

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581

1907 - 1908



Vierteljahresbericht

der

Handelstammer

zu

Thorn

für die Monate

Mai, Juni und Juli 1907.



Buchdruckerei der Thornener Ostdeutschen Zeitung S. m. b. S., Thorn.

Konfurre

Ha
sch

Bu
der
Ko
hab
ant
änd
In
zufe

2

3

4

Bericht

der Handelskammer zu Thorn

für die Monate Mai, Juni und Juli 1907.

I. Verhandlungen der Handelskammer.

1. Einrichtungen für Handel und Industrie.

KonkurrenzklauseL.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe übersandte den Handelsvertretungen unter dem 24. Mai nachstehendes Rundschreiben:

„Von verschiedenen Seiten sind neuerdings Eingaben an den Bundesrat und den Reichstag gerichtet worden, die eine Abänderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Zulässigkeit der KonkurrenzklauseL bei Handlungsgehilfen verlangen. Unter anderem haben die Kaufmannsgerichte in München und Frankfurt a. M. beantragt, in erster Linie die §§ 74, 75 des Handelsgesetzbuchs dahin zu ändern, daß die KonkurrenzklauseL schlechthin für nichtig erklärt wird. In zweiter Linie befürworten sie, die geltenden Vorschriften dahin einzuschränken, daß:

1. die KonkurrenzklauseL unwirksam ist, wenn der Gehilfe bei der Beendigung des Dienstverhältnisses nicht mehr als 3000 Mark Jahreseinkommen bezogen hat;
2. der Zeitraum, für den eine KonkurrenzklauseL vereinbart werden kann, auf ein Jahr abgekürzt wird;
3. eine Vertragsstrafe nur bis zum Betrage der Hälfte des Jahreseinkommens zulässig ist;
4. dem Prinzipal Ansprüche aus der KonkurrenzklauseL nur zustehen, wenn er nachzuweisen vermag, daß ihm durch die Verletzung des Konkurrenzverbots irgend ein Schaden entstanden ist.



Endlich soll anscheinend

5. die Konkurrenzklauseel bei Lehrlingen gänzlich ausgeschlossen werden.

Die Handelskammer

Das Kaufmannsgericht

ersuche ich, sich auf Grund der dort gemachten Erfahrungen binnen zwei Monaten darüber zu äußern, in welchem Umfange gegenwärtig Konkurrenzklauseeln den Handlungsgehilfen gegenüber üblich sind und ob sie auch bei Handlungslehrlingen vorkommen, ferner darüber, inwieweit und aus welchen Gründen die Konkurrenzverbote für notwendig erachtet werden.“

Auf Grund einer eingehenden Umfrage erwiderten wir unter dem 24. Juli:

„Euer Exzellenz berichten wir gehorsamst, daß in unserem Bezirke die Konkurrenzklauseel den Lehrlingen gegenüber überhaupt nicht vorkommt. Auch Handlungsgehilfen gegenüber wird sie nur selten angewandt, weil bei den meisten Geschäften kein Bedürfnis nach einer Beschränkung der Tätigkeit der Handlungsgehilfen nach Beendigung der Dienstzeit besteht.

Immerhin kommen auch hier Fälle vor, in denen es zweckmäßig ist, die Konkurrenzklauseel in den Dienstvertrag aufzunehmen, wenn es sich nämlich entweder um die Wahrung eines Fabrikationsgeheimnisses handelt und wenn ein Geschäft sich mit Aufwendung an Mühe und Kosten einen bestimmten Kundenkreis erworben hat. Wir können uns daher nicht dahin aussprechen, daß die Konkurrenzklauseel schlechthin für nichtig erklärt werde. Dagegen liegen keine Bedenken vor, ihre Geltung noch nach einigen Richtungen einzuschränken.

Was zunächst den Personenkreis anbetrißt, auf den sich die Konkurrenzklauseel erstreckt, so meinen wir, daß sie bei Lehrlingen gänzlich ausgeschlossen werden kann. Lehrlinge erhalten wohl durchweg keinen so tiefen Einblick in die Geschäftsverhältnisse, daß eine derartige Verabredung am Platze wäre. Dagegen erscheint es uns nicht angebracht, den Personenkreis noch weiter einzuschränken und auch diejenigen Handlungsgehilfen auszuschließen, die nicht mehr als 3000 Mark Jahreseinkommen beziehen. Auch Handlungsgehilfen mit einem geringeren Jahresgehälte können sehr wohl in den Besitz gewisser Fabrikgeheimnisse kommen und Kenntnis von den Adressen der Kundschaft erhalten.

Wohl aber kann man den Zeitraum, für den eine Konkurrenzklauseel vereinbart werden kann, auf ein Jahr abkürzen, denn wer innerhalb eines Jahres nicht in ein Konkurrenzgeschäft der in Frage kommenden Gegend eintreten darf, wird inzwischen in den allermeisten

Fällen an einem anderen Platze eintreten. Auch verändert sich in den meisten Geschäften in Jahresfrist so vieles, daß die von den ausgetretenen Handlungsgehilfen erworbene Kenntnis über die Kundschaft u. a. m. in dieser Zeit viel von ihrem Wert verloren hat.

Eine Begrenzung der Vertragsstrafe bis zum Betrage des Jahreseinkommens könnte u. E. im Interesse der Gehilfen festgesetzt werden, wenn ja auch jetzt schon der Gehilfe durch das richterliche Ermäßigungsrecht des § 343 B. G. B. einigermaßen geschützt ist. Sollten jedoch dem Prinzipal Ansprüche aus der Konkurrenzklausel nur dann zustehen, wenn er nachzuweisen vermag, daß ihm durch die Verletzung des Konkurrenzverbots irgend ein Schaden entstanden ist, so würde die Konkurrenzklausel für ihn überhaupt ohne Nutzen sein, denn ein derartiger Nachweis würde in vielen Fällen gar nicht, in den meisten Fällen aber nur äußerst schwierig zu führen sein. Ein solcher Nachweis dürfte daher keinesfalls verlangt werden."

8 Uhr-Ladenschluß.

Unter dem 26. Oktober v. Js. haben sich, wie wir in unserem Bericht für August/Oktober 1906 mitteilten, diejenigen Ladenbesitzer, für die der 8 Uhr-Ladenschluß bereits angeordnet ist, an uns mit der Bitte gewandt, bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten dahin vorstellig zu werden, daß diese Verordnung wieder aufgehoben werde. Wir konnten diesen Antrag allerdings nicht unterstützen, da uns ja gerade daran liegt, daß der 8 Uhr-Ladenschluß bald allgemein eingeführt werde, haben den Antrag jedoch dem Herrn Oberbürgermeister zur Kenntnis zugehen lassen. Wir erhielten darauf unter dem 18. Mai folgende Antwort:

„Der Handelskammer sende ich die anbei folgende Eingabe vom 26. Oktober 1906, betreffend Aufhebung des 8 Uhr-Ladenschlusses für die durch die Anordnung des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 17. Oktober 1904 betroffenen Geschäftszweige, mit dem Hinzufügen ergebenst zurück, daß vom Bureau übersehen worden war das Ersuchen um Rückgabe, daß aber der Antrag selbst meinerseits geprüft und nicht zur Berücksichtigung geeignet befunden worden ist.

Die Bewegung auf allgemeinen oder wenigstens soweit als irgend mit $\frac{2}{3}$ Mehrheit erreichbar auszuwehnenden 8 Uhr-Ladenschluß ist in den beteiligten Kreisen im Gange und dürfte in nicht zu langer Zeit zu weiterer Einführung dieser Maßregel führen, zumal auch in Arbeiterkreisen dafür Stimmung zu sein scheint und durch Einschränkung des späten Einkaufes geradezu darauf hingewirkt werden soll.

Unter solchen Umständen bei den Gewerbszweigen, bei welchen der frühere Ladenschluß bereits eingeführt ist, einen Rückschritt zur Verlängerung der Arbeitszeit zu machen, erscheint nicht geraten, und erschien mir deshalb die Zurücklegung der Vorlage bis auf weiteres angezeigt.

Was die Erweiterung des früheren Ladenschlusses anbetrifft, so nehme ich auf meine Mitteilung des Bescheides des Herrn Regierungspräsidenten vom 23. Januar d. Js. ergebenst Bezug, wonach in einem künftigen Antrage auf Grund des § 139 f. Gewerbeordnung zu unterscheiden bezw. klar zum Ausdruck zu bringen sein würde, ob die Abstimmung für den 8 Uhr-Ladenschluß nur bei allgemeiner Geltung für alle Gewerbszweige oder auch bei nur teilweiser $\frac{2}{3}$ -Mehrheit für die betreffenden einzelnen Gewerbszweige in Kraft treten soll.“

Ein solcher Antrag ist nun kürzlich von der erforderlichen Anzahl Firmen dem Herrn Regierungspräsidenten eingereicht worden.

Verkehr mit Butter und Butterschmalz.

Dem Herrn Reichskanzler haben wir unter dem 3. August folgende Eingabe unterbreitet:

„Eurer Durchlaucht haben die Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin unter dem 2. v. Mts. eine Eingabe überreicht, worin sie gegen den Antrag der Vorstände der preussischen Landwirtschaftskammern, wonach Butter und Butterschmalz zu den dem Schlachtvieh- und Fleischbeschau-gesetze unterliegenden Fetten gerechnet werden sollen, protestieren. Da auch wir ein lebhaftes Interesse daran haben, daß die für unsern Bezirk erhebliche Buttereinfuhr aus Rußland nicht erschwert oder verteuert werde, schließen wir uns diesem Protest an und bitten Ew. Durchlaucht gehorsamst, sich im Bundesrate gegen den Antrag der Landwirtschaftskammern aussprechen zu wollen.

Zwar sind wir der Meinung, daß auf Grund des Schlachtvieh- und Fleischbeschau-gesetzes der Bundesrat überhaupt nicht in der Lage ist, die Einbeziehung von Butter und Butterschmalz unter die beschau-pflichtigen Fette zu beschließen, so daß dazu, wie dies auch die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft in ihrem Gutachten vom 16. v. Mts. ausgeführt haben, ein neues Gesetz nötig sein würde. Da aber, wenn man dem Drängen der Landwirtschaftskammern nachgeben wollte, diese formale Schwierigkeit zu überwinden sein würde, so müssen wir wünschen, daß es der Bundesrat überhaupt ablehnt, die Einfuhr von Butter und Butterschmalz aus dem Auslande zu erschweren.

Für eine Untersuchung der Butter an der Grenze besteht u. E. auch nicht die geringste Veranlassung. Es ist uns niemals zu Ohren

gekommen, daß die aus Rußland bezogene Butter als gefälscht oder gesundheitschädlich bezeichnet worden ist. Wir meinen aber auch, daß der Konsum gegenüber etwaigen Verfälschungen von Butter genügend geschützt ist durch das Gesetz über den Verkehr mit Nahrungsmitteln, Genußmitteln, Gebrauchsgegenständen und durch das Gesetz über den Verkehr mit Butter, Käse, Schmalz und deren Ersatzmitteln. Eine weitere Kontrolle an der Grenze erübrigt sich um so mehr, als dadurch Verfälschungen der Butter im Inlande doch nicht ausgeschlossen wären. Zweifellos würde aber eine Untersuchung der Butter an der Grenze durch die damit verbundenen Kosten und Weiterungen die Butter verteuern und die Einfuhr zum teil überhaupt verhindern. Dadurch würde aber z. B. für unsern Bezirk dem Butter konsumierenden Publikum eine wesentliche Schädigung erwachsen, sei es, daß sie die Butter dann teurer bezahlen müßten, sei es, daß sie den Butterkonsum aufgeben und minderwertige Fette kaufen müßten. Die aus Rußland herüberkommende Butter wird nämlich hier viel und gerne gekauft, da sie um 20—30 Pfennige für das Pfund billiger ist, als die einheimische. Zu jedem Markttag kommen z. B. nach Thorn etwa 5 Zentner russische Butter, und auch die übrigen Städte unseres Bezirks werden zum teil mit russischer Butter versorgt. Es wäre doch im höchsten Grade bedauerlich, wenn diese Einfuhr erschwert oder gar verhindert werden würde, zumal da die Lebensmittelpreise infolge der erhöhten Zölle schon einen überaus hohen Stand erreicht haben.

Wir geben uns daher der Hoffnung hin, daß Ew. Durchlaucht sich gegen den Antrag der Landwirtschaftskammern aussprechen werden.“

2. Verkehrswesen.

a. Eisenbahnen.

Bezirkseisenbahnrat.

Am 27. Juni fand in Königsberg die 28. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg statt. Wir wurden dabei durch unseren Vorsitzenden vertreten, der folgende Anträge eingebracht hatte:

1. Späterlegung des Zuges 24 Thorn—Schneidemühl—Berlin.

Begründung: Der Zug D 52 trifft in Thorn um 11²⁰ ein, während Zug 24 Thorn bereits 11⁰⁰ verläßt. Diejenigen mit dem D-Zug ankommenden Passagiere, die nach Bromberg—Schneidemühl fahren wollen, müssen daher jetzt bis zum Zuge D 22, der 5¹⁵ von Thorn abgeht, warten.

Da der Zug 24 bis Berlin durchgeht und in Schneidemühl keinen Anschluß aus der Richtung Dirschau erwartet, so könnte er ohne Bedenken etwa 30 Minuten später gelegt werden.

2. Beschleunigung des Zuges 406 Schönsee—Bromberg zur Herbeiführung des Anschlusses an den Zug 26, der Bromberg 6²² abends verläßt.

Begründung: Durch den Zug 26 Thorn—Berlin ist eine recht gute Abendverbindung mit Berlin geschaffen worden. Der Zug 406 der Strecke Schönsee—Culmsee—Bromberg kommt jedoch erst 6⁵⁵ in Bromberg an, so daß die Anwohner der genannten Strecke den Zug 410, der 1¹⁰ in Schönsee abgeht und 3⁰⁰ in Bromberg eintrifft, benutzen müssen, um überhaupt Anschluß an Zug 26 zu erhalten. Durch früheren Abgang des Zuges 406 in Schönsee, Verkürzung des Aufenthaltes in Culmsee und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit würde es möglich sein, den Zug 406 noch vor Abgang des Zuges 26 in Bromberg eintreffen zu lassen. Der Zug 508 Marienwerder—Thorn müßte natürlich dann ebenfalls etwas früher in Culmsee ankommen, damit der Anschluß nach Bromberg—Anislaw erhalten bliebe.

3. Späterlegung des Zuges 30 Korschchen—Königsberg, damit die mit dem Zuge D 51 ankommenden Passagiere noch Anschluß nach Königsberg i. Pr. erhalten.

Begründung: Der Zug D 51 Thorn—Insterburg trifft in Korschchen 9²¹ ein, und diejenigen Passagiere, die nach Königsberg fahren wollen, können jetzt hierzu erst den Zug 604, der von Korschchen 11⁵² abgeht, benutzen, da Zug 30 Korschchen bereits 8⁵⁴ verläßt. Dieser Zug könnte ohne Schaden eine halbe Stunde später von Korschchen abgelassen werden, da er ein reiner Lokalzug ist und in Königsberg keinerlei Anschlüsse in der Richtung Danzig oder Insterburg durch die Späterlegung versäumen würde.

Ferner brachte unser Vertreter noch in Gemeinschaft mit den Herren Brauereibesitzer Bauer in Briesen und Kaufmann Friedländer in Posen nachstehenden Antrag ein:

4. Halten des zwischen Berlin und Insterburg verkehrenden Schnellzugpaares D 51, 52 auf der Station Briesen Wstpr.

Begründung: Die Stadt Briesen hat s. Z. unter eingehender Begründung das Halten des auf der Strecke Insterburg—Berlin verkehrenden D-Zugpaares erbeten, ist aber mit dem Bemerkten abschlägig beschieden worden, daß damit das sogen. D-Zugprinzip, wonach D-Züge an kleinen Stationen, die nicht gleichzeitig Kreuzungs- oder Übergangsstationen sind, nicht halten dürfen, durchbrochen werden würde.

Obgleich nun D-Züge schon jetzt an Stationen, die nicht größer sind als Briesen und auch keine Kreuzungs- und Übergangspunkte sind, halten, wie z. B. in Ezerst und Schwiebus, und somit, wenn ein solches Prinzip überhaupt besteht, daselbe schon durchbrochen ist, ist für die Stadt Briesen dieses Prinzip bedauerlicherweise aufrechterhalten worden.

Neue Hoffnung schöpfte Briesen, als kurz nachdem Allenstein Regierungshauptstadt geworden war, das neue Schnellzugpaar 51, 52 Insterburg—Berlin eingelegt wurde. Jedoch auch diese Züge ließ man nicht in Briesen halten. Es wäre nun für die aufstrebende Kreisstadt Briesen von großer Wichtigkeit, wenn wenigstens dieses neue Schnellzugpaar in Briesen hielte, indem damit eine neue und sehr wertvolle Verbindung nach dem Osten und Westen eröffnet würde. Wir möchten nur auf einen Punkt von den vielen in Betracht kommenden aufmerksam machen, nämlich auf die Verbindung mit Rastenburg, zu dessen Märkten viele Briesener fahren. Diese benutzen, wenn sie nicht schon früher fahren, den morgens um 7²⁷ abgehenden Zug über Korschen und treffen um 12¹⁸ in Rastenburg ein. Wenn sie nun ihre Geschäfte nicht so zeitig abzuwickeln vermögen, um den 3⁵⁷ von Rastenburg abgehenden Zug zur Rückfahrt benutzen zu können, so daß sie dann um 9²⁷ in Briesen wieder eintreffen können, dann sind sie gezwungen, den um 7¹⁰ von Rastenburg abgehenden Zug zu benutzen, haben langen Aufenthalt in Korschen und Allenstein und treffen erst um 3²⁸ auf Hauptbahnhof Briesen ein, von wo es noch mindestens 30—40 Minuten dauert, bis man mit der elektrischen Straßenbahn zur Stadt kommt, so daß die Nacht dann eigentlich vorüber und an Schlaf nicht mehr zu denken ist. Wie anders dagegen wäre es, wenn der um 7⁵⁵ von Korschen abgehende Zug 52 in Briesen halten würde. Man könnte auch um 7¹⁰ von Rastenburg abfahren und würde dann aber, statt mit unleidlichem Aufenthalt in Korschen und noch unleidlicherem mit Zugwechsel verbundenen Aufenthalt in Allenstein, bequem und angenehm bereits um ca. 11⁰⁰ abends (statt 4⁰⁰ morgens) in Briesen sein können.

Zum Antrag 1 führte der Vertreter der Eisenbahnverwaltung aus, daß die Kgl. Eisenbahndirektion Bromberg dem Antrage sympathisch gegenüberstehe und nicht abgeneigt sei, seine Genehmigung bei dem Herrn Minister zu befürworten. Allerdings werde dann Schneidemühl der Übergang von Zug 24 auf D-Zug 4 und damit in Kreuz der Übergang auf Zug 703 nach Posen verloren gehen. Der Antrag wurde mit 15 gegen 13 Stimmen abgelehnt. Auch Antrag 2 wurde abgelehnt, nachdem der Vertreter der Eisenbahnverwaltung darauf hin-

gewiesen hatte, daß der Zug 406 in Bromberg nicht früher angebracht werden könne, ohne wichtige Anschlüsse in Schönsee und Kulmsee zu verlieren. Den Antrag zog unser Vertreter zurück, da er sich überzeugt hatte, daß durch die Verlegung des Zuges die Anwohner der Strecke Lyck—Rastenburg—Korschen schwer benachteiligt werden würden. Der Antrag, die D-Züge 51 und 52 in Briesen halten zu lassen, wurde abgelehnt.

**Späterlegung des Zuges 24
Thorn—Schneidemühl—Berlin.**

Den in der Bezirkseisenbahnratssitzung abgelehnten Antrag 1 haben wir unter dem 8. August bei der Kgl. Eisenbahndirektion wieder eingebracht, indem wir ausführten:

„In der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats hat unser Vertreter beantragt, daß der Zug 24 Alexandrowo—Schneidemühl—Berlin von Thorn etwa 30 Minuten später abgelassen werde, damit die mit dem D-Zug 52 in Thorn ankommenden Passagiere, die in der Richtung Bromberg weiterreisen wollen, den Zug 24 noch benutzen können. In der Begründung wurde noch ausgeführt, daß diese Verlegung ohne Bedenken vorgenommen werden könne, da der Zug 24 bis Berlin durchgehe und in Schneidemühl keinen Anschluß aus der Richtung Dirschau erwarte.

Dieser Antrag ist leider abgelehnt worden, weil geltend gemacht wurde, daß durch die Späterlegung in Schneidemühl der Übergang von Zug 24 auf den D-Zug 4 und damit in Kreuz der Übergang auf Zug 703 nach Posen verloren gehe. Dies würde sich allerdings nur dadurch vermeiden lassen, daß auch Zug 24 in Kreuz anhalten und der Zug 703 einige Minuten später gelegt werden würde. Wir meinen aber, daß das Bedürfnis nach dieser Verbindung nicht besonders groß ist, da man doch von Bromberg aus mit den Zügen 382/D 52 eine viel bessere Nachtverbindung mit Posen hat und durch die Verlegung daher nur die Stationen Rafel, Neßthal, Weißenhöhe und Friedheim geschädigt werden würden, was gegen den Vorteil, den die Möglichkeit des Übergangs von D 52 auf Zug 24 in Thorn bieten würde, sicherlich nicht ins Gewicht fällt. Da der Vertreter der Eisenbahnverwaltung, Herr Oberbaurat Janßen, in der Sitzung ausgeführt hat, daß die königliche Eisenbahndirektion Bromberg dem Antrage sympathisch gegenüberstehe und nicht abgeneigt sei, seine Genehmigung bei dem Herrn Minister zu befürworten, so bitten wir ganz ergebenst, daß die königliche Eisenbahndirektion sich den Antrag trotz der ablehnenden Haltung des Bezirkseisenbahnrats zu eigen machen möge.

Daß man auch in Bromberg den Vorteil der Verlegung höher schätzt, als die Nachtverbindung Bromberg—Kreuz—Posen, geht ja aus dem der Königlichen Eisenbahndirektion vorliegenden Antrag der Handelskammer zu Bromberg vom 27. Juli hervor.

Einlegung eines Personenzugs Thorn—Bromberg.

Die Handelskammer zu Bromberg hat ferner bei der Kgl. Eisenbahndirektion unter dem 23. Juli die Einlegung eines Personenzugs Thorn—Bromberg, ab Thorn gegen 8²⁰ vormittags, beantragt. Wenn dieser Zug auch in erster Linie den Verkehr zwischen Bromberg und Schulitz zu fördern geeignet wäre, so würde ein solcher Zug doch auch für uns von Vorteil sein. Wir möchten jedoch bitten, den Zug, der jetzt kurz nach 8 Uhr von Thorn leer nach Bromberg zurückgeht, erst gegen 9 Uhr von hier abzulassen, damit er nicht zu dicht hinter den Zug 242 setzt.“

Beseitigung der Schnellzugszuschläge.

Unter dem 5. August wandten wir uns in folgender Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten :

Eure Exzellenz hat die Handelskammer zu Brandenburg a. S. unter dem 16. v. Mts. um Beseitigung der Schnellzugszuschläge gebeten. Durchaus zutreffend sind in dieser Eingabe die Verkehrser schwerungen geschildert, die die Erhebung der Schnellzugszuschläge hervorgerufen hat. Trotz des guten Zweckes, den die Schnellzugszuschläge haben, nämlich die durchgehenden Züge möglichst vom Lokalverkehr zu entlasten, müssen wir uns doch dem Antrage der Brandenburger Kammer anschließen, wenn es nicht möglich sein sollte, die Erhebung der Zuschläge in einer für das Publikum bequemerem Art vorzunehmen.

Will jedoch die Eisenbahnverwaltung durchaus nicht auf diese Vorschläge verzichten, so bitten wir Ew. Exzellenz gehorsamst, doch einige Erleichterungen anordnen zu wollen. Eine große Belästigung ist es jedenfalls, daß jemand, der eine durchgehende Fahrkarte besitzt, beim Uebergang von einem Eilzug auf einen Schnellzug eine Zuschlagskarte am Schalter nachzulösen hat. Die Zuschlagskarten müßten, damit diese Unbequemlichkeit vermieden wird, bei dem Zugpersonal des Schnellzuges gelöst werden können. Um dies aber ohne Schwierigkeit durchzuführen, wäre es erforderlich, daß nur für D-Züge Zuschläge erhoben werden, weil ja in diesen Zügen jetzt schon das Zugpersonal Platzkarten an die Passagiere abgibt, bei welcher Gelegenheit doch auch die Zuschlagskarten verkauft werden könnten. Wir glauben, daß diesem Wunsche

um so eher stattgegeben werden kann, als ja nach Zeitungsnachrichten bei der Eisenbahn die Absicht besteht, alle Schnellzüge allmählich mit D-Wagen auszurüsten.

Wir wünschen jedoch nicht, daß der Schnellzugzuschlag ausschließlich mit besonderen Zuschlagkarten erhoben werde, sondern halten es für richtig, daß an den Schaltern auch Fahrkarten zu haben sind, bei denen der Zuschlag bereits eingerechnet ist, weil sonst bei Benutzung mehrerer Schnellzüge, für die durchgehende Fahrkarten zu haben sind, häufig ein höherer Schnellzugzuschlag als bisher zur Erhebung kommen würde.

Gepäckausweiskarten.

Unter dem 12. Juli schreibt uns die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Die in Ihrem Schreiben vom 16. August 1906 J.-Nr. 1971 angeregte Einrichtung der Gepäckausweiskarten, von deren Einführung auf den Bahnhöfen Thorn-Hauptbahnhof und Thorn-Stadt wir Ihnen mit Schreiben vom 20. 12. 06. 19. B. 9/210 Mitteilung machten, ist trotz mehrfacher Bekanntgabe an das Publikum durch die Thorer Zeitungen und Aushang an den Schaltern nur in einem Falle benutzt worden.

Wir ersuchen ergebenst, in Interessentenkreisen nochmals auf diese Einrichtung empfehlend hinzuweisen. Sollte hiervon weiter kein Gebrauch gemacht werden, so sehen wir uns veranlaßt, sie wieder aufzuheben.“

Wir haben daraufhin sofort nochmals in den hiesigen Zeitungen auf die bestehende Einrichtung hinweisen lassen und gleichzeitig allen denjenigen Firmen, bei denen wir ein Interesse voraussehen konnten, folgendes Rundschreiben zugehen lassen:

Die auf Wunsch hiesiger kaufmännischer Kreise von uns beantragte und daraufhin im Dezember v. J. durch die Königl. Eisenbahndirektion zu Bromberg auf den Bahnhöfen Thorn-Hauptbahnhof und Thorn-Stadt getroffene Einrichtung zur Hinterlegung von Gegenständen durch Mittelspersonen ist bisher leider in so geringem Umfange benutzt worden, daß sich, falls hierin keine Aenderung eintritt, die Eisenbahnverwaltung genötigt sehen wird, sie wieder aufzuheben. Da dies im Interesse unseres Geschäftsverkehrs bedauerlich wäre, weisen wir nochmals auf den Nutzen der Institution hin und empfehlen, mehr als bisher davon Gebrauch zu machen.

Durch die Gepäckausweiskarten wird die Möglichkeit geboten, Gegenstände, die in bestimmten Geschäften Thorns eingekauft sind, durch

Angestellte des Geschäfts bei der Gepäckaufbewahrungsstelle des Bahnhofes zur Abholung durch den Eigentümer hinterlegen zu lassen. Dem Käufer wird zu diesem Zweck ein Hinterlegungsschein ausgestellt, gegen dessen Uebergabe er die Gegenstände an der Aufbewahrungsstelle des Bahnhofes entgegennehmen kann.

Zu Ihrer weiteren Orientierung fügen wir einen Hinterlegungsschein bei und bemerken, daß diese Scheine im Block von 100 Stück an den Stationskassen Thorn-Hauptbahnhof und Thorn-Stadt zum Preise von 50 Pfg. zu kaufen sind.

Rangiergebühr auf der Uferbahn.

Der Magistrat zu Thorn hatte Anfang Mai folgendes Schreiben an die Bromberger Eisenbahndirektion gerichtet:

„Auf der hiesigen städtischen Uferbahn wird seit dem Bestehen derselben von der Stadt für Benutzung der Bahnanlagen und die Ausführung des Rangierbetriebes für jeden Waggon eine Gebühr von 1 Mark erhoben. Von dieser Gebühr erhält auf Grund eines im Jahre 1900 abgeschlossenen Vertrages der Unternehmer des Rangierbetriebes 70 Pfg., während nur 30 Pfg. der Stadt zufließen. Der jetzige Unternehmer hat nun den bestehenden Vertrag zum 1. Juli d. Js. gekündigt, weil durch die genannte Vergütung die Kosten des Rangierbetriebes nicht mehr gedeckt würden, und verlangt fernerhin Vergütung von 1 Mark für den Eisenbahnwaggon. Er begründet diese Forderung mit der inzwischen eingetretenen Erhöhung der Löhne und Futterpreise, sowie damit, daß an Stelle der früher fast ausschließlich bewegten 10 000 kg-Waggons jetzt zum größeren Teil 15 000 — 30 000 kg-Waggons zu bewegen seien, daß diese erheblich mehr Pferdekraft erforderlich machen und daß auch durch die Neuanlagen der Bahn und die gesteigerten Anforderungen der Betriebsinspektion bezüglich des Rangierbetriebes dieser wesentlich für ihn erschwert sei. Wir müssen diese Begründung als zutreffend anerkennen. Der Rangierbetrieb erfordert ständig 2, während der längsten Zeit des Jahres 3 und zu Zeiten des besonders starken Verkehrs 4 Gespanne. Rechnet man die Kosten eines solchen Gespannes auch nur auf 2500 Mark jährlich, so erfordert dies einen Kostenaufwand von durchschnittlich 3 mal 2500 gleich 7500 Mark, zu denen noch die Aufwendung des Gehalts für eine den Rangierbetrieb im ganzen leitende und beaufsichtigende Arbeitskraft kommt.

Diese Kosten werden also bei einem Verkehr von 8000 bis 9000 Waggons durch eine Vergütung von 70 Pfg. nicht mehr, und bei einer

Vergütung von 1 Mark gerade noch gedeckt. Es erscheint danach ausgeschlossen, daß wir bei einer etwaigen Ausschreibung des Rangierbetriebes, für welche sich nach den örtlichen Verhältnissen auch kaum Mitbewerber neben dem jetzigen Unternehmer finden dürften, ein uns günstigeres Angebot erzielen.

Andererseits decken die 30 Pfennig, welche die Stadt bisher als einzige Gebühr von den Waggonempfängern bezieht, auch jetzt nicht annähernd die der Stadt für die Uferbahnanlagen entstehenden Unterkosten. Für Unterhaltung, Reinigung und Beleuchtung der Gleisanlagen werden ca. 1500 Mark jährlich ausgegeben, während die Verzinsung des für ihren Ausbau verwendeten Kapitals etwa 5000 Mark erfordert.

Es ist daher ausgeschlossen, daß die Stadt die ihr bisher zufließenden Gebühren noch verringern oder gar fortfallen läßt.

Um nun der Stadt eine ihre Ausgaben möglichst deckende Einnahme zu erzielen, ohne dabei die Waggonempfänger schlechter als bei Festsetzung der Gebühr von 1 Mark zu stellen, haben wir in Aussicht genommen, die Rangiergebühr von 1 Mark bei Waggons mit 10000 kg Belastung zu belassen, sie aber bei 15000 kg auf 1,50 Mark und bei 20000 kg auf etwa 2 Mark zu erhöhen.

Die Königliche Eisenbahndirektion ersuchen wir nun sehr ergebenst um gefällige Mitteilung, ob dieselbe zur Genehmigung dieser Änderung bereit ist, sowie ob die hiesige Stationsverwaltung uns etwa 2- oder 4 wöchentlich eine Zusammenstellung der übergebenen bezw. abgeholtten Waggons unter Angabe ihrer Belastung geben und auch, wie bisher, diese Gebühren für uns mit den fiskalischen Frachtsätzen erheben und an uns abführen könnte.

Erwünscht wäre es uns auch, wenn uns eine solche Zusammenstellung für die Jahre 1905 und 1906 gegeben werden könnte, um für uns einen Überblick über die zu erwartenden Einnahmen zu gewinnen.

Da, wie schon angeführt, der bestehende Vertrag mit dem Uferbahnunternehmer zum 1. Juli gekündigt ist, bitten wir um recht schnelle Behandlung der Angelegenheit."

Daraufhin hatte sich die Eisenbahndirektion grundsätzlich bereit erklärt, dem Wunsche des Magistrats zu entsprechen, jedoch schlug sie aus Zweckmäßigkeitsgründen vor, die Gebühr durchgehend um 10 Pfg. für jeden Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht zu erhöhen. Der Magistrat hatte darauf unter dem 21. Juni erwidert:

„Die bisher der Stadt aus dem Uferbahnbetriebe zufließende Rangiergebühr von 30 Pfg. pro Wagen stellt sich jährlich auf ca. 3000 Mark und deckt damit die der Stadt für die Uferbahn entstehenden laufenden Kosten für Unterhaltung, Reinigung, Bewachung der Gleise und für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nur zu einem kleinen Teil, es muß daher von vornherein als ausgeschlossen angesehen werden, daß bei einer Neufestsetzung der städtischen Rangiergebühr diese unzureichende Einnahme noch verkürzt wird. Da nun die dem Unternehmer zu zahlende Rangiergebühr unvermeidlich um mindestens 25 Pfg. pro Wagen erhöht werden muß, so würde die dortsieits vorgeschlagene Erhöhung der Rangiergebühr um 10 Pfg. pro Wagen nicht ausreichend sein. Die Stadt würde dann statt bisher 30 Pfg. nur noch 15 Pfg. pro Wagen, d. h. jährlich statt ca. 3000 Mark nur noch 1500 Mark erhalten.

Auch die von uns in Aussicht genommene Erhöhung nur für die schwerer beladenen Wagen um 50 Pfg. bzw. 1 Mark würde für die Stadt nach den angegebenen Daten eine Reineinnahme für das Jahr 1905 von 1968 Mark und für das Jahr 1906 von 1529 Mark ergeben haben und also ebenfalls unzureichend sein.

Nach den gesteigerten allgemeinen Preisverhältnissen würde, wie dies auch seitens der hiesigen Handelskammer bei einer bezüglichen Besprechung angenommen ist, eine Rangiergebühr von 1,20 Mark für den 10 000 kg-Wagen, d. h. 6 Pfg. pro 50 kg, die Wageninteressenten nicht zu sehr belasten. Wir halten es demgemäß, um eine in allen Fällen gleichmäßige Gebührenordnung zu erreichen, grundsätzlich für richtig, daß die Rangiergebühr nach der Schwere der Wagen berechnet und also mit 6 Pfg. pro 50 kg erhoben wird. Diese Art der Erhebung würde aber nur dann möglich sein, wenn die hiesige Eisenbahnstation sich bereit erklärt, auf Grund der Eintragungen in den Frachtbriefen die zu zahlende Gebühr für jeden Wagen nach dem Gewichte festzustellen und für uns zu erheben, auch uns monatlich eine Zusammenstellung der erhobenen Gebühren zugehen zu lassen. Sollte das nicht angängig sein, so könnte die Rangiergebühr nur in der bisherigen Weise gleichmäßig für alle Wagen ohne Berücksichtigung ihrer Belastung erhoben werden, würde aber aus den oben angeführten Gründen von 1 Mark auf 1,25 Mark erhöht werden müssen.“

Die Eisenbahndirektion übersandte uns diesen Schriftwechsel zur Kenntnisnahme, und wir äußerten uns dazu unter dem 27. Juni wie folgt:

„Die Forderung des Unternehmers, die ihm zustehende Gebühr zu erhöhen, halten wir für gerechtfertigt. Wir können uns aber auch den von dem Magistrat zu Thorn vorgetragene Gründe, daß eine Ermäßigung des der Stadt jetzt zufließenden Anteils angesichts der großen Unkosten, die der Stadt aus der Unterhaltung der Uferbahn erwachsen, nicht angängig sei, nicht verschließen. Der Verkehr wird sich daher damit abfinden müssen, daß die Rangiergebühr auf der Uferbahn erhöht wird.

Da das Rangieren der schwereren Wagen zweifellos größere Arbeit und Kosten verursacht, so möchten wir in erster Linie den Vorschlag des Magistrats befürworten, für je 50 kg 6 Pfg., mindestens aber 1,20 Mark für jeden Waggon an Rangiergebühr zu erheben. Nur wenn diese Erhebungsart allzu große Schwierigkeiten verursachen würde, könnten wir uns damit einverstanden erklären, daß durchweg für jeden Waggon 1,25 Mark zu zahlen wären.“

Fracht für Kleie.

Der Deutsche Handelstag übersandte Ende Juni seinen Mitgliedern folgendes Rundschreiben:

„Die Eisenbahndirektion Kattowitz übermittelte am 14. Juni folgende Umfrage:

Der Unterausschuß der ständigen Tariffkommission zur Vorberatung des Antrages auf Änderung der Position „Kleie“ des Spezialtarifs III hat beschlossen, der ständigen Tariffkommission zu empfehlen, diese Position bezüglich der Abfallprodukte aus der Vermahlung von Weizen und Roggen, wie folgt, zu fassen:

„Kleie, folgende: Weizen- und Roggenkleie, Abfallprodukte aus der Mühlenfabrikation des Weizens und Roggens, überwiegend aus Schalen- und Hülsenteilen bestehend, wenn sie in der Trockensubstanz einen Reinaschegehalt von wenigstens 4,1% haben.“

Es kommt in Frage, der Tarifposition auch für die bei der Vermahlung von Gerste und Hafer fallenden Abfallprodukte eine entsprechende oder ähnliche Fassung zu geben.

Diejenigen Handelskammern, in deren Bezirk ein Interesse an der vorliegenden Tarifierungsfrage besteht, werden um gutachtliche Äußerung hierzu ersucht. Dieselben wollen sich insbesondere darüber äußern, welcher Prozentsatz an Aschegehalt der Trockensubstanz bei den Mühlenprodukten der beiden letztgenannten Getreidearten geeignet erscheint, das Unterscheidungsmerkmal zu bilden zwischen den geringwertigen nach Spezialtarif III zu tarifierenden Abfallprodukten und den höher-

wertigen Mühlenfabrikaten, denen eine gleich günstige Tarifierung nicht zu gewähren ist.

Die Gutachten ersuchen wir bis Ende Juli dieses Jahres der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz einzusenden."

Die Handelskammer zu Posen schlug vor, daß dieses Gutachten von ihr im Namen des Verbandes den amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens erstattet werde. Wir erklärten uns damit einverstanden und äußerten uns der Posener Kammer gegenüber zur Sache selbst wie folgt:

"Im Anschluß an unser Schreiben vom 12. d. Mts. übersenden wir Ihnen nachstehend ergebenst unser Gutachten zu dem Vorschlage des Unterausschusses der ständigen Tariftkommission über die Änderung der Position „Kleie“ des Spezialtarifs III:

Trotzdem die Unterscheidung zwischen Mehl und Kleie auch für den Nichtfachmann bei bloßer Besichtigung leicht ist und Mischungen von Kleie und Mehl, wenigstens hier im Osten und Westen, nirgends üblich sind, bemühen sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen schon seit langer Zeit, ein brauchbares Unterscheidungsmerkmal zwischen Mehl und Kleie zu finden.

Nachdem die verschiedenen Vorschläge, Mehl von Kleie zu unterscheiden nach der Feinheit der Mahlung, nach dem Volumengewicht, nach dem Ausbeuteverhältnis oder nach dem durch das Siebverfahren ermittelten Mehlgehalt, sich als nicht brauchbar erwiesen haben, soll nun die Höhe des Aschegehalts das Unterscheidungsmerkmal bilden. Der Vorschlag hat auf den ersten Anblick etwas für sich, da der Aschegehalt jedenfalls einwandfrei festgestellt werden kann und die Zollverwaltung bereits von diesem Verfahren Gebrauch macht.

Ehe wir auf eine Kritik des Verfahrens eingehen, möchten wir noch darauf hinweisen, daß nach dem Vorschlag des Untersuchungsausschusses der ständigen Tariftkommission nur solche Abfallprodukte aus der Mühlenfabrikation des Weizens und Roggens als Kleie gelten sollen, die überwiegend aus Schalen und Hülfenteilen bestehen. Danach würde die Grieskleie, die doch entschieden zu den Kleien zu rechnen ist, als Mehl verfrachtet werden, auch wenn sie einen Aschegehalt von 4,1% haben würde. Die fragliche Bestimmung dürfte daher nicht in den Tarif aufgenommen werden.

Was nun die Forderung eines Aschegehalts von mindestens 4,1% betrifft, so ist es zwar richtig, daß der größte Teil der Kleien einen solchen Aschegehalt besitzt. Es gibt aber auch viele Kleien mit geringerem Aschegehalt und auch Mehle mit höherem Aschegehalt als

4,1%. Die Höhe des Aschegehalts bildet daher kein taugliches Unterscheidungsmerkmal.

Bei der Auflieferung könnte ferner die Kleie nur auf das äußere Aussehen hin beanstandet werden. Dies ist aber insofern mißlich, als das mehr oder weniger helle Aussehen der Kleie keineswegs immer einem größeren oder geringeren Aschegehalt entspricht. Infolgedessen ist die Prüfung seitens der Bahnbeamten an der Hand von Typen gar nicht möglich. Es werden daher vielfach Kleien beanstandet werden, die bei der Prüfung des Aschegehalts den Anforderungen entsprechen. In vielen Fällen wird aber auch ein niedrigerer Aschegehalt als 4,1% noch kein Beweis dafür sein, daß die beanstandete Ware keine Kleie ist.

Wenn also trotz aller Bedenken das von dem Unterausschuß beantragte Verfahren eingeführt werden sollte, so müßte jedenfalls die beanstandete Kleie nach ihrer Denaturierung nach Spezialtarif III verfrachtet werden.

Die Ermittlung des Aschegehalts ist ferner auch nicht so einfach, daß sie von jedem Eisenbahnbeamten ohne weiteres vorgenommen werden könnte, vielmehr kann dies einzig und allein nur in chemischen Laboratorien geschehen. Der Verkehr könnte es nun nicht dulden, daß, wie dies jetzt bei der Zollverwaltung geschieht, die Proben nach der Versuchsanstalt der deutschen Müller geschickt würden, denn dabei würde jede Untersuchung 8—14 Tage in Anspruch nehmen. Die Eisenbahn wäre daher gezwungen, auf allen größeren Stationen chemische Laboratorien einzurichten, in denen die Untersuchungen unter möglichst geringem Zeitverlust vorgenommen werden könnten. Für diejenigen Wagen, die mit Unrecht beanstandet worden wären, könnte die Bahn selbstverständlich auch kein Standgeld erheben.

Für die aus dem Auslande kommende Kleie würde ja, wie bereits erwähnt, die Ermittlung des Aschegehalts nichts Neues bedeuten. Das Verfahren wird seitens der Zollverwaltung äußerst rigoros gehandhabt, und man protestiert vielfach nicht gegen die Beanstandungen und läßt die Ware denaturieren, um den mit der Untersuchung verbundenen Zeitverlust zu vermeiden. Wenn nun von der Eisenbahnverwaltung die Aschegehaltsprüfung wirklich eingeführt werden sollte, so müßte jedenfalls diejenige Kleie, die, denaturiert oder undenaturiert, zollfrei eingelassen worden ist, ohne nochmalige Prüfung von der Bahn als Kleie anerkannt und nach Spezialtarif III verfrachtet werden. Dies würde allerdings nur möglich sein bei denjenigen Sendungen, die sofort weitergehen. Bei der entweder an der Grenzstation oder im Innern

eingelagerten Kleie, die später weiterverfrachtet werden soll, würde freilich die Bahn, wenn ihr nicht die Identität nachgewiesen würde, eine erneute Prüfung vornehmen, so daß also auch für den Handel mit ausländischer Kleie Schwierigkeiten und Weiterungen entstehen würden.

Bei den inländischen Kleien müßte ja durchgehends eine Prüfung vorgenommen werden. Unsere Mühlen würden sich, um Beanstandungen zu vermeiden, veranlaßt sehen, möglichst alles Mehl aus dem Getreide zu ziehen, während doch den Landwirten daran gelegen ist, recht mehreiche Kleien zu erhalten. Wenn mehreiche Kleien verlangt werden, so muß dann der Versender damit rechnen, daß sie nach Spezialtarif I verfrachtet oder denaturiert werden müssen. In beiden Fällen erwachsen Kosten, und die Kleiepreise müssen dementsprechend erhöht werden. Der Landwirt bekommt daher entweder die guten Kleien teurer, oder bekommt schlechtere, weniger mehreiche Kleie.

Aus alledem geht hervor, daß das Kleiegeschäft bedeutend erschwert werden würde, was sich schließlich im Preise der Ware geltend machen muß. Es werden daher die Landwirte die am meisten Geschädigten sein. Wir halten es deshalb für zweckmäßig, daß sich der Verband an die Landwirtschaftskammern in Posen und Danzig wende und diese veranlasse, ebenfalls gegen das beantragte Verfahren Front zu machen.“

b. Wasserstraßen.

Ufergeld.

Der Magistrat zu Thorn schrieb uns unter dem 14. Juni:

„Der Herr Oberpräsident, dem wir eine Zusammenstellung unserer Einnahmen und Ausgaben für die Benutzung und Unterhaltung des Weichselufers eingereicht hatten, hat Auskunft darüber erfordern, weshalb bei dem ungünstigen Abschluß dieser Zusammenstellung (Einnahme 5376 Mark gegen 10453 Mark Ausgabe) die Stadt nicht eine Erhöhung des seit dem Jahre 1887 bestehenden Ufergeldtarifs (Anlandegebühren) vorgenommen habe. Wir haben von einer solchen Erhöhung bisher abgesehen, weil wir der Schifffahrt und dem Schifffahrtsgewerbe nach dem unseres Wissens nicht sehr günstigen Stande seiner Erwerbsverhältnisse nicht erhöhte Lasten auflegen wollten. Die Handelskammer ersuchen wir nun um gefällige möglichst schleunige Auskunft ergebenst, ob unsere Erwägung auch jetzt noch zutrifft und dem Schifffahrtsgewerbe eine erhöhte Belastung durch höheres Ufergeld nicht ohne Bedenken auferlegt werden kann.“



Wir erwiderten darauf unter dem 15. Juni:

„Dem Magistrat erwidern wir ergebenst, daß die hier erhobenen Ufergelder nach Gesetz und Handelsgebrauch nicht von den Schiffen, sondern von den Ladungsbeteiligten getragen werden, so daß von einer Erhöhung der Sätze zunächst der Handel und nur indirekt die Schifffahrt getroffen werden würde. Ohne nähere Ermittlungen sind wir jedoch nicht in der Lage, uns darüber zu äußern, ob und in welchem Umfang der Wechselverkehr eine Erhöhung der Ufergelder ohne Schädigung ertragen könnte. Diese Ermittlungen sollen jedoch so schnell wie möglich vorgenommen werden, und wir bitten daher, einen Beschluß über eine Änderung des Tarifs noch kurze Zeit auszusetzen.“

Wir wollen übrigens nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß bei der ungenügenden Länge unserer Uferbefestigungen das bestehende Ufergeld für diejenigen Rähne, die, wie dies häufig vorkommt, über mehrere Rähne hinweg ein- und ausladen müssen, hoch genug erscheint. Ein erheblicher Teil des Uferbollwerks wird dazu noch ständig für fiskalische Zwecke, nämlich der Bornahme der Verzollung, in Anspruch genommen, und es kann daher auch verlangt werden, daß der Staat zu den Kosten der beabsichtigten Erweiterung der Uferbefestigungen beitrage.“

Unter dem 10. Juli schrieben wir dann noch:

„Im Anschluß an unser Schreiben vom 19. v. Mts. teilen wir dem Magistrat ergebenst mit, daß wir nach Prüfung der Tarife einiger benachbarter Städte zu der Überzeugung gekommen sind, daß die hier erhobenen Ufergelder wohl etwas erhöht werden können. Bei den Nummern 5—8 des Tarifs wäre allerdings eine Erhöhung nicht am Platze, dagegen könnte man bei den unter 1—4 verzeichneten Fahrzeugen einen Zuschlag erheben, wenn sie länger als einen Tag am Ufer stehen. Bei einem solchen Zuschlag würde man sich mehr als bisher mit der Ausladung beeilen, was bei dem beschränkten Raum nur von Vorteil für den Verkehr sein würde. Wir gestatten uns daher, den Vorschlag zu machen, daß bei den unter Ziffer 1—4 des Tarifs bezeichneten Fahrzeugen die jetzt bestehenden Sätze für den ersten Tag erhoben werden und daß für jeden folgenden Tag ein Zuschlag von 25% zur Erhebung komme. Die Erhebung dieser Sätze dürfte allerdings erst von dem Tage an geschehen, an dem die hier ankommenden Fahrzeuge einen Platz erhalten haben, an dem sie auch wirklich laden oder löschen können.“

Da die meisten Fahrzeuge mehrere Tage hier liegen, so würden durch den Zuschlag die Einnahmen an Ufergeld nahezu verdoppelt werden.“

c. Postwesen.

Briefumschläge mit durchscheinender Adresse.

Auf unsere Eingabe vom 30. März übersandte uns der Herr Staatssekretär des Reichspostamts nachstehende Abschrift eines in gleicher Angelegenheit der Handelskammer in Elberfeld erteilten Bescheides:

„Nach den angestellten Ermittlungen liegt ein allgemeines Bedürfnis zur Verwendung von Briefumschlägen mit durchscheinenden Aufschriften nicht vor, wie auch daraus hervorgeht, daß ein Teil der Handelskammern zu dieser Frage eine ablehnende Stellung eingenommen hat. Die Reichs-Postverwaltung wäre indessen nicht abgeneigt, die Versendung von Briefen in solchen Umschlägen — sogen. Fensterbriefen — im inneren Verkehr zuzulassen, sofern die Einrichtung und Beschaffenheit derartiger Umschläge eine Gewähr dafür böte, daß ihre Benutzung keine Erschwernisse des Briefverteilungsdienstes zur Folge hat.

Dieser Voraussetzung entsprechen die bisher vorgelegten Muster jedoch nicht. Sie zeigen den Mangel, daß infolge des Glanzes des Ölpapiers die Adresse, besonders bei künstlichem Licht, oft nicht auf den ersten Blick gelesen werden kann, daß ferner die durchscheinende Adresse auch dann undeutlich ist, wenn der Umschlag nicht glatt und fest auf dem die Aufschrift tragenden Briefbogen liegt und dieser den Umschlag nicht so voll ausfüllt, daß eine Verschiebung des Inhalts ausgeschlossen ist. Hierzu kommt, daß bei der Eigenart des Brieffensterpapiers eine Änderung der Briefaufschrift in Fällen der Nach- oder Rücksendung vielfach sehr schwierig, wenn nicht unausführbar ist. Wie die Erfahrungen bei den vereinzelt vom Ausland eingehenden Briefen mit durchscheinenden Adressen gezeigt haben, sind die Beamten, um die Aufschriften dieser Briefe lesen zu können, vielfach genötigt, das Ölpapier erst glatt zu streichen. Dadurch entsteht eine Mehrarbeit, die, wenn sie bei einer größeren Zahl von Briefen vorgenommen werden müßte, die schnelle Abwicklung des Sortiergeschäfts gefährden und zur Folge haben würde, daß auch die Verteilung der mit gewöhnlichen Umschlägen und deutlicher, leicht lesbarer Aufschrift versehenen Korrespondenz sich verzögerte.

Unter diesen Umständen kann die Reichs-Postverwaltung die Verwendung von Briefumschlägen mit durchscheinenden Aufschriften im

inneren Verkehr erst dann zulassen, wenn die Übelstände, die den bisher verwendeten Umschlägen dieser Art noch anhaften, beseitigt sind.“

3. Verkehr mit Rußland.

Einzichung der Nachnahmen im deutsch-russischen Frachtverkehr.

Unter dem 20. Juni wandten wir uns in folgender Eingabe an die Kgl. Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Die Königliche Eisenbahndirektion bitten wir ergebenst, bei den russischen Eisenbahnverwaltungen darauf hinzuwirken, daß die Einziehung und Auszahlung der Nachnahmen bei der Versendung deutscher Güter nach Rußland schneller erfolge als bisher. Aus den Kreisen hiesiger Spediteure sind uns über die großen Verspätungen bei Auszahlung der Nachnahmen Klagen zugegangen, die ja zum Teil auch der Königlichen Eisenbahndirektion unterbreitet worden sind. Nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist die Nachnahme dem Absender auszuführen, sobald der Betrag von dem Empfänger bezahlt worden ist. Dies geschieht aber allem Anschein nach nicht seitens der russischen Eisenbahnen, denn es dauert jetzt selbst bei nahegelegenen Stationen häufig 3—4 Monate, bis die Auszahlung erfolgt. Da es sich dabei auch nicht um einzelne Fälle handelt, die verspätete Auszahlung vielmehr zur Regel geworden zu sein scheint, liegt entschieden ein Pflichtversäumnis der russischen Bahnen vor. Im Interesse der deutschen Versender ist es aber dringend erwünscht, daß hierin eine baldige Besserung eintritt, und wir sind überzeugt, daß es nicht ohne Erfolg bleiben wird, wenn die Königliche Eisenbahndirektion die Beseitigung des Mißstandes energisch fordert. Daß derartige Vorstellungen Erfolg haben, geht aus einem Schreiben der Firma S. Kuznißky & Co. hervor. Bei den Nachnahmesendungen der Alexandrowo'er Filiale dieser Firma mußte die Versenderin früher auch häufig monatelang auf die Auszahlung der Nachnahmebeträge warten. Doch ist darin in den letzten Monaten eine erfreuliche Wendung eingetreten, was dem energischen Einschreiten der Filiale in Alexandrowo, die die Bahn öfter unter Vorweisung der Nachnahmescheine mahnte, zu verdanken ist.

Ein weiterer Übelstand, der mit Recht von unseren Spediteuren gerügt wird, liegt darin, daß bei Nachnahmesendungen, die an die kommerzielle Agentur der Warschau-Wiener Eisenbahn in Alexandrowo gerichtet sind, von dieser nicht sofort nach Eingang bezahlt werden. Die Agentur bringt vielmehr die Güter zur Verzollung und läßt sie

nach ihrem endgültigen Bestimmungsort weitergehen. Erst nachdem die Güter von dem Empfänger eingelöst sind, werden die Nachnahmebeträge, natürlich mit der üblichen Verspätung, dem Absender ausbezahlt. Dies Verfahren ist zweifellos ungeschicklich. Die mit Nachnahme belasteten Sendungen dürfen der Zollagentur von der Bahn erst dann ausgeliefert werden, wenn die Nachnahme bezahlt ist, denn die kommerzielle Agentur ist in gleichem Sinn Empfänger der an sie gerichteten Sendungen wie jeder andere Adressat. Wir bitten daher die Königl. Eisenbahndirektion ergebenst, anordnen zu wollen, daß an die kommerzielle Agentur in Alexandrowo gerichtete Nachnahmesendungen nur nach Zahlung des Nachnahmebetrags ausgeliefert werden.“

II. Verschiedenes.

Verkehr mit den deutschen Konsularbehörden.

Das Reichspostamt übersandte uns unter dem 3. Juni folgendes Schreiben, das wir hiermit zur allgemeinen Kenntnis bringen:

„In neuerer Zeit sind öfter Klagen darüber laut geworden, daß die Konsularbehörden des Reichs Antworten auf die an sie gerichteten Anfragen unfrankiert absenden und daß den Empfängern der Sendungen dadurch Kosten für Zuschlagporto erwachsen. Hierzu beehre ich mich im Einvernehmen mit dem Herrn Staatssekretär des Auswärtigen Amts folgendes zu bemerken.

Die Konsularbehörden des Reichs sind im allgemeinen mangels entsprechender Fonds nicht in der Lage, die Antworten auf Anfragen, denen Rückporto nicht beigelegt ist, zu frankieren; dies gilt insbesondere für Auskünfte und Bescheide, die lediglich persönliche oder geschäftliche Angelegenheiten der Interessenten betreffen. Von der Erhebung von Zuschlagporto kann bei den von den Konsularbehörden unfrankiert abgesandten Briefen nicht abgesehen werden, weil im Gegensatz zum inneren deutschen Verkehr eine internationale Vereinbarung dahin, daß die von Behörden abgesandten unfrankierten Briefe an die Empfänger ohne Einziehung von Zuschlagporto zu bestellen seien, nicht besteht und nach Lage der Verhältnisse auch nicht getroffen werden kann.

Unter diesen Umständen liegt es im eigenen Interesse der Beteiligten, den Anfragen an die Konsularbehörden des Reichs tunlichst das Porto für die Antwort beizufügen. Hierzu werden vom 1. Oktober

d. Js. ab die internationalen Antwortscheine, deren Einführung vom Postkongreß in Rom beschlossen worden ist, ein bequemes Mittel bieten. Die Einrichtung ist so gedacht, daß derjenige, der einem andern die Zahlung des Portos für einen Antwortbrief ersparen will, einen Antwortschein zu kaufen und seinem Brief beizulegen hat. Der Empfänger des Antwortscheins hat diesen sodann gegen ein dem Werte von 25 Cent entsprechendes Landeswertzeichen umzutauschen und das erhaltene Wertzeichen zur Frankierung des Antwortbriefes zu benutzen. Solche Antwortscheine werden im Verkehr derjenigen Länder untereinander zugelassen, deren Postverwaltungen an dem Austausch von Antwortscheinen teilnehmen zu wollen erklären; ein Verzeichnis dieser Länder wird seiner Zeit veröffentlicht werden. In Deutschland werden Antwortscheine bei den größeren Postämtern zum Preise von 25 Pfg. für das Stück erhältlich sein.

Bis zum Inkrafttreten der Neuerung, also bis Ende September d. Js. und im Verkehr mit solchen Ländern, die Antwortscheine nicht zulassen, auch später, kann den an die Kaiserlichen Konsularbehörden zu richtenden Anfragen, auf die die Absender frankierte Antworten zu erhalten wünschen, das Rückporto in deutschen Freimarken beigelegt werden.

Das Auswärtige Amt ist übrigens bereit, von deutschen Handelskammern ausgehende Anfragen, die nicht persönliche und geschäftliche Angelegenheiten der Interessenten, sondern Mitteilungen von öffentlichem Interesse zum Gegenstande haben, und die dem Auswärtigen Amte von den Handelskammern unterbreitet werden, mit tunlichster Beschleunigung an die Konsularbehörden gelangen zu lassen und deren Auskünfte demnächst den Handelskammern zu übermitteln, so daß alsdann Portokosten vermieden werden.

Es wird anheimgestellt, die beteiligten Kreise gefälligst entsprechend zu verständigen.“

Erlaß der Stempelsteuer für die Beurkundung von Schenkungen.

Den Handelsvertretungen ließ der Herr Minister für Handel und Gewerbe unter dem 11. Juli nachstehendes Rundschreiben zugehen:

„Unter Bezugnahme auf die Erlasse vom 15. April und 1. Juli 1903 (S. M. Bl. S. 160 und 267), betreffend den gnadenweisen Erlaß der Stempelsteuer für die Beurkundung von Schenkungen, die der Ausbildung von Lehrlingen auf gewerblichen Fachschulen dienen, ersuche ich Sie, die beteiligten Kreise zu verständigen, daß es nach dem Inkrafttreten der Vorschriften des Reichserbschaftssteuergesetzes vom

3. Juni 1906 (R. G. Bl. S. 654) für Zuwendungen der gedachten Art, soweit sie 5000 Mark nicht übersteigen, eines Gesuchs um Steuerbefreiung nicht mehr bedarf, nachdem der Herr Finanzminister anerkannt hat, daß sie den im § 12 Nr. 3 daselbst bezeichneten Zwecken dienen. Wegen der 5000 Mark übersteigenden Schenkungen ist einstweilen an mich zu berichten.“

Reichsbankanstalten.

Am 1. Juni ist in Sankt Ingbert eine von der Reichsbankstelle in Ludwigshafen (Rhein) abhängige Reichsbanknebenstelle mit Kasseneinrichtung und beschränktem Giroverkehr eröffnet worden.

Am 8. Juli ist in Charlottenburg an Stelle der bisherigen Reichsbanknebenstelle eine Reichsbankstelle errichtet worden.

III. Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Getreide- handel.

Das Geschäft in Brotgetreide war in der Berichtszeit gering. Sowohl bei den Landwirten, als auch bei den Händlern waren die Borräte geräumt, und es mußten daher, wenigstens in Weizen, nicht unwesentliche Mengen eingeführt werden, um den Bedarf unserer Mühlen zu decken. In der Hauptsache ist wohl amerikanische Ware, ferner aber auch australische und mecklenburgische hierher gekommen, um mit dem Rest der hier noch vorhandenen Borräte gemischt Verwendung zu finden. Die Preise gingen infolge der Knappheit der Ware bedeutend in die Höhe, und es sollen einzelne Posten sogar mit 225 Mark für die Tonne bezahlt worden sein.

Über die neue Ernte läßt sich noch nichts Bestimmtes sagen. Jedenfalls geben aber die zahlreichen Niederschläge der letzten Wochen zu den schlimmsten Befürchtungen bezüglich der Qualität Anlaß.

Roggen war ebenfalls knapp und die Preise stiegen bis zu 210 Mark für die Tonne. Bei dieser Knappheit wurde es besonders nachteilig empfunden, daß die Ernte sich infolge des schlechten Wetters um 3—4 Wochen verzögerte. Selbstverständlich hat der Roggen durch die Nässe schwer gelitten.

Gerste ist vielfach zur Saat anstelle des ausgewinterten Weizens verwendet worden, wodurch auch in dieser Frucht ein ziemlicher Mangel eintrat. Die Läger sind fast vollständig geräumt, und wer zu Futterzwecken noch Gerste brauchte, mußte sehr hohe Preise zahlen. Auch die Nachfrage der Besitzer nach Deputatware wirkte preiserhöhend. Durch das Regenwetter sind die guten Aussichten auf einen guten Ertrag in vorzüglicher Ware stark getrübt worden. Man bemerkt schwarze Spitzen, ein Zeichen, daß der Regen schon geschadet hat, und da auch die Gerste zum großen Teil lagert, ist die Körnerbildung behindert.

Hafer, der den Landwirten vielfach die Futtergerste ersetzen mußte, ist ebenfalls allmählich verbraucht und sehr teuer geworden. Ebenso wie bei Gerste sind auch für Hafer die Hoffnungen auf die neue Ernte stark herabgestimmt.

Infolge der geschilderten Lage auf dem Getreidemarkt war die Müllerei in den Berichtsmonaten sehr wenig nutzbringend. Die hohen Getreidepreise schlossen eine Versendung von Mehl nach dem Rhein und anderen entfernt gelegenen Absatzorten vollständig aus, die Mühlen mußten sich darauf beschränken, die schon vorher getätigten Schlüsse abzuwickeln, und nur die hohen Kleiepreise bewahrten unsere Müller vor größeren Schaden. Der angebotene, sehr teure ausländische Weizen wurde in möglichst geringem Umfange angekauft, und die Müller schränkten lieber ihren Betrieb ein und behalfen sich durch Kauf von Hamburger Mehl.

**Getreide-
müllerei.**

Roggen war zwar ebenfalls sehr knapp, doch erlitt er unter dem Einfluß der günstigen Beurteilung des Saatenstandes eine Abschwächung des Preises, und da, um die hohen Preise für diese Brotfrüchte noch mitzunehmen, alle, die noch Vorräte besaßen, ihre letzten Bestände so schnell wie möglich abzustößen versuchten, so hatte kurz vor der Ernte das verstärkte Angebot ein Sinken der Preise um 10 Mark für die Tonne zur Folge. Der neue Roggen scheint allerdings durch das Erntewetter stark gelitten zu haben, wenigstens sind die bisher herangekommenen Posten klamm und zeigen auch zum Teil Auswuchs. Der Mehlabsatz ist übrigens trotz der knappen Vorräte noch schleppend.

Der Mai brachte noch einen lebhaften Umsatz in Senf, Sommer-**Sämereien.** rübsen, Buchweizen, Wicken und Wickengemenge, welche Artikel zur Ansaat auf den ausgewinterten Feldern aufgekauft wurden. Dabei stellten sich die Preise für Senf ungefähr um 3 Mk. höher als im letzten Vierteljahr, denn es wurden 26—29 Mk. für den Zentner gezahlt. Sommerrübsen brachten 20—22 Mk., braune Buchweizen 11—12 Mk., graue schottische Buchweizen bis 15 Mk. Recht rege war die Nachfrage nach Wicken und Wickengemenge, und es wurden für reine Wicken ohne Schwierigkeit 9 Mk. für den Zentner erzielt.

In Schwedischklee, Gelbklee, Wundklee und Luzerne ruhte das Geschäft in der Berichtszeit vollständig. Zwar war auch in Rotklee das Geschäft ziemlich still, doch gingen die Preise nicht zurück. Die aus der letzten Saison herübergenommenen Vorräte versprechen vielmehr, ihren Preis auch weiterhin zu halten, zumal da die Aussichten für einen guten Körnerertrag im Jahre 1907 ziemlich ungünstig beurteilt werden. Die Lage gab Veranlassung zu Spekulationskäufen, und namentlich in der letzten Zeit lagen zahlreiche Anfragen aus den Großhandelsplätzen Hamburg, Stettin und Breslau vor.

Für Weißklee war dagegen gar keine Stimmung vorhanden. Bei schleppendem Geschäft blieben die Preise niedrig, und wenn sich

auch für die Zukunft noch nichts sicheres sagen läßt, so dürfte doch soviel gewiß sein, daß bei trockenem Erntewetter auf eine sehr reichliche Produktion in Rußland zu rechnen ist.

Die Läger in Thymotee waren vollständig geräumt, und es ist daher für das letzte Vierteljahr über diesen Artikel nichts zu berichten.

In Futterrübensamen herrschte lebhafteste Nachfrage, und es sind deshalb, da die Lagerbestände der am meisten gefragten Eckerndorfer Type nicht ausreichten, auch die anderen Sorten viel gekauft worden.

In Zuckerrübensamen ist ja das Geschäft dadurch beschränkt, daß die Zuckerfabriken den Ankauf des Rübensamens für ihre Aktionäre vermitteln. Trotzdem fanden noch erhebliche Lieferungen statt an Nichtaktionäre zu marktgemäßen Preisen, die sich noch dazu um 3—5 Mk. billiger stellen als die Preise, die die Aktionäre ihren Fabriken zu zahlen hatten.

In Pferdezahnmals waren infolge der erhöhten Zölle die Lagerbestände nur gering. Die Nachfrage war jedoch ungewöhnlich stark, und es fanden deshalb auch die weniger keimfähigen Qualitäten guten Absatz. Als guter Ersatz für Pferdezahnmals wird in unserer Gegend namentlich von den sächsischen Ansiedlern Zuckerhirse viel gekauft, und es wurden für den Zentner 18—20 Mk. gezahlt.

Die Läger von Seradella waren hier bis auf Kleinigkeiten geräumt. Die Schlußpreise waren nicht derart, daß sie zu Spekulationen Anlaß gaben, umsoweniger, als die Ernteaussichten vorzüglich sind.

**Futter-
mittel-
handel.**

Die in unserem jüngsten Bericht ausgesprochene Ansicht, daß der Preisstand für Kleie seinen Höhepunkt noch nicht erreicht hat, ist durch die weitere Preissteigerung bei Beginn des laufenden Vierteljahres vollauf bestätigt worden. Die Knappheit in Kleie an allen Plätzen des In- und Auslandes hatte nicht nur angehalten, sondern versteifte sich immer mehr. Die Mühlen waren außerstande, ihren Verpflichtungen nachzukommen, weil das Rohmaterial vielfach mangelte, und namentlich ein großer Teil der ausländischen Mühlen stellte den Betrieb vollständig oder zum größten Teil ein und entzog sich so einfach seinen Verpflichtungen. Unter diesen Umständen wurde es den Händlern ziemlich schwer, ihre mit den Verbrauchern eingegangenen Kontrakte zu erfüllen; ununterbrochene Differenzen und Verluste waren eine Folge dieses traurigen Zustandes.

In der 2. Hälfte dieser Berichtsperiode trat zwar eine Abschwächung in dieser beispiellos langen Hochkonjunktur ein, weil die Landwirte ihr Vieh auf die Weide treiben konnten, aber die andauernd schlechte, das Wachstum der Saaten und namentlich des Wiesen- und Kleeheus

hindernde Witterung riefen von neuem Festigkeit hervor, die bis zum Schlusse des Vierteljahres noch anhielt.

Während der Saatenstand in Deutschland noch einigermaßen günstig war, trafen aus Rußland, Österreich-Ungarn und Rumänien alarmierende Mitteilungen über schlechten Saatenstand ein, aus Rußland sogar solche über Mißwachs in einer größeren Anzahl von Gouvernements. Die Folge hiervon war ein Anziehen der Preise für Kleie auf spätere Termine, für die lebhaftere Nachfrage eintrat, und man muß unter den gegebenen Verhältnissen auch schon für die nächste Winter- und Frühjahrszeit mit hohen Kleipreisen rechnen, wenn nicht noch ganz unerwartete Umstände einen Druck hervorrufen sollten.

Schon im vorigen Bericht ist darauf hingewiesen worden, daß die Preise für Ölkuchen merkwürdigerweise mit denen für Kleie nicht gleichen Schritt gehalten haben. Dasselbe ist auch von dem verfloffenen Vierteljahr zu sagen. Trotz nicht drückenden Angebotes konnten sich die Preise für Ölkuchen nur sehr schwer behaupten; die Nachfrage war gering, der Absatz schwierig. Da aber auch die Ölsaaten unter der ganz abnormen Witterung dieses Jahres gelitten haben, so trat für die nächste Saison lebhaftere Nachfrage ein, so daß die Preise für spätere Termine ganz wesentlich höher sind als für greifbare Ware. Es ist unter diesen Umständen ein lebhafteres Geschäft in Ölkuchen als im vergangenen Jahre nicht ausgeschlossen, zumal da in einzelnen, für Ölkuchen maßgebenden russischen Gouvernements der Stand der Ölsaaten befriedigen soll.

Es ist, als ob das Kleiegeschäft niemals zur Ruhe kommen sollte, sondern trotz seiner hohen wirtschaftlichen Bedeutung immer von neuem zum Ausgangspunkt gewagter Experimente gemacht werden sollte. Schon verschiedentlich haben wir Veranlassung genommen, nach dieser Richtung hin Beschwerden zu führen. Kaum haben die russischen Bahnen die Fracht für Kleie erhöht, so machen auch die deutschen Bahnen Anstalten, den Verkehr in Kleie durch Frachterhöhung zu erschweren. Es sollen nämlich mehreichere Kleien von dem Genuß der billigeren Beförderung ausgeschlossen werden und zwar offenbar auf Grund von Denunziationen süddeutscher Mühleninteressenten, die stark ausgemahlene und deshalb geringwertige und wenig Nährwert enthaltende Kleien herstellen und die Konkurrenz des mehllhaltigeren und mehrwertigen Produktes verdrängen wollen. Zum Zwecke der Unterscheidung zwischen mehlarmer und mehreicher Kleie beabsichtigt die Bahnverwaltung in die Hand ihrer Organe Typen zu legen, also ein Verfahren einzuschlagen, das selbst bei den geübtesten Sachverständigen

versagen muß, geschweige denn bei Laien. Es ist aber auch ein Grund für diese Erschwernis gar nicht zu erkennen, denn Kleie, ob etwas mehr oder weniger Mehl enthaltend, dient lediglich zu Futterzwecken. Daß dieser für die Landwirtschaft unentbehrliche Artikel so billig wie möglich in den Handel kommen soll und muß, liegt doch auf der Hand und geht auch schon daraus hervor, daß er zollfrei eingeführt werden darf. Es ist deshalb erstaunlich, daß die Bahnverwaltung, deren Hauptaufgabe der billige Güteraustausch ist, ihre Hand zur Schädigung der Landwirtschaft bieten soll, denn zu einer solchen würde die Einführung der genannten Maßregel am letzten Ende führen. Daß es nur im Interesse eines kleinen Teiles der deutschen Müller liegt, die Fracht für gewisse Kleiesorten erhöht zu sehen, geht daraus hervor, daß der größte Teil der Müller sich gegen die Erhöhung sträubt. Man sollte auch meinen, daß der Zeitpunkt für die Absicht der Frachterhöhung jetzt, bei dem außerordentlich hohen Preisstand für die Artikel, schlecht gewählt ist, und man darf wohl die Hoffnung aussprechen, daß die Bewegung gegen die Erhöhung nicht erfolglos bleiben wird.

**Dünge-
mittel-
handel.**

Das Düngemittelgeschäft ruhte in den Monaten Mai, Juni, Juli fast gänzlich, bis auf verhältnismäßig kleine Ablieferungen von Chilisalpeter im Mai, sowie von Thomasschlackenmehl, hauptsächlich im Juni, die sich in gleichen Grenzen wie im Vorjahre bewegten. Letzteres gilt auch von den Kaufabschlüssen auf Herbstlieferung. Die Entwicklung des Herbstgeschäftes wird zum Teil davon abhängen, wie die Ernte geborgen werden kann.

**Stärke-
fabrikation.**

Die Thorner Stärkefabrik übersendet uns folgenden Bericht: Viel haben wir nicht zu sagen, da wir in den Sommermonaten außer Betrieb sind und dies außerdem die stille Zeit im Handel unseres Fabrikates ist. Ungeachtet dieser stillen Zeit haben sich die Preise für Kartoffelmehl nicht nur gehalten, sondern auch eine Kleinigkeit befestigt. Diese feste Stimmung ist aber auf Befürchtungen in bezug auf die neue Ernte, welche durch die beständigen Regengüsse gefährdet wird, zu erklären. Es wurde notiert für prima Kartoffelmehl Parität Berlin durchschnittlich:

Monat Mai d. Js. . . .	Mt.	18,25,
" Juni " " . . .	"	18,25—18,50,
" Juli " " . . .	"	18,50.

**Bier-
brauerei.**

Die Lage der Brauindustrie gestaltet sich immer schwieriger; zwar war der Absatz im Monat Mai noch leidlich zufriedenstellend, dafür hat aber die kalte regnerische Witterung in den Monaten Juni und

Juli den Bierkonsum ganz erheblich herabgedrückt. Hierzu kamen die hohen Preise für Malz und Futtermittel sowie für sämtliche Brauereibedarfsartikel. Dies und die Braussteuererhöhung beeinflussten den Gewinn der Brauereien auf das Nachteiligste, und da auch die Ausichten für die Ernte in Gerste und allen anderen Getreidearten traurig sind, so geht unsere Brauindustrie trüben Zeiten entgegen.

In diesem Geschäftszweige hat keine wesentliche Veränderung gegen das vorhergehende Quartal stattgefunden. Auch in der Berichtszeit ist der Absatz gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres etwas zurückgeblieben. **Eisfabrikation.**

Infolge der ungünstigen Ausichten der Getreideernte war die Kauflust nur mäßig; dazu hatte der Absatz noch sehr unter der schlechten Witterung zu leiden, weil die Gartenlokale, in denen sonst zu dieser Zeit viel Moselwein gekauft wurde, wenig besucht wurden. Einschränkung auf den Konsum wirkte auch noch der Umstand, daß die lehtjährige Mißernte an der Mosel zu einer Preiserhöhung der billigeren Weine zwang. Über die Ausichten der Weinernte läßt sich noch nichts Bestimmtes sagen. Die Berichte aus den Weingebieten lauten sehr verschieden und sind je nach den vorhandenen Beständen aus den früheren Jahren gefärbt. **Weinhandel.**

Von den Berichterstatlern wird die Hoffnung ausgesprochen, daß das zu erwartende neue Weingesetz dem durch die immer wieder vorkommenden Weinfälschungen schwer geschädigten reellen Weinhandel Besserung bringen werde.

Die Geschäftslage hat sich seit dem letzten Bericht wenig geändert. Das Geschäft ist gequält und sehr schwer. Die Kasseneingänge lassen alles zu wünschen übrig. Zu erwähnen ist noch, daß ein Teil der hiesigen Fleischer seit dem 1. Juli die Verwertung der rohen Häute und Felle in eigene Regie übernommen hat. Sie sammeln die Ware von Monat zu Monat und lassen sie dann in Lichtenberg bei Berlin durch die Berliner Häuteverwertung, G. m. b. H., versteigern. **Häute- und Lederhandel.**

Wie fast an allen Orten unseres Bezirks, so ist auch in Thorn und Umgegend von einer sehr regen Bautätigkeit zu berichten, woran in gleicher Weise private und öffentliche Neuanlagen teilhaben. Insbesondere sind hervorzuheben: der im Osten von Thorn in Ausführung begriffene große Güterbahnhof Mocker, der seinerseits wiederum Anlaß gibt zu kaufmännischen und industriellen Anlagen. Ferner sind im Bau begriffen zwei Seminare, ein Hospital usw. Daher erklärt es sich, daß der Absatz für Hintermauerungsziegel und für bessere Steine glatt und schlant war. Dachziegel kommen hingegen hier verhältnismäßig **Ziegelteien.**

sehr wenig in Frage und werden daher nur in unbedeutenden Mengen angefertigt. Auch Kalksandsteine werden nur in geringer Anzahl hergestellt, üben daher keinen besonderen Einfluß auf die Marktlage der gebrannten Mauerziegel aus. Infolge der lebhaften Nachfrage konnten sich die Preise auf dem augenblicklich besseren Stand mit Leichtigkeit behaupten; auch waren die Käufer bereit, die grundsätzlichen Zahlungsbedingungen anzunehmen, wonach die Ziegel nach Lieferung bestimmter Teilmengen in bar zu zahlen sind. Bei weniger sicheren Kunden müssen Garanten die Verträge mitunterzeichnen. Der Betrieb auf den Ziegeleien ist vielfach durch Arbeiterausstände, besonders aber durch das außerordentlich ungünstige Wetter gestört worden, was zur Folge haben wird, daß die in Aussicht genommenen Fabrikationsmengen schwerlich erreicht werden. Lagerbestände sind auf den Ziegeleien nur unbedeutend vorhanden; jedenfalls sind sie sämtlich verkauft und weit darüber hinaus haben Vorverkäufe stattgefunden. Auch für Herbst und Winter stehen umfangreiche Lieferungen für Hintermauerungssteine wie auch für bessere Ziegel in bestimmter Aussicht, da dann große Bauausführungen erfolgen.

**Textil-
waren-
branche.**

Die Monate Mai, Juni, Juli hielten sich im Umsatz auf ungefähr gleicher Höhe wie im Vorjahre. Trotzdem ist der Gang des Geschäftes schwierig und seine Lage nicht günstig zu nennen. Bei den außergewöhnlich hohen und immer noch steigenden Einkaufspreisen sämtlicher Warengattungen wird es von Tag zu Tag schwieriger, die entsprechenden Verkaufspreise zu erzielen; außerdem ist die Kaufkraft des Publikums durch die hohen Lebensmittelpreise geschwächt.

**Seifen-
fabrikation.**

Die im letzten Bericht erwähnte Teuerung der Rohmaterialien hält nach wie vor an. Die Bemühungen einiger Fabrikanten, die Preise der Seifen den Herstellungskosten anzupassen, sind zum teil von Erfolg begleitet gewesen, so daß wesentliche Erhöhungen einzelner Qualitäten vorgenommen werden konnten. Trotz dieser wesentlich erhöhten Preise war die Nachfrage und daher auch die Beschäftigung gut.

Die Arbeitslöhne mußten weiter erhöht werden in Folge der teureren Lebensmittelpreise.

**Holz-
handel.**

Die diesjährige Holzeinfuhr aus Rußland und Galizien auf der Weichsel bei Schillno begann am 14. Mai (gegen 18. April des Vorjahres) und es sind bis zum 10. August 1029 Traften (gegen 1351 Traften im selben Zeitraum des Vorjahres) eingeführt worden, mithin ergibt sich eine Differenz in der Einfuhr um 322 Traften. Die verspätete Einfuhr ist zum teil auf das im Frühjahr (April) in kurzen

Abständen wiederkehrende Hochwasser zurückzuführen. In Thorn lagern gegenwärtig ca. 160 Traften und in Schulitz ca. 30 Traften zum Verkauf.

Der im Frühjahr (Februar d. Js.) in Berlin ausgebrochene große Tischlerstreik, der später in einen allgemeinen Bauhandwerkerstreik artete und nahezu 5 Monate hindurch andauerte, hat lähmend auf das gesamte Geschäft eingewirkt.

Ferner wurde durch verschiedene Zahlungseinstellungen die Kreditgewährung im Holzhandel erschwert. Auch der Geldmarkt ist in diesem Jahre andauernd fest; der Bankdiskont ziemlich hoch.

Die Baulust ist infolge aller dieser Umstände erheblich zurückgegangen, da die erforderlichen Hypotheken ebenfalls kaum zu beschaffen sind; ferner ist auch der Brettermarkt ziemlich gedrückt, weil die Mühlen zum größten Teil noch mit reichlichen Lägern versehen sind und die Nachfrage nur gering ist; ebenso liegt auch das Balken- und Mauerlattengeschäft darnieder und auch im Eisengeschäft herrscht Ruhe.

Ein weiterer Rückschlag im Holzhandel ist daher unvermeidlich, und obwohl die Preise für mittlere und untergeordnete Ware (namentlich Bauhölzer) bereits um 12—15% zurückgegangen sind und nur für bessere Hölzer (gute Schneideware) Nachfrage ist, so finden auch diese nur bei einem Preisrückschlage von 8—10% Abnehmer. Da nun in diesem Jahre eine Zufuhr von ca. 700 000 Stück Rundkieseln mit Sicherheit zu erwarten sein dürfte, welche Zahl in anbetracht der geschilderten Lage sowie der geringen Kauflust bei weitem nicht die genügende Aufnahmefähigkeit finden wird, so haben sich bereits einzelne der russischen Importeure entschlossen, mit ihren unverkauften Hölzern nach dem Bromberger Hafen oder nach Glienzen zu gehen, um dort zum Frühjahr bessere Preise abzuwarten.

Unsere Schneidemühlen waren fast durchweg gut beschäftigt, da der Platzverkauf wegen der regen Bautätigkeit befriedigend war. Auch nach Posen und Schlesien wurden größere Posten von Balken und Kantholz abgesetzt. In Tischlerware war das Geschäft weniger lebhaft. In einigen Gegenden machte sich die Konkurrenz der ostpreussischen Schneidemühlen, die durch den Berliner Streik im Baugewerbe gezwungen sind, sich andere Absatzgebiete zu verschaffen, stark fühlbar.

Die andauernd nasse Witterung hat dem Geschäft auch geschadet, da die alte Ware nicht trocken genug wird, um sie einschuppen zu können. Die Thorner Kistenfabrik war in der Berichtszeit weniger beschäftigt.

Leutemangel herrscht ständig. Nur der alte Stamm der Leute bleibt, während die Neuangestellten beinahe wöchentlich wechseln.

Holz-
schneide-
mühlen.

Fahreifen-
fabrikation. Die Kulmer Fahreifenfabrik war vollauf beschäftigt. Die Preise für Rohmaterialien sind jedoch bedeutend gestiegen, so daß sich die Fabrik im Herbst gezwungen sehen wird, auch eine Preissteigerung in Reifen vorzunehmen.

Spedition. Das Speditionsgeschäft war in den Monaten Mai, Juni und Juli d. Js. im Futtermittel-Exportgeschäft aus Rußland, infolge höherer Preise und der ungenügenden vorjährigen Ernte im Nachbarlande, sehr geringfügig. Erst nach der neuen Ernte dürfte sich dasselbe wohl beleben. Auch die Warenausfuhr aus Rußland ist, wie gewöhnlich, in den Sommermonaten etwas kleiner geworden. Dabei ist zu bemerken, daß die Ablenkung von Alexandrowo über die neue Grenze Skalmierzycze—Kalisz besonders für die Bezüge nach Lods, infolge günstigerer Frachtsätze über diese kürzere Linie, immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Im allgemeinen war das Speditionsgeschäft durch den teuren und knappen Geldstand sowie die noch immer anhaltenden sozialen Kämpfe in Rußland, speziell in Warschau und Lods, und durch starke Konkurrenz nachteilig beeinflusst. Speziell Baumwolle wurde in der Berichtszeit, da die großen Spinnereien in Lods längere Zeit geschlossen waren, fast garnicht exportiert. Die Bezüge für die anderen Betriebe der Wollindustrie waren regelmäßig.

Die Einfuhr von Holz begann in diesem Jahre ausnahmsweise spät, Mitte Mai, und ist auch hier ein sehr starker Rückgang zu verzeichnen, was seinen Grund in der ungünstigen Gestaltung der diesjährigen Holzkonjunktur zu suchen hat.

Auch die Einfuhr von Getreide und Futtermitteln ließ in den letzten Monaten nach, und war solche im Monat Juli eine ganz minimale.

Im übrigen war die Ein- und Ausfuhr von Massenartikeln auf der Weichsel bei günstigem Wasserstande recht lebhaft.

Maschinen-
fabrikation. In unserm letzten Bericht führten wir aus, daß die infolge des harten Winters nicht besonders günstigen Ernteaussichten voraussichtlich das Geschäft in landwirtschaftlichen Maschinen ungünstig beeinflussen werde. Nun ist zwar infolge der schlechten Heuernte der Verkauf von Grasmähmaschinen sehr geringfügig gewesen, dagegen hat sich im übrigen das Geschäft in landwirtschaftlichen Maschinen wider Erwarten stark entwickelt. Namentlich war die Kauflust in Getreideerntemaschinen und ähnlichen außerordentlich groß, was wohl auf die zunehmende Leutenot zurückzuführen ist.

Die Eisenkonstruktions-Werkstätten und Gießereien waren in der Berichtszeit so stark beschäftigt, daß trotz ständiger Überstunden ein Teil der Aufträge abgelehnt werden mußte. Der Mangel an geeigneten Arbeitskräften macht sich immer stärker fühlbar, und trotz des eifrigsten Suchens konnte der Nachfrage nach tüchtigen, gelernten Arbeitern nur ganz unvollkommen genügt werden. Es ist deshalb auch der dringende Wunsch ausgesprochen worden, daß die Ende August beginnenden Reserveübungen, zu denen viele Arbeiter bereits Einberufungsordres erhalten haben, verlegt werden möchten.

**Eisen,
Eisenwaren
und
Metalle.**

Wie in dem vorausgehenden Vierteljahre sind auch in der Berichtszeit nur wenige Abschlüsse auf längere Fristen getätigt worden, da man trotz der Verlängerung des Stahlwerkverbandes nicht an die Dauer der jetzigen Hochkonjunktur glauben will. Es sind denn auch tatsächlich die Preise verschiedener Artikel etwas zurückgegangen. Wenn sonach in der Hauptsache auch nur das zur Deckung des augenblicklichen Gebrauchs Nötige gekauft wird, so ist trotzdem der Umsatz nicht zurückgegangen, weil der Bedarf noch immer recht erheblich ist.

Dieser allgemeinen Lage entsprach auch der Geschäftsgang in unserem Bezirk. Der Absatz war gut, wenn auch Träger, wie das mit dem Fortschreiten der Bauzeit natürlich ist, weniger als im vorausgehenden Vierteljahre verkauft wurden.

Die Preise für Stabeisen und Bleche sind um etwa 50 Pfg. für den Doppelzentner zurückgegangen, während sich die Preise für Träger und Drahtstifte nicht verändert haben.

Gewaltige Preisrückgänge sind auf dem Metallmarkt eingetreten, namentlich bei Kupfer und Zink. Kupfer ist im Preise um 50 Mk., Zink um 8 Mk. für 100 kg gefallen.

In Zement und Kalk herrscht dauernd ein gewaltiger Mangel. Es erscheint dringend erwünscht, daß im Osten, wo das nötige Rohmaterial doch an verschiedenen Stellen reichlich zu finden ist, neue Zementfabriken errichtet werden und die alten ihre Produktion vergrößern. Jetzt verlangen die Fabriken eine Lieferfrist von 8—10 Wochen, und da auch Kalklieferungen nicht unter 3—4 Wochen zu erhalten sind, wird durch diesen Mangel an Baumaterialien das Baugeschäft bedeutend erschwert und verteuert. Die Preise für beide Artikel sind selbstverständlich auch gestiegen. Die Preissteigerung beträgt bei Zement 50—75 Pfg. für die Tonne (180 kg).

Baumaterialien.

Wir gehen wieder einer Zeit größten Kohlenmangels entgegen. Schon jetzt sind die benötigten Kohlenmengen kaum heranzuschaffen und der Handel muß daher auf englische Kohle zurückgreifen. Im

Kohlen.

Winter wird die Kalamität noch größer werden und ein weiteres Steigen der Kohlenpreise ist mit Sicherheit zu erwarten. Allem Anscheine nach haben die Kohlenproduzenten durch große Abschlüsse nach dem Auslande zu der jetzigen Knappheit das ihrige beigetragen.

**Kolonial-
und
Material-
waren-
handel.**

Die Umsätze im Kleinhandel waren in der Berichtszeit befriedigend. Im Engros-handel dagegen, bei dem die Geldeingänge viel zu wünschen übrig ließen, lag das Geschäft ziemlich still.

Die plötzlichen, ganz erheblichen Preissteigerungen von Reis, Graupen, Grütze, Linsen, Bohnen und getrocknetem Obst brachten den Händlern, die Lieferungen übernommen hatten, große Verluste. Kaffee, Zucker, Gewürze, Schmalz und Petroleum blieben im Preise unverändert, während Seringe ihren hohen Preisstand nicht behaupten konnten.



Inhalts-Verzeichnis.

I. Verhandlungen der Handelskammer.

1. Einrichtungen für Handel und Industrie.	Seite
Konkurrenzklause!	1
8 Uhr-Ladenschluß	3
Verkehr mit Butter und Butterschmalz	4
2. Verkehrsweisen.	
a. Eisenbahnen.	
Bezirkseisenbahnrat	5
Späterlegung des Zuges 24 Thorn—Schneidemühl—Berlin	8
Einlegung eines Personenzugs Thorn-Bromberg	9
Beseitigung der Schnellzugszuschläge	9
Gepäckausweistarten	10
Rangiergebühr auf der Uferbahn	11
Fracht für Kleie	14
b. Wasserstraßen.	
Ufergeld	17
c. Postwesen.	
Briefumschläge mit durchscheinender Adresse	19
3. Verkehr mit Rußland.	
Einziehung der Nachnahmen im deutsch-russischen Frachtverkehr	20
II. Verschiedenes.	
Verkehr mit den deutschen Konsularbehörden	21
Erlaß der Stempelsteuer für die Beurkundung von Schenkungen	22
Reichsbantankalten	23

III. Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

	Seite
Getreidehandel	24
Getreidemüllerei	25
Sämereien	25
Futtermittelhandel	26
Düngemittelhandel	28
Stärkefabrikation	28
Bierbrauerei	28
Likörfabrikation	29
Weinhandel	29
Häute- und Lederhandel	29
Ziegeleien	29
Textilwarenbranche	30
Seifenfabrikation	30
Holzhandel	30
Holzschneidemühlen	31
Fahreisenfabrikation	32
Spedition	32
Maschinenfabrikation	32
Eisen, Eisenwaren und Metalle	33
Baumaterialien	33
Kohlen	33
Kolonial- und Materialwarenhandel	34





