Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581/1904

Dpł. 110

Jt 23. (1904)
Dpl. ~~110~~ 2976

Buchbinderei,
Papier, Schreib- u.
Zeichenmaterialien
A. Maloha
Thorn.

Jahresbericht

der Handelskammer

Thorn

für das Jahr 1904

Jahres-Bericht

der

Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1904.

1905.

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

HÖHERE MÄDCHENSCHULE
ZU THORN
CIVITAS CHERUB

BIBLIOTEKA
UNIWERSYTECKA
w Toruniu

D9581

W. 2508/64

Seit Herausgabe des letzten Jahresberichts sind uns drei Mitglieder durch den Tod entrissen worden. Am 8. August starb

Herr Stadtrat **Matthes,**

der der Kammer seit dem Jahre 1890 angehörte und sich durch sein klares und stets sachliches Urteil auszeichnete. Wenige Wochen später, am 1. September, folgte ihm unser allverehrter Präsident,

Herr Kommerzienrat **Schwartz.**

Über 25 Jahre hat er eifrig und selbstlos an den Arbeiten der Kammer mitgewirkt, deren Vorsitz er seit dem Jahre 1889 inne hatte und die an Ansehen und Einfluß unter seiner vornehmen und zielbewußten Leitung ständig gewachsen ist.

Das neue Jahr brachte uns einen weiteren Verlust. Am 8. Februar verschied plötzlich, nachdem er noch 8 Tage vorher einer Sitzung beigewohnt hatte,

Herr **Jacob Meyer,**

der seit Erweiterung der Handelskammer im Jahre 1899 den Kreis Briesen mit vertrat.

Wir werden den Dahingeschiedenen ein treues Gedenken bewahren.

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Das Wirtschaftsjahr 1904 war für Deutschland im ganzen günstig, und auch in unserm Bezirk läßt sich die aufsteigende Richtung nicht verkennen, wennschon verschiedene Ereignisse nicht unbeträchtliche Schädigungen mit sich führten. Von besonderem Einfluß waren im vergangenen Jahre der russisch-japanische Krieg, der niedrige Wasserstand der Weichsel und die Ernte. Der Krieg hatte eine sprungweise Verminderung der Ausfuhr nach Rußland zur Folge und damit eine bedeutende Schmälerung des Verdienstes unsrer Grenzspediteure, die noch dazu durch eine Reihe von Zahlungseinstellungen in Rußland geschädigt wurden. Wenn auch die Lieferung von Kriegsbedürfnissen für die Gesamtausfuhr nach Rußland den Rückgang des Bedarfs der russischen Industrie einigermaßen ausglich, so hatten davon doch unsre Spediteure keinen Vorteil, da die Kriegslieferungen mehr den Seeweg nahmen und, soweit sie über Thorn gingen, selten in Alexandrowo sondern meist erst im Innern Rußlands zollamtlich abgefertigt wurden. Infolge des Krieges ging auch der Personenverkehr aus Russisch-Polen, der durch die Grenzerschwernisse schon recht gering geworden ist, noch weiter zurück, wodurch nicht nur die Einnahme unsrer Hotels und Restaurants, sondern auch der Absatz namentlich von Luxuswaren, feinen Textilwaren und Delikatessen erheblich vermindert wurde. Der auch in normalen Zeiten auf den russischen Bahnen fast ständig vorhandene Wagenmangel artete nach Ausbruch des Krieges zu einer wahren Kalamität aus, worunter namentlich der Import russischer Futtermittel zu leiden hatte. Die auf den russischen Stationen aufgelieferten Waren lagerten dort monatelang, ehe sie abgerollt wurden, und diese fortdauernden Verzögerungen setzten unsre Futtermittelhändler, die ihren Lieferungsverpflichtungen

nachkommen sollten, in die größte Verlegenheit. Dabei hatte es den Anschein, daß gerade die für uns in Betracht kommende Grenzstation Alexandrowo den andern gegenüber benachteiligt wurde, weshalb wir auch wiederholt Veranlassung nahmen, uns mit der Bitte um beschleunigte Beförderung der für Alexandrowo bestimmten Sendungen an das Kommunikationsministerium in St. Petersburg zu wenden. Der Handel mit russischen Futtermitteln gehört zu den schwierigsten Geschäften, denn man hat dabei ja nicht nur mit dem Wagenmangel zu rechnen, der häufig eine prompte Lieferung unmöglich macht, sondern es liegen auch noch andere Mißstände vor, so namentlich die unzulängliche, ja zeitweise unmögliche Probenahme in Alexandrowo, sodann aber die auf dieser Station übliche Verwiegungsart, die den deutschen Importeuren jährlich mehrere hunderttausend Mark Schaden bringt. Vergebens haben wir bis jetzt die deutsche Eisenbahnverwaltung gebeten, Abhilfe dadurch zu schaffen, daß bei der Verwiegung in Alexandrowo die Zuziehung eines preußischen Eisenbahnbeamten gefordert werde.

Neben dem Krieg war von nachteiligem Einfluß der überaus niedrige Wasserstand der Weichsel, die bald nach dem infolge des mangelnden Gebirgsschnees nur geringen Frühjahrshochwasser ständig ihren Wasserspiegel senkte, sodaß die Schiffahrt immer schwieriger wurde und monatelang überhaupt still lag. Darunter hatten fast alle Geschäfte mehr oder weniger zu leiden, nicht am wenigsten der Futtermittelhandel, für den die durch den Wagenmangel auf den russischen Bahnen hervorgerufene Schwierigkeit des Warenbezugs noch bedeutend verschärft wurde. Auch der Holzhandel gestaltete sich schwierig, da auf den Nebenflüssen der Weichsel zeitweise nicht einmal die Traften schwimmen konnten, und als bessere Wasserverhältnisse im Herbst eintraten, mußte man befürchten, die Hölzer nicht mehr zur rechten Zeit nach dem Brahnauer Hafen, der des Umbaues wegen am 1. November geschlossen werden sollte, bringen zu können. Dank dem Entgegenkommen des Herrn Regierungspräsidenten zu Bromberg wurde jedoch die Schleuse erst Anfang Dezember geschlossen, so daß noch alle für den Hafen bestimmten Hölzer dort geborgen werden konnten. Am härtesten wurden durch den niedrigen Wasserstand natürlich unsere Weichselschiffer getroffen, deren wirtschaftliche Lage schon seit Jahren ganz und gar nicht rosig ist, wie dies ja in unseren früheren Berichten wiederholt hervorgehoben worden ist.

Während Krieg und niedriger Wasserstand nur Nachteiliges brachten, können wir von der Ernte, wenigstens soweit Weizen und Roggen in Frage kommen, recht Gutes berichten. Zwar bedrohte die

Trockenheit, die die Schiffahrt zum Stillstand brachte, auch unsre Ernte, doch gereichte eine, wenn auch kurze Regenperiode, unserm Wintergetreide zum Segen, denn seit Jahrzehnten haben wir eine ähnlich starke Ernte an Roggen und Weizen nicht gehabt. Die Qualität des Getreides war ebenfalls vorzüglich, und wenn in letzter Zeit über mangelhafte Qualität des auf den Markt kommenden Roggens geklagt wird, so liegt das wohl daran, daß ein Teil des Roggens in Schobern stehen geblieben und daher feucht geworden ist. Die übrigen Feldfrüchte hatten mehr oder weniger unter der Trockenheit gelitten. Gerste und Hafer ergaben eine Mittelernte, Wiesen und Kleefelder waren sehr wenig ergiebig und ließen meist keinen zweiten Schnitt zu, und die Ernte in Kartoffeln und Zuckerrüben war, allerdings bei gutem Stärke- und Zuckergehalt, ebenfalls nur mäßig.

Der Getreidehandel, der bis zur Ernte nur unbedeutend war wurde auf Grund des guten Ertrags an Roggen und Weizen sehr lebhaft und versandte Getreide nicht nur nach Königsberg und Danzig, sondern auch nach Sachsen und seewärts nach dem Rhein, ferner wurden Roggen und Weizen nach Österreich, und Roggen in großen Mengen nach Skandinavien, das eine Fehlernte hatte, und in den ersten Monaten dieses Jahres nach Polen abgesetzt. Immer wieder muß man es bedauern, daß die Getreidestaffeltarife nach dem Westen aufgehoben worden sind, denn sie hätten es im Vorjahre im besonderen Maße ermöglicht, die reiche Ernte bis tief nach dem westlichen Deutschland zu verwerten und auch unserer Eisenbahn größere Frachten zukommen zu lassen.

Wie beim Getreidehandel, war auch bei der Getreidemüllerei das Geschäft bis zur Ernte wenig lohnend, während nach der Ernte wenigstens für Weizenmehl eine vollständige Wendung eintrat, denn dieses wurde bis nach Sachsen und den Nordseehäfen, sowie über Danzig nach dem Rhein verfrachtet, wenn freilich auch mit der Einstellung der Binnenschiffahrt das Geschäft wesentlich nachließ. Dabei kamen noch viele Abschlüsse überhaupt nicht zustande, da man wegen der Unsicherheit über die Handelsverträge langfristige Lieferungen scheute. Die reiche Roggenernte hat unsern Müllern nicht den gehofften Nutzen gebracht, da die Hauptabsatzgebiete für Roggenmehl, Ostpreußen, Posen, Schlesien und Sachsen, ebenfalls eine gute Roggenernte gehabt hatten und die Preise dort verhältnismäßig niedriger waren als bei uns.

Die schlechte Ernte in Futterstoffen hatte einen großen Bedarf an Futtermitteln zur Folge, der bei normalen Transportverhältnissen von unsern Importeuren russischer Kleie und Ölkuchen leicht hätte gedeckt

werden können, während nun der bereits erwähnte Wagenmangel auf den russischen Bahnen und der niedrige Wasserstand der Weichsel die Heranbringung der nötigen Warenmengen ungemein erschwerten. Da in Schlesien und Posen die Futternot besonders groß war, gewährte die Eisenbahnverwaltung für die Verfrachtung von Futtermitteln dorthin einen billigen Ausnahmetarif, dessen Benutzung aber dem Handel durch kaum zu erfüllende Bedingungen fast unmöglich gemacht wurde, und erst auf allgemeine Beschwerde des Handelsstandes hin wurden die Bedingungen etwas erleichtert.

Trotz der nur mäßigen Rübenernte hätte angesichts des hohen Zuckergehalts der Rüben und der steigenden Zuckerpreise die Rohzuckerproduktion in unserm Bezirke günstige Resultate erzielen müssen, wenn nicht der Brand der Zuckerfabrik Culmsee diese Hoffnung größtenteils vernichtet hätte. Der Neubau der Fabrik wurde zwar sofort in Angriff genommen, doch war es natürlich unmöglich, den Betrieb in der letzten Kampagne wieder aufzunehmen, und so gingen denn den Schiffern, deren Verdienst aus den Zuckerverladungen schon durch die Detarifierung des Ausfuhrzuckers bedeutend geschmälert worden ist, auch noch erhebliche Mengen an Zuckerfrachten, die die Culmseer Fabrik sonst lieferte, verloren.

Wenn wir dasjenige aufzählen wollen, was auf das Wirtschaftsleben unsres Bezirks im vergangenen Jahre Einfluß gehabt hat, dürfen wir die Tätigkeit der Ansiedlungskommission nicht vergessen, die ja, wie wir bereits im Vorjahre berichteten, eine teilweise Richtungsänderung des Konsums zur Folge hat. Dies macht sich bei der zunehmenden Ansiedlung und dem damit verbundenen Wegzug der Großgrundbesitzer von Jahr zu Jahr deutlicher bemerkbar, so u. a. auch bei dem Absatze unsrer Maschinenfabriken, die große landwirtschaftliche Maschinen jetzt viel weniger verkaufen, da die Ansiedler naturgemäß kleine Maschinen und Geräte vorziehen. Die Bautätigkeit hat namentlich im Kreise Briesen durch die Bauten der Ansiedlungskommission beträchtlich zugenommen, und es sind daher auch in Briesen einige neue Bauunternehmungen ins Leben getreten. Wenn sonach auch für Gewerbe und Industrie einiger Nutzen vorhanden ist, so hören doch die Klagen nicht auf über die enge Verbindung der Ansiedlungskommission mit dem Raiffeisenverbande, wodurch auch bei den Ein- und Verkäufen der Restgüter der Handel zugunsten der Posener Zentrale ausgeschaltet wird, was man um so schwerer empfindet, als die landwirtschaftlichen Genossenschaften durch ihre staatlich in jeder Weise unterstützte Konkurrenzierung des Handels diesem und damit

auch dem Deutschtum in den Städten schon große Schäden zugefügt haben und noch zufügen. Diese Zurückdrängung des Handels durch staatliche Behörden steht ja leider nicht vereinzelt da, wobei wir nur an die Einkäufe der Proviantämter zu erinnern brauchen und an den bereits erwähnten Ausnahmetarif für Futtermittel. Auch das Kalisyndikat, bei dem doch der Preußische Staat eine ausschlaggebende Rolle spielt, hat bei der Erneuerung des Syndikatsvertrages zwar die Rabattsätze für den Handel erhöht, ihn aber doch sonst den landwirtschaftlichen Genossenschaften gegenüber nach wie vor schlechter gestellt, weshalb denn auch der Umsatz unsrer Düngemittelhandlungen immer mehr zurückgeht. Tief verstimmt hat es in kaufmännischen Kreisen, daß man die kleine, dem Handel durch den neuen Syndikatsvertrag gewährte Besserung regierungsseitig damit verteidigen zu müssen glaubte, daß diejenigen landwirtschaftlichen Kreise, die nicht in der Lage seien, stets Barabrechnung eintreten zu lassen, auf den Handel angewiesen wären, als wenn es die Aufgabe des Handels wäre, da einzutreten, wo das Borgen beginnt.

Trotz der geschilderten nachteiligen Einflüsse und Mißstände war das vergangene Jahr für die meisten Betriebe unsres Bezirks nicht ungünstig, und wenn auch das laufende Jahr eine gute Ernte bringt und die jetzt begonnene Bautätigkeit anhält, so darf man wohl auf eine weitere Belebung unsres Wirtschaftslebens, wenigstens für die nächste Zeit, rechnen. Die Aussichten für die weitere Zukunft sind allerdings nicht gerade gut, denn an Stelle der Unsicherheit über die Gestaltung der zukünftigen Handelsverträge ist nur die Sicherheit getreten, daß sie, soweit sie bisher abgeschlossen sind, nicht zugunsten von Handel und Industrie ausgefallen sind. Es bleibt nur zu hoffen, daß bei den noch abzuschließenden Verträgen die Interessen des Handels und der Industrie eine größere Berücksichtigung finden. Für unsern Bezirk sind freilich die Würfel schon gefallen, und der mit Rußland abgeschlossene Vertrag läßt erkennen, daß unsre Ausfuhr dorthin bedeutend schwieriger werden wird. Wenn nun auch die Ausfuhr nach Rußland aus unserm Bezirk selbst immer gering gewesen ist, so wird doch namentlich unser Grenzspeditionsgewerbe durch den allgemeinen Rückgang der Ausfuhr aus Deutschland geschädigt werden. Glücklicherweise ist bei den für unsre Einfuhr aus Rußland hauptsächlich in Frage kommenden Waren, Holz und Futtermittel, keine Verschlechterung eingetreten, und bezüglich des Paßverkehrs sind sogar einige, wenn auch geringe Erleichterungen getroffen worden. Gerade auf diesem Gebiete hatten wir etwas mehr erhofft, zumal da solche

Zugeständnisse für beide Teile von Nutzen gewesen wären und eine Beseitigung der bisherigen Erschwerungen des Grenzverkehrs sicher auch für den Warenaustausch von günstigem Einfluß sein würde.

Müssen wir auf dem Gebiete der Handelsverträge die Hoffnung auf Besserung für absehbare Zeiten begraben, so gilt es, desto kräftiger dafür zu wirken, daß für Handel und Industrie auf anderen Gebieten, namentlich auf dem des Verkehrswesens, Fortschritte erzielt werden, wie denn auch im vergangenen Jahre unsre Tätigkeit in erster Linie auf eine Verbesserung unsrer Verkehrsverhältnisse gerichtet war. Zwar das Projekt des Holzhafens ist, nachdem die Holzhafen-Aktiengesellschaft gegründet worden ist, für uns ausgeschieden. Wenn die Bauausführung noch auf sich warten läßt, trotzdem die notwendigen Kosten von Staat und Stadt bewilligt sind, so liegt dies an den Schwierigkeiten, die das notwendig gewordene Enteignungsverfahren mit sich bringt; jedoch steht zu hoffen, daß der erste Spatenstich, wenn nicht mehr in diesem Jahre, so doch im Frühjahr 1906 getan werden wird.

Der neue Bahnhof Mocker wird wohl auch im Laufe des nächsten Jahres in Angriff genommen werden, doch ist leider noch keine Entscheidung über den Bau einer neuen Brücke, die der Stadt Thorn einen bequemeren Weg zum Hauptbahnhof gewähren soll, getroffen worden. Unsre fortgesetzten Bemühungen für die Weiterführung der Bahn Kulm-Unislaw bis Thorn scheinen nun auch mit Erfolg gekrönt zu werden, da die Vorarbeiten bereits angeordnet worden sind, und das Projekt der Bahn Thorn-Scharnau ist insofern in ein anderes Stadium getreten, als man, wofür auch wir eingetreten sind, entschlossen zu sein scheint, die Bahn nicht nach Mocker gehen, sondern sie etwa beim Pilz enden zu lassen und so eine günstig zur Stadt gelegene Haltestelle und gleichzeitig eine Verbindung mit der Uferbahn zu schaffen. Ferner sind wir im Interesse der Stadt Löbau für den Bau einer Bahn von Osterode über Löbau nach Gilgenburg-Neidenburg eingetreten. Neben den verschiedenen Anträgen auf Verbesserung des Fahrplans, die leider nicht immer ein günstiges Gehör fanden, haben wir auch die Verbesserung des Verkehrs zwischen Hauptbahnhof und Stadtbahnhof Thorn durch Einlegung einer Reihe von Pendelzügen beantragt, ohne jedoch mit diesem Antrage, der einem allgemein empfundenen Bedürfnisse entspricht, Glück zu haben.

Ein wichtiges Gesetz ist durch den Landtag im verflossenen Jahre angenommen worden, das auch für uns von Bedeutung ist und vielleicht in Zukunft noch mehr werden wird, denn nachdem die wasser-

wirtschaftliche Vorlage Gesetz geworden ist, hoffen wir, daß nicht nur aus diesem Stückwerk ein Ganzes werden, sondern daß auch der weitere Osten an das Wasserstraßennetz dereinst angeschlossen wird durch Schiffbarmachung der Drewenz und die Verbindung des Drewenzsees mit dem masurischen Seengebiet.

Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Reichsgesetz, betreffend Kaufmannsgerichte.

Unter dem 1. Oktober ersuchte der Herr Regierungspräsident um eine Äußerung darüber, ob es angezeigt erscheine, im Kammerbezirk außer dem gemäß § 2 des Gesetzes obligatorisch zu errichtenden Kaufmannsgericht in Thorn noch weitere Kaufmannsgerichte ins Leben zu rufen.

Darauf erwiderten wir:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß es unsres Erachtens nicht angebracht erscheint, in unserm Bezirk außer dem Kaufmannsgericht in Thorn noch weitere ins Leben zu rufen, denn wenn auch auf unsre Umfrage hin in verschiedenen Städten unsres Bezirks die Kaufmannschaft die Errichtung eines Kaufmannsgerichts als wünschenswert hingestellt hat, so ist doch nirgends der Nachweis geführt worden, daß ein wirkliches Bedürfnis vorliegt. Ein solches dürfte doch nur an solchen Orten vorliegen, wo eine große Anzahl von Handlungsangestellten vorhanden ist. Nun ist uns zwar die Zahl der Angestellten in den einzelnen Orten nicht bekannt, wohl aber die Zahl der eingetragenen Firmen.

Diese beträgt

im Stadtkreis Thorn	292
im Landkreis Thorn	102
in Culmsee	54
im Kreis Kulm	119

in Kulm	92
im Kreis Briesen	194
in Briesen	97
in Gollub	39
im Kreis Strasburg	176
in Strasburg	72
in Lautenburg	51
in Gorzno	5
im Kreis Löbau	114
in Neumark	51
in Löbau	44

Man darf wohl annehmen, daß in unserm Bezirk die Zahl der Handlungsangestellten noch nicht das Doppelte der Firmenzahl beträgt und da im Jahresdurchschnitt auf 27 Deutsche eine Streitsache entfällt und kein Grund vorhanden ist zu der Annahme, daß bei uns die Durchschnittszahl höher sein wird, so würde die zu erwartende Anzahl der Streitfälle zu gering sein, um auf eine ersprießliche Tätigkeit eines Kaufmannsgerichts in den einzelnen Gemeinden rechnen zu können. Würde man aber z. B. nur ein Kaufmannsgericht für jeden Kreis errichten, so würden durch die dann notwendigen Reisen usw. wieder viele Unkosten entstehen, wodurch einer der Hauptvorteile, eine billige Rechtsprechung, illusorisch werden würde. Zudem handelt es sich um eine ganz neue Einrichtung, über die noch gar keine Erfahrung vorliegt, und man könnte daher wohl ruhig abwarten, wie die Kaufmannsgerichte sich in den Städten von mehr als 20000 Einwohnern bewähren.

Was nun das Resultat unsrer Umfrage anbetrifft, so hat sich die Kaufmannschaft in Kulm, Briesen und Neumark für die Errichtung eines Kaufmannsgerichtes ausgesprochen, und zwar die in Kulm und Briesen für die betreffenden Städte, in Neumark für den Kreis Löbau. Die Kaufmannschaft in Löbau hält die Einrichtung eines Kaufmannsgerichtes für die Stadt Löbau nicht für erforderlich, sie bittet aber, falls für den Kreis ein solches Gericht geschaffen werden sollte, den Sitz nach Löbau als der größten Stadt des Kreises zu legen. In Culmsee wünscht man dem in Thorn zu errichtenden Kaufmannsgericht angegliedert zu werden. Von Strasburg und Lautenburg liegt bis heute noch keine Äußerung vor."

Kurz darauf konnten wir noch berichten, daß auch die Kaufmannschaft in Lautenburg sich gegen die Errichtung eines Kaufmannsgerichtes ausgesprochen habe.

Entwurf einer neuen Maß- und Gewichtsordnung.

Anfang November sandte der Deutsche Handelstag folgendes Rundschreiben an seine Mitglieder:

„Der § 7 des Entwurfs einer neuen Maß- und Gewichtsordnung (XI. Jahrg. Anlage 6 bei Nr. 30) dehnt die für Weinfässer bereits bestehende Eichpflicht auf Obstwein- und Bierfässer aus. In den bisher zum Entwurf ergangenen Äußerungen von Mitgliedern des Deutschen Handelstags wird dieser Vorschlag von keiner Seite bekämpft. Die Erläuterungen zum Entwurf bemerken: „Die Ausdehnung der Eichpflicht auf Fässer, in denen Bier dem Käufer überliefert wird, entspricht den durch vielfache Petitionen an den Bundesrat und den Reichstag geäußerten Wünschen der Interessenten. Eine neuerdings veranstaltete Umfrage hat ergeben, daß diese Maßregel in den gewerblichen Kreisen fast einstimmig als dringend notwendig betrachtet wird." Hiermit stimmt eine am 4. Januar 1904 von dem Deutschen Brauerbund (Frankfurt a. M.) an die Normal-Eichungs-Kommission gerichtete Eingabe überein, in der es heißt: „Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, daß der Brauerbund sich bereits wiederholt mit der Frage der Eichung befaßt hat (vergl. Bericht über den VII. Deutschen Brauertag 1892 S. 52 ff.). Die in dieser Sache bereits an Reichskanzler und Bundesrat sowie Reichtstag gerichteten Eingaben gipfelten in dem Antrag, daß 1. alle Bierfässer, die von deutschen Brauereien zum Verkauf ihrer Biere verwendet werden, amtlich geeicht sein müssen; 2. jede durch Reparatur veranlaßte Änderung eines zum Verkauf von Bier bestimmten Fasses eine Neueichung obligatorisch macht; 3. im übrigen eine Neueichung vor Ablauf der Gültigkeitsdauer (also im dritten Kalenderjahre) stattzufinden hat; 4. die Fehlergrenze für Bierfässer einheitlich auf 1 % festgesetzt wird [2 % nach dem Wunsche einer am 27. Juni 1904 unter der Leitung des Vorsitzenden des Deutschen Brauerbundes abgehaltenen Versammlung] . . . Die amtliche Eichung ist der einstimmige Wunsch der deutschen Brauer . . . . Die Absicht besteht darin, Streitigkeiten wegen Mindermaßes zu verhüten."

Im Gegensatz hierzu ist in der am 27. Oktober abgehaltenen Sitzung der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Kleinhandel (S. 99) von einem Teilnehmer unter Berufung auf die Verhältnisse in Elsaß-Lothringen die Meinung vertreten worden, daß die angeführten Bemerkungen in den Erläuterungen zum Gesetzentwurf unzutreffend seien und die Ausführungen des Deutschen Brauerbundes sich keineswegs mit den in der deutschen Brauerei herrschenden Ansichten deckten.

Die Bierfässer bildeten keinen geeigneten Gegenstand für die amtliche Eichung, da sie durch Pichen, Anziehen der Reifen u. a. zu häufigen und zu starken Änderungen ihres Raumgehalts ausgesetzt seien. Wolle man sie der Eichpflicht unterwerfen, so müsse die Verkehrsfehlergrenze jedenfalls auf 3 % festgesetzt werden, und dadurch werde die Bedeutung der Eichung so stark herabgesetzt, daß die mit ihr verknüpften Belästigungen und Kosten in keinem Verhältnis dazu ständen. Es müsse daher der Ausdehnung der Eichpflicht auf die Bierfässer entschieden widerraten werden.

Angesichts des in dieser Weise zutage getretenen Widerspruchs sah die Kommission von einer Beschlußfassung ab. Auf ihren Wunsch werden die Mitglieder des Deutschen Handelstags gebeten, an dessen Präsidenten womöglich bis zum 1. Dezember darüber zu berichten, wie die Bierbrauer und die Bierabnehmer ihres Bezirks und wie sie selbst über die Ausdehnung der Eichpflicht auf die Bierfässer urteilen. In der erwähnten Kommissionssitzung ist von einzelnen Teilnehmern die Ausdehnung der Eichpflicht auch auf Fässer für Branntwein — von einer Seite für Branntwein im allgemeinen, von anderer Seite nur für Trinkbranntwein — und für Essig befürwortet worden. Da nur von wenigen Mitgliedern des Deutschen Handelstags Äußerungen hierüber vorlagen, sah auch in dieser Hinsicht die Kommission von einer Beschlußfassung ab.

Die Mitglieder des Deutschen Handelstags werden gebeten, an dessen Präsidenten auch darüber womöglich bis zum 1. Dezember zu berichten. Hierbei wäre zu beachten, in welchem Umfang die genannten Flüssigkeiten nach Gewicht verkauft werden, was anscheinend in den verschiedenen Landesteilen verschieden ist."

Wir äußerten uns darauf, wie folgt:

„Auf unsre Umfrage haben sich, abgesehen von zwei kleineren Betrieben, sämtliche Brauereien unsres Bezirks für die Eichpflicht der Bierfässer ausgesprochen, insbesondere auch der Verband Ostdeutscher Brauereien und Mälzereien. Eine an die Kaiserliche Normal-Eichungs-Kommission in dieser Angelegenheit gerichtete Eingabe dieses Verbandes gestatten wir uns beizulegen.

Die größte Brauerei unsres Bezirks, die Aktiengesellschaft Höcherlbräu in Kulm, schreibt: „Nach unsrer Meinung ist eine Eichpflicht der Bierfässer sehr wohl durchführbar. Allerdings ist es richtig, daß der Raumgehalt der Fässer infolge Anziehens der Reifen — nicht aber infolge des Pichens, denn bei der Neupichung wird das alte Pech entfernt — nach Jahresfrist geringer wird und zwar um 1—2 Prozent.

Wir halten die Eichpflicht für einen Fortschritt in der Brauindustrie und würden die Einführung mit Freuden begrüßen; wir würden aber in Vorschlag bringen, daß die Nacheichung spätestens nach Ablauf von 24 Monaten mit Einbrennung des Eichungstages erfolge."

Auch die Biergroßhandlungen treten für die Eichpflicht der Bierfässer ein.

Dagegen wird die Ausdehnung der Eichpflicht auf Fässer für Branntwein und für Essig von keiner Seite befürwortet. Die bedeutendste Spritfabrik unsres Bezirks bemerkt hierzu:

„Soweit der Großhandel von Sprit, der zu Trinkzwecken verarbeitet werden soll, in Frage kommt, dürfte ein Eichzwang wohl kaum beabsichtigt sein, weil er eine Verschlechterung der Kontrolle gegen den bisherigen Zustand herbeiführen würde.

In den Spritfabriken wird der Inhalt eines jeden Fasses durch Gewicht ermittelt und die Ermittelung bei jeder Abfertigung des Fasses aufs neue von Steuerbeamten festgestellt. Die Alkohol-Ermittelungs-Ordnung, welche einen Teil der Ausführungsbestimmungen zu dem Branntweinsteuer-Gesetz bildet, schreibt ausdrücklich vor, daß der Inhalt aus dem ermittelten Nettogewicht zu berechnen sei.

Der Eichzwang würde zur Folge haben, daß die geeichten Fässer eine gewisse Zeit lang nach dem einmal eichamtlich ermittelten Inhalt berechnet werden, und es würden diejenigen Differenzen bestehen bleiben, welche während der zulässigen Benutzungsdauer der erfolgten Eichung sich ergeben. Der heute in den Spritfabriken geübte Brauch bedingt eine jedesmalige Feststellung der zur Abfertigung gelangten Menge unter steueramtlicher Kontrolle."

Was die Essigfässer anbetrifft, so wird uns dazu geschrieben, daß Dauben und Reifen durch den Essig stark angegriffen werden, so daß dadurch der Faßinhalt einer fortwährenden Änderung unterworfen wird. Ferner erscheint eine Eichpflicht für Essigfässer auch deshalb überflüssig, weil es, auch in unserm Bezirke, immer mehr üblich wird, den Essig nach Gewicht zu verkaufen.

Wir selbst sind nach alledem der Meinung, daß man dem in Bierbrauereikreisen allgemein gehegten Wunsche folgend, die Eichpflicht für Bierfässer einführen müsse. Dagegen erscheint es uns nicht angebracht, die Eichpflicht auch auf Branntwein- und Essigfässer auszudehnen."

Im Februar ging den Handelsvertretungen folgender Runderlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe zu:

„Nach Artikel 21 der Maß- und Gewichtsordnung für das deutsche Reich liegt es den Landesregierungen ob, das Erforderliche zur Sicherung

der Durchführung der im Art. 10 a. a. O. enthaltenen Bestimmungen zu veranlassen, wonach zum Zumessen und Zuwägen im „öffentlichen Verkehr" nur gehörig gestempelte Maße, Gewichte und Wagen angewendet werden dürfen. Der Begriff des öffentlichen Verkehrs ist in der Maß- und Gewichtsordnung für das deutsche Reich nicht näher bestimmt, dagegen ist er für das preußische Staatsgebiet abzuleiten aus den älteren landesgesetzlichen Bestimmungen, nämlich §§ 12, 14 und 19 der Maß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 (G.-S. S. 142) sowie §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1840 (G.-S. S. 127), die noch Geltung haben. Durch § 3 des letzteren Gesetzes wurde das in der preußischen Maß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 enthaltene Verbot des Besitzes oder Gebrauches ungestempelter Maße oder Gewichte auf sämtliche Gewerbetreibenden für die Zwecke des Einkaufs und Verkaufs in ihrem Gewerbebetrieb ausgedehnt. Demgemäß fällt auch der Ein- und Verkauf von Waren im Großverkehr unter den Begriff des öffentlichen Verkehrs, wie dies in mehrfachen Entscheidungen meiner Herren Amtsvorgänger mit Recht hervorgehoben worden ist. Die Polizeibehörden hielten sich daher für berechtigt, zur Sicherung der Durchführung der auch den Gewerbetreibenden im Großverkehr obliegenden Verpflichtung die Geschäftsräume der Großhändler und Fabrikläger den wiederkehrenden polizeilich-technischen Maß- und Gewichtsrevisionen zu unterwerfen, zumal § 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1840 den Polizeibehörden die Aufgabe zuweist, auf die Beachtung der nach § 2 daselbst allen Gewerbetreibenden obliegenden Verpflichtung zur Benutzung richtigen Maßes und Gewichtes durch Untersuchung der in den „Gewerbslokalen" vorhandenen Maße und Gewichte gemäß dem § 19 der Maß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 zu wachen.

Die in den Geschäftsräumen der Großhandlungen und Fabrikläger benutzten Wiegegeräte sind daher bislang nach Maßgabe dieser Bestimmungen den polizeilich-technischen Revisionen unterworfen worden. Erst neuerdings sind Zweifel darüber aufgetaucht, ob das Recht der Behörden zur polizeilichen Kontrolle der Meß- und Wiegegeräte ebenso weit geht, wie die Verpflichtung der Gewerbetreibenden zur Anwendung richtigen Maßes und Gewichts, nachdem zum erstenmal durch ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 20. September 1894 (Entsch. Bd. XXVII S. 325—332) der Begriff des „Gewerbslokals" im Sinne des § 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1840 auf solche Geschäftsräume eingeschränkt wurde, in welchen ein öffentlicher Gewerbeverkehr stattfindet, die also jedermann zum Ankauf oder Verkauf eröffnet sind

An dieser Auslegung der älteren preußischen Gesetze über die Befugnis der Polizeibehörde hat das Oberverwaltungsgericht in neueren Erkenntnissen, so denen vom 18. April 1901 (Pr. Verwaltungsblatt, Jahrg. XXII S. 515) und vom 6. Oktober 1904 III. 1733, festgehalten.

Unter diesen Umständen kann die Verwaltung ihre bisherige Praxis der Revision der Großbetriebe unter Anwendung polizeilichen Zwangs im Weigerungsfall nicht mehr aufrecht erhalten. Nach den bisherigen Erfahrungen ist aber zu besorgen, daß die kaufmännischen Großbetriebe und die Fabriken ihre zum Ein- und Verkauf benutzten Wiegegeräte nur zum Teil aus freien Stücken in regelmäßigen Zeiträumen den Eichbehörden zur Prüfung und Berichtigung vorlegen werden. Denn gerade die schlechten Erfahrungen mit dem System der freiwilligen Vorlegung der Meßgeräte mit nachfolgender polizeilicher Kontrolle hat dazu geführt, statt des Repressivsystems der bestehenden Maß- und Gewichtsordnung in dem Entwurf der neuen Maß- und Gewichtsordnung unter allgemeiner Zustimmung der Gewerbetreibenden die regelmäßige behördliche Nacheichung, also das Präventivsystem, vorzusehen. Es besteht daher die Gefahr, daß sich das Maß- und Gewichtswesen bis zur Einführung der neuen Ordnung, die vor zwei Jahren kaum zu erwarten ist, beim Großbetriebe in höchst unerwünschtem Umfange auf Kosten des gegenseitigen Vertrauens verschlechtert. Ich verweise hierbei auf die Erfahrungen der Kaiserlichen Normal-Eichungskommission, die nach den Erläuterungen zu § 11 des Entwurfs der neuen Maß- und Gewichtsordnung dahin gehen, daß „Gewichte und Maße schon nach kurzer Zeit, jedenfalls aber im Laufe eines Jahres in Geschäften mit stärkerem Umsatze die vom Bundesrat festgesetzten, im Verkehr noch zu duldenden Abweichungen von der Richtigkeit überschreiten.“ Hiernach ist zu befürchten, daß ohne zwischenzeitliche Maßnahmen schwere Schädigungen für den Handelsstand durch den Mangel behördlicher Aufsicht über das Maß- und Gewichtswesen in den Großbetrieben hervortreten werden, deren Bedeutung namentlich insoweit nicht zu übersehen ist, als dabei die Beziehungen zum Auslande in Frage kommen.

Es liegt daher im eigensten Interesse des Handelsstandes, daß bis zum Inkrafttreten der neuen Maß- und Gewichtsordnung einer Verschlechterung des Maß- und Gewichtswesens rechtzeitig vorgebeugt wird.

Ich habe aus diesen Erwägungen heraus in Aussicht genommen, die Eichbehörden anzuweisen, die Geschäftsräume der Großhändler und Fabrikanten auch in der Folge regelmäßig, jedoch ohne Mitwirkung

der Polizeibehörden, aufzusuchen, um festzustellen, ob die benutzten Gewichte und Wagen noch in den vorgeschriebenen Grenzen richtig sind. Dabei soll ein polizeilicher Zwang zur Duldung der Revision nicht ausgeübt werden. Die Gewerbetreibenden sollen durch die eichtechnische Prüfung vielmehr lediglich in den Stand gesetzt werden, diejenigen Meß- und Wiegegeräte, die fehlerhaft sind, zu erkennen.

Zur erfolgreichen Durchführung einer solchen Maßnahme ist es jedoch erforderlich, daß sie durch die Handelsvertretungen mit ihrem ganzen Einflusse unterstützt wird, damit einerseits Weigerungen der Großbetriebe, die Revision zu dulden, vermieden werden und andererseits die Wiegegeräte, die über die Verkehrsfehlergrenzen hinaus unrichtig befunden worden sind, den Eichämtern möglichst vollzählig zur Berichtigung vorgelegt werden. Es dürfte zu erwägen sein, ob die Handelsvertretungen etwa Verzeichnisse anlegen wollen, in denen die kaufmännischen Großbetriebe und die Fabriken vermerkt sind, welche ihre Meß- und Wiegegeräte nach vorstehenden Vorschlägen in Ordnung zu halten gewillt sind, die zu jedermanns Einsicht offen liegen und den Eichbehörden zuzustellen sind, um sie über den Umfang der hiernach einzunehmenden Tätigkeit zu unterrichten.

Ich ersuche die Handelsvertretungen, den Gegenstand unter Ausschließung der Benutzung der Presse eingehend zu erörtern und mir innerhalb 6 Wochen mitzuteilen, ob die Vorschläge als geeignet und durchführbar angesehen werden."

Unsre Antwort lautete:

„Ew. Exzellenz erwidern wir gehorsamst, daß es allerdings im eigensten Interesse des Handelsstandes liegt, einer Verschlechterung des Maß- und Gewichtswesens vorzubeugen, doch halten wir die Vorschläge in der geehrten Verfügung vom 4. v. M. nicht für durchführbar. Die von uns bisher befragten Firmen haben es abgelehnt, die nicht mehr erzwingbare Revision freiwillig zu dulden, und wir sind überzeugt, daß sich fast alle in Frage kommenden Betriebe unsres Bezirks dieser Weigerung anschließen würden.

Wenn nun auch anzunehmen ist, daß die meisten Großbetriebe schon in ihrem eigenen Interesse bemüht sein werden, einer Verschlechterung ihrer Maße und Gewichte bis zum Inkrafttreten der neuen Maß- und Gewichtsordnung zu begegnen, so würde es immerhin empfehlenswert sein, sie darauf hinzuweisen, daß die bisherigen Revisionen zurzeit nicht mehr vorgenommen werden können, und daß es daher Sache der Großbetriebe und Fabriken sei, ihre zum Ein- und

Verkauf benutzten Maße und Wiegegeräte aus freien Stücken den Eichbehörden zur Prüfung und Berichtigung vorzulegen."

Ausprägung von Dreimarkstücken.

Nachstehendes, an den Herrn Handelsminister gerichtetes Schreiben des Reichsschatzamtes wurde uns von dem Herrn Regierungspräsidenten zur Äußerung übersandt:

„Dem vom Reichstage bei den Verhandlungen über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Änderung des Münzengesetzes vom 9. Juli 1873 angenommenen, auf die Ausprägung von Dreimarkstücken als Reichssilbermünzen gerichteten Antrage des Abgeordneten Dr. Erzberger ist seitens des Bundesrats keine Folge gegeben worden, weil die Angelegenheit bei ihrer großen Tragweite für das Münzenwesen zum mindesten nicht als spruchreif erachtet werden konnte. Abgesehen davon, daß das Dreimarkstück in das der deutschen Münzgesetzgebung zugrunde liegende Dezimalsystem nicht passen würde, könnte die Einführung dieser Geldsorte in das Münzenwesen nur dann ins Auge gefaßt werden, wenn ein allgemeineres dringendes Verkehrsbedürfnis nach ihr als vorhanden anerkannt werden müßte.

Gegen die Annahme eines solchen Bedürfnisses sprechen, wie auch seitens der Reichsverwaltung bei den obigen Verhandlungen hervorgehoben worden ist, die Erfahrungen mit den Talern, die, an sich Hauptmünze, tatsächlich wie Dreimarkstücke umlaufen, jedoch trotz wiederholter Versuche der beteiligten Verwaltungen, ihnen eine möglichst weite Verwendung im Geldverkehr zu geben, immer wieder in beträchtlichen Mengen zu den Kassen der Reichsbank zurückgeflossen sind. Dagegen hat sich eine lebhafte Nachfrage nach Reichssilbermünzen geltend gemacht, insbesondere nach Fünf- und Zweimarkstücken in Industriebezirken für Lohnzahlungszwecke, wie die Bewegungen in den Beständen der Reichsbank an diesen Münzgattungen anzeigen. Bei der Beurteilung der Frage des Bedürfnisses nach einem Dreimarkstück darf nicht lediglich die an dem Taler haftende Gewohnheit zur Richtschnur dienen. Da der Taler nach den Vorschriften der Münzgesetze ungeachtet seiner Ausstattung mit unbeschränkter Zahlkraft von vornherein gleich den anderen Landessilbermünzen zur Einziehung bestimmt war, indem seine Außerkurssetzung ohne die infolge des Falles der Silberpreise am 18. Mai 1879 verfügte Einstellung der deutschen Silberverkäufer längst erfolgt wäre, so muß von der Frage ausgegangen werden, ob die Verkehrsverhältnisse als solche ohne Rücksicht auf den Talerumlauf und die mit diesem Fünf-, Zwei- und Einmarkstück noch ein Dreimarkstück unbedingt erheischen. Dabei darf auf

den Grundsatz hingewiesen werden, daß jede Münzgattung, die nicht einem wirklichen Bedürfnis entspricht, erhebliche Nachteile dem Münzwesen bereitet, für welches Einfachheit und Übersichtlichkeit als besonders wichtige Vorzüge angesehen werden. Es kommt daher auch in Betracht, ob nicht, wenn das Dreimarkstück zur Ausprägung gelangt, das Zwei- oder das Fünfmarkstück zu beseitigen wäre, weil alsdann für eine dieser Münzgattungen das Bedürfnis nicht mehr anzuerkennen sein würde. Angesichts der erheblichen Prägemengen (Ende Mai 1904 196,8 Millionen Mark in Fünf-, 203,1 Millionen Mark in Zweimarkstücken) wird man sich zu einer solchen Maßnahme, die mit vielen Weiterungen und Kosten verknüpft wäre, nur aus ganz zwingenden Gründen entschließen können. Ferner tritt das Bedenken auf, ob nicht das Dreimarkstück, namentlich wenn es in der vom Reichstage beschlossenen Form ($33^1/_3$ Stücke aus einem Pfund fein und in der Zusammensetzung von 900/1000) ausgeprägt wird, zu Verwechselungen mit dem Zweimarkstück Anlaß bieten würde, welche vom Standpunkte des Münzwesens wie des allgemeinen Verkehrs als ein großer Übelstand empfunden werden müßten. Endlich bedarf der Erwägung, ob nicht dem Verlangen nach einem Dreimarkstück dadurch wirksam begegnet werden kann, daß dem wegen Unhandlichkeit anscheinend weniger beliebten Fünfmarkstück durch Verkleinerung des Durchmessers in Verbindung mit der Riffelung des Randes eine für den Geldverkehr brauchbarere Gestaltung gegeben wird.

Nach dieser Richtung sind seitens der Reichs-Finanz-Verwaltung die einleitenden Schritte bereits unternommen.

Ich bitte, die Frage des Bedürfnisses nach einem Dreimarkstück, welche voraussichtlich auch in der nächsten Tagung des Reichstags zur Erörterung kommen wird, unter Beobachtung obiger Gesichtspunkte auch dortseits einer Prüfung gefälligst zu unterwerfen und über das Ergebnis mir eine Mitteilung zugehen zu lassen. Dabei wäre mir von Interesse, wenn auch die in Betracht kommenden Vertretungen, wie Handels-, Landwirtschafts-, Handwerkskammern usw., ferner einzelne Gewerbetreibende, wie Inhaber von Warenhäusern, von größeren Schankwirtschaften oder von sonstigen Verkaufsgeschäften, in denen ein reger Geldverkehr stattfindet, in geeigneter Weise zur Sache gehört werden könnten."

Wir forderten darauf eine Reihe von Firmen auf, sich gutachtlich zu äußern und sandten diese Gutachten, die sich größtenteils gegen die Ausprägung von Dreimarkstücken aussprachen, ein. Wir selbst hielten ein Verkehrsbedürfnis nach Einführung von Dreimarkstücken an

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA w Toruniu

Stelle der zur Einziehung gelangenden Taler nicht für vorliegend, wenn wir auch zugaben, daß sich der Taler im Publikum immer noch einer ziemlichen Beliebtheit erfreut.

8 Uhr-Ladenschluß.

Ende August sandte uns der Thorner Magistrat folgendes Schreiben:

„Das Ergebnis der von dem Herrn Regierungs-Präsidenten veranlaßten Umfrage bei den offenen Verkaufsstellen im Stadtbezirke Thorn bezüglich des 8 Uhr-Ladenschlusses ist von der Polizei-Verwaltung in dem anliegenden Verzeichnisse zusammengestellt worden, und hat uns jetzt der Herr Regierungs-Präsident zur Äußerung im Sinne des § 139 f. Abs. 1 der Gewerbeordnung aufgefordert.

Grundsätzlich ist der Magistrat geneigt, dem 8 Uhr-Ladenschluß in möglichst weitem Umfange zuzustimmen, diese im Interesse des Geschäftspersonals wünschenswerte Maßregel auch für durchführbar zu halten ohne Schädigung einerseits der Geschäftsinhaber, andererseits des Publikums.

Für alle Geschäftszweige läßt sich der frühere Ladenschluß nicht anordnen, weil wenig über ein Drittel der gesamten Befragten sich dafür ausgesprochen hat (166 von 461 Stimmen). Insbesondere hat sich das Beköstigungsgewerbe und der Zigarrenhandel einmütig dagegen ausgesprochen, ebenso vorwiegend die Damen-Konfektion.

Überall, wo $^2/_3$ der Mehrheit vorhanden ist, würden wir die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses befürworten.

Bevor wir uns in diesem Sinne äußern, wäre uns indeß erwünscht, die dortseitige Ansicht zu erfahren, und ersuchen wir ergebenst um deren Mitteilung.“

Wir antworteten:

„Dem Magistrat erwidern wir ergebenst, daß wir es für durchaus wünschenswert halten würden, wenn der Schluß der Läden allgemein auf 8 Uhr abends festgesetzt werden könnte, denn der daraus den Ladeninhabern und dem Geschäftspersonal erwachsende Nutzen wird viel größer sein, als die kleine Einbuße an Gewinn, die vielleicht den einen oder andern treffen könnte. Wir schließen allerdings dabei den Handel mit Nahrungs- und Genußmitteln aus, da zu fürchten ist, daß durch einen Ladenschluß um 8 Uhr nicht nur diese Gewerbetreibenden selbst geschädigt werden könnten, sondern daß damit auch, namentlich für die arbeitenden Klassen, Unbequemlichkeiten geschaffen würden, die zum Schaden der Häuslichkeit leicht eine Anregung zum Aufsuchen der Schenkstätten bilden könnten. Diese Bedenken treffen

aber für die übrigen Geschäftszweige nicht zu, und da unter den der Nahrungsmittelbranche angehörenden Geschäften nirgends eine Zweidrittel-Majorität vorhanden ist, so können wir es nur befürworten, daß für alle diejenigen Geschäftszweige, bei denen die erforderliche Majorität vorhanden ist, die Schließung der Läden auf 8 Uhr festgesetzt werde. Wir sind überzeugt, daß sich eine ganze Reihe der übrigen Ladeninhaber diesem frühen Ladenschluß freiwillig anschließen wird und eine in einigen Jahren wiederholte Umfrage höchstwahrscheinlich, abgesehen von den Nahrungsmittelhandlungen, ein besseres Resultat bringen wird."

Daraufhin wurde von dem Herrn Regierungspräsidenten angeordnet, daß die offenen Verkaufsstellen der Bildhauer und Steinmetzen, Juweliere und Goldarbeiter, Eisenhändler, Uhrmacher, Instrumentenbauer, Optiker, Buchhändler, Schuhwarenhändler, Sattler, Gummiwarenhändler, Schirmhändler, Herrengarderoben- und Maßgeschäfte, Buchdrucker und Lithographen während des ganzen Jahres auch in der Zeit von 8—9 Uhr abends für den geschäftlichen Verkehr geschlossen zu halten sind.

Unter dem 12. November schrieb uns der Magistrat:

„Die Bekanntmachung des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 17. v. M., wodurch für gewisse Verkaufsstellen der sog. vereinbarte Ladenschluß um 8 Uhr angeordnet worden ist, wird von einer Anzahl der beteiligten Geschäftsinhaber beanstandet.

Es wird geltend gemacht, daß die bei der Umfrage abgegebenen Erklärungen nur für den Fall im zustimmenden Sinne gemacht worden seien, daß der frühere Ladenschluß allgemein angeordnet werden würde. Da nicht für alle offenen Verkaufsstellen die Zwei-Drittel-Mehrheit zustande gekommen ist, haben diejenigen Geschäfte, für welche der vereinbarte Ladenschluß nicht in Kraft getreten ist, den Vorteil, in der neunten Abendstunde den zum Schließen um 8 Uhr verpflichteten Verkaufsstellen-Inhabern die Kunden zu entziehen, indem sie vielfach dieselben Verkaufsgegenstände neben den ihnen eigentümlichen anderen feilhalten, wie solche auch in den geschlossenen Verkaufsstellen nebenher geführt werden.

Insbesondere die Warenhäuser, welche Gegenstände der verschiedensten Art feilhalten, gewinnen dadurch allerdings einen Vorzug, welcher nicht ungerechtfertigte Bedenken hervorzurufen geeignet ist.

Außer der Sattler-Innung haben insbesondere die Schuhwarenhändler Einspruch erhoben. Letztere (12 von den 14 zustimmend gewesenen, denen nur 5 ablehnend gegenüberstanden) haben darauf

hingewiesen, daß sie neben den eigentlichen Schuhwaren von Leder üblicherweise auch Filzschuhe, Gummischuhe, Pantoffeln, Reiseschuhe u. dergl. vorrätig halten, welche von anderen Geschäften wie Herm. Lichtenfeld, Rosenthal & Co., Ph. Elkan Nachf., G. Grundmann, B. Rosenthal, J. Hirsch, Guttfeld & Co., Menzel, J. Klar, H. Strellnauer auch fernerhin in der 9. Abendstunde unbeanstandet feilgehalten werden dürfen.

Nach dem 4. Absatze des § 139f der Gewerbeordnung wird zwar anzunehmen sein, daß das Verkaufsverbot für Schuhwaren aller Art auch für die Warenhäuser usw. gilt. Immerhin bleibt die Durchführung des Verbotes tatsächlich kaum möglich. Andererseits kann die Befugnis der Ortspolizeibehörde zu Ausnahmen schwerlich so weit gehen, Geschäfte, welche unter solcher Konkurrenz Schaden leiden, von dem Schließungs-Zwange auszunehmen.

Ehe wir nun die vorliegenden beiden Beschwerden, welchen sich die Händler mit Herren-Garderoben und die Schirm-Händler, vielleicht auch noch andere anschließen werden, dem Herrn Regierungs-Präsidenten unterbreiten, gestatten wir uns mit Bezug auf die Äußerung der Handelskammer vom 14. September um Mitteilung der dortseitigen Ansicht darüber ergebenst zu ersuchen, ob und evtl. in welchem Maße die Beschwerden begründet erscheinen und ob es — abgesehen von einer Abänderung der Anordnung des Herrn Regierungs-Präsidenten durch diesen selbst und der Durchführung des Verkaufsverbots auch gegenüber den Warenhäusern usw. — einen Weg gibt, die erörterten nachteiligen Folgen der Beschränkung des 8 Uhr-Ladenschlusses auf einzelne Geschäftszweige abzuwenden.

Gutwillig dürften gerade die Warenhäuser zum Anschlusse an die Vereinbarung bezügl. des früheren Ladenschlusses nicht zu bewegen sein.

Die Beteiligten wünschen Beschleunigung."

Darauf erwiderten wir unter dem 23. November:

„Wie aus unserm Schreiben vom 14. September hervorgeht, würden wir es am liebsten sehen, wenn der 8 Uhr-Ladenschluß für alle Geschäfte mit Ausnahme der Lebensmittelhandlungen eingeführt werden könnte. Da dies jedoch nach dem Resultate der Umfrage nicht zulässig war, so glaubten wir, daß man wenigstens denjenigen Geschäftszweigen, bei denen die notwendige Majorität vorhanden war, die Wohltat des Ladenschlusses gewähren müsse, um so mehr, als uns bekannt war, daß Versuche hiesiger Kaufleute, für ihren Geschäftszweig den freiwilligen Ladenschluß herbeizuführen, an dem Widerspruche Einzelner

gescheitert waren. Dabei nahmen wir als selbstverständlich an, daß die Befragten ihre Zusage auch für den Fall gegeben hätten, daß der Ladenschluß nur für einzelne Geschäftszweige in Kraft treten könnte.

Wir verkannten dabei nicht, daß durch den nur für einen Teil der Geschäfte gültigen Ladenschluß gewisse Schwierigkeiten entstehen würden, nahmen aber an, daß gerade dadurch ein Teil der noch Außenstehenden bewogen werden würde, ebenfalls den 8 Uhr-Ladenschluß zu beantragen, denn wenn auch die Kontrolle über den Verkauf von Waren, die gemäß § 139f Abs. 4 G. O. zwischen 8 und 9 Uhr nicht verkauft werden dürfen, kaum durchführbar ist, so muß es doch für jeden Geschäftsinhaber peinlich sein, eine gesetzliche Vorschrift zu übertreten und sich damit einer Polizeistrafe auszusetzen, während es doch immer schwer sein wird, einen Kunden, der neben anderen Waren auch eine nicht verkäufliche verlangt, dies abzuschlagen. Deshalb glaubten wir und glauben noch, daß die fraglichen Geschäfte bald ein lebhaftes Interesse empfinden werden, ebenfalls den vereinbarten Ladenschluß zu erhalten.

Wenn nun ein Teil der Ladeninhaber, die bereits um 8 Uhr schließen müssen, jetzt Beschwerde erhebt über Schädigungen, die ihnen durch Verkauf der von ihnen geführten Waren in den nichtgeschlossenen Geschäften erwachsen, so ist dies gewiß nicht ganz von der Hand zu weisen, wenn es sich auch wohl kaum um nachgewiesene, als vielmehr um nur befürchtete Schädigungen handelt. Nun kann die Ortspolizeibehörde mit der Zulassung von Ausnahmen gewiß nicht so weit gehen, daß sie alle Geschäfte, die sich geschädigt fühlen, von dem Schließungszwange ausnimmt; dennoch möchten wir befürworten, daß die Polizeibehörde von dieser Befugnis Gebrauch mache, wenigstens für die Zeit bis Weihnachten, was um so unbedenklicher erscheint, als vom 13. Dezember ab alle Läden bis 10 Uhr geöffnet bleiben dürfen.

Nach Weihnachten, wenn das Geschäftsleben ruhiger geworden ist, wird auch die Stimmung dem 8 Uhr-Ladenschluß günstiger sein, und es würde sich dann vielleicht empfehlen, die Ladeninhaber zu einer öffentlichen Besprechung einzuladen, um darauf, falls ein erneutes Vorgehen aussichtsreich erscheint, eine nochmalige Umfrage vorzunehmen, worauf dann die Ausdehnung des Ladenschlusses möglichst so zu regeln sein würde, daß die früheren Schwierigkeiten wegfallen."

Ausnahmetage gemäß § 139d und e der Gewerbeordnung.

Auf Anfrage der Thorner Polizeiverwaltung, die Auskunft darüber wünschte, ob die Ladeninhaber mit einer Einschränkung der

Ausnahmetage gemäß § 139d und e der Gewerbeordnung einverstanden sein würden, hatten wir eine Anzahl Ladeninhaber der verschiedensten Geschäftszweige zu einer Besprechung eingeladen. Als Resultat konnten wir mitteilen, daß sich die überwiegende Mehrzahl der Anwesenden damit einverstanden erklärte, auf die Offenhaltung der Läden bis 10 Uhr an den 19 Sonnabenden der Monate Juni bis Oktober zu verzichten.

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Dem Geschäftsbericht des Generalsekretärs an die 31. Vollversammlung des Deutschen Handelstages entnehmen wir folgendes:

Die neugegründete Detaillistenkammer zu Hamburg hat ihren Beitritt zum Deutschen Handelstag angemeldet.

Der Verband Deutscher Müller und der Verein Deutscher Handelsmüller haben ihre Aufnahme in den Deutschen Handelstag beantragt. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 12. Dezember 1904 den Anträgen nicht zu entsprechen.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 17. März 1903 die Frage der Abgrenzung des Handwerks von der Tagesordnung der Vollversammlung vom 18. und 19. März 1903 abzusetzen, da die Frage noch nicht genügend geklärt sei. Mit der weiteren Behandlung der Angelegenheit wurde die Sonderkommission des Deutschen Handelstags betr. Abgrenzung des Handwerks beauftragt; zur Vorbereitung der nächsten Sitzung dieser Kommission arbeitet die Handelskammer zu Leipzig eine umfassende Denkschrift aus.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags verhandelte am 12. Dezember 1904 über einen Antrag der Handelskammer zu Plauen betr. Anerkennung der von Handelskammern vorgenommenen Beglaubigungen durch die auswärtigen Konsulate. Der Ausschuß war der Meinung, daß die Handelskammern nicht allgemein dazu befugt seien, Unterschriften bei den bezeichneten Vollmachten zu bescheinigen, und daß dies auch nicht erstrebenswert sei. Die erhobene Forderung sei daher richtiger auf diejenigen Fälle zu beziehen, in denen die Handelskammern, auch abgesehen von Vollmachten, Bescheinigungen innerhalb ihrer Befugnisse ausstellten. Da eine aus Anlaß des Plauener Antrags vom Deutschen Handelstag bei ausländischen Konsulaten vorgenommene Erhebung ergeben hatte, daß die Vornahme der konsularischen Legalisation von Unterschriften, nicht nur der Handelskammern, von den einzelnen Staaten verschieden geregelt sei und von

den einzelnen Konsuln verschieden gehandhabt werde, und daß hierbei große und überflüssige Umständlichkeiten stattfänden, beschloß der Ausschuß, daß die Angelegenheit weiter bearbeitet und nach Möglichkeit auf Vereinfachung hingewirkt werde.

Die Handelskammer zu Stolp regte am 28. Juni 1904 an, ein Gesamtinhaltsverzeichnis der bis jetzt erschienenen Jahrgänge der Zeitschrift herauszugeben. Der Vorstand des Deutschen Handelstags glaubte am 21. September 1904 mit Rücksicht auf den Aufwand an Kosten und Zeit, den die Herstellung eines derartigen Inhaltsverzeichnisses verursachen müsse, von einer Verfolgung der an sich beachtenswerten Anregung absehen zu sollen.

Am 4. Februar 1904 richtete der Präsident des Deutschen Handelstags an den Staatssekretär des Reichs-Postamts eine Eingabe, in der er die vom Ausschuß des Deutschen Handelstags am 7. Dezember 1903 beschlossenen Anträge für den am 21. April 1905 in Rom zusammentretenden Weltpostvereinskongreß unterbreitete. — Über nachträglich eingegangene Anregungen verhandelte die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr am 22. September 1904 und gelangte zu folgenden Vorschlägen: 1. Beseitigung der im Verkehr mit gewissen überseeischen Ländern zugestandenen Zuschlagstaxen; 2. Einführung von Postwertzeichen, etwa frankierten Briefumschlägen, für bezahlte Briefantwort; 3. Zulassung von Mitteilungen auf einen Teil der Vorderseite der Postkarten; 4. Herabsetzung des Portos für Drucksachen; 5. Allgemeine Einführung der in Deutschland gemäß § 24 der Postordnung für das Deutsche Reich bestehenden Einrichtung der dringenden Pakete. Der zweite Vorschlag gilt auch für den Verkehr zwischen Bayern und dem übrigen Deutschen Reich, sowie für den Verkehr mit Österreich-Ungarn; der dritte Vorschlag auch für den inneren Verkehr im Deutschen Reich. — Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 12. Dezember 1904 den Vorschlägen der Kommission zu; ferner sprach er sich dafür aus, daß im Postpaketverkehr mit dem Ausland nicht mehr als zwei Exemplare der Zollinhaltserklärung gefordert werden dürften.

Die Handelskammer zu Rostock richtete am 17. Dezember 1904 an den Deutschen Handelstag die Bitte, auf eine Ermäßigung der Gebühr für Post-Schließfächer hinzuwirken. Die Angelegenheit schwebt noch.

Die Handelskammer zu Osnabrück richtete am 29. November 1904 an den Deutschen Handelstag aus Anlaß einer Entscheidung des Reichsgerichts in Sachen der sogenannten Agentenbriefe die Bitte, eine

Verordnung zu erwirken, durch welche die Zulässigkeit der Agentenbriefe anerkannt würde. Die Angelegenheit schwebt noch.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 12. Dezember 1904, eine Anregung auf Herabsetzung des Portos für Drucksachen weiter zu verfolgen.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 12. Dezember 1904, entsprechend einem Vorschlag der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr, dafür aus, daß die Versicherungsgebühr für Postsendungen mit Wertangabe 5 Pf. für je 500 Mk., statt wie bisher für je 300 Mk. betrage.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 12. Dezember 1904, entsprechend einem Vorschlag der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr, dafür aus, daß die Gebühr von 10 Pf. für Postanweisungen bis 10 oder lieber bis 20 Mk., statt wie bisher bis 5 Mk. gelte.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 12. Dezember 1904, entsprechend einem Vorschlag der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr, dafür aus, daß es gestattet werde, die Postanweisungen von der Post abzuholen, während man die Einschreibsendungen und Sendungen mit Wertangabe durch die bestellenden Boten der Postanstalt erhalte.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 12. Dezember 1904, entsprechend einem Beschluß der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr, dafür aus, daß die Bestellgebühr für Postanweisungen im Giroverkehr beseitigt, oder bei Ablehnung dieses Wunsches eine nach der Zahl der Postanweisungen abgestufte Pauschalsumme bis höchstens 40 Mk. jährlich erhoben werde.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 20. Juli 1904 an den Präsidenten des Reichseisenbahnamts, an die Zentralbehörden der Bundesstaaten mit eigener Eisenbahnverwaltung und die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen eine Denkschrift, betreffend Reform der Personentarife, in der er folgenden Antrag stellte: „Auf Grund eines vom Ausschuß des Deutschen Handelstags am 7. Dezember 1903 gefaßten Beschlusses bitten wir für eine baldige Reform der Personentarife im Sinne folgender Vorschläge einzutreten: 1. Feststellung der Preise für einfache Fahrkarten auf die Hälfte der jetzt in Preußen für gewöhnliche Rückfahrkarten gültigen Preise — unbeschadet der bestehenden besonderen Vergünstigungen für den Nah- und Vorortverkehr; 2. Beseitigung der Zuschläge für Benutzung der Schnellzüge; 3. Er

hebliche Ermäßigung der Gepäckfracht unter Beseitigung des Freigepäcks; 4. Beibehaltung der 4. Wagenklasse."

Gemäß einem Beschlusse des Ausschusses des Deutschen Handelstags beantragte der Präsident des Deutschen Handetstags am 16. Februar 1904 bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen, daß bei der Gewichtsberechnung für die Eisenbahnfracht nicht mehr je angefangene 10 kg für voll gelten, sondern Beträge unter 5 kg gar nicht, Beträge von 5 kg ab für 10 kg gerechnet werden sollen. Der Antrag wurde am 9. September 1904 von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und am 16. Dezember 1904 von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen abgelehnt.

Der Vorstand des Deutschen Handelstags beschloß am 21. September 1904, eine Anregung der Handelskammer zu Bromberg wegen Gewährung von Notstandstarifen, sowie Beschwerden der Handelskammer zu Liegnitz wegen der Bestimmungen über die Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes für Futtermittel nicht weiter zu verfolgen.

Die Handelskammer zu Bremen richtete am 24. Oktober 1904 an den Deutschen Handelstag ein Schreiben, in dem sie Schutzmaßregeln für die Beförderung frostempfindlicher Güter fordert. Die Mitglieder des Deutschen Handelstags sind zu Äußerungen aufgefordert worden; die Angelegenheit schwebt noch.

Die Kommission des Deutschen Handelstags, betr. Verkehr, verhandelte am 22. September 1904 über einen Antrag der Handelskammer zu Arnstadt, daß Bier zur Fracht für gewöhnliches Stückgut als Eilgut befördert werde. Mit Rücksicht auf die für Dezember bevorstehende Entscheidung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, betr. Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter für die Monate November bis Februar sah die Kommission von einer Beschlußfassung ab; der Handelskammer zu Arnstadt ist anheimgegeben worden, ihren Antrag nach der Entscheidung der Generalkonferenz zu erneuern. Die Generalkonferenz hat den Antrag auf Versetzung von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter abgelehnt.

Die Handelskammer zu Leipzig hat beantragt, der Deutsche Handelstag möge dafür eintreten, daß Reichskassenscheine im Betrage von 10 Mk. ausgegeben werden. Die Angelegenheit ist der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Geld, Banken, Börse überwiesen.

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

am 10. Dezember 1903 an den Reichskanzler eine Eingabe, in der um eine Beseitigung der Mißstände, die sich aus den für die Vollstreckung deutscher Urteile in Österreich und umgekehrt geltenden Bestimmungen ergeben, gebeten wurde. Auf diese Eingabe teilte der Reichskanzler am 12. Dezember 1904 mit, daß durch eine Verordnung des österreichischen Justizministers vom 19. Oktober 1904 die Vollstreckung von Urteilen deutscher Gerichte in Österreich in der vom Deutschen Handelstag gewünschten Weise geregelt worden sei.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 31. Oktober 1904 an das preußische Abgeordnetenhaus eine Eingabe, in der er gemäß dem Beschluß der Vollversammlung vom 7. April 1900 um Ablehnung des von der Kommission des Abgeordnetenhauses für Handel und Gewerbe beschlossenen Vorschlags auf Einführung einer staffelförmigen Umsatzsteuer für Mühlen bat. Das Haus der Abgeordneten nahm am 5. Dezember 1904 den Antrag der Kommission an.

Das im Auswärtigen Amt bearbeitete und von Ernst Siegfried Mittler & Sohn (Berlin) verlegte, jährlich im Januar erscheinende Verzeichnis der Konsuln im Deutschen Reich gibt für einen Teil der fremden Konsuln die Amtsbezirke an, für die übrigen nicht. Über diesen Mangel beklagte sich die Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen am 19. April 1904. Über die Beschwerde der Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen veranstaltete der Präsident des Deutschen Handelstags eine Umfrage bei den Mitgliedern des Deutschen Handelstags; ferner erbat er am 22. April 1904 vom Staatssekretär des Auswärtigen Amts Aufklärung über die Ursache der beklagten Ungleichmäßigkeit. Auf Grund des auf die Umfrage eingegangenen Materials und der dem Generalsekretär des Deutschen Handelstags im Auswärtigen Amt erteilten Aufklärung richtete der Präsident des Deutschen Handelstags am 27. August 1904 an den Reichskanzler eine Eingabe, in der er die Bitte aussprach, daß für alle Konsuln im Deutschen Reich die Bezirke genau ermittelt und in dem Verzeichnis der Konsuln im Deutschen Reich in einer besonderen Tabellenspalte angegeben werden möchten; zugleich sprach er den Wunsch aus, daß auch in dem Handbuch für das Deutsche Reich die Amtsbezirke der ausländischen Konsuln durchweg angegeben würden.

Die Handelskammer zu Nordhausen richtete am 25. Oktober 1904 an den Deutschen Handelstag die Anfrage, ob er geneigt sei, eine Stellungnahme aller interessierten Kreise gegen das österreichisch-ungarische Ausfuhrverbot von Futtermitteln in die Wege zu leiten. Der Präsident des Deutschen Handelstags teilte der Kammer am 4. November 1904

mit, daß eine Stellungnahme des Deutschen Handelstags nicht nötig erscheine, da die Reichsregierung keines Anstoßes in der von der Kammer gewünschten Richtung mehr bedürfe.

Der Verband Deutscher Waren- und Kaufhäuser hat den Deutschen Handelstag gebeten, gegen Bestrebungen, die Warenhäuser in der Ausnutzung ihrer Räume durch baupolizeiliche Vorschriften, die nicht im Interesse der Feuersicherheit geboten seien, zu beschränken, Stellung zu nehmen. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags lehnte dies am 13. Dezember 1904 ab, da auf Grund der angestellten Ermittelungen kein hinreichender Anlaß hierzu vorliege.

Die Handelskammer zu Thorn richtete am 17. November 1904 an den Deutschen Handelstag das Ersuchen, dahin zu wirken, daß, wie in einigen anderen Bundesstaaten, so auch in Preußen, der Staat allgemein die Haftung für den durch seine Beamten zugefügten Schaden dem dritten gegenüber übernehme; zum mindestens aber solle der preußische Staat die Haftung für diejenigen Schäden übernehmen, die der Gerichtsvollzieher seinen Auftraggebern zufüge. Die Haftung des Staats für den durch die Zollbeamten zugefügten Schaden wird in der Vollversammlung bei Erörterung des Vereinszollgesetzes behandelt werden.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Kleinhandel faßte am 18. Oktober 1902 folgenden Beschluß: „Der Ausschuß des Deutschen Handelstags möge dahin wirken, daß Konkursmassenausverkäufe nur unter Mitwirkung des Konkursverwalters so bezeichnet werden dürfen, im übrigen aber zur Zeit von weiteren Vorschlägen absehen und die Kommission betr. Kleinhandel in späterer Zeit wieder mit der Frage der Ausverkäufe beschäftigen."

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 10. Mai 1904 an den preußischen Handelsminister in einer ausführlichen Eingabe die Bitte, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß in Zukunft beim Bezuge von Kalisalzen von dem Verkaufssyndikat der Kaliwerke jede Bevorzugung der Landwirtschaft unterbleibe und der Handel in jeder Richtung mit der Landwirtschaft gleichgestellt werde. Am 21. November 1904 brachte der Präsident auf die Nachricht hin, daß zwischen dem Kalisyndikat und den landwirtschaftlichen Genossenschaften Verhandlungen wegen des Bezuges von Kalisalzen stattfänden, in einer neuen Eingabe an den preußischen Handelsminister seine Eingabe vom 10. Mai in Erinnerung, indem er zugleich um einen Bescheid auf die Eingabe bat. Ein Bescheid ist noch nicht erfolgt.

Die Handelskammer zu Posen überreichte am 26. November 1904 namens der Vereinigung der amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens sieben von dieser Vereinigung beschlossene Anträge, welche durch Abänderungen des Gewerbesteuergesetzes, des Einkommensteuergesetzes, des Kommunalabgabengesetzes, des Reichsgesetzes betreffend die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, eine Schädigung des Handels durch Genossenschaften, namentlich landwirtschaftliche Genossenschaften, vorbeugen wollen; die Vereinigung wünschte, daß diese Anträge in der nächsten Vollversammlung des Deutschen Handelstages beraten würden. Der Präsident des Deutschen Handelstags teilte jedoch der Handelskammer zu Posen am 7. Januar 1905 mit, daß es sich nicht empfehle, Anträge von solcher Tragweite wie die der Vereinigung der amtlichen Handelsvertretungen Posens oder Westpreußens, bei denen es sich nicht nur um landwirtschaftliche Genossenschaften, sondern um Genossenschaften überhaupt handle, auf die Tagesordnung der Vollversammlung zu setzen, ohne daß vorher eine Verhandlung des Ausschusses über sie stattgefunden habe; da sich der Ausschuß des Deutschen Handelstags an sich noch mit den von der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Kleinhandel zum Genossenschaftswesen gefaßten Beschlüssen (vergl. Nr. 98) zu beschäftigen habe, empfehle es sich, diese Beschlüsse und die neuen Anträge der Vereinigung amtlicher Handelsvertretungen Posens und Westpreußens zusammen zu erledigen.

Die 31. Vollsitzung des Deutschen Handelstags fand am 15. und 16. Februar 1905 statt. Es wurden in dieser Versammlung, in der wir durch unsern Vorsitzenden vertreten waren, folgende Resolutionen gefaßt:

1. Zu den Handelsverträgen.

Seit Jahren haben Industrie und Handel mit Spannung darauf gewartet, ob es gelingen würde, mit Belgien, Italien, Österreich-Ungarn, Rumänien, Rußland, der Schweiz und Serbien neue Handelsverträge abzuschließen. Beinahe haben diejenigen Recht behalten, die dies mit Rücksicht auf die Ausgestaltung, die der deutsche Zolltarif durch das Gesetz vom 25. Dezember 1902 erhalten hat, für unmöglich erklärten. Wenn schließlich doch mit großer Mühe das Werk zustande gekommen ist, so entspricht das Ergebnis nicht den Forderungen, die man an gute Handelsverträge stellen muß, und gibt dem Deutschen Handelstag Veranlassung, seine lebhafte Unzufriedenheit zu äußern.

Daß überhaupt neue Handelsverträge geschlossen wurden, ist gewiß in der Absicht, die Interessen von Industrie und Handel zu fördern, geschehen. Für die Ausgestaltung der Verträge sind aber diese

Interessen zurückgesetzt worden hinter dem Streben, die deutschen Zölle auf landwirtschaftliche Erzeugnisse so hoch wie möglich zu halten. Dies Streben ist die Ursache für den schlechten Ausfall der Handelsverträge, und seine Durchführung schädigt Industrie und Handel in doppelter Weise, indem nicht nur das Ausland uns Zollermäßigungen, die es uns sonst gewährt haben würde, vorenthält, sondern auch die Versorgung des Inlandes erschwert wird, der Lebensunterhalt und die Produktionsbedingungen eine Verteuerung erfahren.

Allerdings ist in den allgemeinen Bestimmungen der Verträge manche Verbesserung erzielt, und auch die Ermäßigung einer Reihe von fremden Zollsätzen ist als Erleichterung unserer Ausfuhr anzuerkennen. Indessen bleiben in jenen Bestimmungen noch viele Wünsche unerfüllt, und das Hauptergebnis ist, daß unsere Ausfuhr für einen jährlichen Betrag von Hunderten von Millionen Mark mit erhöhten, zum Teil stark erhöhten Zollsätzen belastet wird. Der Deutsche Handelstag hegt große Sorge, daß trotz aller Rührigkeit und allem Fleiß, die Industrie und Handel sicher aufwenden werden, um die Ungunst der neuen Verhältnisse zu überwinden, es doch in vielen Fällen nicht gelingen wird, die deutsche Ausfuhr auf der bisherigen Höhe zu erhalten. Sollte sich hieraus für erhebliche Teile der Industrie die Notwendigkeit ergeben, noch mehr als schon jetzt im Ausland eigene Betriebsstätten zu errichten, so würde dies zu einer dauernden und empfindlichen Schädigung des Nationalwohlstandes führen.

Wenn sich gleichwohl der Deutsche Handelstag für die Annahme der neuen Handelsverträge durch den Reichstag ausspricht, so geschieht es lediglich deshalb, weil die Verträge wenigstens einem Teil des Verkehrs mit den sieben Vertragsstaaten für zwölf Jahre eine sichere Unterlage bieten und die ernste Gefahr besteht, daß ihre Ablehnung eine noch weiter gehende Verschlechterung der Verhältnisse zur Folge haben würde.

Für die demnächst mit anderen als den genannten Staaten anzustrebenden Handelsverträge, die als Tarifverträge mit gegenseitiger Gewährung der Meistbegünstigung abzuschließen sind, müssen Industrie und Handel verlangen, daß ihre Interessen besser als bisher gewahrt werden.

2. Zum staatlichen Schleppbetrieb auf den Wasserstraßen.

Der Deutsche Handelstag spricht sein Bedauern darüber aus, daß in den preußischen Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom Haus der Abgeordneten im

Einverständnis mit der Regierung die Bestimmung aufgenommen ist, daß auf dem Kanale vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippekanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtsstraßen staatlicher Schleppbetrieb einzurichten ist, Privaten die mechanische Schlepperei untersagt wird und Schiffe mit eigener Kraft nur mit besonderer Genehmigung fahren dürfen.

Gegen solchen Staatsbetrieb und solches Staatsmonopol spricht das von der Regierung selbst anerkannte Bedenken, daß eine unerwünschte Erweiterung staatlicher Tätigkeit dadurch herbeigeführt wird, ohne daß eine zwingende Notwendigkeit es gebietet.

Für den Fall, daß der Entwurf Gesetz wird und die bezeichneten Wasserstraßen zur Ausführung gelangen, ist zur Verhütung oder Milderung der vom Beschluß des Abgeordnetenhauses befürchteten üblen Folgen zu fordern, daß:

1. das Schleppmonopol nicht zu einem vollständigen Betriebsmonopol führt,
2. das Monopol sich nicht auf andere Wasserstraßen ausdehnt,
3. die Genehmigung zum Befahren der dem Schleppmonopol unterworfenen Wasserstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft erteilt wird, sofern nicht besondere Gründe entgegenstehen,
4. die Schleppgebühren nicht nach fiskalischen Gesichtspunkten oder solchen einer einseitigen Interessenpolitik, sondern lediglich darnach bemessen werden, daß sie eine angemessene Verzinsung und Tilgung der für den Schleppdienst gemachten Aufwendungen ergeben.

3. Zu den Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen.

Nach der Reichsverfassung dürfen auf natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Dasselbe ist für die Elbe in einem Vertrage mit Österreich festgesetzt, und für den Rhein und seine Nebenflüsse verbietet die zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preußen vereinbarte Rheinschiffahrtsakte die Erhebung von Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründen.

Mit diesen Bestimmungen steht der Beschluß des preußischen Abgeordnetenhauses in Widerspruch, daß auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen Schiffahrtsabgaben zu erheben sind, deren Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Ver-

tiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat. Für die auf Elbe und Rhein bezüglichen Verträge, die nur mit Zustimmung aller beteiligten Staaten geändert werden können, ergibt sich der Widerspruch unmittelbar aus ihrem Wortlaut; für die Reichsverfassung folgt er aus dem Umstande, daß Flüsse nicht durch Regulierung zu künstlichen Wasserstraßen werden.

Der Deusche Handelstag spricht sich dagegen aus, daß in Preußen Maßregeln getroffen werden, die den Bestimmungen der Reichsverfassung und der Staatsverträge zuwiderlaufen; er erklärt sich aber auch dagegen, daß diese Bestimmungen, wie von der preußischen Regierung in Erwägung gezogen ist, geändert werden, um die Erhebung von Schiffahrtsabgaben in weiterem Umfang als bisher zu gestatten.

Unter der Abgabenfreiheit hat sich die Schiffahrt auf den deutschen Flüssen und mit ihr die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit und Wohlfahrt in großartiger Weise entwickelt. Diese Entwickelung würde durch die Erhebung von Schiffahrtsabgaben eine Schädigung erleiden, und es würde insbesondere als eine Verletzung wohlerworbener Rechte und eine harte Belastung empfunden werden, wenn auch die in der Vergangenheit vorbehaltlos auf die Flüsse verwendeten Kosten durch Abgaben gedeckt werden sollten.

4. Zum gerichtlichen Zwangsvergleich außerhalb des Konkurses.

In bezug auf die Einführung eines gerichtlichen Zwangsvergleichs außerhalb des Konkurses stellt der Deutsche Handelstag unter Vorbehalt der Stellungnahme zu Einzelbestimmungen folgende Leitsätze auf:

1. Ein Verfahren, welches im Falle der Überschuldung einen gerichtlichen Zwangsvergleich außerhalb des Konkurses und zur Abwendung des Konkurses ermöglicht, ist trotz der Vorzüge der deutschen Konkursordnung ein dringendes Bedürfnis,

a) um durch ein billiges, beschleunigtes Verfahren und durch Vermeidung der erzwungenen Realisierung der Masse die durch den Konkurs regelmäßig eintretenden erheblichen Verluste der Gläubiger zu verringern,

b) um den Schuldner ohne Benachteilung der Gläubiger in seiner wirtschaftlichen Existenz zu erhalten,

c) um einer Schädigung des reellen Handels durch das Angebot der Masse zu Schleuderpreisen — Konkursausverkäufe u. dergl. mehr — vorzubeugen.

2. Das Verfahren zur Herbeiführung eines gerichtlichen Zwangsvergleichs außerhalb des Konkurses ist vom Gericht zu eröffnen und in kürzester Frist durchzuführen.

Dem darauf bezüglichen Antrage des Gemeinschuldners ist beizufügen:

a) ein Verzeichnis der Gläubiger,

b) ein Vermögensverzeichnis,

c) ein bestimmter Vergleichsvorschlag mit der Angabe, in welcher Weise die Erfüllung des Angebots gesichert werden soll.

Der Vergleichsvorschlag muß, falls die zurückgesetzten Gläubiger nicht ausdrücklich einwilligen, allen nicht bevorrechtigten Gläubigern gleiche Rechte gewähren.

Der Zwangsvergleich bedarf der gerichtlichen Bestätigung.

3. Um einer unredlichen Inanspruchnahme des Zwangsvergleichs und einer Schädigung der Gläubiger durch Hinausschiebung eines darauf bezüglichen Antrags vorzubeugen, ist das Verfahren nicht zuzulassen und ein geschlossener Zwangsvergleich nicht zu bestätigen,

a) wenn einer der Fälle der §§ 239, 240, 241 der Konkursordnung vorliegt,

b) wenn das Gericht die Überzeugung gewinnt, daß die Überschuldung oder der Vergleichsvorschlag auf ein unredliches Verhalten des Gemeinschuldners zurückzuführen ist oder einzelne Gläubiger in unlauterer Weise begünstigt werden sollen,

c) wenn der Gemeinschuldner durch unredliches oder leichtsinniges Verhalten den Antrag auf Einleitung des Verfahrens über Gebühr verzögert hat,

d) wenn der Gemeinschuldner den Gläubigern nicht eine Mindestquote ihrer Forderungen (50 %) gewährt.

4. Der Gemeinschuldner behält bei Eröffnung des Verfahrens die Verwaltung und Verfügung über die Masse unter der Aufsicht des Gerichts und den von diesem im einzelnen Falle anzuordnenden Sicherungsmaßregeln. Neue Verpflichtungen dürfen von ihm nur mit Zustimmung des Gerichts, eines von ihm bestellten Verwalters oder Gläubigerausschusses eingegangen werden.

5. Falls der Vergleichsvorschlag abgelehnt oder die Bestätigung rechtskräftig versagt wird, ist sofort der Konkurs zu eröffnen. Der Tag der Eröffnung des Zwangsvergleichsverfahrens gilt als Tag der Konkurseröffnung.

In bezug auf schwebende Prozesse, Arreste und Zwangsvollstreckungen hat die Eröffnung des Zwangsvergleichsverfahrens die Wirkung der Konkurseröffnung.

6. Die weitere Ausgestaltung des Verfahrens wird sich zweckmäßig an die Vorschriften der Konkursordnung unter Berücksichtigung

des Zwecks und der gebotenen Beschleunigung des Verfahrens, sowie der im Auslande gemachten Erfahrungen anlehnen.

5. Zum Vereinszollgesetz.

Mit Befriedigung hat der Deutsche Handelstag Kenntnis davon genommen, daß das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 neubearbeitet werden soll, um eine Anpassung an die heutigen Verkehrsverhältnisse und Erleichterungen und Vereinfachungen herbeizuführen. Er erwartet, daß die von seinem Ausschuß am 13. Dezember 1904 beschlossenen Anträge eine angemessene Beachtung erfahren, und tritt namentlich für folgende Forderungen ein:

Anwendung des Zolltarifs.

1. Das zur richtigen Anwendung des Zolltarifs dienende Amtliche Warenverzeichnis soll nur als erläuternde Anweisung des Bundesrates gelten; der Einwand, daß es dem Zolltarif widerspreche, soll zulässig sein (zu § 12 Satz 1).

2. Die gemäß § 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 zu erteilenden amtlichen Auskünfte über Zolltarifsätze sollen ebenso bindende Kraft erhalten wie diejenigen Auskünfte, die gemäß dem Bundesratsbeschluß vom 20. Januar 1898 erteilt werden (zu § 12).

3. Beschwerden über die Anwendung des Tarifs im einzelnen Falle sind in letzter Instanz von einer Reichs-Zentralstelle mit der notwendigen Schnelligkeit nach Anhörung von Sachverständigen zu entscheiden (zu § 12 Satz 2).

Verfahren bei Zolländerungen.

4. Für Waren, die auf Grund von Lieferungsverträgen eingeführt werden, die vor Verkündigung einer Erhöhung des Zollsatzes unter der Voraussetzung des früheren Satzes eingegangen sind und nach der Natur des Geschäfts oder der Waren erst nach Inkrafttreten der Erhöhung erledigt werden können, ist der Zoll nach dem früheren Satz zu entrichten (zu § 9 Abs. 2).

5. Für Waren, die aus Niederlagen (§ 97 ff.) in den freien Verkehr eingeführt werden, ist der Zoll nach den Tarifsätzen und Vorschriften, die am Tage ihrer Aufnahme in die Niederlage gültig waren, zu entrichten, sofern inzwischen die Tarifsätze oder Vorschriften zuungunsten des Niederlegers geändert sind und seit der Änderung eine angemessene Frist nicht überschritten ist (zu § 9 Abs. 2).

Zollbefreiungen.

6. Kraft Gesetzes soll Zollbefreiung eintreten im Meß- und Marktverkehr sowohl für diejenigen Waren, die erst aus-, dann wieder

eingeführt, wie für diejenigen, die erst ein-, dann wieder ausgeführt werden; Voraussetzung ist, daß kein Zweifel darüber besteht, daß dieselben Waren aus- und ein- oder ein- und ausgehen (zu § 112).

7. Dasselbe soll mit gewissen Beschränkungen auch sonst für Retourwaren gelten (zu §§ 113, 114).

8. Wegen der Überweisung des Rechts der Gewährung des zollfreien Veredelungsverkehrs an eine Reichsbehörde ist an den Beschluß der Vollversammlung des Deutschen Handelstags vom 24. März 1904 zu erinnern (zu § 115).

9. Die Kontrollen für Retourwaren und im Veredelungsverkehr sind zu erleichtern und zu vereinfachen (zu §§ 113—115).

10. Die Zollrückvergütung ist nach der Richtung zu regeln, daß einer Reichsbehörde das Recht zur Genehmigung gegeben wird.

Strafbestimmungen.

11. Dem Angeklagten sollen nur diejenigen Tatumstände zur Belastung gereichen, die er bei Begehung der Tat gekannt hat; auch in Bezug auf die subjektiven Momente ist ihm die Schuld nachzuweisen (zu § 137).

12. Für Defraudation ist die Strafe der Konfiskation zu beseitigen (zu §§ 135, 154).

Haftung der Zollverwaltung.

13. Die Niederlageverwaltung soll in derselben Weise haften wie gemäß dem Handelsgesetzbuch der Lagerhalter; die Haftung soll nach der Aufnahme der Ware in die Niederlage eintreten, auch wenn die amtliche Bescheinigung über die Aufnahme noch nicht erteilt worden ist (zu § 102 Abs. 1).

14. Für Verlust oder Beschädigung der Waren, die sich in den von der Eisenbahnverwaltung gestellten, für die zollamtliche Abfertigung und die einstweilige Niederlegung bestimmten Räumen befinden, soll entweder die Eisenbahn- oder die Zollverwaltung haften (zu § 59).

15. Der Staat soll in allen Teilen des Deutschen Reiches für den durch die Zollbeamten zugefügten Schaden haften.

6. Zur Bevorzugung der Landwirte durch die Proviantämter.

Die den staatlichen Behörden obliegende Pflicht, die Angehörigen der verschiedenen Berufsstände gleichmäßig zu behandeln, wird dadurch verletzt, daß beim Einkauf der Proviantämter die Landwirte gegenüber den Händlern bevorzugt werden.

Die Bevorzugung besteht hauptsächlich darin, daß vielfach die Proviantämter grundsätzlich von Händlern überhaupt nicht kaufen,

solange sie von Landwirten kaufen können, und die Ware von den Landwirten an deren Ort abnehmen und zu der niedrigen Fracht des Militärtarifs beziehen, die gleiche Vergünstigung jedoch den Händlern versagen.

Solche Zurücksetzung des Handels ist um so weniger angezeigt, als der Staat im Falle der Not in hohem Maße auf seine Mitwirkung angewiesen ist und das Interesse der Gesamtheit geschädigt wird, wenn die Behörden das Streben, so gut und so billig wie möglich zu kaufen, zugunsten anderer Gesichtspunkte vernachlässigen.

Der Deutsche Handelstag spricht daher die Forderung aus, daß die Bevorzugung der Landwirte durch die Proviantämter beseitigt werde.

Haftung des Staates für Schäden, die der Gerichtsvollzieher seinen Auftraggebern zufügt.

Unter dem 17. November übersandten wir dem Deutschen Handelstag folgendes Schreiben:

„Wiederholt ist es im Laufe der letzten Jahre in unsrer Gegend vorgekommen, daß Gerichtsvollzieher in Ausübung ihres Amtes ihre Auftraggeber geschädigt haben, ohne daß es diesen gelungen wäre, Ersatz zu erhalten, denn wenn auch der Gerichtsvollzieher für eigenes Verschulden und das seiner Gehilfen haftet, so ist es doch klar, daß seine Vermögenslage schon sehr schlecht sein muß, wenn er sich zu Delikten hinreißen läßt. Die Kaution von 600 Mk. ist in diesen Fällen, da es sich dann meist um umfangreiche Verpflichtungen handelt, bedeutungslos. Abhilfe könnte nur dadurch geschaffen werden, daß der Staat für die Schädigungen, die der Gerichtsvollzieher seinen Auftraggebern verursacht, die Verantwortlichkeit übernimmt.

Die Gründe für die Übernahme der Haftung durch den Staat werden durch die neue Gerichtsvollzieherordnung verstärkt, da durch diese jedem Gerichtsvollzieher ein bestimmter Bezirk zugewiesen und damit den Auftraggebern die Möglichkeit genommen ist, denjenigen zu wählen, zu dem er besonderes Vertrauen hat. Verschiedene deutsche Staaten haften bereits heute für den von ihren Beamten in Ausübung der diesen anvertrauten öffentlichen Gewalt zugefügten Schaden, so z. B. Bayern, Württemberg, Baden, Hessen, gewohnheitsrechtlich auch Sachsen (Plenck, Erläuterung z. E. G. d. B. G. B. Anmerk. zu Art. 77). In Preußen ist dies jedoch nur im Gebiet der Rheinprovinz der Fall.

Wir bitten daher den Deutschen Handelstag ergebenst, dahin wirken zu wollen, daß auch in Preußen allgemein der Staat diese

Haftung übernimmt, zum mindesten aber für diejenigen Schäden, die der Gerichtsvollzieher seinen Auftraggebern zufügt."

Prozeßkosten-Erstattung an Ausländer.

Die Handelskammer zu Leipzig richtete am 15. Juni folgendes Schreiben an den Deutschen Handelstag:

„Schon bei verschiedenen Gelegenheiten ist von den am Geschäfte im Auslande beteiligten Firmen darüber Klage geführt worden, daß bei dem größten Teile der außerdeutschen Staaten das Prozeßverfahren oft ein außerordentlich schwieriges sei. Es ist eine bekannte Tatsache, daß deutsche Kaufleute nicht selten von der Verfolgung ihrer Ansprüche gegenüber ausländischen Firmen von vornherein Abstand nehmen, teils weil das Verfahren im allgemeinen zu langwierig und umständlich ist, teils weil die erforderlichen Kosten in keinem Verhältnis zu dem einzuklagenden Anspruch stehen. Diese Klagen sind besonders neuerdings bei der Erörterung des Abschlusses neuer Handelsverträge wieder lebhaft zutage getreten; in erster Linie sind es die ausländischen Bestimmungen über die Erstattung und Verteilung der Prozeßkosten, die mit unserm Rechtsempfinden in erheblichen Widerspruch stehen und dem deutschen Kaufmann, der gezwungen ist, im Auslande Prozeß zu führen, Verpflichtungen auferlegen, die der Ausländer in Deutschland bei einer eventuellen Prozeßführung nicht in gleicher Weise zu tragen hat.

Während die deutsche Zivilprozeßordnung in ihren § 91 ff. den durchaus gerechten Grundsatz verfolgt, daß der obsiegende Kläger nicht nur frei von Gerichtskosten bleibt, sondern auch die Erstattung der aufgewendeten Auslagen usw. verlangen kann, enthalten die ausländischen Prozeßordnungen vielfach Bestimmungen, die dem Kläger trotz seines Obsiegens eine beträchtliche Kostenpflicht auferlegen und damit sein im Prozeßwege zur Geltendmachung gebrachtes Recht ganz oder teilweise illusorisch machen.

So fallen in Ungarn die im Prozeßverfahren erwachsenen ziemlich hohen außergerichtlichen Kosten dem Auftraggeber auf alle Fälle zur Last.

In der Schweiz hat der Gegner auch im Falle des vollständigen Obsiegens des Klägers nur eine sogenannte Prozeßentschädigung zu leisten, die in ihrer Höhe meist weit unter dem dem Kläger wirklich erwachsenden Kostenbetrag liegt. Aber auch diese geringe Entschädigung fällt vollkommen weg, wenn nicht in vollem Umfange nach der vom Kläger geltend gemachten Klageforderung erkannt wird.

Nach österreichischem Recht werden die unumgänglich notwendigen Korrespondenzkosten dem unterliegenden Beklagten gleichfalls nicht in

Rechnung gestellt, so daß sie der klagende Teil in ihrer nicht unbedeutenden Höhe stets selbst zu tragen hat.

Die russischen Gesetze schreiben zwar vor, daß der unterliegende Gegner je nach Höhe des Streitobjektes und nach den durchlaufenden Instanzen auch das mindestens ungefähr 10 % der Klagesumme betragende Rechtsanwaltshonorar zu erstatten hat, indessen ist doch die Rechtsanwaltstaxe bedeutend geringer, als das Honorar des Rechtsanwalts in Wirklichkeit ausmacht. Überdies werden in Rußland, soweit die Gerichtskosten in Frage kommen, dieselben im Handelsgerichtsverfahren (mit Ausnahme der Wechselforderungen) überhaupt nicht ersetzt, vielmehr hat die Partei Anspruch auf Ersatz ihrer Kosten nur im Zivilgerichtsverfahren.

In den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika findet eine Erstattung der für den Ausländer unbedingt notwendigen Anwaltskosten überhaupt nicht statt, wozu noch tritt, daß dieselben, entsprechend den dort herrschenden teueren Lebensverhältnissen, meist verhältnismäßig viel höher als in Deutschland sind.

Ähnliche Verhältnisse liegen bezüglich der Kostenfrage in Frankreich, England und in Belgien vor.

Es steht hiernach jedenfalls fest, daß dem Ausländer in Deutschland im allgemeinen die Geltendmachung seiner Forderungen bedeutend leichter wird, als umgekehrt dem Deutschen die Verfolgung seiner Rechte im Auslande. Man darf wohl sagen, daß dieses Verhältnis dem Deutschen von vornherein im internationalen Wettbewerb in eine nachteilige Stellung bringt.

Es erscheint daher dringend geboten, diesen Verhältnissen nach Möglichkeit zu begegnen, was sich jedenfalls durch entsprechende Gegenmaßregeln wohl am ehesten erreichen lassen dürfte.

Wir richten daher an den Vorstand des Deutschen Handelstags das Ersuchen, beim Reichs-Justizamt den Antrag stellen zu wollen,

> daß in Rechtsstreitigkeiten vor deutschen Gerichten an den obsiegenden Gegner eine Kostenerstattung nur dann stattfindet, wenn der Staat, dem der betreffende Ausländer angehört, eine Kostenerstattungspflicht in gleichem Umfange wie die deutsche Zivilprozeßordnung anerkennt.

Gleichzeitig bitten wir, die übrigen deutschen Handelskammern zur Äußerung über die angeregte Frage aufzufordern."

Von diesem Schreiben gab der Präsident des Deutschen Handelstags dessen Mitgliedern Kenntnis mit der Bitte um Äußerung, worauf wir nachstehendes erwiderten:

„So bedauerlich es ist, daß ausländische Prozeßordnungen vielfach Bestimmungen enthalten, die dem Kläger trotz seines Obsiegens eine beträchtliche Kostenpflicht auferlegen, so vermögen wir doch dem Antrage der Leipziger Handelskammer nicht zuzustimmen. Wie die Antragstellerin selbst anerkennt, ist es ein Gebot der Gerechtigkeit, daß die obsiegende Partei die regulären Prozeßkosten erstattet bekommt, und es wäre daher ein Rückschritt, wollte man diesen Grundsatz in einzelnen Fällen aufgeben, um damit einen Druck auf den Staat des betreffenden Ausländers auszuüben. Dazu kommt noch, daß wir uns von dem beantragten Vorgehen nicht den geringsten Ersatz versprechen, denn nach den bisherigen Erfahrungen haben solche Verschärfungen, die einen anderen Staat nötigen sollten, seine Einrichtungen zu verbessern, meist, soweit sie nicht ganz wirkungslos waren, das Gegenteil herbeigeführt.

Dagegen wird es wohl möglich sein, bei einem oder dem anderen Staate auf diplomatischem Wege Erfolge zu erzielen, und es wäre gewiß der Deutsche Handelstag die geeignete Stelle, ein solches Vorgehen bei den zuständigen Behörden zu beantragen. Dabei würde es wohl nötig sein, die Verhältnisse bezüglich der Prozeßkostenerstattung in den einzelnen Staaten genau darzulegen, und diese Darlegungen müßten dann in Interessentenkreisen die weiteste Verbreitung erhalten, wodurch allein schon viel Gutes gestiftet würde, denn vielfach erwachsen dem im Auslande prozeßführenden deutschen Kaufmann dadurch Nachteile, daß er die dort bestehenden Vorschriften, deren Innehaltung ihm wenigstens einen Teil der Prozeßkosten sichern würde, nicht kennt."

Einschränkung der Normalmarktorte.

Auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten hatten wir uns zu folgendem, an die Oberpräsidenten gerichteten Erlaß des Herrn Ministers des Innern zu äußern:

„In weiteren Kreisen der landwirtschaftlichen Bevölkerung ist der Wunsch nach einer Verminderung der gemäß Anweisung vom 27. September 1893 — I A 8466 — festgesetzten Normalmarktorte hervorgetreten. Die beteiligten Landwirte empfinden es als eine Schädigung ihrer Interessen, daß amtliche Preisnotierungen für Getreide, Kartoffeln, Stroh und Heu vielfach noch an Orten stattfinden, in denen diese Artikel infolge Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und anderer Umstände tatsächlich nicht mehr oder nur in geringen Mengen und Qualitäten gehandelt werden. So hat auch die schlesische Landwirtschaftskammer den Antrag gestellt, eine Reihe kleinerer Marktorte, deren Notierungen keine genügende Zahl effektiver Verkäufe von

landwirtschaftlichen Produkten zugrunde liegt, aus dem amtlichen Verzeichnis auszuschalten. Ew. Exzellenz ersuche ich ergebenst, Sich nach Anhörung der Landwirtschaftskammer und der für den Getreidehandel in Betracht kommenden kaufmännischen Vertretungen gefälligst darüber zu äußern, ob und inwieweit eine Einschränkung der zurzeit in der dortigen Provinz bestehenden Normalmarktorte nach den landwirtschaftlichen und sonst zu berücksichtigenden Verhältnissen für angängig und gerechtfertigt zu erachten ist. Eventuell wird auch zu erwägen sein, ob außer den besonders bemängelten Preisnotierungen für Getreide, Kartoffeln, Stroh und Heu noch andere Notierungen an den betreffenden Orten in Wegfall zu bringen sein möchten."

Unser Bericht lautete:

„Ew. Hochwohlgeboren erwidern wir gehorsamst, daß wir eine Verminderung der in unserm Bezirke bestehenden Normalmarktorte nicht befürworten können. Die Hauptmarktorte Thorn und Kulm müssen ja ohne Zweifel bestehen bleiben, aber es liegt auch im Interesse von Landwirtschaft und Handel, daß auch in Strasburg, Löbau und Neumark die Marktpreisnotierungen in der bisherigen Weise beibehalten werden. Die Beschickung dieser Märkte hat in dem letzten Jahrzehnt nach unsern Ermittelungen nicht abgenommen, und den dortigen Notierungen liegen stets eine genügende Zahl effektiver Verkäufe zugrunde. Die Notierungen entsprechen auch nach Ansicht der Sachverständigen der wirklichen Marktlage. So lange aber diese Notierungen bestehen, werden die Kaufleute bestrebt sein, der Konjunktur entsprechend, die höchsten Preise zu zahlen, um den Produzenten einen guten Absatzmarkt zu schaffen und zu erhalten. Aber auch im Interesse des Handels liegen diese Notierungen, da sie die Produzenten zu möglichst reichlicher Beschickung des Marktortes veranlassen.

Wir bitten daher Ew. Hochwohlgeboren gehorsamst, Sich für die Beibehaltung der in unserm Bezirke bestehenden Normalmarktorte hochgeneigtest aussprechen zu wollen."

Diebstähle an der Uferbahn.

Unter dem 27. Februar schrieben wir, wie folgt, an den Magistrat zu Thorn:

„Von Jahr zu Jahr mehren sich die Klagen über Diebstähle an der Uferbahn, wobei es sich namentlich um Beraubung der dort ankommenden Kohlensendungen handelt. Die Kohlen werden entweder direkt aus den Eisenbahnwagen gestohlen oder beim Umladen in die Fuhrwerke, und zwar sind es nicht etwa Gelegenheitsdiebe, die ver-

einzelt solche Beraubungen vornehmen, sondern es bestehen vollkommen organisierte Diebesbanden, die allem Anschein nach mit einem Teil der Arbeiter und Kutscher unter einer Decke stecken. Welche beträchtlichen Mengen entwendet werden, erhellt aus einer Beschwerde, die uns seitens der Thorner Elektrizitätswerke zugegangen ist und wonach ihnen allein in 14 Tagen 8797 kg Kohlen gestohlen worden sein sollen. Trotzdem die Diebstähle meist am hellen Tage ausgeführt werden, wovon man sich beim Vorübergehen leicht überzeugen kann, scheint es den Sicherheitsorganen nicht möglich zu sein, diesem Treiben Einhalt zu tun; auch hört man selten davon, daß einmal ein Mitglied dieser Diebesbande zur Verantwortung gezogen würde.

In noch unverschämterer Weise, als beim Kohlendiebstahl, geht man beim Diebstahl der Borke vor, die man von den auf dem Auswaschplatze lagernden Stämmen ebenfalls am hellen Tage abtrennt und von dort unbehelligt wegfährt. Wenn die Besitzer versuchen, die Diebe, meistens Kinder, zu vertreiben, so mißlingt dies stets, da diese, von einem Orte vertrieben, sofort ihr Werk an einer anderen Stelle wieder beginnen. Bei der Entwendung der Borke liegt nun nicht nur Diebstahl vor, sondern auch Sachbeschädigung, denn einmal bildet die Borke ein sehr wertvolles Brennmaterial, sodann schützt sie auch das darunterliegende Holz, das nach dem Abreißen der Borke leicht rissig und daher entwertet wird.

Die Unsicherheit des Eigentums erstreckt sich aber nicht nur auf die am Ufer lagernden Güter, sondern auch auf die auf der Weichsel schwimmenden, gehört es doch leider nicht zu den Seltenheiten, daß Schiffer Kleie, die ihnen zur Verfrachtung übergeben ist, aus dem Kahne verkaufen. Auch diese rechtswidrigen Verkäufe werden mit großer Dreistigkeit ausgeführt; auch wird häufig Holz, das von den hier ankommenden Traften stammt, von Nichteigentümern am Ufer verkauft. Da die bisher bestehende Überwachung die Diebstähle und Veruntreuungen nicht verhindern konnte, so bitten wir den Magistrat ergebenst, dahin zu wirken, daß eine schärfere Bewachung des Ufers eintrete. Wenn man erst schärfer vorgehen und von Zeit zu Zeit ein warnendes Exempel statuieren wird, so werden die Diebe, die sich jetzt, aus ihrer Dreistigkeit zu schließen, ganz sicher wähnen, dadurch eingeschüchtert werden. Ferner müßten die Namen derjenigen Kutscher und Arbeiter, die den Dieben den Raub durch Hinwerfen der Kohlen erleichtern, notiert und den sie beschäftigenden Firmen mitgeteilt werden. Etwas von Nutzen würde es auch sein, wenn man an der Uferbahn für bessere Beleuchtung

sorgen würde, wenn auch natürlich eine energischere Überwachung immer die Hauptsache bleiben wird."

Gleichzeitig wandten wir uns an die Eisenbahn-Verkehrsinspektion mit der Bitte, für die Uferbahn bestimmte Kohlensendungen nicht am Abend dorthin überführen zu lassen, sondern erst mit dem Morgenzuge. Darauf erhielten wir von dem Inspektionsvorstand folgende Antwort:

„Unter Bezugnahme auf das gefällige Schreiben vom 28. 2. 05. Nr. 495 teile ich ergebenst mit, daß die in Frage kommenden Dienststellen von mir angewiesen sind, alle für die Uferbahn bestimmten Kohlensendungen nicht des Abends, sondern erst am nächsten Tage mit dem Morgenzuge dahin zu überführen. Dies ist auch bisher geschehen! Sollten die Kohlenwagen ausnahmsweise während der Nachtzeit daselbst beladen stehen bleiben, so ist dieser Umstand nur auf die teilweise Nichtentladung durch die Empfänger zurückzuführen."

Holzankäufe der Ansiedlungskommission.

Dem Herrn Oberpräsidenten in Danzig übersandten wir unter dem 17. Januar 1905 nachstehende Eingabe:

„Ew. Exzellenz beehrten wir uns im Dezember v. J. gemeinschaftlich mit den Handelsvertretungen zu Bromberg, Danzig, Graudenz und Posen die Schädigungen darzulegen, die dem Handel durch die enge Verbindung der Ansiedlungskommission mit der Aktiengesellschaft Zentraldarlehnskasse für Deutschland, Filiale Posen, erwachsen. Heute sehen wir uns veranlaßt, auf neue Schädigungen hinzuweisen, die durch das Vorgehen der Ansiedlungskommission dieses Mal der Industrie zugefügt werden und zwar den Holzschneidemühlen der Kreise Briesen und Strasburg. Es handelt sich dabei um den Ankauf des Bauholzes für Ansiedlerbauten.

Nach einer von 6 Inhabern dortiger Schneidemühlen unterzeichneten, uns kürzlich zugegangenen Eingabe soll die fiskalische Gutsverwaltung Gollub von ihrer vorgesetzten Behörde, der Königlichen Ansiedelungskommission in Posen, angewiesen worden sein, den direkten Einkauf der benötigten Nutzhölzer bei den dortigen Königlichen Oberförstereien vorzunehmen, und zwar habe es den Anschein, als ob jedes Quantum zu jedem Preise ohne Rücksicht auf die sonst erschienenen Käufer erworben werden solle. Dies habe die an und für sich schon recht hohen Holzpreise in den letzten Verkaufsterminen ganz enorm in die Höhe getrieben, in einzelnen Fällen sogar bis auf das Doppelte der Taxe. Der Beamte der fiskalischen Gutsverwaltung in Gollub soll auch erklärt haben, er habe den Auftrag, alles Holz anzukaufen, und würde, da er in diesem Jahre etwa 10000 fm brauche, zu jedem

Preise kaufen. Wir können von hier aus nicht feststellen, ob diese Äußerung wirklich gefallen ist; jedenfalls ist aber das Vorgehen der Gutsverwaltung bei den Holzankäufen derart, daß es die dortigen Schneidemühlen schwer schädigen muß. Nicht genug, daß diese durch den Aufkauf der Güter einen Teil ihrer bisherigen Kundschaft verloren haben, wird ihnen jetzt noch das benötigte Rohmaterial in einer Weise verteuert, die einen nutzbringenden Betrieb ausschließt. Freilich könnte man ihnen zum Vorwurf machen, daß sie durch das Mitbieten die Preise ja selbst in die Höhe getrieben hätten, wogegen aber doch einzuwenden ist, daß sie bei dem Standort ihrer Mühlen gezwungen sind, das Holz in den dortigen Waldungen zu kaufen, und sie sich daher nicht ohne Kampf verdrängen lassen können, wenn sie ihren Betrieb überhaupt aufrecht erhalten wollen.

Natürlich kann es auch nicht im Interesse der Ansiedler liegen, daß das für ihre Bauten angekaufte Material derart in die Höhe getrieben wird, und es erhellt daraus, daß diese Art des Holzankaufs für niemanden, abgesehen von der Forstverwaltung, von Nutzen ist, dagegen geeignet erscheint, die Existenz der dortigen Schneidemühlenindustrie zu untergraben und bedeutende Anlagekapitalien wertlos zu machen. Der Ruin der bestehenden Mühlen wird noch beschleunigt werden, wenn die bereits geäußerte Absicht der fiskalischen Gutsverwaltung, dort eine eigene Schneidemühle zu errichten, zur Ausführung gelangt. Dabei ist doch vorauszusehen, daß die von der Ansiedlungskommission errichtete Schneidemühle nur für eine Reihe von Jahren, nämlich so lange der Bau der Ansiedlungswohnungen dauert, bestehen bleiben wird, welche Zeit aber gerade ausreichend ist, wenigstens einen Teil der dortigen Schneidemühlen existenzunfähig zu machen, gewiß ein betrübendes Resultat, wenn man dazu noch bedenkt, wie schwer es fällt, neue industrielle Betriebe bei uns anzusiedeln. Große Kapitalien werden vernichtet, Arbeiter brotlos gemacht werden und das alles ohne irgendwelchen Nutzen, denn wie aus den Preistreibereien klar hervorgeht, würde die Ansiedlungskommission ihren Bedarf bei den Schneidemühlen mindestens zu den gleichen Preisen, voraussichtlich aber erheblich billiger decken, als es jetzt durch direkten Einkauf bei den Oberförstereien geschieht.

Es geht auch das Gerücht, daß die Forstverwaltung, um die Preistreiberei zu verhindern, der fiskalischen Gutsverwaltung in Gollub die benötigten Hölzer zum Taxpreise geben wolle. Auch hiergegen müßten wir protestieren, denn es handelt sich doch nicht um fiskalische Gebäude, sondern um private Bauten der Ansiedler, und es würde

im höchsten Grade unbillig sein, wollte man den dortigen Schneidemühlen, die bisher als Käufer des fiskalischen Holzes stets willkommen waren, das Material, auf das sie mindestens einen moralischen Anspruch haben, einfach wegzunehmen.

Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, hochgeneigtest dahin wirken zu wollen, daß die Königliche Ansiedlungskommission nicht nur von den direkten Holzeinkäufen, sondern auch von der Errichtung einer eigenen Schneidemühle absehe, damit die Holzindustrie in den Kreisen Briesen und Strasburg nicht noch weitere Schädigungen erfährt, zumal da das Vorgehen der Golluber Gutsverwaltung den Ansiedlern selbst zum Schaden gereichen muß. Es wäre doch vielmehr dringend zu wünschen, daß die Ansiedlungskommission die noch dazu fast ganz deutsche Schneidemühlenindustrie der genannten Kreise nach Kräften unterstütze, damit nicht, was auf der einen Seite dem Deutschtum gewonnen wird, ihm auf der andern Seite wieder verloren gehe."

Darauf ist uns unter dem 1. Mai nachstehender Bescheid zugegangen:

„Auf die Eingabe vom 17. Januar d. J. — J.-Nr. 79 — betreffend die Holzankäufe der Königlichen Ansiedlungskommission in Posen erwidere ich der Handelskammer ergebenst, daß ich die Ansiedlungskommission um eine Äußerung über das Vorgehen der Gutsverwaltung in Golau ersucht habe. Nach dieser Äußerung habe der fiskalische Gutsverwalter in Golau im November v. J. den Auftrag erhalten, etwa 500 fm Rundholz bei den öffentlichen Auktionen zu angemessenen Preisen zu erstehen. Im Februar d. J. habe er den weiteren Auftrag erhalten, noch etwa 200 fm anzukaufen. Diese Aufträge habe er ausgeführt. Mehr als 700 fm seien nicht gekauft. Daß der Gutsverwalter auch nur im Scherz die Äußerung getan habe, er sei beauftragt, 10000 fm zu kaufen, ist nach Ansicht der Ansiedlungskommission ausgeschlossen. Ob durch sein Eingreifen hier oder dort die Preise etwas erhöht seien, könne die Ansiedlungskommission nicht beurteilen. Jedenfalls seien die von ihm gebotenen und von der Ansiedlungskommission gezahlten Preise durchschnittlich durchaus angemessen. Sie ständen mit den in den Lizitationen der Oberförstereien Gollub und Drewenzwald, bei denen die Ansiedlungskommission nicht mitgeboten habe, erzielten Preisen durchaus im Einklang und seien niedriger, als die nach Informationen der Ansiedlungskommission in diesem Jahre in den Provinzen Posen und Ostpreußen gezahlten Preise. Auch stelle sich das in Golau gekaufte Holz, trotzdem es auf einer fremden Schneidemühle gegen Lohn geschnitten wird, noch immer um 10 Prozent

billiger, als das von den Schneidemühlen in Gollub zum Kauf angebotene Holz.

Im übrigen hat die Ansiedlungskommission von der Errichtung einer ansiedlungsfiskalischen Schneidemühle in Schloß Golau Abstand genommen."

Handelsgebräuche für den Holzhandel.

Nachdem die Bestrebungen, für den Holzhandel des Ostens einheitliche Handelsgebräuche zu schaffen, gescheitert waren, machte das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig den Versuch, eine solche Einheitlichkeit wenigstens für die an dem Weichselholzhandel beteiligten Handelsvertretungen herbeizuführen. Es fand denn auch am 2. November 1903 in Danzig eine von den Deputirten der Handelsvertretungen zu Danzig, Elbing, Graudenz, Thorn und Stettin besuchte Konferenz statt. Als Grundlage für die Beratungen lag ein Entwurf des Vorsteheramtes zu Danzig vor, der mit einigen Abänderungen angenommen worden. In unserer Sitzung vom 11. Oktober stimmten wir diesem Entwurf zu und fügten nur einen Zusatz lokaler Natur bei.

Verband der amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens.

Der Verband hielt am 10. Oktober 1904 eine Sitzung in Danzig, am 30. Januar 1905 eine Sitzung in Graudenz ab, wobei in der Hauptsache über geeignete Maßnahmen gegenüber den Schädigungen, die Handel und Industrie durch die Raiffeisengenossenschaften und deren enge Beziehungen zu der Ansiedlungskommission erleiden, beraten wurde.

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirkseisenbahnrat.

Im Jahre 1904 fand am 15. April eine außerordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats in Bromberg, am 13. Juni eine ordentliche Sitzung in Danzig und am 10. November eine ordentliche Sitzung in Königsberg statt. Auf der ersten wurden wir durch Herrn Stadtrat Dietrich, auf den beiden letzten durch Herrn Bankdirektor Asch vertreten. In der außerordentlichen Sitzung wurden nach Annahme des Regulativs Wahlen vorgenommen, und zwar wurde zunächst Herr Eisenbahndirektionspräsident Simson zum Vorsitzenden des Bezirkseisenbahnrats wiedergewählt und Herr Eisenbahndirektionspräsident Heinsius zum Stellvertreter neu gewählt. Sodann fand die Wahl der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Landeseisenbahnrats für die Jahre

1904, 1905 und 1906 und die Wahl der Mitglieder und Stellvertreter des ständigen Ausschusses statt. Unser Vertreter wurde dabei zum stellvertretenden Mitgliede des ständigen Ausschusses gewählt.

Für die Sitzung vom 13. Juni hatte unser Vertreter folgende Anträge eingebracht:

1. Der Bezirkseisenbahnrat wolle dafür eintreten, daß an den Zug 67, der von Inowrazlaw über Thorn fahrend abends 11^{48} in Marienburg ankommt, ein Anschluß nach Danzig geschaffen werde.

Begründung:

Die letzte gute Verbindung mit Danzig bildet für die Weichselstädtebahn der Zug 65, der bereits nachmittags 4^{13} von Thorn abgeht, denn der Zug 509, der 6^{33} abends von Thorn abgeht, wird, da er erst nachts 11^{57} in Danzig ankommt, nur im äußersten Notfalle benutzt. Durch die Einlegung des neuen Zuges 67 wäre aber eine bessere Verbindung mit Danzig leicht hergestellt, denn man brauchte den Zug 554, der jetzt 11^{35} von Dirschau nach Danzig geht, nur von Marienburg abgehen zu lassen, vielleicht 11^{55} damit er die Passagiere des Zuges 67 noch mitnehmen könnte.

2. Der Bezirkseisenbahnrat wolle die Eisenbahnverwaltung ersuchen den Zug 247, der jetzt 7^{28} abends von Thorn abgeht, so zu legen und zu führen, daß er in Dt. Eylau Anschluß an den 9^{10} nach Neumark abgehenden Zug 1136 erhält.

Begründung:

Durch diese Verlegung würde nicht nur der jetzt fehlende Anschluß für die Stationen der Strecke Dt. Eylau—Broddydamm geschaffen, sondern auch der Aufenthalt in Thorn für die 5^{23} aus Bromberg mit dem Zug 247 und 6^{24} aus Posen mit dem Zug 455 ankommenden Passagiere verkürzt. Freilich würde dadurch auch die Aufenthaltszeit für die mit dem Zug 248 nach Thorn kommenden Landleute, die zur Rückfahrt gern den Zug 247 benutzen wollen, verringert werden, doch wird diese Verkürzung nicht erheblich sein, wenn gemäß dem Antrage unter Ziffer 15 der Zug 248 früher in Thorn ankommt.

3. Der Bezirkseisenbahnrat wolle dafür eintreten, daß der Zug 802 der jetzt nur von Goßlershausen nach Graudenz geht, bereits von Lautenburg oder wenn möglich von Soldau abgelassen werde, und zwar so früh, daß er in Goßlershausen Anschluß nach Thorn und Insterburg erhält.

Begründung:

Der erste von Lautenburg abgehende Zug trifft 9^{47} in Goßlershausen ein. Man hat mit diesem Zuge wohl Anschluß nach Thorn, doch muß

man auf den Zug nach Graudenz 2 Stunden, auf den nach Insterburg 3 Stunden warten, während man bei Annahme des Antrages nach allen drei Richtungen guten Anschluß und noch dazu zu einer günstigen Zeit erhalten würde.

4. Der Bezirkseisenbahnrat wolle befürworten, daß der Zug 248, Insterburg—Bromberg, Anschluß in Bromberg an den dort $6^{\underline{25}}$ abends nach Schneidemühl abgehenden Zug 26 erhält.

Begründung:

Seit dem 1. Mai d. J. verkehrt auf der Strecke Königsberg—Berlin ein neuer Schnellzug Z. 6, der 2^{30} nachmittags von Königsberg abgeht und $11^{\underline{56}}$ abends in Berlin Schles. Bahnhof eintrifft. Von Bromberg kann diese Verbindung benutzt werden, da durch den Zug 26, der von Bromberg $6^{\underline{25}}$ abgeht und in Schneidemühl $7^{\underline{45}}$ eintrifft, ein Anschluß geschaffen worden ist. Leider aber fehlt Thorn und damit allen hinter Thorn liegenden Stationen ein Anschluß an diese günstige Verbindung mit Berlin, denn der aus Insterburg kommende Zug 248 gelangt erst $7^{\underline{01}}$ nach Bromberg. Den sehr langsam fahrenden Zug 248 könnte man aber leicht etwas beschleunigen und nötigenfalls auch etwas früher legen, sodaß er vielleicht $6^{\underline{20}}$ in Bromberg ankäme. Die dann erreichte neue Verbindung mit Berlin würde für Thorn und die weiter östlich gelegenen Stationen eine Lücke ausfüllen, denn zwischen mittags 12^{35} und abends $11^{\underline{00}}$ besteht jetzt keine Schnellzugverbindung mit Berlin. Man könnte dann gegen 5^{00} nach Beendigung der Geschäfte nach Berlin fahren und brauchte nicht, wie bei Benutzung des Abendzuges auf die Nachtruhe zu verzichten.

Die Versammlung vermochte dem Antrag 1 auf Durchführung des Zuges 67 bis Danzig nicht beizutreten. Zu Antrag 3 führte der Vertreter der Direktion Danzig aus, daß der erste Zug von Strasburg i. Wpr. früher bereits die gewünschte Lage gehabt habe, daß er indessen auf wiederholten Antrag der Beteiligten in die jetzige Lage gebracht worden sei, um in Graudenz einen Anschluß an den Schnellzug 63 nach Marienwerder und Danzig zu erreichen. Wenn dieser Zug (800) bereits in Lautenburg entspringen solle, dann würde man bereits gegen 4 Uhr morgens von da abfahren müssen; der erforderliche Gegenzug (813) würde gegen 2 Uhr nachts in Lautenburg eintreffen. Eine derartige Lage bedinge die Einrichtung des vollen Nachtdienstes und damit einen erheblichen Kostenaufwand, während auf eine einigermaßen zufriedenstellende Besetzung der Züge bei ihrer ungünstigen Lage in der Nachtzeit nicht gerechnet werden könne.

Wollte man dagegen einen neuen Zug von Lautenburg zum Anschluß an den um 7^{56} von Goßlershausen nach Graudenz fahrenden Zug 802 einrichten, dann würden die Züge 802 und 804 zwischen Lautenburg und Goßlershausen sehr nahe an einander liegen und auf der Strecke Strasburg—Goßlershausen würden drei Züge in je etwa Stundenabstand auf einander folgen.

Für eine derartige Zugvermehrung liege bei dem nicht erheblichen Personenverkehr auf dieser Strecke ein Bedürfnis in keiner Weise vor.

Über Antrag 2 wurde zugleich mit Antrag 4 verhandelt. Unser Vertreter beantragte, den um 5^{47} von Thorn nach Bromberg fahrenden Personenzug 248 um soviel früher zu legen und zu beschleunigen, daß in Bromberg ein Anschluß an den neuen Schnellzug 26 Bromberg—Schneidemühl (ab Bromberg $6^{\underline{25}}$) erreicht werde.

Eisenbahnseitig wird entgegnet, daß eine wesentliche Beschleunigung des Zuges nicht angängig sei, da er auf einem großen Teil seines Laufes schon jetzt mit 70 und 72,5 km Geschwindigkeit in der Stunde befördert werde, deren weitere Steigerung nicht angängig sei.

Außerdem habe der Zug in Insterburg, Gerdauen, Korschen, Rothfließ, Allenstein, Goßlershausen und Schönsee Anschlüsse aufzunehmen, die bei einer Früherlegung des Zuges verloren gehen würden. Auch habe die Warschau-Wiener Bahn gelegentlich der in Kopenhagen am 8. und 9. Juni mit ihr gepflogenen Verhandlungen erklärt, daß es ihr unmöglich sei, den Anschlußzug von Warschau früher heranzubringen. Herr Asch meint, daß die großen Aufenthalte in Alexandrowo und namentlich der in Ottlotschin für Paß- und Steuerzwecke nicht in vollem Umfange erforderlich seien und abgekürzt werden könnten.

Er würde indessen den Antrag auf Früherlegung des Zuges 248 Insterburg—Bromberg fallen lassen, wenn die Eisenbahnverwaltung in anderer Weise dafür Sorge tragen wolle, daß die Linie Insterburg—Thorn unmittelbare Anschlüsse an die neuen Schnellzüge 5 und 6 erhalte.

Hierfür spricht sich auch die Versammlung aus.

Bei Besprechung des Fahrplans bat unser Vertreter um Beschleunigung des von Bromberg um 4 Uhr 13 Minuten nachmittags nach Schönsee fahrenden gemischten Zuges 6811 und um Durchführung des zwischen Bromberg und Fordon verkehrenden Lokalzuges bis Culmsee.

Der Herr Vertreter der Direktion Bromberg entgegnet, daß der letztere Antrag den Bezirkseisenbahnrat bereits beschäftigt habe, daß aber die Verwaltung angesichts des mäßigen Personenverkehrs auf der

Strecke Bromberg—Culmsee eine Zugvermehrung nicht in Aussicht zu stellen vermöge. Was den Zug 6811 anlange, so gebe die Direktion zu, daß die Beförderung mit diesem Zuge keine angenehme sei; es solle in Erwägung gezogen werden, wie diesem Übelstande abgeholfen werden könne.

Auf der Tagesordnung der Sitzung vom 10. November stand folgender Antrag unseres Vertreters:

Der Bezirkseisenbahnrat wolle sich dafür aussprechen, daß bei freiwilliger Unterbrechung der Fahrt die Platzkarte ihre Gültigkeit nicht verlieren soll.

Begründung.

Die Platzkarte erfreut sich an sich schon einer ziemlichen Unbeliebtheit, und es wird daher von dem Reisepublikum um so unangenehmer empfunden, daß bei freiwilliger Unterbrechung der Fahrt wohl die Fahrkarte, nicht aber die Platzkarte ihre Gültigkeit behält. Für diese Anordnung liegt auch gar kein Grund vor; es erscheint vielmehr unbillig, daß der Reisende den Platz, den er für die gesamte Strecke bereits bezahlt hat, bei Unterbrechung der Fahrt nochmals bezahlen soll.

Dieser Antrag wurde von der Versammlung abgelehnt.

Auf die Anfrage unsres Vertreters wegen Anschluß für die Strecke Bromberg—Thorn an den Zug 26 in Bromberg und 6 in Schneidemühl wird eisenbahnseitig erwidert, daß die Früherlegung des Zuges 248 nicht möglich sei. Thorn habe bereits 3 sehr gute Verbindungen mit Berlin und würde für den neuen Zug keine ausreichende Benutzung liefern. Es könne daher das Bedürfnis nicht anerkannt werden.

Bahnhof Mocker.

Zur bahnpolizeilichen Prüfung des abgeänderten Bahnhofsprojektes Mocker fand am 21. Juli eine Verhandlung in Mocker statt, worüber nachstehendes Protokoll aufgenommen wurde:

„Nach eingehender Besprechung des Projekts beantragen:

1. Oberbürgermeister Kersten, Kommerzienrat Schwartz, Stadtrat Dietrich und Regierungs-Assessor Schäfer die Wiederherstellung des ursprünglichen Projekts mit schienenfreier Führung der Lindenstraße mit der Begründung, daß 1. der Verkehr von der Leibitscher Seite ein zu umfangreicher sei, um durch den Niveauübergang vom Empfangsgebäude bezw. Bahnhof beschränkt zu werden.

Daß 2. die geplante Lage des neuen Empfangsgebäudes, abgesehen von der Erschwerung des Verkehrs zu den Bahnsteigen, der Ausdehnung des Güterverkehrs an dieser Stelle hinderlich sein würde.

Eine Unter- oder Überführung im Zuge der Lindenstraße müsse mit Rücksicht auf die zu erwartende Steigerung des Verkehrs und infolge bevorstehender industrieller Neuanlagen in jedem Falle ausgeführt werden.

2. Die Vertreter der Handelskammer sprechen weiter den Wunsch aus, daß beim Grunderwerb möglichst darauf Rücksicht genommen werde, daß der Thorner Handelskammer zur Erbauung von Schuppen genügender Grund und Boden zur Verfügung gestellt werden kann.

3. Für den Fall der Ausführung der (östlichen) Unterführung der Ringchaussee, beantragt die Fortifikation eine lichte Höhe von $4^1/_2$ m, der Vertreter des Landrats schließt sich diesem Antrage an, hält für den öffentlichen Verkehr aber 4 m für genügend.

Die Vertreter des Regierungspräsidenten treten obigen Ausführungen bei.

Die Vertreter der Eisenbahndirektionen verbleiben auf ihrem im Protokoll vom 11. Dezember 1903 unter 2 vertretenen Standpunkt und halten gegebenenfalls eine Unterführung weiter westlich — deren Platz noch festzustellen sein würde — für ausreichend."

Ein neuer Termin fand am 21. Oktober statt mit nachstehendem Verlauf:

Nach eingehender Besprechung des neuaufgestellten Entwurfes beantragen:

1. die Vertreter der Stadt Thorn, des Landkreises Thorn und der Handelskammer Thorn, daß die sämtlichen Anrampungen bei der westlich des Bahnhofsgebäudes belegenen Unterführung statt, wie im Plane vorgesehen, im Steigungs-Verhältnisse 1 : 30 im Steigungs-Verhältnisse 1 : 40 angelegt werden. In Anbetracht der großen Lasten (bis zu 100 Zentnern) und des zu erwartenden lebhaften Verkehrs und mit Rücksicht darauf, daß es sich um eine verlorene Steigung handelt, sei eine Ermäßigung der Steigung unbedingt erforderlich, zumal auch bei den Kunststraßen im Kreise nur dort eine Steigung von 1 : 30 gewählt werden dürfe, wo es sich lediglich um eine einmalige Steigung handelt.

Die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion halten die Steigung von 1 : 30 für ausreichend, mit Rücksicht auf die in den Straßen der Stadt Thorn (namentlich zur Uferbahn und in der Kulmer Vorstadt) vorhandenen Steigungen.

Die Vertreter des Königlichen Regierungs-Präsidenten halten den Antrag für durchaus begründet.

2. Die Unterhaltung der bei der östlichen Wegeunterführung vorgesehenen Wegeverlegung wird die Eisenbahndirektion im Einvernehmen mit den zuständigen Militärbehörden regeln. Die Fortifikation wird der Eisenbahnverwaltung die Namen der zur Mitbenutzung des Weges (der Ringchaussee) Berechtigten mitteilen.

3. Der nördliche Seitenweg längs der verlegten Bache dient lediglich als Wirtschaftsweg für die anliegenden Interessenten, nicht als öffentlicher Weg. Herstellung und Unterhaltung liegen der Eisenbahnverwaltung ob.

4. Die Vertreter der Handelskammer wiederholen nochmals dringend ihren unter Ziffer 2 des Protokolls vom 21. Juli 1904 gestellten Antrag mit der Begründung, daß die auf dem Hauptbahnhofe Thorn der Handelskammer gehörigen Schuppen in der Hauptsache dem russischen Verkehre dienen und für diesen Zweck erhalten bleiben müssen; dagegen müsse für den rechtsseitigen Bahnverkehr neuer Lagerraum geschaffen werden, der die Errichtung von Schuppen mit Gleisbenutzung und Zufuhr für den Straßenfrachtverkehr im Umfange von etwa 1000 qm erforderlich mache.

5. Die bei dem Landrat des Landkreises Thorn eingegangenen Entschädigungsansprüche werden der Eisenbahn-Direktion von seiten des Regierungs-Präsidenten übersandt werden.

Im Anschluß an diese Termine richteten wir unter dem 31. Oktober folgendes Schreiben an die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Gelegentlich der landespolizeilichen Prüfung des Bahnprojekts Mocker ist von unseren Vertretern der Wunsch ausgesprochen worden, die Eisenbahnverwaltung möge beim Grunderwerbe darauf Rücksicht nehmen, daß der Thorner Handelskammer zur Erbauung von Schuppen genügender Grund und Boden zur Verfügung gestellt werden könne. Wir gestatten uns ergebenst, diese Bitte schriftlich zu wiederholen, und möchten dabei ausführen, daß ein Terrain von etwa 1000 qm wohl dem Bedürfnisse genügen würde. Der Platz müßte aber jedenfalls so gelegen sein, daß die darauf zu erbauenden Schuppen sowohl Anschluß an die Gleisanlagen als auch an den Zufuhrweg erhalten könnten.

In dem letzten Prüfungstermin ist von den Herrn Vertretern der Königlichen Eisenbahndirektion auch darauf hingewiesen worden, daß sich voraussichtlich die Überführungsgebühren für die jetzt bei Bahnhof Mocker vorhandenen Anschlußgleise nach Fertigstellung des neuen Projektes nicht unbeträchtlich, vielleicht um 40—50 Pf. für jeden Waggon steigern würden. Dies würde für die einzelnen Werte einen Mehraufwand von einigen Tausend Mark zur Folge haben, was um so

unbilliger wäre, als doch die in Frage kommenden Betriebe ihren Standort mit Rücksicht auf den jetzigen Bahnhof gewählt haben. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion dringend, von einer solchen Gebührenerhöhung abzusehen, da sonst gerade diejenigen Betriebe, die dem Bahnhof Mocker den Hauptverkehr zuführen, durch die Umgestaltung der Bahnhofsverhältnisse nicht nur keinen Nutzen, sondern direkten Schaden haben würden.

Schließlich ist auf dem Termin auch der Verkehr mit der Uferbahn zur Sprache gekommen. Darnach will die Eisenbahnverwaltung künftig alle für die Uferbahn bestimmten Wagen über Mocker gehen lassen, wogegen wir ja nichts einzuwenden hätten, wenn, was leider nicht beabsichtigt zu sein scheint, für die vom Hauptbahnhof kommenden und dorthin gehenden Wagen die Strecke Stadtbahnhof—Mocker außer Anrechnung bliebe. Wir haben ja schon in früheren Jahren wiederholt darum gebeten, daß für die aus der Richtung Culmsee kommenden Wagen die zweimalige Überführung über die Weichselbrücke bei der Fracht nicht angerechnet werden möchte und sind zuletzt unter dem 5. Mai d. J. von der Königlichen Eisenbahndirektion dahin beschieden worden, daß dieser Frage erst dann näher getreten werden würde, wenn man die bevorstehende Umänderung der Bahnhofsanlage in Mocker übersehen könne. Sollte nun, wie wir befürchten müssen, die Strecke Stadtbahnhof —Mocker doch für den Verkehr zwischen Hauptbahnhof und Uferbahn zur Anrechnung kommen, so befänden wir uns in einer viel schlechteren Lage als früher, da der Verkehr zwischen Uferbahn und Hauptbahnhof viel größer ist und bleiben wird, als der zwischen Uferbahn und Bahnhof Mocker. Wir bitten die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst und dringend, eine solche Verkehrserschwerung nicht eintreten zu lassen. Es wird sich doch auch vielleicht vermeiden lassen, daß die Wagen vom Hauptbahnhof bis nach Mocker mitgenommen werden. Man könnte sie ja auf dem Stadtbahnhofe abhängen und sie dann von dem von Mocker kommenden Uferbahnzuge mitnehmen lassen. Sollte dies aber aus Betriebsrücksichten nicht durchführbar sein, so bitten wir, jedenfalls die ohne Nutzen zurückgelegte Strecke Stadtbahnhof—Bahnhof Mocker nicht in Anrechnung zu bringen."

Hierauf erwiderte die Direktion unter dem 24. Dezember:

„Wir sind zurzeit nicht in der Lage, zu den von Ihnen gestellten Anträgen Stellung zu nehmen, da das Projekt des neuen Bahnhofs Mocker noch nicht genehmigt ist und die einzelnen Entfernungen, welche für die Tarifbildung maßgebend sind, noch nicht feststehen.

Sobald wir im Besitz dieser Unterlagen sind, werden wir Ihren Anträgen näher treten und Ihnen seiner Zeit Nachricht zukommen lassen."

Die Unzulänglichkeit der Güterabfertigungsstelle in Mocker gab uns Mitte Dezember Veranlassung, die Eisenbahnverkehrsinspektion um Vermehrung des Abfertigungspersonals und Erweiterung der Bodenräume zu bitten, worauf uns Anfang März mitgeteilt wurde, es seien Maßnahmen getroffen, durch die sich eine schnellere Abfertigung des Publikums in Mocker ermöglichen lassen werde, insbesondere sei ein Arbeiter auf dem Güterboden mehr angestellt worden. Von baulichen Veränderungen müsse man jedoch mit Rücksicht auf den geplanten Umbau des Bahnhofs Mocker für jetzt absehen.

Weiterführung der Strecke Kulm-Unislaw bei Thorn, Bau eines neuen Bahnhofs bei Mocker und Errichtung einer neuen Weichselbrücke bei Thorn.

Dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten übersandten wir unter dem 15. Juli folgende Eingabe:

„Ew. Exzellenz übersandten wir unter dem 10. Mai 1899 eine Eingabe, worin wir um den Bau eines neuen Bahnhofs auf dem rechten Weichselufer bei Thorn und die Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke baten. Veranlassung zu diesem Antrage gab uns die ungüstige Lage unserer Bahnhöfe, die für die weitere Entwickelung von Handel und Industrie der Stadt Thorn in hohem Grade hinderlich ist. Wir hofften dabei um so mehr auf die Annahme unseres Antrages, als wir dadurch hinweisen konnten, daß seitens der Staatsregierung eine gewisse moralische Verpflichtung vorliegt, den Bahnhof auf dem rechten Weichselufer zu bauen, denn dieser war bereits Ende der 60er Jahre beschlossen und wurde nur durch den Widerstand der Militärverwaltung, die die Errichtung der Eisenbahnbrücke an der jetzigen Stelle durchsetzte, unmöglich.

Mußten wir immerhin darauf gefaßt sein, daß angesichts der nicht unbeträchtlichen Kosten des Projekts seine Durchführung auf Widerstand stoßen würde, so glaubten wir doch, daß dieser Widerstand zu überwinden sein müsse, da durch die beantragte Umgestaltung für Thorn völlig befriedigende Bahnhofsverhältnisse geschaffen worden wären und die bestehenden Zustände unmöglich bleiben können. So günstig die Lage Thorns an mehreren sich kreuzenden Bahnen erscheint, kann doch die volle Wirkung dieser Lage nur dann eintreten, wenn die Bahnhöfe leicht zugänglich sind und die Zu- und Abfuhr der Güter mit möglichst geringen Kosten bewerkstelligt werden kann.

Leider hat unser Projekt die erwartete Zustimmung nicht gefunden, und dies liegt, soweit uns bekannt ist, nicht daran, daß es seine Zwecke nicht erfüllt haben würde, als vielmehr an den großen Kosten, die man für Thorn nicht aufwenden will. Wenn wir nun auch mit Bedauern auf die Erfolglosigkeit unseres Bemühens blicken müssen, so kann es doch nicht unsere Aufgabe sein, an einem Projekte festzuhalten, das nach Ew. Exzellenz endgültiger Entscheidung aussichtslos geworden ist, zumal da es sich ja nicht um eine völlige Abweisung unserer Wünsche handelt, sondern um ein anderes Projekt, das den Verkehrswünschen ebenfalls gerecht werden will.

Die Schaffung eines großen, leistungsfähigen Bahnhofs anstelle des ganz unzulänglichen, jetzt bestehenden Bahnhofs Mocker muß ja jedenfalls mit Freuden begrüßt werden, um so mehr, als dadurch auch die Strecke Thorn—Insterburg in Mocker eine Station erhält, was einem langgehegten Wunsche dieser Gemeinde entspricht. Der neue Bahnhof wird ja auch nicht nur für Mocker, sondern ebenfalls für Thorn von weittragender, verkehrfördernder Bedeutung sein. Bei seiner Lage wird es stets möglich sein, ihn nach Bedarf weiter auszudehnen, und man wird ferner die günstige Gelegenheit, industrielle Betriebe in seiner Nähe zu errichten, nicht unbeachtet lassen. Es wäre nun aber auch dringend zu wünschen, daß diese, so viele Vorteile versprechende Anlage, für die ja nach Ew. Exzellenz Erklärung die Mittel bereitstehen, recht bald zur Ausführung käme. Wir bitten Ew. Exzellenz daher ganz gehorsamst, anordnen zu wollen, daß dieser Bahnhof mit möglichster Beschleunigung hergestellt werde. Wir dürfen dabei wohl auch die Hoffnung aussprechen, daß gleichzeitig mit dem Bahnhof auch die von Ew. Exzellenz in Aussicht gestellte Bahn Thorn-Unislaw, deren Wichtigkeit für unseren Bezirk wir ja in wiederholten Eingaben betont haben, in Angriff genommen werde.

So wichtig und vorteilhaft aber auch der neue Bahnhof Mocker für unseren Verkehr sein wird, so wird doch nach wie vor Thorn mit einem großen Teil seines Verkehrs auf den Hauptbahnhof angewiesen bleiben. Hier aber bildet der drei Kilometer lange Umweg über die Eisenbahnbrücke ein großes Hemmnis für eine gute Fortentwickelung, sodaß ein näherer und bequemerer Zugang dringend notwendig ist, und dieser läßt sich auf keinem anderen Wege herstellen, als durch den Bau einer neuen Brücke, die den Bahnhof direkt mit der Stadt verbindet. Dadurch würde der Weg um etwa zwei Kilometer kürzer werden, und die dann erreichte größere Zugänglichkeit des Hauptbahnhofs müßte Handel und Verkehr beleben, aber auch der Militär- und der Eisenbahnverwaltung

mannigfache Vorteile bieten. Dann würde auch der Sperrung der Eisenbahnbrücke durch Legung eines zweiten Gleises kein Hindernis mehr in dem Wege stehen. Die Deputation, die Anfang dieses Jahres die Ehre hatte, von Ew. Exzellenz empfangen zu werden, hat ja nun die Gewißheit mitgenommen, daß Ew. Exzellenz dem Bau dieser Brücke sehr symphatisch gegenüberstehen und ihm möglichste Förderung angedeihen lassen wollen. Wir haben diese gute Nachricht mit großer Freude vernommen und können Ew. Exzellenz nicht dringend genug bitten, auch hierüber tunlichst bald eine Entscheidung hochgeneigtest herbeiführen zu wollen.

Gerade jetzt, wo Thorn alles aufbietet, in der Stadt selbst Verkehrsverbesserungen vorzunehmen, jetzt, wo der Bau des Holzhafens begonnen werden soll, würde es von ungeheurer Tragweite für das ganze wirtschaftliche Leben in Thorn und Umgegend sein, wenn gleichzeitig auch die Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn verlängert, der neue Bahnhof Mocker erbaut und der Weg nach dem Hauptbahnhof durch Errichtung einer neuen Brücke wesentlich verkürzt werden würde. Eine solche Umgestaltung müßte auch fördernd auf das Deutschtum einwirken, denn es würden dadurch viele Erwerbtreibende aus dem Westen sich veranlaßt sehen, hier ihre Kapital- und Arbeitskraft fruchtbringend anzulegen, und auch die hier ansässigen Deutschen würden dann neue Hoffnung schöpfen und sich weitere Ziele setzen. Angesichts solcher im nationalen Interesse höchst segensreichen Wirkungen der angestrebten Verkehrsverbesserungen erhoffen wir von Ew. Exzellenz vertrauensvoll eine baldige günstige Entscheidung über die von uns vorgetragenen Wünsche."

Mit Befriedigung können wir feststellen, daß der Herr Minister durch Erlaß vom 20. Februar die Eisenbahndirektion zu Bromberg angewiesen hat, allgemeine Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von dem geplanten neuen Bahnhof bei Mocker nach Unislaw anzufertigen. Wir sind auch bereits aufgefordert worden, etwaige, die Linienführung usw. betreffende Wünsche zu äußern, was wir, wie folgt, getan haben:

„In unsern dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten übersandten Eingaben vom 15. Juni 1898 und 4. März 1901 haben wir auf Grund eingehender Ermittelungen dargelegt, welchen Umfang ungefähr der Güterverkehr auf der Bahn Unislaw—Thorn erreichen werde. Wir haben diesen Ausführungen nichts hinzuzusetzen, können jedoch unsern damaligen Vorschlag über die einzuschlagende Trace nicht aufrechterhalten. Damals beantragten wir, die Bahn so zu legen, daß sie im allgemeinen der Chaussee von Unislaw nach Thorn folge, und

wir waren auch nicht abgeneigt, dafür zu stimmen, daß die Bahn von Rosenberg aus nicht südwärts weitergeführt, sondern über Sängerau—Lulkau nach Lissomitz geleitet werde. Heute stehen wir auf dem Standpunkt, daß die von der Königlichen Eisenbahndirektion in Aussicht genommene Linienführung den allgemeinen Verkehrsinteressen am besten entspricht. Allerdings ist ja in den dortigen Schreiben unbestimmt gelassen, ob die Bahn nach Überschreitung der Chaussee Culmsee—Thorn südlich oder nördlich des Waldes weitergehen soll. Wir sind nun der Meinung, daß es sich empfiehlt, die Bahn am Südende des Lissomitzer Waldes entlang zu führen bis an die Chaussee Schönwalde—Rosenberg, wo sie dann nach Norden abbiegen würde. Bei Schönwalde wäre eine Haltestelle zu errichten, die nicht nur diesem Orte zugute käme, sondern in erster Linie es den Thornern ermöglichen würde, den beliebten Ausflugsort Barbarken und die umliegenden Wälder leicht zu erreichen. Da Barbarken gleichzeitig auch Wallfahrtsort ist, liegt doppelte Veranlassung vor, durch Heranführung der Bahn und Errichtung einer Haltestelle den Verkehr zu erleichtern und zu fördern. Bei der Durchquerung des Waldes würden auch die dort befindlichen reichen Kieslager aufgeschlossen werden, worauf wir ja bereits in unsrer Eingabe von 1898 hingewiesen haben.

Von Rosenberg aus würden wir eine Linienführung über Swierczynko—Koryt—Rüdigsheim—Siemon befürworten mit Einmündung der Bahn von Westen nach Station Unislaw, wie dies ja von der Königlichen Eisenbahndirektion vorgesehen ist. Trotz der Abschwenkung nach dem Westen würde es den Gütern Heimsoot, Eichenau, Wibsch und Griewe möglich sein, die neue Eisenbahn zu benutzen, während eine Reihe weiter westlich gelegener Güter und Ortschaften erst durch diese Tracierung den Vorteil einer Bahnverbindung erhalten würden. Für die Stadt Thorn wäre es von Wichtigkeit, daß das große Dorf Siemon eine Station erhält, da von dort aus sicherlich viele Bauern Thorn aufsuchen würden, um ihre Produkte zu verkaufen und gleichzeitig ihre Einkäufe vorzunehmen.

Im Anschluß hieran gestatten wir uns, noch einen Wunsch auszusprechen. Wir setzen als selbstverständlich voraus, daß nach Fertigstellung Thorn—Unislaw die Linie Thorn—Unislaw—Kulm durchgehende Züge erhält, bitten aber, diese Züge nicht von dem geplanten Bahnhof Mocker, sondern vom Thorner Hauptbahnhof abgehen zu lassen, da sonst der Personenverkehr nicht den erwarteten und erwünschten Aufschwung nehmen würde."

Nebenbahn Kruschwitz—Argenau.

Um Unterlagen für das Projekt einer Nebenbahn von Kruschwitz nach Argenau zu erhalten, hatte sich die Bromberger Eisenbahndirektion u. a. an den Herrn Landrat des Kreises Thorn gewandt, der auch uns um gutachtliche Äußerung bat. Wir schrieben darauf unter dem 8. April 1905.

„Indem wir in der Anlage das Schreiben der Bromberger Eisenbahndirektion mit verbindlichem Danke zurücksenden, bitten wir Ew. Hochwohlgeboren ergebenst, dafür einzutreten, daß die projektierte Nebenbahn von Kruschwitz aus in möglichst weitem Bogen bis an die südliche Ecke des Thorner Kreises herangeführt werde, um sie dann in die Eisenbahnlinie Hohensalza—Thorn vielleicht in der Nähe der Haltestelle Suchatowko einmünden zu lassen, und zwar derart, daß man zwischen Kruschwitz und Thorn durchgehende Züge einrichten kann. Ihre wahre Bedeutung erhält die Bahn eben erst als Eisenbahn Kruschwitz—Thorn, während dagegen die Einmündung bei Argenau, welche Stadt als Marktort doch keine große Bedeutung besitzt, von weit geringerem Nutzen für die durch die Bahn berührten Ortschaften sein würde, ganz abgesehen davon, daß alsdann der nördlich und östlich der Chaussee Argenau—Brudnia liegende Teil des Kreises Hohensalza und das Südende des Thorner Kreises unaufgeschlossen blieben. Aus dem Schreiben des Ortsvorstehers von Neugrabia geht ja hervor, daß trotz der jetzt bestehenden Verkehrsschwierigkeiten die zwischen Kruschwitz und Neugrabia liegenden Ortschaften einen nicht unerheblichen Güteraustausch mit Thorn unterhalten, wobei natürlich durch die Leitung dieses Verkehrs über Kruschwitz—Hohensalza außergewöhnlich hohe Unkosten entstehen, sodaß für diese Gegend die Erleichterung des Verkehrs mit Thorn die Hauptsache ist, und diese Erleichterung würde erreicht werden durch die von uns befürwortete Linienführung."

Kleinbahn Thorn—Scharnau.

Dem Magistrat zu Thorn schrieben wir unter dem 28. Februar:

„Wir bitten den Magistrat ergebenst und dringend, darauf hinzuwirken, daß die Kleinbahn Thorn—Scharnau nicht, wie es u. W. geplant war, über Weißhof nach Bahnhof Mocker geführt werde, sondern daß sie etwa beim Pilz ihre Endstation und gleichzeitig Verbindung mit der Uferbahn erhalte, denn nur dann wird sie ihrer Aufgabe, den Verkehr zwischen der Niederung und der Stadt Thorn zu beleben, in vollem Umfange gerecht werden können, während dies bei der jetzt projektierten Linienführung mit Mocker als Endstation unmöglich wäre. Richtete man auch, wie dies wohl beabsichtigt ist,

bei der Ulanenkaserne eine Haltestelle ein, so blieben die ankommenden Passagiere ebenso wie auf Bahnhof Mocker an der Peripherie der Stadt und hätten noch über 2 km bis zum altstädtischen Markte, ihrem Hauptziel, zurückzulegen. Es ist schon bedauerlich genug, daß die bestehenden Bahnhöfe für die Stadt so ungünstig liegen, weshalb man die Gelegenheit nicht versäumen darf, wenigstens diesen einen Bahnhof unmittelbar bei der Stadt zu erbauen. Schwierigkeiten stehen aber einem solchen Plane nicht entgegen, denn leicht ließe sich die Bahn von Grünhof aus am südlichen Rande des Ziegeleiparkes und des Ziegeleiwäldchens entlang, am Winterhafen vorbeiführen und die Endstation beim Pilz errichten, von wo aus man eine Verbindung mit den Gleisanlagen der Uferbahn bequem herstellen könnte. Man braucht nicht zu befürchten, daß die städtischen Anlagen durch diese Linienführung irgendwie beeinträchtigt werden, wohl aber wird man den Bahnbau erheblich billiger ausführen können, da die Bahn dann nicht nur $1^1/_2$ km kürzer werden wird, sondern sich auch die Kosten für den Landerwerb bedeutend vermindern müssen, ginge doch dann die Trace vom Grünhof aus fast ausschließlich über städtisches Terrain.

Käme so der Bahnhof fast in das Herz der Stadt zu liegen, so müßte dies unbedingt belebend auf den Verkehr zwischen Stadt und Niederung einwirken; auch werden diejenigen, die viel am Holzhafen zu tun haben, eher geneigt sein, ihren Wohnsitz in Thorn zu nehmen, wenn eine bequeme Bahnverbindung vorhanden ist. Eine kleine Unbequemlichkeit entsteht allerdings für diejenigen Reisenden, die über Thorn hinausfahren, doch werden dies immer nur wenige sein, die ja vom Pilz aus bis zum Stadtbahnhof die elektrische Straßenbahn benutzen könnten, während das Reisegepäck über die Uferbahn befördert werden müßte. Wegen Übernahme des Reisegepäcks und der Stückgüter ist natürlich zwischen Staatsbahn und Kleinbahn ein Abkommen zu treffen.

Nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Güterverkehr wird aber bei der befürworteten Linienführung gewinnen, und es wird ferner für die Anwohner der Kleinbahn von Nutzen sein, daß durch Einführung der Niederungsbahn in die Uferbahn der Güterumschlag vom und zum Wasser erleichtert wird.

Da übrigens dann die Schienengleise dicht am Winterhafen vorübergehen werden, so wäre wohl in Erwägung zu ziehen, ob man nicht den Winterhafen, wie wir dies schon früher stets befürwortet haben, zu einem Handelshafen umgestalten sollte. Nötigenfalls böte die Ausbaggerung des an den Winterhafen stoßenden Teils der toten

Weichsel die Möglichkeit, gute, sichere Ladeplätze zu schaffen, die dann, namentlich wenn man dort auch die nötigen Speicher erbaut, dazu beitragen würden, den Güterumschlag bei Thorn zu befördern und zu verbilligen. Eine Herabminderung der Umschlagspesen ist aber bei der scharfen Konkurrenz der Nachbarstädte Bromberg und Graudenz dringend notwendig, wenn wir nicht den Verlust eines Teils unseres Umschlagsverkehrs beklagen wollen. Wir bitten daher den Magistrat ergebenst, auch diesen Vorschlag in wohlwollende Erwägung zu ziehen."

Eisenbahnprojekt Osterode—Löbau—Gilgenburg—Neidenburg.

Eine Eingabe des Magistrats zu Löbau unterstützten wir unter dem 26. November wie folgt:

„Ew. Exzellenz ist unter dem 22. April d. J. eine Petition des Magistrats zu Löbau zugegangen, worin der Bau einer Eisenbahn von Osterode nach Löbau und von Löbau über Gilgenburg nach Neidenburg erbeten wird. Wir gestatten uns, an Ew. Exzellenz die gehorsame und dringende Bitte zu richten, den Wunsch der Stadt Löbau zu berücksichtigen, da damit nicht nur die Stadt Löbau selbst die langersehnte und durchaus notwendige Verkehrsverbesserung erhielte, sondern auch das innerhalb der Bahnstrecken Osterode—Dt. Eylau—Soldau—Hohenstein—Osterode liegende Gebiet am vorteilhaftesten erschlossen werden würde. Die Strecke Ortelsburg—Neidenburg verlangt je eine Fortsetzung nach dem Westen, und diese würde naturgemäß über die Stadt Gilgenburg nach Löbau zu führen sein, und zur Erschließung der wirtschaftlich besonders wertvollen Nordostecke würde die Verbindung Löbau—Osterode das Gegebene sein, wie dies ja auch von der Stadt Osterode bis vor kurzem gewünscht wurde. Die Bedenken, die diese jetzt gegen eine Verbindung beider Städte hegen soll, daß nämlich ihr von Löbau ein Teil des Verkehrs entzogen werden und ein unerwünschter Zuzug polnischer Elemente stattfinden würde, sind doch ganz und gar nicht stichhaltig, wie denn überhaupt die gegen den Antrag der Stadt Löbau zu Tage tretenden Bestrebungen, die neuen Bahnlinien nur zugunsten ostpreußischer Gemeinden zu bauen, durchaus unberechtigt sind. Es kann doch unmöglich verlangt werden, daß beim Bau neuer Bahnlinien nur die Kreisstädte eine Verbindung mit ihren Kreiseingesessenen erhalten, andere Städte aber, besonders wenn sie einer anderen Provinz angehören, grundsätzlich ausgeschlossen werden, denn es handelt sich nicht um Kreis- oder Provinz-, sondern um Staatsbahnen, bei denen das Interesse der Allgemeinheit im Vordergrund steht, und dies spricht entschieden für den Antrag Löbau.

Es ist aber auch für die Stadt Löbau eine Existenzfrage, daß die in Aussicht genommenen Bahnen ihrem Antrage entsprechend geführt werden. Stiefmütterlich genug ist die Stadt bisher bei den Bahnbauten behandelt worden und nur mit Mühe und Opfern hat sie es erreicht, daß sie überhaupt, wenn auch nur durch eine Sackbahn, an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. Jetzt eröffnen sich nun Aussichten auf Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und wieder versucht man, der Stadt diese Hoffnung, und damit überhaupt die Hoffnung auf eine gedeihliche wirtschaftliche Weiterentwickelung zu rauben, denn die Erschließung der fraglichen Landesteile nach dem heutigen Antrage von Osterode würde der Stadt Löbau nicht nur keinen Vorteil gewähren, sondern ihr auch noch einen Teil des Verkehrs entziehen, den sich die Löbauer Gewerbetreibenden durch ihre Rührigkeit zu erhalten gewußt haben. Gerade diese Rührigkeit würde aber, falls man die Eisenbahn dem Löbauer Antrage gemäß baute, den verschlossenen Teilen zugute kommen.

Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, verfügen zu wollen, daß die Kosten für den Bau der Eisenbahnlinien Osterode—Löbau und Löbau—Gilgenburg—Neidenburg in den Etat eingesetzt werden."

Detarifierung von österreichischem Petroleum.

Im Februar 1900 hatten wir den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten, dem österreichischen Petroleum die gleichen Frachtvorteile, wie dem russischen zu gewähren. Diesem Antrage ist jedoch nicht entsprochen worden, weshalb wir uns veranlaßt sahen, unter dem 10. Januar folgende Eingabe dem Herrn Minister zu übersenden:

„Ew. Exzellenz bitten wir gehorsamst, verfügen zu wollen, daß österreichisches Petroleum auf den preußischen Bahnen zu den gleichen Frachtsätzen gefahren werde, wie das russische, damit dadurch die den freien Handel bedrückende Übermacht der Standard Oil Company gebrochen werden kann. Die Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaften suchen, namentlich durch Einführung des Straßentankwagen-Betriebes, die noch unabhängigen Petroleumhändler mehr und mehr zu verdrängen, und es ist dieses ihnen auch in unserm Bezirke schon zum großen Teil gelungen und wird ihnen ganz gelingen, wenn nicht durch Herabsetzung der Frachten für galizisches Petroleum eine aussichtsvolle Konkurrenz geschaffen wird.

Das russische Petroleum kann schon seiner minderwertigen Qualität halber schwer gegen das amerikanische ausgespielt werden; auch hat es den Anschein, als ob zwischen dem Standard Oil Company und den russischen Gesellschaften Abmachungen beständen, die einen ener-

gischen Wettbewerb verhindern. Dagegen wird aus Galizien jetzt Petroleum exportiert, das wegen seiner dem amerikanischen vollkommen gleichwertigen Beschaffenheit wohl geeignet wäre, den Wettbewerb aufzunehmen und damit die Unabhängigkeit des deutschen Petroleumhandels wieder herzustellen.

Wir haben bereits unter dem 5. Februar 1900 an den Herrn Amtsvorgänger Ew. Exzellenz die Bitte gerichtet, das österreichische Petroleum dem russischen tarifarisch gleichzustellen. Dem Antrag ist nicht entsprochen worden, und wenn wir es bisher unterließen, von neuem vorstellig zu werden, so lag dies daran, daß von glaubwürdiger Seite berichtet worden war, zwischen den galizischen Petroleumgesellschaften und der Standard Oil Company sei es zu einem Einvernehmen gekommen Inzwischen hat es sich herausgestellt, daß diese Gerüchte nicht zutreffend waren, und daß vielmehr die galizischen Petroleum-Gesellschaften eifrig bemüht sind, im Kampfe gegen den amerikanischen Öltrust ihre Überproduktion auf dem deutschen Markte abzusetzen, wie dies ja auch aus dem zunehmenden Import an österreichischem Petroleum hervorgeht. Es wurden nämlich aus Österreich eingeführt

1901	1902	1903	1904 (bis Ende November)
44000,	168000,	356000,	375000 dz Petroleum.

Dieser Import könnte noch erheblich gesteigert werden, wenn dem österreichischen Öl dieselben Frachtvorteile gewährt würden, wie dem russischen. Dann würde auch in unserem Bezirk galizisches Petroleum dem amerikanischen gegenüber konkurrenzfähig werden, da dann die Fracht für den dz um etwa 1,50 Mark vermindert werden würde. Damit wäre aber die Unabhängigkeit unseres Petroleumhandels wieder hergestellt und auch die Lage derjenigen Händler, die noch weiter von der amerikanischen Standard Oil Company beziehen, bedeutend gebessert. Ferner wären aber auch die Konsumenten sicher vor Nachteilen, die ihnen aus einer Monopolstellung der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaften erwachsen könnten.

Wir bitten deshalb Ew. Exzellenz gehorsamst, möglichst bald die von uns beantragte Detarifierung verfügen zu wollen".

Ausnahmetarif für Futtermittel.

Auf Einladung der Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg waren am 15. August in Bromberg Vertreter der Handelskammern Bromberg, Graudenz, Posen und Thorn und des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig zu einer Besprechung zusammengetreten. Hier wurde u. a. auch über den Notstandstarif für Futtermittel verhandelt, dessen Ausführungsbestimmungen zwar nicht dem Wortlaut nach, aber

tatsächlich den Handel fast völlig ausschalteten. Es wurde beschlossen, uns zu beauftragen, schleunigst eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten, in welcher die aus der Maßnahme für Handel und Landwirtschaft erwachsenden Schädigungen dargelegt werden sollten. Diese Eingabe, die den übrigen Körperschaften zur Unterstützung übersandt wurde, lautete:

„Von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin als geschäftsführender Verwaltung ist unter dem 28. Juli mit Gültigkeit vom 1. August ein Ausnahmetarif für Futtermittel veröffentlicht worden. Da sein Geltungsbereich Schlesien und einen Teil der Provinz Posen umfaßt, Landesteile, die zu den Hauptabsatzgebieten unseres Futtermittelhandels gehören, so haben wir ein Interesse daran, daß der Tarif unserem Handel keine Nachteile bringt.

Der offenbare Zweck des Tarifs ist die Verbilligung der Futtermittel für die genannten Notstandsbezirke, und dieser Zweck würde zweifellos erreicht werden, wenn für alle dorthin gehenden Futtermittelsendungen der Ausnahmetarif zur Anwendung käme. Der Verkaufspreis, den der an den Notstandsbezirken ansässige Händler nimmt, setzt sich, wie überall, zusammen aus dem Einkaufspreis, der Fracht und dem üblichen Gewinne. Wird die Fracht ermäßigt, so kann der Händler diese Ermäßigung nicht für sich einstecken und den üblichen Gewinn erhöhen, weil er dann gegenüber allen denjenigen Konkurrenten, die sich mit dem normalen Gewinne begnügen, zurückstehen und bald aus dem Geschäft verdrängt werden würde. Die Konkurrenz sorgt also mit Sicherheit dafür, daß die Frachtermäßigung im letzten Ende dem Konsumenten zu Gute kommt. Es wäre ja auch sonst überhaupt nicht zu verstehen, daß die Eisenbahnverwaltung, wie sie dies doch häufig tut, Frachtherabsetzungen anordnet, denn jedenfalls hat es sich der Handel bisher nicht einbilden können, daß solche Ermäßigungen seinetwegen geschehen, sondern man hat mit Recht angenommen, daß sie eine entsprechende Verbilligung der zu befördernden Waren zur Folge haben würden.

Wie bereits in früheren Fällen hat man es in dem Ausnahmetarif vom 28. Juli vorgezogen, diesen einfachen Weg zu verlassen und wenn man dieses Mal auch nicht den Handel grundsätzlich ausgeschlossen hat, so hat man doch seine Mitwirkung durch die unter Ziffer III des Tarifs verzeichneten Anwendungsbedingungen derartig erschwert, daß der Tarif in einer ganzen Reihe von Fällen überhaupt nicht zur Geltung kommen wird.

Zunächst soll der Tarif nur Geltung haben, wenn die schließlichen Empfänger Landwirte sind und die Futtermittel im eigenen Betriebe verwenden. Da es sich um Linderung der Futternot handelt, könnten wir eine solche Einschränkung verstehen, wenn die in dem Tarif angeführten Futtermittel auch noch zu anderen Zwecken Verwendung finden könnten. Dies ist aber nicht der Fall, vielmehr kann man die verzeichneten Waren einzig und allein als Viehfutter gebrauchen, und der einzige Ersatz der Einschränkung ist, daß diejenigen Viehbesitzer, die keinen landwirtschaftlichen Betrieb haben, von der Wohltat des Tarifs ausgeschlossen werden. Dies ist aber u. E. im höchsten Grade unbillig, denn unter der Futternot leiden diese Viehbesitzer doch mindestens ebenso wie die Landwirte, die doch noch immer einen Teil des Futters aus ihrem Betrieb entnehmen können, während die übrigen Viehbesitzer ihre Futtermittel sämtlich ankaufen müssen.

Damit nun diese u. E. durchaus ungerechte Ausschließung auch wirklich zur Durchführung gelange und ja kein städtischer Viehbesitzer ebenso billige Futtermittel wie der Landwirt erhalte, sind Anwendungsbedingungen erlassen worden, die an Umständlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen, deren Erfüllung aber zum Teil unmöglich sein wird. Am einfachsten liegt die Sache noch, wenn die ganze Wagenladung schließlich für einen einzigen Landwirt bestimmt ist. Aber auch hier geht es nicht ohne umständliche Formalitäten ab, denn wenn der Empfänger zwar Landwirt ist, in dem Frachtbrief aber nicht als solcher bezeichnet wurde, so ist erst eine Bescheinigung des Kreislandrats, der Ortspolizeibehörde oder der Landwirtschaftskammer darüber beizubringen, daß er den landwirtschaftlichen Betrieb selbst ausübt und die in dem vorgelegten Frachtbriefe bezeichneten Waren im eigenen Betriebe verwenden werde. Dieselbe Bescheinigung ist nötig, wenn die Sendung zunächst an einen Nichtlandwirt geht, dieser aber die Aushändigung des Frachtbriefes und der Sendung an einen Landwirt verfügt. Es kann darnach beinahe als ein Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung angesehen werden, daß keine behördliche Bescheinigung beizubringen ist, wenn der Frachtbrief an einen Landwirt oder eine landwirtschaftliche Verwaltung gerichtet ist und den Zusatz enthält „zum Verbrauche im eigenen landwirtschaftlichen Betriebe des Empfängers". Wenn aber in diesem Fall die einfache Eintragung glaubhaft erscheint, so müßte eine solche, nachträglich erfolgende, auch bei den unter 2 b u. c vermerkten Fällen genügen.

Immerhin wird der Handel diesen Anforderungen entsprechen können. Ins Ungemessene aber häufen sich die Schwierigkeiten, wenn

eine Sendung zum Zwecke der Verteilung auf mehrere Verbraucher bezogen wird, denn hier muß folgenden Bedingungen Genüge geleistet werden:

1. Es ist ein von dem Empfänger und den einzelnen Verbrauchern vollzogenes Verzeichnis einzureichen

a) über die von den Verbrauchern in Empfang genommenen Mengen,

b) über die ihnen dafür berechneten Anteile an der Fracht.

2. Es ist durch Bescheinigung des Kreislandrats, der Ortspolizeibehörde oder der Landwirtschaftskammer nachzuweisen, daß die Verbraucher den landwirtschaftlichen Betrieb selbständig ausüben und die Waren im eigenen Betriebe verwenden werden.

3. Es ist der Nachweis zu führen, daß die unter 1a verzeichneten Mengen aus der Sendung herstammen, für welche die Frachtrückzahlung nachgesucht wird.

Nun ist schon die Aufstellung des unter 1 geforderten Verzeichnisses höchst schwierig und umständlich, da dabei meist eine Menge kleiner Posten in Frage kommen, die noch dazu häufig nicht von den Landwirten selbst, sondern von deren Angestellten abgeholt werden. In solchen Fällen müßte die Liste eine Reise durch die umliegenden Ortschaften antreten, von der sie häufig garnicht oder zu spät zurückkehren würde.

Ganz überflüssig erscheint das Verzeichnis der den einzelnen Verbrauchern berechneten Anteile an der Fracht. Dies läßt sich ja sehr einfach berechnen und aufschreiben, aber eine Kontrolle darüber ist doch garnicht möglich, weil der Verkaufspreis keine feststehende Größe ist. Da aber die Richtigkeit der Aufstellung nicht nachgeprüft werden kann, so sollte man ein solches Verlangen überhaupt nicht stellen.

Ist die Liste nun glücklich durch alle Fährlichkeiten durchgekommen, so ist dann noch die Bescheinigung der Ortspolizeibehörde usw. gemäß Punkt 2 einzuholen. Da die einzelnen Verbraucher nicht selten verschiedenen Gemeinden und Kreisen angehören, wird sonach das Verzeichnis eine zweite Wendung beginnen müssen. Nun tritt eine neue Schwierigkeit hinzu, denn es muß nachgewiesen werden, daß die verzeichneten Mengen aus einem Waggon und zwar aus einem ganz bestimmten Waggon stammen. Wer den Betrieb einer Futtermittelhandlung auch nur einigermaßen kennt, wird es für ein Ding der Unmöglichkeit halten, daß man die einzelnen Wagenladungen auf dem Speicher auseinanderhält. Das würde ja eine Menge neuer Arbeit und eine ungeheure Raumverschwendung zur Folge haben, denn es

kommen dabei doch stets viele Wagenladungen in Betracht, die von verschiedenen Orten bezogen sind.

Aus alledem geht hervor, daß man dem Handel zumutet, eine Unmenge Formalitäten zu erfüllen, Kosten aufzuwenden, Korrespondenzen zu führen, Listen einzureichen u. a. m. einzig und allein zu dem Zwecke, daß nicht etwa er, sondern der Verbraucher einen Frachtvorteil genieße. Dabei läuft der Kaufmann noch Gefahr, die den einzelnen Verbrauchern zugute gerechneten Frachtenteile bei seiner Reklamation nicht wieder zu bekommen, denn er braucht nur eine der vielen Formalitäten nicht genau erfüllt zu haben, so lehnt, wie dies frühere Erfahrungen beweisen, die Eisenbahnverwaltung die Rückzahlung der Fracht ab. Uns liegt z. B. die Korrespondenz der Posener Firma Calwary & Moschler vor, die im Jahre 1901 auf Grund des damaligen Ausnahmetarifs, der die gleichen Anwendungsbedingungen wie der jetzige Tarif enthielt, Futtermittel versandt hatte. Trotzdem die Sendungen ohne Umladung an Landwirte weitergegangen waren und dieser Nachweis auch geführt wurde, war die Frachtreklamation vergeblich, weil eine oder die andere der vielen Formvorschriften verletzt worden war.

Das Resultat all der Schwierigkeiten kann nun zweierlei sein:

1. Der Händler verzichtet darauf, den geforderten umständlichen Nachweis zu liefern und verkauft daher an diejenigen Landwirte, die kleine Posten abnehmen, zu denselben Preisen, als wenn kein Notstandstarif bestände;

oder

2. der Händler führt den Nachweis und läßt den einzelnen Landwirten ihren Frachtenteil zugute kommen. Da jedoch mit der Führung des Nachweises Arbeit und Kosten verbunden sind und der Kaufmann auch Gefahr läuft, wegen eines Formfehlers den Frachtnachlaß nicht zu erhalten, so wird er dies alles auf den Preis schlagen, wodurch der Frachtvorteil zum größten Teile wieder verloren gehen dürfte.

Darnach werden die kleineren und mittleren Landwirte, also gerade diejenigen, denen eine Verbilligung am ersten zu gönnen wäre, von dem Ausnahmetarif keinen Nutzen haben, abgesehen von denjenigen, die ihre Futterartikel durch landwirtschaftliche Genossenschaften beziehen. Den Genossenschaften, deren Mitglieder meist der gleichen Gemeinde angehören, ist der geforderte Nachweis natürlich viel leichter, als den Kaufleuten, deren Kundenkreis keine solche Geschlossenheit aufweist, und daher werden den Kaufleuten manche Geschäfte zugunsten der Genossenschaften verloren gehen.

Bei der Erbitterung, die in kaufmännischen Kreisen über die sich von Jahr zu Jahr mehrenden Zurücksetzungen des Handels herrscht, ist es kein Wunder, daß die Ansicht geäußert werden konnte, gerade diese Verdrängung des Handels und Begünstigung der landwirtschaftlichen Genossenschaften sei mit ein Zweck des Ausnahmetarifs. Wir teilen diese pessimistische Ansicht zwar nicht, sind aber überzeugt, daß der Tarif den Handel schädigt und daß er jedenfalls seinen Zweck, allen Landwirten in den Notstandsbezirken eine Verbilligung der Futtermittel zu erwirken, nicht erreicht. Trifft dies aber zu, so kann der Tarif in seiner jetzigen Form nicht aufrechterhalten werden. Wenn sich die Eisenbahnverwaltung entschließen würde, auch diejenigen Viehbesitzer, die nicht Landwirte sind, an der Frachtermäßigung teilnehmen zu lassen, so wären die Anwendungsbedingungen vollständig überflüssig.

Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst anordnen zu wollen, daß alle nach den Notstandsbezirken verfrachteten Futtermittel zu den Sätzen des Ausnahmetarifs vom 28. Juli gefahren werden."

Ausnahmefrachtsätze für Eisen.

Ende Februar teilte uns die Eisenbahndirektion zu Bromberg mit, daß in Frage stehe, Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Spezialtarifs I und II von Westdeutschland nach Posen auf der gleichen Grundlage einzuführen, wie solche für Bromberg und Thorn bestehen. Es sei auch angeregt worden, die Bromberger und Thorner Sätze aufzuheben, wenn Posen nicht die gleichen Vergünstigungen haben könne. Die Kammer möge sich äußern, inwieweit durch die beregte Maßnahme die Interessen des Thorner Eisenhandels getroffen würden.

Wir erwiderten darauf unter dem 20. März:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß die Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Spezialtarifs I und II von Westdeutschland nach Thorn für unsern Eisenhandel eine schwere Schädigung bedeuten würde. Eine Erhöhung der Verkaufspreise um die sich durch den Fortfall der Ausnahmetarife ergebende Mehrfracht wäre ausgeschlossen, da unsre Eisenhändler in der Hauptsache mit den Hafenstädten Danzig und Königsberg, die ihre Waren wohl ausschließlich auf dem Wasserwege beziehen, zu konkurrieren haben. Auch unsre Eisenhandlungen würden dann gezwungen sein, noch mehr als bisher die aus dem Westen stammenden Eisenwaren auf dem Wasserwege zu beziehen, wodurch der Eisenbahn nicht unbedeutende Frachten verloren gehen würden. Es dürfte daher auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegen, die bisherigen Ausnahmetarife nicht nur beizubehalten, sondern noch weiter zu ermäßigen, damit noch mehr

als bisher die Eisenbahn für die Bezüge aus dem Westen benutzt werden kann."

Theaterzüge.

Den Eisenbahndirektionen zu Bromberg und Danzig sandten wir Anfang August folgende Eingabe:

„Das Stadttheater in Thorn geht seiner Vollendung entgegen und wird bereits im Oktober d. J. eröffnet werden. Es ist nun zu hoffen, daß nicht nur die Einwohner Thorns, sondern auch die der benachbarten Städte und Ortschaften das Theater häufig besuchen und dieses dadurch auch zu seinem Teil an der Kräftigung des Deutschtums mitwirkt. Ein reger Besuch von auswärts ist aber nur dann zu erwarten, wenn günstige Züge die Hin- und Rückfahrt erleichtern. Was die Fahrt aus den verschiedenen Richtungen nach Thorn betrifft, so genügen die jetzt bestehenden Züge vollständig, da sie zwischen 5 und 6^{30} hier eintreffen, und der Beginn der Vorstellungen voraussichtlich auf 7^{30} festgesetzt werden wird. Auch haben zu dem Insterburger Zug sowohl Lautenburg und Strasburg als auch Gollub Anschluß, ebenso Kulm und Unislaw zu dem Graudenzer Zuge.

Für die Rückfahrt dagegen liegen die Züge ungünstiger, denn es müßten hierzu die folgenden Züge benutzt werden:

in der Richtung nach					
Bromberg . . .	10^{48}	vom Stadtbahnhof,	11^{00}	vom Hauptbahnhof.
Posen	10^{48}	„ „	11^{18}	„ „
Alexandrowo . .	1^{09}	„ Hauptbahnhof.		
Insterburg . . .	1^{17}	„ Stadtbahnhof.		
Graudenz . . .	11^{04}	„ „		

Da die Vorstellungen in der Regel wohl 10^{30}—10^{45} zu Ende sein werden, so würden diejenigen Theaterbesucher, die in der Richtung nach Bromberg und Posen zurückfahren müssen, zwar nur knapp Zeit haben, ihre Züge zu erreichen, doch können wir hier wohl kaum erwarten, daß eine Änderung eintritt, da es sich um durchgehende Züge handelt. Der nach Alexandrowo fahrende Zug liegt zwar sehr spät, allein die aus Rußland kommenden Reisenden sind an noch größere Unbequemlichkeiten gewöhnt, auch werden diese gerade Wert darauf legen, vor ihrer Abreise sich restaurieren zu können. Ungünstig ist es aber, daß zu dem Zug D 21 kein Anschluß vom Stadtbahnhof besteht, und wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, zu diesem Zwecke einen Pendelzug einzulegen, was ja sehr gut durchführbar ist, da zwischen 12 und 1 Uhr nachts nur sehr wenig Züge auf der Brücke verkehren. Der neue Pendelzug könnte auch gleichzeitig dem

Zug 249, der 12^{38} von Bromberg eintrifft, eine Verbindung nach dem Stadtbahnhof verschaffen, wenn er, etwa wie folgt, gelegt würde:

Hauptbahnhof ab	12^{42}
Stadtbahnhof an	12^{49}
„ ab	12^{52}
Hauptbahnhof an	12^{59}

Ein neuer Zug müßte aber für die Strecke Thorn—Goßlershausen eingelegt werden, denn wenn zur Rückfahrt nur der 1^{17} vom Stadtbahnhof abgehende Zug 249, der noch dazu weder Anschluß nach Gollub noch nach Strasburg hat, zur Verfügung bliebe, so würden sich wohl nur selten Bewohner dieser Gegend entschließen, das Theater zu besuchen, da sie fast ihre ganze Nachtruhe opfern müßten. Der neue Zug müßte von Thorn etwa 11^{15} abgehen, in Schönsee durch Späterlegung des Zuges 957 Anschluß nach Gollub erhalten und so zeitig in Goßlershausen eintreffen, daß die Passagiere dort den in Graudenz eintreffenden Zug 813 für die Weiterfahrt nach Strasburg benutzen könnten. Sollte die Eisenbahnverwaltung, wie wir wohl befürchten müssen, es ablehnen, diesen neuen Zug täglich gehen zu lassen, so müßten wir doch dringend bitten, ihn jede Woche an einem bestimmten Tage einzulegen. Das Publikum würde sich dann diesen Tag zum Theaterbesuch auswählen, wodurch auch eine rentable Benutzung des neuen Zuges gesichert erschiene.

Der in der Richtung nach Graudenz—Marienwerder abgehende Zug 511 liegt verhältnismäßig günstig, da er erst 11^{04} vom Stadtbahnhofe abfährt. Da er ein reiner Lokalzug ist, könnte er vielleicht noch etwas später abgelassen werden. Unbedingt erforderlich aber ist es, daß für diesen Zug ein Anschluß nach Kulm geschaffen würde. Im Wintersemester war ein Anschluß über Culmsee—Unislaw vorgesehen, der aber wegen seiner unbequemen Lage fast garnicht benutzt wurde und daher auch jetzt in Wegfall gekommen ist. Der einzig richtige Anschluß kann nur durch Einlegung eines neuen Zuges Kornatowo—Kulm hergestellt werden, der ungefähr 12^{40} in Kulm eintreffen könnte.

Wir bitten die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, die vorgetragenen Wünsche gemeinsam mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig, der wir eine Abschrift dieser Eingabe zugehen lassen, möglichst noch für den neuen Winterfahrplan zu berücksichtigen. Es ist uns zwar bekannt, daß der Winterfahrplan dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bereits zur Genehmigung zugegangen ist, doch glauben wir, daß angesichts der nur geringen Änderungen, die not-

wendig sein werden, es sich ermöglichen läßt, die beantragten Züge noch einzufügen."

Darauf erwiderte unter dem 6. September die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Auf die Eingabe vom 8. v. M., J.-Nr. 1356, erwidern wir ergebenst, daß wir uns nach den gemachten Erfahrungen nicht entschließen können, für die Theaterbesucher, wenn auch nur an einem Tage der Woche, einen besonderen Zug von Thorn nach Schönsee einzulegen, da durch den kurz nach 1 Uhr verkehrenden Zug 249 eine Gelegenheit zur Rückfahrt nach den Stationen dieser Strecke vorhanden ist, ein Anschluß aber von Schönsee nach Gollub nicht hergestellt werden kann, weil es ausgeschlossen ist, den Zug 957 auf der Strecke Schönsee—Gollub an einzelnen Tagen im Interesse weniger Theaterbesucher später verkehren zu lassen. Den Zug aber regelmäßig 2 Stunden später zu legen, müssen wir ablehnen, weil hiergegen berechtigte Klagen der übrigen Reisenden zu erwarten stehen, hauptsächlich aber, weil die Stationen dieser Strecke doppelt mit Personal besetzt werden müßten, was im Interesse eines wirtschaftlichen Betriebes nicht angängig ist.

Als weitgehenstes Zugeständnis erklären wir uns indessen bereit, als Versuch monatlich etwa zweimal auf besonderen Antrag Theaterzüge von Thorn nach Schönsee und Gollub einzulegen und sehen wir eventl. einem jedesmaligen rechtzeitigen Antrage entgegen.

Die dortige Annahme, daß ein Pendelzug Thorn Hauptbahnhof—Thorn Stadt zwischen der Ankunft des Zuges 249 (um 12^{38}) und der Abfahrt des Zuges D 21 leicht durchführbar sei, ist nicht zutreffend, da die Bahn für den Zug 7582, welcher schon 12^{49} von Katharinenflur abfährt, freigehalten werden muß. Bei der kleinsten Verspätung des Zuges 249 würden aber nicht nur die anderen Züge aufgehalten werden, sondern auch Betriebsgefahren entstehen.

Wir müssen unter diesen Umständen von der Einrichtung des Pendelzuges absehen.

Die weiteren Wünsche der Eingabe beziehen sich auf Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig und werden Ihnen darüber von dieser Direktion weitere Mitteilungen zugehen."

Unter dem 20. September erhielten wir von der Eisenbahndirektion zu Danzig folgenden Bescheid:

„Im Anschluß an den der Handelskammer von der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg unterm 6. d. M. erteilten Bescheid benachrichtigen wir Sie ergebenst, daß auch wir ein Bedürfnis zur

Einlegung eines Theaterzuges auf der Strecke Schönsee—Goßlershausen nicht anzuerkennen vermögen.

Auch für die übrigen Strecken (Kornatowo—Kulm, Thorn—Graudenz und Graudenz—Goßlershausen—Strasburg) liegt ein Bedürfnis zur Einlegung neuer Züge, die den Theaterbesuch ermöglichen sollen oder zur Verlegung vorhandener Zugverbindungen nicht vor, da den in Frage kommenden Landstrichen schon jetzt die Möglichkeit des Theaterbesuchs in Bromberg bezw. Graudenz gegeben ist und weil namentlich bei der Verlegung der Abfahrtszeit des Zuges 511 Thorn—Marienwerder auf eine spätere Stunde die mit den Anschlußzügen in Thorn eintreffenden Reisenden unnötigerweise ein längeres Stilllager erleiden würden. Die Abfahrtszeit des Zuges 511 um 11^{04} vom Thorner Stadtbahnhofe muß als eine für den Theaterbesuch sehr günstige bezeichnet werden und es ist nicht anzunehmen, daß mit einer Späterlegung dieses Zuges der Mehrzahl der Theaterbesucher gedient wäre."

Einlegung neuer Züge auf den Strecken Marienburg—Danzig, Thorn—Bromberg und Kornatowo—Kulm.

Verschiedene Verkehrswünsche faßten wir in folgender, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe vom 6. Oktober zusammen:

„Ew. Exzellenz bitten wir gehorsamst, verfügen zu wollen, daß folgende neuen Züge eingestellt werden:

1. ein Zug von Marienburg nach Danzig im Anschluß an den Zug 67 Inowrazlaw—Thorn—Marienburg,

2. ein Zug von Thorn nach Bromberg, der dort Anschluß an den Zug 26 Bromberg—Schneidemühl erhält und

3. ein Zug von Kornatowo nach Kulm im Anschluß an den Zug 511 Thorn—Marienwerder.

Mit den Anträgen 1 und 2 hat sich der Bezirkseisenbahnrat auf Veranlassung unsres Vertreters in der Sitzung vom 13. Juni d. J. beschäftigt. Dem ersten Antrage ist die Versammlung jedoch nicht beigetreten, was wohl hauptsächlich daran lag, daß zur Herstellung des Anschlusses die Benutzung des Zuges 554 vorgeschlagen wurde, wonach dann allerdings die mit dem Zug D 15 in Dirschau ankommenden Reisenden, die nach Danzig weiterfahren wollen, einen längeren Aufenthalt haben würden. Die Benutzung des Zuges 554 war aber von unserm Mitgliede nur deshalb gewünscht worden, damit die Verbindung mit möglichst geringen Kosten hergestellt werden könne, denn für den

angestrebten Zweck wäre es natürlich ebenso gut, wenn man im Anschluß an den Zug 67 einen neuen Zug Marienburg—Danzig einlegte. Von dem Vertreter der Danziger Eisenbahndirektion wurde der Antrag aber grundsätzlich bekämpft und dieser Standpunkt damit begründet, daß der Zug 67 nur außerordentlich wenig benutzt werde, denn während die Besetzungsziffern auf der Strecke Thorn—Graudenz zwischen 6—20 Personen täglich schwankten, nähme der Verkehr nördlich von Graudenz noch weiter ab und es komme nicht selten vor, daß der Zug zwischen Marienwerder und Marienburg ganz leer fahre.

Diese Tatsachen sprechen nun doch u. E. gerade für einen Anschluß nach Danzig, da nur aus seinem Fehlen sich die geringe Benutzung des Zuges erklärt. Der Verkehr mit Danzig ist aber für Thorn und die übrigen Weichselstädte viel wesentlicher als der mit Elbing und Königsberg. Als wir vor einiger Zeit die Überführung der Züge D 15 und 16 über die Weichselstädtebahn beantragten, hofften wir, dadurch auch eine neue Verbindung mit Danzig zu erhalten, die uns leider der als Ersatz eingeführte Zug 67 nicht bietet. Ohne einen Anschluß nach Danzig wird der Zug 67 immer nur Stückwerk bleiben, und es wird im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst liegen, seine Benutzung durch Einlegung des beantragten Zuges zu steigern.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Zug 26 Bromberg—Schneidemühl, der Anschluß an den Schnellzug 6 hat und damit eine vorzügliche Abendverbindung mit Berlin ermöglicht. Hier fehlt uns aber das Anfangsglied, denn Zug 26 verläßt Bromberg bereits $6^{\underline{25}}$, während Zug 248 von Thorn erst $7^{\underline{01}}$ in Bromberg eintrifft. Unser Vertreter im Bezirkseisenbahnrate hatte beantragt, den Zug 248 Insterburg—Schneidemühl derart zu beschleunigen, daß er in Bromberg Anschluß an den Zug 26 erhalte; doch wurde eisenbahnseitig darauf erwidert, daß dies nicht angängig sei, weil die Geschwindigkeit des Zuges 248 kaum noch erhöht werden könne und bei einer Früherlegung wichtige Anschlüsse verloren gehen würden. Wenn nun der Anschluß wirklich nicht durch den Zug 248 hergestellt werden könnte, so würden wir doch großen Wert darauf legen, daß wir überhaupt die Möglichkeit erhielten, die Züge 26 und 6 zu benutzen, denn eine Abendverbindung mit Berlin fehlt uns und könnte doch mit ganz geringem Kostenaufwande geschaffen werden. Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, die Einstellung dieses Anschlußzuges, der Thorn etwa $5^{\underline{10}}$ verlassen müßte, anordnen zu wollen.

Was nun den dritten Antrag, die Einlegung eines Zuges Kornatowo—Kulm im Anschluß an den letzten von Thorn nach Graudenz fahrenden Zug, betrifft, so haben wir schon wiederholt um eine Abendverbindung nach Kulm kämpfen müssen, die uns im Laufe der letzten Jahre bald gewährt, bald wieder entzogen wurde. Im Winterhalbjahr 1903/04 bestand wenigstens noch die Möglichkeit, bei einer Abfahrt von Thorn mit dem Zug 511 noch nach Kulm zu gelangen, da eine Verbindung von Culmsee nach Unislaw und von dort nach Kulm vorhanden war, wobei man gegen 2 Uhr in Kulm ankam. Diese Verbindung wurde allerdings nur wenig benutzt, was begreiflich ist, denn es ist nicht jedermanns Sache, für eine ca. 40 km lange Strecke 3 Stunden zu gebrauchen und dabei zweimal umsteigen zu müssen. Darauf ist dann im letzten Sommer der Verbindungszug Culmsee—Unislaw wieder aufgehoben worden, ohne daß dafür irgend ein Ersatz geschaffen worden wäre.

Die Eröffnung des neuen Stadttheaters in Thorn gab uns Veranlassung, den beteiligten Eisenbahndirektionen gegenüber neben andern Wünschen auch den nach Herstellung eines Anschlusses nach Kulm an den 12^{03} in Kornatowo eintreffenden Zug 511 auszusprechen. Darauf erwiderte uns die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig, daß ein Bedürfnis zur Einlegung neuer Züge, die den Theaterbesuch ermöglichen sollen, nicht vorliege, da den in Frage kommenden Landstrichen schon jetzt die Möglichkeit des Theaterbesuchs in Bromberg und Graudenz gegeben sei.

Darnach soll also Kulm, das zum Landgerichtsbezirk Thorn und zum Bezirk der Thorner Handelskammer gehört, dessen Bewohner daher häufig Veranlassung haben, hierher zu kommen, keine Gelegenheit erhalten, das Thorner Theater zu besuchen, weil das Bedürfnis nach Theaterbesuch anderweit gedeckt werden kann. Wenn nach solchen Grundsätzen verfahren, in dieser Weise unsre Stadt zugunsten andrer Städte benachteiligt werden sollte, so wäre es kein Wunder, wenn der Verkehr Thorns statt vorwärts-, zurückgehen würde. Wir geben uns aber der Hoffnung hin, daß Ew. Exzellenz eine derartige Stellungnahme nicht zulassen werden, und glauben uns hierzu um so mehr berechtigt, als Ew. Exzellenz uns den Bau der Bahnlinie Unislaw—Thorn in Aussicht gestellt haben, in welchem Projekte doch die Wichtigkeit, die eine gute Verbindung der Städte Thorn und Kulm hat, deutlich zum Ausdruck kommt.

Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, hochgeneigtest anordnen zu wollen, daß ein Zug von Kornatowo nach Kulm im

Anschluß an den Zug 511 noch im Laufe des Winterhalbjahres eingestellt werde."

Im Auftrage des Herrn Ministers teilte uns daraufhin die Danziger Direktion unter dem 5. Dezember mit:

„Der Schnellzug 67 ist seiner Zeit nur versuchsweise als Parallelzug zum Zuge D 15 eingelegt, um den Anwohnern der Weichselstädtebahn die Möglichkeit der Benutzung des Zuges D 15 auf den Strecken Breslau—Inowrazlaw und Marienburg—Königsberg zu gewähren; an eine Verkehrsverbindung nach Danzig ist dabei nicht gedacht.

Die Benutzung des Zuges 67 namentlich über Graudenz und Marienwerder hinaus ist eine äußerst schwache, wie dies in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Danzig vom 13. Juni d. J. gelegentlich eines gleichen Antrages auf Schaffung einer Anschlußverbindung an Zug 67 von Marienburg nach Danzig auch zum Ausdruck gebracht ist. Die Versammlung kam demzufolge zu der Überzeugung, daß der Antrag unbegründet und deshalb abzulehnen sei. Seit jener Bezirkseisenbahnratssitzung haben sich die Verkehrsverhältnisse bei diesem Zuge keineswegs geändert. Zug 67 ist namentlich über Marienwerder hinaus nach wie vor äußerst mangelhaft besetzt. Den Zug 554 bereits von Marienburg aus zu fahren, ist nicht angängig, da sonst die Reisenden des D-Zuges 15 für Danzig eine zu lange Liegezeit in Dirschau hätten, es bleibt somit nichts weiter übrig, als einen vollständig neuen Zug zu fahren. Unter der Voraussetzung, daß die von Ihnen angekündigte stärkere Besetzung des Zuges 67 bei Herstellung einer Anschlußverbindung nach Danzig zur Tat wird, wollen wir für den Sommer 1905 versuchsweise einen Anschlußzug von Marienburg nach Danzig an Zug 67 vorsehen. Von seiner Inanspruchnahme wird es abhängen, ob die dauernde Beibehaltung in Aussicht genommen werden kann.

Bezüglich des zweiten Punktes Ihrer Eingabe bemerken wir im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg folgendes ergebenst:

Der Anschluß von Thorn läßt sich durch Früherlegung des Zuges 248 nicht herstellen, da eine wesentliche Beschleunigung dieses Zuges, der auf einem großen Teile seines Laufes schon jetzt mit einer Geschwindigkeit von über 70 km in der Stunde befördert wird, nicht angängig ist. Außerdem hat dieser Zug auf sämtlichen Übergangsstationen der Strecke Insterburg—Thorn und von Warschau her Anschlüsse aufzunehmen, die bei einer Früherlegung verloren gehen würden. Den Wünschen könnte nur durch Einlegung eines neuen Zuges entsprochen werden, wozu ein tatsächliches Bedürfnis nicht anerkannt

werden kann, da Thorn bereits 3 Schnellzugsverbindungen mit Berlin in den Zügen 22, 52 und 56 besitzt.

Auch zur Erfüllung des letzten Wunsches vermögen wir ein Bedürfnis nicht anzuerkennen. Zwischen Thorn und Kulm bestehen über Kornatowo 5 Verbindungen. Die letzte dieser Verbindungen vermittelt der Zug 67, bei dessen Benutzung Kulm um 10^{37} abends erreicht wird. Eine früher vorhanden gewesene spätere Verbindung im Anschluß an den jetzigen Zug 511 ist wegen zu geringer Ausnutzung und weil sie durch den Anschluß an Zug 67 ersetzt wurde, aufgegeben worden. Ein Bedürfnis zur Einlegung eines solchen Zuges liegt umsoweniger vor, als den Bewohnern von Kulm sehr gute Gelegenheit geboten ist, das Theater in Bromberg aufzusuchen, die noch eine Rückkehr in der Nacht ermöglicht. Wir bedauern daher, Ihrem Wunsche auf Herstellung einer noch späteren sechsten Verbindung von Thorn nach Kulm nicht entsprechen zu können."

Pendelzüge zwischen Hauptbahnhof und Stadtbahnhof Thorn.

Die Erleichterung unseres Verkehrs mit dem Hauptbahnhofe strebten wir in folgendem, an die Bromberger Eisenbahndirektion gerichteten Eingabe vom 6. Oktober an:

„Die Lage unseres Hauptbahnhofes auf dem linken Weichselufer, fern von der Stadt hat immer die mannigfachsten Schwierigkeiten und Mißstände, namentlich auch für den Personenverkehr, zur Folge gehabt. Hatte man, als die Thorn—Insterburger Bahn gebaut wurde, anfangs gehofft, daß ein größerer Güter- und Personenbahnhof in der Nähe der Stadt auf dem rechten Weichselufer angelegt werden würde, so sah man sich bald grausam enttäuscht, als auf das Drängen der Fortifikation hin die Eisenbahnbrücke an einer Stelle erbaut wurde, wo die Errichtung eines solchen Bahnhofes unmöglich war. Durch eine Haltestelle, die später zum Stadtbahnhof ausgebaut wurde, schaffte man dem Personenverkehr wenigstens eine gewisse Erleichterung, doch erhielt man dadurch nur für einen Teil der auf dem Hauptbahnhof abgehenden und dort ankommenden Züge eine Verbindung mit der Stadt, während man bei einer ganzen Reihe von Zügen darauf angewiesen blieb, den Weg zwischen Hauptbahnhof und Stadt zu Fuß, zu Wagen oder unter Benutzung der Fähre, deren Betrieb aber zeitweise eingestellt ist, zurückzulegen. Zwar verkehren im Winter, so lange die Weichsel nicht passierbar ist, Pendelzüge zwischen Haupt- und Stadtbahnhof, doch haben diese nicht den Zweck, Anschlüsse zu

den Zügen zu schaffen. Solche Anschlüsse müßten daher durch besondere Pendelzüge, die das ganze Jahr hindurch verkehren, hergestellt werden.

Dieser Wunsch ist ja schon sehr alt und ist von uns auch bereits früher der Königlichen Eisenbahndirektion unterbreitet worden und zwar im Jahre 1900. Damals wurden unsere recht bescheidenen Wünsche mit der Begründung abgelehnt, daß der eingleisige Betrieb über die Weichselbrücke die Einlegung der beantragten Pendelzüge nicht vertrage, und wenn wir uns trotzdem nicht abhalten lassen, heute erneut die Einlegung von Pendelzügen zu beantragen, so möge die Königliche Eisenbahndirektion daraus ersehen, für wie notwendig wir diese Verkehrsverbesserung halten. Wir glauben aber auch, daß sich heute unserem Wunsche noch leichter entsprechen lassen werde als früher. Wenn nämlich die Anschlüsse durch Pendelzüge mit Lokomotiven hergestellt werden sollen, so erwachsen daraus allerdings infolge der beschränkten Gleisverhältnisse auf dem Stadtbahnhofe durch das notwendige Umrangieren der Lokomotive gewisse Schwierigkeiten, die jedoch vermieden würden, wenn man zur Vermittelung des Verkehrs Motorwagen einstellte, wie sie unseres Wissens bereits bei einigen süddeutschen Eisenbahnverwaltungen zur Einführung gelangt sind. Damit fiele das Umrangieren weg, die Brücke würde nur für kurze Zeit in Anspruch genommen und man könnte auch im äußersten Notfalle den Motorwagen leicht auf ein Nebengleis stellen, um einen anderen Zug vorbeizulassen.

Wir gestatten uns nun folgende Pendelzüge in Vorschlag zu bringen:

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Hauptbahnhof ab	12^{42}	5^{56}	10^{02}	1^{42}	3^{07}	5^{35}	6^{42}	9^{28}
Stadtbahnhof an	12^{49}	6^{02}	10^{09}	1^{47}	3^{14}	5^{42}	6^{49}	9^{33}
„ ab	12^{53}	6^{05}	10^{13}	1^{52}	3^{18}	5^{47}	6^{53}	9^{36}
Hauptbahnhof an	1^{00}	6^{12}	10^{20}	1^{57}	3^{25}	5^{54}	7^{00}	9^{41}

Natürlich können wir, da uns der Fahrplan der Güterzüge unbekannt ist, nicht wissen, ob sich die Züge in der angegebenen Lage durchführen lassen, doch ist dies ja auch gleichgültig, ob sie etwas verschoben werden, wenn nur die Anschlüsse, deren Herstellung sie schaffen sollen, damit erreicht werden. Außerdem glauben wir auch, daß sich Güterzüge, die der Durchführung einzelner Pendelzüge im Wege stehen sollten, ohne Gefährdung irgendwelcher Interessen verlegen lassen werden. Wir haben deshalb auch den Pendelzug I, den wir bereits in unserer Eingabe betr. Theaterzüge beantragt haben,

trotz des ablehnenden Bescheides der Königlichen Eisenbahndirektion nochmals aufgenommen.

Was nun die Zwecke der einzelnen Pendelzüge betrifft, so sollen sie folgende Anschlüsse vermitteln:

	in der Richtung Hauptbahnhof—Stadtbahnhof:	in der Richtung Stadtbahnhof—Hauptbahnhof:
Pendelzug	I an Z. 249	an D 21
„	II an Z. 51	an Z. 23 und Z. 54
„	III an Z. 432 u. Z. 451	—
„	IV an Z. 245	an Z. 254
„	V —	an Z. 454
„	VI an Z. 434 u. Z. 247	—
„	VII —	an Z. 250, Z. 433 u. Z. 456
„	VIII an Z. 255	—

Für einige Züge würden auch nach Annahme unserer Anträge noch die Anschlüsse fehlen, doch würden wir vollkommen zufrieden sein, wenn nur die beantragten Pendelzüge eingelegt würden. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, unsere Anträge wohlwollend zu prüfen und bereits bei Aufstellung des nächsten Sommerfahrplanes zu berücksichtigen."

Darauf erwiderte die Direktion unter dem 15. Dezember:

„Nach eingehender Prüfung der Betriebsverhältnisse zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Stadtbahnhofe in Thorn müssen wir zu unserm Bedauern es ablehnen, die beantragten Pendelzüge zwischen diesen Bahnhöfen dauernd einzurichten, weil es nicht angängig ist, die gegenwärtigen Verhältnisse daselbst entsprechend umzugestalten, insbesondere die Güterzüge zu verlegen und die Pendelzüge zu den gewünschten Zeiten in den Fahrplan derart einzuschieben, daß sie ihren Zweck, die Anschlüsse an die auf dem Hauptbahnhofe ankommenden und von dort abfahrenden Züge zu vermitteln, erfüllen können.

Wir müssen diese Einrichtung vielmehr nach wie vor nur auf die Zeiten beschränken, zu welchen der Fährdampferverkehr auf der Weichsel ruht.

Für diese Zeiten sind in dem Fahrplan folgende Züge vorgesehen:

Fahrplan:	A.	B.	C.	D.	E.
Thorn Hauptbahnhof ab	5^{52}	7^{21}	12^{01}	1^{22}	9^{28}
„ Stadtbahnhof an	5^{57}	7^{27}	12^{07}	1^{28}	9^{33}
„ „ ab	6^{07}	7^{34}	12^{11}	1^{32}	9^{35}
„ Hauptbahnhof an	6^{12}	7^{40}	12^{17}	1^{38}	9^{41}

Diesen Zügen werden wir, den dortigen Wünschen Rechnung tragend, noch weitere zwei Züge hinzufügen mit folgenden Verkehrszeiten:

Fahrplan:		443	F.
Thorn Hauptbahnhof	ab	2^{56}	5^{35}
„ Stadtbahnhof	an	3^{04}	5^{40}
„ „	ab	3^{08}	5^{48}
„ Hauptbahnhof	an	3^{14}	5^{53}

Die voraufgeführten Züge entsprechen im allgemeinen den dortigen Anträgen, nur die Züge I, III und VII lassen sich nicht zu den gewünschten Zeiten in den Fahrplan einfügen, da die zu jenen Zeiten verkehrenden fahrplanmäßigen Züge nicht entsprechend verlegt werden können.

Der Verwendung von Motorwagen für die Pendelzüge vermögen wir zurzeit nicht näher zu treten, da die Versuche mit solchen Wagen auf den Eisenbahnen noch nicht zum Abschluß gebracht sind."

Späterlegung des Zuges 704 Breslau—Posen.

Mitte Oktober schrieben wir an die Eisenbahndirektion zu Breslau:

„Die Königliche Eisenbahndirektion bitten wir ergebenst, den Zug 704 etwas später abgehen zu lassen, damit die mit dem Zuge 12 aus Kattowitz und die mit dem Zuge 113 aus Hirschberg in Breslau eintreffenden Reisenden noch Anschluß erhalten. Durch die Späterlegung dürfte Zug 704 natürlich nicht den Anschluß in Posen an den Zug 51 verlieren, doch würde dies wohl leicht durch eine kleine Beschleunigung des Zuges 704, der jetzt zur Zurücklegung des nur 165 km langen Weges Breslau—Posen fast 4 Stunden gebraucht, zu erreichen sein.

Bei den namentlich im Sommer recht lebhaften Beziehungen zwischen Schlesien und Westpreußen würde es von großem Werte sein, wenn auch die aus Hirschberg und Kattowitz kommenden Passagiere die günstige Verbindung, die der Zug 704 bietet, benutzen könnten, da man dann schon gegen 6 Uhr morgens in Thorn und gegen 10 Uhr in Danzig sein würde. Das Fehlen der von uns beantragten Anschlüsse ist schon wiederholt beklagt worden, und da es sich dabei nur um eine geringfügige Verschiebung handelt, so geben wir uns der Hoffnung hin, daß die Königliche Eisenbahndirektion unseren Wünschen schon für den nächsten Sommerfahrplan Rechnung tragen werde."

Ende November erhielten wir folgenden ablehnenden Bescheid:

„Im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Posen teilen wir ergebenst mit, daß nach dem Ergebnis der Ermittelungen zur Herstellung eines Anschlusses vom Schnellzuge 12 aus Kattowitz

an den Personenzug 704 ein Bedürfnis nicht anzuerkennen ist, weil der Anschluß von Oberschlesien bereits durch die um 10^{53}, also nur 53 Minuten vor Schnellzug 12 in Breslau Hauptbahnhof eintreffende Zugverbindung 32/2 $\frac{\text{Kattowitz}}{\text{Oderberg}}$—Brieg—Breslau Hauptbahnhof vorhanden ist; zur Herstellung eines Anschlusses an den Hirschberger Schnellzug 113 liegt das Bedürfnis noch weniger vor, weil Übergang auf Zug 704 nur selten vorhanden sein dürfte. Selbst wenn das Bedürfnis anerkannt werden müßte, würde schon der Zusammenschluß der Züge 12/704 ohne Aufgabe des Anschlusses des Zuges 704 an den Schnellzug 51, Posen-Inowrazlaw, nicht zu ermöglichen sein. Nach Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Posen würde der zu verlegende Zug 704 frühestens zu derselben Zeit in Posen eintreffen können, zu welcher der Schnellzug 51 in Posen abfahren muß; nach weiterer Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg kann Schnellzug 51 nicht weiter beschleunigt werden und darf später als jetzt in Inowrazlaw nicht eintreffen, um nicht den Anschluß an Zug 371 nach Bromberg zu verlieren; Zug 371 vermittelt in Bromberg mit kurzem Übergang den Anschluß an den Zug D 22 Thorn—Bromberg—Schneidemühl.

Dem Antrage kann daher nicht entsprochen werden."

Bessere Zugverbindungen für Lautenburg Wpr.

Mitte Februar baten wir die Eisenbahndirektion zu Danzig in folgendem Schreiben um bessere Eisenbahnverbindungen für Lautenburg:

„In der 21. ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrats in Danzig am 13. Juni 1904 ist u. a. auch ein Antrag unseres Vertreters, des Herrn Stadtrat Dietrich, zur Verhandlung gekommen, dahin gehend, daß der Zug 802 der Strecke Goßlershausen-Graudenz bereits von Soldau oder doch von Lautenburg abgelassen werden möge. Dieser Antrag ist von dem Herrn Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig bekämpft worden mit der Begründung, daß bei Durchführung des Antrages die Züge 802 und 804 zwischen Lautenburg und Goßlershausen sehr nahe aneinanderliegen und auf der Strecke Strasburg—Goßlershausen drei Züge in je etwa Stundenabstand aufeinander folgen würden. Für eine derartige Zugvermehrung liege bei dem nicht erheblichen Personenverkehr auf dieser Strecke ein Bedürfnis in keiner Weise vor.

Wir haben diese Stellungnahme den Interessenten in Lautenburg zur Kenntnis gebracht, sind aber daraufhin von diesen dringend gebeten

worden, dafür einzutreten, daß jedenfalls vor dem Zug 804 eine Verbindung nach Goßlershausen hergestellt werde, damit es den Lautenburgern möglich wird, zu einer früheren Zeit als jetzt nach Thorn, Graudenz, Osterode usw. zu kommen. Unter Benutzung des frühesten Zuges, 804, kommt man von Lautenburg aus jetzt erst 11^{26} nach Thorn, 12^{36} nach Graudenz, 2^{40} nach Marienwerder, 2^{21} nach Osterode und 2^{57} nach Allenstein. Die Lautenburger sind daher, wenn sie am Vormittag, also zu einer Zeit, wo die meisten Termine, Besprechungen usw. stattfinden, in den genannten Städten sein wollen, gezwungen, schon am Abende vorher von Hause wegzufahren. Das bedeutet natürlich eine ungeheure Erschwerung des Verkehrs, und wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion dringend, hier Abhilfe zu schaffen und zwar dadurch, daß Zug 800 von Lautenburg oder Soldau abgelassen wird, denn dann würde man Thorn bereits 9^{23}, Graudenz 7^{23}, Marienwerder 8^{12}, Osterode 9^{16} und Allenstein 10^{10}, erreichen können. Ein Gegenzug brauchte u. E. nicht eingerichtet zu werden, da jetzt 4 Züge in der Richtung von Goßlershausen nach Soldau, aber nur 3 Züge in umgekehrter Richtung gehen.

Im Anschluß hieran gestatten wir uns, einen weiteren Antrag der Stadt Lautenburg zu unterstützen, der bereits der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion I in Dt. Eylau zugegangen ist. Es handelt sich dabei um Verlegung des Zuges 805, der jetzt 3^{53} in Soldau eintrifft und dadurch den Anschluß an Zug 755 der Strecke Soldau—Allenstein verfehlt, da dieser Soldau bereits 3^{35} verläßt. Um den Anschluß in Soldau zu erreichen, brauchte Zug 805 nur etwa 20 Minuten früher einzutreffen, was sich leicht dadurch erreichen ließe, daß der Zug etwas schneller fahren und der jetzt 47 Minuten betragende Aufenthalt in Strasburg etwas gekürzt würde.

Wir bitten die Königliche Eisenbahndirektion dringend, den Sommerfahrplan den beiden Anträgen entsprechend abzuändern, da gerade Lautenburg, das über ständigen wirtschaftlichen Rückzug nicht ohne Grund klagt, eine Verbesserung seiner Verkehrsverhältnisse durchaus nötig hat."

Die Direktion teilte uns unter dem 11. März mit:

„Für die Anwohner der Strecke Soldau—Goßlershausen sind zum 1. Mai d. J. erhebliche Zugverbesserungen vorgesehen.

Der Zug 816 (bisher 804) wird nach Aufnahme des Anschlusses aus Richtung Neidenburg um 6^{53} aus Soldau abfahren, direkt bis Graudenz durchgeführt werden und daselbst um 11^{01} vorm. eintreffen. Ferner wird ein neuer Zug 804 im Anschluß an den etwas ver-

schobenen Zug 752 von Allenstein um 9^{26} aus Soldau abfahren und in Goßlershausen zum Anschluß an den Tagesschnellzug D 56 nach Richtung Berlin um 11^{22} eintreffen. In Graudenz trifft der neue Zug 804 um 12^{36} ein. Dadurch wird ein lang gehegter Wunsch der Anwohner der Strecke erfüllt.

Schließlich wird auch der Anschluß des Zuges 805 in Soldau an den Zug 755 nach Allenstein hergestellt.

Ein Bedürfnis, den Zug 800 bereits von Soldau oder Lautenburg ab verkehren zu lassen, vermögen wir aus den in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats am 13. Juni v. J. in Danzig angeführten Gründen auch jetzt nicht anzuerkennen.

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.

Auf die Aufforderung des Vorstandes des Deutschen Handelstags an seine Mitglieder, ihre Vorschläge zur Verbesserung der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen zukommen zu lassen, baten wir, dafür einzutreten, daß in der nach Verkehrsbezirken geordneten Statistik die Provinzen Ost- und Westpreußen, die jetzt mit Ausschluß der ost- und westpreußischen Häfen den Verkehrsbezirk 1 bilden, künftig getrennt aufgeführt werden, und daß auch die ost- und westpreußischen Häfen getrennt werden.

Zweiter Telephonanschluß für die Güterabfertigungsstelle auf dem Hauptbahnhofe Thorn.

Der Bromberger Eisenbahndirektion schrieben wir unter dem 23. November:

„Bei dem regen Verkehr zwischen den Güterabfertigungsstellen und dem Publikum ist die Erleichterung, die der Anschluß der bedeutenden Güterabfertigungsstellen an das Fernsprechnetz gebracht hat, überall freudig begrüßt worden, namentlich aber hier in Thorn, wo die weite Entfernung zwischen Stadt und Hauptbahnhof das Bedürfnis nach telephonischer Verbindung besonders hervortreten ließ. Die meisten Thorner Geschäfte lassen sich jetzt auch die Avise telephonisch zugehen, und infolge des großen Güterverkehrs auf dem Hauptbahnhof nimmt die Avisierung vormittags und nachmittags mehrere Stunden in Anspruch, sodaß alle diejenigen, die während dieser Zeit mit der Güterabfertigungsstelle sprechen wollen, zurückgewiesen werden müssen. Naturgemäß drängen sich nun die Anfragen in der freibleibenden Zeit derart, daß ein Teil derjenigen, die mit der Güterabfertigungsstelle sprechen wollen, gar nicht dazu kommen. Es liegt sicherlich sowohl im

Interesse des Publikums als auch der Eisenbahnverwaltung selbst, daß hier Abhilfe geschafft wird, was einzig und allein durch Einrichtung eines zweiten Telephonanschlusses für die Güterabfertigungsstelle geschehen kann.

Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, die Einrichtung eines zweiten Telephonanschlusses für die Güterabfertigungsstelle auf dem Hauptbahnhof Thorn anordnen zu wollen."

Darauf teilte uns die Direktion mit, daß sie zurzeit ein Bedürfnis für die Einrichtung eines zweiten Telephonanschlusses in der Güterabfertigung Thorn noch nicht anerkennen könne, doch werde man die Angelegenheit dauernd im Auge behalten und erforderlichenfalls ein weiteres veranlassen.

Überwachung der Wagenladungsgüter auf dem Thorner Hauptbahnhofe und Verwiegung der Wagenladungen in Alexandrowo.

Anfang April 1905 richteten wir nachstehende Eingabe an die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Die Königliche Eisenbahndirektion ersuchen wir ergebenst, baldigst anordnen zu wollen, daß die Überwachung der auf dem Thorner Hauptbahnhofe stehenden Wagenladungsgüter schärfer als bisher gehandhabt werde, damit die Diebstähle, über die wir uns bei der Eisenbahnverkehrsinspektion in Thorn wiederholt beschwert haben, endlich aufhören. Es handelt sich dabei meist um Kleiesendungen, die hier aufgesackt werden und die man wegen Raummangels auf weit abgelegene Gleise stellt, und zwar sind namentlich diejenigen Wagen, die auf das Rudaker Ladegleis gebracht wurden, in erster Linie den Beraubungen ausgesetzt. Dort treiben sich oft ganze Banden, meist Kinder, herum, die nur darauf lauern, daß die Waggons einen Augenblick unbeaufsichtigt gelassen werden, um dann sofort die von ihnen mitgebrachten Säcke mit Kleie zu füllen.

Von der Eisenbahnverkehrsinspektion ist uns auf unsere Beschwerde hin zwar mitgeteilt worden, daß die Arbeiter anscheinend die Diebstähle selbst begünstigten und daß unter den Dieben Kinder der Arbeiter vermutet würden, doch ist es, wie aus dem Schreiben der Verkehrsinspektion vom 3. November 1904 hervorgeht, nicht gelungen, diesen Verdacht zu bestätigen. Auch die von den geschädigten Firmen angestellten Untersuchungen haben nicht den geringsten Anhalt für eine, wenn auch nur passive Beteiligung der Arbeiter ergeben. Es ist dies aber auch gleichgültig, denn jedenfalls hat die Eisenbahnverwaltung

die Pflicht, durch geeignete Überwachung dafür Sorge zu tragen, daß die Entwendungen verhindert werden. Nun hat zwar die Verkehrsinspektion die Anordnung getroffen, daß namentlich die in der Nähe des Rudaker Gleises beschäftigten Beamten die dort stehenden Wagen überwachen und etwaige verdächtige Personen anhalten sollen, doch können die Beamten, deren Aufmerksamkeit durch den verantwortungsreichen Dienst doch voll in Anspruch genommen wird, diese Überwachung unmöglich in ausreichender Weise leisten, und es müssen daher besondere Wächter angestellt werden. Daß tatsächlich die angeordnete Überwachung unzulänglich ist, geht aus einer, von fast allen hiesigen Futtermittelhändlern unterschriebenen, uns soeben zugegangenen Eingabe hervor, worin über die mangelhafte Bewachung der zur Umsackung kommenden Kleiesendungen geklagt und um schleunige Abhilfe gebeten wird. Wir wiederholen daher unsere dringende Bitte, die Thorner Verkehrsinspektion anzuweisen, eine wirksame Überwachung der auf dem Bahnhofe stehenden Güter anzuordnen, und zwar durch besondere Wächter. Die Eisenbahnverwaltung hat jedenfalls die Pflicht, dafür zu sorgen, daß das auf ihrem Terrain, auf der ihr doch die Polizeigewalt zusteht, befindliche fremde Eigentum den notwendigen Schutz genießt.

Bei dieser Gelegenheit gestatten wir uns, eine weitere Schädigung des Thorner Futtermittelhandels zur Sprache zu bringen, nämlich die ungenaue Verwiegung der Wagenladungen in Alexandrowo, eine Angelegenheit, die ja die Königliche Eisenbahndirektion bereits wiederholt beschäftigt hat. Wenn auch auf Reklamationen bei der Warschau-Wiener Eisenbahn hin zeitweise etwas sorgfältiger verwogen wird, so dauert dieser befriedigende Zustand doch nie lange, und bald stellen sich wieder bei der Nachwiegung in Thorn mehr oder weniger erhebliche Fehlmengen gegen das bescheinigte Gewicht heraus. Da die Verrechnung mit dem russischen Verkäufer auf Grund des in Alexandrowo ermittelten Gewichts stattfindet, die preußische Eisenbahnverwaltung sich aber weigert, Ersatz für das sich hier herausstellende Fehlgewicht zu leisten, wobei sie sich auf die von dem Verfrachter ausgestellte Erklärung beruft, daß er die mit der losen Verladung verbundene Gefahr selbst tragen wolle, so trifft der Verlust stets in vollem Umfange den deutschen Kaufmann, und dieser Verlust beläuft sich in jedem Jahre auf viele Tausende. Es ist natürlich gänzlich ausgeschlossen, daß die großen Fehlmengen auf die lose Verladung zurückzuführen wären, denn sonst müßten sich zwischen Alexandrowo und Thorn schon Berge von Kleie angehäuft haben; vielmehr liegt die Schuld fast ausschließlich an der unzureichenden Verwiegung in Alexandrowo, was sich ohne Schwierigkeit beweisen

lassen würde. Wir haben diesen Punkt bereits in einer, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1901 eingereichten Eingabe betreffend die Verbindung der russischen Eisenbahn Lodz—Kalisz mit dem preußischen Eisenbahnnetz, berührt, indem wir schrieben: „Gerade die Verwiegungsverhältnisse sind in Alexandrowo höchst traurig, denn entweder wird überhaupt nicht verwogen, oder die Wagen werden, ohne daß man sie loskuppelt, über die Zentesimalwage geführt, wodurch eine genaue Verwiegung naturgemäß unmöglich ist. Da die Waggons dann bis zur Übergabe an die preußische Verwaltung ca. 24 Stunden ohne Aufsicht stehen, so ist es kein Wunder, daß bei der Nachwiegung in Thorn oft recht bedeutende Fehlmengen festgestellt wurden." Diese Darlegung trifft auch noch für die neueste Zeit zu.

Wir sind nun der Meinung, daß die preußische Eisenbahnverwaltung, die doch Kenntnis von der Unzulänglichkeit der Verwiegung hat, die Wagen nicht übernehmen dürfte, ohne sich überzeugt zu haben, daß das Gewicht auch mit der Angabe des Wiegestempels übereinstimmt. Kurz vor der Übernahme müßte daher die Verwiegung im Beisein eines preußischen Beamten vorgenommen werden, da man nur dann mit Sicherheit darauf rechnen könnte, daß Gewicht und Wiegestempel übereinstimmen. Die Einführung dieser Maßregel ist um so unbedenklicher, als auch bei den Grenzübergängen Illowo, Eydtkuhnen und Prostken bereits jetzt die zu übergebenden Wagen im Beisein preußischer und russischer Beamten verwogen werden.

Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, baldigst sich mit der Verwaltung der Warschau—Wiener Eisenbahn dahin zu einigen, daß die Verwiegung der nach Preußen bestimmten Wagenladungen in Alexandrowo stets in Gegenwart eines preußischen Eisenbahnbeamten stattfindet."

Verschiedenes.

Gelegentlich der Jahresberichterstattung gehen uns stets eine Anzahl Wünsche und Klagen zu, die wir, soweit es möglich ist, den dabei in Frage kommenden Behörden stets unterbreiten. So haben wir auch im August vorigen Jahres der Danziger Eisenbahndirektion Kenntnis von einer Reihe von Verkehrswünschen gegeben und dabei ausgeführt:

„Zunächst wird auch in diesem Jahre wieder über zu langsame Abfertigung der Güter auf der Station Kulm geklagt, und es soll vorgekommen sein, daß aufgelieferte Güter erst nach 2—3 Tagen befördert worden sind. Auf eingelegte Beschwerde sei der Bescheid erteilt worden, daß die Kulmer Güterabfertigungsstelle nicht über

genügende Arbeitskräfte verfüge, um den Anforderungen gerecht werden zu können. Darnach scheint baldige Abhilfe durch Vermehrung des Personals dringend erforderlich.

Für die Station Kulm wird ferner die Aufstellung eines Verladekrahns von 5—10000 kg Tragkraft gewünscht, da das Auf- und Abladen von schweren Gütern jetzt unverhältnismäßige Kosten verursacht.

Von einer Faßreifenfabrik in Kulm wird uns mitgeteilt, daß Mangel an Sl-Wagen herrschen müsse, denn es komme häufig vor, daß trotz rechtzeitiger Bestellung ein solcher Wagen 4—5 Tage zu spät gestellt werde.

Fast jeder Bericht, den wir von Briesen erhielten, enthielt den Wunsch, daß die D-Züge auf der Station Briesen halten möchten. Bei der ablehnenden Haltung der Eisenbahnverwaltung ist ja leider vorläufig nicht daran zu denken, daß diesem Antrage stattgegeben wird, und die Briesener werden sich daher vorläufig mit der Erleichterung, die durch Einlegung des Zuges 405 geschaffen ist, begnügen müssen. Dieser Zug verkehrt jedoch nur an den Wochentagen, ohne daß ein Grund vorläge, ihn an den Sonntagen fortfallen zu lassen. Wir bitten daher ergebenst, daß diese Beschränkung in Wegfall komme.

Von Strasburg aus sind Klagen laut geworden, über die ungünstige Lage des einzigen Güterzuges, der jetzt gegen 12 Uhr mittags dort eintrifft. Da diese Zeit mit dem Beginn der Mittagsruhe der Beamten ziemlich zusammenfällt, soll es häufig vorkommen, daß den Interessenten die Nachricht von der Gestellung der Wagen erst um 3 Uhr nachmittags zugehe, zu einer Zeit also, der fast jeder seine Dispositionen über Gespann und Leute für den Nachmittag bereits getroffen habe, sodaß das An- und Abrollen der Güter selten am gleichen Tage bewirkt werden könne. Um die dadurch entstehenden Unbequemlichkeiten und Unkosten zu vermeiden, wünscht man, daß die Ankunft des Güterzuges auf eine frühere Tagesstunde verlegt werde. Ein fernerer Antrag geht dahin, daß man leere Güterwagen, die von dem Güterzuge nicht mehr mitgenommen werden konnten, auch mit den Personenzügen befördern möge.

Schließlich wollen wir nicht verschweigen, daß man in Lautenburg den Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Lautenburg nach Neumark oder Montowo wünscht. Diese Bahn sei von großer Bedeutung für die dortige Gegend, in der viel Getreide gebaut werde."

Zu den einzelnen Punkten erwiderte die Eisenbahndirektion:

„Bezüglich der verspäteten Gestellung der Sl-Wagen teilen wir ergebenst mit, daß seit Monaten ein sehr großer Bedarf an langen

offenen Wagen besteht, zu dessen Deckung täglich eine größere Anzahl aus anderen Direktionsbezirken herangezogen werden müssen. Aus dem Umstande, daß die Wagen aus weiten Entfernungen heranlaufen, erklärt es sich, daß diese Wagen nicht immer zu dem angeforderten Tage zur Stelle sein können.

Wir sind stets bestrebt, den Anforderungen der Interessenten nach Möglichkeit nachzukommen, leider läßt es sich aber trotz aller getroffenen Maßnahmen nicht immer erreichen."

„Wir haben im vorigen Herbste infolge einer ähnlichen Eingabe der Handelskammer bereits das Personal der Güterabfertigung in Kulm dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend vermehrt, so daß eine rechtzeitige Abfertigung verbürgt ist. Beschwerden darüber, daß aufgelieferte Güter erst nach mehreren Tagen zur Auflieferung gelangen, sind nicht zur amtlichen Kenntnis gelangt."

„Es treffen in Strasburg i. Westpr. des Mittags nicht ein, sondern zwei Güterzüge, und zwar um 11^{27} von Graudenz und um 11^{48} von Soldau her ein. Wollten wir den laut gewordenen Wünschen entsprechend diese beiden Güterzüge früher in Strasburg anbringen, so müßten dieselben auch entsprechend früher von Zugausgangsstationen Graudenz und Soldau abfahren, was nicht angängig ist. Erstens würde auf den Ausgangsstationen eine Belastung für diese Züge nicht vorhanden sein und zweitens sprechen auch betriebstechnische Gründe entgegen.

Abgesehen von dieser bedeutenden Verkehrsverschlechterung vermögen wir nicht anzuerkennen, daß die Lage der beiden Güterzüge für die Interessenten in Strasburg ungünstig ist.

Die Empfänger der in Strasburg ankommenden Güter werden auf Grund der früher als die Güterzüge eintreffenden Begleitpapiere schon im Laufe des Vormittags von dem Eintreffen ihrer Güter benachrichtigt, so daß dieselben spätestens mittags ihre Anordnungen über Gespann und Leute treffen können.

Die Versender dagegen werden sofort nach dem Eintreffen der Güterzüge, mithin vor 1 Uhr nachmittags, von der Gestellung leerer Wagen benachrichtigt, eine Verzögerung in der Benachrichtigung der Versender tritt wegen der Mittagspause nicht ein, da auch in dieser Zeit ein Beamter zur Erledigung der Güterabfertigungsgeschäfte im Dienst ist.

Eine Benachrichtigung der Versender über die Bereitstellung von Wagen um 3 Uhr nachmittags ist nur dann vorgekommen, wenn bei

Wagenmangel oder zu starker Belastung der Güterzüge die erforderliche Anzahl leerer Wagen nicht eingegangen war.

In diesem Ausnahmefalle wurden die Versender von der Bereitstellung leerer Wagen erst dann benachrichtigt, wenn feststand, daß die eingegangenen beladenen Wagen noch an demselben Nachmittag entladen sein würden."

„Vom 1. November d. J. ab wird der gemischte Zug 405 auf der Strecke Schönsee—Goßlershausen auch an den Sonn- und Feiertagen verkehren, um den Anwohnern dieser Strecke auch an den Festtagen die Möglichkeit der Benutzung des D-Zuges 55 zu gewähren."

„Die Mittel zur Aufstellung eines Ladekrans in Kulm haben wir durch den Etatsentwurf für 1906 beantragt. Die Beschaffung derselben schon für 1905 war bei der vorgeschrittenen Zeit nicht mehr möglich.

Der Kran in Freystadt muß dort belassen werden, weil derselbe zur Verladung von in Aussicht stehenden Langholzsendungen und der Erzeugnisse der in Freystadt neu entstandenen Maschinenfabrik gebraucht wird."

2. Wasserstraßen.

Strombereisung.

Die Strombereisung durch die Weichselstrom-Schiffahrtskommission fand am 18. und 19. Juli statt. Die Kammer wurde dabei durch ihren Vorsitzenden vertreten. Am 19. fand an Bord des Dampfers Gotthilf Hagen eine Sitzung statt, in der auch die Frage der Gestellung von Dampfbarkassen für die Zollbeamten des Grenzzollamtes Schillno zwecks Zollabfertigung der Weichselflöße verhandelt wurde, ohne daß dabei ein Beschluß gefaßt worden wäre. Sowohl der Herr Oberpräsident als auch der Herr Provinzialsteuerdirektor waren der Ansicht, daß die Gestellung der Barkassen Sache der Interessenten sei.

Aus dem Bericht des Herrn Strombaudirektors über die in den Jahren 1902 und 1903 ausgeführten und die im Jahre 1904 in der Ausführung begriffenen Bauten der Weichselstrombauverwaltung entnehmen wir die nachstehenden Daten:

Ausgeführte Bauten.

Wasserbauinspektion Thorn.

76 Buhnen und Zwischenbuhnen und Verlängerungen
10 Durchlagen
2205 m Deckwerk und
940 m Längswerk.

Unter diesen Bauausführungen ist hervorzuheben:

1. das Längswerk bei km 40,0 als versuchsweise Regulierung des Stromes auf Niedrigwasser mit einer Kronenhöhe von + 0,60 m am Pegel zu Thorn, die Herstellung von 705 m Deckwerk bei Ottlotschin und 1500 m Regulierung der Drewenz.
2. Die Herstellung einer Sohleinvertiefung der Drewenz auf den unteren 4 km, von der Mündung bis zur Ziegelei in Zlotterie auf 1,15 m unter mittlerem Niedrigwasser.
3. Die Beseitigung des Steinriffs im Strome bei Schillno km 2,0 bis 3,0.

Wasserbauinspektion Kulm.

22 Buhnen und Buhnenverlängerungen
1518 m Deckwerk an der Brattwiner und Michlauer Kampe
1 Grundschwelle von 220 m Länge an der Michlauer Kampe, außerdem sind:
17 Buhnenköpfe alter Konstruktion ausgebaut und abgepflastert.

Unter diesen Bauausführungen ist hervorzuheben:

1. Die Entwässerung der Reptowka-Niederung bei km 61,6 durch eine 300 m lange Zementrohrleitung von 80 cm lichtem Durchmesser und eine Absperrvorrichtung gegen hohen Wasserstand im Strome.
2. Der Ausbau des linken Ufers von der Schöneicher Herrenkampe (km 106) bis nahe zur Graudenzer Brücke (km 116) durch den Bau von Buhnen und Deckwerken, die Abgrabung und Abbaggerung von Teilen der beiden langgestreckten, noch in das Stromprofil hineinragenden Inseln und die Abgrabung der unteren Spitze der Brattwiner Kampe auf 750 m Länge in ihrer ganzen Breite bis auf Mittelwasserhöhe."

In Ausführung begriffene Bauten.

Wasserbauinspektion Thorn.

Es sollen fortgesetzt werden:

1. Die Drewenz-Regulierung von der Ziegelei in Zlotterie bis zur Ziegelei Antoniewo.

Es sollen neu begonnen werden:

2. der Bau von 4 Stück Zwischenbuhnen bei Schloßkampe—Kleinkampe.

Wasserbauinspektion Kulm.

In der Ausführung sind begriffen:

1. die Fertigstellung von 7 Stück neuen Zwischenbuhnen am rechten Ufer bei Bienkowko (km 79—82),
2. die Pflasterarbeiten an 16 Buhnen aus früheren Jahren von km 56—83,

3. die Fertigstellung von 7 Stück Zwischenbuhnen an beiden Ufern von km 63—73,
4. der Neubau von 7 Stück Zwischenbuhnen an beiden Ufern von km 56—79,
5. die Fertigstellung von 4 Buhnen und 550 m Deckwerk bei Michlau, linkes Ufer km 114—116,
6. der Neubau von 3 Buhnen bei Jungen und Fertigstellung von 6 Buhnen bei Sartowitz am linken Ufer km 99—102 und
7. der Neubau von 3 Buhnen bei Dt. Westfalen—Neunhuben, km 103—105."

Schließung des Brahnauer Hafens.

Unter dem 8. August schrieben wir an den Herrn Regierungspräsidenten in Bromberg:

„Ew. Hochwohlgeboren haben unter dem 26. April 1904 einen Antrag der Flößerei-Interessenten, die Brahnauer Hafenschleuse anstatt am 1. November erst am 15. November zu schließen, abgelehnt. Damals konnten Ew. Hochwohlgeboren mit Recht darauf hinweisen, daß die Schließung des Hafens frühzeitig genug bekannt gemacht worden sei, damit sich Schiffahrt und Flößerei darauf einrichten konnten. Inzwischen hat sich aber die Lage infolge des abnorm niedrigen Wasserstandes völlig geändert, und zahlreiche Traften, die unter Berücksichtigung der beabsichtigten Hafenschließung frühzeitig von ihren Ablagen abgeschwommen sind, werden trotzdem nicht imstande sein, bis zum 1. November den Brahnauer Hafen zu erreichen. In der oberen Weichsel und dem San, im Dnjepr-Bug-Kanal, im Bug, im Narew und dessen Zuflüssen liegen noch die Hauptmengen der nach Thorn und darüber hinaus bestimmten Hölzer. Es ist bisher noch nicht abzusehen, wann sie überhaupt abschwimmen können, doch ist es selbst im günstigsten Fall ausgeschlossen, daß alle Hölzer bis zum 1. November hier angelangt sein werden. Es wird in diesem Jahre auf etwa dieselbe Zufuhrmenge, wie im Vorjahr zu rechnen sein, während bis zum 5. August nur 710 Traften gegen 835 im Vorjahre angelangt sind.

Für den Brahnauer Hafen kommen hauptsächlich die Rundhölzer in Betracht. Wir möchten nun darauf hinweisen, daß von den 650000 Rundhölzern, die man in diesem Jahre erwartet, bereits ca. 400000 Eigentum deutscher Schneidemühlen sind, und es doch im Interesse der deutschen Eigentümer liegt, daß das Holz noch geborgen wird, zumal durch die Schwierigkeiten des Transportes und teilweise wohl auch durch das Blauwerden der Hölzer schon ganz beträchtliche Unkosten erwachsen sind und noch erwachsen werden. Diese Verluste würden

aber noch gewaltig gesteigert werden, wenn die für Brahnau usw. bestimmten Hölzer bei ihrer Ankunft den Hafen geschlossen fänden.

Im Interesse des Holzhandels bitten wir daher Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, verfügen zu wollen, daß der Brahnauer Hafen erst bei Eintritt des Eisganges geschlossen werde."

Unter dem 22. August erhielten wir einen ablehnenden Bescheid, der uns zu folgendem Schreiben veranlaßte:

„Ew. Hochwohlgeboren haben es abgelehnt, unserem Gesuch vom 8. August entsprechend anordnen zu wollen, daß der Hafen Brahemünde erst bei Eintritt des Eisgangs geschlossen werde. Wir müssen allerdings zugeben, daß die Unbestimmtheit dieses Termins die Abwickelung der vorzunehmenden Hafenarbeiten erschweren würde, doch konnten wir bisher keinen bestimmten Tag angeben, an dem voraussichtlich alle Traften in Sicherheit sein werden. Durch die Niederschläge der letzten Wochen sind nun die bisher stilliegenden Traften in der Weichsel und deren Nebenflüssen wieder in Bewegung gekommen, und es läßt sich vielleicht schon Mitte September ersehen, welche Mengen noch eintreffen werden und wann ungefähr die letzten Transporte am Brahemünder Hafen anlangen dürften. Wir werden uns erlauben Ew. Hochwohlgeboren dann diese Übersicht zu überreichen und gleichzeitig die Bitte aussprechen, die Sperrung des Hafens bis zu einem ganz bestimmten Tage hinauszuschieben. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß angesichts der vielen Schäden und Unkosten, die unserem Holzhandel in diesem Jahre durch den niedrigen Wasserstand bereits erwachsen sind, Ew. Hochwohlgeboren doch geneigt sein werden, auf unseren Wunsch einzugehen um so mehr, als es sich dabei um ganz beträchtliche, auf Millionen zu schätzenden Werte handelt."

Unter dem 3. Oktober ergänzten wir dieses Schreiben durch nachstehenden Bericht:

„Ew. Hochwohlgeboren haben wir in unserer Eingabe vom 31. August gebeten, die endgültige Entscheidung über die Schließung des Brahnauer Hafens hinauszuschieben, bis wir durch Umfrage festgestellt haben würden, wieviel Traften in diesem Jahre noch hier eintreffen und wann ungefähr die letzten Transporte am Brahemünder Hafen anlangen könnten. Das Resultat der Umfrage liegt nun vor, und wir gestatten uns, Ew. Hochwohlgeboren die uns zugegangenen Antworten in der Anlage ergebenst zu überreichen. Darnach sind noch etwa 200 Traften zu erwarten, von denen sich Ende September ca. 100 auf dem Bug, 50 auf dem Wieprz, 15 auf dem Narew und die übrigen auf der Weichsel und dem San befanden. Ein Teil dieser

Hölzer wird, wie aus den Antworten hervorgeht, noch im laufenden Monat hier ankommen, der größte Teil jedoch wird erst im November bei Thorn sein können, so daß, wenn alle Traften, die für den Brahemünder Hafen oder darüber hinaus bestimmt sind, noch aufgenommen werden sollen, der Hafen erst am 1. Dezember geschlossen werden dürfte. Wir wollen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß auch fast alle Traften, die nach Danzig bestimmt sind, ein Interesse an der Offenhaltung des Hafens haben, da sie meist eine Anzahl Hölzer mitführen, die beim Hafen nach dem Westen abgezweigt werden sollen.

Wir bitten daher Ew. Hochwohlgeboren ergebenst, als Termin für die Schließung des Hafens den 1. Dezember festzusetzen, und wir würden Ew. Hochwohlgeboren zu besonderem Danke verpflichtet sein, wenn wir möglichst bald hierüber den Bescheid erhalten könnten, damit die Interessenten sich darnach richten können.

Vielleicht kann der Hafen aber auch schon früher geschlossen werden. Es sind nämlich zum Ende August und Anfang September die Traften auf den Nebenflüssen der Weichsel in Bewegung gekommen, doch ist Ende September wieder ein Stillstand eingetreten und wenn dieser noch einige Wochen anhält, so wird man diejenigen Hölzer, die noch längere Zeit schwimmen müßten, garnicht weitergehen, sondern sie in Rußland überwintern lassen. Wenn also auf den Nebenflüssen der Weichsel nicht in der nächsten Zeit wieder Wachswasser eintritt, so wird niemand ein Interesse daran haben, daß der Hafen nach dem 1. November noch offen gehalten wird. Sobald wir hiervon Kenntnis erlangt haben, was voraussichtlich Mitte Oktober der Fall sein dürfte, so werden wir Ew. Hochwohlgeboren sofort Bericht erstatten.

Hierauf erwiderte der Herr Regierungspräsident am 12. Oktober, daß er unter Anerkennung der durch die außergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse dieses Sommers entstandene Notlage für die Schiffahrt und Flößerei auf der Weichsel die Verlängerung des Schleusenbetriebes am Hafen Brahemünde über den 1. November hinaus und nötigenfalls bis zum 30. November angeordnet habe. Eine weitere Verschiebung dieses Zeitpunktes sei aus technischen Gründen nicht möglich, vielmehr müsse die Bauausführung spätestens am 1. Dezember beginnen und hiermit die Schleuse für den Verkehr geschlossen werden. Dank diesem Entgegenkommen gelang es, die sämtlichen nach Westen bestimmten Hölzer noch in den Brahemünder Hafen zu bergen.

Notlage der Weichselschiffer.

Ende August hatten wir Veranlassung, der Polizei-Verwaltung gegenüber, die Unterlagen für einen dem Herrn Regierungspräsidenten

zu erstattenden Bericht sammelte, uns über den durch die Trockenheit hervorgerufenen Notstand der Weichselschiffer zu äußern. Wir schrieben: „Bereits im Vorjahre haben wir in einem dem Herrn Oberpräsidenten erstatteten Berichte auf die traurige Lage des Schiffergewerbes hingewiesen, und wenn schon in normalen Jahren die Weichselschiffer einen schweren Kampf um ihre Existenz führen, so läßt sich mit Sicherheit voraussagen, daß in diesem Jahre eine ganze Reihe von ihnen zu Grunde gehen muß, wenn ihnen nicht der Staat hülfreich beispringt.

Die Kalamität begann schon bei Eröffnung der Schiffahrt, denn das Frühjahrshochwasser fiel gänzlich aus, und der Wasserstand wurde von Tag zu Tag niedriger, sodaß die Schiffahrt immer mehr eingeengt wurde. Soweit die Kähne nicht überhaupt gänzlich festlagen, haben sie stets nur einen kleinen Teil ihrer Ladefähigkeit ausnutzen können, und wenn die Frachten auch etwas gestiegen sind, so ist dies doch kein annährend ausreichender Ersatz, zumal eine Reise, die sonst nur Tage oder Wochen dauerte, sich monatelang hinzog. Von einem Verdienst kann dabei gar keine Rede sein, es ist vielmehr sicher, daß fast alle Schiffer im laufenden Jahr zugesetzt haben, und mancher wird genötigt sein, seinen Kahn zu verkaufen und sein Gewerbe aufzugeben, wenn ihm nicht durch Gewährung von Darlehnen aus Staatsmitteln Erleichterung geschaffen wird.

Ob sich die Lage im Herbste noch bessern wird, läßt sich nicht voraussehen. Das geringe Wachswasser, das in den letzten Tagen eingetreten ist, kann jedenfalls den Schiffern nichts helfen. Dazu hat es noch das Unglück gewollt, daß kürzlich die Culmsee'er Zuckerfabrik abgebrannt ist, wodurch den Schiffern beträchtliche Mengen an Rohzucker, die sonst auf der Weichsel nach Danzig verfrachtet worden wären, verloren gehen.

Wir bitten daher die Polizeiverwaltung ergebenst, im Interesse des notleidenden Schiffergewerbes ein staatliches Eintreten kräftigst zu befürworten. Alle Anträge auf Erlaß von Schleusen- und Hafengeldern müssen mit dem größten Wohlwollen geprüft werden und, von der Hebung der direkten Staatssteuer und dem Eintreiben der sicher vielfach vorhandenen Steuerrückstände der Kahnschiffer sollte man am besten ganz absehen. Vor allen Dingen wäre es aber wünschenswert, daß den in Bedrängnis befindlichen Schiffern zinslose Darlehne aus Staatsmitteln gewährt werden, deren Rückzahlung, soweit der Staat nicht ganz darauf verzichten will, gänzlich erst nach dem Ablauf einiger Jahre verlangt werden dürfte.

Bei der Kürze der Zeit und der Natur des Schiffergewerbes ist es uns natürlich nicht möglich, jetzt nähere Daten über den Umfang der Notlage zu geben. Dies wird erst nach Einstellung der Schiffahrt, wenn die Schiffer in ihre Heimatshäfen zurückgekehrt sind, durchführbar sein."

In der gleichen Angelegenheit ging uns Mitte März folgendes Schreiben des Herrn Oberpräsidenten zu:

„Zur Gewinnung eines Überblicks über die Schädigung der Schiffahrt durch die Dürre des Sommers 1904 ersuche ich ergebenst um umgehende Beantwortung folgender Fragen, soweit dies ohne besondere Erhebungen möglich ist.

1. Wie gestaltete sich der gesamte Schiffahrtsbetrieb, insbesondere der der Kleinschiffer (Führer von Fahrzeugen bis zu 300 t), in bezug auf Frachtmenge, Frachtenstand, Dauer der Schiffahrtsperiode, Transportmöglichkeit nach Verhältnis der Wasserstände usw. im Jahre 1904 auf den einzelnen Wasserstraßen des dortigen Bezirks in den einzelnen Monaten bis zum Eintritt der Versommerung?
2. Wie lange hielt die Versommerung an?
3. Wie gestaltete sich die Schiffahrt bis zum Jahresschluß 1904?
4. Wie gestaltete sich der gesamte Schiffahrtsbetrieb, insbesondere der der Kleinschiffer (Führer von Fahrzeugen bis zu 300 t), in bezug auf Frachtmenge, Frachtenstand, Dauer der Schiffahrtsperiode, Transportmöglichkeit nach Verhältnis der Wasserstände usw. für die Jahre 1901, 1902 und 1903?
5. Wann hat in diesem Jahr der Schiffahrtsbetrieb, begonnen? War der Verkehr bereits ein regerer?

Ich bitte um gefällige Erledigung binnen 8 Tagen."

Wir erwiderten unter dem 22. März:

„Ew. Exzellenz berichten wir gehorsamst, daß das Jahr 1904 zu den ungünstigsten gehört, die unsere Weichselschiffahrt erlebt hat. Beim Beginn der Schiffahrt war die Frachtmenge normal, und wenn auch das Frühjahrshochwasser nur unbedeutend war, so konnten die Schiffer doch bei den üblichen Frühjahrsfrachten die Ladefähigkeit ihrer Kähne ziemlich ausnutzen. Bald aber änderte sich das günstige Bild, das Wasser sank von Tag zu Tag, und viele Kähne, die mit voller Ladung unterwegs waren, mußten entweder liegen bleiben oder, um weiterfahren zu können, ableichtern. Durch die hierdurch erwachsenden Unkosten ist den Schiffern der Verdienst nicht nur geschmälert worden, sondern zum Teil überhaupt verloren gegangen. Ist es doch vorgekommen, daß

3 Kähne 4 Monate lang bei Schulitz liegen blieben, ja ein anderer Kahn, der im Winter 1903/04 in Danzig Kopfsteine geladen hatte, ist bis zum Ende der Schiffahrtsperiode bis Zlotterie gekommen, wo er noch vor kurzem lag.

Der niedrige Wasserstand hatte nun zwar zur Folge, daß die Frachten um etwa 50 % in die Höhe gingen, doch bildete auch dies kein ausreichendes Äquivalent, denn einmal kam es den Schiffern, die bereits abgeschlossen hatten und unterwegs waren, nicht zu Gute, ferner konnten aber auch die anderen die Ladefähigkeit ihrer Kähne nur zum kleinen Teil ausnutzen und blieben trotzdem unverhältnismäßig lange unterwegs. Kähne mit 100 t Tragfähigkeit hatten Mühe mit 1000 Ztr., solche mit 300 t Tragfähigkeit mit 1500 Ztr. und Kähne mit 400 t Tragfähigkeit mit 2000 Ztr. zu schwimmen. So schleppte sich die Schiffahrt bis Mitte Juli hin, von welcher Zeit ab eine fast vollständige Versommerung eintrat, die bis Mitte September anhielt. Dann besserte sich der Wasserstand und die Kähne konnten wieder mit ziemlich voller Ladung schwimmen. Die Frachten gingen auf den Stand der normalen Herbstfrachten herab, doch herrschte Mangel an Ladung, woran hauptsächlich der Brand der Zuckerfabrik Culmsee schuld war.

Daß im vergangenen Jahr gegen 1903 ein Rückgang der Frachtmengen eingetreten ist, ergibt sich aus folgenden Zahlen: Die in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter betrugen nach der Nachweisung des Thorner Hauptzollamtes

im Jahre 1903 92876 t, im Jahre 1904 72533 t.

In den Jahren 1901, 1902 und 1903 waren zwar die Einkommensverhältnisse der Weichselschiffer auch sehr schlecht, was in erster Linie auf die Herabsetzung des Zuckers zur Ausfuhr im Spezialtarif III zurückzuführen ist, denn die Schiffer sind infolgedessen genötigt, damit ihnen die Zuckerladungen nicht gänzlich entgehen, die Frachten derart zu ermäßigen, daß auch bei gutem Wasserstande kaum noch von einem Verdienste die Rede sein kann. Immerhin fanden die Schiffer noch leidlich ihr Brot, da sie während der ganzen Saison fahren konnten und insbesondere im Jahre 1903 die Schiffahrt bis tief in den Dezember hinein offen blieb. Das Jahr 1904 wird aber für viele der wirtschaftlich schwachen Existenzen zum gänzlichen Ruin führen, wenn ihnen nicht die Königliche Staatsregierung durch Unterstützungen und Gewährung von Notstandsdarlehnen über die schwierige Zeit hinweghilft.

In diesem Jahre hat die Schiffahrt am 13. März begonnen, doch ist bisher die Schiffahrt noch nicht besonders lebhaft. Bemerkens-

wert ist, daß verschiedene Kähne mit Getreide, das für Warschau bestimmt ist, beladen worden sind."

3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

Bahnpost Thorn—Warschau.

Auf unsre im letzten Jahresbericht abgedruckte Eingabe vom 28. März 1904 teilte uns die Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Danzig unter dem 25. August mit, daß sich die russische Postverwaltung mit der Benutzung der seit dem 1. Mai eingerichteten neuen Zugverbindung Thorn—Warschau, ab Thorn 4^{15} nachm., an Warschau 1^{12} nachts, zur Beförderung von Briefsendungen einverstanden erklärt habe, sodaß vom 23. August ab direkte Briefbeutel nach Warschau vom Bahnhofspostamt in Danzig mit Zug 545, ab Danzig 11^{00} vorm., vom Postamt in Graudenz mit Zug 506, ab Graudenz 2^{23} nachm., und vom Postamt in Thorn Hauptbahnhof, ab Thorn 4^{15}, sowie auch von letzterem ein Briefbeutel nach Alexandrowo abgesandt werden würde.

Postpaketverkehr mit Rußland.

Dem Reichspostamt übersandten wir Ende Oktober nachstehende Eingabe:

„Das Kaiserliche Reichspostamt bitten wir ergebenst, bei der nächsten internationalen Postkonferenz den Antrag auf Zulassung von Nachnahmen und auf Wegfall des Frankaturzwanges für den Postpaketverkehr mit Rußland stellen zu wollen.

Ehe das Übereinkommen, betreffend die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland, vom 1. April 1898, in Kraft trat, durften wenigstens die Spediteure ihre baren Auslagen und Spesen durch Nachnahme entnehmen, während heute Nachnahmen auf Postpakete überhaupt nicht zulässig sind. Infolgedessen kann sich der Postpaketverkehr mit Rußland trotz des Übereinkommens nicht in dem wünschenswerten Maße entwickeln, denn für die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen in Rußland bildet die Zulassung von Nachnahmen vielfach die Grundbedingung. Jetzt spielt sich die Versendung von Postpaketen, die nur gegen Entrichtung des Betrags dem Empfänger ausgehändigt werden sollen, meist so ab, daß der Versender die Pakete zunächst einem deutschen Grenzspediteur zugehen läßt, der sie dann einem russischen Spediteur mit der Bedingung, sie nur gegen Zahlung des geschuldeten Betrags auszuliefern, überschickt. Hierdurch entstehen natürlich beträchtliche Unkosten, die hemmend auf die Ausdehnung des Postpaketverkehrs einwirken.

So gut aber früher die Entnahme der Spesen und Auslagen durch Nachnahme möglich war, müßte doch jetzt auch die Belastung der Postpakete mit Nachnahme, ebenso wie im Eisenbahnfrachtverkehr, durchführbar sein, zumal jetzt auch Geldbeträge mittelst Postanweisung von und nach Rußland versandt werden können.

Sollte es nicht zu erreichen sein, daß Nachnahmen im Postpaketverkehr im vollen Umfange eingeführt werden, so bitten wir das Kaiserliche Reichspostamt ergebenst, wenigstens darauf hinzuwirken, daß der Frankaturzwang für Postpakete wegfällt und, wie von 1898, die Spediteure wenigstens das Recht erhalten, ihre Auslagen und Spesen nachzunehmen."

Die Antwort des Herrn Staatssekretärs vom 14. November lautete:

„Die Zulassung von Nachnahmen im Paketdienst mit Rußland bildet schon seit langer Zeit den Gegenstand von Erörterungen mit der russischen Postverwaltung und ist von mir auch neuerdings wieder bei dieser in Anregung gebracht worden. Es ist zu hoffen, daß sich die Zulassung von Nachnahmepaketen in nicht zu ferner Zeit ermöglichen lassen wird. Dagegen würde ich die Aufhebung des Frankierungszwanges bei Postpaketen bis 5 kg, der eine der Grundlagen des internationalen Postpaketdienstes bildet, auch für den Fall nicht in Aussicht stellen können, daß die Bemühungen, Rußland zur Zulassung von Nachnahmen zu bewegen, vorläufig noch keinen Erfolg haben sollten."

Erweiterung des Fernsprechverkehrs.

Die Kaiserliche Oberpostdirektion baten wir Anfang Dezember um Erweiterung des Fernsprechverkehrs für verschiedene Städte unseres Bezirks, indem wir schrieben:

„Wiederholt vorgebrachte Wünsche nach Erweiterung des Sprechverkehrs einzelner Fernsprechnetze unseres Bezirks haben uns veranlaßt, durch Umfrage festzustellen, welche Verbindungen für durchaus erforderlich gehalten werden.

Es sind dabei von den Städten Briesen, Culmsee, Lautenburg, Löbau, Neumark und Thorn die nachstehenden Verbindungen gewünscht worden:

1. Briesen mit Beuthen, Breslau, Gleiwitz, Kattowitz und Stettin.
2. Culmsee mit Hamburg, Magdeburg und Stettin.
3. Lautenburg mit Bartenstein (Ostpr.), Breslau, Posen und Stettin.
4. Löbau mit Breslau und Stettin.

5. Neumark mit Breslau und Stettin.
6. Thorn mit Berlinchen, Bernburg, Driesen, Eydtkuhnen, Falkenburg (Pom.), Fraustadt, Gleiwitz, Guben, Halle (Saale), Kattowitz, Kreuz, Krossen, Liege, Märk. Friedland, Miloslaw, Neuwedell, Oderberg, Riesa, Schrimm, Stralsund und Tütz.

Thorn wünscht ferner, daß es zum unbeschränkten Sprechverkehr mit Kottbus und Magdeburg zugelassen werde.

Wir bitten die Kaiserliche Ober-Postdirektion ergebenst, die vorgetragenen Wünsche wohlwollend zu prüfen und, soweit es tunlich ist, die nachgesuchten Verbindungen zu bewilligen."

Darauf ging uns Anfangs März nachstehender Bescheid zu:

„Die Aufnahme der durch nebenbezeichnetes Schreiben angeregten Sprechbeziehungen ist, soweit die bestehenden Bestimmungen nicht entgegenstehen, verfügt worden. Eine größere Anzahl der beantragten Verkehrsbeziehungen konnte nur während der verkehrsschwachen Stunden genehmigt werden, da die zur Ausführung der Gesprächsverbindungen zusammenzuschaltenden Leitungen zu stark belastet sind. Das Nähere ergibt nachstehende Übersicht:

Es sind zugelassen:

Briesen mit Stettin — beschränkt,
Culmsee mit Hamburg — beschränkt,
Culmsee mit Magdeburg einschließlich Schönebeck (Elbe) und Westerhüsen (Elbe) — beschränkt,
Lautenburg mit Bartenstein — unbeschränkt,
Lautenburg mit Posen — unbeschränkt,
Lautenburg mit Stettin — beschränkt,
Löbau (Westpr.) mit Breslau — beschränkt,
Löbau (Westpr.) mit Stettin — beschränkt,
Neumark (Westpr.) mit Stettin — beschränkt,
Thorn mit Kottbus — unbeschränkt,
Thorn mit Falkenburg (Pom.) — unbeschränkt,
Thorn mit Fraustadt — beschränkt,
Thorn mit Gleiwitz — beschränkt,
Thorn mit Halle (Saale) einschließlich Ammendorf — Radewell — beschränkt,
Thorn mit Kattowitz — beschränkt,
Thorn mit Kreuz (Ostbahn) unbeschränkt,
Thorn mit Märkisch-Friedland — unbeschränkt,
Thorn mit Magdeburg — beschränkt,
Thorn mit Miloslaw — beschränkt,

Thorn mit Polzin (Bez. Köslin) — unbeschränkt,
Thorn mit Schrimm — beschränkt,
Thorn mit Stralsund — beschränkt und
Thorn mit Tütz (Westpr.) — unbeschränkt."

III. Zoll- und Steuerwesen.

Vereinszollgesetz.

Zur Vorbereitung einer Revision des Vereinszollgesetzes wünschte der Herr Handelsminister die auf Änderung des bestehenden Gesetzes gerichteten Wünsche des Handelsstandes kennen zu lernen, weshalb der Deutsche Handelstag seine Mitglieder um Äußerung ersuchte. Auch wir haben uns dazu geäußert und geben nachstehend unsere Abänderungsanträge wieder:

Zu § 12. Nach Satz 2 dieses Paragraphen werden Beschwerden über die Anwendung des Tarifs im einzelnen Falle im Verwaltungswege entschieden. Es entspricht einem schon seit Jahren von den Handelsvertretungen geäußerten Wunsch, daß solche Beschwerden im Rechtswege entschieden werden möchten. Wir schließen uns diesem Wunsche an, sehen aber davon ab, bestimmte Vorschläge zu machen.

Zu § 12. Gemäß § 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 ist in jedem Steuerdirektionsbezirk eine Behörde zu errichten, die auf Verlangen über die Zolltarifsätze Auskunft zu geben hat, zu welchen bestimmte Waren oder Gegenstände im deutschen Zollgebiete zugelassen werden. Diese Einrichtung müßte vielleicht im Anschluß zu § 12 des V. Z. G. genauer geregelt und namentlich die rechtlichen Folgen der erteilten Auskünfte festgesetzt werden. Mindestens wären hier folgende Bestimmungen zu treffen: 1. Hat jemand diese Auskunftsbehörde befragt und daraufhin Geschäfte abgeschlossen, so ist auf die alsdann eingeführten Waren der angegebene Satz anzuwenden. 2. Wird über die gleiche Ware später anderes entschieden, so ist dies öffentlich bekannt zu geben.

Zu § 15. Die Verjährungsfrist ist von einem Jahr auf drei Monate herabzusetzen. Der Warenempfänger darf nicht ein Jahr lang in Unsicherheit über eine etwaige Nachforderung bleiben, da er innerhalb dieser Zeit die Waren meist verkauft haben wird und er daher nicht mehr imstande ist, seinen Käufern den höheren Zoll anzurechnen. Bei der jetzt bestehenden langen Frist gerät auch der Spediteur, der als Deklarant den Zoll auslegt, häufig in eine üble Lage, da der Empfänger, wenn die Nachforderung erst nach längerer Zeit erhoben wird, sich häufig

weigert, sie zu zahlen, sodaß dann der Spediteur gezwungen ist, den Rechtsweg zu beschreiten.

Nun ist es doch der Zollverwaltung sehr gut möglich, innerhalb drei Monaten zu prüfen, ob der richtige Zollsatz erhoben worden ist, und ferner wird durch die kürzere Verjährung auch derjenige, der Anspruch auf Ersatz wegen zu viel oder zur Ungebühr entrichteten Gefälle hat, keinen Nachteil haben, denn es liegt in seinem eigenen Interesse sofort in eine Prüfung einzutreten, weshalb er auch stets in der Lage sein wird, seine Reklamation rechtzeitig einzureichen.

Zu § 23. Der Warenempfänger müßte, ebenso wie laut § 27 der Frachtführer, berechtigt sein, die spezielle amtliche Revision zu beantragen, falls er Zweifel an der Art der Ladung hegt. Wenn heute der Warenempfänger über die Ladung im Unklaren ist und es gelingt ihm nicht, den Warenführer, d. h. in den meisten Fällen die Eisenbahn, zu veranlassen, den Antrag auf spezielle Revision zu stellen, so ist er zur speziellen Deklaration trotz seiner Zweifel verpflichtet. Deklariert er nun zu niedrig, so wird er bestraft, deklariert er zu hoch, so schädigt er sich oder seinen Auftraggeber. Solche Fälle kommen hier namentlich bei der Einfuhr von Kleie häufig vor. Da von den Landwirten eine helle, mehlreiche Kleie bevorzugt wird, so richten die Transporteure ihre Bezüge darauf ein, weshalb hier viele Kleiesendungen, deren Mehlgehalt knapp an der zulässigen Grenze liegt, ja diese bisweilen überschreitet, ankommen. Deklariert nun der Warenempfänger, der auf oberflächliche Untersuchung hin nicht in der Lage ist, den Mehlgehalt genau festzustellen, die Sendung als Kleie und es stellt sich durch die Prüfung der Zollbehörde heraus, daß der zulässige Mehlgehalt überschritten war, so wird er in Strafe genommen. Deklariert er aber die Kleie als Mehl, so wird ohne weitere Prüfung die Kleie denaturiert, auch wenn tatsächlich die Grenze nicht überschritten war. Die Kleie wird dadurch nicht nur entwertet, sondern es entstehen durch die Denaturierung auch Kosten. Der Warenempfänger, häufig ein Spediteur, ist aber nicht immer imstande, sich Gewißheit über den Inhalt der Sendungen zu verschaffen. Ein bezeichnender Fall ist hier kürzlich vorgekommen. Durch den Angestellten eines hiesigen Speditionsgeschäftes wurde ein Faß Fleisch deklariert, und es stellte sich bei der Revision heraus, daß mitten im Fasse ein Stück lag, das die zulässige Größe überschritt. Der Angestellte wurde daraufhin in Zollstrafe genommen. Derartige Entscheidungen widersprechen dem allgemeinen Rechtsgefühl, und sie würden vermieden werden, wenn

dem Warenempfänger das Recht zustehen würde, die spezielle Revision zu beantragen.

Zu § 30. Kommen Hölzer auf dem Wasserwege an, die sofort verzollt werden sollen, so wird die spezielle Deklaration nur dann anerkannt, wenn die probeweise Revision bei den einzelnen Tafeln Abweichungen von 2 % oder weniger ergeben. Es ist nun äußerst schwierig, die Aufmaßlisten für Holz, dessen Vermessung auf dem Wasser immer unsicher bleiben wird, in der verlangten Genauigkeit herzustellen. Da nun bei Holz, das auf Begleitschein weiter geht, die Aufmaßlisten Abweichungen bis zu 10 % aufweisen dürfen, so könnte man bei der sofortigen Verzollung für Holz, das auf dem Wasserwege eingeht, eine Abweichung von 5 % zulassen.

§ 39. Bei Abfertigung von Wagenladungen wird jetzt der Verzollung das auf der Zentesimalwage ermittelte Gewicht nur dann zugrunde gelegt, wenn es entweder mit dem im Frachtbriefe angegebenen übereinstimmt oder wenn es das Frachtbriefgewicht übersteigt. Zeigt die Zentesimalwage ein geringeres Gewicht an, so muß trotzdem das im Frachtbriefe angegebene verzollt werden. Es bleibt allerdings dem Frachtführer oder Warenempfänger überlassen, durch Verwiegung der Waren auf der Dezimalwage der Zollverwaltung das wirkliche Gewicht feststellen zu lassen, doch unterbleibt dies häufig, weil die Kosten dieser Verwiegung zu groß sind. Es wäre daher zu wünschen, daß die Zollverwaltung das auf der Zentesimalwage ermittelte Gewicht auch dann anerkennt, wenn es geringer ist, als das im Frachtbrief angegebene.

Zu § 48. Die Umhüllung der gemäß § 48 Abs. 2 vernichteten Waren ist entweder zollfrei zu lassen oder höchstens zu dem Zollsatze des eigenen Materials, niemals aber zu dem der vernichteten Ware, zu verzollen.

Zu § 59. Da weder die Eisenbahnverwaltung noch die Zollverwaltung die Haftung für die gemäß § 59 niedergelegten Gegenstände übernehmen will, so muß Klarheit darüber geschaffen werden, ob eine dieser Verwaltungen haften soll. Wird ausdrücklich festgesetzt, daß eine solche Haftung nicht eintreten soll, so kann dann der Interessent sich gegen diese Gefahr versichern.

Zu § 92. Es ist im Gesetz zu bestimmen, daß die Revision des Handgepäcks, wenn irgend möglich, im Eisenbahnzuge vorzunehmen ist. Meist geschieht dies zwar auch jetzt schon, doch kann von dem Zollaufsichtsbeamten jederzeit die Revision in der Zollkammer vorgeschrieben werden. Es ist aber für den Reisenden eine große Belästigung,

wenn er, namentlich nachts und bei besetztem Zuge, sämtliches Reisegepäck dorthin bringen muß.

Zu § 102. Hier ist dem Antrage des deutschen Handelstages entsprechend zu bestimmen, daß die Zollverwaltung für Waren in den öffentlichen Niederlagen in derselben Weise haftet, wie gemäß dem Handelsgesetzbuche der Lagerhalter.

Zu § 103 Abs. 4. Nach dieser Vorschrift unterliegt es der Entscheidung der Zollverwaltung, ob die Waren als gänzlich verdorben oder unbrauchbar anzusehen sind. Nun kommt es aber nicht selten vor, daß die Waren schon dann, wenn sie teilweise verdorben sind, oder wenn die Absatzverhältnisse sich, vielleicht infolge Wechsels der Mode, geändert haben, für den Empfänger unbrauchbar geworden sind. Wird er gezwungen die Waren trotzdem zu verzollen, so entsteht ihm neben der Warenentwertung ein neuer Schaden. Es muß deshalb dem Warenempfänger freistehen, den Antrag auf Vernichtung der Waren zu stellen um sich dadurch von der Zollzahlung zu befreien.

Zu § 133. Die Geschäftsstunden dürften nicht im Gesetz ein für allemal festgelegt werden, sondern sie müßten von der Provinzialsteuerdirektion dem lokalen Bedürfnis entsprechend bestimmt werden.

Zu § 137. Wir schließen uns dem Antrage der Berliner Ältesten an, wonach der im heutigen Strafrecht bestehende Grundsatz, daß dem Angeklagten nur diejenigen Tatumstände zur Belastung gereichen dürfen, die er bei der Tat gekannt hat, auch ein Zollstrafrecht zur Durchführung zu bringen ist.

Beschaustellen für ausländisches Fleisch.

Nachstehender Ministerialerlaß ging uns von dem Herrn Regierungspräsidenten zur Äußerung zu:

„In einer Reihe von Eingaben, welche auf die Ermäßigung der Gebühren für die Untersuchung des ausländischen Fleisches gerichtet sind, wird behauptet, daß die Zahl der Untersuchungsstellen, an denen zurzeit zubereitetes Fleisch und Fette ausländischen Ursprungs der vorschriftsmäßigen Beschau unterstellt werden können, zu groß sei, und daß durch Einziehung derjenigen Untersuchungsstellen, die bisher nur wenig in Anspruch genommen worden sind, eine erhebliche Kostenersparnis und damit auch eine Ermäßigung der Untersuchungsgebühren sich ermöglichen ließe. Auch wird geltend gemacht, daß die Zuverlässigkeit der Untersuchung erhöht und die Gleichmäßigkeit in der Beurteilung des ausländischen Fleisches gefördert wird, wenn die Beschau nur bei einer beschränkten Anzahl von Zollstellen erfolgt, wo die Einfuhr von Fleisch oder Fett von erheblicher Bedeutung ist.

Die Frage einer Verminderung der Untersuchungsstellen wird bei der bevorstehenden Revision der Gebührenordnung zu erörtern sein. Insbesondere kommt in Betracht, ob die kostspieligen Einrichtungen für die chemische Untersuchung des Fleisches und der Fette verringert werden können und ob dort, wo zwar nicht die völlige Aufhebung einzelner Untersuchungsstellen möglich ist, doch wenigstens eine Einschränkung auf die Untersuchung frischen Fleisches erfolgen kann. Andererseits ist auch in Erwägung zu ziehen, ob nicht bei denjenigen Stellen, die zwar für die Fetteinfuhr von Bedeutung sind, für die übrige Fleischeinfuhr aber entbehrt werden können, eine Beschränkung der Untersuchung auf Fette am Platze ist, sodaß an solchen Stellen tierärztliches Personal überflüssig wird.

Wir ersuchen die Angelegenheit nach Benehmen mit dem Provinzialsteuerdirektor und den in Betracht kommenden Handelsvertretungen zu prüfen und binnen 3 Monaten zur Sache zu berichten.

Für diejenigen Untersuchungsstellen, die bisher nur in geringem Maße in Anspruch genommen worden sind, wird gegebenenfalls das Bedürfnis der weiteren Beibehaltung, sei es in beschränktem, sei es in unbeschränktem Umfange, näher zu begründen sein."

Wir erwiderten darauf unter dem 3. September:

„Die Thorner Einlaßstelle für ausländisches Fleisch kann man keinesfalls aufheben. Damit ist aber auch die Notwendigkeit gegeben, die Untersuchungsstelle des Thorner Hauptzollamtes beizubehalten, denn einmal werden für Thorn selbst nicht unbeträchtliche Mengen an Fleisch, Fett und Därmen aus Rußland eingeführt, sodann wäre es aber doch bei Fleisch usw., das für Orte ohne Untersuchungsstelle bestimmt ist, mit großen Kosten und Weitläufigkeiten verknüpft, wenn die Untersuchung dieser Waren nicht in Thorn stattfinden könnte und man dieselben erst einer andern Untersuchungsstelle im Innern zugehen lassen müßte. Das würde ja auch dem Zweck, die Kosten für die Untersuchung zu verringern, geradezu widersprechen.

Ferner würde ja, da die tierärztlichen und chemischen Untersuchungen in Thorn nebenamtlich geschehen und das eingehende Fleisch und Fett doch jedenfalls irgendwo untersucht werden muß, eine Ersparnis durch Aufhebung der Thorner Untersuchungsstelle überhaupt nicht erreicht werden, und damit fallen ja schon alle für eine solche Aufhebung in dem vorstehenden Ministerialerlaß angeführten Motive weg. Sicher ist dagegen, daß die Aufhebung der Stelle für Thorn und Umgegend eine Schädigung bedeuten würde, und wir bitten daher Ew. Hochwohl-

geboren gehorsamst, Sich gegen die Einziehung der Untersuchungsstellen des hiesigen Hauptzollamtes aussprechen zu wollen."

Darauf ging uns Anfang April der Bescheid zu, daß das Landwirtschaftsministerium gemeinsam mit dem Kultusministerium beschlossen habe, von einer Aufhebung von Beschaustellen im Regierungsbezirk Marienwerder oder von einer Einschränkung der an ihnen jetzt gestatteten Untersuchungen zurzeit abzusehen.

Beschaffung einer Dampfbarkasse für den revidierenden Zollbeamten in Schillno.

Unter dem 2. September richteten wir an den Herrn Finanzminister nachstehende Eingabe:

„Ew. Exzellenz sind unter dem 30. Juni von der Handelskammer zu Bromberg gebeten worden, die Beschaffung einer Dampfbarkasse für den revidierenden Zollbeamten in Schillno zu verfügen. Es ist dies ein alter Wunsch der am Holzhandel auf der Weichsel Beteiligten. Bereits im Jahre 1900 ist er dem Herrn Amtsvorgänger Ew. Exzellenz von uns gemeinschaftlich mit der Bromberger Handelskammer vorgetragen worden, doch wurde der Antrag damals abgelehnt mit der Begründung, daß ein Bedürfnis nicht vorhanden sei.

Wie im Jahre 1900 müssen wir aber auch heute ein solches Bedürfnis bejahen, und wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, dem Antrage der Bromberger Handelskammer stattgeben zu wollen.

Bei dem steinigen Untergrund an der Revisionsstelle bei Schillno ist es namentlich bei Hochwasser den aus Rußland ankommenden Flößern häufig unmöglich, mit ihrem Schreckzeug die Traften zum Halten zu bringen, und diese treiben daher eine Strecke über das Revisionsfeld hinaus. Der Zollbeamte kann einer solchen Traft nicht folgen, da er nur mit einem Kahn das Abfertigungsgeschäft vornimmt, denn es würde sonst durch das Zurückrudern oder Zurückgehen viel zu viel Zeit verschwendet werden. Er meldet daher nach Thorn, daß eine Traft, ohne anzuhalten, das Schillnoer Revisionsfeld passiert habe, worauf von Thorn aus eine Dampfbarkasse geschickt wird, um das durchgegangene Floß unter Bewachung zu nehmen. Den Traftenführern droht dann ein Zollprozeß, und sie können froh sein, wenn sie mit einer Ordnungsstrafe davonkommen. Besäße der Beamte in Schillno eine Dampfbarkasse, so könnte er der Traft nachfahren und sie auch außerhalb des Revisionsfeldes abfertigen, wodurch dann alle Unannehmlichkeiten und Umstände, wie sie heute entstehen, vermieden würden. Eine solche Dampfbarkasse wäre aber auch, ganz abgesehen von den erwähnten Fällen, von Nutzen, denn es würde dadurch die

Abfertigung bedeutend beschleunigt werden können, während jetzt allein das Befahren des bis zur Grenze ausgedehnten Revisionsfeldes ziemliche Zeit in Anspruch nimmt.

Durch die Einstellung einer Dampfbarkasse würde die Abfertigung des Holzes, das auf seinem langen Wege genug Schwierigkeiten zu überwinden hat, erleichtert und beschleunigt werden, ohne daß dem Staate große Kosten erwüchsen, denn ein Teil der Auslagen würde ja durch die erhobenen Gebühren gedeckt werden.

Wir geben uns daher der Hoffnung hin, daß Ew. Exzellenz unsern Antrag wohlwollend prüfen und die Beschaffung eines Dampfbootes hochgeneigtest anordnen werden."

Diese Eingabe hatte keinen Erfolg. Der Herr Finanzminister erwiderte, daß er die Notwendigkeit zur Beschaffung eines Motorbootes für die zollamtliche Revision von Holztraften auf der Weichsel bei Schillno auch bei den erneut angestellten Ermittelungen nicht zu erkennen vermocht habe. Dem Antrage könne daher nicht entsprochen werden.

Mühlenumsatzsteuer.

Gegen die geplante Mühlenumsatzsteuer wurden wir in folgender, dem Herrn Handelsminister eingereichten Petition vorstellig:

„Von einer Reihe von Mühlenbesitzern, sowie den Handwerkskammern in Hannover, Frankfurt a. O. und Halle a. S., dem deutschen Müllerbund und den Landwirtschaftskammern für die Regierungsbezirke Kassel und Wiesbaden sind Petitionen an das Haus der Abgeordneten gerichtet worden, worin gebeten wird, die Vorlage eines Gesetzentwurfs zu veranlassen, wodurch eine solche Regelung der Steuerverhältnisse herbeigeführt wird, daß die Großmühlenbesitzer im Verhältnis zu ihrer Produktionsmenge gerechter belastet werden als bisher. Die Handels- und Gewerbekommission des Hauses der Abgeordneten hat daraufhin in der Sitzung vom 5. Dezember 1904 beantragt, diese Petitionen der Staatsregierung zur Berücksichtigung in der Richtung zu überweisen, daß dieselbe auf Einführung einer staffelförmigen Umsatzsteuer für Mühlen, sei es im Wege der Reichsgesetzgebung, sei es durch Erlaß übereinstimmender Landesgesetze, hinwirken möge und die Gegenpetitionen der Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin, des Vereins deutscher Handelsmüller zu Berlin, der Handelskammer zu Harburg und des Zentralausschusses kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine zu Berlin durch diesen Beschluß für erledigt zu erklären.

Trotz Einspruchs des Herrn Regierungsvertreters hat das Haus nach dem Kommissionsantrage beschlossen. Dies hat uns veranlaßt,

die Angelegenheit auf die Tagesordnung unserer letzten Sitzung zu bringen. Einem einstimmig gefaßten Beschlusse entsprechend, richten wir an Ew. Exzellenz die gehorsame und dringende Bitte, dem Antrage auf Einführung einer staffelförmigen Umsatzsteuer für Großmühlenbetriebe keine Folge zu geben, da diese Art einer Steuer einer Vergewaltigung gleichkäme, unsere hochentwickelte Mühlenindustrie ernstlich gefährden, die Mehlausfuhr unmöglich machen, jeden weiteren Fortschritt in der technischen Entwickelung hemmen und zu schweren Schädigungen des deutschen Wirtschaftslebens führen würde."

Lagergeld in der Packhofs-Niederlage.

Ende März sandte uns das Thorner Hauptzollamt folgendes Schreiben:

„Der Handelskammer teilen wir ergebenst mit, daß auf Grund F. M. E. vom 20. d. M. III 1573 und der Verfügung des Herrn Provinzial-Steuer-Direktors vom 22 d. M. Nr. 176 R das 2 monatliche Freilager in der hiesigen Packhofs-Niederlage vom 1. Juli d. J. ab fortfällt.

Die Berechnung des Lagergeldes findet von diesem Tage ab nicht nach Kalendermonaten, wie bisher, sondern nach Lagermonaten statt.

Wir ersuchen, die hiesige Kaufmannschaft hiervon recht bald in Kenntnis setzen zu wollen.

Das Lagergeld beträgt zur Zeit:

a.	für trockne Waren	12	Pf.	für 1	dz	und Monat
b.	„ nasse „	10	„	„ 1	„	„ „
c.	„ Öle und Fette	24	„	„ 1	„	„ „
d.	„ Salz	4	„	„ 1	„	„ „

Sollten seitens der Handelskammer bezüglich der Kaufmannschaft Wünsche auf Änderung der bestehenden Tarifsätze hervortreten, so ersuchen wir um gefällige Vorschläge bis spätestens zum 8. k. M."

Unsere Antwort lautete:

„Dem Königlichen Hauptzollamt erwidern wir ergebenst, daß wir ein Lagergeld von 10 Pf. wie für nasse Ware auch für trockene Ware für ausreichend erachten, zumal da es sich dabei meist um geringwertige wie Reis, Pflaumen und ähnliche handelt. Der Satz für Öle und Fette erscheint zu hoch, und bitten wir ihn auf 15 Pf. herabzusetzen. Der Satz für Salz erscheint angemessen."

Gerbmaterialienzölle.

Unter dem 19. April 1905 sandten wir dem Herrn Handelsminister nachstehende Eingabe:

„Ew. Exzellenz bitten wir gehorsamst, dafür einzutreten, daß die in den soeben abgeschlossenen Handelsverträgen noch aufrechterhaltenen Zölle für Gerbmaterialien wieder beseitigt werden und diese Artikel, wie bisher, zollfrei zur Einfuhr gelangen. In dem von der Regierung s. Z. vorgelegten Zolltarifentwurf waren ja auch nur geringe Zollsätze für Gerbstoffe festgesetzt, die dann von dem Reichstag unnatürlich heraufgesetzt wurden, und wenn auch durch die Handelsverträge eine Herabsetzung dieser exorbitanten Sätze erreicht wurde, so sind die Zölle doch immer noch höher, als in dem ursprünglichen Entwurf, wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht.

	Zollsatz für den dz		
	im Zolltarifentwurf	im Zolltarif	im Vertragstarif
	ℳ	ℳ	ℳ
Gerbrinden	0,50	1,50	frei
Quebrachoholz	1,00	7,00	2,00
Sonstige Gerbstoffe	frei	3,00	2,00
Flüssige Gerbstoffauszüge	2,00	14,00	4,00
Feste Gerbstoffauszüge	4,00	28,00	8,00

Auch die durch die Handelsverträge festgesetzten Zölle stellen noch eine unzulässige Belastung unserer Lederindustrie dar, die nur dann ihre bisherige Bedeutung behalten und exportfähig bleiben kann, wenn die bisherige Zollfreiheit der Gerbmaterialien wiederhergestellt wird. Namentlich das Quebrachoholz ist zu einem ganz unentbehrlichen Gerbstoffe für unsere Lederindustrie geworden. Wegen des geringen Tanningehaltes der Eichenlohe und ihres verhältnismäßig hohen Preises wurde früher in der Gerberei möglichst an Lohe gespart, die Häute daher häufig nicht genügend durchgegerbt und zur Aufbesserung des Gewichtes Wasser verwandt, so daß man nicht selten auf einen Gewichtsverlust von 25 % zu rechnen hatte. Dies hat sich gerade durch die Einfuhr der sehr gerbsäurehaltigen exotischen Gerbmittel vollständig geändert, und die Häute werden jetzt nicht nur schneller, sondern auch gründlicher durchgegerbt, so daß sie vollständig trocken auf den Markt kommen. Wenn gegen das Schnellgerbeverfahren anfangs Bedenken laut wurden, so lag das an den ersten Versuchen, wobei durch Übersättigung des Leders an Gerbstoffen dieses hart und brüchig wurde. Diese Zeiten sind jedoch längst vorüber, und heute wird nach der neuen Gerbmethode ein Leder hergestellt, das dem eichenlohgaren in keiner Weise nachsteht. Es kann daher auch die Begründung zum Zolltarifentwurf nicht aufrechterhalten werden, daß man nämlich der Eichenrinde durch den Gerbmaterialienzoll zu größerem Rechte verhelfen müsse und

zwar aus militärischen Rücksichten, denn diese verlangten die Verwendung des langsam mit Eichenrinde gegerbten, haltbaren und der Feuchtigkeit besonders widerstehenden Leders. Es kommt eben nicht auf die langsamere oder schnellere Gerbung, sondern einzig und allein darauf an, daß die Häute mit Gerbstoff gesättigt werden.

Erst durch die neue Gerbmethode hat sich unsere Lederindustrie zu ihrer jetzigen Blüte entwickelt. Diese günstige Entwickelung würde aber durch den vorgesehenen hohen Zoll auf Gerbmaterialien gehemmt werden und ohne Zweifel würde dadurch der Export zur Unmöglichkeit, und dies alles nur, um den Schälwaldbetrieb, eine Betriebsart, die sich in ständigem Rückgang befindet, aufrechtzuerhalten. Man sollte aber lieber dafür sorgen, daß diese Betriebsart weiter zurückgedrängt werde und einer rationellen Bewirtschaftung Platz mache, denn während, wie in der Begründung zum Zolltarifentwurf ausgeführt wird, die Waldrente in Deutschland im Allgemeinen befriedigend ist, macht nur der Schälwald eine Ausnahme. Infolgedessen schreiten auch die staatlichen Forstverwaltungen mehr und mehr dazu, den Schälwaldbetrieb einzuschränken, und wenn dieses gute Beispiel seitens der privaten Schälwaldbesitzer nicht überall befolgt wird, so liegt dies zum Teil an der Zersplitterung des Besitzes, die eine rationelle Waldwirtschaft erschwert. Dabei brauchen aber die Schälwaldbesitzer, selbst bei Aufrechterhaltung der jetzigen Zollfreiheit für Gerbmaterialien auch gar nicht zu befürchten, daß sie den Absatz ihrer Eichenlohe verlieren. Braucht doch gerade das neue Schnellgerbeverfahren die exotischen Gerbstoffe nie allein, sondern stets in Kombination mit Eichen- und Fichtenlohe, während es leicht geschehen kann, daß bei Verteuerung der pflanzlichen Gerbstoffe durch den Zoll die Gerbung mit Chromsäure, die eine gleichzeitige Benutzung von Eichen- und Fichtenlohe ausschließt, eine unverhältnismäßige Zunahme erfährt. Es liegt nun aber ferner auch im Interesse unserer einheimischen Viehzucht, daß die kombinierte Gerbmethode aufrechterhalten werde, da dadurch eine bessere Verwertung besonders der ostmärkischen Felle und Häute, die im allgemeinen etwas flach und abfällig sind und nur durch reichliche Zufuhr von Gerbstoffen veredelt werden können, ermöglicht wird.

Aus den angeführten Gründen schließen wir uns der Handelskammer zu Bromberg an, die kürzlich in der gleichen Angelegenheit an Ew. Exzellenz eine Eingabe gerichtet hat, und bitten Ew. Exzellenz gehorsamst, für den Abschluß eines Tarifvertrages mit Argentinien einzutreten, durch den diesem Staate für Quebrachoholz und andere Gerbstoffe Zollfreiheit zugestanden wird."

IV. Verkehr mit Rußland.

Verspätung der nach Alexandrowo bestimmten Sendungen.

Unter dem 11. Januar wandten wir uns in nachstehender Eingabe an das Kommunikationsministerium in St. Petersburg:

„Einem hohen Ministerium beehrten wir uns heute nachstehendes Telegramm zu übersenden: „Von Station Alekſejewka nach Alexandrowo am 11. November und später verladene Waggons noch nicht eingetroffen, während in Königsberg ebenfalls von Alekſejewka am 26. November verladene Waggons bereits anlangten. Bitten um Abstellung dieser ungleichmäßigen Verladung."

Indem wir dies bestätigen, möchten wir unsre Mitteilung noch dahin ergänzen, daß, was die Ankunft von Transporten aus dem inneren Rußland anlangt, Alexandrowo nicht nur Wirballen, sondern auch Sosnowice gegenüber in der letzten Zeit benachteiligt zu werden scheint, wie verschiedene Klagen namentlich aus den Kreisen der Futtermittelhändler beweisen. Die Verspätungen sind jetzt so außergewöhnlich groß, daß unsre Futtermittelhändler in ernstliche Verlegenheit kommen, wodurch unser Platz, besonders auch infolge der differenziellen Behandlung gegenüber anderen Grenzübergängen, erheblich geschädigt wird. Wenn auch der Handel bei den jetzigen Zeiten auf einen gewissen Wagenmangel gefaßt sein mußte, so konnte man doch nicht an so gewaltige Verspätungen glauben, wie sie jetzt vorkommen und jede Kalkulation unmöglich machen. So wird uns mitgeteilt, daß Waren, die auf der Station Borisogljebsk bereits am 24. September aufgeliefert sind, bis heute noch nicht in Alexandrowo angekommen sind. Eine einzige Firma erwartet von dort etwa 200 Wagenladungen, von denen aber bereits mehr als die Hälfte überfällig sind.

Schleunigste Abstellung dieser Mißstände ist im Interesse der deutsch-russischen Handelsbeziehungen dringend notwendig, und wir bitten daher ein hohes Ministerium ergebenst, hochgeneigtest für baldige Abhilfe Sorge tragen zu wollen."

Darauf erhielten wir am 31. Januar den telegraphischen Bescheid, daß Sendungen nach Königsberg früher als diejenigen nach Alexandrowo expediert würden, weil der Weg in der Richtung nach Königsberg von Eisenbahntransporten verhältnismäßig freier sei als der in der Richtung nach Alexandrowo.

Da die Verspätungen andauerten, baten wir unter dem 27. Februar den russischen Vizekonsul in Thorn wie folgt, um seine Vermittelung:

„Bei der Bedeutung, die Thorn als Importplatz für russische Futtermittel einnimmt, ist es natürlich, daß der in Rußland bestehende Wagenmangel, den der Krieg noch erheblich verschärft hat, im höchsten Grade schädigend auf den Futtermittelhandel wirkt, und es wäre deshalb dringend erwünscht, daß wenigstens einige Besserung baldigst eintrete, da sonst die Gefahr vorliegt, daß die schon vor Monaten auf den russischen Stationen aufgelieferten Waren verderben. Die meisten, für den Thorner Futtermittelhandel in Betracht kommenden Stationen liegen an der Rjazan—Uralsk-Eisenbahn, wo auch jetzt ganz bedeutende für Thorn bestimmte Mengen an Kleie und Ölkuchen zum Teil schon seit Oktober aufgestapelt sind, und es steht daher zu befürchten, daß bei längerer Verzögerung des Transports die Ware in verdorbenem Zustande in Alexandrowo ankommt und daher zum großen Schaden der Thorner Importeure, namentlich aber auch der russischen Versender zurückgewiesen werden muß.

Nun ist uns mitgeteilt worden, daß das Libauer Börsenkomitee sich bei dem Kaiserlich Russischen Kommunikationsministerium ebenfalls über Transportverzögerung auf der Rjazan—Uralsk-Eisenbahn beschwert hat, worauf auch durch ministerielle Verfügung eine beschleunigte Verfrachtung von den Stationen dieser Strecke nach Libau angeordnet worden sei. Da wir es nun für dringend wünschenswert halten, daß eine gleiche Verfügung auch bezüglich der nach Alexandrowo bestimmten Sendungen erlassen werde, und wohl mit Recht annehmen, daß Ew. Hochwohlgeboren die Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Rußland ebenso wie uns am Herzen liegt, so bitten wir Sie ergebenst, bei dem Ministerium dafür einzutreten, daß auch die nach Alexandrowo bestimmten, auf den Stationen der Rjazan—Uralsk-Bahn lagernden Waren so schnell als möglich zum Transport gelangen."

Von dem Herrn Vizekonsul wurde uns Mitte März das Antworttelegramm des Ministeriums zur Kenntnis gebracht, worin es heißt: „Transporte von Kleie und Ölkuchen nach Alexandrowo werden nach der Reihe mit möglichster Beschleunigung expediert werden. Irgendwelcher Vorzug gegen andere Transporte ist als gesetzwidrig unzulässig."

Darauf wandten wir uns unter dem 5. April nochmals an das Ministerium und schrieben:

„Einem hohen Ministerium beehrten wir uns unter dem 11. Januar eine Eingabe zu übersenden, worin wir baten, gegen die verspätete Ankunft von Wagenladungen aus dem Inneren Rußlands in Alexandrowo

geeignete Verfügungen zu treffen, da Alexandrowo den anderen Grenzstationen gegenüber erheblich benachteiligt werde. Darauf hat uns ein hohes Ministerium unter dem 31. Januar die Antwort zugehen lassen, daß Sendungen nach Königsberg früher als diejenigen nach Alexandrowo expediert würden, weil der Weg in der Richtung nach Königsberg von Eisenbahntransporten verhältnismäßig freier sei, als der in der Richtung nach Alexandrowo.

Die Verspätungen dauerten leider fort und setzten unseren Futtermittelhandel, der sich doch um die Steigerung des Imports russischer Futtermittel große Verdienste erworben hat, in ernstliche Verlegenheit. Da wir inzwischen vernommen hatten, daß auf Antrag des Libauer Börsenkomitees, das sich ebenfalls über Verzögerung von Transporten, die von der Rjazan—Uralsk-Eisenbahn stammen, beschwert hatte, eine beschleunigte Verfrachtung von den Stationen dieser Bahn nach Libau angeordnet sei, baten wir den Kaiserlich Russischen Vizekonsul, Herrn Ministerialrat v. Loviagin, höheren Ortes dafür einzutreten, daß auch die nach Alexandrowo bestimmten, auf den Stationen genannter Bahn lagernden Güter so schnell als möglich befördert würden. Wie uns der Herr Vizekonsul mitteilte, ist daraufhin der Bescheid eingegangen, daß Transporte von Kleie und Ölkuchen nach der Reihe mit möglichster Beschleunigung und ohne irgendwelcher Bevorzugung expediert würden.

Die Anordnung eines hohen Ministeriums, wonach keinerlei Bevorzugung stattfinden soll, scheint jedoch nicht immer befolgt zu werden, denn es wird uns z. B. von gut unterrichteter Seite mitgeteilt, daß von den für Alexandrowo bestimmten, auf der Station Borisogljebsk lagernden Ölkuchen erst diejenigen abgerollt worden sind, die bis zum 13. November aufgeliefert waren, während von den für Libau bestimmten Ölkuchen auf der gleichen Station bereits die bis zum 25. Januar aufgelieferten zum Transport gelangten. Hierin liegt entschieden eine unbillige Bevorzugung Libaus, und eine solche gewaltige Differenz kann auch nicht ihre Erklärung in der größeren Belastung der nach Alexandrowo führenden Eisenbahnlinien finden. Es ist diese Verschiedenheit der Behandlung um so bedauerlicher, als immer wieder gerade die für uns in Betracht kommende Grenzstation Alexandrowo benachteiligt ist, und da unsere Futtermittelhändler unter diesen Umständen außer Stande sind, die nötigen Warenmengen aus Rußland zu bekommen, so geht ihnen natürlich ein Teil des Absatzes zugunsten der Futtermittel nichtrussischer Herkunft verloren, was leicht eine dauernde schädliche Verschiebung zur Folge haben kann, wenn nicht bald Abhilfe getroffen wird.

Wir bitten daher ein hohes Ministerium nochmals ergebenst und dringend, anordnen zu wollen, daß Alexandrowo nicht schlechter, als die anderen Grenzstationen behandelt werde und daß namentlich die auf den Stationen der Rjazan—Uralsk-Eisenbahn lagernden für Alexandrowo bestimmten Güter so schnell als möglich abgerollt werden."

Verkürzung der Mittagspausen bei dem russischen Nebenzollamt Karw.

Anfang Februar wandten wir uns in folgendem Schreiben an den russischen Vizekonsul in Thorn:

„Bei den großen Holzmengen, die aus dem Kreise Rypin über das Nebenzollamt Karw nach dem Kreise Strasburg eingeführt werden, wird es als äußerst störend empfunden, daß infolge der langen Mittagspause bei dem genannten Zollamt die Holzfuhrleute, die meist um die Mittagszeit von russischer Seite mit Holz an die Grenze kommen, ungebührlich lange warten müssen. Es entsteht dadurch großer Zeit- und Geldverlust, was durch Verkürzung der Mittagspause wohl vermieden werden könnte.

Von einem Schneidemühlenbesitzer aus Strasburg wird uns dazu geschrieben, daß er etwa 6000 cbm Holz, das über die Zollkammer Karw eingeführt werden soll, auf russischer Seite liegen habe, jedoch falle es unter den obwaltenden Umständen, da die Kammer erst früh $8^1/_2$ Uhr geöffnet werde und in der Zeit von 12 bis $2^1/_2$ Uhr geschlossen bleibe, schwer, das Holz, das bis zum 1. April abgefahren sein müsse, bis zu dieser Zeit herüberzubekommen.

Ew. Hochwohlgeboren würden uns zu verbindlichstem Danke verpflichten, wenn Sie Ihren Einfluß dahin geltend machen wollten, daß die Mittagspause bei dem Nebenzollamt Karw wenn auch nicht in Wegfall komme, so doch bedeutend eingeschränkt werde, und zwar wäre dringend zu wünschen, daß diese Änderung möglichst bald vorgenommen werde, da, wie erwähnt, gerade jetzt große Holzmengen über Karw eingeführt werden sollen.

Im Anschluß hieran gestatten wir uns, Sie noch zu bitten, für Einschränkung der Mittagspause auch bei den Grenzzollämtern Dobrzyn und Lubicz einzutreten."

Der Herr Vizekonsul erwiderte darauf:

„Auf meine Anfrage und Befürwortung des erwähnten Schreibens hat mir das Nebenzollamt in Karw vom 18. Februar d. J. a. St. No. 337 geantwortet, daß durch dieses Zollamt nur von einem Kaufmann in Strasburg, Herrn Majewski, Holzwaren exportiert werden. Bisher wurden dem Herrn seitens des Zollamts privatim allerlei

Erleichterungen bei den Zollformalitäten zuteil: Bei der Deklaration des Holzes, Durchlaß desselben nach 4½ Uhr abends, manchmal während der Mittagspause zwischen 12—2 Uhr, trotzdem dies den Bestimmungen über die Zeit des Durchlasses der Waren widerspricht. (Das Nebenzollamt in Karw ist auf Grund dieser Bestimmungen vom 1. September bis 1. März von 8 Uhr früh bis 12 und von 2—4½ geöffnet und vom 1. März bis 1. September von 7 Uhr früh bis 12 und von 2—6 geöffnet). Das Verlangen aber des Herrn Majewski, das er dem Nebenzollamt durch seinen Vertreter kundgetan hat, wobei er sich auf die bisherige angewandte Praxis, welche in Übereinstimmung zwischen dem Russischen Nebenzollamt und dem Preußischen eingeführt wurde — also vor der Ausgabe dieser Bestimmungen — konnte von dem Nebenzollamt nicht berücksichtigt werden, weil solches den Bestimmungen widersprechen würde. Daß das Nebenzollamt seine Tätigkeit um 8½ Uhr früh und nachmittags um 2½ beginnnt, entspricht nicht der Wahrheit: Die Durchlassung der Waren wird punkt 8 Uhr früh und 2 Uhr nachmittags bestimmt. Wenn auch manchmal eine Verzögerung auf 5 oder 10 Minuten stattfindet, so geschieht es nur infolge eines zu großen Andranges von Fuhrwerken und Pferden und der notwendigen Erfüllung beim Durchlaß dieser, gewisser Zollformalitäten, welche seit dem Verbot der Pferdeausfuhr ins Ausland vorgeschrieben sind. Das Nebenzollamt fügt hinzu, daß vom 1.—14. März d. J. das Amt zum Durchlaß von Holztransporten und Passagieren von früh 7—12 Uhr und von 2—6 Uhr abends geöffnet sein wird.

Was die Zollkammern in Dobrzyn und Liubicz anbetrifft, so habe ich mittels Telephongespräch festgestellt, daß auch dort in Übereinstimmung mit den benachbarten Preußischen Zollämtern die Mittagspause von 12—2 Uhr dauert, und daß dies nicht geändert werden kann."

V. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Nachstehend bringen wir die uns zur Verfügung gestellten Berichte über den Verlauf des letzten Schuljahres.

1. Die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

Der vorjährige Bericht erklärte, daß in den Verhältnissen der Anstalt, soweit Leistungen und Fortschritte der Schüler, sowie deren Versetzungen und Betragen in Betracht kommen, erhebliche Änderungen nicht eingetreten seien; dieselbe Erklärung kann auch dem diesjährigen Berichte vorausgeschickt werden. In einem anderen Punkte dagegen

ist eine Wandlung vor sich gegangen, die allem Anschein nach noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Sie betrifft die Schülerzahl. Diese ist nicht unbeträchtlich zurückgegangen. Während die früheren Jahre eine Durchschnittszahl von einigen 80 Schülern aufwiesen, begann das abgelaufene mit nur 76 und schloß mit nur 73, sodaß die Minderung etwa 10 beträgt. Die Gründe für diese Abnahme sind einerseits in der Errichtung der drei Lehrerbildungsanstalten an unserem Orte (der katholischen und der evangelischen Präparandenanstalt sowie des katholischen Seminars), die einen großen Teil der hiesigen schulentlassenen Knaben aufnahmen, zu suchen, andererseits liegen sie in dem Umstande, daß in einem stärkeren Maße weibliche Kräfte in den kaufmännischen Geschäften als Ersatz für die männlichen herangezogen werden. Einmal sind jene billiger als diese, und sodann scheint geeigneter männlicher Nachwuchs kaum noch auftreibbar; das läßt sich daraus schließen, daß der größte Teil der in den beiden letzten Schuljahren aufgenommenen Lehrlinge der Verbindungsklasse zugewiesen werden mußte, ein Umstand, der die Arbeit der Lehrer erschwert und die Leistungen der Anstalt ungünstig beeinflußt.

Im einzelnen sei folgendes bemerkt:

Am Anfange des Berichtsjahres zählten die 4 Klassen der Reihe nach 21, 29, 17 und 9 Schüler, zum Schlusse 7, 24, 25 und 17; von diesen 73 sind in das laufende Schuljahr 63 übernommen worden. — Versetzt sind von den 66 Schülern der 3 unteren Klassen 48, das sind 72,7 % gegen 71,6 % im Vorjahre. — Der Schulbesuch war nicht ganz so zufriedenstellend wie bisher; denn die Versäumnisse betrugen 4,9 %, darunter 0,8 % ungerechtfertigte gegen 4,4 und 0,5 % im vorhergehenden Jahre. Dem entsprechend mußten leider 19 Strafanträge wegen mangelhaften Schulbesuchs und 3 wegen wiederholter Verspätungen gestellt werden. — Das Betragen der Schüler gab nur in zwei Fällen zu Strafanträgen Anlaß; indessen wäre es sehr wünschenswert, wenn das Bewußtsein der Standesehre, ein Korpsgeist in gutem Sinne, in ihnen lebendiger wäre; vielen von ihnen ist wenig davon anzumerken, daß sie „junge Kaufleute" sind.

Die Lehrer- und die Schülerbibliothek sind durch Neuanschaffungen vermehrt worden. An neuen Lehrmitteln sind 4 geographische Wandbilder und Abbildungen von Staatspapieren, städtischen Schuldverschreibungen und Aktien angeschafft worden.

Am Sedantage und am Geburtstage Sr. Majestät des Kaisers wurden Schulfeiern veranstaltet. — Am 22. März, dem letzten Tage des Schuljahrs fand in Gegenwart fast sämtlicher Mitglieder des

Kuratoriums die übliche Schlußfeier statt. Nachdem der Leiter der Anstalt des verstorbenen Mitgliedes des Herrn Kommerzienrats Hermann Schwartz, und seiner großen Verdienste um die Begründung und Ausgestaltung der Schule gedacht hatte, gab ebenderselbe einen Bericht über das abgelaufene Schuljahr; sodann sprach er darüber, wie der junge Kaufmann trotz den Versuchungen und Schwierigkeiten seines Berufs seinen Charakter festigen und stählen könne und müsse. Es folgte eine Ansprache des Kaufmanns Herrn Rawitzki, in der die von dem Leiter ausgesprochenen Mahnungen und Wünsche den Schülern nochmals eindringlich ans Herz gelegt wurden. Den Schluß der Feier bildete die Verteilung von 5 Prämien an die besten Schüler der Anstalt.

2. Die kaufmännische Fortbildungsschule in Kulm.

„Das Schuljahr 1904 wurde am 7. April in feierlicher Weise begonnen. Die Frequenz an diesem Tage betrug 40 Schüler; auf dieser Höhe erhielt sich dieselbe durchschnittlich das ganze Jahr. Im ganzen haben während desselben 65 junge Leute der Anstalt zugehört. Aus der Gegenüberstellung dieser Zahlen geht hervor, daß der Schülerab- und -zugang wiederum ein recht bedeutender war, wodurch der Unterricht naturgemäß wesentlich gehemmt wurde. Von dem zur Beratung stehenden neuen Ortsstatut erhofft die Schulleitung eine Besserung nach dieser Richtung hin wenigstens insofern, als die Schüler nicht inmitten der Semester (oder doch der Quartale) werden die Anstalt verlassen dürfen, sobald sie gerade 17 Jahre alt geworden sind.

Von den 65 Schülern waren 15 hiesig, 50 auswärtig; 31 aus der Stadt; 34 vom Lande; 26 ev., 25 kath., 14 mos.; 44 deutscher, 21 polnischer Muttersprache. Von den letzten sprachen 11 das Deutsche nur sehr mangelhaft.

In den Herbstferien legte Herr Wilhelmy den Unterricht an unserer Fortbildungsschule nieder. An seine Stelle trat Herr v. Conradi, der am 11. Oktober in sein Amt eingeführt wurde.

Der Schlacht bei Sedan und ihrer großen Bedeutung für das deutsche Volk wurde am Vorabend des 2. September gedacht. Den Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers feierte die Schule in gewohnter Weise am Abende des 26. Januar.

Am 26. Februar fand im Saale des Kaiser Wilhelm-Schützenhauses eine Vorführung kinematographischer Bilder statt, die im Interesse des deutschen Kolonialvereins veranstaltet wurde. Unser Kuratorium veranlaßte, daß die Schüler unter Führung ihrer Lehrer die vorzügliche und sehr lehrreiche Veranstaltung besuchten, und übernahm die Eintrittskosten auf die Anstaltskasse.

Aus den Mitteln, die die Handelskammer zu Thorn dem Kuratorium zur Verfügung stellte, wurde eine Erweiterung unserer Fortbildungsschulbibliothek ermöglicht. Die Leitung und nicht minder die Schüler unserer Anstalt sagen dafür auch an dieser Stelle der gütigen Spenderin allerwärmsten Dank. Der Bibliothek ging ferner von der Hohen Behörde ein zweites Exemplar der Schrift zu: Der Alkohol und seine Gefahren, von Heinrich Quensel, Regierungsrat in Köln. Die Büchersammlung zählt gegenwärtig 235 Bände; dazu kommen 8 Bände der Unterstützungs-Bibliothek.

Am 11. April wurde das Schuljahr mit einer kurzen Feier geschlossen. Wiederum hatte das Kuratorium einen Betrag bewilligt zur Beschaffung von Schülerprämien, vortrefflichen Büchern, die denjenigen jungen Leuten zugeeignet wurden, die sich während der Schulzeit durch Wohlverhalten und Strebsamkeit ausgezeichnet hatten. Herr Lehrer v. Conradi hielt den Schülern eine längere Ansprache; er betonte die hohe Bedeutung eines gebildeten Kaufmannsstandes für die nationale Wohlfahrt und zeigte den Jünglingen mit beredten Worten das glänzende Ziel ihres Lernens und Strebens und die Wege, die zu diesem Ziele führen. In einem kurzen Schlußworte wies der technische Leiter auf Se. Majestät den Kaiser hin, der in diesen Tagen mit seinem Besuche in Tanger gerade dem deutschen Handel einen großen Dienst erwiesen habe, und forderte die Schüler auf, allezeit deutsch-nationalen Sinn zu bekunden und stets in Dankbarkeit und Liebe zu stehen zu Kaiser und Reich.

3. Die Kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen.

Der Unterricht im neuen Schuljahr, dem achten seit seiner Bestehung, begann am 9. April 1904 mit 51 Zöglingen, von denen einer freiwillig den Unterricht weiter besuchte. Auch in diesem Jahre konnten 3 würdige Schüler mit Prämien, bestehend aus wertvollen Büchern, bedacht werden. An festlichen Veranstaltungen ist nur die Geburtstagsfeier Sr. Majestät Wilhelm II. zu erwähnen. Ferner ist zu bemerken, daß mit dem 1. Februar eine Änderung des Stundenplans insofern eintrat, als der Unterricht am Mittwoch von 6—9 Uhr auf 5—8 Uhr abends verlegt wurde. Im allgemeinen erwiesen sich die den Lehrern zu Gebote stehenden Zuchtmittel als ausreichend; nur in 2 Fällen wurde polizeiliche Bestrafung erbeten. Schluß des Schuljahres und Entlassung von 4 Zöglingen am 31. März. An Stelle des nach Marienburg berufenen Herrn Mausolf trat Herr Hauptlehrer Grützner, in dessen Händen auch die provisorische Leitung bis zum 15. Mai lag. Alsdann

übertrug das Kuratorium dem bisherigen zweiten Lehrer Hoffmann die Leitungsgeschäfte.

Innere Angelegenheiten.

Wahlen.

Am 8. August starb unser Mitglied, Herr Stadtrat Matthes und am 1. September folgte ihm unser langjähriger Vorsitzender, Herr Kommerzienrat Schwartz. Bei den Ersatzwahlen vom 29. November wurde von der ersten Wahlabteilung Herr Adolf Kittler, von der zweiten Abteilung Herr Otto Guksch gewählt.

Am 8. Februar verloren wir unser Mitglied, Herrn Jacob Meyer in Briesen. Die Ersatzwahl wird im Herbst im Anschluß an die Ergänzungswahlen vorgenommen werden.

Vereidigung.

In unsrer Plenarversammlung vom 31. Januar wurde Herr Dagobert Gerson in Thorn als Probenehmer für Rohzucker und Melasse auf die von den Handelskörperschaften zu Magdeburg, Halberstadt usw. festgesetzten Vorschriften von uns vereidigt.

Sachverständigen-Kommission.

Die Vereinigung der Getreide- und Futtermittelinteressenten zu Thorn schrieb uns unter dem 4. August:

„Wie Ihnen durch Schreiben vom 3. November 1903 mitgeteilt wurde, hat sich hier eine Vereinigung der Getreide- und Futtermittel-Interessenten gebildet. Nach § 1c der Ihnen unterm gleichen Datum gesandten Satzungen, Beseitigung von Streitfragen auf dem Gebiete schiedsmännischer Gutachten, als Sachverständige für die Schiedsgerichtskommission wurden die Herren von Grabski-Inowrazlaw, Oskar Mendershausen-Culmsee, S. Rawitzki-Thorn, G. Gerson-Thorn, D. Wolff-Thorn, E. Sittenfeld-Thorn und Max Wollenberg-Thorn gewählt.

Wir bitten Sie, nunmehr auch diese Herren baldgefälligst als Sachverständige vereidigen zu wollen und bleiben Ihrer geschätzten Nachrichten wegen eines zu dieser Veranlassung bald anzuberaumenden Termines gern erwartend."

Wir erwiderten darauf unter dem 14. Oktober:

„Ihrem Antrage, die von Ihnen als Sachverständige gewählten Herren zu vereidigen, vermögen wir zu unserem Bedauern nicht zu entsprechen. Wie Ihnen bekannt ist, bestehen schon seit längerer Zeit von uns eingesetzte Sachverständige-Kommissionen für verschiedene Geschäftszweige, und wir haben erst vor wenigen Jahren eine neue Ordnung für diese Kommissionen festgesetzt. Gemäß § 4 dieser Ordnung

verpflichtet der Vorsitzende der Handelskammer die Sachverständigen durch Handschlag auf getreuliche Beobachtung der bestehenden Vorschriften. Würden wir an Stelle dieser Verpflichtung eine Vereidigung vornehmen, so müßte die erlassene Ordnung aufgehoben werden und es wären besondere Vorschriften zu erlassen. Diese Änderung würde sich natürlich auf die Sachverständigen aller Geschäftszweige erstrecken. Zu einer solchen Umgestaltung würden wir uns nur dann entschließen können, wenn sich die bestehenden Sachverständigen-Kommissionen nicht bewährt hätten. Da diese Kommissionen aber das in sie gesetzte Vertrauen durchaus gerechtfertigt haben, so müssen wir es ablehnen, die von Ihnen beantragte Änderung vorzunehmen."

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Ernte. Das Frühjahr 1904 war kalt und naß und daher nicht sehr günstig für die Bestellung. Die Winterfrüchte hatten aber eine gute Blütezeit, und das anhaltende warme und trockene Wetter im Juni und Juli war ihrem Gedeihen so günstig, daß eine Ernte in Roggen und Weizen erzielt wurde, wie wir sie ähnlich stark seit Jahrzehnten hier nicht erlebt haben. Erträge von 17 Zentern Weizen auf den Morgen und 15—16 Zentnern Roggen gehörten nicht zu den Seltenheiten, und selbst auf ganz leichtem Boden wurden häufig 10 Zentner Roggen erzielt, so daß man einen Durchschnittsertrag von 12—13 Zentnern Weizen und 9 Zentnern Roggen annehmen kann. Die Sommerung entwickelte sich bei dem kühlen Frühjahrswetter und den häufigen kalten Niederschlägen sehr mäßig; nur Gerste gab auf schwerem Boden befriedigende Erträge und dürfte im Durchschnitt 10 Zentner gebracht haben. Hafer war besonders im Kreise Thorn weniger ergiebig, und auch Erbsen und Wicken brachten nur geringe Erträge. Erbsen werden überhaupt nur noch wenig angebaut und man ersetzt sie häufig durch Gerste.

Auch die Futterernte wurde im Frühjahr durch Kälte und Nässe beeinträchtigt, und das später eintretende sehr trockene und heiße Wetter war dem Wachstum derart hinderlich, daß Wiesen und Klee nur selten einen zweiten Schnitt gaben, während auch der erste Schnitt nur minderwertig gewesen war, so daß für den Morgen ein Duchschnittsertrag von höchstens 10 Zentnern erreicht worden ist. Die im ganzen nur wenig angebaute Luzerne gab etwas höhere Erträge.

Kartoffeln gaben auf gutem Boden eine Mittelernte, nämlich 60—80 Zentner; auf leichtem Boden wurden 25—50 Zentner je nach Kultur erzielt. Der hohe Stärkegehalt und die hohen Preise glichen einigermaßen die geringe Quantität aus. Die Zuckerrübenernte war

recht mäßig, und es dürfte ein Durchschnittsertrag von 100 Zentnern auf dem Morgen kaum erzielt worden sein. Dazu wurden unsere Rübenbauer noch durch den Brand der Zuckerfabrik Culmsee erheblich geschädigt.

Viehzucht. Die Viehweide war sehr schwach und häufig für das Rindvieh nicht ausreichend, sodaß dieses stärker als in anderen Jahren im Stalle zugefüttert werden mußte. Die Aufzucht von Rindvieh, die aber in unserem Bezirke nur wenig betrieben wird, war bei den stetig steigenden Viehpreisen sehr nutzbringend; namentlich Milchkühe wurden sehr hoch bezahlt und vielfach nach dem Westen abgesetzt. Die Rindermast war dagegen weniger lohnend, wenn man nicht selbstgezogenes Vieh verwerten konnte. Bei mageren Ochsen wurden 34—40 Mk. für den Zentner bezahlt, während man bei fetten diese Preise kaum erzielen konnte, und da man, um eine Zunahme von $2^1/_2$ bis $3^1/_2$ Zentnern zu erreichen, die Ochsen etwa 5 Monate füttern mußte, so konnte dabei natürlich nicht viel verdient werden. Auch bei Schafen stellte sich die Aufzucht lohnender, als das Mästen, denn bei magerem Vieh wurden 33—35 Pfennige für das Pfund bezahlt, während man für fette Schafe nur 30—33 Pfennige erzielen konnte, so daß der Zuwachs die Kosten kaum deckte. Die Schweinehaltung war wenig ertragreich, da mehrfach Rotlauf und Schweinepest auftraten. Wenn auch die für Schweine gezahlten Preise bis gegen Ende des Jahres nicht besonders hoch waren, so stiegen sie von da an gewaltig und es wurden im Frühjahr 1905 45—50 Mk. für den Zentner gezahlt, so daß vielfach der Wunsch auftauchte, es möchte wenigstens für die Zeiten des Schweinemangels die Zufuhr russischer Schweine gestattet werden.

Viehhandel. Der Handel mit Rindvieh war im letzten Jahre besser geworden, wenn auch die Beschaffenheit des Mastviehs im allgemeinen zu wünschen übrig ließ. Bei gemästeten Hammeln war das Geschäft bedeutend schlechter. Was den Schweinehandel anbetrifft, so ging dieser von Januar bis Mai ziemlich gut, da genügend magere und fette Ware vorhanden war. Vom Monat Mai an kamen jedoch die fetten Schweine häufig nicht völlig reif an den Markt und bei mageren Schweinen brachte die Schweineseuche nicht unbeträchtlichen Schaden. In den Monaten November und Dezember war das Geschäft in fetten Schweinen wieder etwas besser geworden.

Getreidehandel. Das Getreidegeschäft entwickelte sich in der ersten Jahreshälfte sehr ruhig, und namentlich in den Monaten Mai—Juni hörten die Zufuhren vom In- und Auslande fast ganz auf. Die Vorräte der Landwirte waren aufgebraucht und die Mühlen hatten sich wenigstens

mit Roggen ziemlich versorgt. Ganz unerwartet trat Ende Juni Russisch-Polen als Käufer großer Mengen Roggen auf, wodurch der Getreidehandel neu belebt und der Preis bei Roggen um 20, bei Hafer um 10 Mark für die Tonne in die Höhe getrieben wurde. Da in unserm Bezirk fast gar kein Roggen vorhanden war, mußten unsre Händler größere Posten aus der Posener Gegend beziehen. Infolge Zurückgehens der Kleieeinfuhr trat gleichzeitig auch eine erhebliche Preissteigerung für Futtergetreide ein, worauf die Vorräte in diesem Artikel zu guten Preisen geräumt wurden. Mitte Juli hörten die Ankäufe aus Polen auf.

Die auf die letzte Ernte gesetzten Hoffnungen haben sich, wenigstens soweit Roggen und Weizen in Frage kommen, erfüllt. Die Ernte in diesen beiden Früchten war so reich, daß man sich nicht entsinnt, seit Jahrzehnten eine so vorzügliche Ernte gehabt zu haben, zumal da auch die Qualitäten hervorragend waren. Als die Landwirte zu dreschen begannen, kamen bedeutende Zufuhren an den Markt, doch hatte man trotzdem nicht über schleppenden Absatz zu klagen, das Geschäft blieb vielmehr durchweg flott. Unsre Mühlen nahmen natürlich beträchtliche Mengen auf, ferner wurde Roggen und Weizen nach Danzig versandt, auch kaufte Königsberg viel Roggen. Leider gestatteten es die traurigen Wasserverhältnisse nur wenig, den billigeren Wasserweg zu benutzen, weshalb fast alles mit der Bahn verladen werden mußte. Nach Berlin Roggen zu verladen, war bei der hohen Wasserfracht unmöglich. Durch die reiche Weizenernte fielen die Preise um 10 bis 15 Mark für die Tonne, während Roggen weniger gedrückt wurde. Im Herbste ist auch Roggen und Weizen nach Österreich ausgeführt worden, ferner nahm Skandinavien viel Roggen auf und gegen Jahresende und seit Beginn des neuen Jahres wird viel Roggen nach Polen abgesetzt. Das in Schobern stehende Getreide ist durch das anhaltend nasse Wetter stark beschädigt worden, und so kam viel klammes Getreide zum Markt, das erst durch Vermischen mit trocknem Getreide versandtfähig gemacht werden mußte. Übrigens gelang es, von den leichteren Qualitäten größere Mengen in Polen unterzubringen.

Wegen der anhaltenden Dürre hielt man im Spätfrühjahr Gerste schon für verloren, jedoch bewirkte der noch eintretende lang ersehnte Regen, daß diese Frucht gut mittelmäßig im Gewicht und recht schön in Qualität geerntet wurde. In Westdeutschland hatte die Dürre anscheinend ein weiter hinter den Befürchtungen stehendes Resultat gezeitigt, denn gleich nach der Ernte, als erst wenige Abschlüsse mit Rußland und unserm Hauptabnehmer Königsberg vorlagen, trat dieser

Teil Deutschlands als flotter Käufer auf und blieb mit kleinen Unterbrechungen fortgesetzt im Markte. Hätten die Staffeltarife noch bestanden, so würden sie gerade bei Gerste im Vorjahr einen höchst belebenden Einfluß gehabt haben, während so Westdeutschland genötigt war, seinen Bedarf über Danzig—Rotterdam zu beziehen, wobei die großen Kosten und Spesen natürlich erschwerend ins Gewicht fielen. Die Gerstenpreise setzten gut ein und erreichten allmählich eine ganz bedeutende Höhe, die mit kleinen Schwankungen bis zuletzt behauptet werden konnte. Der Absatz war durchweg gut, und die schönen Qualitäten waren eine gute Versicherung gegen Beanstandungen, die auch wirklich nur vereinzelt vorkamen. Vorräte sind jetzt kaum noch vorhanden, da infolge des ungünstigen Wetters vielfach der Klee nicht aufging und deshalb die noch vorhandene Gerste in Gemenge zur Saat als Ersatz Verwendung fand.

Hafer war gut und in leidlicher Menge geerntet worden, doch kam wenig in den Handel, weil die Besitzer, soweit sie nicht direkt an das Proviantamt verkauften, den Hafer selbst verfütterten, um den Ausfall an Gemenge, das eine nur sehr geringe Ernte geliefert hatte, auszugleichen. Trotzdem soll gerade in Hafer das Geschäft ziemlich schwer gewesen sein.

Getreidemüllerei.

Das letzte Geschäftsjahr setzte, wie immer im Januar, etwas schleppend ein, bis der Anfang Februar zwischen Rußland und Japan ausgebrochene Krieg für beide Sorten Brotgetreide einen nicht unerheblichen Preisaufschlag brachte. Da man allgemein das Ausbleiben von russischen Getreideabladungen befürchtete und die inländischen Abgeber von Roggen und Weizen mit ihrem Angebot zurückhielten, so wurde namentlich bei Weizen eine bedeutende Preissteigerung beobachtet, die sich jedoch in der Hauptsache auf die östlichen Provinzen beschränkte. Der Westen Deutschlands folgte dieser Preisbewegung in geringerem Grade, da die dortigen Mühlen weniger von der Preisgestaltung des russischen Weizens abhängen, und so kam es, daß die westlichen Mühlen den östlichen Mehlmarkt durch große Abgaben billigen Mehles für geraume Zeit eroberten. Der schlechte Geschäftsgang der östlichen Weizenmüllerei veranlaßte dann allerdings wieder ein Abbröckeln der Weizenpreise, da es sich auch zeigte, daß die Weizenbestände, nachdem sie notgedrungen durch russische Zufuhren ergänzt worden waren, auskömmlich seien. Trotzdem war es nicht möglich, die alten Absatzgebiete wieder zu gewinnen, und es trat eine Besserung nicht eher ein, bis die quantitativ und qualitativ vorzügliche neue

Ernte unseren Mühlen dem Westen gegenüber wieder das Übergewicht verlieh.

Roggen, der auf dem Landwege aus Rußland weniger exportiert wird, hatte anfangs einen gleichen Preisaufschlag nicht zu verzeichnen, und der Absatz von Mehl blieb ziemlich unverändert, wenn auch die Rentabilität bei der starken Konkurrenz auf dem Markte viel zu wünschen übrig ließ. Erschwert wurde das Geschäft durch die Brachlegung der Binnenschiffahrt infolge des Wassermangels, und als Russisch-Polen teils aus Mangel an Ware, teils aus Furcht vor dem nachteiligen Einfluß der Dürre auf die neue Ernte als Käufer für Roggen im deutschen Gebiete auftrat, begann eine rasende Aufwärtsbewegung der Roggenpreise, die aber wiederum nur längs der östlichen Grenze sich zeigte, auf die Mehlpreise nur wenig Einfluß ausübte und mit dem Eintritt der neuen Ernte verschwand, so daß die Mühlen davon nur Schaden hatten.

Mit der neuen Ernte änderte sich mit einem Schlag das vorher darniederliegende Geschäft, besonders für die Weizenmüllerei. Da Amerika verhältnismäßig hohe Preise für Weizen notierte und die Schiffahrt auf der Elbe stockte, gelang es unseren Müllern auch noch, lange Jahre verloren gegangene Absatzgebiete für Weizenmehl in Sachsen, sogar in den Nordseehäfen wieder zu erobern. Gerade in diesen Häfen ist das Geschäft für unsere Mühlen sehr schwer, weil unsere Weizenqualitäten nicht mehr die Konkurrenz mit den ausländischen aushalten. Die Besitzer bauen hier von Jahr zu Jahr mehr den kleberarmen englischen Weizen an, so daß die Mühlen zeitweise gezwungen sind, russischen Weizen zum Aufbessern zuzukaufen. Gegen Ende des Jahres ließ der Absatz wieder wesentlich nach, was hauptsächlich auf die Einstellung der Binnenschiffahrt zurückzuführen ist, denn wir sind bei Mehl zum großen Teil auf Absatzgebiete angewiesen, für die der Wasserweg benutzt werden muß. Lähmend wirkte ferner auf den Geschäftsgang der Umstand, daß man noch im Unklaren über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Handelsverträge war, wodurch die Lust zu größeren Vorverkäufen eingeschränkt wurde.

Die reiche Roggenernte brachte den Mühlen nicht den erwarteten Vorteil, denn während das bisherige Absatzgebiet für Roggenmehl Ostpreußen, Posen, Schlesien und Sachsen wegen der dortigen guten Ernten nur wenig aufnahm und die Mehlpreise auch auf dem übrigen Absatzgebiet gedrückt wurden, gingen andrerseits infolge des starken Exportbegehrs in Roggen die Preise dafür in die Höhe, so daß der Mahllohn erheblich reduziert wurde. Viel geklagt wird über die

Schwierigkeiten, denen der Mehlexport infolge des Ausfuhrregulativs unterliegt, und über die Einkäufe des Proviantamtes, das den Besitzern Preise für Roggen bezahlte, die zeitweise die wirkliche Marktlage um 3—5 Mark für die Tonne überschritten.

Übrigens sind trotz alledem die Mühlen mit ganz stattlichen Aufträgen versehen in das neue Jahr übergetreten.

Futtermittelhandel.

Im ersten Viertel des Berichtsjahres traten die Folgen der günstigen vorhergegangenen Ernte in niedrigen Preisen und flauer Stimmung für Futtermittel scharf in Erscheinung. Die Landwirte besaßen noch genügend Sommergetreide und schränkten daher den Einkauf an Futtermitteln aufs äußerste ein. Da aber die Zufuhren aus Rußland reichlich an den Markt kamen, und auch die inländische Mühlenindustrie genügend Material anbot, so mußten naturgemäß die Märkte immer mehr verflauen, so daß zeitweise der Absatz sich recht schwierig machte. Erst im Frühjahr trat ein vollständiger Umschwung in den bisherigen Preisverhältnissen und der Stimmung für Futtermittel ein. Große Trockenheit hielt das Wachstum auf den Wiesen zurück und hinderte das frühzeitige Austreiben des Viehes; demzufolge trat lebhafte Nachfrage, namentlich nach Kleie ein, die aber umsoweniger befriedigt werden konnte, als infolge der anhaltenden ungewöhnlichen Dürre die Wasserstraßen derartig austrockneten, daß die unterwegs befindlichen Kahnladungen ihren Bestimmungsort nicht erreichen konnten und fernere Wasserabladungen gänzlich unmöglich geworden waren. Hierzu trat für den hiesigen Handel erschwerend, der infolge des japanisch-russischen Krieges hervorgerufene Wagenmangel auf den russischen Eisenbahnen ein, und es wuchs sich die geringe Zufuhr namentlich während der Sommermonate geradezu zu einer Kalamität aus. Die Verkäufer waren meist nicht in der Lage, ihren kontraktlichen Verpflichtungen nachzukommen und mußten, um ihre Verbindlichkeit nur einigermaßen erfüllen zu können, auf den Bezug von amerikanischen und norwegischen Fabrikaten zurückgreifen. Die Preise für Kleien waren während der Sommermonate gegenüber den während des Frühjahres gegen 40 % gestiegen und begannen erst langsam abzubröckeln, als mit Beginn der neuen Ernte russische und inländische Mühlen mit etwas größerem Angebot an den Markt traten. Leider hatten aber große Landesstriche, namentlich Schlesien und Posen unter der ungemein langen andauernden Dürre derartig gelitten, daß dort das Sommergetreide als verloren zu betrachten war, weshalb die Eisenbahnverwaltung sich genötigt sah, für große Landesstrecken den normalen Futtermitteltarif um 50 % zu ermäßigen. Wenn auch,

nachdem die Stromverhältnisse sich gebessert hatten, Preise für Kleie etwas gewichen sind, so haben sie sich doch während der Herbst- und Wintermonate ununterbrochen auf einer ungewöhnlichen Höhe erhalten können. Nur zeitweise, wenn lange zurückgehaltene Zufuhren in größerer Menge an den Markt kamen, verflaute die Stimmung ein wenig, um sich aber bei schwächerer Zufuhr gleich wieder zu befestigen. Nicht wohl allein die lebhafte Nachfrage dienten den Preisen zum Stützpunkt, als ganz besonders die außergewöhnliche Verzögerung in der Ankunft russischer Fabrikate infolge zeitweilig gänzlichen Versagens der russischen Eisenbahnen, die an und für sich nicht mit genügendem rollenden Material versehen sind. Dieses wurde jetzt für Kriegszwecke aller Art so ungemein in Anspruch genommen, daß auf verschiedenen Strecken daselbst aufgelieferte Waren oft 3—4 Monate des Weitertransportes harren, und dieser traurige Zustand scheint in Permanenz erklärt zu sein, ja, es ist womöglich noch schlimmer geworden, als er es vor Monaten gewesen war. Auf den russischen Bahnlägern warten viele tausend Waggons ihrer Weiterbeförderung, und man kann sich wohl denken, welche ungeheuren Zinsverluste durch diese traurigen Verhältnisse entstehen, abgesehen von den Verlegenheiten, in die die Importeure wegen des Ausbleibens der von ihnen längst bezahlten Waren geraten. Wenn diese bedauerliche Erscheinung in normalen Zeiten zwar nicht den Umfang wie im verflossenen Jahre annimmt, so tritt sie doch alljährlich auf, weil eben die russischen Bahnen in ihrer Sorglosigkeit sich um das Interesse des Publikums nicht bekümmern und für Erneuerung und Vermehrung rollenden Materials nicht genügend sorgen. Wir möchten meinen, daß eine ernste Vorstellung unserer maßgebenden Behörden, und ein Hinweis auf die schlimmen Folgen der Nachlässigkeit der russischen Eisenbahnverwaltungen doch wohl den Erfolg haben könnten, daß die seit Jahren immer mehr zu Tage tretenden Mißstände gehoben werden. Es wird mit der Zeit dahin kommen müssen, daß man sich — wie dies bei vielen Großhändlern schon der Fall ist — von dem Bezuge russischer Produkte und Fabrikate mehr und mehr zurückzieht, denn selbst günstige Konjunkturen sind nicht im stande, die mit dem Bezuge verbundenen Zinsverluste und Risiken aufzuwiegen.

Der Markt in Ölkuchen war nicht solch großen Schwankungen unterworfen wie der in Kleie. Allerdings haben auch hier Dürre und mangelhafte Zufuhren bei der Preisbildung mitgewirkt, aber die Landwirte suchten sich möglichst einzuschränken. Doch ist immerhin die Preissteigerung von Beginn bis zum Schluß des Jahres als wesentlich zu

bezeichnen. Namentlich trug das infolge der Dürre und des dadurch hervorgerufenen Notstandes erlassene österreich-ungarische Ausfuhrverbot zur Befestigung der Preise und der Stimmung bei. Am Schlusse des Jahres war die Nachfrage wegen schwacher Zufuhr recht rege, was noch eine kleine Erhöhung der Preise zur Folge hatte.

Der in dem Bericht genannte Notstandstarif ist leider, wie schon früher einmal und trotz aller Vorstellungen, wiederum zuungunsten des Handels erstellt worden; und wenn auch infolge bitterer Klage seitens der maßgebenden Handelsorgane eine Milderung vorgenommen worden ist, so kann man sich doch der Ansicht nicht verschließen, daß eine gewisse Tendenz in der Benachteiligung des Handels beabsichtigt ist. Während direkte Bezüge der Landwirte zu dem billigen Tarif bei Erfüllung ganz leichter Formalitäten befördert wurden, wurde Händlern die gleiche Vergünstigung nur unter sehr unangenehmen und schweren Bedingungen gestattet. Diese Erschwernis fällt aber gleichzeitig vielfach auf die Landwirtschaft zurück, indem natürlich kleine Landwirte, welche nicht volle Wagenladungen beziehen können, und solche, die auf Kredit von Händlern angewiesen sind, also gerade der schwächere Teil der Landwirtschaft, höhere Preise anzulegen gezwungen ist als wirtschaftlich stärkere Kreise. Es liegt aber durchaus kein Widerspruch zwischen den Interessen der Landwirtschaft und des Handels vor. Erstere wird durch billige Bezüge des Handels durchaus nicht benachteiligt, und die Konkurrenz sorgt schon dafür, daß den Käufern die volle Frachtermäßigung zugute kommt. Aber auch die Befürchtung, daß an der Hand des billigeren Tarifes Bezüge nach den Notstandsgegenden gemacht werden, um nach Stationen außerhalb dieses Gebietes zu gehen, ist nicht ernst zu nehmen denn im großen und ganzen hat die Landwirtschaft allgemein durch die Dürre zu leiden gehabt, und es ist durchaus nicht schlimm, wenn außerhalb des Notstandsgebietes liegende und wohnende Landwirte von dem ermäßigten Tarif Vorteil genießen.

Wollhandel.

Über das Wollgeschäft läßt sich wenig Erfreuliches berichten, denn es geht von Jahr zu Jahr weiter zurück. Bei den vielen, von der Ansiedlungskommission angekauften Gütern sind die Schäfereien, soweit solche vorhanden waren, aufgegeben worden, und auch viele Besitzer haben die Schafzucht eingestellt. Es wird fast nur noch Schmutzwolle gehandelt, doch bringen die Besitzer zum größten Teil ihre Wolle zur Wollauktion nach Berlin oder sie handeln direkt mit den Fabrikanten. Die Preise stellten sich hier gegen das Vorjahr um wenige Mark niedriger.

Düngemittelhandel.

Auch in diesem Jahre ist der Absatz von Düngemitteln infolge des Wettbewerbes der Genossenschaft wieder weiter zurückgegangen und dauern die in den Berichten für 1902 und 1903 geschilderten ungünstigen Verhältnisse im ganzen und großen an. Namentlich fährt die Staatsregierung fort, die Genossenschaften zu bevorzugen, sei es, daß z. B. die Ansiedelungskommission ihren Bedarf nur bei diesen deckt, oder daß das unter dem Einflusse der Preußischen Regierung stehende Kalisyndikat den Genossenschaften günstigere Bedingungen einräumt. Es sind zwar seit dem 1. Januar 1905 vom Syndikat auch dem Handel höhere, an sich ausreichende, Rabatte für die Vermittelung des Verkaufes von Kalisalzen zugebilligt worden, doch muß sein Absatz ein beschränkter bleiben, weil ihm untersagt ist, von dem Rabatte etwas an die Verbraucher weiterzugeben, während dies den Genossenschaften freisteht, die es auch um so leichter tun können, als sie einen erheblichen, dem Handel nicht gewährten, Propagandazuschuß erhalten, obwohl die Kaufleute in ihrer Gesamtheit sich zweifellos mehr um die Ausbreitung der Anwendung der Kalisalze, wie die Genossenschaften, bemühen.

Aber auch die kleine Erhöhung des Rabattes wurde dem Handel von genossenschaftlich gesinnten Agrariern nicht gegönnt. Anstatt, daß nun die Staats-Regierung, als sie hierüber im Abgeordnetenhause interpelliert wurde, sich auf den Standpunkt des gleichen Rechtes für Alle gestellt hätte, griff sie zu der für den Handel schmachvollen Ausrede: „Der wirtschaftlich schwach dastehenden Landwirte wegen, die nicht von Genossenschaften kaufen könnten, sondern darauf angewiesen seien, den Kredit des Handels in Anspruch zu nehmen, dürfe man diesen beim Absatze der Kalisalze nicht ganz ausschalten.“ Mit anderen Worten: „Für die Genossenschaften die sichern, für den Handel die zweifelhaften Geschäfte“.

Zuckerproduktion.

Von den Zuckerfabriken in Culmsee und Unislaw gingen uns über die Kampagne 1904/05 nachstehende Berichte zu:

1. Bericht der Zuckerfabrik Culmsee.

Es waren für uns unter recht günstigen Witterungsverhältnissen 20850 Morgen Rüben angebaut, gegen 21046 Morgen im Vorjahre. Die jungen Pflanzen entwickelten sich im Frühjahr recht gut und ließen eine ebensolche Ernte erhoffen. Leider folgte dem Frühjahr ein sehr trockner Sommer, Niederschläge blieben fast ganz aus, die Hoffnungen auf eine gute Rübenernte sanken von Woche zu Woche, und schließlich stand man vor der Tatsache einer vollständigen Mißernte. Die Anfang Oktober eingetretenen Niederschläge konnten hieran nichts mehr ändern, bewirkten aber eine Durchfeuchtung des steinharten Bodens und dadurch

ein leichteres Herausnehmen der Rüben. Andernfalls wäre das Ernten der Rüben auf schwerem Boden fast zur Unmöglichkeit geworden.

Die Ernte pro Morgen war ja klein — nur 106 Zentner — aber der Zuckergehalt der Rüben ein recht hoher und konnte man hoffen, hierdurch wenigstens etwas entschädigt zu werden, zumal die Zuckerpreise sich auch in steigender Bewegung befanden. Leider hatten wir aber am 28. August v. J. das Unglück durch einen großen Brand den größten Teil unserer Fabrik zerstört zu sehen, so daß wir nicht in der Lage waren in die Kampagne einzutreten. —

Die Regulierung des Brandschadens, der fast $1^1/_4$ Million Mark betrug, seitens der Feuerversicherungs-Gesellschaften hat zu unserer Zufriedenheit stattgefunden. Vorräte an Zucker sind nicht verbrannt da solcher nicht vorhanden war! Immerhin ist aber der Schaden, den wir bezw. unsere Herren Rübenbauer durch den Brandschaden erleiden ein sehr großer!

Die angebauten Rüben konnten wir schlank, und zu damaliger Zeit zu einem annehmbaren Preise verkaufen. Im Laufe der Kampagne stiegen aber die Zuckerpreise recht rapide und erreichten fast 16 Mark pro Zentner für I. Produkt. Hierdurch dürften den Nachbarfabriken große Vorteile erwachsen sein, da sie für den noch unverkauften Zucker die unverhältnismäßig hohen Zuckerpreise mitnehmen konnten. Wir beziffern den Ausfall für unsere Herren Aktionäre an Rübengeld auf ca. 40 Pfg. pro Zentner, gegenüber wenn wir selbst hätten arbeiten können.

Eine außerordentliche Generalversammlung unserer Aktionäre am 20. September v. J. beschloß den Wiederaufbau der Fabrik im alten Rahmen, und wurde solcher unter günstigen Verhältnissen sofort in Angriff genommen und so gefördert, daß wir mit den Hauptgebäuden gegen Weihnachten unter Dach kamen. Inzwischen hat die Vergebung der notwendig gewordenen Maschinen-Lieferungen stattgefunden und hoffen wir mit aller Bestimmtheit zum 1. Oktober d. J. wieder in Betrieb zu kommen.

Zur nächsten Kampagne stehen uns ca. 20000 Morgen Rüben zur Verfügung.

Außerdem bemerken wir noch, daß die Fabrik wegen vorausverkauften Zuckers I. Produkts in Differenzen geraten ist. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß wir nicht verpflichtet sind diesen zu liefern, indem wir force majeure für uns in Anspruch nehmen; die Käufer hingegen verlangen Lieferung! Eine gerichtliche Entscheidung steht noch aus.

2. Bericht der Zuckerfabrik Aniskaw.

Die Kampagne begann am 5. Oktober 1904 und endete am 29. Dezember 1904. In 155 Schichten wurden 1145000 Zentner Rüben verarbeitet, demnach beträgt die Durchschnittsverarbeitung während 24 Stunden 14774 Zentner gegen 14632 Zentner des Vorjahres.

Produziert worden sind:

171526 Zentner I. Produkt,
9778 „ II. „
und ca. 20000 Zentner Melasse.

Infolge des Brandes der Zuckerfabrik Culmsee haben wir von letzterer die Ernte von ca. 3000 Morgen Zuckerrüben übernommen, während unsere eigene Anbaufläche ca. 7000 Morgen betragen hat, so daß das verarbeitete Rübenquantum von ca. 10000 Morgen geerntet ist. Die Durchschnittsernte beträgt mithin 115 Zentner pro Morgen.

Die Marktlage des Zuckers hat sich gebessert, was auf den großen Ernteausfall, der durch die Dürre auf dem ganzen Kontinente hervorgerufen ist, zurückzuführen ist.

Stärkefabrik. Bei der Thorner Stärkefabrik haben sich die Wasserverhältnisse trotz der darauf verwendeten großen Kosten nicht gebessert, und obgleich die Fabrik jetzt das Betriebswasser aus nicht weniger als sieben Filterbrunnen vermittelst zweier langer Heberleitungen entnimmt, bleibt das Wasser immer noch knapp, so daß bisher nur in beschränktem Umfange gearbeitet werden konnte. Man beabsichtigt nun doch noch, das Betriebswasser der Weichsel zu entnehmen, was wegen der erforderlichen hohen Anlagekosten bisher unterblieben ist. Sobald die Wasserfrage endgültig gelöst ist, will man an eine Erweiterung der Fabrik herantreten.

Von der allgemeinen Lohnbewegung in Thorn wurde im Vorjahre auch die Stärkefabrik berührt, doch haben sich im übrigen die Arbeiterverhältnisse günstiger wie früher gestaltet, indem die Fabrik jetzt über einen erfahrenen Arbeiterstamm verfügt, auch kehrt die Mehrzahl der von ihr beschäftigten Arbeiter alljährlich im Herbste wieder. Über die Ergebnisse des Betriebs im Jahre 1904 ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

„Bei Beginn des Jahres 1904 wurde Prima-Kartoffelmehl wie wir solches ausschließlich fabrizieren, mit 21,50—21,75 Mk. frei Berlin notiert und verursacht durch kleine Lagerbestände, stiegen die Preise für Kartoffelfabrikate bis Ende April bald um 1 Mk. Die Nachfrage entsprach aber doch nicht den gehegten Erwartungen und blieben nicht unbedeutende Quanten auf Lager, die erst im August und September zur Veräußerung zu rentablen Preisen gelangten. Während des Sommers

war die Stimmung für Kartoffelfabrikate außerordentlich flau und zwar infolge anfangs sehr günstiger Ernteaussichten, die aber durch anhaltende Dürre teilweise vernichtet wurden. Während in verschiedenen Teilen Deutschlands eine völlige Mißernte von Kartoffeln zu verzeichnen ist, hat Westpreußen in diesem Jahre eine gute Mittelernte gehabt. Der Stärkegehalt der hiesigen Kartoffeln war ein ausnahmsweise hoher und hatten wir ultimo Dezember einen Durchschnitt von 20,7 zu verzeichnen. Das Prozent Stärkegehalt per Zentner Kartoffeln wurde von uns anfangs mit $10^1/_2$ Pf. frei Fabrik bezahlt. Bei der lebhaften Konkurrenz, die uns selbst von schlesischen Fabriken hier beim Einkauf gemacht wurde, gingen die Kartoffelpreise bis auf 12 Pf. frei Fabrik in die Höhe, um aber später wieder auf 11—$11^1/_2$ Pf. zu fallen. So wie die Preise für das Rohmaterial variierten, verhielt sich auch das fertige Fabrikat im Preise, wofür, was Prima-Kartoffelmehl anbelangt, vorübergehend so viel wie 28,00 Mk. ab Fabrik zu erzielen war. Wie immer bei hohen Preisen schränkt sich der Konsum aufs äußerste ein und finden sich auch allerhand Substitute, welche dem eignen Fabrikat Konkurrenz machen. So ist besonders Reismehl als ein gesuchtes Substitut für Kartoffelmehl aufgetreten, welches um 5—7 Mk. per 100 kg sich billiger stellt als Kartoffelmehl. Diese Konkurrenz im Verein mit dem eingeschränkten Konsum hatten denn auch zur Folge, daß die Preise nicht nur weiter anzogen, sondern sich auch eher abgeschwächt haben und wurde Ende Dezember Prima-Kartoffelmehl mit 26,75—27,00 Mk. frei Berlin notiert.

Spiritusproduktion.

Von der Spritfabrik von W. Sultan in Mocker, einem Mitgliede der Zentrale für Spiritusverwertung, ist uns folgender Bericht zur Verfügung gestellt worden:

„Die Spirituserzeugung während des Brennjahres 1903/04 war gering. Ein kleine Kartoffelernte in Deutschland, eine Mißernte in Holland und England und infolgedessen hohe Kartoffelpreise und hohe Stärkepreise entzogen der Spiritusbrennerei das notwendige Rohmaterial. Die Produktion genügte indessen für den inländischen Bedarf, nachdem der Absatz nach dem Auslande auf die Ausfuhr geringfügiger Mengen von Spriten feinster Qualität eingeschränkt worden war. Die Mitglieder des Verwertungsverbandes Deutscher Spiritus-Fabrikanten erhielten für das Brennjahr 1903/04 465425 Mk. für 100 Liter r. A.

Die deutsche Kartoffelernte des Jahres 1904 hat unter der Ungunst der Witterung außerordentlich gelitten. Besonders ungünstige Ernten hatten die Provinzen Brandenburg, Posen und Schlesien, deren Erträge für die Spiritusproduktion von der größten Bedeutung

sind. Zwar waren die Ernten in Westpreußen und Ostpreußen gute und infolgedessen war dort auch eine reichliche Spiritusproduktion zu erwarten; aber der Ausfall in den anderen Provinzen war so bedeutend, daß die Gefahr vorlag, die Spiritusproduktion und die vorhandenen geringen Läger würden den Ansprüchen des inländischen Verbrauchs nicht genügen. Die Zentrale für Spiritus-Verwertung mußte deshalb Vorsorge treffen, daß nicht von den Kartoffeln, welche überhaupt für Industriezwecke vorhanden waren, durch die hohen Gebote der Stärkefabriken den Brennereien das später nicht mehr zu ersetzende Rohmaterial entzogen werde. Es gab, um diese Gefahr zu vermeiden, nur das eine Mittel der Erhöhung der Spirituspreise bis zu der Grenze, jenseits welcher der Verkauf von Kartoffeln an andere Industrieen nicht mehr vorteilhafter war. Die Zentrale für Spiritus-Verwertung erhöhte deshalb den Abschlagspreis für den Spiritus der ihr angeschlossenen Brennereien auf 57 Mk.

Diese Erhöhung der Preise war notwendig und deshalb mußte man die Wirkungen der außerordentlichen Verteuerung der Ware auch ertragen. Der Trinkverbrauch geht unter dem Einflusse der hohen Preise zurück und wenn dieser Rückgang auch ferner sich zeigt, so wird ihm entsprechend das Kontingent der Brennereien sich verringern.

Der Verbrauch von Spiritus zu technischen Zwecken als Heiz-, Licht- und Kraftquelle war dank den außerordentlichen Bemühungen der Zentrale für Spiritus-Verwertung und durch die großen Opfer, die das in unserm Syndikat vereinigte Brennereigewerbe für diesen Zweck seit Jahren brachte, stark gestiegen. Diese erfreuliche Entwickelung mußte durch die notwendig gewordene Verteuerung der Ware zum Stillstand gebracht werden.

Man wird aber hoffen dürfen, daß, wenn normale Ernten die Rückkehr zu normalen Preisen gestatten, der Verbrauch von Spiritus zu technischen Zwecken wieder steigen wird.

Die Spritfabriken im Syndikat erhalten bei den hohen Preisen dieses Jahres keine höhere Bezahlung für die Raffinierung des Branntweins. Die Kosten der Lagerung sind dagegen erheblich gestiegen, denn der Zinsverlust für die gelagerte Ware ist bei ihrem hohen Werte größer, die Versicherung teurer und der Wert der entstehenden Fehlmenge höher geworden.

Die Beschäftigung der Fabriken ist infolge des Rückganges des Verbrauchs und der Einschränkung des Exportes eine geringere.

Den Interessen der Spritfabriken wird deshalb eine Rückkehr zu niedrigen normalen Preisen ebenso dienen, wie den Interessen

der Brenner. Hohe Preise würden bei normalen Ernten den Anreiz zur Überproduktion, zur Anlage von Brennereien auch an den Stellen geben, wo die wirtschaftlichen Voraussetzungen für ihre Errichtung sonst nicht vorhanden sind. Diese Überproduktion würde aber um so verderblicher wirken, wenn gleichzeitig durch zu hohe Preise der Verbrauch von Branntwein zu Koch-, Licht- und Kraftzwecken eingeengt wird, welcher einer bedeutenden Vermehrung noch fähig ist."

Likörfabrikation.

Die Destillateure sind von der Politik der Spirituszentrale natürlich wenig erbaut, da dadurch der Trinkspiritus ganz wesentlich verteuert wird, um den Nachteil, der beim Verkauf des denaturierten Spiritus entsteht, einigermaßen auszugleichen. Tatsächlich befindet sich die Likörfabrikation jetzt in einer schwierigen Lage, denn wenn sie auch mit dem Preise ihrer Fabrikate in die Höhe gehen mußte, so konnte sie dies doch nicht entsprechend der Höhe der Spirituspreise tun, da sonst der Konsum noch bedeutend mehr, als es jetzt schon geschehen ist, zurückgehen würde. Man muß sich daher eine erhebliche Schmälerung des Nutzens gefallen lassen. Eine weitere Schädigung erfuhr das Destillationsgewerbe durch die wesentliche Steigerung der Zuckerpreise im letzten Viertel des Vorjahres.

Holzhandel.

Die Einfuhr von Hölzern auf der Weichsel war bei sämtlichen Holzarten geringer als im Jahre 1903.

Diese geringere Einfuhr ist lediglich auf die durch die schlechten Wasserverhältnisse entstandenen größeren Unterbrechungen im Flößereibetriebe zurück zu führen, da zahlreiche Nebenflüsse der Weichsel fast völlig versiegt waren und dadurch viele Produzenten gehindert wurden, ihre Transporte zur geeigneten Zeit herunter bringen zu können.

Das dann schließlich im Spätherbst durch Niederschläge eingetretene Wachswasser kam für entfernter liegende Ablagen jedoch nicht mehr in Frage, und so blieben ca. 20 % der gesamten Produktion im Ursprungslande zurück.

Hierdurch kamen einerseits die deutschen Sägemühlenbesitzer in eine unangenehme Lage, da die von ihnen bestimmte bei günstigen Wasserverhältnissen zu erwartende Rundholzmengen nunmehr gänzlich ausblieben, andererseits ergab sich daraus die Notwendigkeit von Ersatzkäufen im Inlande und so konnte man, dieser Lage entsprechend, die Preise des Weichselmarktes nicht unwesentlich steigen sehen. Trotz der gestiegenen Preise brachte das Geschäft den ausländischen Holzhändlern wenig Nutzen, da die Verflößung der Hölzer aus näher liegenden Stellen im Sommer durch die schlechten Wasserverhältnisse und im Spätherbst durch plötzlich eingetretene Kälte, sowie durch das dem Eisgange vorhergehende Hochwasser bedeutende, nicht vorher-

gesehene Kosten verursachte, die nicht nur die Verdienste der betreffenden Holzeigentümer verbrauchten, sondern auch Verluste brachten.

Dem Entgegenkommen der königlichen Regierung ist es zu verdanken, daß die für den 1. November bestimmte Schließung des Bromberger Hafens auf den 3. Dezember vertagt wurde. Nur so konnte einer ernsten Gefährdung des Flößereiverkehrs auf der Weichsel und damit den Interessen von Deutschlands Holzindustrie vorgebeugt werden.

Es haben in diesem Jahre 1488 Traften bei Schillno die preußische Grenze passiert. Der ungefähre Wert beziffert sich wie folgt:

668934	kief.	Rundhölzer	à 29,—	Mk. =	19399086,—	Mk.
441581	„	Balken, Mauerl., Timber	à 13,50	„ „	5961343,50	„
193893	„	Sleeper	à 5,90	„ „	1133968,70	„
22112	„	Riegelhölzer	à 1,40	„ „	30956,80	„
296029	„	Schwellen I. und II. .	à 2,65	„ „	784476,85	„
38047	tann.	Rundhölzer	à 21,—	„ „	788987,—	„
27591	„	Balken und Mauerl.	à 10,—	„ „	275910,—	„
115844	Rund-Elsen	. . . . .	à 16,—	„ „	1853504,—	„
1721	„	Eschen	à 16,—	„ „	27536,—	„
497	„	Birken	à 7,50	„ „	3727,50	„
52	„	Weißbuchen	à 12,—	„ „	624,—	„
7283	eichene	Rundhölzer	à 20,—	„ „	145660,—	„
67715	„	Rundschwellen . . .	à 4,65	„ „	314874,75	„
27765	„	Plançons u. □Eichen	à 18,—	„ „	499770,—	„
1015	„	Kreuzhölzer	à 2,—	„ „	2030,—	„
94058	„	Schwellen	à 4,20	„ „	395043,60	„
1205	„	Weichen-Schwellen .	à 5,20	„ „	6266,—	„
36341	„	Tramway-Schwellen .	à 2,15	„ „	78133,15	„
6407	„	Stäbe	à 0,25	„ „	1601,75	„
23580	„	Blamiser	à 0,75	„ „	17685,—	„
67545	„	Speichen	à 0,15	„ „	10131,75	„
				zusammen	31741316,35	Mk.

Nach Liepe a. O. gelangten von diesen Hölzern bis Schluß der Saison (15. Dezember 1904) folgende:

Rundkiefern	260945	Stück.
Kief. Mauerlatten, Balken und Timber	180872	„
„ Schwellen	14319	„
„ Riegelhölzer	13739	„
Tann. Rundhölzer	14223	„
„ Balken und Mauerlatten	51	„
Rund-Elsen	4702	„

Rund-Eschen	147 Stück.
„ Eichen	1468 „
Eich. Schwellen	2033 „

Gezahlt wurden nachstehend verzeichnete Preise für die einzelnen Sortimente:

Rundholz:

Kiefern	pro Kubikfuß	70—90 Pf.
Tannen	„	50—58 „
Eschen	„	70—90 „
Espen	„	56 „
Elsen	„	65—90 „
Weißbuchen	„	70—85 „
Eichen	„	80—110 „
Rüstern	„	60—75 „

Kantholz:

Russische Mauerlatten	pro Kubikfuß	1,05—1,15 Mk.
Galizische „	„	70—78 Pf.
Sleeper	„	80—85 „
Timber	„	1,10 Mk.
Eich. Schwellen	pro Stück	4,40 „
Kief. „	„	2,65—2,85 „
Plançons	„	2,30—2,75 „

Holzschneidemühlen.

Die Thorner Holzschneidemühlen wiesen im Vorjahre einen ebenso schleppenden Geschäftsgang auf, wie im Jahre 1903, ja der Umsatz war sogar noch kleiner geworden. Die Rohholzpreise blieben bis zum Spätherbste hoch und waren noch um ca. 10 % teurer als im Jahre vorher. In Thorn war nur wenig Bedarf vorhanden, da die Bautätigkeit, abgesehen von geringfügigen Privatbauten, sich auf einige größere städtische Bauten beschränkte. Bei dem Absatz nach auswärts war man auf die Umgegend und die Provinz Posen angewiesen, und nur geringe Mengen wurden nach Sachsen und nach Berlin versandt. Für Bauholz und geringe Bretterwaren blieben die Preise wie im Jahre 1903. Gute kieferne Tischlerbretter brachten höhere Preise und Eichen- sowie Erlenschnittmaterial war auch bei guten Preisen stets gesucht. Dagegen war das Schnittmaterial aus anderen Laubhölzern wenig begehrt. Der niedrige Wasserstand der Weichsel brachte den Thorner Holzschneidemühlen noch den besonderen Nachteil, daß man die Hölzer lange Strecken über Sandbänke schleppen mußte, wodurch das Auswaschen erschwert und verteuert wurde. Wenn das Holzgeschäft in Thorn überhaupt von Jahr zu Jahr zurückgeht, so liegt dies an

den vielen hier entstehenden Unkosten, denn Bewachung, Stammgeld an den Ufergelderheber, Uferlagergeld, Auswaschen, Auffahren schmälern den Verdienst erheblich, so daß unsere Mühlen nicht im stande sind, mit den Waldmühlen in Ost- und Westpreußen zu konkurrieren. Dazu bringt auch noch die geringe Ladefrist auf der Uferbahn Verluste. Nur durch den baldigen Bau des Holzhafens dürfte das Thorner Holzgeschäft eine Besserung erhalten.

In Kulm wird das Holzgeschäft als gut bezeichnet. Die Schneidemühlen konnten namentlich ihre erstklassigen Produkte mit Nutzen schlank absetzen. Das Baugeschäft war allerdings nur mittelmäßig, und besonders auf dem Lande, wo immer noch die Nachwehen der schlechten Ernte der vorausgegangenen 3 Jahre empfunden werden, wurde nur das Notwendigste repariert und Neubauten fast gar nicht in Angriff genommen.

Die im Kreise Löbau befindlichen Sägewerke haben frühzeitig und zu ziemlich guten Preisen ihren Einschnitt verkauft. Zahlreicher als sonst waren freilich auswärtige Händler auf den dortigen Holztermin erschienen, und die Sägewerke waren daher gezwungen, erheblich höhere Preise, als im Jahre vorher zu zahlen.

Als eine, namentlich für die kleinen Schneidemühlen vorteilhafte Erleichterung begrüßte man es, daß den vielfach laut gewordenen Wünschen entsprechend künftig für die Hinterlegung von Holzkaufgeldern Wechsel in größerem Umfange als bisher zugelassen werden sollen.

Über den Geschäftsbetrieb der Sägewerke im Kreise Briesen ist uns folgender Bericht zugegangen:

„Das Schneidemühlen-Geschäft gestaltete sich 1904 bezüglich des Umsatzes und Nutzens zufriedenstellend, jedoch war das Herbstgeschäft gegen 1903 erheblich stiller, obgleich die Landbewohner auf eine gute Ernte zurückblicken konnten. Das Baugeschäft war gegen 1903 erheblich stiller und der Nutzen hierbei immer mehr zurückgehend.

Der Holzeinkauf pro 1904 kalkuliert sich verhältnismäßig günstig, wird aber pro 1905 infolge des Ankaufes der Holzmassen durch die Königl. Ansiedelungs-Kommission, Posen und der dadurch bedingten äußersten Preistreiberei einen ganz bedeutend höheren Durchschnittspreis ergeben, welcher den Nutzen durch die nicht in das Verhältnis zu bringenden Verkaufspreise aufs äußerste schwächen wird.

Einen großen Übelstand erweisen die kleinen Stationen, die für die Holzverladung der anliegenden Forsten in Betracht kommen. Unzureichender Abladeplatz für Langholz, Fehlen einer Laderampe oder geeigneter Ladekrähne, unpünktliches Stellen der angeforderten

Wagen auf diesen kleinen Stationen schaffen fortwährend Zeitverluste und erhebliche Unkosten. Auch findet es sich, daß die zu einer Station gehörigen freien Lagerplätze von einer Konkurrenzfirma aufgepachtet werden, um dadurch jeder weiteren Konkurrenz die Holzverladung fast unmöglich zu machen; dabei liegen die Plätze meist müßig, unbenutzt, wie dies bei Station Konojad der Fall war. Ein entsprechender freier Platz müßte doch immerhin an jeder derartigen Station für alle Fälle verfügbar bleiben, da doch nicht nur die Interessen des Einzelnen voll wahrgenommen werden dürfen.

Station Strasburg Wpr. verfügt dagegen über 2 für Holzverladung vorzüglich passende Rampen, die jedoch bahnseitig für diesen Zweck verweigert werden. Es ist dies um so unverständlicher, da z. B. in Thüringen diese Rampen speziell für Holzverladezwecke erbaut werden.

Es hat der Bahnverkehr mit Holz in den letzten Jahren erheblich zugenommen, wie auch seitens der Bahnverwaltung wird festgestellt werden können, und wäre es daher wohl erwünscht, wenn die geschilderten Übelstände wesentlich vermindert und mit der Zeit gehoben würden."

Bierbrauereien.

Der Bierkonsum war in den heißen Sommermonaten ziemlich groß, sodaß der Ausfall, den das kühle Frühjahr gebracht hatte, wieder ausgeglichen wurde, und der gesamte Jahresabsatz dürfte sich daher gegenüber dem Jahre 1903 kaum verändert haben. Wenn die größte Brauerei unseres Bezirks einen Rückgang von mehreren tausend Hektolitern zu verzeichnen hat, so liegt dies daran, daß nicht, wie im Jahre 1903, bei Kulm Manöver stattfanden.

Die Gerstenernte ist zwar in der Umgegend recht gut ausgefallen, dennoch mußten unsere Brauereien, da an anderen bedeutenden Gerstegegenden das Ernteergebnis durch die Dürre schwer gelitten hatte und daher von hier viel Gerste zum Versand kam, schließlich auch höhere Preise bewilligen, so daß der Unterschied gegen das Vorjahr ca. 20 Mk. für die Tonne beträgt. Die Hopfenernte war ungefähr der vorjährigen gleich und die Preise für die besten Sorten hielten sich ziemlich in gleicher Höhe; dagegen wurden im Berichtsjahr fast alle alten und minderwertigen Sorten zum Export aufgekauft und erzielten infolgedessen verhältnismäßig gute Preise. Viel geklagt wird über die kommunale Biersteuer, die zwar als Konsumsteuer gedacht sei, in der Tat aber die Brauereien wie eine zweite Gewerbesteuer träfe.

Als Stimmungsbericht aus den Kreisen der kleinen und mittleren Brauereien mögen nachstehende Ausführungen des Inhabers einer mittleren Brauerei dienen:

„Wie immer, so komme ich auch in diesem Jahre Ihrer Aufforderung um Einreichung eines Jahresberichts bereitwilligst nach, wenngleich ich zu meinem tiefen Bedauern nicht in der Lage bin, Ihnen über die Verhältnisse in der Brauindustrie günstigere Mitteilungen machen zu können, als dieses im vorigen Jahr der Fall war.

Während von Seiten der Königl. Staatsregierung der Landwirtschaft durch die ganz bedeutende Erhöhung der Einfuhrzölle in dem neuen Handelsvertrage, auf deren Erzeugnisse das weitgehendste Entgegenkommen gezeigt ist, scheint es, daß dieselbe hohe Behörde sich zur Aufgabe gemacht hat, die Brauindustrie alle jene Liebesgaben an die Landwirtschaft aus ihrer, d. h. der Brauindustrie Tasche decken zu lassen, nur, weil es heute noch einige Großbrauereien gibt, denen infolge langjährigen Bestehens und des Besitzes großen Kapitals noch bedeutender Verdienst nachgewiesen werden kann. Denn daß die heutige allgemeine Lage der Brauindustrie noch eine weitere Belastung derselben zuläßt, muß jedem, der die Verhältnisse nur einigermaßen kennt, ausgeschlossen erscheinen. Sieht auf diese Weise der wirtschaftlich schwache Brauer einer trüben Zukunft entgegen, so muß ein jeder Berufsgenosse das tiefste Bedauern darüber empfinden, daß für seine langgehegten, und schon seit Jahren durch die Fachpresse und zahlreiche Petitionen geäußerten Herzenswünsche, die Königl. Staatsregierung kein Entgegenkommen zeigt. Dagegen hört man über Vorgänge, die sich hinter den Kulissen im Finanzministerium abspielen sollen, und wonach die Erhöhung der Braumalzsteuer als ganz bedeutend geplant wird, die ungeheuerlichsten Dinge.

Angesichts dieser, auf jeden Beteiligten deprimierend wirkenden Ungewißheit des Kommenden, der bald diese, bald jene Industrie, bald diese, bald jene Kategorie des Handelsstandes ausgesetzt ist, muß allen deren Vertretern unwillkürlich der Wunsch kommen: „Fort mit den indirekten Steuern".

Es ist daher aufs dringendste zu wünschen, daß die berechtigten Anforderungen der Brauer um Staffelung der Brausteuer und Surrogatverbot endlich und schleunig erfüllt werden.

Neben diesen vornehmsten Wünschen giebt es noch eine ganze Reihe anderer, die ich fast in jedem Jahre schon geäußert habe. Dahin gehört u. a. die Bitte um Belegung der kleineren Städte mit Militär, Aufhebung der höchst lästig empfunden werdenden städtischen Biersteuer, allgemeine Einführung des Eichzwanges der Biertransportgebinde, Beförderung von Flaschenbier mit der Eisenbahn als Eilgut auf weißen Frachtbrief, Gewährung von Steuerkredit für die Braumalzsteuer u. a. m.

Ich komme nun zum Bericht über den Gang meines Geschäftes im vergangenen Betriebsjahr, und kann auch hier günstiges leider nicht anführen.

Das während fast der ganzen ersten Hälfte des vorigen Jahres herrschende regnerische und kalte Wetter in dieser Gegend beeinträchtigte den Bierkonsum ganz außerordentlich, während man den infolge der darnach herrschenden andauernden starken Hitze an die Brauereien gestellten gesteigerten Anforderungen nur durch erhebliche pekuniäre Opfer für außergewöhnliche Arbeitskräfte und Fuhrwerke zu genügen im stande war. Auch der Produktionspreis für fertiges Bier war gegen das Vorjahr ein erhöhter infolge höherer Preise für die Rohprodukte, wogegen die Eisernte infolge des andauernden Frostes bequem und reichlich war.

Immerhin würde man den Verdienst erträglich nennen können, auch ohne, daß zu einer Erhöhung des Bierpreises geschritten werden müsse, wenn es den Brauern ernstlich darum zu tun wäre, die zahllosen, im Braugewerbe noch vorhandenen Auswüchse und Mißstände einmal endgültig zu beseitigen. Zu diesen Mißständen gehören hauptsächlich die kostenlose Lieferung von Eis auch für solche Zwecke, die mit der Kühlung des von der betreffenden Brauerei gelieferten Bieres nichts zu tun haben, der meilenweite Transport von Bier per Fuhre, das Kassieren von Geldern seitens Angestellter der Brauerei, das damit verbundene Zechemachen, das Mitführen von Waren, Mineralwasser usw. durch die Fuhren der Brauerei, das kostenlose Aufstellen teurer Bierapparate, das Hingeben zinsloser Darlehne, die sorglose Behandlung des Transportgefäßkontos usw.

Den zum Zweck der Beseitigung dieser Übelstände bisher gegründeten Brauereivereinigungen ist es nur zum kleinsten Teile gelungen, Abhilfe zu schaffen. Auch Niederlagen, die vielfach nicht nur nichts einbringen, sondern deren Erhaltung noch bedeutende pekuniäre Opfer erfordert, und die vielfach nur eingerichtet werden, um dem Konkurrenten am Orte den Preis herunterzudrücken und dessen Absatz herabzumindern, sollten besser unerrichtet bleiben. Solch eine Handlungsweise ist ebenso leichtfertig, wie gewissenlos.

Hiermit schließe ich meinen Bericht mit der herzlichen Bitte an die Handelskammer, ihren Einfluß zugunsten und zur Hebung einer Industrie, welche früher eine der einträglichsten war, und heute zur milchenden Kuh für die Gesamtheit, ausgenommen die Brauer selbst, werden soll, aufbieten zu wollen."

Weinhandel. Die Lage des Weingeschäftes gestaltet sich mit jedem Jahre schwieriger, da die Konkurrenz von den Produktionsländern aus stets größer wird, denn wenn auch der Konsum einmal durch die Aufteilung der großen Güter, bei deren Besitzern immer noch Nachfrage nach besseren Marken vorhanden war, und durch die Bevorzugung von alkoholfreien Getränken, wodurch der Absatz von kleinen Moselweinen zurückgeht, nachgelassen hat, so bildet doch den Hauptschaden für die Weingroßhandlungen die ausschließlich mit Privatleuten, Kasinos, Restaurationen und Kolonialwarengeschäften arbeitenden Firmen aus den Produktionslanden. Den Großhäusern in den Ursprungslanden ist ein derartiger Absatz um so angenehmer, als sie auf diese Weise, ohne ihren Namen herzugeben, ihre „Ladenhüter" abstoßen können. Da der „direkte Bezug" ferner auf den Privatmann usw. einen gewissen Reiz ausübt, sind die einheimischen Weinhandlungen von vornherein mit ihren Offerten im Nachteil. Trotz der eingeführten Kellerkontrolle sollen übrigens die unreellen Manipulationen im Weinhandel noch nicht verschwunden sein, und man glaubt, daß man nur durch eine häufige, energische Kellerkontrolle, die von besonders dazu angestellten Fachleuten ausgeübt werden müßte, in wirksamer Weise Wandel schaffen könne. Eine weitere Beeinträchtigung steht dem Weinhandel bevor, sobald die neuen Handelsverträge in Kraft getreten sein werden, da dann sowohl für Verschnittweine als auch für alkoholreiche Weine ein höherer Zollsatz zu zahlen sein wird.

Was die Ernten des vorigen Jahres betrifft, so ist hierüber in Hinsicht auf die Quantität Gutes zu berichten, während dagegen die Ansichten über die Qualität der noch in der Entwickelung begriffenen Weine geteilt sind. Die andauernde Dürre des vergangenen Sommers dürfte die Bordeauxweine nicht günstig beeinflußt haben, wogegen die Mosel- und Rheinweine sich anscheinend gut entwickeln.

Honigkuchenindustrie. Das Geschäftsjahr 1904 stand infolge vermehrter Konkurrenz unter dem Zeichen weichender Verkaufspreise, und unsere Fabriken hatten daher mit einer Verringerung des relativen Nutzens zu rechnen. Immerhin kann das Geschäft als günstig bezeichnet werden, da der Umsatz eine erhebliche Steigerung erfuhr und die Preise für Rohstoffe im allgemeinen normal waren, wobei es bei Zucker allerdings frühzeitiger günstiger Abschlüsse bedurfte. Der Bedarf an Arbeitskräften konnte unschwer gedeckt werden, wenngleich an zuverlässigen, fachgemäß geschulten Kräften stets Mangel herrscht. Die Löhne erfuhren eine Erhöhung von durchschnittlich etwa 5 %.

Im Betriebsjahr hat sich der Umsatz im Engrosgeschäft erhöht, jedoch konnte eine Vermehrung des Nutzens nicht erzielt werden, da die Preise für viele Fabrikate trotz der allmählich anziehenden Zuckernotierungen eine Besserung nicht erfahren konnten. Das Detailgeschäft war etwas lebhafter als im Vorjahre, trotzdem namentlich in der zweiten Jahreshälfte von der russischen Kundschaft fast nichts gekauft wurde.

Bonbon- und Schokoladenfabrikation.

Der Umsatz in Leder war in unserm Bezirk normal. Die erzielten Preise stehen außer Verhältnis zu den langen Krediten, die gewährt werden und den großen Verlusten an den Außenständen bei der Kundschaft, die von Jahr zu Jahr schlimmer werden. Auf eine Besserung in dieser Beziehung ist nicht mehr zu hoffen, da sowohl unter den Schuhmachern wie Sattlern zu viele sind, die, ohne zu rechnen, Preise stellen, bei denen sie nicht bestehen können, besonders bei den Schuhmachern, deren Gewerbe ohnehin im Rückgang ist und damit denen, die den guten Willen haben, etwas zu verdienen, das Geschäft verderben. Die Preise für Oberleder, besonders Kips- und Fahlleder auch für Geschirrleder gingen weiter in die Höhe, während sie für Unterleder mit kleinen Ausnahmen ziemlich unverändert blieben.

Leder und rohe Häute.

Für gesalzene Rindhäute war gute Nachfrage und die hohen Preise hielten sich auf gleicher Höhe, nur Bullenhäute waren der unsicheren Verhältnisse in Rußland wegen weniger gefragt. Roßhäute, die übertrieben teuer waren, gingen etwa zwei Mark das Stück zurück. Die Roßledergerber haben ein Kartell geschlossen, und die Zurückhaltung, die sie sich infolge dessen im Einkauf auferlegten, hat den Rückgang bewirkt. Das Bestreben der Roßledergerber normale Preise für die Rohware zu erzielen ist durchaus berechtigt. Bei den hohen Preisen stellte sich das Fabrikat so hoch, daß es zu den billigen Schuhen, zu denen es bisher verbraucht worden war, zu teuer wurde. Das führte dazu, daß die Schuhfabrikanten mit Verlust arbeiteten, weil gerade für diese billigeren Schuhe eine Preiserhöhung schwer zu erreichen war und eine große Zahl Schuhfabriken gerieten in Konkurs oder schränkten die Verarbeitung von Roßleder soweit nur möglich ein und gingen zur Verwendung feinern Leders, besonders des sogenannten Box-Calf über.

Kalb- und Ziegenfelle, die schon bei Beginn des Jahres sehr teuer waren, erreichten gegen Schluß des Jahres einen Preis, wie er annähernd hoch seit 40 Jahren nur vorübergehend ein einziges Mal war.

Schuhfabrikation. Das Jahr 1904 ist für die Schuh- und Schäftefabrikation sehr ungünstig gewesen. Während auf der einen Seite die Preise für Rohmaterialien weiter anzogen, waren auf der andern Seite für Schuhe höhere Preise nicht zu erzielen. Der Grund dafür liegt teils in einer Überproduktion, teils in dem Umstand, daß die Aufträge mit 6—8 und auch noch mehr Monate Lieferzeit eingeholt werden. Kaum sind die Händler im Besitz der Sommerware, so erscheinen die Reisenden um die Herbstaufträge aufzunehmen. Die Händler sind dann nur zu bewegen, zu gehabten Preisen zu kaufen oder es kommt nicht zum Geschäft. Die kleinen Aufschläge, die hin und wieder erzielt werden, entsprechen aber nicht den Verhältnissen. Es ist jetzt eine Bewegung unter den Schuhfabrikanten im Gange, diesen Übelständen abzuhelfen und ist zu hoffen, daß auch ein Erfolg erzielt wird, da andernfalls das Bestehen vieler Schuhfabriken in Frage gestellt ist.

Ziegeleien. Im vergangenen Jahre waren die Tonziegeleien bei Thorn in vollem Betriebe, während die Gramtschener Schluffziegeleien nur 80 % der normalen Produktion hergestellt haben. Der Absatz beider Ziegelsorten war zum Beginn der Bausaison recht gut, das Herbstgeschäft gestaltete sich jedoch weniger lebhaft, so daß nur etwa $^3/_4$ der Produktion abgesetzt worden sind. Die private Bautätigkeit in Thorn war geringfügig und nur einige größere Kommunalbauten förderten den Ziegelabsatz. Der bedeutendste Abnehmer blieb wiederum die Königliche Ansiedlungskommission, die belangreiche Posten, allerdings zu außergewöhnlich billigen Preisen, aufnahm. Die Konkurrenz der Kalksandsteinziegel machte sich auch bereits fühlbar und beeinflußte die Preise.

Im vergangenen Jahre wurden durchschnittlich für das Tausend ab Ziegelei gezahlt:

22 — 24 Mk.	. . . . .	für rote Tonziegeln.
18½ — 19 „	. . . . .	„ rosa Schluffzieln.
17 — 18 „	. . . . .	„ Schluffziegeln II. Kl.
40 „	. . . . .	„ Biberschwänze.
45 — 50 „	. . . . .	„ holländische Pfannen.

Die Nachfrage nach Drainröhren war gleichfalls nicht sonderlich groß und beschränkte sich hauptsächlich auf die Ansiedlungsgüter.

Die Ziegeleien in den übrigen Kreisen unsres Bezirks waren ebenfalls leidlich beschäftigt.

Stab- und Formeisen, Eisenwaren und Metalle. Die Verhältnisse auf dem Stabeisen- und Eisenwarenmarkt haben im Berichtsjahr 1904 einen Umschwung zum Bessern nicht erfahren. Der von uns in unserm vorjährigen Bericht erwähnte Stahlwerksverband hat es nicht vermocht, das geschwundene Vertrauen wieder

herzustellen und den Markt zu beleben. Die Preise für Walzeisen bewegten sich daher auch nicht in aufsteigender Richtung, sondern erlitten, insbesondere gegen Schluß des Jahres, weitere Einbuße. Allerdings beschränkt sich die Verkaufstätigkeit des Deutschen Stahlwerksverbandes in Düsseldorf vorläufig nur auf Eisenbahn-Oberbaumaterialien, T-Träger und Formeisen, da es noch immer nicht gelungen ist, die Verhandlungen, welche dahin gehen, auch die sogenannte Gruppe B., also Stabeisen, Bleche usw., ebenfalls in den Verband hineinzuziehen, zum Abschluß zu bringen. Aber auch auf die Preisgestaltung auf dem T-Träger- und Formeisenmarkt ist der Verband ohne Einfluß geblieben, da Preiserhöhungen nicht durchzubringen waren. Während des einjährigen Bestehens des Stahlwerksverbandes ist also die Unsicherheit, die nun schon seit mehreren Jahren den Eisenmarkt kennzeichnet, nicht geschwunden und bevor es nicht gelingt, die Gruppe B. in den Verband hineinzuziehen, sind bessere Verhältnisse vorläufig auch nicht zu erwarten. An Anstrengungen, dieses zu ermöglichen, hat es nicht gefehlt. Besonders die schlesischen Walzwerke sind energisch für die Sache eingetreten und haben, um gewissermaßen zu zeigen, daß die Ausführung des Planes nicht unmöglich ist, untereinander per 1. Januar 1905 den Oberschlesischen Stahlwerksverband mit dem Sitz in Berlin gegründet, welchem der Verkauf aller Walzfabrikate unterstellt ist. Trotz dieser Tatsachen konnte es doch nicht gelingen, den Preisen für Walzeisen usw. eine aufsteigende Richtung zu geben, da die billigeren Notierungen der westfälischen, rheinischen usw. Werke dies verhinderten. Im großen und ganzen befand sich also der Eisenmarkt in dem Berichtsjahr genau in derselben unklaren Lage, wie im vorangegangenen Jahre.

Daß diese Verhältnisse auf den Geschäftsverkehr in der Eisenbranche in unserm Ort und in unsrer Provinz nicht günstig einwirken konnten, ist selbstverständlich. Besonders die Provinzkundschaft hielt mit größeren Käufen vollständig zurück und deckte nur den notwendigsten Bedarf. Es waren daher nur mit Mühe die Umsätze der vorigen Jahre zu erreichen.

Wenn die Landwirtschaft auch eine gute Ernte in Wintergetreide hatte, so war die Sommer- und die Rübenernte infolge der trockenen Witterung während des Sommers 1904 fast ganz ausgefallen, welcher Umstand die Landwirtschaft zur Einschränkung ihres Bedarfs in Eisen- und Eisenkurzwaren zwang. Die Bautätigkeit am hiesigen Platze beschränkte sich, nachdem Theater und Fortbildungsschule fertig, nur auf einige Privatneubauten kleineren Umfanges und das Geschäft in

Baumaterialien und Trägern war daher nur ein wenig umfangreiches. Etwas lebhafter war die Bautätigkeit in der Provinz besonders auf dem Lande in denjenigen Gegenden, die von der Ansiedelungskommission zur Besiedelung gelangten.

In den Kreditverhältnissen ist leider eine Besserung nicht eingetreten. Der Kleinhandel in der Provinz klagt immer mehr darüber, daß sehr wenig gegen bar und meistens nur auf Kredit gekauft wird. Dieser Zustand führt dazu, daß der Kleinhandel auf Inanspruchnahme größerer Kredite und Akzeptprolongationen angewiesen ist.

Am Schluß des Berichtsjahres wurden von dem hiesigen Großhandel für die nachstehenden Artikel folgende Preise notiert:

Stabeisen .	13,— Mk. pro 100 kg	Grundpreis, wie im Vorjahre.
T-Träger .	13,50 „ „ „ „	„ „ „ „
Grobbleche	14,50 „ „ „ „	„ „ „ „
Feinbleche	14,— „ „ „ „	„ „ „ „
Drahtstifte	19,— „ „ „ „	Grundpr. gegen 18 Mk. im Vorjahre.
Blei . .	30,— „ „ „ „	gegen 26 Mk. im Vorjahre.
Zinn . .	275,— „ „ „ „	wie im Vorjahre.
Zinnbleche	58,— „ „ „ „	gegen 52 Mk. im Vorjahre.

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, wie wenig sich das Bild gegenüber dem Vorjahre verändert hat.

Für die Existenz des Thorner Eisenhandels ist es eine unbedingte Notwendigkeit, bessere Frachtverhältnisse durch günstigere und erweiterte Bahnverbindungen zu schaffen.

Das Geschäft mit Rußland hat für den Thorner Großhandel so gut wie ganz aufgehört und der neue Handelsvertrag mit seinen für die maßgebenden Artikel der Eisenbranche unglaublich hohen Zollsätzen wird ihm den Todesstoß versetzen.

Maschinenbau. Der Absatz an landwirtschaftlichen Maschinen hat sich im Vorjahre etwas gehoben, doch bezieht sich dies nur auf kleinere landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, denn gerade die größeren Maschinen finden jetzt schwieriger Käufer, da durch die Tätigkeit der Ansiedlungskommission die Zahl der Großgrundbesitzer stetig verringert wird und die neuen Ansiedler bei dem Umfang ihres Betriebes für große Maschinen kein Bedürfnis und auch nicht die nötige Kaufkraft haben.

Die ausländischen Beziehungen unserer Maschinenfabriken gestalten sich immer ungünstiger. Nach Rußland war früher der Absatz in denjenigen Artikeln, die man dort infolge mangelnder Erfahrung noch nicht konkurrenzfähig herstellen konnte, trotz geringen Umfanges recht lohnend. Durch den Krieg und die Unruhen haben die Bestellungen

ganz aufgehört, und es ist auch so gut wie keine Aussicht vorhanden, daß sich dies nach dem Friedensschluß bessern wird, da alsdann die Zollsätze des neuen Handelsvertrags jeden Export unterbinden werden. Der Absatz nach Ungarn schien geeignet, hierfür einigen Ersatz zu bieten, da er infolge intensiver Arbeit begann, sich lohnend zu gestalten. Aber auch hier werden die Sätze des neuen Handelsvertrags die mühsam angeknüpften Beziehungen wieder zunichte machen.

Die Arbeitsbedingungen sind ungünstiger geworden, die Eisenbahnfrachten haben ihre alte drückende Höhe behalten, die Rohmaterialien sind, wenn auch nicht bedeutend, so doch fühlbar teurer geworden, und die Löhne sind gestiegen.

Was Beschäftigungsgrad und Betriebserfolg angeht, so teilt eine im Kulmer Kreise liegende Maschinenfabrik mit, daß der Geschäftsgang sich wenig gegen das Vorjahr verändert habe. Eine Fabrik im Thorner Kreise schreibt, daß das Personal in geringem Umfange habe vermindert werden müssen. Nur durch eine außerordentlich anstrengende Entfaltung aller Kräfte und durch eifrige Werbetätigkeit in Mittel- und Westdeutschland sei es möglich gewesen, in dem verflossenen Geschäftsjahr noch einen bescheidenen Gewinn zu erzielen. Eine dritte Firma berichtet, daß nicht nur der Absatz in landwirtschaftlichen Maschinen eine starke Zunahme erfahren habe, sondern daß Eisenkonstruktionswerkstätte und Gießerei zeitweise derartig stark beschäftigt waren, daß Aufträge nicht mehr angenommen werden konnten. Die ständige Überlastung der Gießerei habe denn auch Veranlassung gegeben, daß in diesem Jahre eine wesentliche Vergrößerung vorgenommen wurde.

Über die Berücksichtigung der östlichen Industrie durch die Gemeinden schreibt man uns:

„Bezüglich des inländischen Marktes nichtlandwirtschaftlicher Maschinen muß anerkannt werden, daß die staatlichen Behörden sich bemühen, der Industrie des Ostens ein gewisses Entgegenkommen zu zeigen und sie wenigstens bei Lieferungen am Ort berücksichtigen. In einem ganz sonderbaren Gegensatz hierzu setzen sich die Kommunalbehörden. Es muß geradezu frappieren, daß die Kommunalverwaltungen des Ostens es bei größeren und daher gewinnbringenderen Lieferungen nicht einmal versuchen, sich mit östlichen Fabriken, deren Leistungsfähigkeit außer Zweifel steht, auch nur in Verbindung zu setzen. Man war in Interessenkreisen der Ansicht, daß sich für die Schädigung, die der einheimischen Industrie durch die Deutschtumspolitik auf landwirtschaftlichem Gebiet erwuchs, infolge der kulturellen Hebung der Städte ein Ersatz bei den Anlagen von Gas-, Wasser- und Kanalisationswerken,

bei Verbesserung des Feuerlösch- und Straßenreinigungswesens usw. eröffnen werde. Um so erstaunlicher wirkt es, wenn man beobachten mußte, daß die Kommunen von den östlichen Werken nicht einmal Angebote einfordern, sondern ihre Arbeiten fast ausschließlich an westliche Firmen vergeben, sogar vielfach freihändig. Wenn kleine Lieferungen an Ort und Stelle vergeben werden, so geschieht dies zumeist unter derart scharfen Bedingungen und Preisdrückereien, daß an ihnen effektiv nichts zu verdienen ist. Außer dem direkten Schaden, der hieraus entsteht, ist der weitere und wichtigere der moralische. Das kaufkräftige Publikum, das aus den Zeitungen immer wieder erfährt, daß alle umfangreichen Arbeiten an westliche Werke vergeben werden, verliert völlig das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der einheimischen Industrie und begünstigt, dem üblen Beispiel folgend, gleichfalls die schon übermächtige Konkurrenz. — Übrigens gilt das Gleiche, wie von den Kommunen, auch von der Mehrzahl der Genossenschaften. Da diese, wie jene ihre größeren Unternehmungen fast stets mit staatlicher Hülfe ins Werk setzen, wäre es wohl sehr am Platze, wenn die Staatsbehörden ihre Ostmarkenpolitik auch dahin ausdehnten, einen Druck auf angemessene Berücksichtigung unserer Maschinen-Industrie auszuüben."

Drogenhandel.

Im Geschäftsjahr 1904 sind wenig Abweichungen gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Wenn im Jahre 1903 unsere Niederungsbewohner durch große Überschwemmung gelitten, so haben sie im verflossenen Jahre durch übergroße Dürre bedeutende Nachteile gehabt, so daß die Erhaltung ihres Viehstandes, durch bedeutenden Geldaufwand für Futtermittel die Kaufkraft wiederum sehr beeinträchtigt hat.

Auch war der Wasserverkehr auf der Weichsel usw. durch die anhaltende Dürre während des Sommers ungemein gestört. Warenbezüge, welche sonst den Wasserweg nehmen konnten, mußten der eingestellten Schiffahrt wegen den teuren Bahnweg passieren, was nicht wenig ungünstig auf die Einkaufspreise und den Nutzen einwirkte. — Rheder und Schiffseigner haben schlechten Verdienst gehabt, so daß auch die Farbenbranche auf manches Geschäft verzichten mußte. —

Sehr hohe Preise hatten Spiritus, Ätherarten und die daraus gefertigten Tinkturen, Camphor, Dextrin, Glycerin, Milchgucken, Lycopodium. Billiger stellten sich dagegen Perubalsam, Leinöl, Firnisse, Schellack, deutsches und amerikanisches Terpentinöl.

Material- und Kolonialwaren-Handel.

Der Material- und Kolonialwarenhandel zeigte wenig Veränderung. Einige Landesprodukte sind wegen der großen Sommerdürre schlecht geraten und dadurch im Preise gestiegen, so z. B. Bohnen und Linsen. Da aus gleichem Grunde die Zuckerrüben eine ungenügende Ernte ergaben,

stieg auch der raffinierte Zucker und zwar um etwa 8 Mark für den Zentner. In Reis war das Geschäft recht flau, namentlich stockte die Ausfuhr nach Rußland. Infolgedessen sind die anfangs recht hohen Preise später gefallen, und nur Arrakan-Reis behauptete seinen Preisstand.

Amerikanisches Schmalz hat im Preise ganz erheblich geschwankt, zwischen 39 und 46 Mk. für den Zentner. Infolge dieser Schwankungen war das Geschäft nicht leicht, da eine richtige Basis für die Preisfestsetzung fehlte. Der Konsum hat sich ausgedehnt, da wegen des billigeren Preises der Absatz an Bratenfetten und ähnlichen zurückging. Margarine ist bei unverändertem Preise in noch größerem Umfange als im Vorjahre abgesetzt worden.

In Heringen war der Umsatz gut und der Bedarf konnte angesichts günstiger Fangresultate leicht gedeckt werden. Die anfangs billigen Preise hoben sich während der Fastenzeit und blieben dann 4—5 Monate auf dem erreichten Preisstand, worauf sie wieder billiger wurden. Ende des Jahres waren hier die Bestände ziemlich knapp geworden, da bedeutende Mengen nach Rußland versandt worden waren.

Die hauptsächlich hier gehandelten Kaffeesorten sind Santos und Guatemalas, in geringerem Umfange auch Campinas. In letzter Zeit versucht man, den zentral-amerikanischen Kaffee bei uns einzuführen, den der Handel auch immer mehr aufnimmt. Während die besseren Kaffeesorten keine Preisveränderung zeigten, sind die geringen Qualitäten um durchschnittlich 10 Pfennige für das Pfund teurer geworden. Der Handel mit rohem Kaffee nimmt ständig ab, da die großen Röstereien den Konsum mehr und mehr mit gebrannten Kaffee versorgen.

Die Petroleumpreise waren ziemlich hoch; sie betragen $16^1/_4$ bis 18 Pfennig für das Liter. Nach wie vor dominiert das amerikanische Petroleum, während das russische sich nur schwer Eingang verschaffen kann. Versuche, galizisches Petroleum hier abzusetzen, sind bisher der hohen Eisenbahnfracht wegen noch nicht besonders erfolgreich gewesen.

In Kulm nimmt die Sauerkohlfabrikation und die Gurkeneinlegerei stetigen Aufschwung. Es werden von dort jährlich einige tausend Zentner Sauerkohl und 2—3000 Faß Dillgurken zum Versand gebracht.

Sämereien.

Das Geschäft in landwirtschaftlichen Sämereien ist an unserem Platz weiter zurückgegangen, da die Landwirte und landwirtschaftlichen Genossenschaften ihren Bedarf entweder bei der Konkurrenz in den Großstädten oder aber durch Vermittelung der Raiffeisengenossenschaften deckten.

In Bezug auf das für die Landwirtschaft wichtigste Saatgut, Rotklee, ist folgendes zu berichten: Da im Herbst vorigen Jahres, nicht nur aus Amerika und Rußland, sondern auch aus Deutschland über den Ausfall der Ernte in Rotklee, die ungünstigsten Nachrichten laut wurden, Frankreich nur allein als Abgeber auftrat, so setzten die Preise für diesen Artikel im Vergleich zum Vorjahr sehr hoch ein und stiegen bei dem schwachen Angebot im November und Dezember v. J. weiter und erreichten ihren Höhepunkt Anfang Februar. Im Verlauf der Monate Februar und März stellte es sich heraus, daß die Ernteergebnisse dieses Artikels und die Vorräte in den Händen der Großhändler und Spekulanten unterschätzt waren. Die vermehrten Angebote aus Böhmen, Rußland und auch aus Deutschland führten zu einem Preisrückgang, der sich besonders bei den mittleren Qualitäten fühlbar machte.

Im Allgemeinen kann angenommen werden, daß unsere hiesigen Händler bei der lebhafteren Nachfrage, die am Schluß der Saison eintrat, Gelegenheit erhielten, mit ihren Vorräten zu räumen, allerdings zu wenig lohnenden Preisen.

Weißklee und Schwedischklee, in unserer Gegend, besonders in den mittleren Qualitäten reichlich geerntet und durch Zufuhren aus Russisch-Polen verstärkt, fand flotten Abzug nach den größeren Bedarfsplätzen. Die Preise stellten sich im Vergleich zum Vorjahre wesentlich niedriger und gaben infolgedessen Anregung zu Spekulationen.

Für Gelbklee, der in schönen Qualitäten hauptsächlich aus Thüringen bezogen wurde, war bei wenig veränderten Preisen im Vergleich zum Vorjahr etwas größere Nachfrage.

Wundklee wurde im späteren Verlauf der Saison, sowohl aus hiesiger Gegend wie auch aus Russisch-Polen reichlich und in schönen Qualitäten angeboten, fand auch allerdings zu wesentlich niedrigeren Preisen als im Vorjahr, flotten Abzug nach auswärtigen Plätzen.

In Luzerne hatte Frankreich eine gute Ernte und die Preise, welche anfänglich den vorjährigen gleichkamen, erfuhren bei dem stärkeren Angebot einen ziemlich starken Rückgang. Die günstige Preislage dieses Saatguts hat auch in unserer Gegend einen größeren Umsatz zur Folge gehabt.

Thimothee ist in Amerika reichlich und in guter Qualität geerntet worden. Die mäßigen Preise veranlaßten auch unsere hiesigen Händler zur frühzeitigen Deckung ihres Bedarfs. Der Umsatz bewegte sich bei unveränderten Preisen in den Grenzen des Vorjahres.

Der Umsatz in englischem und italienischem Raygras und anderen Wiesengräsern, ebenso in amerikanischem Pferdezahnmais bewegte sich bei mäßigen Preisnotierungen in den Grenzen des Vorjahres.

Über Seradella wurde infolge der Dürre von allen Seiten eine Mißernte gemeldet. Die Preise sowohl für Ware letzter als auch vorjähriger Ernte, waren im Vergleich zu den Preisen der früheren Jahre ganz ungewöhnlich hoch. Der Umsatz war daher in diesem Artikel im Verhältnis sehr gering und unsere Landwirte beschränkten sich auf den notwendigsten Bedarf. Diejenigen Händler, die mit ihren Vorräten nicht geräumt haben sollten, werden sich auf größere Verluste gefaßt machen müssen.

In Rübensämereien waren die Preise für Runkelrüben den Preisen des Vorjahres entsprechend, für Kohlrüben dagegen niedriger, für Möhren höher. Der Umsatz bewegte sich in gewöhnlichen Grenzen.

Lupinen und Wicken die unter der Ungunst der Witterung sehr gelitten hatten, waren bei hohen Preisen lebhaft gefragt.

Es wurden von hiesigen Händlern je nach Qualität ab Lager notiert:

	pro 50 kg			
Rotklee, inländischer	70	—	76	Mk.
Weißklee	44	—	58	„
Schwedischklee	59	—	70	„
Wundklee	47	—	52	„
Gelbklee	22	—	23	„
Luzerne, französische	55	—	60	„
Thimothee	18	—	26	„
Raygras, englisch	18	—	20	„
„ italienisch	20	—	22	„
Seradella	21	—	23	„
Futterrüben	28	—	34	„
Saatmais, amerikanischer Pferdezahn	4,25	—	5,00	„
Lupinen, gelbe	6,75	—	7,00	„
„ blaue	6,00	—	6,50	„

Steinkohlen.

Der Handel in oberschlesischen Stück-, Würfel- und Nußkohlen hat am hiesigen Platz sowohl in bezug auf Preislage wie auch Umfang, gegen das Vorjahr keine erheblichen Änderungen erfahren. Anfang September trat die übliche Preiserhöhung von $2^1/_2$ Pfg. pro Zentner für den Winterbedarf in Kraft. Der andauernde Winter brachte für Hausbrandkohlen eine stärkere Nachfrage. Der Großhandel am Platze mußte sich, im Wettbewerb mit der auswärtigen Konkurrenz,

mit dem bescheidensten Nutzen begnügen, aber auch der hiesige Kleinhandel, der in vielen Händen, als Nebenbetrieb, liegt, führte Klage über geringen Verdienst, der ihm durch die gegenseitige Konkurrenz und die Bedarfsdeckung vieler Verbraucher im Genossenschaftswege erwächst.

Der Bedarf in englischen Kohlen beschränkte sich in unsern Bezirk in der Hauptsache auf den Bezug von etwa 5 bis 6 Kahnladungen Schmiedenußkohlen und auf etwa 60000 Ztr. Gaskohlen, letztere im direkten Bezuge durch den Magistrat für die Thorner Gasanstalt.

Die Preise für prima oberschlesische Stück- und Würfelkohlen stellten sich für Bezüge in Wagenladungen frei Uferbahn Thorn für die Sommermonate auf 0,96 Mk. bis 1,00 Mk. per Ztr., für die Wintermonate $2^1/_2$ Pfg. höher.

Textilwarenhandel. Der Krieg in Ostasien hat die Kaufkraft fast jeder Familie unserer russischen Grenzorte, die gewohnt sind, ihre Besorgungen in Thorn zu machen, herabgesetzt. Ferner hatten alle an der Binnenschiffahrt Beteiligten durch die zeitweilige Einstellung der Schiffahrt auf der Weichsel gelitten. Dagegen hat die gute Ernte einen günstigen Einfluß auf die Einkäufe der Landkundschaft gehabt, so daß das Geschäft im ganzen noch leidlich zufriedenstellend gewesen wäre, wenn nicht die hohen Baumwollpreise eine derartige Verteuerung namentlich der Stapelwaren hervorgerufen hätten, daß diese, um überhaupt abgesetzt werden zu können, mit ganz geringem Nutzen verkauft werden mußten. Es wird viel darüber geklagt, daß namentlich das bessere Publikum die ansässigen Geschäfte zu wenig unterstütze und sich z. B. verleiten läßt, direkt ab Fabrik zu kaufen, in dem falschen Glauben, von dort besser und billiger bedient zu werden.

Herrengarderobegeschäft. Das Herrengarderobegeschäft ist gegen das Jahr 1903 nicht unerheblich zurückgegangen, was zum Teil auf das ungünstige Wetter im Frühjahr und Herbst, zum Teil auf den Rückgang des Grenzverkehrs zurückzuführen ist. Einen Nachteil erleiden die Geschäfte ferner durch den Wegzug der Großgrundbesitzer, wofür die neuen Ansiedler ihnen keinen Ersatz bieten.

Galanteriewaren. Wegzug der Großgrundbesitzer und Rückgang des Grenzverkehrs haben auch den Absatz von Galanterie- und Luxuswaren vermindert. Namentlich ist der Verkauf von guten und soliden Waren zurückgegangen, während der von billigen Artikeln sich immer mehr hebt.

Spedition. Das Speditionsgeschäft war im Jahre 1904 nicht günstig. Ungewöhnlich niedriger Wasserstand der Weichsel, wie er seit 40 Jahren nicht beobachtet wurde, hemmte die Schiffahrt und zwang sogar, sie

für einige Wochen vollkommen einzustellen. Infolgedessen wurde ein großer Teil von Waren auf dem Landwege bezogen.

Auch die Holzverflößung hatte unter den ungünstigen Wasserverhältnissen stark zu leiden. Ein großer Teil Holz mußte in Rußland und Galizien überwintern, weil die Nebenflüsse und die obere Weichsel nicht schiffbar waren.

Der Umschlagsverkehr an der Uferbahn war für Wagenladungen nur sehr gering. Infolge der teuren Überführungsgebühr (4 Kilometer Frachtzuschlag zu den Frachten ab oder bis Hauptbahnhof und Mk. 1.— für den Waggon Rangiergebühr) stellten sich die Frachten nach den auf der rechten Weichselseite gelegenen Stationen besonders für Güter der Spezialtarife, also für die hauptsächlich für den Umschlag in Betracht kommenden Transporte, so hoch, daß andere Umschlagsplätze nach Stationen, deren Bahnweg von Thorn kürzer ist, dennoch mit Thorn konkurrieren. Dieses wäre zu vermeiden, wenn die Waggons nach und von den Stationen des rechten Weichselufers bereits vom Bahnhof Thorn Stadt abgeleitet werden könnten, wodurch ca. 3 Kilometer Frachtersparnis eintreten würde.

Was das Geschäft mit Rußland angeht, so waren im Januar und Februar die Warenankünfte über fast sämtliche russische Landgrenzen noch sehr bedeutend, und die Ziffern der speziell in Alexandrowo von den Grenzspediteuren gezahlten Zollbeträge überschritten bei weitem die Zahl der Vormonate der letzten Jahre. Leider wurden nur zu bald die Erwartungen, die man auf Grund dieser Erfahrungen für das ganze Berichtsjahr hegen wollte, zerstört. Schon bald nach dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges bekam das ganze Geschäftsleben in Rußland und speziell in Russisch-Polen ein anderes Bild. Der Import von Deutschland über die Grenze in Alexandrowo nach Rußland ließ sprungweise nach und der lang andauernde Krieg, sowie die Unruhen in Rußland haben dem Grenzspeditionsgeschäft eine Schädigung zugefügt, die auch jetzt noch andauert und von der sich dasselbe nur schwer wird erholen können. Nicht nur, daß durch den an und für sich geringen Verkehr die Bruttoergebnisse bedeutend herabgedrückt wurden, kamen noch effektive Verluste durch zahlreiche Zahlungseinstellungen in Rußland zu den an und für sich schon bedeutenden Ausfällen des Berichtsjahres. Der Gesammtausfall an dem Verkehr über Alexandrowo dürfte sich, nach den daselbst bezahlten Zollbeträgen berechnet, auf 35 bis 40 % stellen. Wenn auch die Warenverzeichnisstatistik ergibt, daß die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse nach Rußland nur mit wenigen Millionen Rubel nachgelassen

hat, so ist dabei zu berücksichtigen, daß der Ausfall der großen Menge von Gütern, die die Industrie weniger bezogen hat, durch größeren Bedarf an Kriegsmaterial zum größten Teile ausgeglichen wurde. Durch den Import der für den Krieg eingeführten Güter ist aber dem Grenzspediteur kaum ein Ersatz für seinen Ausfall gebracht worden, denn die in Frage kommenden Güter liefen wohl meistenteils entweder direkt ohne Vermittlung eines Grenzspediteurs ins Innere nach Rußland, oder sie wurden auf dem Seewege nach Rußland eingeführt, so daß, soweit nicht überhaupt Zollfreiheit in Frage kam, höchstens der eine oder der andere in einem Hafenplatz ansässige Spediteur einen Nutzen haben konnte.

Die Zahlungseinstellungen in Rußland waren natürlich unter dem Drucke der Verhältnisse ausnahmsweise groß, und auch Firmen, die seit vielen Jahren glänzend dagestanden haben, mußten unter der Ungunst der Verhältnisse an ihre Gläubiger appellieren.

Ferner spielte für den Spediteur eine große, leider aber traurige Rolle der Rückgang der russischen Staatspapiere, welche in großen Posten bei den Zollämtern als Zollkaution hinterlegt sind. Während der Kurs am 31. Dezember 1903 für die hauptsächlich in Verwendung kommende russische Staatsrente vom Jahre 1894, 99,10 betrug, notierte dasselbe Papier am 31. Dezember 1904 nur 90,75. Auch seit dem sind weitere beträchtliche Rückgänge zu verzeichnen. Allerdings hat das russische Finanzministerium, in dem Bestreben, den Kurs speziell dieser Papiere nach Möglichkeit zu halten, bisher die Anweisung bei den Zollämtern bestehen lassen, diese Papiere zum Parikurse als Kaution anzurechnen.

Zu all diesen ungünstigen Momenten kam noch das bereits erwähnte Darniederliegen der Weichselschiffahrt, weshalb die Niederlassungen der Grenzspediteure in Nieszawa, die sonst schon nur wenige Monate im Jahre beschäftigt sind und das ganze Jahr unterhalten werden müssen, fast garnicht ihre Tätigkeit ordnungsmäßig aufnehmen konnten.

Die Einfuhr aus Rußland an Häuten, Petroleum und Kaviar hat ihren normalen Umfang behalten.

Hindernd für die Tätigkeit der Grenzspediteure ist noch immer die Konkurrenz der Zollagentur der W.-W.-Eisenbahn, die sich nach wie vor der besonderen Gunst der russischen Regierung erfreut.

Die Unsicherheit, die der herannahende Ablauf der jetzt geltenden Handelsverträge bis jetzt für das Speditionsgewerbe hatte, hat sich inzwischen in die leider traurige Gewißheit verwandelt, daß wir unter

der Herrschaft der neuen Handelsverträge auf eine weitere Reduzierung des Verkehrs mit Rußland werden rechnen müssen. Speziell eine ganze Anzahl Artikel der Elektrizitätsbranche, ferner viele Chemikalien und Werkzeugmaschinen werden fernerhin von der Einfuhr fast ausgeschlossen sein.

Elektrizitätswerke Thorn.

Dem Bericht des Vorstandes der Thorner Elektrizitätswerke entnehmen wir folgendes:

„Im vergangenen Geschäftsjahr, dem sechsten seit der Inbetriebnahme des Werkes, ist die erste Erweiterung der Stromerzeugungsanlagen durchgeführt worden.

Erforderlich wurde dieselbe durch den Anschluß des neuerbauten Thorner Stadttheaters und durch die Steigerung des allgemeinen Lichtkonsums. Die Ausführung des Erweiterungsprojektes geschah in der Weise, daß die Akkumulatoren-Unterstation am Zwinger zur Maschinen-Station ausgebaut wurde. Als Betriebskraft wurde eine Gasmaschine von 130 PS. für Saug-Gasbetrieb gewählt und von der Gasmotorenfabrik Deutz geliefert. Die von Helios gelieferte Dynamo-Maschine hat eine Leistung von 84 KW. Die Inbetriebnahme der Anlage erfolgte Anfangs Oktober.

Durch den Theater-Neubau und dessen Anschluß sind auch noch andere Ausgaben für Erweiterungen und Umänderungen erforderlich geworden; so hat namentlich das Straßenbild vor dem Stadttheater eine andere Gestaltung erhalten, die wiederum Abänderungen an der Gleislage und der Oberleitung notwendig machte. Ferner wurde eine Auffahrtsweiche vor dem Theater eingebaut und ein besonderes Speisekabel von der Unterstation zum Theater gezogen.

In der Zentrale Schulstraße wurde die Kesselanlage mit einem Wasserreinigungs-Apparat nach dem System Bruun-Krüger, geliefert von der Firma König u. Schwartz in Danzig, ausgerüstet. Die Abnahme des Apparates, welcher sich durch besondere Einfachheit auszeichnet, erfolgte, nachdem derselbe sich in längerem Probebetrieb auf das Beste bewährt hatte. Die Wagenhalle des Grundstücks wurde um einen massiven Anbau vergrößert, welcher als Lakierraum eingerichtet ist. Bedauerlicherweise wurde eine größere Neubeschaffung von Elektrizitätszählern erforderlich, da sich die von einer süddeutschen Zählerfirma bezogenen Elektrizitätsmesser schon nach zweijährigem Betriebe als gänzlich unbrauchbar ergaben.

Das Leitungsnetz wurde sowohl oberirdisch als auch unterirdisch erweitert. Neuangeschlossen wurden die Wilhelmstadt, die Baderstraße, die Segler- und die Araberstraße.

Eine wichtige Maßnahme wurde im Verlauf des Jahres dadurch vorgenommen, daß der Grundpreis des Lichttarifs, welcher bis dahin 60 Pf. betrug, auf 50 Pf. ermäßigt wurde. Unter Fortfall der Rabatte wurde eine weitere Ermäßigung auf 45 Pf. für den Betrag von 1000 Kwst. übersteigenden Jahres-Konsum festgesetzt. Dieser neue Tarif trat, nachdem er die Billigung des Magistrats erhalten hatte, mit dem 1. Juli in Kraft. Die von demselben erwartete Anschlußvermehrung ist eingetreten.

Der Betrieb des Unternehmens hat sich auch im abgelaufenen Jahre befriedigend gestaltet. Dank der günstigen Sommer-Witterung hat sich der in den Vorjahren zurückgegangene Straßenbahn-Verkehr wieder gehoben. Dementsprechend hat sich auch die Einnahme vergrößert. Die Ausgaben konnten durch fortwährende Verbesserungen an den vorhandenen Betriebseinrichtungen eingeschränkt werden.

I. Verkehrsnachweis.

Jahr	Motorwagen km	Anhängewagen km	Normalwagen km	beförderte Personen	Einnahmen*) M
1902	416387	17323	433710	1063699	102452,97
1903	425285	8565	433850	1041494	102956,66
1904	427342	12557	439899	1079395	107926,94

*) nur aus dem Fahrverkehr.

II. Fahrtennachweis.

Jahr	10 Pf.	20 Pf.	Abon.-marken	Schüler	Post	Militär	Extra-wagen	Freif.
1902	834503	6137	170615	29336	7408	9789	215	5712
1903	979533	10236	12568	22812	9411	630	407	5748
1904	1023435	9844	26	27547	11619	3	1001	5749

Die Tabelle II ist dadurch besonders bemerkenswert, daß sie den Einfluß, welchen die Aufhebung des Abonnements-Tarifs ausgeübt hat, klar erkennen läßt.

Die Stromerzeugungsanlagen haben nunmehr nach den verschiedenen im Verlauf der letzten Jahre vorgenommenen Umänderungen und Ergänzungen eine befriedigende Ökonomie erreicht.

Aus der Tabelle III geht hervor, wie der Kohlenverbrauch bei gleichzeitiger Vergrößerung der Stromabgabe heruntergegangen ist.

III. Betriebsnachweis.

Jahr	Kohlen-Verbrauch t	Kohlen-Verbrauch M	Kilowattstd. erzeugt für Fahrdienst	Kilowattstd. erzeugt für Licht u. Kraft	insgesamt	davon nutzb. abgegeben Kwst.	in % der erzeugten Kwst.
1902	1226,57	22162,66	259222	115517	374739	71238	62
1903	1209,71	17047,09	252360	128430	380790	93706	73
1904	1253,73	17209,94	255722	158094	413817	129863	82

Im ganzen wurde demnach der Kohlenverbrauch innerhalb der beiden letzten Betriebsjahre um 5000 Mk. verringert, während der Stromverkauf sich um 83 % erhöhte.

Aus den nächsten Tabellen geht hervor, daß die um 16—25 % geschehene Herabsetzung des Tarifs keinen nachteiligen, sondern einen aufbessernden Erfolg hatte.

IV. Anschlußnachweis.

Jahr	Zähler	Abnehmer	Abnehmer +	Glüh-lampen	Bogen-lampen	Motoren	Kilowatt-Wert insges.	Kilowatt-Wert +
1902	95	87	13 %	2220	66	23	252,1	22 %
1903	140	127	46 %	3000	83	47	331,6	32 %
1904	172	151	19 %	4609	103	76	504,5	51 %

V. Stromabgabe.

Jahr	verkaufte Kilowattstunden für Licht	Kraft	öff. Bel.	zusammen	M Einnahmen für Licht	Kraft	zusammen
1902	37710	21341	1600	71238	22775	3600	26375
1903	49490	32630	1433	93706	29827	5921	35748
1904	62128	53605	1394	129863	32037	9648	41685

Es ist also trotz der durch die Tarifänderung zunächst erfolgten Einnahmen-Verminderung am Ende des Jahres eine Erhöhung der Gesamteinnahme zu verzeichnen, aus der wohl mit Recht zu folgern ist, daß die Stromermäßigung die Bedenken verscheuchte, welche bisher hier über die Kosten der elektrischen Beleuchtung herrschten, und die Anwerbung neuer Konsumenten sehr erschwerten.

Auch im Berichtsjahr hat sich das Kraftgeschäft wieder besonders gehoben, und es ist zu erwarten, daß diese Steigerung weiter anhalten wird.

Die Installationsabteilung war während des ganzen Jahres gut beschäftigt und hat ebenfalls mit steigendem Umsatz gearbeitet. Für das neue Geschäftsjahr liegen zahlreiche und wertvolle Neuanschlüsse vor, welche die normalen Geschäfte früherer Jahre weit übertreffen."

Stadtbahn Briesen. Über den Betrieb der Stadtbahn Briesen entnehmen wir dem Verwaltungsbericht des Kreisausschusses zu Briesen nachstehende Daten:

Die am 1. April 1898 dem öffentlichen Verkehr übergebene Stadtbahn Briesen hat sich auch in ihrem 6. Betriebsjahre im Verkehr weiter günstig entwickelt.

In der Betriebsführung selbst ist in dem Geschäftsjahr 1903/04 eine Änderung nicht eingetreten.

Durch den Abschluß eines Nachtragsvertrages mit der ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft ist es dem Kreise möglich gewesen, aus der vom Staate überwiesenen Beihilfe von 49500 Mk. zu den Neubaukosten in Höhe von im ganzen 241173,32 Mk. den Betrag von 43173,32 Mk. der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zurück zu zahlen, so daß in die Jahrrechnung für die Betriebsführerin nur noch die Verzinsung und Tilgung eines Anlagekapitals von 198000 Mk. einzustellen ist; hierdurch ist der Stand des Kreises wesentlich verbessert worden.

Ferner ist durch den gedachten Nachtrags-Vertrag auch gleichzeitig ein Regulativ für den Erneuerungsfond erlassen worden. Während nach den bisherigen Grundsätzen dem Erneuerungsfond nur $^1/_2$ % des Anlagekapitals mit 1205,86 Mk. zugeführt wurden, sieht das neue Regulativ eine Rücklage von 2043,60 Mk. vor. Durch die Rücklagen in dieser Höhe wird der Erneuerungsfonds so reichlich dotiert werden, daß er voraussichtlich allen an ihn zu stellenden Anforderungen genügen wird.

Im laufenden Berichtsjahr ist in den Verkehrsverhältnissen für die Stadt und Umgebung Briesen eine wesentliche Verbesserung eingetreten. Der D-Zug Berlin—Posen—Thorn—Insterburg, obgleich einer der wichtigsten Züge, namentlich für den Geschäftsverkehr, hielt bisher auf der Station Briesen nicht. Den unausgesetzten Bemühungen ist es zu danken, daß der Herr Minister zu dem in Schönsee haltenden D-Zuge einen Anschluß-Zug eingelegt hat, welcher sowohl den Personen- wie Postverkehr von Schönsee ab mit den Bahnhöfen Zielen—Briesen und Hohenkirch vermittelt.

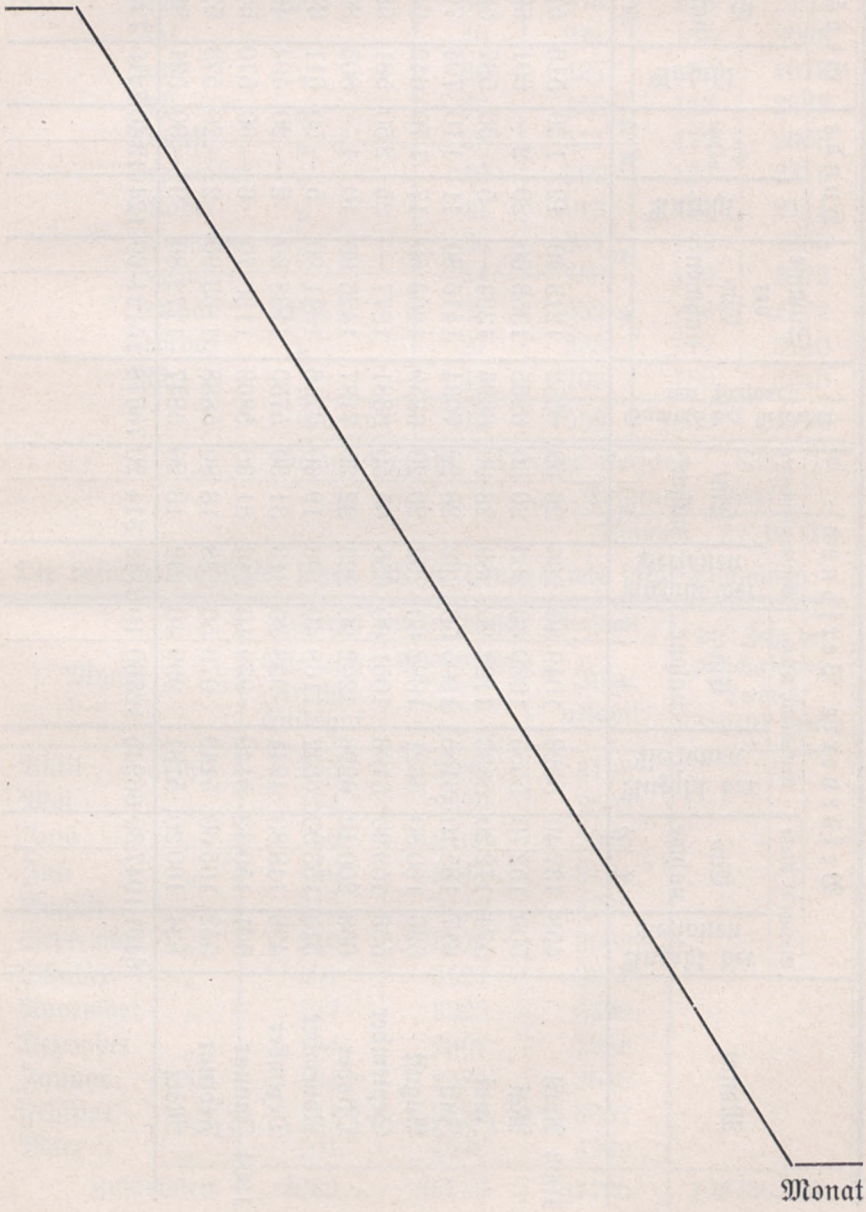
Zu diesem Anschlußzuge hat die Betriebsleitung der Stadtbahn einen neuen Zug eingelegt, welcher 4^{50} Uhr nachmittags vom Stadtbahnhof Briesen abfährt und 5^{25} Uhr daselbst wieder eintrifft.

An Einnahmen sind im Berichtsjahre erzielt worden:

a. im Personenverkehr	15855,50	Mk.
b. im Güterverkehr	20304,40	„
c. sonstige Einnahmen	382,66	„
zusammen	36542,56	Mk.

Diesen Einnahmen steht eine Gesamtausgabe an Betriebskosten gegenüber von . . . . . 22748,52 Mk.
so daß ein Überschuß verbleibt von . . . . . 13794,04 „

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr setzen sich wie folgt zusammen:



Monat	Beförderte Personen									Summe der beförderten Personen	Summe der Einnahmen		Hunde			Gepäck			Summa	
	Einfache II. Klasse			Einfache III. Klasse			Militärfahrscheine													
	Anzahl der Personen	Einnahme		Anzahl der Personen	Einnahme		Anzahl der Personen	Einnahme					Anzahl	Einnahme		Anzahl	Einnahme			
		M	₰		M	₰		M	₰		M	₰		M	₰		M	₰	M	₰
1903 April	458	137	40	5828	1049	40	266	26	60	6552	1213	40	12	1	20	516	51	60	1266	20
Mai	509	152	70	5553	1080	60	203	20	30	6265	1353	60	20	2	—	601	60	10	1315	70
Juni	574	172	20	5833	1122	90	289	28	90	6696	1324	—	5	—	50	587	58	70	1383	20
Juli	617	185	10	6155	1205	50	262	26	20	7034	1416	80	11	1	10	704	70	40	1488	30
August	536	160	80	5621	1082	60	202	20	20	6359	1263	60	17	1	70	642	64	20	1329	50
September	533	159	90	5193	1051	60	655	65	50	6381	1277	—	25	2	50	581	58	10	1337	60
Oktober	668	200	40	6296	1202	90	223	22	30	7187	1425	60	10	1	—	805	80	50	1507	10
November	513	153	90	6047	1168	40	196	19	60	6756	1341	90	5	—	50	611	61	10	1403	50
Dezember	496	148	80	4941	958	20	313	31	30	5750	1138	30	2	—	20	494	49	40	1187	90
1904 Januar	501	150	30	5149	959	10	213	21	30	5863	1130	70	6	—	60	570	57	—	1188	30
Februar	552	165	60	5149	979	50	188	18	80	5888	1163	90	2	—	20	573	57	30	1221	40
März	534	160	20	5181	999	40	132	13	20	5847	1172	80	9	—	90	531	53	10	1226	80
	6491	1947	30	66945	12860	10	3142	314	20	76578	15121	60	124	12	40	7215	721	50	15855	50

An Gütern sind befördert worden:

		Direkter Versand		Direkter Empfang	
		Stückgut	Wagenladungen	Stückgut	Wagenladungen
		To.		To.	
April	1903	39	874	116	2163
Mai	„	40	231	134	2098
Juni	„	30	487	120	1678
Juli	„	33	458	117	2583
August	„	39	511	177	2608
September	„	49	560	167	2316
Oktober	„	44	1013	187	2114
November	„	39	1337	138	1885
Dezember	„	34	730	120	2072
Januar	1904	28	652	96	1772
Februar	„	27	383	117	3140
März	„	41	703	150	3345
	Summa	443	7939	1639	27774

Gesamt-Verkehr: Direkter Versand 8382 To.
„ Empfang 29413 „
Summa 37795 To.

Die beförderten Güter setzen sich in Tonnen wie folgt zusammen:

Monat		Befördert wurden ausschl. Dienstgut			Die Zahl der zurückgelegten Tonnen Kilometer betrug
		Eil- und Fracht-Stückgut	Wagenladungsgüter inkl. Leichen und Fahrzeuge	Insgesamt	
April	1903	155	3037	3192	
Mai	„	174	2329	2503	
Juni	„	150	2165	2315	
Juli	„	150	3041	3191	
August	„	216	3119	3335	
September	„	216	2876	3092	
Oktober	„	231	3127	3358	
November	„	177	3222	3399	
Dezember	„	154	2802	2956	
Januar	1904	124	2424	2548	
Februar	„	144	3523	3667	
März	„	191	4048	4239	
Zusammen		2082	35713	37795	108736,215

Beförderte Massengüter

Getreide und Mehl	Futtermittel	Kartoffeln	Steine	Holz	Kohlen	Düngemittel	Zement	Rüben	Schnitzel
213	242	278	15	1009	584	110	—	—	—
291	191	231	25	999	485	18	—	—	—
201	203	37	45	417	595	—	—	—	—
140	283	4	45	1122	806	40	49	—	—
265	320	—	49	750	993	195	96	—	—
305	302	44	29	496	805	164	50	25	—
302	450	81	10	399	984	10	50	215	145
351	375	162	46	352	908	77	55	533	275
392	444	—	—	—	927	109	—	—	52
263	432	—	10	791	1081	70	15	—	—
234	522	10	10	1506	787	116	10	—	—
593	696	49	146	1264	773	48	25	—	2

Die Einnahme aus dem Güterverkehr setzt sich wie folgt zusammen:

Monat		Einnahmen im Güterverkehr									
		Eil- und Stückgut		Wagenladungen		Fracht- u. Postgut		Sonstige Einnahmen		Summa	
		M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰
April	1903	429	—	1213	—	—	—	26	80	1668	80
Mai	„	447	95	1194	50	—	—	23	25	1665	70
Juni	„	336	45	956	—	76	60	11	40	1380	45
Juli	„	400	75	1297	10	—	—	8	50	1706	35
August	„	291	80	1497	—	—	—	7	80	1796	60
September	„	376	20	1290	85	—	—	58	90	1725	95
Oktober	„	408	20	1440	—	—	—	10	80	1859	—
November	„	460	55	1372	90	81	50	8	10	1923	05
Dezember	„	350	15	995	35	81	50	8	—	1435	—
Januar	1904	356	40	1072	70	—	—	5	10	1434	20
Februar	„	362	50	1243	80	—	—	5	70	1612	—
März	„	502	70	1505	65	81	50	7	45	2097	30
Zusammen		4722	65	15078	85	321	10	181	80	20304	40

Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1904
vom 1. Januar bis 10. Oktober:
4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,
vom 11. Oktober bis 31. Dezember:
5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Dahrlehne,
im Durchschnitt des ganzen Jahres 4,222 % für Wechsel und 5,222 % für Lombard-Darlehne gegen 3,837 % bezw. 4,837 % im Vorjahre.

Die Gesamt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1904 betragen:

bei der Reichshauptbank	80830577900 Mk.
bei den Reichsbankanstalten	140759023000 „
zusammen	221589600900 Mk.

gegen 205284607500 Mk. im Jahre vorher.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1903:	1904:
Giro-Verkehr Einnahme . . .	131242939 Mk.	138720687 Mk.
„ „ Ausgabe . . .	131654782 „	138819716 „
Giro-Übertragungen Zugang . .	50975493 „	52533303 „
„ „ Abgang .	46092664 „	46860740 „
Platzwechsel Zugang	23143000 „	26187371 „
„ Abgang	22813768 „	26146322 „
Versandwechsel	6198927 „	6621534 „
Einzugswechsel Zugang . . .	13174088 „	13876074 „
„ Abgang . . .	13138346 „	14134138 „
Lombard-Darlehne ausgeliehen	3370000 „	3790900 „
„ „ zurückgezahlt	3384800 „	3828900 „

Der gesamte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 362031400 Mk. gegen 339438400 Mk. im Jahre 1903.

Norddeutsche Creditanstalt. Aktienkapital unverändert 10000000 Mk., Umsatz 1490951710 Mk. (1340204407). Der Bruttogewinn betrug 1625809 Mk. (1474202), der Reingewinn 926015 Mk. (783668) und die Dividende 6½ % (5½ %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betrugen Ende 1904: 36003 Mk. (32698). Wechsel wurden angekauft im Betrage von 2460132 Mk. (2176024). An Depositen wurden eingezahlt 537306 Mk. (588079). Am Schluß des Jahres betrug der Depositenbestand 441122 Mk. (443766), der Wechselbestand 537585 Mk. (574138). Dividende 8 % (8 %).

Die eingeklammerten Zahlen enthalten die Ergebnisse des Vorjahres.

Vorschuß-Verein zu Thorn, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 3003848 Mk. Reingewinn 15076 Mk. Mitglieder-Guthaben 198559 Mk. Dividende 7 %. Reservefonds 96716 Mk. Spezial-Reservefonds 33490 Mk. Zahl der Mitglieder 819.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 1191338 Mk., eingezahlte Depositen 124040 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1904: 54372 Mk. Mitgliederzahl 299, Dividende 7 %.

Vorschußverein zu Briesen, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 3116359 Mk., eingezahle Depositen 215249 Mk. Guthaben der Mitglieder Ende 1904: 173236 Mk. Reservefonds 26354 Mk., Spezial-Reservefonds 7097 Mk. Mitgliederzahl am Ende des Jahres 499. Dividende 6 %.

Volksbank zu Schönsee, e. G. m. u. H. Mitgliederanteile 18106 Mk., Depositenbestand 233580 Mk., Wechselbestand 186215 Mk. Reinertrag 1464 Mk. Dividende 8 %.

Spar- und Vorschuß-Verein zu Strasburg Westpr., e. G. m. u. H. Depositenbestand 214662 Mk. Wechselbestand 294779 Mk. Mitgliederguthaben 47395 Mk. Gewinn 6782 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederbestand Ende 1904: 332.

Vorschuß-Verein zu Neumark, e. G. m. u. H. Umsatz 29536463 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2618363 Mk. Eingezahlte Depositen 718129 Mk. Guthaben der Mitglieder 440001 Mk. Reservefonds 102080 Mk. Spezial-Reservefonds 24667 Mk. Reingewinn 39136 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederzahl Ende 1904: 517.

Sparkassen im Jahre 1904.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1904 M	Zurückgezahlte Spareinlagen 1904 M	Bestand der Einlagen Ende 1904. M	Zahl der Sparkassenbücher Ende 1904.
Thorn	1 982 258,—	1 759 521,—	5 404 929,—	10 020
Kulm	482 909,—	417 472,—	616 039,—	1 005
Briesen	570 320,—	579 428,—	1 424 401,—	1 745
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	982 429,—	832 220,—	1 672 764,—	3 809
Kulm	1 962 073,—	1 765 431,—	3 715 499,—	5 125
Briesen	699 645,—	680 331,—	1 626 171,—	2 072
Strasburg	653 121,—	520 497,—	2 353 431,—	3 025

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 aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Postämter I.		
Briesen (Wpr.)	6720	5735
Kulm	8216	8862
Culmsee	6710	7398
Strasburg (Wpr.)	7089	6002
Thorn 2	7700	3271
Thorn 3 (Zweigstelle)	3585	—
Postämter II.		
Goßlershausen (Wpr.)	3110	1978
Lautenburg (Wpr.)	3841	3578
Löbau (Wpr.)	3499	2719
Neumark (Wpr.)	4140	3994
Postämter III.		
Bischofswerder (Wpr.) 2	579	118
Damerau (Kr. Kulm)	589	424
Gollub	2515	2870
Gorno	465	538
Gottersfeld (Kr. Kulm)	416	422
Hohenkirch (Wpr.)	541	585
Konojad (Wpr.)	587	386
Kornatowo (Kr. Kulm)	928	701
Leibitsch	455	563
Mocker (Wpr.)	1203	1981
Montowo (Kr. Löbau Wpr.)	949	571
Naymowo	269	349
Ottlotschin	2767	559
Podgorz	3415	4711
Schönsee (Wpr.) 1	2026	1797
Schönsee (Wpr.) 2	1035	417
Tauer (Wpr.)	599	624
Unislaw (Kr. Kulm)	748	621
Thorn (Schießplatz)	1083	790
Telegraphenämter.		
Thorn	53375	53377

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Postagenturen		
Blotto (Kr. Kulm)	92	286
Bobrau	77	136
Brattian	72	99
Kolonie Brinsk	80	118
Czichen (Bez. Danzig)	68	82
Dembowalonka	284	367
Deutsch-Brzozie	58	152
Elgiszewo	33	65
Forsthausen (Wpr.)	73	93
Gelens	100	192
Gramtschen (Wpr.)	159	248
Großkruschin	232	341
Großradowisk	105	224
Heimsoot (Kr. Thorn)	304	481
Hermannsruhe (Kr. Strasburg Wpr.)	116	156
Hofleben (Kr. Briesen Wpr.)	206	280
Kamlarken	70	34
Kauernick	142	172
Kielpin	113	233
Kleinczyste	258	215
Kleintrebis	489	400
Königl. Neudorf (Wpr.)	163	214
Kokotzko	240	259
Lipnitza (Bez. Danzig)	236	466
Lippinken	116	237
Lissewo	381	470
Lonkorsz	383	413
Lulkau	196	210
Malken (Wpr.)	128	135
Marienfelde (Bez. Danzig)	110	160
Mroczno (Wpr.)	130	230
Nawra (Kr. Thorn)	160	173
Neuhof (Bez. Danzig)	66	135
Neuzielun	286	367
Niezywienc	129	117
Ostaszewo (Kr. Löbau Wpr.)	46	96
Ostaszewo (Kr. Thorn)	379	406
Osterbitz (Kr. Briesen Wpr.)	136	162

Name der Anstalt	Telegramme auf-gegeben St.	Telegramme ange-kommen St.
Ostrowitt (Kr. Löbau Wpr.)	401	434
Pensau (Kr. Thorn)	165	230
Pfeilsdorf (Kulmerland)	319	411
Plutowo (Kr. Kulm)	150	83
Podwitz (Kr. Kulm)	101	213
Pokrzydowo	162	291
Polnisch-Brzozie	134	164
Radosk	455	426
Rentschkau	196	369
Rheinsberg (Kr. Briesen Wpr.	231	474
Rosenthal (Bez. Danzig)	216	371
Roßgarten	151	279
Rumian	132	165
Schillno	177	147
Schöneich (Wpr.)	101	143
Schönwalde (Kr. Thorn)	51	107
Schwarzenau (Wpr.)	229	412
Schwirsen (Wpr.)	276	481
Siemon	114	255
Skarlin	121	207
Stephansdorf (Wpr.)	90	217
Swierzynko	86	101
Szczuka	123	379
Thornisch Papau	170	166
Watterowo	144	123
Weißenburg (Wpr.)	259	277
Wrotzk	242	354
Wrotzlawken	366	523
Zbiczno	46	72
Zielen (Kr. Briesen Wpr.)	35	31
Zlotterie (Kr. Thorn)	83	125
Hilfstellen.		
Bahrendorf	56	85
Blandau	76	59
Brosowo	33	62
Colmansfeld	33	73
Dombrowken (Bz. Danzig)	57	65
Griebenau	43	54
Gr. Lunau	82	151
Gr. Orsichau	70	105
Gr. Plowenz	95	115
Gr. Wallitz	61	87
Hoheneck	75	90
Kaldunek	25	28
Kaldus	24	67
Kiewo	48	31
Neuguth	52	122
Nußdorf (Wpr.)	25	80
Försterei Rudak	13	31
Sarnau (Wpr.)	32	151
Schlossau (Kr. Strasburg)	74	93
Schönsee (Kr. Kulm)	6	35
Villisaß	44	77
Wawerwitz	57	217

Verkehr bei den hauptsächlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Pakete ohne Wertangabe		Pakete mit Wertangabe				Briefe und Kästchen mit Wertangabe				Nachnahme-Pakete	
					Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben			
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	St.	Wertbetr. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.
Thorn 1	6457100	4847640	312391	138410	4652	—	1370	—	11231	—	7125	—	—	—
Thorn 2	372034	560586	39044	16394	153	93860	35	30000	270	394160	167	305772	978	936
Mocker	280748	164710	8594	4764	53	23760	19	18320	320	127463	146	156240	1712	579
Podgorz	145144	119002	8964	8092	296	—	9	—	967	—	511	—	—	—
Culmsee	598000	536488	38310	20303	307	—	315	—	1132	—	1940	—	3098	—
Kulm	887994	715910	66475	33184	484	450360	335	12830400	2260	1998242	1688	1042740	5943	810
Briesen	651700	496900	40240	21701	283	94400	171	31200	1756	2885700	2853	4641900	4368	572
Gollub	237476	223308	21450	10614	140	146000	205	181680	1106	1002680	1195	620830	1825	231
Neumark	391248	346258	30073	15072	186	205716	179	87710	1146	9006414	1868	4628904	2747	—
Löbau	386796	384410	33186	18623	166	44512	188	1346800	1076	1750892	1211	1676512	5668	468
Strasburg	825240	771888	46884	30902	344	230695	384	1625216	2219	4059290	2699	4937146	6611	728
Lautenburg	248014	247936	21583	10680	281	84300	206	487804	976	2218448	1282	2598332	1832	212

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereiste
					Eingegangen		Eingezahlte		Ausgezahlte				
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. ℳ	Aufgegeb. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	St.	Wertbetr. ℳ	Eingeg.	Abgesandt	Personen
Thorn 1	—	—	—	—	5088	—	168132	10564084	165718	8830748	1068797	1779130	—
Thorn 2	1075	52	45166	32396	126	18500	9827	394283	20224	342109	97612	23978	—
Mocker	2104	703	52706	10948	270	1830790	9543	346297	8609	322946	86493	—	—
Podgorz	2423	—	—	—	152	—	7945	448713	6109	273209	91388	8904	—
Culmsee	7618	—	—	—	1363	—	46762	—	21929	—	403360	8865	—
Kulm	7880	3996	345816	27156	1935	342090	65883	4045943	46765	2303368	382345	119756	1321
Briesen	8632	3692	501850	55328	2415	511300	54444	3862063	23908	1586132	42848	90099	—
Gollub	6118	2555	100820	31360	647	129490	18490	1043560	9709	527705	60000	—	—
Neumark	5772	—	—	—	1229	—	33552	2279706	15959	1020588	217135	58890	—
Löbau	5928	8684	259896	75400	1620	246912	35778	2496424	24016	908499	409982	11006	—
Strasburg	12529	14092	403572	60476	2451	394733	51976	3813350	36201	1462880	370552	45500	—
Lautenburg	4256	3073	182640	16425	697	126854	24277	1845261	9275	834597	88403	11980	45

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1904 haben Thorn passiert:

1. von Rußland stromab:

509	beladene Kähne	gegen	749	im	Vorjahre.
82	leere Kähne	„	72	„	„
9	beladene Güterdampfer	„	20	„	„
121	Schleppdampfer	„	87	„	„
1	Personendampfer	„	1	„	„
1499	Holztraften	„	1877	„	„

2. Nach Rußland stromauf:

374	beladene Kähne	gegen	509	im	Vorjahre.
123	leere Kähne	„	161	„	„
12	beladene Güterdampfer	„	18	„	„
102	Schleppdampfer	„	73	„	„
3	Personendampfer	„	2	„	„

3. Aus dem Inlande stromab:

197	beladene Kähne	gegen	185	im	Vorjahre.
150	leere Kähne	„	119	„	„
96	beladene Güterdampfer	„	141	„	„
13	leere Güterdampfer	„	14	„	„
33	Schleppdampfer	„	18	„	„
15	Holztraften	„	47	„	„

4. Aus dem Inlande stromauf:

137	beladene Kähne	gegen	80	im	Vorjahre.
53	leere Kähne	„	26	„	„
102	beladene Güterdampfer	„	149	„	„
5	leere Güterdampfer	„	—	„	„
32	Schleppdampfer	„	20	„	„
3668	Wasserfahrzeuge inkl. Holztraften	gegen	4368	im	Vorjahre.

Von den Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. ganz befrachtet stromab:

mit Zucker	85	Kähne	9	Dampfer.
„ Zucker und Mehl	3	„	3	„
„ Zucker und Getreide	1	„	—	„
„ Mehl	25	„	18	„
„ Mehl und Branntwein	—	„	9	„
„ Branntwein	—	„	8	„
„ Diversen Gütern	4	„	49	„
„ Roggen	2	„	—	„
„ Gerste	9	„	—	„
„ Gerste und Hülsenfrüchten	1	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	1	„	—	„
„ Rund- und Feldsteinen	18	„	—	„
„ Kies	11	„	—	„
„ gesägtem Kantholz	4	„	—	„
„ gesägten Brettern	6	„	—	„
„ Faschinen	23	„	—	„
„ Buhnenpfählen	2	„	—	„
„ Ziegelsteinen	1	„	—	„
„ Kleie	1	„	—	„
	197	Kähne	96	Dampfer.

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Steinkohlen	4	Kähne	—	Dampfer.
„ Blauholz	5	„	—	„
„ Quebrachoholz	2	„	—	„
„ leeren Fässern	2	„	—	„
„ Schwerspath	1	„	—	„
„ Lumpen	—	„	1	„
„ Stückgütern	1	„	2	„
	15	Kähne	3	Dampfer.

3. Ganz entlöscht stromauf:

mit Stückgütern	40	Kähne	95	Dampfer.
„ Steinkohlen	58	„	—	„
„ Koks	1	„	—	„
„ Pflastersteinen	11	„	1	„
„ Granaten	5	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	1	„	1	„

mit Weizen	2	Kähne	—	Dampfer.
„ Gerste	2	„	—	„
„ Heringen	2	„	1	„
„ Fastage	—	„	2	„
„ Kaffee	—	„	2	„
„ Träger und Gasröhren	5	„	—	„
„ Roheisen	1	„	—	„
„ Zement	2	„	—	„
„ Salz	1	„	—	„
„ Maisölkuchen	1	„	—	„
„ Harz	1	„	—	„
„ Blauholz	3	„	—	„
„ Quebrachoholz	1	„	—	„
	137	Kähne	102	Dampfer.

4. Ganz entlöscht stromab:

mit Kleie	193	Kähne	1	Dampfer.
„ Kleie und Ölkuchen	14	„	—	„
„ Kleie und Hülsenfrüchten	7	„	—	„
„ Weizen	10	„	—	„
„ Weizen und Kleie	1	„	—	„
„ Weizen und Roggen	1	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	3	„	—	„
„ gesägten Brettern	2	„	—	„
„ Faschinen	6	„	—	„
„ Feldsteinen	28	„	—	„
„ ges. Därmen	—	„	1	„
„ leeren Fässern	—	„	1	„
„ div. Gegenständen	4	„	3	„
	269	Kähne	6	Dampfer.

Nachweisung

der im Jahre 1904 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Lumpen aller Art	9,64	—
2. Soda	142,03	—
3. Farbholz	246,80	—
4. Roheisen	230,—	—
5. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	16,73	—
6. Verarbeitetes Eisen	903,17	—
7. Zement	127,76	—
8. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	97,31	—
9. Flachs, Hanf, Hede, Werg	10,24	—
10. Weizen	270,—	1000,16
11. Roggen	—	40,—
12. Gerste	139,16	—
13. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	233,86	408,—
14. Ölsaat	3,89	—
15. Obst, frisches und getrocknetes	49,52	—
16. Glas- und Glaswaren	35,90	—
17. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	114,23	—
18. Weiche Schnittware	—	221,32
19. Reisig und Faschinen	—	391,63
20. Fastage, Kisten, Fässer, Säcke	240,09	7,48
21. Holzwaren und Möbel	40,85	—
22. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	19,30	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Bier	21,03	—
24. Branntwein	31,51	—
25. Wein	408,50	—
26. Fische und Heringe	845,26	—
27. Mehl- und Mühlenfabrikate	114,28	17899,62
28. Reis	437,35	—
29. Salz	179,22	—
30. Kaffee und Kakao	185,17	—
31. Zucker, Melasse, Syrup	571,32	—
32. Fette Öle und Fette	574,65	—
33. Petroleum und andere Mineralöle	256,14	—
34. Steine und Steinwaren	1761,97	1830,—
35. Steinkohlen	4954,—	—
36. Koks	106,—	—
37. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	167,07	—
38. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	20,—	—
39. Tonwaren, Steingut, Porzellan	4,16	—
40. Wolle	46,34	—
41. Alle sonstigen Gegenstände	3461,97	423,97
Insgesamt	17076,42	22222,18
B. Abgang.		
1. Lumpen aller Art	74,69	—
2. Farbholz	256,04	—
3. Andere unedle Metalle	—	4,86
4. Verarbeitetes Eisen aller Art	—	19,21
5. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	—	865,—
6. Weizen	—	130,—
7. Roggen	—	210,—
8. Gerste	—	956,83
9. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	318,89
10. Glas und Glaswaren	—	7,14
11. Häute, Leder, Felle, Pelzwerk	—	1,06
12. Weiche Schnittware	—	1189,10

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
13. Reisig und Faschinen	—	1465,—
14. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke	61,35	33,31
15. Holzwaren und Möbel	—	125,97
16. Instrumente, Maschinen u. Maschinenteile	1,58	—,48
17. Bier	—	2,19
18. Branntwein	—	1296,06
19. Wein	—	49,52
20. Fische, auch Heringe	—	42,66
21. Mehl und Mühlenfabrikate	—	5329,58
22. Kaffee, Kakao	—	1,49
23. Reis	6,61	—
24. Zucker, Melasse und Syrup	—	16130,34
25. Fette Öle und Fette	—	181,82
26. Petroleum und andere Mineralöle . .	—	141,58
27. Steine und Steinwaren	—,98	1315,66
28. Steinkohlen	337,70	—
29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt . .	26,10	—
30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	—	108,05
31. Wolle	—	32,86
32. Alle sonstigen Gegenstände	211,80	2300,52
Insgesamt	976,85	32259,18

Nachweisung

der im Jahre 1904 auf den Stationen Thorn, Thorn—Uferbahn und Mocker abgesandten und eingegangenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof		Uferbahn		Mocker	
	Versand To.	Empfang To.	Versand To.	Empfang To.	Versand To.	Empfang To.
Abfälle	9	18	—	—	—	9
Baumwolle, Baumwollabfälle	3	4,5	—	—	—	—
Bier	172	850,5	17	882,5	32	796
Blei, Mennige	28	13	5	17	—	—
Borke (Lohe), Gerbstoffe	299,5	12,5	373,5	—	—	—
Braunkohlen, rohe	2	—	—	15	—	20
Braunkohlenbriketts	203,5	265	—	35	—	22
Zement, Zementsteine und Platten	29,5	246,5	17	940	—	768
Chemikalien, Drogen	130	79	13	5,5	—	5
Dachpappe	7	41	16,5	50,5	15	264
Künstliche Düngemittel	48	137,5	72,5	153	848,5	846,5
Natürliche Düngemittel	—	—	—	—	284,5	1099,5
Roheisen und Rohstahl	—	—	—	—	109	284,5
Altes Eisen, Brucheisen	1196	20	114,5	18	133,5	461
Eisen und Stahl, façonniert	1272	718,5	1962,5	4202	747,5	444,5
Eisenbahnschienen	212,5	187	39	—	—	2,5
Eiserne Eisenbahnschwellen	144	—	—	—	—	—
Achsen und Bandagen	44	—	—	—	—	—
Maschinen und Maschinenteile	981,5	977	15	87	274	342
Eiserne Röhren und Säulen	71,5	247,5	18,5	387,5	—	7,5
Eisen- und Stahldraht	131,5	196,5	—	234	—	—
Eisen- und Stahlwaren	1278	647	595,5	669	—	4
Erde, Lehm, Mergel	297	—	—	—	—	1
Kies, Sand, Grand	37,5	1735,5	—	—	109	242
Ton, Tonerde, Porzellanerde	31,5	48	—	—	—	—
Sonstige Erden	26	—	—	—	—	31
Kupfererz, Kupferstein	10,5	—	—	—	—	—
Farbehölzer, Farbholzextrakte	3,5	—	53	—	—	—
Fische, Heringe	30	30,5	17,5	127	46,5	30
Flachs, Hanf, Hede, Werg	106	67,5	—	5	—	0,5
Fleisch und Speck	22,5	17,5	76	—	—	—
Garne und Twiste	206,5	95,5	—	—	—	—
Weizen und Spelz	291,5	238	319	222,5	75,5	10896,5
Roggen	880,5	715,5	205,5	774	180	10893
Hafer	336,5	571	327,5	516	303	2458
Gerste	1912,5	2250,5	181,5	1022	695	537,5
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1557,5	1930	833	369,5	161,5	324,5
Mais (Kukuruz)	91,5	64	14	5	—	—
Malz	0,5	20	—	85	—	—
Lein- und Ölsamen	62	48,5	4	—	—	—
Andere Sämereien	396,5	280,5	121	142,5	160,5	2,5
Glas und Glaswaren	82,5	191	132,5	298,5	15	0,5

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof Versand To.	Hauptbahnhof Empfang To.	Uferbahn Versand To.	Uferbahn Empfang To.	Mocker Versand To.	Mocker Empfang To.
Häute, Felle, Leder, Pelz	393	295	163,5	58,5	100,5	34,5
Rund-(Stamm-)Holz	162	73	2050,5	85	—	43
Nutzholz	692	503	9188	566	2024,5	547,5
Brenn- und Grubenholz	1467	320	114,5	1589,5	—	131,5
Außereuropäisches Holz	2,5	—	4	—	—	—
Holzzeugmasse	0,5	12,5	10,5	—	—	—
Hopfen	62	66,5	—	—	—	—
Jute	1,5	—	—	—	—	—
Kaffee, Kaffeesurrogate, Tee	47,5	16	9,5	20,5	—	7,5
Kalk, gebrannter	66	416	17	1267,5	—	401
Kartoffeln	94,5	368,5	70,5	166,5	380,5	13542
Knochen	—	10	—	—	98,5	—
Knochenkohle, Beinschwarz	173	90	31	—	—	—
Lumpen	364,5	222,5	99	132	283,5	5
Mehl, Mühlenfabrikate	281	89	862,5	625,5	12639,5	2692,5
Kleie, ohne Reiskleie	101187	95460	16571	163	5206	2115,5
Obst, Pflanzen, Gemüse	351,5	217,5	14,5	237,5	0,5	69
Öle, Fette	132,5	114,5	61,5	232,5	23	92,5
Ölkuchen, Ölkuchenmehl	2241,5	2862	272,5	25	9056,5	8276
Papier, Pappe	44	200	7,5	142	5,5	136,5
Petroleum, Mineralöle	53	312	19	579,5	1883,5	2137,5
Reis, Reismehl, Reiskleie	85,5	92	86,5	61	0,5	—
Röhren von Ton und Zement	960,5	22	—	132	369	—
Rüben, Zuckerrüben	—	—	—	—	—	776
Rübenschnitzel, Futterrüben	—	41,5	—	10	30	290,5
Rübensyrup, Melasse	55,5	96	28,5	88,5	256	1909
Salpeter und Salzsäure	12,5	10,5	—	10,5	—	—
Salz	4	3,5	27	547	0,5	155,5
Schiefer	0,5	—	4	10	—	—
Schwefelsäure	1	—	—	—	—	—
Soda, rohe	11	21,5	5	45,5	—	10,5
Soda, kaustische	11	—	—	—	—	—
Spiritus	12,5	35,5	—	426	2043,5	6089,5
Spirituosen, Branntwein, Essig	181	31,5	—	—	8	—
Stärke, Kartoffelmehl	240	252,5	96	192,5	1137	419,5
Steine, einfach glatt behauen	52	264,5	10	543,5	—	1867
Steine, gebrannte Ziegel usw.	19346,5	1983,5	78	879	12277	1849,5
Bruchsteine, rohe	—	97	—	59,5	—	—
Pflastersteine, Steinschrotten	—	78	—	513,5	614,5	10
Kalk- und Tuffsteine	—	10	—	—	—	40
Steinplatten, Bordsteine usw.	—	37	—	509,5	—	—
Bimssteine, Quarz, Spath	—	—	—	50	—	—
Steinkohlen	1270	34338	180,5	19480,5	10	17910
Steinkohlenbriketts	20	150	—	110	—	35
Steinkohlenkoks	126	182	321	63	—	340
Tabak, roh, Tabaksrippen	—	1,5	—	—	—	1
Fabrizierter Tabak, Zigarren	1	10,5	—	—	—	4
Teer, Pech, Harz, Asphalt	93,5	51,5	173	20	24,5	56
Tonwaren, Porzellan	49	173	15,5	116	11	364,5
Torf, Torfstreu, Holzkohlen	7,5	43	6,5	26,5	—	—
Wein, Apfelwein, Most	57,5	90,5	57	29	19	3
Wolle aller Art, tierisch	330,5	140	34,5	—	—	—
Zink in Platten und Blöcken	28,5	10	10	100,5	—	—

Bezeichnung der Güter.	Hauptbahnhof Versand To	Hauptbahnhof Empfang To.	Uferbahn Versand To.	Uferbahn Empfang To.	Mocker Versand To	Mocker Empfang To.
Zucker, roh	—	—	—	9239	377,5	3959
Zucker, raffiniert	22	47	5	625,5	1,5	35
Spediteur-Sammelgut	21,5	642,5	—	91	—	23
Butter, Eier, Käse, Brot	6	19,5	—	—	199	—
Bücher, Drucksachen	3,5	4,5	—	—	—	—
Emballage (gebrauchte)	731	652,5	353,5	41,5	1218	818
Farben, Farberde	7,5	6,5	—	—	—	—
Holzwaren, neue Möbel	41	98	—	54,5	—	—
Heu	—	—	327,5	—	85	169
Stroh	4,5	—	—	—	60,5	10
Häcksel usw.	12,5	—	—	—	2734	364
Manufakturwaren	4,5	6	—	—	—	—
Mineralwasser	1,5	12	—	—	—	—
Gyps, gebrannt und gemahlen	3,5	34	—	110	—	10
Übrige Güterarten	3176	4436,5	1218,5	521	1219,5	676
Insgesamt	147448	158838	38248	51859,5	58587,5	99219
	306286		90107,5		157806,5	
Viehverkehr.	Stück.	Stück.			Stück.	Stück.
Pferde, Fohlen, Esel	685	457			101	134
Ochsen, Stiere	159	256			20	41
Kühe, Rinder	260	167			521	1154
Kälber	4	2			65	290
Schafe, Lämmer	63	8			1077	331
Schweine	66607	63500			178	3346
Ferkel	6593	6294			533	13
Geflügel und sonstiges Vieh	328963	347121			51818	—

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	283 715	Personen.
„ „ „ „ Stadtbahnhofe	210 217	„
„ „ „ „ Bahnhof Mocker	36 321	„

Verkehr auf der Uferbahn im Jahre 1904.

Monat	Beladene Waggons gingen ein	Beladene Waggons gingen aus	Zusammen
Januar	307	136	443
Februar	343	106	449
März	364	259	623
April	555	480	1035
Mai	360	510	870
Juni	287	269	556
Juli	320	289	609
August	440	216	656
September	432	410	842
Oktober	620	425	1045
November	824	411	1235
Dezember	381	237	618
Im ganzen	5233	3748	8981

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, die im Jahre 1904 über Gollub und Leibitsch von Rußland eingegangen und unter Begleitkontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

	I. über Gollub:	II. über Leibitsch:
Januar	—	20,2 Tonnen Erbsen
Februar	—	10,1 Tonnen Wicken
März	—	—
April	—	—
Mai	—	—
Juni	—	—
Juli	—	24,8 Tonnen Erbsen
August	20,2 Tonnen Gerste	—
September	10 Tonnen Erbsen	45,4 Tonnen Gerste
Oktober	10,1 Tonnen Erbsen	10,1 Tonnen Gerste
November	—	10,1 Tonnen Erbsen
Dezember	—	20,2 Tonnen Erbsen

Gutachten der Handelskammer zu Thorn.

A. Berichtigung des Kaufpreises.

1. Zahlungs-Bedingungen.

Es besteht hier kein Handelsgebrauch, wonach der Verkäufer von Häcksel zur Nachnahmesendung berechtigt ist, wenn „Lieferung gegen Netto-Kasse prompt beim Empfang" bedungen ist, und der Verkäufer dem Käufer mitgeteilt hat, daß er ihm die Besichtigung der Ware auf der Bahnstation gestatte.

Eine solche Sitte würde auch dem allgemeinen Handelsgebrauch widersprechen, wonach Waren nur in ausdrücklichem Einverständnisse mit dem Empfänger unter Nachnahme gesandt werden dürfen.

Hieran ändert auch nichts die Bedingung: „Lieferung gegen Netto-Kasse prompt beim Empfang".

Die Mitteilung des Verkäufers an den Käufer, daß er ihm die Besichtigung der Ware auf der Bahnstation gestatte, ist für diesen wertlos, weil nach den herrschenden Eisenbahnbestimmungen der Empfänger die für ihn ankommenden Waren erst nach Einlösung des Frachtbriefes besichtigen darf, selbst wenn derselbe die Erlaubnis des Verkäufers für den Empfänger enthält, die Ware vor der Einlösung besichtigen zu dürfen.

Vorausgesetzt ist hierbei, daß es sich um eine Bahn-Nachnahme und nicht um eine Spediteurnachnahme handelt.

J.-Nr. 2240. 13. Januar 1905.

Ein Handelsgebrauch beim Verkauf von Wein aus Ungarn, wonach der Käufer, wenn zoll- und frachtfreie Lieferung vereinbart ist, den Betrag des Zolles und der Fracht zu verauslagen hat, besteht nicht.

Üblich ist jedoch bei dieser Lieferungs-Bedingung, daß beim Geschäftsabschluß noch ausdrücklich vereinbart wird, daß der Verkäufer den Betrag für Fracht und Zoll in der Faktura abziehen und durch Nachnahme bei der Übersendung des Weines erheben darf.

J.-Nr. 451. 20. März 1905.

2. Zahlungs-Fristen.

Der Verkauf von Kleie ist im hiesigen Bezirke Kassageschäft. Die Bezahlung hat, wenn nichts anderes vereinbart ist, sofort nach Empfang der Ware oder des Fakturenduplikats zu erfolgen. Wenn auch häufig die Zahlung erst 8—14 Tage später ohne Beanstandung des Verkäufers erfolgt, so hat sich trotzdem diese Frist keineswegs als handelsübliches Zahlungsziel herausgebildet.

J.-Nr. 558. 23. März 1904.

Beim Verkauf von Kognak an Wiederverkäufer ist ein Ziel von 6 Monaten gebräuchlich.

J.-Nr. 742. 30. April 1904.

Beim Verkauf von Zigarren an Wiederverkäufer gilt mangels anderweitiger Vereinbarung ein Zahlungsziel von 6 Monaten.

J.-Nr. 2161. 30. Dezember 1903.
J.-Nr. 742. 30. April 1904.

Beim Verkauf von Zigaretten an Wiederverkäufer ist ein dreimonatiges Ziel üblich. Sind jedoch daneben Zigarren mitverkauft, so gilt auch für Zigaretten das sechsmonatige Ziel.

J.-Nr. 742. 30. April 1904.

3. Zahlungs-Mittel.

Es ist handelsüblich, Forderungen durch Schecks zu begleichen, auch wenn sie auf Vorschußkassen, z. B. Gesellschaft m. u. H. ausgestellt sind.

Die Aussteller, von denen der Scheck eingelöst wird, müssen sich jedoch am Wohnsitz des Gläubigers befinden.

Andernfalls kann der Gläubiger den Scheck zurückweisen, da ihm nicht zugemutet werden kann, die durch die Einlösung des Schecks entstehenden Kosten zu tragen.

J.-Nr. 643/04. 11. April 1904.

B. Übergabe der Ware.

1. Nachfrist beim Verzuge des Verkäufers.

Falls beim Verkauf von Futtermitteln zur Abladung an bestimmten Terminen der Verkäufer mit der Erfüllung im Verzuge ist, so ist ihm zur Abladung

a. von russischen oder rumänischen Stationen eine Nachfrist von 14 Tagen,

b. von österreich-ungarischen Stationen eine Nachfrist von 10 Tagen.

c. von inländischen Stationen eine Nachfrist von 8 Tagen als handelsüblich zu gewähren.

J.-Nr. 1154. 18. Juli 1904.

---

2. Mängelrüge.

A. Im Holzhandel.

Nach hiesigem Handelsgebrauche brauchen „astfreie Seitenbretter" nur auf einer Seite astfrei zu sein. Angeblaute Seitenbretter sind wohlfeiler und werden meistens nur gehandelt, wenn Käufer sie auf der Mühle abnimmt.

Der Besteller von Seitenbrettern braucht angeblaute Bretter nicht anzunehmen, wenn er sich nicht vorher damit einverstanden erklärt hat.

J.-Nr. 110. 6. Februar 1905.

B. Im Kartoffelhandel.

„Handverlesene" Kartoffeln müssen schmutzfrei geharft und frei von faulen oder angehackten Knollen sein.

Bei Eß-Kartoffeln müssen die Knollen mindestens $1^1/_4$ Zoll, bei Saat-Kartoffeln etwa $1—1^1/_4$ Zoll stark sein.

Der Käufer von Kartoffeln, gleichviel ob es sich um geharfte oder ungeharfte handelt, braucht nur das wirkliche Gewicht der Kartoffeln zu bezahlen.

Da nun trotz sorgfältigen Harfens die Kartoffeln doch nie ganz erdfrei werden, so werden Kartoffeln bei waggonweisem Verkauf nach Bahngewicht mit 2 % Abzug für Schmutz gehandelt.

Hierbei dürfen die Kartoffeln aber auch nicht mehr als 2 % Boden enthalten, sonst darf der Käufer den Mehrbetrag in Abzug bringen.

J.-Nr. 1965. 14. November 1903.

J.-Nr. 992. 8. Juni 1905.

C. Im Kleesaathandel.

Zwischen polnischer und russischer Kleesaat macht man im Handel im allgemeinen keinen Unterschied. An einigen Plätzen, so z. B. in Breslau, wird russische Saat der polnischen wegen der meist günstigeren Seideverhältnisse vorgezogen.

Bei gewöhnlicher polnischer wie russischer Rotsaat ist Zweischnittigkeit selbstverständlich.

Unter einschnittigem Klee versteht man im Handel eine bestimmte Sorte, sogenannten spätblühenden Rotklee oder Bullenklee (in Österreich Einschur genannt). Bei dieser Kleeart, welche sehr lange Ranken treibt, erfolgt der Blütenansatz sehr spät, so daß ein zweiter Schnitt in nutzbringender Zeit nicht mehr heranzuwachsen vermag, denn mit dem ersten Schnitt bei Rotklee pflegen die Landwirte erst dann zu beginnen, wenn der Blütenansatz begonnen hat.

Wenn beim Abschluß über Rotkleesaat nichts über die Abstammung gesagt ist, so setzt man im Handel als selbstverständlich voraus, daß:

1. Kleesaat europäischer Abstammung ohne amerikanische Beimischung,
2. solche Kleesaat, welche zwei Schnitte ergibt,

geliefert wird.

Der Verkäufer hat ohne Zweifel auf Befragen seitens des Käufers Auskunft darüber zu geben, ob der verkaufte Klee ein- oder zweischnittig ist.

J.-Nr. 907. 23. April 1903.

D. Bei Preißelbeeren.

Preißelbeeren sind als schlecht und minderwertig nicht nur dann anzusehen, wenn sie infolge Überreife zerdrückt, faulig und manschig geworden sind, sondern auch, wenn sie nicht ganz reif oder mit Blättern und Stengeln behaftet sind.

Daß auch gut ausgereifte Preißelbeeren bei einem längeren Transport durch den eigenen Druck sowie durch das Rütteln auf der Bahn sich quetschen und etwas Saft verlieren, ist natürlich und beweist keineswegs, daß die Beeren nicht in guter Qualität abgeschickt worden sind.

J.-Nr. 364 22. Februar 1905.

E. Gewichts-Berechnung.

Die aus Rußland in Alexandrowo eintreffenden Wagenladungen werden sofort nach ihrer Ankunft bahnamtlich verwogen.

Dies so ermittelte Gewicht ist bei Waren, die vertragsmäßig zum bahnamtlichen Gewicht Alexandrowo von dem Käufer abzunehmen sind, für die Berechnung des Kaufpreises maßgebend.

Wenn aber die betreffenden Wagen von der Bahn entladen werden, ohne daß ein Verschulden des Käufers vorliegt, indem z. B. dieser nicht über die Ware verfügen konnte, weil sie ihm nicht rechtzeitig angedient war, so kann nur das nach der Wiederbeladung bahnamtlich festgestellte Gewicht maßgebend sein.

Beim Aus- und Einladen verschwinden durch Verstreuen und durch Diebstahl oft erhebliche Warenmengen, so daß erhebliche Gewichtsunterschiede entstehen.

J.-Nr. 468. 11. März 1904.

C. Kosten der Übergabe.

1. Uferbahngebühr.

Die auf der Thorner Uferbahn zu zahlende Gebühr von 1. Mk. für jeden Waggon bildet einen Teil der Fracht und ist bei „franko Uferbahn" gekauften Sendungen handelsüblich vom Absender zu tragen.

J.-Nr. 1140. 15. Juli 1904.

2. Grenz-Spesen.

Bei Kleieverkäufen, „waggonfrei Alexandrowo gesackt" sind die sogenannten Grenzspesen d. h. die Stationsgebühren und die Gebühr für Vorsatzbretter im Betrage von 2,28 Rbl. = 4,92 Mk. in Alexandrowo, sowie die Kosten für Vorführen und Statistik in Ottlotschin in Höhe von 0,60 Mk., insgesamt also 5,52 Mk. für den Waggon, vom Käufer zu tragen, falls nichts Gegenteiliges vereinbart ist.

J.-Nr. 1193. 6. Juni 1903.

Die Kleiesendungen von Alexandrowo aus werden entweder in direktem Verkehr Alexandrowo—deutsche Bestimmungsstation oder im gebrochenen Verkehr, Alexandrowo—Thorn, Thorn—deutsche Endstation, gefahren. Die Transportkosten sind für beide Fälle gleich, auch erwachsen in beiden Fällen die gleichen Grenzspesen. Bei den im gebrochenen Verkehr fahrenden Sendungen wird in dem deutschen Frachtbriefe vermerkt, daß es sich um „Transitsendungen", die den billigeren Tarif genießen, handelt. Die Grenzspesen sind Kosten, die durch den Weitertransport der Kleie über Alexandrowo hinaus erwachsen und daher, da der Verkäufer nur die Transportkosten bis Alexandrowo zu

tragen hat, dem Käufer zur Last fallen. Es ist dies nicht nur auf unsern Bezirk und Westpreußen beschränkter, sondern ein allgemeiner Handelsgebrauch. Daß die eigentlich selbstverständliche Bedingung, „bei Käufen ab Alexandrowo gehen die Grenzspesen zu Lasten des Käufers", häufig in die Offerten aufgenommen werden, liegt daran, daß vielfach den Käufern die Transportverhältnisse an der Grenze nicht klar sind, weshalb man, um Einwände von vornherein abzuschneiden, die fragliche Bedingung ausdrücklich anführt. Es kann aber nicht daraus gefolgert werden, daß die Bedingung nicht dem Handelsgebrauch entspräche.

J.-Nr. 1427. 20. Juli 1903.

Nach Handelsgebrauch fallen bei Kleieverkäufen „Parität Alexandrowo gesackt" die Stationsgebühren (3,30 Mk.), die Gebühren für Vorsatzbretter (1,62 Mk.), die Kosten des Vorführens und die Statistik in Ottlotschin (0,60 Mk.) und die Rangiergebühr in Thorn (0,50 Mk.) dem Käufer zur Last. Die Kosten des Umsackens, das stets in Thorn stattfindet, trägt der Verkäufer.

J.-Nr. 542. 18. März 1904.

Ein Handelsgebrauch, wonach der Schiffer die durch die grenzzollamtliche Verschnürung des Kahnes in Schillno erwachsenden Kosten zu tragen hätte, besteht hier nicht. Es würde dies auch dem allgemeinen Gebrauch widersprechen, daß dem Schiffer niemals solche Kosten auferlegt werden, die der Beschaffenheit der Ware wegen entstehen.

J.-Nr. 183. 17. Februar 1904.

Die Grenzspesen für die aus Rußland kommenden Wagenladungen betragen, sofern die Güter von Stationen mit breitspurigen Gleisen stammen und ohne Umladung von der Grenzstation weiterbefördert werden 5,52 Mk.; wenn die Güter von Stationen mit normalspurigen Gleise, also von der Warschau—Wiener Eisenbahnstation stammen, so werden etwa 10 Mk. für einen Waggon an Grenzspesen erhoben.

In beiden Fällen handelt es sich um gewöhnliche Grenzspesen.

J.-Nr. 491. 7. März 1905.

D. Verschiedenes.

1. Die Zusicherung „für Ihre Fahrtspesen komme ich auf", verpflichtet nach Handelsgebrauch nicht nur zur Bezahlung der Fahrkarte, sondern

auch zum Ersatz der sonstigen Kosten der Reise und des Aufenthalts, wie Wohnung und Verpflegung.

J.-Nr. 2003. 12. November 1904.

2. Die zum Ziegeltransport benutzten Kähne einer am Wasser gelegenen Ziegelei sind nach hiesiger Verkehrssitte nicht als Zubehör der Ziegelei anzusehen.

J.-Nr. 1442. 14. September 1904.

3. Hat der mit der Leitung einer Zigarrengeschäfts-Filiale betraute Angestellte vertragsmäßig die Haftung für den Bestand des Warenlagers übernommen, so hat bei kleinen Fehlbeträgen, die offenbar zu Geschäftszwecken entstanden sind, der Ersatz nach den Einkaufspreisen des Prinzipals, bei größeren Fehlbeträgen jedoch nach den Verkaufspreisen zu erfolgen.

J.-N. 965. 13. Juni 1904.

4. Kommissionsgeschäft.

Keinen Marktpreis in oder für Schulitz haben eichene Kanthölzer, Sleeper und Plançons, denn diese Hölzer gehen fast ausschließlich nach Danzig, während nach Schulitzer Preisen nur die nach Schulitz, Bromberg und dem weiteren Westen gehenden Hölzer gehandelt werden. Einen Marktpreis in Schulitz haben — und hatten auch Mitte Oktober 1903 — die folgenden Hölzer: Plattschwellen zu 6/10 bis 6/9 Zoll, Sachsenschwellen, Plattweichen, Feldbahnschwellen, doppelte Feldbahnschwellen, Doppelschwellen zu 6/10 bis 6/9 Zoll, dreifache Schwellen zu 6/10 bis 6/9 Zoll, Doppelweichen Tramwayschwellen, doppelte und dreifache Tramwayschwellen.

Kieferne Kanthölzer, Rundhölzer und Kreuzhölzer werden zwar auch zu Schulitzer Preisen gehandelt, doch sind wir der Meinung, daß man bei diesen Hölzern von einem Marktpreis, wie ihn § 400 des H.-G.-B. erfordert, überhaupt nicht reden kann. Die Qualitätsunterschiede sind bei diesen Hölzern so groß, daß selbst bei gleichen Sorten und gleichen Dimensionen Preisunterschiede bis zu 40 % und darüber sich ergeben können. Diese Hölzer werden daher auch fast nur nach Besichtigung gekauft. Von einem mittleren Preis kann man bei ihnen ebensowenig reden, wie von einem mittleren Preis von Wein. Wir halten es daher für ausgeschlossen, daß ein Kommissionär eine Kommission zum Verkaufe von Kant-, Rund- und Kreuzhölzern durch Selbsteintritt erledigt.

J.-Nr. 1255. 28. Juli 1904.

E. Schiffahrtsrecht.

Hat ein Schiffer, der laut Ladeschein gesunden und trockenen Hafer übernommen hat, sich verpflichtet, ihn in eben der Beschaffenheit abzuliefern, so muß er, sobald der Hafer warm geworden ist, ihn entweder selbst umschaufeln, oder doch jedenfalls Sorge dafür tragen, daß die Ware umgeschaufelt wird.

17. Juli 1902.

Hat ein Schiffer eine Ware, gleichgültig welche, „frei Ufer" zu liefern, so muß sie der Empfänger auf dem Ufer abnehmen. Diese Abnahme kann aber nur dann erfolgen, wenn sich der Empfänger von der Vollständigkeit der Lieferung überzeugen kann, weshalb die Ware übersichtlich aufgestapelt sein muß. Wenn daher in dem vorliegenden Falle die Steine regellos auf dem Ausladeplatz hingeworfen worden waren, sodaß eine Übersicht über das Quantum nicht möglich war, so widersprach ein solches Verfahren des Schiffers der Klausel „frei Ufer".

1. Dezember 1900.

Der Vermerk in dem Ladeschein über die Löschzeit: „der Reihe nach innerhalb 8 Tagen" ist kein allgemein gebräuchlicher. „Entlöschung der Reihe nach" bedeutet: Die Entladung ist in der Reihenfolge vorzunehmen, in der die Kähne angekommen sind. Der Schiffer hat daher, gleichviel welcher Zeitverlust für ihn entsteht, zu warten, bis die Reihe an ihn kommt, doch muß dann während der üblichen Arbeitsstunden ununterbrochen gelöscht werden. Durch den Zusatz „innerhalb 8 Tagen" wird die Wartezeit für den Schiffer begrenzt. Die Vereinbarung „die Entlöschung erfolgt der Reihe nach innerhalb 8 Arbeitstagen" ist also dahin zu verstehen, daß der Kahn nach der Reihenfolge der Ankunft zu entlöschen ist, jedoch muß die Entlöschung spätestens innerhalb 8 Arbeitstagen nach seiner Ankunft beendet sein.

25. April 1900.

Durch den Vermerk im Frachtbriefe: „Die Entlöschung meines Fahrzeuges muß der Reihe nach von meinem Herrn Empfänger bewirkt werden," wird ausgedrückt, daß für die Dauer der Löschzeit weder die gesetzliche Frist, noch eine bestimmt vorgesehene Zeit festgesetzt werden soll, sondern daß der Empfänger verpflichtet ist, sofort nach Ankunft des ersten Kahnes mit der Entlöschung zu beginnen und diese Entlöschung mit den gewöhnlichen Betriebsmitteln ununterbrochen während

der Geschäftsstunden fortzusetzen, sofort nach fertiggestellter Entlöschung des ersten Kahnes hat der Empfänger die Entladung des zweiten Kahnes in gleicher Weise vorzunehmen usw.

Der Empfänger hat sich somit durch den oben angeführten Vermerk im Frachtbriefe des Rechtes begeben, die Entlöschung seinem Belieben nach während der gesetzlichen oder einer festbestimmten Zeit vorzunehmen, sondern hat die Entladung sofort hintereinander zu bewirken.

Der Schiffer hat sich durch obigen Vermerk im Frachtbriefe des Rechtes begeben, Liegegeld verlangen zu können, selbst wenn die gesetzliche Entlöschungszeit überschritten wäre, es sei denn, daß der Empfänger die Entlöschung seines oder der vorhergehenden Kähne nicht ohne Aufenthalt bewirkt hätte. Zur Entlöschung mehrerer Kähne zu gleicher Zeit ist der Empfänger nicht verpflichtet; er kann es jedoch tun, sofern die vorhandenen Mittel zur Entladung mehrerer Kähne ausreichen, so daß in der Entlöschung des früher angekommenen Kahnes keine Verzögerung entsteht.

5. November 1901.

Sonntage und allgemeine Feiertage gelten auch dann nicht als Löschtage, wenn die Löschzeit durch Vertrag vereinbart worden ist.

22. April 1902.

Die eigentümliche Beschaffenheit der Weichsel mit ihren fast von Woche zu Woche wechselnden Sandbänken läßt es an manchen Stellen auch solchen Schiffern, die das Fahrwasser der Weichsel durch wiederholte Fahrten kennen gelernt haben, rätlich erscheinen, einen sogenannten Rettmann oder Steuermann anzunehmen. Dieser Rettmann fährt auf einem Boot voraus und stellt durch Eintauchen einer Stange die Tiefe der Fahrrinne fest. Die Annahme eines solchen Rettmannes ist den Schiffern nicht vorgeschrieben, sondern der Schiffer nimmt ihn freiwillig an zu seiner Beratung und Unterstützung. Der Schiffer ist daher nicht gezwungen, den Anordnungen des Rettmannes Folge zu leisten, wenn er dies wohl auch, wenigstens was die Benutzung der Fahrstraße anbetrifft, in seinem eigenen Interesse tun wird. Wenn der Schiffer den Anordnungen des Rettmanns unbedingt zu folgen hätte, könnte man ihn auch nicht für den Schaden verantwortlich machen, den der Rettmann einem Dritten zufügt. Eine solche Ausnahme besteht aber nur für den Zwangslootsen. (§ 3 d. G. betr. die privatrechtliche Vers. d. Binnenschiffahrt.)

J.-Nr. 973. 13. Juni 1904.

Der Beginn der Schiffahrt ist vollständig unabhängig von der Festsetzung der Frühjahrsprämien durch die Transport-Versicherungs-Gesellschaften. Die Schiffahrt ist eröffnet, wenn nach Beendigung des Eisganges die allgemeine Ansicht der Schiffahrtsinteressenten dahin geht, daß eine erneute Eisgefahr nicht zu befürchten ist, und man dieser Überzeugung gemäß handelt. Man wird z. B. in einer Stadt wie Warschau, in der eine größere Anzahl Schiffsfahrzeuge überwintert, denjenigen Tag als Termin der Eröffnung der Schiffahrt bezeichnen müssen, an dem mehrere Kähne den Winterstand verlassen haben und sich ladebereit stellen oder abschwimmen.

Die Bestimmung in dem Frachtvertrag der Parteien: „die Ladung besteht von 70 Last Roggenkleie, jedoch nur laut Wasserstand, ist dahin zu verstehen, daß der Schiffer Anspruch hat und sich verpflichtet, 70 Last Roggenkleie zu verfrachten, wenn der Wasserstand die Einnahme dieses Quantums gestattet. Ein größeres Quantum Ware kann der Schiffer keinesfalls verlangen, da der Zusatz „laut Wasserstand" nur eine einschränkende, keine erweiternde Bedeutung besitzt.

J.-Nr. 112. 10. Februar 1904.

Der Winterhafen in Thorn ist kein ortsüblicher Löschplatz im Sinne des § 46 Abs. II des Binnenschiffahrtsgesetzes. Er ist lediglich Schutzhafen, wenn auch die Beladung und Löschung von Schiffen ausnahmsweise dort gestattet wird. In jedem einzelnen Falle ist hierzu die Erlaubnis der Königlichen Wasserbauinspektion einzuholen, und diese Erlaubnis wird nur unter der Bedingung erteilt, daß die Ab- und Anfuhr nur während des Frostwetters geschieht, für jeden Schaden, der nach Ansicht der Wasserbauinspektion an den Hafenanlagen durch die An- und Abfuhr entstehen sollte, aufzukommen und bei den Arbeiten den Anweisungen eines Beamten der Wasserbauinspektion Folge zu geben ist. Die Erlaubnis zum Löschen von Schiffen im hiesigen Winterhafen ist im Jahre 1901 zweimal, in den Jahren 1902 und 1903 je einmal und zum Beladen nur im Jahre 1901 einmal erteilt worden.

J.-Nr. 1037. 4. Juli 1904.

Mitglieder der Handelskammer im Jahre 1904.

Aus dem Stadt- und Landkreise Thorn.

Kommerzienrat **Schwartz**, Präsident († 1. 9. Durch Ersatzwahl vom 29. 11. **O. Gukſch.**)

Herm. J. Schwartz, sen., Vizepräsident.

H. Asch.

C. Berendes.

A. Born.

E. Dietrich.

J. Houtermans.

P. Laengner.

C. Matthes († 8. 8. Durch Ersatzwahl vom 29. 11. **A. Kittler**).

S. Rawitzki.

M. Roth.

D. Wolff.

Aus dem Kreise Kulm.

W. Schultze.

Dr. Henatsch.

Aus dem Kreise Briesen.

R. Bauer.

J. Meyer.

Aus dem Kreise Löbau.

C. Cohn.

C. Landshut.

Aus dem Kreise Strasburg.

E. Wagner.

C. Majewski.

Sekretär **E. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen im Jahre 1904.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:
   G. Gerson, M. Mallon, S. Rawitzki, St. Reichel und **D. Wolff.**
2. für Manufaktur-, Kurz-, Glas- und Galanteriewaren:
   Max Cohn, Adolph Leyser, Adolph Lewin, L. R. Puttkammer und **Georg Sternberg.**
3. für Kolonialwaren, Öle, Chemikalien, Spiritus und Weine:
   Hugo Claaß, Herm. Dann, Leopold Hirschfeld, Albert Land und **R. Rütz.**
4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:
   S. Wiener und **D. Wolff.**
5. für Eisen, Stahlwaren, Zement, Kohlen und Kalk:
   E Dietrich, A. Rittweger, F. Zährer.
6. für Holz:
   L. Gąsiorowski, Joh. Houtermans, H. Illgner.
7. für Ziegeln, Tonwaren und Steine:
   J. Grosser, E. Sittenfeld und **Joh. Schnibbe.**

Vereidigter Handelsmakler: **Paul Engler** (Thorn).
Vereidigte Holzmesser: **Daniel Wanzel** (Thorn) u. **Robert Hellwig** (Thorn).
Vereidigter Wäger: **Manfred Kiber** (Thorn).
Vereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse:
Fr. Preuß (Culmsee), **J. Springer** (Culmsee), **Wilh. Kauffmann** (Thorn) und **Dagobert Gerson** (Thorn).
Vereidigter Dispacheur: **Dagobert Gerson** (Thorn).

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA w Toruniu

Biblioteka Główna UMK
300045310588

Biblioteka Główna UMK
300045310588

Biblioteka Główna UMK
300045310588