahlt werden. Nachtheilig wirkten auch die vom Zuckerkartell hochgehaltenen Zuckerpreise, die ganz erhebliche Mehrausgaben verursachten. Auch die Mehlspreise waren höher als im Vorjahre, doch müssen sie immer noch als normal angesehen werden. Die Verkaufspreise waren die gleichen, wie schon seit Jahrzehnten, nur werden von den größeren Abnehmern, besonders von Waarenhäusern, immer größere Nachlässe und Vergünstigungen zu erreichen gesucht, und diesen Forderungen mußte man mit Rücksicht auf die Konkurrenz nachgeben. Für die nächste Zukunft sind die Aussichten nicht besonders gut, denn ein günstiger Ausfall des Geschäftes ist namentlich bedingt durch mäßige Einkaufspreise für die Rohstoffe, und die hauptsächlichsten, Mehl und Zucker, stehen zur

**Honig-
kuchen.**

Zeit verhältnißmäßig hoch, während gleichzeitig bei der allgemeinen wirthschaftlichen Lage eine Steigerung des Umsatzes kaum zu erwarten ist. Dabei blüht noch nach wie vor die Schleuderkonkurrenz mit werthlosen Nachahmungen.

Falls das Ergebnis der Brüsseler Zuckerconvention in einem neuen Zuckersteuergesetz niedergelegt wird, so muß auch die Zollfrage des Honigs neu geregelt werden, denn durch die Erhöhung des Honigzollses auf 40 Mk. für den Doppelzentner wollte man verhindern, daß Zucker unter der Bezeichnung Honig eingeführt würde. Für die inländische Imkerey, die bei guten Preisen den heimischen Bedarf nicht zu decken vermag, wäre ein Zollsatz von 20 Mk. noch mehr als ausreichend.

**Gold- und
Silber-
waaren.**

Die am hiesigen Plage bestehende Gold- und Silberwaarenfabrik stellt hauptsächlich billige Artikel her, die nach den Großstädten Deutschlands, der Niederlande und der Schweiz abgesetzt werden. Der Umsatz dieser Waaren ist, allerdings bei gedrückten Preisen, der gleiche gewesen wie in den Vorjahren. Im Gold- und Silberwaarenhandel war der Absatz dagegen um mindestens $\frac{1}{4}$ geringer als in Vorjahren, da die Landwirthe und städtischen Gewerbetreibenden ihre Einkäufe einschränkten, und nur der Bedarf aus der Garnison gleichmäßig blieb.

Spedition.

Während das verflossene Jahr in Deutschland, sowohl in der Industrie, als in der Handelswelt eine Krisis in ganz außergewöhnlichem Umfange heraufbeschwor und einen Druck auf das ganze Erwerbsleben ausübte, hatte der Grenzspediteur unter diesen Verhältnissen nur insofern zu leiden, als durch die Zurückhaltung der deutschen Banken sowohl bei der Einräumung von Krediten, als bei der Diskontirung von Wechseln der Verkehr erschwert wurde.

Dagegen hatte der Waarenverkehr nach Rußland sich wieder bedeutend gehoben, da die ungünstige Lage der Industrie, von der wir in unserem vorjährigen Berichte Mittheilung machen mußten, nach Ausscheidung der schwachen Elemente wieder einem lebhaften Geschäft Platz gemacht hat. Insbesondere hatte die Lodzer Wollwaarenindustrie die Schläge, die sie vorher erlitten hatte, rasch überwunden, und große Mengen von roher Woll- und Kammwolle sowie von Wollgarn gelangten an sämtlichen Grenzpunkten wieder zur Abfertigung.

Unter den Neuerungen, die das verflossene Jahr im Verkehr mit Rußland brachte, möchten wir die nothwendig gewordene Beibringung von Ursprungsattesten für einen großen Theil von Eisen- und Maschinenwaaren hervorheben, eine Maßregel, die deswegen nothwendig geworden war, weil Rußland sich veranlaßt gesehen hatte,

amerikanischen Waaren gegenüber eine prozentuale Zollerhöhung einzuführen, sodaß die nicht amerikanische Herkunft bei gewissen Artikeln nachgewiesen werden mußte.

Einen vollständigen Umschwung zeigte das Geschäft aus Rußland nach Deutschland. Während früher die hauptsächlichsten Importprodukte, außer Fellen, Häuten und Därmen, Futtermittel, wie Kleie und Kuchen waren, hat der Import dieser beiden letzten Artikel in den letzten vier Monaten des Jahres stark nachgelassen, und an seine Stelle trat eine außergewöhnlich große Einfuhr von Getreide, da, wie wir bereits erwähnten, die diesseitigen Mühlen in Folge der schlechten Ernte auf den Bezug von russischem Getreide angewiesen waren.

Die Thätigkeit des Grenzspediteurs bei der Einfuhr von Waaren aus Rußland nach Deutschland hat sich in den letzten beiden Jahren überhaupt zu einer viel ausgedehnteren gestaltet und sowohl im Interesse des Spediteurs, als in dem des Thorner Platzes überhaupt, in dessen Geschäftsleben der Futtermittel- und Getreidehandel einen so hervorragenden Faktor spielt, wäre es sehr bedauerlich, wenn durch Zollerhöhungen oder Einführung von Zöllen auf die bis jetzt zollfrei eingehenden Futtermittel dieser Geschäftszweig lahm gelegt werden würde, zumal da ja die Einfuhr selbstverständlich einem Bedürfnis der konsumirenden Kreise entspricht und schon die in Aussicht genommene Route über Kalisch für unseren Platz eine große Schädigung zeitigen muß.

Für das Bankgeschäft war das Berichtsjahr weit weniger nutzbringend als die vorhergehenden, verhältnismäßig günstigen Jahre. Durch zahlreiche Bankbrüche wurde das Vertrauen stark erschüttert. Kreditentziehungen und in weiterer Folge Zahlungseinstellungen in allen Geschäftszweigen schufen eine wahre Deroute.

Auch hier hat das allgemeine Mißtrauen insofern ungünstig eingewirkt, als speziell das Holzgeschäft, das im Wesentlichen auf Kredit beruht, schleppend wurde. Während sonst Verkäufer bei der Finanzierung ihrer Geschäfte hier williges Entgegenkommen fanden, konnte im verflossenen Jahre manches Geschäft überhaupt nicht oder nur unter erschwerenden Umständen abgeschlossen werden. Auch auf den Futtermittelhandel wirkte das allgemeine Mißtrauen ein, da große Zurückhaltung geübt wurde. Aus diesen Gründen ist im Diskont-Verkehr eine ziemliche Abnahme zu verzeichnen, und auch der gegen 1900 nicht unwesentlich niedrigere Durchschnittszinsfuß minderte das Erträgniß.

Der allgemeine Rückgang der Industrie hatte ein bedeutendes Sinken der Kurse von Industriepapieren zur Folge; auf gekauften

**Bank-
geschäft.**

Effekten lagen beträchtliche Verluste, die das Publikum zwangen, seinen Besitz festzuhalten. Neue Käufer fanden sich wenig und der Verkehr in Effekten wurde dadurch vermindert.

**Elektrizi-
tätswerke
Thorn.**

Von der Betriebsleitung der Thorner Elektrizitätswerke ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

„Im Laufe des Berichtsjahres ist in den Verkehrs-Verhältnissen der Straßenbahn und im Umsatz des Lichtwerkes kein wesentlicher Aufschwung eingetreten. Auch das Thorner Geschäftsleben hat unter dem wirtschaftlichen Niedergang und den Mißernten der letzten zwei Jahre stark gelitten, und dieser Rückschlag machte sich naturgemäß auch in unserem Geschäftsgang bemerkbar.

Auf den Straßenbahnverkehr der Thorner Linie wirkte es speziell noch ungünstig ein, daß im vergangenen Sommer nicht ein einziges Volksfest stattfand, während im Vorjahre während des Sommers ein Fest dem anderen folgte und uns große Verkehrstage brachte. Wenn trotzdem die Zahl der beförderten Personen sich im vergangenen Jahre um ein Weniges gehoben hat (911 721 gegen 905 143 im Vorjahre), so geht daraus hervor, daß der Alltagsverkehr eine wesentliche Frequenz-Erhöhung erfahren hat, und daß die Bahn beliebter geworden ist.

Auf der Mockerlinie hat dagegen eine erhebliche Abnahme des Verkehrs stattgefunden (210 690 gegen 217 317) im Vorjahre, die sich lediglich aus den schlechten Geschäftsverhältnissen erklärt. Mocker ist die Arbeiter-Vorstadt von Thorn. Bei dem gänzlichen Mangel an privaten und öffentlichen Bauten in Thorn mußte ein Erschlaffen des Verkehrs naturgemäß eintreten.

Die Gesamtfrequenz betrug demnach 1 122 411 beförderte Personen gegen 1 122 460 im Vorjahre. Die Einnahmen im Berichtsjahre haben sich gegen das vergangene durch erhöhte Inanspruchnahme von Extra-Wagen und durch Einführung eines Gepäcktariifes gehoben. Auch wurde durch strenge Dienstanordnungen und Ueberwachung der Wagenführer die Fahrgeld-Kontrolle eine zuverlässigere. Die Einnahmen aus dem Bahndienst betragen incl. Extrawagen, Briefbeutel- und Gepäcbeförderung insgesamt Mk. 109 215,64 gegen Mk. 108 641,79 im Vorjahre oder pro beförderte Person 9,73 Pfg. gegen 9,68 im Vorjahre.

Die Ausgaben für den Bahndienst konnten in Folge der durchgreifenden Betriebsverbesserungen und der Organisation, welche im Vorjahre durchgeführt wurden, eingeschränkt werden. Sie betragen im Berichtsjahre Mk. 80 852,18, gegen 83 455,88 im Vorjahre. Der Betriebs-

Koeffizient für die Ausgaben beträgt daher 35,2 % gegen 30,2 % im Vorjahre.

Die Licht- und Kraft-Anschlüsse haben sich im Betriebsjahre vermehrt.

Es waren am 31. Dezember 1901 exklusive Eigenverbrauch angeschlossen:

78 (64 im Vorjahre) Lichtkonsumenten mit 2860 (2185 im Vorjahre) Äquivalentlampen,

16 (9 im Vorjahre) Motoren mit 104,52 (43,5 im Vorjahre) KW, sodaß das Anschlußäquivalent beträgt 4950 Norm. Lampen gegen 3055 im Vorjahre oder 247,5 KW. gegen 152,75 im Vorjahre. Es wurden im Ganzen für Licht und Kraft abgegeben exklusive Eigenverbrauch 39 750 KW. Stunden (30 960 im Vorjahre), das ist pro angeschlossenem KW. 106 KWstd. (202 im Vorjahre). Die Einnahmen betragen: Mk. 18 662,27 (17 722,36 im Vorjahre), die Ausgaben Mk. 22 826,43 (20 980,27 im Vorjahre).

Die geringe Steigerung der Einnahme ist insofern als eine Entwicklung zu betrachten, als zunächst ein allgemeiner Rückgang in der Stromentnahme bei den 1900 schon angeschlossen gewesenen Konsumenten eingetreten war und zwar einerseits wegen der schlechten Geschäftslage, welche die Geschäftsleute zur äußersten Herabsetzung ihrer Spesen zwang, andererseits weil die Konsumenten nach den hohen Konsumzahlen der Eröffnungsmonate es im Laufe der Zeit lernten, ökonomisch zu brennen. Der Ausfall durch Konsumeinschränkung ist im Laufe des Jahres sowohl durch die Vermehrung der Konsumstellen, als auch durch die erfreuliche Thatsache, daß die Einnahmen aus der Stromabgabe für Kraftzwecke sich verdreifacht haben, gedeckt worden. Die Ausgaben erscheinen dadurch höher, daß einestheils eine genauere Scheidung der Verwaltungskosten zwischen Licht- und Bahnbetrieb durchgeführt wurde, anderentheils verschiedene Unterhaltungs- und Leitungsreparatur-Kosten hinzu gekommen sind, welche im Eröffnungsjahre ausfielen. Zur Erleichterung der Akquisition wurde der Lichttarif von 63 Pfg. pro KW. Stunde auf 60 Pfg. herabgesetzt, und auch der Rabatttarif etwas günstiger gestaltet. Das Installationsgeschäft arbeitete mit gutem Erfolg. Als Hauptanschlüsse des Berichtsjahres sind das Kreishaus mit ca. 250 Lampen, und die Honigkuchenfabrik von Hermann Thomas mit 16,5 installirten P. S. und 45 Lampen zu verzeichnen.

Das Publikum ist mit den Ausführungen und der Stromlieferung sehr zufrieden gewesen. Auch der Bahnbetrieb ist gegen das Vorjahr weit populärer geworden. Unser Verhältniß mit den Militär-, Kreis-

und Kommunalbehörden sowie mit unserer eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde ist ein vorzügliches.

Die Aussichten für das kommende Jahr sind insofern erfreuliche, als es uns durch verschiedene Verbesserungen gelungen ist, den Wasserbedarf zum Ersatz des im Rückfühler verdunsteten Wassers aus unserer Brunnenanlage zu decken. Wir sind damit von der Last der Wasserentnahme aus der städtischen Wasserleitung befreit und ersparen dadurch ca. Mk. 8000,— Betriebskosten. Sowohl für den Bahn- als auch für den Lichtbetrieb darf mit Bestimmtheit ein Aufschwung vorausgesagt werden, da das Berichtsjahr für beide Betriebe mit den ungünstigsten Verhältnissen zu rechnen hatte.“

**Stadtbahn
Briesen.**

Dem uns von dem Herrn Landrath in Briesen zur Verfügung gestellten Verwaltungsbericht des Kreis-Ausschusses entnehmen wir den folgenden Bericht über den Betrieb der Stadtbahn Briesen:

Soweit die Monatsabrechnungen für das Rechnungsjahr 1901 vorliegen, stellen sich die Einnahmen und Ausgaben seit dem 1. April 1901 wie folgt:

Monat	Einnahme		Ausgabe		Ueberschuß	
	Mk.	Ps.	Mk.	Ps.	Mk.	Ps.
April	3181	40	1296	22	1885	18
Mai	2941	10	1911	80	1029	30
Juni	2753	81	1701	81	1052	—
Juli	2804	45	1472	53	1331	92
August	2732	70	1859	74	872	96
September	3049	51	1346	48	1703	03
Oktober	3206	60	1744	67	1461	93
November	3056	50	1251	84	1804	66
Dezember	2816	68	2672	02	144	66
Zusammen	26542	75	15257	11	11285	64

In den gleichen Monaten der Vorjahre haben die Einnahmen und Ausgaben, sowie Ueberschüsse befragen wie nebenstehende Aufstellung zeigt.

Es ergibt sich hiernach ein monatlicher Durchschnittsüberschuß im Rechnungsjahre

1901	1253,96 Mk.
1900	1145,40 „
1899	1339,05 „
1898	1086,47 „
	<hr/>
	4824,88 Mk.

Monat		Einnahme		Ausgabe		Ueberschuß	
		Mr.	Ps.	Mr.	Ps.	Mr.	Ps.
April	1898	2280	20	903	38	1376	82
Mai	"	2075	80	655	98	1419	82
Juni	"	1901	90	1611	20	290	70
Juli	"	2165	85	980	98	1184	87
August	"	2219	65	1225	94	993	71
September	"	2646	66	897	82	1748	84
Oktober	"	2738	30	1370	86	1367	44
November	"	2607	88	1927	01	680	87
Dezember	"	2438	34	1723	14	715	20
Zusammen		21074	58	11296	31	9778	27
April	1899	2482	05	949	65	1532	40
Mai	"	2307	65	1259	71	1047	94
Juni	"	2544	95	998	02	1546	93
Juli	"	2887	—	1439	20	1447	71
August	"	2695	24	1320	28	1374	96
September	"	2668	86	579	12	2089	74
Oktober	"	2836	10	1663	74	1172	36
November	"	2764	31	1394	03	1370	28
Dezember	"	2444	33	1975	24	469	09
Zusammen		23630	49	11579	08	12051	41
April	1900	2529	90	1448	47	1081	43
Mai	"	2701	53	2146	52	555	01
Juni	"	2603	13	2256	86	346	27
Juli	"	2848	85	1257	01	1591	84
August	"	2849	05	1286	08	1562	97
September	"	3007	36	2270	30	737	06
Oktober	"	2994	95	1354	63	1640	32
November	"	2891	15	1097	83	1793	32
Dezember	"	2492	21	1491	85	1000	36
Zusammen		24918	13	14609	55	10308	58

Der vierjährige Durchschnittsüberschuß
beträgt sonach 1206,22 Mk.

Aus den vorstehenden Uebersichten geht hervor, daß den von Jahr zu Jahr steigenden Einnahmen steigende Ausgaben gegenüberstehen, welche auf größere Unterhaltungskosten des Bahnkörpers, wie der Motorwagen zurückzuführen sind.

Das Anlagekapital einschließlich der Nachtragskapitalien beträgt z. Z. 237498,84 Mk.

Weitere Kosten für Herstellung einer Stromleitung auf dem Staatsbahnhof Briesen, für Anschaffung eines Reserveankers sowie Ausrüstung der drei Motorwagen werden diesem Anlagekapital in Höhe von 3674,48 Mk. noch hinzutreten. Die hierüber vorgelegte Abrechnung ist von dem Kreis-Ausschuß bis dahin noch nicht festgestellt worden.

Nach Richtigbefund auch dieser Nachtragsarbeit wird das Anlagekapital $237498,84 + 3674,48$ Mk. = 241173,32 Mk. betragen. Hierfür hat der Kreis Briesen eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ % Zinsen und $\frac{1}{2}$ % Tilgung übernommen.

Die Garantiepflcht erfordert:

a. von dem Anlagekapital einschließlich der beiden Nachtragskapitalien von zusammen 237498,84 Mk. für die Zeit vom 1. April 1901 bis zum 31. März 1902 9499,95 Mk.

b. für das zur Zeit liquidirte Anlagekapital von zusammen 3674,48 Mk. = 53,20 „

und zwar für:

1207,50 Mk. v. 10. 11. 1891 bis 31. 3. 1902 18,90 Mk.

792,08 „ „ 15. „ „ „ „ 1892 12,— „

1674,90 „ „ 1. 12. „ „ „ „ „ 22,30 „

3674,48 Mk.

Wie oben 53,20 Mk.

Zusammen 9553,15 Mk.

Da wie obige Zusammenstellung ergibt, schon Ende Dezember der Einnahme-Ueberschuß 11285,64 Mk. betragen hat, so ist auch in diesem Jahre zu erwarten, daß der Ueberschuß hinreichen wird, um nicht allein die der Betriebsunternehmerin zustehende Entschädigung aus den Einnahme-Ueberschüssen, sondern auch die vom Kreise garantierten Zinsen ohne Zuschuß des Kreises zu decken.

Die oben berechnete Gesamteinnahme von 26542,75 Mk. vertheilt sich auf:

Monat	Personen-		Fahrgeld		Fahrgeld		Frachten für						Sonstige		Zu-	
	Fahrgeld		für		für		Stückgut		Eisgut		Wagen-		Ein-		sammen	
	fl. u. III. fl.		Gunde		Gepäck		fl.	fl.	fl.	fl.	ladungen	nahmen	fl.	fl.	fl.	fl.
April	1122	50	—	80	46	90	455	10	33	90	1499	50	22	70	3181	40
Mai	1141	40	—	80	48	20	508	30	36	90	1171	—	34	50	2941	10
Juni	956	—	2	90	63	50	398	10	30	10	1134	—	169	21	2753	81
Juli	1237	60	3	70	104	70	370	50	42	10	1033	60	12	25	2804	45
August	980	30	2	10	38	50	451	80	34	—	1210	—	16	—	2732	70
September	1030	60	1	60	31	—	499	—	30	30	1364	—	93	01	3049	51
Oktober	1210	60	2	—	48	90	427	85	31	05	1480	—	6	20	3206	60
November	1092	70	1	40	46	—	439	60	39	20	1426	30	11	30	3056	50
Dezember	1036	—	—	60	27	70	319	10	65	70	1211	80	155	78	2816	68
Zusammen	9807	70	15	90	455	40	3869	35	343	25	11530	20	520	95	26542	75

In den uns zugegangenen Berichten sind auch mannigfache Wünsche, die größtentheils eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse betreffen, laut geworden. Wir wollen es uns nicht versagen, wenigstens die hauptsächlichsten davon hier zum Abdruck zu bringen. Von den geäußerten Wünschen haben wir uns bereits früher einen Theil zu eigen gemacht und in besonderen Anträgen verfolgt, die übrigen werden wir prüfen und ihre Erfüllung, soweit diese uns im allgemeinen Interesse zu liegen erscheint, anstreben.

Das Gros bilden natürlich die Eisenbahnwünsche, und zwar nennen die Thorner Berichte die Umwandlung unserer Bahnhofsverhältnisse, den Bau der Bahn Thorn—Scharnau und die Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif unerläßliche Erfordernisse zur Hebung unseres Verkehrs. An der Fortführung der Bahn Kulm—Anislaw bis Thorn zeigen sich in gleicher Weise Thorn und Kulm interessirt. Strassburg wünscht eine Bahnverbindung nach der russischen Grenze, die jedoch erst dann einen Nutzen haben würde, wenn Rußland diese Strecke über Rypin und Plock nach Warschau fortsetzt. Auch in Lautenburg scheint man der Meinung zu sein, daß Rußland wohl die Gegend zwischen Skiernewice—Alexandrowo und Warschau—Mlawa über kurz oder lang durch eine bis an die preußische Grenze gehende Bahnlinie erschließen werde, denn man bringt von dort in Vorschlag den Bau einer Bahnlinie Montowo—Lautenburg mit Fortsetzung nach der Grenze bis Neu-Zielun. Lautenburg erstrebt ferner eine Bahnlinie Lautenburg—Neumark—Bischofswerder—Freystadt. Neben diesen größeren Projekten hält Lautenburg die Eröffnung einer Haltestelle dicht bei der Stadt für nothwendig, da der jetzige Bahnhof etwa 4 Kilometer weit abliegt.

**Besondere
Wünsche.**

Die Verkürzung der Annahmefristen für Stückgüter hat in Thorn allgemein verstimmt, und man hält eine Wiederverlängerung bis 7 Uhr für dringend erforderlich. Die Zuckerfabriken befürworten eine Verlängerung der Be- und Entladefristen auf den Privatanschlußgleisen von 4 auf 6 Stunden. Einlegung von Pendelzügen zwischen Thorn-Stadt und Hauptbahnhof und Abschaffung des Brückengeldes auf der Eisenbahnbrücke sind Wünsche, die in den Berichten häufig wiederkehren.

Vielfach verlangt man auch eine Abänderung des Fahrplanes. So schlagen Thorner Firmen die Einlegung eines Zuges nach Inowrazlaw—Posen Vormittags zwischen 8 $\frac{1}{2}$ und 10 Uhr vor, da jetzt von 6 Uhr 36 Minuten bis 11 Uhr 47 Minuten kein Zug nach dieser Richtung abgeht. Auch wünscht man, daß von Thorn Abends etwa gegen 11 Uhr Züge nach Alexandrowo, Schönsee und Culmsee—Kulm abgelassen werden. In Culmsee hält man es für zweckmäßig, wenn der Abendzug nach Bromberg etwa 1 $\frac{1}{2}$ Stunden später abgeht, damit der Anschluß nach Berlin ohne langen Aufenthalt in Bromberg erreicht wird. In Kulm hat man ein großes Interesse, nach Eröffnung der Strecke Kulm—Anislaw gute Verbindung mit Berlin zu erhalten. Das Halten des D-Zuges in Briesen, das auch wir wiederholt angestrebt haben, wird wohl vorläufig noch ein frommer Wunsch bleiben, dagegen würde es schon leichter sein, den Wunsch der Strasburger nach einem besseren Anschluß an diesen D-Zug zu erfüllen.

Auch auf postalischem Gebiete erstrebt man verschiedene Besserungen, so wünscht die Stärkefabrik in Thorn eine Postagentur auf der Jacobs-Vorstadt, Kulm die Ausgabe der Postfächer früh 7 $\frac{1}{2}$ Uhr anstatt 9 $\frac{3}{4}$, Strasburg eine Vermehrung des Beamtenpersonals, Neumark die Erweiterung des Postgebäudes sowie die Deffnung eines zweiten Postschalters, wenigstens zu Zeiten größeren Verkehrs. In Moder klagt man darüber, daß dort eingehende Telegramme nur während der Dienststunden besorgt werden, sodaß die Mittags und an Sonntagen eingehenden Telegramme oft längere Zeit auf ihre Austragung warten müssen. Neue Telephonverbindungen wünschen Kulm mit Berlin, Strasburg mit Soldau, Neidenburg und anderen Mittelpätzen Ostpreußens, Lautenburg mit Berlin sowie mit Illowo, Neidenburg, Allenstein und Soldau.

Der Wunsch nach Schiffbarmachung der Drewenz ist fast in jedem uns aus den Städten Neumark, Strasburg und Gollub zugegangenen Berichte zu lesen und schließlich ist noch die Belegung mit Militär ein Herzenswunsch der Städte Culmsee, Briesen, Löbau und Lautenburg.

Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1901

vom 1. Januar bis 25. Februar:

5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,

vom 26. Februar bis 21. April:

4½ % für Wechsel, 5½ % für Lombard-Darlehne,

vom 22. April bis 17. Juni:

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

vom 18. Juni bis 22. September:

3½ % für Wechsel, 4½ % für Lombard-Darlehne,

vom 23. September bis 31. Dezember:

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

im Durchschnitt des ganzen Jahres 4,099 % für Wechsel und 5,099 % für Lombard-Darlehne gegen 5,333 und 6,333 % im Vorjahre.

Die Gesamt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1901 betragen:

bei der Reichshauptbank 63 781 489 400 Mk.

bei den Reichsbankanstalten 129 366 129 900 Mk.

zusammen 193 147 619 300 Mk.

gegen 189 091 499 000 Mk. im Vorjahre.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1900:	1901:
Giro-Verkehr Einnahme	118 290 079 Mk.	113 735 673 Mk.
" " Ausgabe	118 171 803 "	113 677 891 "
Giro-Übertragungen Zugang	45 382 489 "	46 323 997 "
" " Abgang	42 519 069 "	40 981 394 "
Platzwechsel-Zugang	17 826 412 "	20 758 878 "
" " Abgang	17 621 338 "	20 029 686 "
Bersandtwechsel	4 174 176 "	4 482 802 "
Einzugswechsel Zugang	17 498 912 "	17 755 903 "
" " Abgang	17 813 418 "	17 780 289 "
Lombard-Darlehne Ausgeliehen	6 222 000 "	4 398 000 "
" " Zurückgezahlt	6 276 000 "	4 463 900 "

Der gesammte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 302816200 Mk. gegen 309408300 Mk. im Jahre 1900.

Norddeutsche Kreditanstalt. Aktienkapital unverändert 10000000 Mk., Umsatz 1292893873 Mk. (1526000000). Der Bruttogewinn betrug 1757787 Mk. (1780000), der Reingewinn 678142 Mk. (1273000) und die Dividende 5 % (7 $\frac{1}{2}$ %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1901: 28244 Mk. (25269). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2054071 Mk. (2036450). An Depositen wurden eingezahlt 393427 Mk. (528204). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 345340 Mk. (372484), der Wechselbestand 379481 Mk. (456310). Dividende 8 % (9 %).

Die eingeklammerten Zahlen enthalten die Ergebnisse des Vorjahres.

Vorschuß-Verein zu Thorn, E. G. m. u. S. Angekauft 6410 Wechsel im Betrage von 3609636 Mk. Bruttogewinn 45206 Mk., Dividende 8 %, Mitglieder-Guthaben 318796 Mk., Reservefonds Ende 1901: 86278 Mk., Spezial-Reservefonds 38152 Mk. Zahl der Mitglieder 794.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, E. G. m. u. S. Angekaufte Wechsel im Betrage von 1054171 Mk., eingezahlte Depositen 109994 Mk., Mitglieder-Guthaben Ende 1901: 54211 Mk., Mitgliederzahl 242.

Volksbank für Briesen Wpr. und Umgegend, E. G. m. u. S. Angekaufte Wechsel im Betrage von 422429 Mk., eingezahlte Depositen 352900 Mk., Mitglieder-Guthaben 17339 Mk.

Vorschuß-Verein zu Briesen Wpr., E. G. m. u. S. Guthaben der Mitglieder 131487 Mk. Reservefonds 21132 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2157368 Mk. Eingezahlte Depositen 228835 Mk. Zurückgezahlte Depositen 280786 Mk. Mitgliederzahl Ende 1901: 409.

Volksbank zu Schönsee, E. G. m. u. S. Mitgliederantheile 17414 Mk. Depositenbestand 143751 Mk. Wechselbestand 154376 Mk. Reinertrag 1414 Mk. Dividende 7 %.

Spar- und Vorschuß-Verein zu Strasburg Wpr., E. G. m. u. S. Eingezahlte Depositen 186355 Mk. Ausgegebene Darlehne 254560 Mk. Mitglieder Guthaben 46813 Mk. Ueberschuß 5874 Mk.

Bank, E. G. m. u. S., zu Strasburg Wpr. Geschäftsguthaben 147241 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 702881 Mk.

Depositen 469964 Mk. Reservefonds 60277 Mk. Zahl der Genossen Ende 1901: 341.

Vorschuß-Verein zu Neumark, C. G. m. u. S. Umsatz 22486236 Mk. Reingewinn 36643 Mk. Bestand der ausgegebenen Darlehne Ende 1901: 1585974 Mk., der aufgenommenen fremden Kapitalien 1249778 Mk. Mitglieder-Guthaben 370958 Mk. Reservefonds 80220 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederzahl Ende 1901: 456.

Sparkassen im Jahre 1901.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1901 Mk.	Zurückge- zahlte Spar- einlagen 1901 Mk.	Bestand der Einlagen 1901 Mk.	Zahl der Sparkassen- bücher.
Thorn	1 664 785,65	1 673 931,93	4 467 042,61	8978
Kulm	296 757,41	275 614,96	457 813,66	840
Briesen	484 118,97	369 973,05	1 228 348,58	1579
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	669 748,14	501 312,99	1 048 218,84	2800
Kulm	1 869 863,73	1 775 102,84	2 865 795,93	4750
Briesen	482 766,66	517 366,40	1 147 281,02	1567
Strasburg	664 414,93	511 047,80	2 247 897,68	2691

Nachweisung

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

Name der Anstalt	Telegramme		Name der Anstalt	Telegramme	
	auf- gegeben St.	ange- kommen St.		auf- gegeben St.	ange- kommen St.
Postämter I.					
Kulm	9325	9307	Elgiszewo	41	54
Strasburg (Wpr.)	7830	7035	Forsthausen (Wpr.)	102	119
Thorn 2 (Zweigpostamt)	5377	2843	Gelens	335	339
Thorn 3 (Zweigstelle)	3416	—	Gramtschen (Wpr.)	251	236
Postämter II.					
Briesen (Wpr.)	8093	7123	Großkruschin	254	356
Culmsee	7067	6939	Großradowisk	84	194
Jablono (Wpr.)	3608	2368	Heimsoot	245	420
Lautenburg (Wpr.)	4574	4364	Hohenkirch (Wpr.)	640	626
Löbau (Wpr.)	4038	3533	Ramlarten	107	51
Neumark (Wpr.)	4933	5030	Rauernit	235	347
Postämter III.					
Bischofswerder (Wpr.) 2	887	413	Rielspin	125	150
Damerau (Kr. Kulm)	699	527	Kleinczyfte	569	583
Gollub	2295	2492	Kleintrebitz	454	370
Gorzno	537	509	Königl.-Neudorf (Wpr.)	145	201
Gottersfeld	677	1004	Kokoşko	279	317
Konojad (Wpr.)	560	468	Lipniża (Bez. Danzig)	203	376
Kornatowo	1621	1064	Lippinken	121	194
Leibitsch	592	791	Lissewo	593	809
Möder (Wpr.)	1386	2473	Lontorz	279	446
Montowo	898	683	Lulkau	155	163
Najmowo	414	360	Mariensfelde (Bez. Dzg.)	95	195
Ottlotschin	2651	480	Wroczo (Wpr.)	135	228
Podgorz	1972	2603	Rawra	277	260
Radost	375	269	Neugrabia	282	399
Schönsee (Wpr.) 1	2304	2205	Neuhof (Bez. Danzig)	82	112
Schönsee (Wpr.) 2	1362	512	Neuzielun	312	357
Unislaw	958	755	Niezywienc	285	224
Weißenburg (Wpr.)	866	332	Ostaszewo (Kr. Löbau Wpr.)	60	99
Thorn (Schießplatz)	997	658	Ostaszewo (Kr. Thorn)	340	609
(1. 3. bis 31. 8.)			Ostrowitt (Kr. Briesen Wpr.)	162	192
Telegraphenämter.					
Thorn	61113	59304	Ostrowitt (Kr. Löbau Wpr.)	360	366
Postagenturen.					
Blotto	90	299	Papau	167	215
Bobrau	115	195	Penjau	166	242
Brattian	154	276	Plusniß (Wpr.)	418	478
Kolonie Brinst	65	86	Podwiß	126	277
Czichen (Bez. Danzig)	71	92	Potrzybdowo	307	376
Dembowalonka	299	457	Polnisch-Brzozie	168	189
Deutsch-Brzozie	104	181	Reuschtau	224	477
			Richnau (Wpr.)	217	270
			Rosenthal (Bez. Danzig)	197	488
			Rohgarten	110	258
			Rumian	171	181
			Rynsk	186	495
			Schillno	262	301
			Schöneich (Wpr.)	99	135
			Schönwalde (Kr. Thorn)	48	75
			Schwarzenau (Wpr.)	299	595
			Schwarzen (Wpr.)	288	504
			Siemon	117	230

Name der Anstalt	Telegramme		Name der Anstalt	Telegramme	
	auf- gegeben St.	ange- kommen St.		auf- gegeben St.	ange- kommen St.
Starlin	155	283	Bahrendorf	122	209
Stephansdorf (Wpr.)	138	238	Gr. Wallig	129	123
Swierzynko	202	289	Gr. Plowenz	193	226
Szczuka	251	483	Körberode	54	35
Tauer (Wpr.)	722	751	Dombrowken	71	106
Watterowo	207	347	Blandau	105	130
Wrochl	386	577	Colmansfeld	46	67
Wroglawken	671	714	Kaldunet	28	18
Zbiczo	95	141	Gr. Orsichau	92	182
			Sloszewo	127	142
Hilfsstellen.			Griebenau	58	57
Kalbus	51	54	Willisau	119	112
Neugut	44	98	Schönsee (Kr. Kulm)	17	26
Glotterie	111	133			

Verkehr bei den hauptsächlichlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Pakete ohne Werthangabe		Pakete mit Werthangabe				Brieft und Kästchen mit Werthangabe				Nachnahme-Pakete	
	Eingeg. St.	Aufgeb. St.	Eingeg. St.	Aufgeb. St.	Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben		Eingeg. St.	Aufgeb. St.
					St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.		
Thorn 1	4975698	3896126	270073	131678	4581	7558650	1511	183 651 473	14520	18992160	7972	8745284	15101	4275
Thorn 2	150852	550316	22281	7961	116	43576	63	6190	128	10615	144	53248	676	208
Mocker	226252	137176	8556	4310	66	—	20	—	339	—	159	—	1176	104
Podgorz	151372	106470	8555	6712	146	396609	12	385	648	1897992	236	472000	870	260
Culmsee	574210	496340	39110	17302	239	21988	253	480700	1380	2564040	2944	4689792	4961	354
Kulm	837252	647738	62071	31941	353	1274330	207	1526418	1936	3561568	1644	1657152	5921	1326
Briesen	505446	350662	36156	18631	291	226440	321	564318	1571	3024175	2445	4098820	4037	459
Neumark	334880	339664	27940	13392	193	1398478	237	930225	1064	2580200	1704	355134	3264	624
Löbau	238082	263874	28179	14661	146	1460	221	985374	738	80375	1051	2094380	1756	258
Strasburg	767520	671372	52354	29868	337	592446	365	2524704	1614	2153076	2556	3133656	5020	814
Lautenburg	229164	183690	20903	9885	195	151320	226	453808	988	1200420	1503	2237967	2192	602

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereift Personen
	Eingeg. St.	Aufgeb. St.	Eingeg. St.	Aufgeb. M.	Eingegangen		Eingezahlte		Ausgezahlte		Eingeg.	Abgejandt	
					St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.	St.	Werthbetr. M.			
Thorn 1	23386	29555	1231584	71626	6189	816204	149810	9540973	150420	9012082	1130952	1706303	290
Thorn 2	1664	—	80132	4992	106	9776	8793	362391	14812	269646	93051	—	—
Mocker	2350	200	—	—	252	—	—	294676	—	—	—	—	—
Podgorz	1478	1131	73962	8606	179	22733	6932	312364	5680	344414	89705	7197	—
Culmsee	5537	3987	272974	39049	2245	296340	38069	2853778	16389	811146	396012	3146	—
Kulm	5966	5965	182288	40690	1767	202040	52699	3504940	39897	1967224	338769	132490	7827
Briesen	4693	6019	296820	39965	2364	378240	43357	3233514	18813	1364089	327108	66222	—
Neumark	4509	3744	240963	34944	1570	180550	29084	—	14623	—	167170	52902	537
Löbau	4341	9640	261781	13993	1353	257070	26648	2144078	16058	586961	169409	8474	—
Strasburg	6241	5834	484223	59832	2561	432809	45913	3344628	33430	1274834	448961	39936	—
Lautenburg	2923	2106	92070	16248	647	67935	22157	1575290	9776	607304	86392	11129	27

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1901 haben Thorn passiert:

1. von Rußland stromab:

774 beladene Rähne	gegen	702 im Vorjahre.
61 leere Rähne	"	71 " "
12 beladene Güterdampfer	"	11 " "
— leere Güterdampfer	"	2 " "
90 Schleppdampfer	"	74 " "
1705 Holztraften	"	1777 " "

2. Nach Rußland stromauf:

421 beladene Rähne	gegen	343 im Vorjahre.
229 leere Rähne	"	248 " "
20 beladene Güterdampfer	"	12 " "
3 leere Güterdampfer	"	12 " "
68 Schleppdampfer	"	42 " "
2 Personendampfer	"	3 " "

3. Aus dem Inlande stromab:

133 beladene Rähne	gegen	238 im Vorjahre.
102 leere Rähne	"	71 " "
147 beladene Güterdampfer	"	109 " "
9 leere Güterdampfer	"	13 " "
19 Schleppdampfer	"	16 " "
79 $\frac{1}{2}$ Holztraften	"	62 " "

4. Aus dem Inlande stromauf:

126 beladene Rähne	gegen	108 im Vorjahre.
40 leere Rähne	"	57 " "
148 beladene Güterdampfer	"	110 " "
3 leere Güterdampfer	"	— " "
22 Schleppdampfer	"	11 " "
<hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/>		
4213 $\frac{1}{2}$ Wasserfahrzge. incl. 1784 $\frac{1}{2}$ Holztrft.	gegen	4092 im Vorjahre.

Von den Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. ganz befrachtet stromab:

mit Rohzucker	58	Rähne	28	Dampfer.
„ Stückgütern	8	„	80	„
„ Mehl	22	„	16	„
„ Branntwein	3	„	19	„
„ Roggen	3	„	—	„
„ Weizen	1	„	—	„
„ Gerste	9	„	—	„
„ Hafer	2	„	—	„
„ gesägtem Kantholz	5	„	—	„
„ gesägten Brettern	8	„	—	„
„ Wein und Branntwein	—	„	1	„
„ Zucker und Mehl	—	„	3	„
„ Kies	5	„	—	„
„ Feldsteinen	5	„	—	„
„ Ziegelsteinen	1	„	—	„
„ Faschinen	2	„	—	„
„ Kleie	1	„	—	„
	133	Rähne	147	Dampfer.

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Steinkohlen	15	Rähne	—	Dampfer.
„ Stückgütern	—	„	1	„
„ Lumpen	6	„	1	„
„ Heringen	1	„	—	„
„ Kalksteinen	11	„	—	„
„ Maschinentheilen	—	„	1	„
	33	Rähne	3	Dampfer.

3. Ganz entlöhrt stromauf:

mit Stückgütern	30	Rähne	138	Dampfer.
„ Reis	—	„	2	„
„ Steinkohlen	37	„	—	„
„ Roaks	1	„	—	„
„ Eisenwaaren	1	„	1	„
„ Granaten	11	„	—	„
„ Pflastersteinen	16	„	2	„
„ Roggen	5	„	2	„
„ Weizen	5	„	—	„

mit Mais	3	Rähne	—	Dampfer.
„ Hülsenfrüchten	1	„	1	„
„ Maisölkuchen	5	„	—	„
„ Salz	1	„	—	„
„ Petroleum	3	„	—	„
„ Seringen	4	„	—	„
„ Bühnenpfählen	3	„	—	„
„ Zucker	—	„	2	„
	126	Rähne	148	Dampfer.

4. Ganz entlöschst stromab:

mit Kleie	133	Rähne	—	Dampfer.
„ Kleie und Delfuchen	13	„	—	„
„ Kleie und Gerste	2	„	—	„
„ Kleie und Hülsenfrüchte	4	„	—	„
„ Weizen	27	„	—	„
„ Weizen und Gerste	2	„	—	„
„ Gerste	3	„	—	„
„ Hafer	1	„	—	„
„ Fastage (leere Fässer)	4	„	1	„
„ Brennholz	7	„	—	„
„ Feldsteinen	67	„	—	„
„ Faschinen	42	„	—	„
„ Maschinentheilen	—	„	2	„
„ sonstigen Gegenständen	2	„	2	„
	307	Rähne	5	Dampfer.

Nachweisung

der im Jahre 1901 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	3,810	—
2. Soda	119,560	—
3. Roheisen und Brucheisen	45,340	—
4. Andere unedle Metalle roh und als Bruch	4,020	—
5. Verarbeitetes Eisen aller Art	501,150	—
6. Zement, Traß und Kalk	3,240	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	147,020	—
8. Flachs, Hanf, Heede, Werg	17,230	0,980
9. Weizen und Spelz	581,870	2706,060
10. Roggen	630,360	—
11. Hafer	78,270	99,940
12. Gerste	20,240	204,140
13. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	700,410	55,310
14. Delfaat	3,150	12,140
15. Stroh und Heu	—	11,500
16. Obst, frisches und getrocknetes	29,040	—
17. Gemüse	0,890	—
18. Glas und Glaswaaren	35,280	—
19. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	13,500	—
20. Weiche Brennholzscheite	—	760,500
21. Reifig und Faschinen	—	2054,810
22. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke	193,280	8,130

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Holzwaaren und Möbel	294,280	95,700
24. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile	52,430	1,710
25. Bier	20,770	—
26. Branntwein	39,600	—
27. Wein	277,970	—
28. Fische, auch Serringe	922,780	0,150
29. Mehl und Mühlenfabrikate	114,290	15238,340
30. Reis	441,900	—
31. Salz	120,540	—
32. Kaffee, Kaffeesurrogate, Katakao	236,810	—
33. Zucker, Melasse, Syrup	901,440	—
34. Fette Oele und Fette	1043,400	—
35. Petroleum und andere Mineralöle	684,230	—
36. Steine und Steinwaaren	1535,550	4301,000
37. Steinkohlen	4114,500	—
38. Koks	55,000	—
39. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	62,400	1,800
40. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	15,220	150,000
41. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	0,970	—
42. Wolle, roh	1,080	—
43. Alle sonstigen Gegenstände	3430,460	244,690
Insgesammt	17493,280	25946,900
B. Abgang.		
1. Lumpen aller Art	247,870	—
2. Andere unedle Metalle roh und als Bruch	—	79,480
3. Verarbeitetes Eisen aller Art	—	55,310
4. Zement, Traß und Kalk	960,000	—
5. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	—	536,830
6. Eisenerz	—	17,300
7. Flachs, Hanf, Heede, Berg	—	0,400
8. Weizen und Spelz	—	99,450
9. Roggen	—	458,050
10. Hafer	—	170,570

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
11. Gerste	—	1118,040
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . .	—	13,150
13. Delsaat	—	1,000
14. Kartoffeln	—	0,780
15. Obst, frisches und getrocknetes	—	2,360
16. Glas und Glaswaaren	—	11,240
17. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	—	7,990
18. Weiche Schnittwaare	—	1355,100
19. Reißig und Faschinen	—	150,000
20. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke	—	87,490
21. Holzwaaren und Möbel	—	0,780
22. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile	4,300	2,060
23. Bier	—	71,890
24. Branntwein	—	1804,150
25. Wein	—	95,280
26. Fische, auch Seringe	10,800	2,680
27. Mehl und Mühlenfabrikate	—	3329,170
28. Reis	—	0,550
29. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakaó	—	4,470
30. Zucker, Melasse, Syrup	—	10231,410
31. Fette Oele und Fette	2,110	332,740
32. Petroleum und andere Mineralöle	—	211,400
33. Steine und Steinwaaren	—	570,000
34. Steinkohlen	1412,000	—
35. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	—	103,300
36. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	1,480	—
37. Alle sonstigen Gegenstände	22,240	525,870
Insgesammt	2660,800	21450,290

Nachweisung

der im Jahre 1901 auf den Stationen Thorn und Mocker abgeforderten
und eingegangenen Güter.

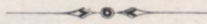
Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof.		Mocker	
	Verandt To.	Empfang To.	Verandt To.	Empfang To.
Abfälle	69	47	—	—
Baumwolle, Baumwollabfälle	—	3	—	—
Bier	378	1839	742,5	546
Blei, Mennige	10,5	40,5	1	5
Borke (Loh), Gerbstoffe	—	0,5	—	—
Braunkohlen, rohe	14	—	—	160
Braunkohlenbriketts	94	594	—	—
Zement, Zementsteine, Platten	59,5	991,5	166	100,5
Chemikalien, Drogen	168	172,5	20	22
Dachpappe	7	268,5	81	42
Künstliche Düngemittel	56,5	168	1103,5	1497
Natürliche Düngemittel	10	—	1	—
Roheisen, Rohstahl	—	—	143,5	151
Altes Eisen, Bruch Eisen	726,5	31	310,5	137,5
Eisen und Stahl, façonnirt	1370,5	2831,5	263	276
Eisenbahnschienen	416	462	5	79
Eiserne Eisenbahnschwellen	22,5	—	—	—
Achsen und Bandagen	12,5	3	—	—
Maschinen und Maschinentheile	968,5	858	127	164,5
Eiserne Röhren und Säulen	96	246	0,5	5,5
Eisen- und Stahldraht	71,5	287	46,5	0,5
Eisen- und Stahlwaaren	1091,5	1489	99	87,5
Erde, Lehm, Mergel	36	166	50	—
Kies, Sand, Grand	292,5	1233	22	21
Thon, Thonerde, Porzellanerde	99	69	—	—
Sonstige Erden	41	—	—	—
Fische, Feringe	171	228	97	112,5
Flachs, Hanf, Heede, Berg	2	9,5	10	10
Fleisch und Speck	64	79,5	—	15,5
Garne und Twiste	630	346,5	—	—
Weizen und Spelz	887	1588,5	3001	5023
Roggen	1335	3342	4661,5	4500
Hafer	727,5	1219,5	826	917,5
Gerste	2318	2762,5	227	442
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5620	5974	139,5	559
Mais (Kulturuz)	1112,5	754	99,5	48,5
Malz	—	40	70	10
Lein- und Delsamen	154,5	258	2	18
Anderere Sämereien	679	400	22	26
Glas und Glaswaaren	217,5	497	2	1
Häute, Felle, Leder, Pelz	201	205	38,5	30
Rund- (Stamm-) Holz	2501,5	1213,5	15,5	62,5
Kurzholz	3235	1539,5	1352	1105,5
Brenn- und Grubenholz	5709,5	1634	45	450
Außereuropäisches Holz	7	54	—	—
Holzzeugmasse	11	40	—	—
Hopten	17,5	8,5	—	—
Jute	3,5	—	—	—

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof.		Möcker	
	Verandt	Empfang	Verandt	Empfang
	To.	To.	To.	To.
Raffee, Kaffeefurrogate, Thee	117	19,5	8	18,5
Kalk, gebrannter	84	1330	152,5	6,5
Kartoffeln	23	543,5	3533	8711,5
Knochen	10	10	96	133,5
Lumpen	266,5	566	117,5	161
Mehl, Mühlenfabrikate	934,5	483,5	8093	3891,5
Aleie ohne Reiskleie	116781	104246,5	5194,5	3638,5
Obst, Pflanzen, Gemüse	160	435,5	31	42
Dele, Fette	358,5	467,5	105,5	153
Deifuchen und Deifuchennmehl	5185	5026,5	14084,5	15229
Papier, Pappe	33	150,5	37	34
Petroleum, Mineralöle	120	968	447,5	607
Reis, Reismehl, Reiskleie	223	2	44	37,5
Röhren von Thon und Zement	257	131,5	3	1
Rüben, Zuckerrüben	830,5	—	—	1069
Rübenschnitzel, Futterrüben	1	469	330,5	987,5
Rübensyrup, Melasse	87,5	151	677	690,5
Salpeter und Salzsäure	11,5	20,5	10	5
Salz	9,5	589,5	26	100,5
Schiefer	1	1	—	—
Schwefelsäure	10	20	—	1,5
Soda, rohe	—	91	0,5	1
Soda, kaustische	6,5	—	—	—
Spiritus	132	490,5	2281,5	7255
Spirituosen, Branntwein, Essig	129	15,5	327	209
Stärke, Kartoffelmehl	4,5	277,5	1980	1176,5
Steine, einfach glatt behauen	770	144,5	12	—
Steine, gebrannte Ziegel u. s. w.	15296	2702	427,5	501,5
Bruchsteine, rohe	184	190,5	—	31
Pflastersteine, Steinschrotten	3753	2247	40	932
Kalk- und Luffsteine	—	970	—	—
Steinplatten, Bordsteine u. s. w.	9	23	—	1,5
Bimssteine, Quarz, Spath	30	20	—	—
Steinkohlen	387,5	53039,5	8315,5	7909,5
Steinkohlenbriketts	98	298,5	—	97,5
Steinkohlentots	551,5	360	85,5	—
Taback, roh, Tabacksrippen	3	2	—	—
Fabrikirter Taback, Zigarren	—	6,5	1,5	0,5
Theer, Pech, Harz, Asphalt	185	104,5	20,5	23
Thonwaaren, Porzellan	149	378	72	49
Torf, Torfstreu, Holztohlen	24,5	107,5	15	10
Wein, Apfelwein, Most	297,5	205	23	38,5
Wolle aller Art, thierisch	574,5	712	—	2
Zint in Platten und Blöcken	3,5	112,5	—	9168,5
Zucker, roh	—	2862	9	90
Zucker, raffinirt	44,5	394,5	30	57,5
Speditieur-Sammelgut	286,5	2126	26	—
Butter, Eier, Käse, Brod	3	29,5	31,5	107,5
Bücher, Drucksachen	2	1	—	—
Emballage (gebrauchte)	928,5	850,5	1266	785
Farben, Farberde	29	55,5	—	4,5
Holzwaaren, neue Möbel	45,5	148	5	6,5
Heu	87,5	331,5	1068,5	446,5

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof.		Möcker	
	Verandt To.	Empfang To.	Verandt To.	Empfang To.
Stroh	110	537	1002,5	795
Häcksel u. s. w.	35,5	81	383,5	408
Manufakturwaaren	6	20	—	—
Mineralwasser	7	14	—	—
Gyps, gebrannt und gemahlen	13	115	15	—
Uebrige Güterarten	3254,5	6107	2642,7	1857,5
Insgesammt	184658,5	225795	66872,2	84208,5
	410453,5		151080,7	
Viehverkehr.	Stüd.	Stüd.	Stüd.	Stüd.
Pferde, Fohlen, Esel	870	587	73	42
Ochsen, Stiere	110	86	40	81
Rühe, Rinder	291	204	619	632
Kälber	10	10	42	218
Schafe, Lämmer	20	189	840	826
Schweine	27101	23416	2006	1783
Ferkel	15845	12327	217	397
Geflügel und sonstiges Vieh	248394	208434	21	57

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	339 677	Personen.
" " " " Stadtbahnhofe	172 758	"
" " " " Bahnhof Möcker	19 772	"



Verkehr auf der Uferbahn im Jahre 1901.

Monat	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	331	95	426
Februar	244	97	341
März	274	94	368
April	323	334	657
Mai	387	353	740
Juni	450	307	757
Juli	315	401	716
August	359	282	641
September	352	350	702
Oktober	355	307	662
November	393	337	730
Dezember	253	226	479
Im Ganzen	4036	3183	7219

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, die im Jahre 1901 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

I. über Gollub:

Januar	10,1	Tonnen	Weizen
Februar	20,2	"	"
März	10,1	"	"
April	—		
Mai	—		
Juni	50,5	"	"
Juli	—		
August	—		
September	—		
Oktober	—		
November	—		
Dezember	—		

Im Ganzen 90,9 Tonnen Weizen.

II. über Leibitsch: Nichts.

Mitglieder der Handelskammer
im Jahre 1901.

Aus dem Stadt- und Landkreise
Thorn.

Kommerzienrath **Schwarz**, Prä-
sident.

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

S. Asch.

C. Berendes.

A. Born.

C. Dietrich.

G. Fehlaner.

G. Gerson.

P. Laengner.

H. Loewenson.

C. Matthes.

S. Rawitzki.

Aus dem Kreise Kulm.

W. Schulke.

Dr. Senatsch.

Aus dem Kreise Briesen.

H. Bauer.

J. Meyer.

Aus dem Kreise Löbau.

C. Cohn.

C. Landshut.

Aus dem Kreise Strassburg.

W. Schindler.

H. Wodtke.

Sekretär **C. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen
im Jahre 1901.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:

G. Fehlaner, S. Rawitzki, G. Gerson, St. Reichel und D. Wolff.

2. für Manufaktur- und Kurzwaaren:

Gustav Elias, H. Fränkel und L. Puttkammer.

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

**H. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, H. Rüh und
Kommerzienrath Schwarz.**

4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:

C. Rittler.

5. für Eisen- und Stahlwaaren, Zement, Kohlen und Kalk:

Emil Dietrich, A. Rittweger und Franz Bährer.

6. für Holz: **H. Loewenson.**

Bereidigter Handelsmakler: **Paul Engler (Thorn).**

Bereidigter Holzmesser: **Daniel Wanzel (Thorn).**

Bereidigter Wäger: **Manfred Riber (Thorn).**

Bereidigte Probennehmer für Zucker und Melasse:

**Fr. Preuß, J. Springer (Culmsee), G. Riefflin (Thorn),
Adolph Rehling (Schönsee).**

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie	3
Verhandlungen der Handelskammer:	
I. Einrichtungen für Handel und Industrie.	
1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.	
Berggesetz	13
Lohnzahlungsbücher	17
Mitwirkung der Handelsorgane bei der Führung der Genossenschafts- register	18
2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.	
Deutscher Handelstag	20
Begriff des Handwerks nach dem Handelsgesetzbuch und der Gewerbe- ordnung	23
Denaturierungsmittel für Branntwein	26
II. Verkehrswesen.	
1. Eisenbahnen.	
Bezirks-Eisenbahnrath	28
Fortführung der Eisenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn und Umgestaltung der Thorner Bahnhofsverhältnisse	31
Uferbahn	35
Station Briesen	38
Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel und Herabsetzung der Getreidetarife	41
Butterbeförderung mit Eiskühlung	49
Rangirgebühr	50
Annahmefrist für Stückgüter	51
Sonntagsfahrkarten	52
2. Wasserstraßen.	
Holzhasen	54
Die deutsche Weichsel-schiffahrt in den letzten 25 Jahren	68
Die Ausfuhrtarife für Zucker und die ostdeutsche Binnenschiffahrt	71
3. Post.	
Beschaffenheit der Brieffendungen	76
Leerung der Postbrieffasten	79

III. Zoll- und Steuerwesen.

Regulativ für Getreidemühlen	80
Begleitscheinkredit	81
Entwurf eines Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif	83

IV. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen	91
Schifferschule	96

V. Verkehr mit Rußland.

Grenzlegitimationscheine	96
Einfuhr lebender Schweine aus Rußland	98

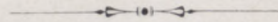
VI. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Sitzungen	102
Ergänzungswahlen	102
Fürsorge für die Handelskammerbeamten	102
Vereidigung der Handelskammersekretäre	103
Vereidigung eines Probenehmers für Zucker und Melasse	103
Anstellung vereidigter Wäger	104
Vorschriften für vereidigte Holzmesser	109
Anstellung vereidigter Bücherrevisoren	111
Sachverständigen-Ordnung	111
Herstellung des Jahresberichts	112

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige:

Ernte	114
Biehzucht	116
Biehhandel	117
Getreidehandel	118
Futtermittelhandel	120
Getreidemüllerei	121
Wollhandel	123
Düngemittelhandel	123
Zuckerproduktion	124
Sprittfabrikation	124
Spirituosenhandel	126
Stärkefabrikation	126
Kartoffelhandel	127
Leder- und Schuhwaaren	127
Holzhandel	128
Holzschneidemühlen	131
Reifenfabrikation	132
Kohlenhandel	132
Eisen- und Metallhandel	132
Maschinenbau	134
Ziegeleien	135
Baumaterialien	135
Textilwaaren	135
Pelzwaaren	136
Galanteriewaaren	137
Chemische Fabrik	137

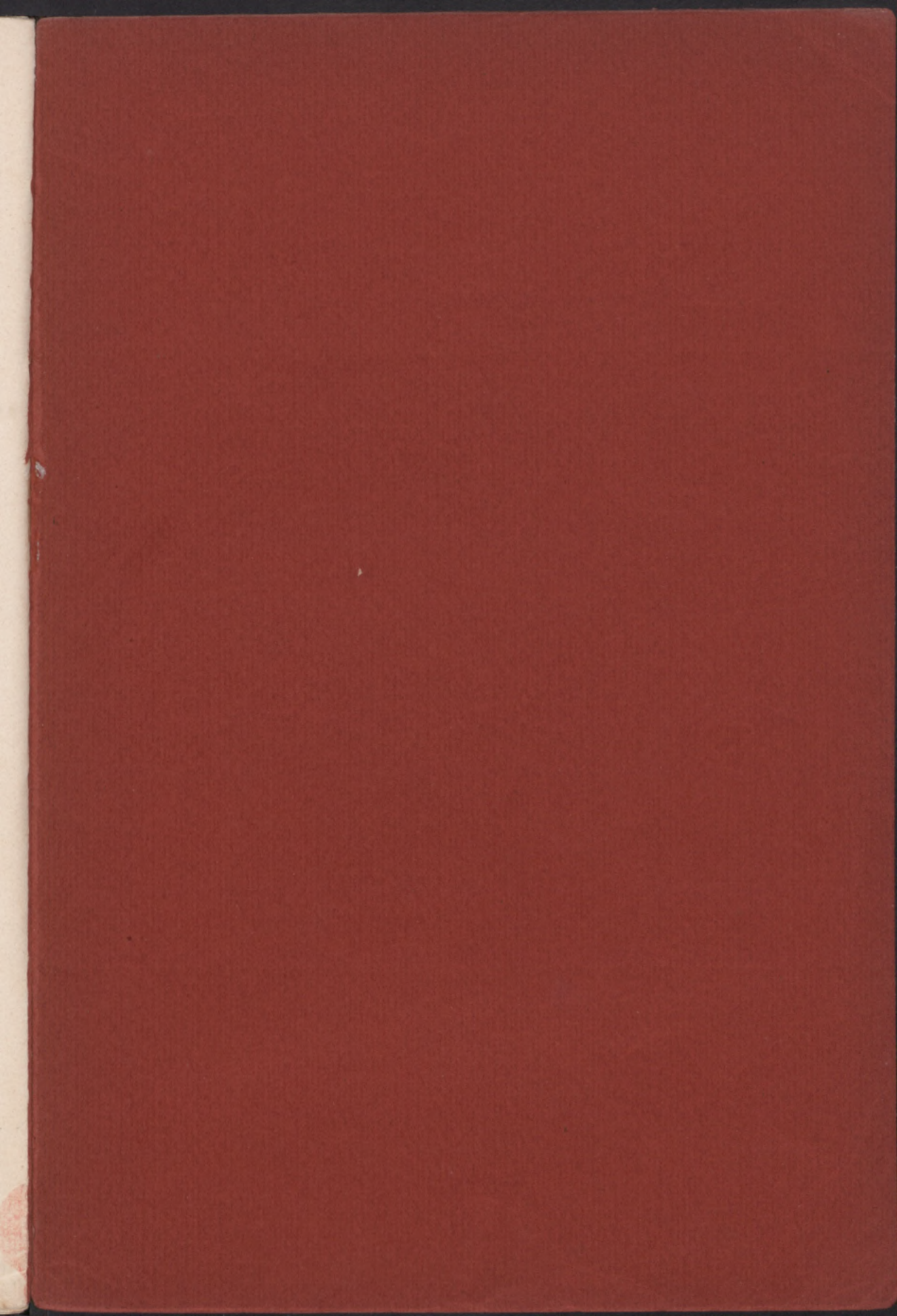
	Seite
Drogenhandel	137
Sämereien	137
Materialwaaren	139
Taback und Zigarren	140
Weinhandel	140
Bierbrauereien	141
Bonbon- und Chokoladenfabrikation	144
Seifenfabrikation	145
Honigkuchen	145
Gold- und Silberwaaren	146
Spedition	146
Bankgeschäft	147
Elektrizitätswerke Thorn	148
Stadtbahn Briesen	150
Besondere Wünsche	153
Statistik:	
Geldverkehr	155
Nachweisung des Telegramm-Verkehrs	158
Verkehr bei den hauptsächlichlichen Postämtern des Handelskammerbezirks	160
Verkehr auf der Weichsel	161
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	164
Nachweisung der auf den Stationen Thorn und Mocker abgesandten und eingegangenen Güter	167
Nachweisung des Personen- und Viehverkehrs in Thorn und Mocker	169
Verkehr auf der Uferbahn	170
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen	170
Mitglieder der Handelskammer	171
Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen	171



Biblioteka Główna UMK



300045310613



Biblioteka Główna UMK



300045310613

Biblioteka Główna UMK



300045310613

