

zug. 4. d. 10. 1887

Magistrat Thorn



Jahresbericht

der

Handelskammer

des

Kreises Thorn,

für das Jahr 1879.

Thorn, 1880.

Buchdruckerei der Thorner Süddeutschen Zeitung.

Einleitung.

Nach der Reihe von wirthschaftlich ungünstigen Jahren, über welche wir nun zu berichten gehabt haben, können wir constatiren, daß das Jahr, über welches zu berichten, uns diesmal obliegt, nämlich das Jahr 1879, wenigstens auf einigen Gebieten eine gewisse Besserung gebracht hat. Es haben nicht nur die bereits bestehenden Handelszweige sich theilweise neu belebt, sondern es sind auch völlig neue hinzugekommen. Allerdings muß es dahin gestellt bleiben, ob die hervorgetretene Besserung nachhaltig sein wird, und ob sie sich auch auf diejenigen Gebiete erstrecken wird, welche sie bisher nicht berührt hat. Ein auch nur einigermaßen zuverlässiges Urtheil kann in dieser Beziehung nicht gefällt werden, da während des Berichtsjahres zu viele äußere Einflüsse in unser wirthschaftliches Leben bestimmend eingegriffen haben, als daß sich ein klares und anschauliches Bild der Situation geben ließe. Wir vermögen uns kaum eines Jahres zu erinnern, in welchem die Conjunkturen im Auslande einen so tiefen Einfluß auf alle Gebiete des deutschen Handels ausgeübt haben, wie in dem abgelaufenen. Daß unter solchen Umständen weder der Ursprung noch die Ausdehnung der eingetretenen Veränderung der allgemeinen Geschäftslage mit der wünschenswerthen Klarheit beurtheilt werden kann, ist ersichtlich. Auch die Wandlung in unseren heimischen zollpolitischen Verhältnissen hat nicht wenig dazu beigetragen, dem Geschäftsgange des Jahres 1879 ein ganz abnormes Gepräge zu verleihen.

In der ersten Hälfte des Jahres wurde das wirthschaftliche Leben durch die Unsicherheit beherrscht, welche durch die bevorstehenden Tarif-Veränderungen erzeugt worden war, und es wurde hierdurch den lebhafteren Regungen, die sich in der Handelswelt zu zeigen begannen, vielfach Abbruch gethan. Nach der Genehmigung des neuen Zolltarifs durch den Reichstag trat insofern eine Besserung ein, als die von Zoll-Erhöhungen betroffenen Artikel Gegenstand einer lebhaften Spekulation wurden und auf diese Weise ein Massenimport ausländischer Waaren erfolgte, der allerdings sofort wieder aufhörte, sobald die betreffenden Zollsätze in Kraft traten.

In Betreff unseres lokalen Verkehrs haben diejenigen Verhältnisse, welche im Vorjahre hemmenden oder fördernden Einfluß geäußert haben, im Jahre 1879 keine wesentliche Wandlung erfahren.

Weichsel = Trajekt.

Die im vorjährigen Berichte hervorgehobenen Nachtheile und Beschwerden, welche Handel und Verkehr unserer Stadt durch das Fehlen einer zweiten Weichselbrücke erleiden, dauern im Allgemeinen noch ungeschwächt fort. Die Wiederherstellung der abgebrannten Holzbrücke, auf welche schon im vorigen Jahre fast alle Aussicht geschwunden war, ist nun definitiv aufgegeben worden, und es wird deshalb wenigstens für den Wagen-Verkehr mit dem Bahnhofe der weite Umweg über die Eisenbahnbrücke endgültig beibehalten werden müssen. Unter solchen Umständen gewinnen die Bestrebungen, welche darauf abzielen, diesen Uebelstand minder fühlbar zu machen, sehr an Bedeutung, und sie haben in der That auch bereits nach verschiedenen Richtungen größeren oder geringeren Erfolg gehabt. Namentlich ist für den Personen-Verkehr mit dem Bahnhofe eine bedeutende Erleichterung dadurch geschaffen worden, daß sich zwei Unternehmer gefunden haben, die denselben mittelst Dampffähre bewerkstelligen. Die hierbei verwendeten Dampfboote sind eigens dazu in Danzig gebaut worden und erfüllen ihren Zweck vollständig. Eine weitere Erleichterung sollte den Thorner Verkehrs-Interessen zu Theil werden durch die erstrebte Anlage eines Schienengeleises vom linken Weichselufer nach dem Bahnhofe, doch ist diese Angelegenheit noch nicht zum Abschlusse gediehen. Ueber den Stand derselben berichten wir weiter unten ausführlicher. Endlich war es ein lebhafter Wunsch des Thorner Handelsstandes, wie überhaupt der ganzen Thorner Bevölkerung, einen Bahnhof auf dem rechten Weichselufer zu haben, um dadurch der Nothwendigkeit überhoben zu sein, den weiten Weg über die Eisenbahnbrücke zu machen. Die Erfüllung dieses Wunsches steht noch in weitem Felde, denn die Aussichten, welche nach dieser Richtung vorhanden sind, knüpfen sich an die Frage der Erbauung der sog. Weichselstädtebahn, welche zwar im Prinzip eine günstige Lösung erfahren hat, aber dennoch bis jetzt nicht so weit geregelt ist, daß sich der Zeitpunkt der Ausführung absehen ließe.

Inzwischen mag es wenigstens für den Personen-Verkehr einigermaßen als Ersatz gelten, daß, wie schon im vorigen Berichte erwähnt, die Personenzüge der Thorn-Insterburger Bahn auf dem rechten Weichselufer eine Minute Aufenthalt haben, um Passagiere aufzunehmen, resp. abzusetzen. Diese Einrichtung hat inzwischen durch die Erbauung eines zweckmäßigen Empfangs-Gebäudes, in welchem der Billet-Verkauf stattfindet, noch wesentlich an Werth gewonnen und wird von dem Publikum stark benutzt.

Winterhasen.

Schon in unserem letzten Berichte konnten wir mittheilen, daß der Bau eines Winterhafens in Angriff genommen worden sei und daß man als Termin für die Beendigung der Arbeiten den 15. November 1879 in Aussicht genommen habe. In der That ist auch die Anlage um die festgesetzte Zeit fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden. Die Eröffnung fand ohne besondere Feierlichkeit statt. Während des Winters hatten unsere beiden Fährdampfer und 46 Rähne in dem Hasen Zuflucht gefunden. Eine Gebühr für die Ueberwinterung wurde diesmal noch nicht erhoben, doch sollen künftig pro Rahn 10—20 Mk. erhoben werden. Die in unserem vorjährigen Berichte bereits ausgesprochene Erwartung, daß sich bald die Nothwendigkeit einer Vergrößerung des Hafens herausstellen würde, hat sich schon jetzt bestätigt und zwar in ausgedehnterem Maaße, als wir damals hatten vermuthen können. Glaubten wir damals die Hasenerweiterung würde nur deshalb ins Auge zu fassen sein, weil es nothwendig sein würde auch den hohe Werthe repräsentirenden Holztransporten Schutz gegen den Eisgang zu gewähren, so stellt sich nun leider heraus, daß nicht einmal für die Rähne, welche hier Zuflucht suchen, ausreichender Platz und Sicherheit vorhanden ist.

Ernte.

Die Ernte in unserm Handelskammerbezirk ist im Jahre 1879 minder gut ausgefallen, als im Vorjahre. Namentlich Kleben und Sommerstroh ergaben nur etwa die Hälfte der vorjährigen Ernte. Weizen lieferte einen um Weniges größeren Körnerertrag, als im Jahre 1878, dagegen an Stroh $\frac{1}{3}$ weniger. Ueberdies hat die Qualität sehr gelitten, da nur etwa $\frac{1}{4}$ der Ernte normal eingebracht worden ist, während $\frac{3}{4}$ theils feucht, theils mit etwas Auswachs geborgen wurden. Bei Roggen, der gleichfalls einen etwas größeren Körnerertrag als im Vorjahre hatte, dagegen einen Ausfall an Stroh aufweist, sind Körner und Stroh gesund. Die Gerstenernte wird betreffs der Körner ca. 12—14 %/o, betreffs des Strohs 40—50 %/o unter der vorjährigen geschätzt. Bei Hafer ist der Unterschied noch größer, indem das Jahr 1879 einen Minderertrag von 30 %/o an Körnern und 40—50 %/o an Stroh aufweist. Erbsen machen eine rühmliche Ausnahme, da sie bei einem geringen Minderertrag an Stroh 25 %/o mehr Körner geliefert haben als im Jahre 1878. Raps, der allerdings in unsrer Gegend wenig gebaut wird, hat gleichfalls vorzüglich gelohnt. Rüben gab im Korn ungefähr denselben Ertrag wie 1878, aber weniger Stroh. Lupinen haben durchschnittlich schlecht angefallen und an Körnern etwa 33 %/o, an Stroh 40—50 %/o weniger geliefert als im Vorjahre. Rüben und Kartoffeln haben verhältnißmäßig günstige Erträge aufzuweisen. — Zieht man die sehr mittelmäßige Sommerungsernte, die mangelhafte Qualität des geernt-

ten Weizens, die durchaus nicht normale Beschaffenheit des Stroh's und die schwache Kleeheuernte in Betracht, so gehört, wie oben gesagt, die diesjährige Ernte durchaus nicht zu den schönen und kann nur als eine mittelmäßige bezeichnet werden.

Das Getreidegeschäft hat im Jahre 1879 gegenüber den Vorjahren entschieden günstige Resultate aufzuweisen gehabt. Zu Beginn des Jahres dauerten allerdings die unerquicklichen Verhältnisse, von welchen wir in unserm vorigen Berichte ein Bild entwerfen mußten, unverändert fort und es hatte den Anschein, als ob das Geschäft denselben traurigen Verlauf nehmen wollte, wie im Jahre 1878. Als aber in Folge der ungünstigen Witterungsverhältnisse gegen Mitte der ersten Jahreshälfte die Erntehoffnungen in den meisten europäischen Ländern wesentlich herabgestimmt wurden, belebte sich das Geschäft mehr und mehr und der hiesige Platz kam in die Lage, ein ziemlich lebhaftes Vermittelungs-Geschäft von russischem Getreide nach dem mittleren und westlichen Deutschland betreiben zu können. Da vielfach der Eintritt der Getreidezölle bereits zum 1. Juli erwartet wurde, so mehrten sich einerseits die Zufuhren rasch, andererseits blieb aber auch die Nachfrage ziemlich rege, so daß längere Zeit hindurch ein lohnendes Geschäft gemacht wurde. Gegen Mitte des Jahres trat die naturgemäße Reaction ein. Dann aber wiederholten sich fast genau die Vorgänge der ersten Jahreshälfte. Es machte sich nämlich schon nach kurzer Zeit wieder eine Besserung bemerkbar, die sich auf alle Zweige des Getreidegeschäftes erstreckte. Veranlaßt wurde dieselbe hauptsächlich dadurch, daß die Ernteaussichten, welche während einiger Monate andauernd gestiegen waren, zum zweiten Male einen Rückschlag erlitten, indem die Witterung zur Erntezeit sich außerordentlich ungünstig gestaltete. Und nun war es nochmals das Drohen der Getreidezölle, welches die Nachfrage sowohl, als auch die Menge der Zufuhren auf ungewöhnlicher Höhe erhielt bis gegen Ende October, um welche Zeit wiederum der Umschlag eintrat, ohne jedoch für unsern Platz von erheblichen Nachtheilen begleitet zu sein, da bedeutende Bestände hier nicht vorhanden waren.

Die Preise verharrten in allen Branchen des Getreidehandels — von verhältnißmäßig kleinen Schwankungen abgesehen — fast während des ganzen Jahres in steigender Tendenz und nur in den beiden letzten Monaten machte sich ein stetiger Rückgang fühlbar.

Ob das Getreidegeschäft unseres Platzes in Bälde wieder ein so günstiges Jahr zu verzeichnen haben wird, wie das abgelaufene, muß bezweifelt werden, da die nunmehr in Kraft getretenen Zölle angethan erscheinen, das Vermittelungsgeschäft nach Böhmen, welches einen großen Theil des hiesigen Getreideverkehrs ausmacht, lahmzulegen, indem jetzt das Getreide von Polen direkt nach Böhmen geht und Deutschland umgangen wird.

Auch im Holzhandel hat das Jahr 1879 sich vortheilhaft von dem Vorjahre unterschieden. Es ist nicht nur eine weitere Verminderung des Imports eingetreten, welche wesentlich dazu beigetragen hat, das Verhältniß von Angebot und Nachfrage in erspriesslicher Weise zu regeln, sondern die Kauflust hat sich, was schon zu Beginne des Jahres hervortrat, auch merklich vermehrt. Anfangs waren es zwar nur einzelne Sorten von Hölzern, welche besseren Absatz fanden, aber schließlich belebte sich auch das Geschäft im Allgemeinen und wurde leidlich nutzbringend. Daß unsre locale Bauhätigkeit zu der Besserung der Situation in großem Maaßstabe beigetragen hätte, kann übrigens nicht behauptet werden, denn eine Vermehrung des Bauholzverbrauches an unserm Plage ist nicht wahrnehmbar gewesen. Ueber die Wirkungen des Holzzolles lassen sich auf Thatfachen basirende Nachweisungen zur Zeit noch nicht geben, da die Einfuhr seit dem Inkrafttreten des Zolles äußerst gering gewesen ist.

Spiritus (Allg.)

Der Handel mit Spiritus hat schon seit einer Reihe von Jahren für unsern Markt besonders ungünstig gelegen, da die Preise stets während der Zeit des Einkaufes, d. h. in den Monaten October bis April hoch, später aber, nachdem sich hier Lager zur Deckung für die Sommermonate gebildet hatten, rückgängiger Conjunctur waren.

Güter-Verkehr.

Der Güter-Verkehr auf der Königl. Ostbahn ist gegen das Vorjahr auch beträchtlich geringer. Nach den weiter unten folgenden statistischen Nachweisungen belief sich der Eingang im Statsjahr 1879/80 auf 47 790 000 Kg. gegen 55 263 000 Kg. für eine gleiche Periode 1878/79, der Ausgang auf 23 166 000 Kg. gegen 45 065 700 Kg.

Nur der Eingang von Getreide weist ein Mehr von ca. 4 000 000 Kg. auf, die meisten anderen Artikel, darunter Petroleum, Eisen, Hölzer, Bier, Heringe, Maschinen, Delfuchen u. A. mehr sind bedeutend gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Der Mehr-Eingang von Getreide ist auch nur auf den Eingangszoll zurückzuführen und vollzog sich hauptsächlich im letzten Viertel des Jahres 1879. An dem Deficit des Ausganges mit der Ostbahn participirt Getreide mit ca. 12 000 000 Kg., ziemlich der Hälfte allein, wir finden jedoch fast zwei Drittel dieses Quantum als mehr in dem Ausgange der Oberschlesischen Bahn verzeichnet. Außer bei Kartoffeln, von welchen ca. 900 000 Kg. mehr ausgingen, ist ein beträchtliches Deficit bei fast sämmtlichen anderen Artikeln vorhanden.

Der Personen-Verkehr hat eine Zunahme erfahren. Es sind Personen

| | hier angekommen: | von hier abgereist: |
|------|------------------|---------------------|
| 1879 | 126 199 | 122 522 |
| 1878 | 117 668 | 120 909 |

Auf der Oberschlesischen Bahn gestaltete sich der Güter-Verkehr im Jahre 1879 günstiger. Als eingegangen sind 46 024 100 Kg. (gegen 47 515 300 pro 1878) als ausgegangen 40 447 100 Kg.) gegen 21 089 700 Kg. pro 1878) verzeichnet. Ebenso wie der Eingang im Ganzen keine große Differenz gegen das Vorjahr aufweist, im selben Verhältnisse tritt auch eine wesentliche Abweichung bei den einzelnen Artikeln nicht zu Tage. Der Ausgang übersteigt den des Vorjahres indessen um fast das Doppelte. Wie schon erwähnt, ist Getreide allein mit über 15 Millionen Kg. (fast 8 Millionen Kg. mehr als 1878) zum Versandt gelangt. Bezüglich der Ursachen Näheres in unserem Spezial-Bericht über Getreide. — Dann sind es Bau- und Nutzhölzer, welche mit einem Mehr von ca. 12 Millionen Kg. zur Verladung gelangten. Diese beiden Artikel zusammen repräsentiren die Differenz des Mehr-Ausganges gegen das Vorjahr.

Der Personen-Verkehr ist gegen das Vorjahr geringer. Es sind Personen

| | hier angekommen: | von hier abgereist: |
|------|------------------|---------------------|
| 1879 | 34 051 | 34 012 |
| 1878 | 36 826 | 36 183 |

Eine kleine Aufbesserung des Schiffsahrts-Verkehrs auf der Weichsel ist in diesem Jahre zu constatiren. Es kamen

| | zur Ausladung: | zur Beladung: |
|------|---------------------|---------------------|
| 1879 | 333 Fahrzeuge, | 219 Fahrzeuge, |
| 1878 | 291 " " | 149 " " |
| 1877 | 347 " " | 156 " " |

Im Post-Verkehr ist auch wieder, namentlich bei einzelnen Gattungen, eine erhebliche Vergrößerung zu verzeichnen. Die angekommenen Postkarten erreichten die Anzahl von 124 002 (gegen 1878 106 020), die abgegangenen 96 822 (gegen 82 800 im Jahre 1878). Nur bei abgegangenen Drucksachen und Waarenproben ergibt sich eine wesentliche Abnahme. Dem langgefühnten Bedürfnisse um Vergrößerung der Räumlichkeiten unseres Postgebäudes ist nunmehr Rechnung getragen und vom Reichstage die erforderlichen Mittel dazu bewilligt worden. Die Behörde hat zur Zeit bereits den Neubau in Angriff genommen und wird derselbe bald beide Ämter, Post- und Telegraphen-Amt in sich aufnehmen können.

Telegraphen-Verkehr, Reichsbank, Concurse.

Der Telegraphen-Verkehr Thorns weist im Berichtsjahre eine nicht unwesentliche Zunahme auf, während die übrigen Telegraphen-Anstalten im Kreise fast durchweg eine Abnahme zu verzeichnen haben. Bei dem Haupt-Amte Thorn sind 27 040 Telegramme aufgegeben worden, d. h. 1761 mehr als im Vorjahre und angekommen sind 27 747 Telegramme, oder 1847 mehr als im Vorjahre. Bei dem Zweig-Amte auf dem Bahnhofe ist die Zahl der aufgegebenen Telegramme von 1201 auf 1574 gestiegen, wogegen allerdings die der angekommenen von 1078 auf 982 gefallen ist.

Bei der hiesigen Reichsbankstelle ist der Giroverkehr, welcher im Vorjahre auf ca. 16½ Millionen gefallen war im Jahre 1879 auf reichlich 18¼ Millionen gestiegen; der Betrag der discountirten Platzwechsel dagegen ist um beiläufig 3 Millionen Mark heruntergegangen; ebenso hat sich der Betrag der Incasso-Wechsel von 10¾ auf kaum 10 Millionen reducirt.

Die Zahl der Concurse in unserem Kreise war, wie im Vorjahre, verhältnißmäßig gering. Es wurden nur 6 Concurse, und zwar sämmtlich von nicht sehr bedeutendem Umfang, angemeldet.

Ansichten, Gutachten und Wünsche.

Der neue Zolltarif.

Bezüglich der nützlichen oder schädlichen Wirkungen, welche die neue Zoll-Gesetzgebung auf den Handel ausübt, läßt sich ein ziffermäßiger Nachweis eigentlich noch nicht führen, da ein Theil der Zölle erst mit dem Schlusse des Berichtsjahres, ein anderer Theil nur kurze Zeit vorher in Kraft trat. Immerhin aber bieten sich bereits genügende Handhaben zu einer ungefähren und im Allgemeinen jedenfalls zutreffenden Beurtheilung, welche die Zollreform keineswegs im günstigsten Lichte erblicken läßt. Selbst wenn wir zugeben wollen, daß vielleicht für einzelne Geschäftsweige ein mäßiger Schutz Zoll wünschenswerth sein mochte, können wir uns unter keinen Umständen mit der Ansicht befreunden, daß eine Zollreform in der Art und Weise, wie sie vollzogen worden ist, nothwendig gewesen sei. Vielmehr sind wir der Ueberzeugung, daß nicht nur das Schutz Zoll-System in allzu ausgedehntem Maaße in Anwendung gekommen ist, sondern daß auch die getroffene Auswahl der zur Verzollung heranzuziehenden Artikel den wirthschaftlichen Interessen des deutschen Volkes nicht angemessen ist.

Namentlich ist es die Heranziehung wichtiger und im Inlande nicht in genügenden Mengen erzeugter Nahrungsmittel, welche sich von keinem Standpunkte aus rechtfertigen läßt. Am Besten kann man dies an den Getreidezöllen darthun. Wenn die deutschen Landwirthe ihre mehr und mehr zu Tage tretende Abwendung von dem Getreide, namentlich Weizenbau, mit dem Hinweis auf die Concurrenz des Auslandes und die in Folge derselben vorherrschenden niederen Getreidepreise motiviren, so ist dies nicht ganz unrichtig, denn es muß zugegeben werden, daß der Getreidebau bei den bestehenden Preis-Verhältnissen meist schlechtere pekuniäre Erträge liefert, als der Bau anderer Nutzpflanzen. Aber der Unterschied der Rentabilität des Getreidebaues und der Rentabilität mancher anderer Culturen ist bei uns in Deutschland so groß, daß er durch den preiserhöhenden Einfluß der Zölle nicht ausgeglichen werden kann. Den Rückgang des deutschen Getreidebaues werden also die Zölle nicht hindern, selbst dann nicht, wenn sie in ihrem vollen Betrage der Erhöhung der Preise zu Gute kommen. Letzteres ist aber in vielen Fällen fraglich. Bei weichender Tendenz der Preise, also zur Zeit, da unsere inländischen Producenten in der schlimmsten Lage sind, wird man von dem preiserhöhenden Einfluß der Zölle wenig verspüren, denn in diesem Fall wird die Kauflust nicht

nur am zollfreien Weltmarkt, sondern auch im Inlande gering sein und der Importeur wird, um seine Vorräthe los zu werden, den Zoll, oder doch einen Theil desselben aus seiner eigenen Tasche zahlen. Also auch ein geringer Vortheil wird für unsere inländischen Producenten gerade dann, wenn sie ihn vielleicht nöthig hätten, kaum zu erzielen sein. In Zeiten dagegen, da die Vorräthe knapp sind, da vielleicht gar ein Nothstand herrscht, werden unsere Landwirthe auch heute noch ihre Rechnung finden und werden eines Schutzzolles nicht bedürfen. Aber gerade dann wird der Zoll die Preise um seine volle Höhe emportreiben, oder vielleicht um noch mehr; da die Control-Maßregeln die Zufuhr nicht rasch genug von Statton gehen lassen.

Da nach dem Gesagten eine Hebung des deutschen Getreidebaues von den Zöllen nicht zu erwarten ist, und da ferner die inländische Production, namentlich des Roggens, in ihrer jetzigen Höhe den Bedarf auch nicht annähernd deckt, so ist es klar, daß der Massen-Import von Getreide nach wie vor fortbestehen muß. Ist aber dieser Import des nothwendigsten Nahrungsmittels ein unabweisbares Bedürfniß, so kann es unmöglich gerechtfertigt sein, ihn durch Zölle zu erschweren, zumal, wie oben nachgewiesen, die Preise gerade dann durch den Einfluß der Zölle erhöht werden, wenn das Volk ohnehin theures Brod ist.

Was wir hier in Betreff der Getreidezölle gesagt haben, kann in größerer oder geringerer Ausdehnung Anwendung finden auf alle Zölle, die man auf wichtige Nahrungs- und Verbrauchs-Artikel gelegt hat, also z. B. auch auf die Viehzölle, den Fleischzoll, den Petroleumzoll u. s. w.

Auch die industriellen Schutzzölle scheinen uns im Allgemeinen nicht berechtigt. Wir haben oben erwähnt, daß, um unseren ländlichen Bedarf an Brodfrüchten zu decken, alljährlich ungeheure Mengen ausländischen Getreides eingeführt werden müssen. Für dieses Getreide bezahlt Deutschland nach zuverlässiger Berechnung pr. Jahr etwa 20 Mill. Mark an das Ausland, und der Export deutscher landwirthschaftlicher Produkte reicht bei Weitem nicht aus, um diese Summe wieder einzubringen. Es bleibt noch ein bedeutender Rest zu unseren Ungunsten, der nur dann ausgeglichen werden kann, wenn unsere Industrie sich umfangreiche Absatzgebiete im Ausland erschließt. Letzteres wird aber niemals stattfinden, wenn unseren Industriellen durch Schutzzölle die Möglichkeit geboten wird, schlechte Waare im Inlande zu hohen Preisen abzusetzen. Ist es der deutschen Industrie schon heute schwierig, Export-Geschäfte zu machen, weil ihre Fabrikate im Ruße stehen, zwar billig, aber von geringer Qualität zu sein, so wird ihr dies noch weit schwieriger; ja fast unmöglich werden, wenn sie in den Ruß geräth, theuer und schlecht zu arbeiten.

Es erübrigt uns noch, die Nachtheile zu erörtern, welche speziell für unseren Platz aus dem Getreidezoll erwachsen. Die geographische Lage unserer

Stadt bedingt es, daß ein großer Theil des hiesigen Getreidehandels in dem Vermittelungs-Geschäft zwischen Russisch-Polen und Böhmen, sowie Oesterreichisch-Schlesien besteht. Dies Geschäft wird urch die Getreidezölle fast völlig vernichtet, da das russische Getreide, welches nach Böhmen geht, nunmehr unter Umgehung Thorn's resp. Deutschlands seinen Weg über Galizien nimmt. Die Einrichtung, das fremdes Getreide, welches zur Wiederausfuhr bestimmt ist, unter Zollcontrole deutsches Gebiet unverzollt passiren kann, ist nicht im Stande hieran Etwas zu ändern, da dieses Verfahren — abgesehen von der Belästigung die es an und für sich mit sich bringt — immerhin zu berücksichtigen läßt, daß früher der Importeur sich beim Einkauf noch nicht über die endliche Bestimmung seiner Waare zu entscheiden brauchte, heute diese Freiheit der Entscheidung bedeutend gehindert ist.

Unsere Stadt, welche ohnehin unter den oben dargelegten allgemeinen Wirkungen des Getreidezolles schwer zu leiden haben wird, erleidet also noch einen besonderen Schaden, indem sie wenigstens auf den größten Theil ihres Vermittelungs-Geschäftes künftig verzichten muß.

Rechtsjustiz-Gesetze.

Die Rechtsjustiz-Gesetze, welche mit dem 1. Oktober in Kraft traten, sind Gegenstand vielfacher Klagen, nicht nur aus Handelskreisen, sondern aus allen Schichten der Bevölkerung. Allerdings war eine einheitliche Regelung der Rechtsverhältnisse im deutschen Reiche dringend zu wünschen, und man konnte es mit einer gewissen Genugthuung begrüßen, daß dieselbe zu Stande kam. Wenn heute über die neuen Gesetze absprechende Urtheile laut werden, so bedeuten diese keineswegs eine veränderte Stellungnahme des Publikums zu der Frage selbst, sondern sie beziehen sich nur auf die Art und Weise, in der die Angelegenheit geregelt worden ist. Die Bedenken, welche sich geltend gemacht haben, sind also nicht prinzipieller, sondern rein materieller Natur und es läßt sich deshalb hoffen, daß man Mittel und Wege finden wird, die hervorgetretenen Mängel zu beseitigen, und dadurch es zu vermeiden, daß die Gesetze unpopulär, oder gar dem Volke verhaßt werden. Obenan unter den gerügten Mängeln steht die Höhe der Gerichtskosten. Allerdings ist zur Herbeiführung einer Besserung in dieser Beziehung bereits der erste Schritt gethan worden, indem der Reichstag beschlossen hat, den Reichskanzler zu ersuchen, baldthunlichst Ermittelungen darüber anzustellen, inwieweit die neu eingeführten Gerichtskosten-Tarife geeignet sind, auf die Rechtspflege störend einzuwirken. Wir hoffen, daß der Beschluß des Reichstages eine baldige Abhilfe zur Folge haben wird, da die gegenwärtige Lage geradezu als unerträglich bezeichnet werden muß. Die Gerichtskosten sind in der That so hoch, daß sie meist außer allem Ver-

hältnisse stehen zu dem Werthe resp. der Bedeutung des Streitobjectes und daß demnach mäßig bemittelte Leute häufig verhindert sind, ihre berechtigten Interessen durch Anrufen richterlicher Entscheidung wahrzunehmen, weil sie die hohen Gerichtskosten scheuen müssen. Ein weiterer Mißstand von nicht zu unterschätzender Tragweite ist es, daß nach der neuen Concursgesetzgebung ein Creditor durch Pfänden vor Ausbruch des Concurſes zum Nachtheil aller andern Creditoren sich decken kann. Diese Bestimmung wird oft dadurch mißbraucht, daß ein Verwandter oder Freund des Schuldners diesem auf Grund einer Scheinforderung fast seine ganze Habe abpfändet, so daß für die wirklichen Gläubiger nach Ausbruch des Concurſes nichts mehr übrig bleibt. Neben diesen besonders hervorstechenden Mängeln haben sich noch vielfache kleine Unzuträglichkeiten gezeigt. Jedenfalls liegt es im allgemeinen Interesse wenn möglichst bald bessernde Hand an die Justizgesetze gelegt und mit der Beseitigung der vorhandenen Mängel nicht allzulange gewartet wird.

Weichselstädte = Bahn.

Das Project einer Secundärbahn Thorn = Graudenz = Marienwerder - Marienburg hat seit unserm letzten Berichte insofern eine ganz wesentliche Förderung erfahren, als der Landtag die Ausführung derselben beschlossen und die Baukosten genehmigt hat. Leider wurde aber ein Antrag der Eisenbahn-Commission des Landtages, eine Beihilfe von 4000 Mark pro Kilometer zum Erwerb des nöthigen Terrains zu bewilligen, im Plenum abgelehnt. Dadurch ist das ganze Project wieder einigermaßen in Frage gestellt, da die Kreise, welche von der Bahn durchschnitten werden sollen, kaum in der Lage sein werden, Grund und Boden aus eigenen Mitteln zu beschaffen.

Wenn bei den bezüglichlichen Landtagsverhandlungen die Ansicht sich geltend machte, es sei nicht mehr als recht und billig, von den an dem Bahnproject zunächst interessirten Kreisen zu verlangen, daß sie für das Zustandekommen derselben gewissen Opfer bringen, so läßt sich hiergegen wohl wenig einwenden. Aber man muß bedenken, daß, selbst wenn der Commissionsvorschlag, 4000 Mk. pro Kilometer zu bewilligen, angenommen worden wäre, es den Kreisen immer noch obgelegen hätte, die sehr beträchtlichen Mehrkosten zu decken. Man wird umsomehr zugestehen müssen, daß ein solches Opfer den Anforderungen, die man billigerweise an die Kreise hätte stellen dürfen, reichlich entprochen haben würde, wenn man berücksichtigt, daß die projectirte Bahn, wie ja allseitig zugegeben wird, nicht nur den Interessen der zunächst liegenden Kreise dienen soll, sondern daß sie verspricht, eine Verkehrslinie von erheblicher volkswirtschaftlicher sowohl als auch strategischer Bedeutung zu werden.

Neben diesen Billigkeitsrücksichten ist es noch zu beachten, daß, wie oben bemerkt, die Kreise thatsächlich nicht in der Lage sein werden, die von ihnen geforderten Opfer zu bringen. Durch Chausseebauten, durch die Kosten der neuen Verwaltungsorganisation u. s. w. sind sie in den letzten Jahren dermaßen in Anspruch genommen worden, daß sie es nicht vermögen würden, eine Mehrbelastung von solcher Höhe zu tragen, wie sie durch den Erwerb des Terrains herbeigeführt werden müßte. Wir dürfen uns vielleicht der Hoffnung hingeben, daß die königliche Staatsregierung sich im Hinblick auf die hervorragende strategische Wichtigkeit der Bahulinie entschließen wird, den Landtag in seiner nächsten Session um nachträgliche Bewilligung eines Theiles der zum Bodenerwerb erforderlichen Summe anzugehen und daß der Landtag sich dann geneigt zeigen wird, der in jeder Hinsicht gerechtfertigten Forderung zuzustimmen.

Was die Tracirung der Strecke Thorn-Graudenz anbelangt, so können wir mit Genugthuung constatiren, daß man sich höheren Ortes für diejenige Linie entschieden hat, welche wir in unserm vorjährigen Berichte als die zweckdienlichste bezeichneten, nämlich Thorn-Culmsee-Graudenz mit Abzweigung nach Culm. An Bestrebungen, eine Entscheidung in entgegengesetztem Sinne herbeizuführen, hat es allerdings nicht gefehlt. Die Interessenten einer Linie Thorn-Culm-Graudenz wandten sich im Juni v. J. mit einer Petition an den Minister der öffentlichen Arbeiten und baten um Führung der Bahn über Culm. Auch wir wurden aufgefordert, uns dieser Petition anzuschließen, lehnten dies aber mit Entschiedenheit ab und richteten eine Gegenpetition an den Minister, in welcher wir die directe Linie über Culmsee mit Abzweigung nach Culm befürworteten. In der Motivirung hoben wir namentlich hervor, daß zur Beurtheilung der Sachlage die ganze Linie Thorn-Marienburg ins Auge gefaßt werden müsse, welche, wenn auch als Secundärbahn bezeichnet, nicht mehr eine Lokalbahn sei, sondern die Tendenz habe größere Landestheile mit einander zu verbinden und einem gewissen Gesamt-Interesse zu dienen. Eine solche Bahn dürfe nicht ohne schwerwiegende Gründe in ihrer geraden Richtung beeinträchtigt werden. Ein Abweichen von der directen Linie zu Gunsten des Vorschlages der Herren v. Alvensleben und Gen. könne aber um so weniger gerechtfertigt erscheinen, als die Linie Thorn-Culm-Graudenz nicht einmal den Gesamtinteressen der beiden Kreise Thorn und Culm diene, sondern lediglich den particularen Interessen des längs der Weichsel sich hinziehenden westlichen Theiles dieser Kreise zu Gute komme, einer Gegend, die überdies zum großen Theile in geschäftlicher Beziehung nach Bromberg und Schulin gravitire. Auch mit Rücksicht auf die speciellen Interessen Thorns könne die Tracirung der Bahn über Culm nicht empfohlen werden, da unsere directen Beziehungen zu Culm mäßig, zu Culmsee aber ziemlich bedeutend seien. Den Interessen Culms könne durch eine Zweigbahn in ausreichendem Maaße gedient

werden. Endlich sei zu berücksichtigen, daß durch Basirung der Bahn auf particulare, statt auf allgemeine Interessen die Rentabilität derselben wesentlich in Frage gestellt werde.

Wir blieben mit dieser im Juni abgesandten Petition nicht allein, denn kurz darauf tagte hier eine größere Versammlung von Interessenten aus den theiligten Kreisen, welche beschloß, in gleichem Sinne bei dem Minister vorstellig zu werden und ihre desbezügliche Petition im Juli ab sandte. Zugleich begab sich eine Deputation, zu welcher auch wir einen Vertreter gestellt hatten, nach Danzig, um dem Herrn Oberpräsidenten v. Ernsthausen die Gründe darzulegen, welche für die Führung der Bahn über Culmsee sprachen.

Diese Bemühungen hatten, wie erwähnt, den gewünschten Erfolg, indem die Entscheidung zu Gunsten der diesseitig befürworteten Linie ausfiel.

Unentschieden ist heute nur noch die Richtung der Zweigbahn, welche die Verbindung mit Culm herstellen soll. Es kommen zwei Linien in Betracht; nämlich Kruschin-Culm und Culmsee-Culm. Wir glauben letztere Linie befürworten zu sollen, und zwar aus folgenden Gründen: Für Stadt wie Kreis führt der nächste Weg nach allen großen Verkehrsplätzen Deutschlands nicht über Graudenz, sondern über Thorn, der nächste Weg nach Thorn aber wiederum nicht über Kruschin, sondern über Culmsee. Schon im Interesse der Verbindung Culms mit den großen Verkehrsstraßen würde also die Linie Culmsee-Culm vorzuziehen sein. Es ist indessen ferner zu berücksichtigen, daß der Verkehr zwischen Culm und Thorn durch die Gerichts- und Prozeß-Verhältnisse ohne Zweifel noch mehr an Ausdehnung gewinnen wird als dies bisher der Fall ist. Auch ist vorauszusehen, daß in den nächsten Jahren Zucker-Fabriken und Brennereien in Culmsee entstehen werden und daß namentlich Culmsee sich sehr heben wird, so daß eine direkte Verbindung Culms mit Culmsee in erhöhtem Maße wünschenswerth erscheinen muß. Für die Linie Culm-Kruschin läßt sich nichts Aehnliches anführen und wir glauben deshalb, daß das Interesse der Stadt Culm sowohl als überhaupt des Culmer Kreises mit Nothwendigkeit auf die Linie Culmsee-Culm verweist.

Winterhasen.

Wir haben bereits in der Einleitung erwähnt, daß unser Winterhasen, der im abgelaufenen Winter zum ersten Male seiner Bestimmung diente, in seiner jetzigen Gestalt den Ansprüchen, welche an ihn gestellt werden müssen, nicht genügen kann.

Der Hasen ist in seiner gegenwärtigen Größe auf die Ausnahme von 50 Rähnen berechnet. Im verflossenen Winter waren es nur 34 größere und 11 kleinere also im Ganzen 45 Fahrzeuge, welche Unterkunft fanden und den Hasen derart füllten, daß einige sogar in dem Einfahrtscanale liegen mußten.

Also ist die Anlage nicht einmal für diejenige Anzahl von Rähnen vollständig ausreichend, für welche sie berechnet ist. Nun kommt aber noch hinzu, daß eine Anzahl von 45—50 erfahrungsgemäß als das Minimum derjenigen Fahrzeuge zu betrachten ist, die hier zu überwintern pflegen. Es haben in manchen Jahren 70 und mehr Rähne den Winter hier verbracht, ohne irgend einen besseren Schutz zu haben, als denjenigen, welchen die damals noch bestehende Holzbrücke gewährte. Nachdem nun der Hafen hergestellt ist, dürfte sich die Durchschnittsfrequenz eher steigern als verringern. Den Einwand, daß viele der Schiffer, die früher hier im Strome überwinterten, überhaupt nicht geneigt sein würden, einen Hafen aufzusuchen, um das Hafengeld zu ersparen, vermögen wir nicht als berechtigt anzuerkennen, da die Stromversicherungs-Gesellschaften bei Annahme von Versicherungen die Bedingung stellen, daß ihre Versicherten den Winter in einem Hafen zubringen. Die sämtlichen versicherten Schiffer, die hier zu überwintern gedenken, werden also selbstverständlich den Hafen benutzen, gleichgültig, ob Hafengeld erhoben wird oder nicht. Ferner werden manche Schiffer, die früher in Russisch-Polen zu überwintern pflegten, mit Rücksicht darauf, daß Thorn so nahe der Grenze liegt und daß die polnischen Häfen mancherlei Unzuträglichkeiten bieten, künftig unserm Hafen den Vorzug geben.

Aber selbst wenn die Durchschnittszahl der hier Schutz suchenden Rähne die des vorigen Winters nicht übersteigen würde, mußte dennoch die gegenwärtige Größe des Hafens unzulänglich genannt werden. Wie wir oben erwähnt haben, konnten selbst die wenigen Fahrzeuge, die wir diesmal hier hatten, nur dadurch Platz fanden, daß sie eng an einander lagen und etliche sogar in dem Einfahrts canal Aufstellung nahmen. Ein derartiges Zusammendrängen muß schwerwiegende Nachtheile im Gefolge haben. Zwischen den im Eise liegenden Rähnen kann nicht aufgeeis't werden und die Rähne werden somit bei steigendem Wasser dem großen Druck der zusammenhängenden Eisfläche ausgesetzt, wodurch sie leicht zu Schaden kommen können. Ferner ist bei etwaiger Feuergefahr die Möglichkeit einer wirksamen Hilfeleistung fast gänzlich ausgeschlossen und endlich ist es nicht thunlich die Rähne während des Winters zu beladen und entladen, wenn sie außer Stand sind, sich von der Stelle zu bewegen und ihre Liegeplätze gegenseitig zu vertauschen. Dies letztere namentlich ist für das Interesse der Schiffer sowohl als des hiesigen Handelsstandes von großem Gewicht. Den Schiffen müßte es erwünscht sein, während ihres Aufenthaltes im Winterhafen laden zu können, da sie gerade hier in Thorn die beste Gelegenheit hätten, Winterladung in Getreide zu bekommen, und da nach Einnahme einer solchen Ladung bei erstem offenen Wasser ohne Zeitverlust die Abfahrt erfolgen könnte. Ebenso könnten die hier überwinternden Ladungen gelöst, resp. verkauft werden. Die Getreidehändler, welche zur Zeit darauf

angewiesen sind, möglichst Kosten zu ersparen, würden wiederum ihren Vortheil darin finden, daß sie die während des Winters anlangenden Zufuhren unmittelbar in die Rähne bringen könnten und dadurch Speicherlager im Winter, sowie Zufuhr zum Rahn im Frühjahr ersparen würden.

Berücksichtigt man alle diese Gesichtspunkte, so muß man sagen, daß der Hafen in seiner jetzigen Gestalt für kaum mehr als 30 Rähne wirklich ausreichenden Raum bietet, d. h. für eine Anzahl die nicht nur hinter der Durchschnitts- sondern auch hinter der Minimalzahl der alljährlich hier Schutz suchenden Fahrzeuge weit zurückbleibt.

Man könnte nun geltend machen, es sei möglich eine gewisse Zahl festzusetzen, über welche hinaus keine Schiffe aufgenommen werden. Den Schiffern selbst könne es dann überlassen werden, daß sie ihre Einfahrt zeitig genug bewerkstelligen, um nicht zu spät zu kommen. Ein solches Verfahren würde aber einerseits durch Verminderung der Zahl der hier überwinterten Rähne den Interessen unsrer Stadt zuwider laufen, anderseits würde es die Schiffer in Verlegenheit setzen, da diese darauf angewiesen sind, den Sommer möglichst auszunutzen und erst in einen Hafen einzulaufen pflegen, wenn der Eisgang beginnt, wenn es also zu spät ist, noch einen andern Hafen aufzusuchen, sofern der erste keine Zuflucht mehr gewährt.

Nach dem Gesagten kann es wohl nicht bezweifelt werden, daß die Erweiterung unsres Winterhafens ein dringendes Bedürfnis ist. Es muß deshalb bedauert werden, daß Schritte, welche bereits bei der Königl. Regierung zu Marienwerder sowohl, als auch bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gethan worden sind, um die Vergrößerung der Anlage herbeizuführen, keinen Erfolg gehabt haben.

Schon im Januar d. J. stellte nämlich der hiesige Magistrat auf Grund einer Petition hiesiger Schiffer und Schiffseigenthümer bei der Königl. Regierung den Antrag, dieselbe wolle die Erweiterung des Hafens bewirken. Eine Petition in gleichem Sinne wurde der Königl. Regierung um dieselbe Zeit von dem Vorstand der Schifferinnung und der Stromfahrzeug-Versicherungsgesellschaft zu Neusalz überreicht. Es erfolgte sofort ein abschlägiger Bescheid, der motivirt war mit der Ausführung, daß das Bedürfnis zu einer Vergrößerung des Hafens so lange nicht als nachgewiesen gelten könne, als nicht Schiffe wegen mangelnden Raumes zurückgewiesen worden seien. Nachdem diese Entscheidung erfolgt war, unternahmen wir es nochmals, der Königl. Regierung mit Ausführlichkeit die Gründe darzulegen, welche die Hafen-Erweiterung nothwendig machten und fügten unsrer Petition ein bezügliches Gutachten der hiesigen Schiffahrtsinteressenten bei. Daraufhin erstattete die Königl. Regierung dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten

Bericht über die Angelegenheit, jedoch ohne eine andere Entscheidung herbeizuführen, als diejenige, welche auf die früheren Petitionen erfolgt war.

In diesem Jahre wird demnach eine Erweiterung unsrer Hafenanlage noch nicht in Angriff genommen werden. Da es indessen kaum zu bezweifeln steht, daß der künftige Winter die Richtigkeit der zu Gunsten derselben geltend gemachten Gründe erweisen wird, dürfen auf die nächste Zeit wohl bessere Hoffnungen gesetzt werden.

Paß-Angelegenheit.

Schon seit Jahren sind unsre Handels- und Verkehrs-Beziehungen zu Russisch-Polen in einem stetigen Rückgange begriffen. Die Entwerthung der russischen Valuta, die russische Zollpolitik und neuerdings auch die deutsche Zollpolitik haben ihr Möglichstes gethan, um den ehemals blühenden deutsch-russischen Grenzverkehr lahm zu legen. Zu alledem ist nun im abgelaufenen Jahre noch die Verkehrs-Belästigung gekommen, welche der anlässlich der Maßregeln gegen Einschleppung der Pest eingeführte Paß-Visirungszwang mit sich bringt. Alle übrigen zu gleichen Zwecken damals getroffenen Anordnungen sind längst wieder beseitigt worden; theilweise sogar schon nach einer Wirksamkeit von nur wenigen Wochen. Nur der Visirungszwang besteht noch. Noch heute muß jeder Reisende, der aus dem Innern Rußlands nach Deutschland kommt, auf seinem Passe das Visum der deutschen Botschaft zu St. Petersburg oder einer deutschen Consular-Behörde in Polen haben. Alle Bemühungen die Wiederherstellung der früheren Verhältnisse herbeizuführen, unter welchen das einfache Vorzeigen eines gültigen deutschen oder russischen Passes beim Ueberschreiten der Grenze genügend war, sind erfolglos geblieben. Die Ursachen, welche bei der Einführung des Visirungszwanges maßgebend waren, liegen nicht mehr vor, da die Pest in allen Theilen Rußlands längst erloschen ist. Es müssen also andere Gründe für die Beibehaltung der Maßregel entscheidend gewesen sein. Diese Gründe entziehen sich natürlich unsrer Kenntniß und sie mögen von großem Gewicht sein. Aber auch die Erwägungen, welche die Abschaffung des Visirungszwanges wünschenswerth erscheinen lassen, sind nach unserer Ansicht von so gewichtiger Natur, daß wir nur hoffen können man werde denselben zu geeigneter Zeit an ausschlaggebender Stelle wohlwollende Beachtung schenken.

In Russisch-Polen bestehen zur Zeit nur das General-Consulat in Warschau und die Vice-Consulate in Kowno, Nieszawa und Peisern. Da nun ein großer Theil derjenigen deutschen Unterthanen, die in Russisch-Polen reisen, auf der Rückreise keinen dieser Orte berührt, so muß in den meisten Fällen das Visum durch Correspondenz eingeholt werden, was mindestens zwei bis vier Tage dauert. Die Beschaffung des Visums ist sonach nicht

nur zeitraubend und umständlich, sondern oft auch mit nicht unbedeutenden Kosten für Porto, Botenlohn oder gar verlängerten Aufenthalt verbunden. Daß unter solchen Verhältnissen, sowohl die geschäftlichen Interessen, als auch oft dringende Familien-Interessen schwer geschädigt werden, bedarf keiner näheren Erklärung.

Für unsre Gegend ist dieser Mißstand um so fühlbarer, als gerade die uns zunächst liegenden Grenzübergänge zu den meistfrequentirten gehören. Das Vice-Consulat zu Nieszawa hat beispielsweise von der Zeit seiner Errichtung bis Anfang December die hohe Zahl von 22791 Pässen visirt und hierfür Gebühren im Betrage von 17093 Rubel 25 Kop. bezogen, die meist aus der Tasche deutscher Reichsangehörigen flossen und vielfach gerade den ärmeren Klassen zur Last fielen.

Es darf hiernach die Frage wohl gerechtfertigt erscheinen, ob die Gründe, welche für die Abschaffung des Visirungszwanges sprechen nicht schwerer wiegen, als die uns allerdings unbekannten, welche die Beibehaltung desselben veranlassen.

Arbeiterverhältnisse.

Die Lage der arbeitenden Classen, sowie der Arbeitsverdienst gestaltete sich auch im verflossenen Jahre verhältnißmäßig günstig. Der Bau der Außenforts unserer Festung, die Anlage der Ringauffsee, sowie andere Bauten, boten im Jahre 1879 wenn auch nicht hohen, so doch andauernden Verdienst selbst in einigen Wintermonaten. Die Preise der hauptsächlichsten Verbrauchsgegenstände, namentlich des Mehls, der Kartoffeln, der Erbsen und des Fleisches, hielten sich auf mäßigem Stande. Ein großer Theil der Arbeiter hat die von Jahr zu Jahr in den Miethspreisen sich steigenden Wohnungen in der Stadt mit den billigeren und gesunderen Wohnungen auf den Vorstädten vertauscht.

Anders und ungünstiger gestalteten sich die Verhältnisse am Schlusse des vergangenen sowie in den ersten Monaten des gegenwärtig laufenden Jahres. In Folge der Abnahme des Getreidehandels am hiesigen Plage, die herbeigeführt wurde durch den am 1. Januar in Kraft getretenen Getreidezoll, welcher die ausländischen Zufuhren abhält, wurde auch der Arbeitsverdienst der bei dem Getreidehandel beschäftigten Arbeiter erheblich geschädigt.

Sollte sich in nächster Zeit und im kommenden Jahre die Annahme als richtig erweisen, daß Deutschland ohne namhafte Zufuhren fremden Roggens nicht bestehen kann, so müssen auch die Lohnverhältnisse der gesamten arbeitenden Classen anders regulirt werden, denn der Lohn des Arbeiters muß in genauem Verhältniß zu den Preisen der Lebensmittel stehen.

Schienengeleise.

Die Anlage eines Schienengeleises vom Bahnhofe nach dem linken Weichselufer, welche zur Zeit der Abfassung unsres vorjährigen Berichtes bereits in ziemlich naher Aussicht zu stehen schien, ist durch das Zusammen-treffen verschiedener ungünstiger Umstände von Neuem in die Ferne gerückt worden.

Unsere Bemühungen hatten schon im Jahre 1878 den Erfolg gehabt, die in Betracht kommenden hohen Behörden mehr oder minder für das Projekt zu interessiren, da jedoch in den ersten Monaten des Jahres 1879 die Angelegenheit keine weiteren Fortschritte gemacht hatte, beschlossen wir, weitere Schritte zur Förderung derselben zu thun. Die beiden Salzwerte zu Inowrazlaw, von denen das eine fiskalisch ist, hatten sich inzwischen mit einer Eingabe an die königl. Direktion der Oberschlesischen Bahn gewandt, in der sie die Wichtigkeit des projektirten Schienengeleises für den Versandt von Salz auf dem Wasserwege nach den Weichselstädten im Inlande, sowie nach Rußland, der sich jetzt schon jährlich auf ca. 400,000 Etr. beläuft, darlegten. Wir richteten nun noch eine Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, in der wir uns einerseits auf die Eingabe der Inowrazlawer Salzwerte, anderseits auf unsre bereits im Vorjahre eingereichte Denkschrift bezogen und baten, der Herr Minister möge das in Frage stehende Projekt nach Möglichkeit fördern und wenn angängig uns mit geeignetem Bescheide versehen. In der Folge wurde die Königl. Direktion der Ostbahn zu Bromberg von Seiten des Ministers damit betraut, ein Projekt für die Anlage des Geleises aufzustellen und mit den zumeist dabei Interessirten, der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn, der Handelskammer, der Stadt Thorn und dem Königl. Bergamte zu Breslau in Verbindung zu treten, um zu erörtern, zu welchen Antheilen dieselben nach Maaßgabe ihres Interesses an den Anlage- und Unterhaltungskosten der Einrichtung participiren würden. Zu diesem Behufe trat am 29. August eine Conferenz der Betheiligten zusammen, in welcher von unsern Bevollmächtigten die Erklärung abgegeben wurde, daß die Handelskammer nicht in der Lage sei, sich an den Kosten der Anlage zu betheiligen, da sie keine disponibeln Fonds besitze und überdies die Herstellung des Geleises nicht in eigenem Interesse, sondern in dem der Kaufmannschaft erstrebe. Von Seiten der Stadt Thorn wurden damals keine bestimmten Erklärungen abgegeben. Später jedoch lehnte der Magistrat eine Betheiligung an den Kosten ab, da er der Meinung war, daß die Herstellung derartiger Anlagen Sache der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen ist. Dies veranlaßte uns, bei der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg, sowie bei der Königl. Direktion der Oberschl. Bahn weitere Schritte zu thun, um die Ausführung des Projekts auch ohne einen Kosten-

beitrag von Seiten der Stadt Thorn zu erlangen. Des Erfolges dieser Schritte sind wir noch gewärtig.

Dies ist der gegenwärtige Stand der Angelegenheit. Wir müssen es im höchsten Grade bedauern, wenn in Folge des Beschlusses des hiesigen Magistrats das Projekt zum Scheitern käme, denn heute mehr als je zeigt es sich, wie nothwendig die Anlage des Geleises ist; namentlich im Interesse des Getreidehandels. Arbeitete der Getreidehandel schon früher mit so geringem Nutzen, daß er die unter den bestehenden Verhältnissen erwachsenden Unkosten kaum zu tragen vermochte, so ist dies heute, nach der Einführung der Getreidezölle noch weit mehr der Fall, und wenn die Anlage des Geleises nicht erfolgt, werden die hiesigen Getreidehändler auf manches Geschäft, das sich ihnen sonst bieten würde, verzichten müssen, weil die bedeutenden Unkosten den ganzen Nutzen absorbiren. Dies wäre also ein neues Moment, das die baldige Ausführung des Projekts besonders wünschenswerth macht. Alle übrigen Gründe, welche für die Herstellung des Geleises sprechen, haben wir schon in früheren Berichten eingehend dargelegt und wir glauben, daß bei der vielfachen Benutzung, welche die projektirte Anlage finden müßte, auch an der Rentabilität derselben nicht gezweifelt werden könnte. Die Erwartung scheint sonach nicht ungerechtfertigt, daß die gegenwärtige ungünstige Lage der Angelegenheit demnächst einer günstigeren Wendung Platz machen wird, und daß die beiden interessirten Bahnen sich entschließen werden, die Herstellung des Geleises auch auf eigene Rechnung in Angriff zu nehmen.

Jacobsthor = Passage.

Durch den Verlust der städtischen Holzbrücke im Jahre 1877 war der gesammte Güter- theilweise auch der Personen = Verkehr genöthigt, seinen Weg zur Erreichung des Bahnhofes, namentlich von der Neustadt aus, durch das Jacobsthor zu nehmen. Dieses war indessen so schmal und bot den beladenen Wagen in Folge der sehr steilen Einfahrt so viele Schwierigkeiten, daß oftmals Verkehrsstörungen eintraten. Die Handels = Kammer sah sich im Verein mit dem hiesigen Magistrate demzufolge veranlaßt, an kompetenter Stelle um Verbreiterung der Passage nachzusuchen. Wir constatiren gern, daß die Königliche Fortification den ausgesprochenen Wünschen in entgegenkommenster Weise nachkam und eine Verbreiterung des genannten Thores im Sinne des Verkehrsbedürfnisses angeordnet und inzwischen in zweckentsprechendster Weise auch ausgeführt hat.

Verhandlungen der Handelskammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1879 275 Vorlagen in 29 Sitzungen. Das Journal weist 300 Nummern auf. Die ausscheidenden Mitglieder Herren Heilfron, Kittler, Mallon, Rosenfeld wurden in der Ergänzungswahl am 17. December 1879 wiedergewählt.

Von den Verhandlungen der Handelskammer sind folgende zu erwähnen:

Zolltarif.

Unsere Ansichten über die neue Zollgesetzgebung haben wir an anderer Stelle auseinandergesetzt. Was unsre Thätigkeit in der Sache anbelangt, so hatten wir zunächst am 19. April v. J. Gelegenheit uns gutachtlich über den damals vorliegenden Zolltarif-Entwurf zu äußern und zwar in Folge einer Anfrage Seitens des Deutschen Handelstages. Wir gaben in eingehender Darlegung unsrer Ueberzeugung Ausdruck, daß die Hoffnungen, welche man auf die Zollreform setzte, illusorisch seien und daß die Durchführung des Principes der allgemeinen Zollpflichtigkeit weder der Landwirthschaft noch der Industrie die erwünschten Vortheile, dem Handel aber jedenfalls schwere Nachtheile bringen würde. Auf die einzelnen Positionen des Tarif-Entwurfes eingehend, sprachen wir uns namentlich gegen folgende Zölle aus:

Gegen den Zoll auf Eisen und Stahl, weil unsre Maschinenfabriken des schottischen und steirischen Roheisens und des englischen Stahles nicht entbehren können und ein Zoll auf diese Artikel die Herstellungskosten landwirthschaftlicher Maschinen bedeutend vertheuern muß.

Gegen Getreidezölle, weil die alljährliche große Getreide-Einfuhr unentbehrlich ist und demnach ein Getreidezoll die gesammten Consumenten, d. h. das ganze Volk erheblich schädigt; überdies, weil der Getreide-Vermittlungs-Handel unsrer Stadt, durch Getreidezölle lahmgelegt wird.

Gegen den Zoll auf Bau- und Nutzholz, weil Deutschland einen Theil der durch den inländischen Consum erfordernten Holzsorten nicht liefert, weil der Zoll durch seine erhöhende Wirkung auf die inländischen Holzpreise den deutschen Holzhandel hindert, an ausländischen Märkten concurrenzfähig aufzutreten und weil die technischen Schwierigkeiten bei der Zollrevision einerseits Kosten verursachen die das Zollerträgniß wesentlich beeinträchtigen, andererseits dem Handel große Beschwernisse auferlegen.

Gegen die Erhöhung des Kaffeezollens, weil der Kaffee ohnehin schon schwer genug belastet erscheint.

Gegen Viehzölle, weil von demselben ein Nutzen für die inländische Viehzucht nicht zu erwarten ist und sie nur dazu führen können, den Fleischconsum einzuschränken.

In Bezug auf den Weinzoll machten wir die Ansicht geltend, daß es ein Erforderniß der Billigkeit sei, den Großhändlern, wie früher, einen Steuerrabatt zu gewähren.

Nachdem der Zolltarif bereits durch den Reichstag genehmigt worden war, hatten wir nochmals Anlaß, uns mit den Getreidezöllen zu beschäftigen. Der schlechte Ausfall der Ernte in manchen Theilen Deutschlands, und des Auslandes, sowie das rapide Höhergehen der Getreidepreise legte die Befürchtung nahe, daß ein Nothstand im Anzuge sei. Wir wendeten uns deßhalb im October an den Bundesrath, mit der Bitte, veranlassen zu wollen, daß das auf den 1. Januar festgesetzte Inkrafttreten der Getreidezölle einen Aufschub erfahre. Verschiedene andere Handelskammern schlossen sich unsrer Petition an. Der Bundesrath ertheilte uns jedoch einen abschlägigen Bescheid.

Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Ueber die Verstaatlichung der Eisenbahnen uns an maßgebender Stelle zu äußern, fanden wir erst Gelegenheit, als die Verstaatlichung schon als vollzogene Thatsache betrachtet werden mußte. Mit Rücksicht hierauf sahen wir davon ab, zu der Frage selbst Stellung zu nehmen und begnügten uns damit, es als nothwendig zu bezeichnen, daß der Landeseisenbahnratb erweitert und aus allen Provinzen gewählt werde, sowie daß er Befugnisse erhalte, die es ihm ermöglichen, in der Richtung der Handels- und der volkswirtschaftlichen Interessen einen bestimmenden Einfluß auszuüben; namentlich bei Festsetzung der Tarife.

Wechsel = Stempelsteuer.

Zu dem im März 1879 dem Reichstage vorgelegten Gesetz = Entwurf betreffend die Abänderung des Wechsel = Stempelsteuer = Gesetzes vom 10. Juni 1869 hatte die Kölische Handelskammer mittelst Petition an den Reichstag einen Aenderungs = Vorschlag gemacht, dahin gehend, es möge ein bestimmter Satz festgesetzt werden, dem alle Wechsel ohne Unterschied der Höhe ihrer Wechselsummen unterliegen, eventuell jedoch vermöge die in dem Entwurfe vorgesehenen Skala für Wechsel von mehr als 1000 Mark erst bei Wechseln von mehr als 2000 Mark in Kraft treten. Der Zweck dieses Antrages war es, zu verhindern, daß, wo es sich um größere Summen handelt, statt eines Wechsels mehrere ausgestellt werden, um Stempelsteuer zu ersparen.

Die Handelskammer in Cöln forderte uns auf, ihrem Antrage sich anzuschließen, was auch geschah. Der Reichstag berücksichtigte jedoch die eingereichte Petition nicht, sondern beschloß nach der Regierungs-Vorlage, für Wechsel, deren Betrag sich auf eine höhere Summe als 1000 Mark beläuft, einen eigenen Satz von 50 Pf. für jedes weitere Tausend festzusetzen.

Telegraphen-Gebühren im Verkehr mit Rußland.

Unsere im vorjährigen Berichte ausgesprochene Hoffnung, es würden für den Telegraphen-Verkehr mit Rußland demnächst wieder ermäßigte Sätze für den telegraphischen Verkehr der beiderseitigen Grenzzone zur Einführung kommen, hat sich bis jetzt nicht verwirklicht. Unsere deßbezüglichen Ausführungen haben zwar an maßgebender Stelle Beachtung gefunden und es ist uns ein Rescript zu Theil geworden, welches zugab, daß bei dem neuen, seit dem 1. Oktober 1878 in Kraft getretenen Gebühren-Tarif die Grenzdistrikte sich in einer gegen früher ungünstigen Lage befinden. Aber eine Aenderung in der von uns gewünschten Richtung wurde uns nicht in Aussicht gestellt, sondern nur eine Tarif-Ermäßigung im Allgemeinen, welche inzwischen allerdings erfolgt ist. Gegen eine Aenderung des neuen Systems in unserem Sinne wurde geltend gemacht, daß es für den Geschäfts-Verkehr in den meisten Fällen möglich sein werde, die Depesche auf 7 Worte zu beschränken, und daß in diesem Falle die Kosten sich nicht höher stellen würden, als zu früherer Zeit, da für die Grenzzone niedrigere Sätze bestanden. Wir vermochten die Berechtigung dieses Einwandes nicht anzuerkennen und haben deshalb neuerdings dem Herrn Staatssekretär im Reichs-Postamt unsere Wünsche und Ansichten nochmals vorgetragen.

Haftpflicht-Versicherung.

Von Seiten des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wurden wir aufgefordert, ein Gutachten zu erstatten über einen Antrag der Magdeburger Allgemeinen Versicherungs-Aktien-Gesellschaft auf Verbot der Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht. Diese Gesellschaft hatte ihren Antrag begründet mit der Behauptung, die Haftpflicht-Versicherung veranlasse die Arbeitgeber, geringere Vorsicht walten zu lassen und vermehre dadurch die Unglücksfälle, ferner habe sie eine bedeutende Vermehrung der Haftpflicht-Prozesse zur Folge gehabt, und endlich habe sie die früheren patriarchalischen Verhältnisse beseitigt, in welchen die Arbeitgeber sich mit den Beschädigten stets geeinigt und ihnen auch dann oft eine Entschädigung gewährt hätten, wenn ein rechtlicher Anspruch nicht vorhanden gewesen sei. Wir vermochten diese Begründung nicht als zutreffend anzuerkennen, da die Ueberwachung des Betriebs in den Fabriken von Seiten königlicher Fabrik-Inspektoren geschieht und deßhalb die Vermehrung der Unglücksfälle kaum zu befürchten sein wird, sowie da

die große Zahl der Haftpflicht-Prozesse nach unserer Ansicht lediglich auf dem Bestreben der Versicherungs-Gesellschaften beruht, sich von ihren Verpflichtungen zu befreien und endlich auch die Beschädigten bei dem früheren patriarchalischen Verhältnisse keineswegs in so günstiger Lage waren, wie dies in der Motivierung des Magdeburger Antrages behauptet wird. Wir erstatteten demnach unser Gutachten nicht in befürwortendem, sondern in ablehnendem Sinne.

Volkswirthschaftliche Gesellschaft.

Die volkswirthschaftliche Gesellschaft, welche zu Berlin seit fast zwanzig Jahren besteht und durch Veranstaltung von Vorträgen, sowie daran sich schließende Discussionen das Interesse an volkswirthschaftlichen Fragen zu beleben bestrebt ist, hat seit Beginn des Jahres 1879 mit Rücksicht auf das wachsende Interesse für volkswirthschaftliche Gegenstände ihren Wirkungskreis ausgedehnt und unter Erleichterungen der Eintritts-Bedingungen eine auswärtige Mitgliedschaft eingeführt. Die auswärtigen Mitglieder erhalten gratis die von der Gesellschaft herausgegebenen Brochüren-Sammlung „Volkswirthschaftliche Zeitfragen.“ Auch wir wurden zum Eintritt aufgefordert, und da wir die durchaus freihändlerische Tendenz der Gesellschaft billigen, sahen wir uns veranlaßt, derselben beizutreten.

Conferenz freihändlerischer Corporationen.

Am 8. Februar 1879 fand in Berlin eine Conferenz von Delegirten freihändlerischer Handelskammern und kaufmännischer Corporationen statt, deren Zweck ein Meinungs-Austausch über die Frage der Zollreform war. Wir wurden auf dieser Conferenz durch Herrn Dr. Alexander Meyer-Berlin vertreten. Die einzige Instruktion, welche wir unserem Delegirten gegeben hatten, ging dahin, dafür zu sorgen, daß nicht eine klaffende Differenz sich aufthue zwischen den Interessen der reinen Handelsplätze und denen der Fabrikplätze, sondern daß darauf gehalten werde, die Interessen beider, wie bisher auch fortan gemeinsam zu fördern. Dieser Instruktion entsprach auch die Rede, mit welcher Herr Dr. Meyer in die Debatte eingriff. Da es bei der Versammlung, wie erwähnt, nur um einen gegenseitigen Meinungs-Austausch handelte, wurden Beschlüsse nicht gefaßt, doch kam allseitig die Mißbilligung der Zollreform-Projekte zum offenen Ausdruck.

Handelskammer-Gesetz.

Der Entwurf eines Reichs-Gesetzes über die deutschen Handelskammern, welcher von einer eigens hierzu eingesetzten Commission des deutschen Reichstages ausgearbeitet worden war, wurde uns im December zur Begutachtung vorgelegt. Wir unterzogen den Entwurf einer genauen Prüfung, konnten aber

in demselben keine Verbesserung gegenüber der jetzt bestehenden Landes-Gesetzgebung erkennen, vielmehr schien es uns, daß ein Gesetz wie das projektirte nur geeignet sein könne, den Handelskammern die bisher besessene Selbstständigkeit zu benehmen, namentlich wenn, wie dies der Schlußpassus in den Motiven des Gesetz-Entwurfes andeutet und ein im Ausschusse des deutschen Handelstages von dem Vertreter der Handelskammer zu Halle gestellter Antrag näher ausführt, eine Centralstelle geschaffen würde, die als einzig anerkannt höchste Instanz in Handelsachen zu gelten hätte und berufen wäre, an Stelle des jetzt als freie Vereinigung bestehenden Deutschen Handelstages zu treten. Ueberhaupt waren wir der Ansicht, daß das preußische Handelskammer-Gesetz vom Jahre 1870 allen Bedürfnissen und Anforderungen vollständig genügt, umso mehr, als die Handelskammern doch in erster Linie berufen sind, die Handels-Interessen beschränkter Gebiete zu vertreten, deren Bedürfnisse sich in dem Rahmen der Gesetzgebung des Einzelstaates besser würdigen lassen, als bei einer reichsgesetzlichen Regelung der Angelegenheit. Unter solchen Umständen gaben wir unser Gutachten dahin ab, daß das Bedürfniß zum Erlaß eines Reichsgesetzes über die Handelskammern nicht vorliege, sondern daß uns die Bestimmungen der Landes-Gesetzgebung der Einzelstaaten vollständig ausreichend erschienen.

Wir haben seitdem die Genugthuung gehabt zu erfahren, daß eine Reihe der hervorragendsten Handelskammern des Reiches unsere Ansichten über die Angelegenheit theilt.

Australische Welt-Ausstellungen.

In Sachen der australischen Welt-Ausstellungen wurde unsere Mitwirkung insofern erfordert, als uns jeweils die bezüglichen Mittheilungen des deutschen Reichscommissars zuzingen, für deren Verbreitung in Interessentenkreisen wir alsdann Sorge trugen.

An der Ausstellung in Sidney theilte sich nur die hiesige Firma G. Hirschfeld, während sich an der Ausstellung in Melbourne drei hiesige Firmen, nämlich G. Hirschfeld, W. Sultan und Damman & Nordes theiligten.

Es wäre erfreulich, wenn die australischen Ausstellungen auch dem Handel und der Industrie Thorns neue Absatzgebiete erschließen würden.

Uferbefestigung.

Bei der Bedeutung, welche die Weichselschiffahrt für unseren hiesigen Handel und Verkehr hat, muß auch der Handelsstand großes Interesse daran haben, daß die Uferstellen, an welchen das Laden und Entladen der Kähne stattfindet, in geeignetem Zustande erhalten werden. Nun hat aber der Eisgang des Frühlings 1879 die früher vorhandenen Bohlwerke und sonstige

Uferbefestigungen fast vollständig vernichtet und das Ufer befindet sich in Folge dessen fast in der ganzen Länge der Stadt in so schlimmer Verfassung, daß den Schiffen die Ladearbeit ungemein erschwert wird. Wir thaten sofort nach dem erwähnten Eisgang bei dem hiesigen Magistrat die nöthigen Schritte, um eine Wiederherstellung der Uferbefestigung zu erlangen und im August wurde uns dann auch ein Project vorgelegt, nach welchem das rechte Wechsel-Ufer vom Ende des bereits vorhandenen Quais an bis zu der Defensionskaserne befestigt, resp. mit Bohlwerken versehen werden soll. Seither ist indessen, so viel uns bekannt ist, die Angelegenheit nicht wesentlich gefördert worden, so daß wir uns neuerdings wieder veranlaßt gesehen haben, den Magistrat um die Ausführung des uns s. Zt. vorgelegten Projectes zu bitten.

Paßwesen.

Mit Rücksicht auf den Ausbruch und das Umsichgreifen der Menschenpest in einem Theile unseres Nachbarstaates Rußland wurde durch Allerhöchste Verordnung vom 2. Februar 1879 die Bestimmung getroffen, daß Reisende, welche aus Rußland kommen, verpflichtet sein sollen, sich durch einen Paß auszuweisen, welcher an einem der beiden vorhergehenden Tage von der deutschen Botschaft zu St. Petersburg oder von einer deutschen Consularbehörde in Rußland visirt worden sei. Hätte nun diese Bestimmung auf alle aus Rußland kommenden Reisenden ohne Unterschied Ausdehnung finden sollen, so wären diejenigen Reisenden, deren Geschäfte in Rußland einen längeren Aufenthalt als höchstens 48 Stunden nicht bedingt hätten, genöthigt worden, ihren Aufenthalt eigens zu dem Zwecke des Einholens des Consulatvisums erheblich auszudehnen, da die nächste deutsche Consular-Behörde damals in Warschau sich befand. Wir richteten deßhalb sofort nach Bekanntwerden der Allerhöchsten Verordnung eine Eingabe an das Reichskanzleramt, in welcher wir baten, von der Beanspruchung eines Visums bei denjenigen Reisenden abzugehen, deren Reise nach Russisch-Polen nicht länger als 48 Stunden dauert. Hierauf ging der Bescheid ein, daß die Bestimmungen der Verordnung vom 2. Februar nur auf diejenigen Reisenden Anwendung haben sollen, deren Aufenthalt in Rußland von längerer Dauer gewesen ist, als die für die Gültigkeit des Paßvisums vorgesehene Frist von 3 Tagen einschließlich des Tages der Ausstellung des Passes. Hiermit war wenigstens für den Verkehr der beiderseitigen Grenz-bewohner eine Erleichterung geschaffen, die die Wirksamkeit der Maßregeln gegen die Einschleppung der Pest in keiner Weise beeinträchtigte, für einen großen Theil des an der Grenze verkehrenden Publikums aber von eminenter Wichtigkeit sein mußte.

Später, als die Eröffnung der Schifffahrt unmittelbar bevorstand, hatten wir nochmals Anlaß, um eine Erleichterung des Grenzverkehrs uns zu be-

mühen. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Schiffe und Trakten, welche auf der Weichsel von Rußland nach Deutschland kommen, selbst wenn sie Warschau unterwegs berühren, doch von da bis zur Grenze weit längere Zeit brauchen, als die damals als Frist für die Gültigkeit des Paßvisums festgesetzten 3 Tage, richteten wir im Anschluß an eine in gleichem Sinne abgefaßte Petition des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft in Danzig an das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Bitte, für die Errichtung eines Viceconsulats in Bloclawek oder wenigstens für die Entsendung eines zum Visiren der Pässe befugten Consularbeamten nach Nieszawa sorgen zu wollen. Am 30. März wurde denn auch in Nieszawa ein Viceconsulat errichtet, welches heute noch besteht.

Gegen Ende des Monats April, als die Pestgefahr beseitigt schien, glaubten wir annehmen zu dürfen, daß man an maßgebender Stelle geneigt sein würde, den Visirungszwang wieder aufzuheben und thaten geeignete Schritte in dieser Richtung. Von Seiten des Reichskanzleramtes erhielten wir darauf die Mittheilung, daß zwar die Beschränkung der Gültigkeit der Paßvisa auf 3 Tage in Wegfall gekommen sei und gleicherweise ein Nachweis über den Aufenthalt des Reisenden während der letzten 20 Tage vor Ueberschreitung der Grenze nicht mehr verlangt werde, daß aber die Aufhebung des Visirungszwanges nicht statthast sei.

Wir glaubten diesen Bescheid nicht als definitiv auffassen zu sollen und wandten uns im Dezember nochmals mit unserm Anliegen an den Reichskanzler, zugleich für den Fall einer Ablehnung die Bitte aussprechend, daß wenigstens von den russischen Unterthanen, die die Reichsgrenze auf Grund desselben PASSES mehrmals überschreiten, für die ganze Geltungsdauer ihres PASSES nur einmalige Visirung verlangt werde. Wir erhielten indessen abermals die Antwort, es könne dem Verlangen nach Aufhebung des Visirungszwanges nicht Folge gegeben werden, was dagegen unsern Unterantrag anbelange, so sei derselbe schon durch eine Verordnung vom 16. August 1879 erledigt, durch welche festgesetzt werde, daß die Pässe, auch wenn der Inhaber die Grenze mehrmals überschreiten sollte, nur einmaliger Visirung bedürfen.

Das Fortbestehen des Visirungszwanges ist, wie wir bereits an anderer Stelle auseinandergelegt haben, dem Grenzverkehr außerordentlich hinderlich und wir haben noch nicht die Hoffnung aufgegeben, daß man mit Rücksicht hierauf die Beseitigung des Uebelstandes so bald als möglich veranlassen wird.

Petroleumlager.

Die Anfrage eines hiesigen Kaufmanns, ob ihm der Wollmarkt-Schuppen gegen Miethszins zeitweise zur Lagerung von Petroleum überlassen werden könne, veranlaßte uns, der Frage der Errichtung eines allgemeinen Petroleum-

Lagerhauses näher zu treten. Im Hinblick auf die stete Feuersgefahr, welche die Lagerung größerer Quantitäten Petroleum innerhalb der Stadt mit sich bringt, sowie im Hinblick auf die Möglichkeit, durch Herstellung eines Lagerhauses das Petroleum-Geschäft zu heben, und die Transit-Lagerung zu ermöglichen, erschien uns eine derartige Einrichtung durchaus nothwendig. Wir ließten deßhalb eine Bekanntmachung, in welcher wir Besitzer von Grundstücken, die geneigt sein sollten, ihre Plätze behufs Errichtung eines Petroleumlagerhauses zu vermietthen, oder selbst ein solches zu errichten, aufforderten, sich zu melden. Herr L. Angermann hieselbst erbot sich, für eigene Rechnung auf seinem Grundstücke auf der Culmer Vorstadt einen zur Lagerung von Petroleum bestimmten Schuppen zu errichten und wir einigten uns mit ihm auf Grund der in der nachstehend wiedergegebenen polizeilichen Bekanntmachung enthaltenen Bedingungen, worauf die Errichtung des Schuppens in Angriff genommen wurde und die Eröffnung desselben schon am 20. Oktober v. J. stattfand.

Die damals erlassene polizeiliche Bekanntmachung lautet:

Am 20. Oktober d. J. wird der auf dem Grundstück des Kaufmanns Angermann in der Culmer Vorstadt errichtete Lagerschuppen für Petroleum dem öffentlichen Gebrauch übergeben werden. Von dieser Zeit ab dürfen in Laden- und Kellerräumen nur die in der nachfolgenden Regierungs-Verordnung vom 12. Januar 1870 bezeichneten Qualitäten gelagert werden.

Die Benützung des Lagerschuppens erfolgt unter folgenden im Wege des Vertrages mit Herrn Angermann verabredeten Bedingungen.

§ 2. Herr Angermann erhält für jedes Faß Petroleum, ohne Rücksicht auf die Dauer der Lagerung ein Lagergeld von 50 Pf. Er hat dafür das Lager zu beaufsichtigen und ist verpflichtet, auf Verlangen die Anfuhr und Einlagerung, gleichviel ob vom Bahnhof Thorn oder vom Weichselufer gegen Vergütung von 10 Pf. pro Ctr. zu bewirken. Uebernimmt Herr Angermann die Anfuhr und Einlagerung selbst, so hat er bei eigener Vertretung, dieselbe so prompt zu bewirken, daß weder die Bahn-Verwaltung, noch der Schiffer Anspruch auf Stand- oder Liegegeld erheben können.

§ 3. Jedem, der Petroleum in dem Schuppen lagern will, steht es frei, die Anfuhr und Abfuhr selbst oder durch einen Andern bewirken zu lassen. Letzterenfalls hat der Einlieferer auch das Einlagern selbst zu besorgen, oder für die Einlagerung eine Gebühr von 5 Pf. pro Ctr. an Herrn Angermann zu entrichten.

§ 4. Die Lager-Verwaltung übernimmt p. Angermann und haftet für richtige Zurücklieferung der eingelieferten Faß Petroleum, jedoch nicht für Leckage.

Vorrichtungen zur Verhütung des Verlustes durch Leckage zu treffen, bleibt jedem Einleger überlassen.

§ 5. Die Geschäftsstunden beginnen um 8 Uhr Morgens und dauern bis Nachmittags 7 Uhr bezw. bis zum Eintritt der Dunkelheit. Künstliche Beleuchtung darf in dem Schuppen nicht angebracht werden.

Während dieser Geschäftsstunden ist pp. Angermann verpflichtet, jederzeit Petroleum aufzunehmen, bezw. herauszugeben.

§ 6. Die Aufsicht über die ordnungsmäßige Lagerung führt eine Commission, bestehend aus dem jederzeitigen Polizei-Dirigenten, dem Stadtbaurath und einem Mitgliede der Handelskammer.

Herr Angermann ist verpflichtet, den Anweisungen dieser Commission bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 3—9 Mark, deren Festsetzung dem Polizei-Dirigenten zusteht, nachzukommen.

§ 7. Streitigkeiten zwischen den Lagernehmern und Herrn Angermann schlichtet die vorstehend gedachte Commission, deren Entscheidung sich die Parteien, vorbehaltlich des Rechtsweges, vorläufig zu unterwerfen haben.

Lhorn, den 18. Oktober 1879.

Wir fügen noch die Polizei-Verordnung bei, welche hierorts in Bezug auf Lagerung von Petroleum erlassen war:

1. Polizei-Verordnung.

Die Aufbewahrung und Lagerung von Petroleum, (Erdöl, Ligroin, Petroleum-Aether, Photogen und ähnlichen flüchtigen Mineralölen) darf, wie wir hiermit auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 und unter Aufhebung des § 13 unserer Amtsblatt-Bekanntmachung vom 27. Dezember 1862 (Amtsblatt Nr. 1 p. 1863) verordnen, vom 1. Juli 1870 an nur unter Beobachtung nachstehender Vorschriften stattfinden:

§ 1. Die in den gewöhnlichen Verkaufsräumen behufs des Detail-Handels zu haltenden Vorräthe dürfen nicht mehr als 30 Pfd. betragen.

§ 2. Die Lagerung größerer Mengen dieser Leuchtstoffe bis zu 25 Ctr. einschließlich ist nur in Kellern, oder in zu ebener Erde belegenen Räumen gestattet, welche nicht geheizt werden können, gut ventilirt sind und keine Abflüsse (Gerinne) nach außen (nach Straßen, Höfen etc.) haben.

§ 3. Mengen bis 500 Pfd. einschließlich dürfen in den mit den Verkaufslökalen in Verbindung stehenden Kellern oder zu ebener Erde belegenen Speicherräumen gelagert werden, sofern dieselben den im § 2 gegebenen Bestimmungen entsprechen. Der Fußboden des zur Aufbewahrung der Mineralöle dienenden Theils der Lagerräume muß jedoch mit einer mindestens 8 Centimeter hohen Sandschicht bedeckt sein, welche mit einer

aus feuerfestem Materiale hergestellten Umfassung zu umschließen ist und eine solche Ausdehnung haben muß, daß zwischen den Lagerfässern und der Umfassung mindestens $\frac{1}{2}$ Meter breiter Zwischenraum verbleibt.

§ 4. Zur Lagerung von Mengen über 500 Pfd. bis 25 Ctr. einschließlicly dürfen nur abgeschlossene Lagerräume benutzt werden, welche außer den in § 2 angeführten noch folgende Bedingungen erfüllen:

a. die Keller resp. Speicherräume müssen feuersicher hergestellt und mit Steinen überwölbt sein. Die Anwendung von Eisen-Construction und Holz-Verbindungen, eisernen oder hölzernen Säulen und Trägern ist ausgeschlossen.

b. unter der Sohle derselben muß sich eine Senkgrube von angemessener Größe befinden, nach welcher der Fußboden von allen Seiten her Gefälle hat.

c. Thüröffnungen dürfen in keiner geringeren Höhe als 16 Centimeter über dem Fußboden angelegt werden; die Thüren müssen aus Eisen bestehen, oder mit starkem Blech überkleidet sein.

d. Die Fensteröffnungen müssen mit Eisenblech verkleidete und von Außen verschließbare Läden besitzen.

e. Die Durchführung von Gasröhren durch die Räume ist unstatthaft.

f. Eine künstliche Beleuchtung darf mittelst von Außen angebrachter, durch Umhüllungen genügend geschützter Flammen bewirkt werden. Das Betreten der Räume mit Licht ist unzulässig.

§ 5. Mengen über 25 Ctr. dürfen nur in besonderen Lagerhäusern gelagert werden. Diese müssen mindestens 150 Meter von andern Baulichkeiten entfernt und so belegen sein, daß sie bequem von allen Seiten mit Löschgeräthschaften umfahren werden können. Die Anwendung von Holz-Construction ist unzulässig. Die Sohle der Lagerräume muß mindestens 6 Decimeter tiefer als die Terrainsohle liegen. Auch müssen sich in demselben Senkgruben von ausreichenden Dimensionen befinden, nach welchen hin der Fußboden ein angemessenes Gefälle hat.

§ 6. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden, soweit nicht die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs Anwendung finden, mit einer Geldbuße bis zu 10 Thlr. oder einer Gefängnißstrafe bis zu 14 Tagen bestraft.

Marientwerder, 12. Januar 1870.

Königliche Regierung.

Abtheilung des Innern.

2. Nachtrags-Bestimmungen zu der vorstehenden Verordnung.

Zu § 1. Den Orts-Polizei-Behörden bleibt vorbehalten, insofern das örtliche Bedürfniß dies erfordert, mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung (Landdrostei) das Maximum der in den Verkaufsräumen gestatteten Vorräthe auf 100 Pfd. (50 Kilogr.) zu erhöhen.

Zu § 3. Das in § 3 bezeichnete Maximum wird auf 600 Pfd. (300 Kilogr.) erhöht.

Zu § 5. Ausgenommen von den im § 5 bezeichneten Beschränkungen sind bereits bestehende Petroleum-Lagerhäuser, insofern dieselben auf Grund polizeilicher Genehmigung schon bisher zur Lagerung größerer Quantitäten der im § 1 bezeichneten Stoffe benutzt werden durften. Bei neuen Anlagen dieser Art können, wo nach den örtlichen Verhältnissen die Einhaltung der im § 5 vorgeschriebenen Bedingungen in Bezug auf die Entfernung von anderen Baulichkeiten oder hinsichtlich der Construction mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist, durch die Orts-Polizei-Behörden mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung (Landdrostei) Abweichungen von denselben zugestanden werden. Die Orts-Polizei-Behörde hat in diesem Falle in der die Errichtung, beziehungsweise Benutzung, der Anlage genehmigenden Verfügung die nach Maßgabe der Umstände erforderlichen baulichen Vorsichtsmaßregeln und das Maximalquantum der darin unterzubringenden feuergefährlichen Stoffe speziell vorzuschreiben.

Marienwerder, 13. September 1870.

Königliche Regierung.
Abtheilung des Innern.

werden hiermit zur öffentlichen Kenntniß und Beachtung gebracht.

Thorn, den 14. November 1870.

Wollmarkt.

Schon wiederholt haben wir Anlaß gehabt, uns über den Uebelstand auszusprechen, der unserm sonst in jeder Weise gedeihenden Wollmarkt daraus erwächst, daß die Aufeinanderfolge der verschiedenen Märkte in einer für Thorn nicht sehr günstigen Weise geregelt ist. Mit Rücksicht hierauf wandten wir uns im Januar v. J. an die Kgl. Regierung zu Marienwerder und baten dieselbe, auf die Hinausschiebung des Landsberger und Stettiner Wollmarktes um je einen Tag hinwirken zu wollen. Die Kgl. Regierung befuhrwortete unser Gesuch höheren Ortes, doch gaben die Herren Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten und für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten durch gemeinsamen Erlaß vom 20. Februar, durch welchen zugleich die fernere Abhaltung des Thorner Wollmarktes am 13. und 14. Juni

nehmigt wurde, zu erkennen, daß der Hinausschiebung der erwähnten beiden Märkte zur Zeit nicht näher getreten werden könne, da die erst kurz zuvor getroffenen, die maßgebenden und zum Theil sich widersprechenden Interessen ausgleichende Neuregelung der Zeitbestimmungen für die Wollmärkte nicht zu Gunsten des erst für die Zukunft genehmigten Thorner Wollmarktes wieder in Frage gestellt werden dürfe. Wir können unter solchen Umständen nur die Hoffnung aussprechen, daß in nicht zu ferner Zeit wieder eine umfassende Neuregelung der Zeitbestimmungen für die Märkte eintritt, bei welcher dann auch den Interessen des Thorner Wollmarktes in dem wünschenswerthen Maaße Rechnung getragen wird.

Lagerhaus.

Im Juli v. J. machte die Kgl. Ostbahn bekannt, es sei versuchsweise die Anordnung getroffen worden, daß auf dem Ostbahnhofe zu Berlin für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, die mit der Ostbahn in Berlin ankommen, vierzehntägige kostenfreie Lagerung gewährt werde. Wir versuchten, eine gleiche Vergünstigung für den hiesigen Bahnhof herbeizuführen, wurden aber abschlägig beschieden mit der Motivirung, es fehle an den geeigneten Räumlichkeiten. Wir traten deshalb mit hiesigen Interessenten in Verbindung und regten die Frage an, ob, wenn es thunlich sei, von der Kgl. Ostbahn den Raum für die Herstellung eines Lagerhauses miethsweise zu erlangen, die Interessenten geneigt sein würden, den Lagerstuppen auf eigene Kosten zu errichten. Wir fanden das gewünschte Entgegenkommen sowohl von Seiten der Kgl. Ostbahn als von Seiten der interessirten Kaufleute und es kam nach längerer Unterhandlung ein Vertrag zu Stande, dessen wesentlichste Bestimmungen die folgenden sind:

Die Handelskammer errichtet das Lagerhaus, das nur zum Lagern von Getreide und nicht feuergefährlichen Waaren benutzt werden darf, auf ihre alleinigen Kosten. Dieselbe trägt ferner die Kosten für das Verbindungs-Gleis mit den Bahnhofsgleisen, für die Pflasterung resp. Verlegung des Zufuhrweges und zahlt 500 Mark an die Bahnverwaltung für Umstellung des Uebernachtungs-Vokales. Die Zustellung und Abholung der Waggon's nach und von dem Ladegleis erfolgt ohne Erhebung einer Rangir-Gebühr. Die Handelskammer ist verpflichtet, das Lagerhaus auf Verlangen der Bahnverwaltung innerhalb 4 Wochen nach erfolgter Aufforderung abzubringen und den Platz zurückzugeben. Die Bahnverwaltung ist berechtigt, die Verwaltung des Lagerhauses selbst in die Hand zu nehmen und dasselbe gegen Erstattung der Herstellungskosten zum Eigenthum zu erwerben.

Börsen-Verein.

Schon im vorigen Jahren mußten wir unserem Bedauern darüber Ausdruck geben, daß der von uns im Einverständniß mit dem landwirthschaftlichen Verein ins Leben gerufene Börsen-Verein nicht in dem erwünschten Maße prosperire und daß namentlich die Theilnahme Seitens der Gutsbesitzer viel zu wünschen übrig lasse. Wir mußten zugleich die Befürchtung aussprechen, daß das Andauern dieser Theilnahmslosigkeit die Auflösung des Vereins herbeiführen würde. Leider hat sich diese Befürchtung als zutreffend erwiesen, da der Verein schon in der ersten Hälfte des Jahres 1879 wegen mangelhafter Bethheiligung seine Thätigkeit einstellen und sich auflösen mußte. Der bei der Auflösung vorhandene Kassenbestand wurde von uns in Verwahrung genommen für den Fall, daß hier selbst dereinst ein neuer Börsen-Verein ins Leben treten sollte.

Zoll-Abfertigung in Gollub, Leibitsch und Pieczenia.

Auf Antrag des Herrn Provinzial-Steuerdirektors, an den wir uns mit einer desbezüglichen Bitte gewandt hatten, wurde von dem Herrn Finanzminister den Neben-Zollämtern Gollub und Leibitsch die Befugniß zur Abfertigung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsen- und Delfrüchten mittelst Begleitscheins I auf das Hauptzollamt zu Thorn mit der Maßgabe beigelegt, daß von einem amtlichen Verschuß und von Begleitung der unter Begleitschein Controle abgefertigten Waaren abgesehen wird. Dem Neben-Zollamte II Pieczenia ist dagegen die Befugniß zur Abfertigung des zur Durchfuhr bestimmten Getreides auf das Hauptzollamt zu Thorn im modificirten Ansage-Verfahren, d. h. nach vorhergegangener spezieller Revision ohne amtlichen Verschuß und ohne amtliche Begleitung beigelegt worden.

Bahn-Verbindung mit Ciechocinek.

Für einen Theil unseres hiesigen Handelsstandes ist es von Gewicht, daß unsere Stadt in guter Bahn-Verbindung mit dem nahen polnischen Badeorte Ciechocinek steht, da die dortigen Badegäste oft nach Thorn kommen, um Einkäufe zu machen. Nun war aber diese Verbindung bisher ziemlich mangelhaft, da um 1 Uhr 7 Min. Nachmittags ein Zug von Alexandrowo nach Ciechocinek ging, während der hiesige Zug erst um 1 Uhr 32 Minuten in Alexandrowo eintraf. Wir bemühten uns wiederholt, eine Aenderung hierin herbei zuführen, doch blieben unsere Bemühungen erfolglos, bis endlich in neuester Zeit Dank der Verwendung der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg die Warschau-Bromberger Bahn sich bereit erklärt hat, den Zug von Alexandrowo nach Ciechocinek künftig um 1 Uhr 52 Min. abgehen zu lassen, wodurch der gewünschte Anschluß hergestellt wird.

Zollrabatt und Zollcredit für Wein.

Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hatten an den Bundesrath eine Petition gerichtet, in der sie die Gewährung des früher bewilligten Zoll-Erlasses von 20 % bei ungetheiltem Bezuge von 20 Ordstufen Wein aus dem Ursprungslande, sowie die Ausdehnung des Zollcredits auf 9 Monate beantragten. Wir hatten schon in unserem an den deutschen Handelstag erstatteten Gutachten über den Zolltarif dieselben Wünsche geltend gemacht und sahen uns deshalb umsomehr veranlaßt, dem Bundesrath unser Einverständniß mit der Petition der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft zu erkennen zu geben.

Getreide-Transitläger.

Nach § 4 ad 1 des Gesetzes zum neuen Zolltarif können für Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues (sub 9 des Tarifs) welche zum Absatz entweder in das Zollinland oder das Zollausland bestimmt sind, Transitläger ohne zollamtlichen Mitverschluß gewährt werden. Da das Getreide, welches aus Rußland hierher kommt und theils für den Inlands-Consum, theils für die Wieder-Ausfuhr bestimmt ist, in der Regel wegen des langwierigen Transports derart gelitten hat, daß es weder zum Consum noch zum Export sofort verwendbar ist, sondern zuvor einer sorgsamten Ausarbeitung und oft auch Mischung mit inländischem Getreide bedarf, sonach längere Zeit hier liegen muß, wandten wir uns sofort nach der Annahme des Zolltarif-Gesetzes unter Anfügung statistischer Notizen über die Bedeutung des hiesigen Getreidehandels mit einer Petition an den Bundesrath und baten denselben, auch unserm Plaz nach Maßgabe der oben erwähnten Bestimmung des Zolltarifgesetzes die Vergünstigung der Einrichtung von Getreide-Transitlagern zu bewilligen.

Unser Wunsch ging in Erfüllung, und so ist dem Thorner Getreidehandel wenigstens soviel Erleichterung geboten, als dies bei dem Bestehen der Getreidezölle möglich ist. Immerhin sind aber die Bestimmungen, welche für Getreide-Transitläger bestehen, ziemlich lästig, so daß die gebotene Erleichterung nicht in vollem Maße zur Geltung kommen kann.

Eisenbahn-Conferenzen.

Die früher nur von der Kgl. Ostbahn, später auch von der Oberschlesischen Bahn veranstalteten Eisenbahn-Ausschussitzungen, in welchen die Vertreter der im Bereich der betr. Bahnen existirenden wirthschaftlichen Corporationen Gelegenheit hatten, ihre Wünsche und Ansichten darzuthun, haben auch im abgelaufenen Jahre wiederholt stattgefunden und wurden stets von uns beschickt.

Es ist ein unverkennbarer Vortheil für unser Verkehrsleben, daß durch diese Conferenzen die Bahndirectionen in steter Fühlung mit den wirthschaftlichen Corporationen bleiben und dadurch in die Lage kommen, die zu berücksichtigenden Interessen besser kennen zu lernen und denselben soweit als möglich Rechnung zu tragen.

Die einzelnen Handelsbranchen.

Getreide.

Der Verlauf des Getreide-Geschäfts gestaltete sich im Jahre 1879 wesentlich interessanter als im Vorjahre, nicht nur hinsichtlich seines entschieden günstigeren Resultats, sondern auch hinsichtlich der Factoren, die dasselbe bedingten. Einen nicht geringen Antheil an der während eines größeren Theiles des Jahres vorherrschenden Lebhaftigkeit im Getreidehandel tragen die Witterungsverhältnisse, welche deshalb nähere Beachtung verdienen.

Das Jahr begann mit Frost, der, da die Felder durch Schnee geschützt waren, nicht schadete. Später trat Thauwetter ein, welchem Regen und Schneetreiben abwechselnd mit Nachtfrosten, sowie endlich rauhe Nord- und Nordost-Stürme folgten. Dieses Wetter dauerte bis Ende April, so daß bereits Klagen über die jungen Saaten laut wurden, die allerdings nach dem Eintritt prächtigen Wetters im Mai wieder verstummten. Das Ernteresultat fiel indessen schließlich doch nicht nach Wunsch aus, da der größte Theil der Ernte bei schlechtem Wetter eingebracht werden mußte und nur ein verhältnißmäßig geringer Theil, der später eingebracht wurde, von diesem Nachtheil verschont blieb.

Außer den geschilderten Witterungsverhältnissen war es noch der Einfluß Amerikas, der auf den Gang des deutschen Getreide-Geschäfts bestimmend einwirkte. Dies gilt naturgemäß in erster Reihe in Bezug auf:

Weizen, der unmittelbar unter dem Einflusse der transatlantischen Geschäfts- und Productions-Verhältnisse steht. Die vorzügliche 1878er Ernte gestattete America, ungeheure Mengen Getreide nach Europa zu verschiffen, das deshalb von Hand zu Mund lebte und für die Zukunft nicht sorgte, wiewohl hauptsächlich England sehr importbedürftig war. Danzig war im Stande, bessere Preise anzulegen, als das westliche Deutschland und war infolgedessen für den hiesigen Platz trotz bedeutender Zufuhren unmöglich, das frühere Geschäft bahnwärts zu betreiben. Im April schon trat indessen eine Wendung zum Bessern ein, da das westliche Deutschland, gedrängt durch die Nothwendigkeit, seinen Bedarf zu decken und überdies mit Rücksicht auf die schlechten Witterungs-Verhältnisse, in größerem Maaße als Käufer für mittlere und geringere Sorten auftrat, so daß Thorn wieder seine frühere Vermittlerrolle übernehmen konnte. Das Geschäft wurde dadurch noch mehr belebt, daß man vielseitig erwartete, der Getreidezoll werde früher eintreten, als dies schließlich der Fall war. Gegen Mitte Mai aber erfolgte ein Rückschlag, da die Vor-

räthe Amerikas uner schöp flich schienen und erst im Juli trat wieder eine Besserung hervor, da die Bestände aufgezehrt waren, von dem neuen Gewächse der größte Theil die Spuren der Unbill der Witterung an sich trug, und Amerika seine Preisnotirungen erhöhte. So wurde denn das Geschäft während des Herbstes hier recht lebhaft. Polen konnte zwar verhältnißmäßig wenig liefern; aber was hierher an den Markt kam wurde gut verwerthet und rasch vergriffen. Letzterem Umstande ist es auch zu verdanken, daß Thorn unter der naturgemäßen Reaction, die gegen Jahres schluß eintrat, wenig zu leiden hatte. Neue Läger bildeten sich erst im Dezember, da die herannahende Einföhrung des Getreidezolles einen starken Import veranlaßte.

Im Großen und Ganzen hatte das Geschäft in:

Roggen dasselbe Gepräge wie das in Weizen, doch öfter wandelte das eine Product ziemlich unbekümmert um das andere seine eigenen Weg. Schon in den Zufuhren machte sich ein wesentlicher Unterschied geltend. Rußland sandte gleich bei Beginn des Jahres größere Quantitäten Roggen hierher, der aber zum Theil von abfallender Qualität war, deshalb auch vernachlässigt blieb und nur zu nachgebenden Preisen begeben werden konnte, während das neue Jahr für gute, trockene Waaren, inländischen wie ausländischen Ursprungs, mit lebhafterer Nachfrage Seitens der Mühlen begann. Die Zufuhren wurden im Februar dem hiesigen Plage zwar etwas entzogen, traten aber bald wieder in früherem Umfange auf, als Thüringen und Sachsen lebhaft kaufend auftraten und die Preise demzufolge, wenn auch nicht in dem Grade wie für Weizen, steigende Richtung einzuschlagen begannen. So lange die Schifffahrt geschlossen war, konnte der hiesige Platz größere Bezüge aus Polen machen, die bei freiem Wasser ihre Richtung auf Danzig und Berlin nehmen, unterstützt von der verhältnißmäßig sehr geringen Differenz der Wasserfrachten. Es war zwar auch im Frühjahr nicht gerade Noth um Zufuhren, doch konnte das Geschäft nicht die gewünschte Ausdehnung erreichen, zumal auch Posen sich am Einkauf theilte und auf den Qualitätsunterschied nicht mehr das große Gewicht gelegt wurde. Erst gegen Ende Mai, nachdem die Preise eine langsam anziehende Richtung verfolgt hatten, änderte sich die Situation mit einem Schlage. Rußland, aus Furcht vor dem Eintreten des Getreidezolles, begann in solchen Massen Roggen nach hier zu werfen, daß die Arbeit kaum zu bewältigen war. Wohl selten hat Thorn solche Anhäufung von Waare erlebt, die um so drückender war, als die schlechte Condition des Roggens den Verkehr ungemein erschwerte. Nicht genug rühmend ist bei dieser Gelegenheit die Coulanz der Eisenbahnverwaltung anzuerkennen, die, soweit es in ihren Kräften stand, Erleichterungen gewährte und mit möglichster Nachsicht verfuhr.

Diese Massenzuföhrungen dauerten bis Mitte Juni, wo bereits Mangel an Lagerraum entstand, da der größte Theil des Roggens, um in den Handel

zu gelangen, erst transportfähig gemacht werden mußte. Mit Abnahme der Zufuhren begann denn auch die Nachfrage eine lebhaftere zu werden, was im Verein mit der schlechten Witterung auf die Preise nicht ohne Wirkung blieb. Die Läger begannen wieder sich successive zu lichten, die Nachfrage überflügelte bald das Angebot und Käufer konnten ihre andauernd erhöhten Forderungen mit Leichtigkeit durchsetzen. Mit Beginn neuer Ernte blieben die in letzter Zeit schon spärlich fließenden polnischen und hauptsächlich russischen Zufuhren gänzlich aus — das Inland und Oberschlesien nahmen diese für sich ausschließlich in Anspruch — und mit Ausnahme einiger galizischer Trafsenankünfte, die, weil die Hölzer hier blieben, ihre Ladung ebenfalls hier lassen mußten, war der hiesige Platz größtentheils auf den Bezug aus Ostpreußen angewiesen und nicht in der Lage, die Nachfrage aus Posen, Sachsen und Thüringen zu befriedigen. Damit Hand in Hand ging eine successive Preissteigerung, die im Monat Oktober ihren Höhepunkt erreichte, Roggen war im Laufe kurzer Zeit um mehr als die Hälfte seines Werthes gestiegen. Dieser Umstand lockte auch wieder einige Zufuhr aus Polen heran, die aber mit Eintritt flauerer Stimmung wieder vollständig nachließ. Eine wesentliche Preisreduction hatte die schwach gewordene Nachfrage nicht im Gefolge, namentlich war die Wirkung auf feine Qualitäten nur gering, während kammere und untergeordnete Güter — und das Gros trug die Spuren des Erntewetters an sich — vernachlässigt blieben.

Hinsichtlich des Geschäfts in:

Sommer-Getreide verdient vor allen Dingen der periodenweise überaus lebhafte Verkehr in Hafer hervorgehoben zu werden. Dies gilt besonders vom Anfang und dem Ende des Berichtsjahres. Während aber im Januar und Februar die bedeutenden Zufuhren ihrer schlechten Qualität wegen und analog dem Werthe für Roggen nur zu gedrückten Preisen untergebracht werden konnten, trug das Hafer-Geschäft in den Monaten November und Dezember ein wesentlich anderes Gepräge. Während dieser Zeit gelangten die Zufuhren aus anderen Gegenden Rußlands, als bisher, nach hier — daß nur von russischem Gewächs die Rede sein kann, wird als selbstverständlich vorausgesetzt — die Qualität war eine wesentlich bessere, die Preise außer Verhältniß zu anderen Getreide-Arten niedrig und daher speculationsfähig, der Abzug und die Nachfrage zu Proviantamtzwecken recht rege, der Termin für Einführung des Bolles nahe gerückt und deshalb wurden die bedeutenden Zufuhren theils nach auswärts, theils zur Lagerung rasch geräumt. Während der Frühjahrs- und Sommermonate hingegen war das Geschäft in diesem Artikel nur geringfügig, wie im Allgemeinen für alle sonstige Sommerung, von der nur noch der ziemlich lebhafte Handel in neuer Gerste unmittelbar nach der

Ernte zu Versandzwecken nach Stettin und Danzig hervorgehoben zu werden verdient.

In Delisaaten war das Geschäft nur sehr unbedeutend. Von der Witterung beeinflusst kamen Rübsen und Raps meist in feuchtem Zustande an den Markt und waren deshalb wenig einladend zur Spekulation. Es wurde allerdings ziemlich viel gespeichert, welche Idee um so unfruchtbarer wurde, als im Laufe des Jahres Preise sich nicht behaupten konnten.

Ein bisher nur im allerbescheidensten Umfange in hiesiger Gegend in den Handel gekommener Artikel erfreute sich im verflossenen Jahre eines äußerst lebhaften Umsatzes und verdient deshalb besonderer Erwähnung, es ist die gemahlene Hirse. Während bisher Ungarn und die hiesige Niederung das hiesige Detail-Geschäft mit Waare versorgte, führte Rußland in diesem Jahre unserem Plage diesen Artikel in solch ungewöhnlichem Maße zu, daß sich ein lebhaftes Geschäft nach der Provinz und besonders nach dem Posenschen entwickelte. Da der Haupt-Verkehr erst im Sommer begann, so ist der Umsatz von ca. 25—30 000 Centner doch gewiß als ein ganz stattlicher zu betrachten.

Wie weit der ungerechtfertigte Zoll von Mk. 2. pro 100 Kilo, der doch nur ausschließlich die ärmste Bevölkerung trifft, in Zukunft diesen Handel beeinflussen wird, läßt sich zur Zeit noch gar nicht übersehen. Dies hängt von der jeweiligen Kartoffelernte und auch von der Export-Fähigkeit Ungarns ab.

Futter-Artikel, namentlich Kleie, erfreuten sich erst im letzten Vierteljahr, beeinflusst von dem geringen Ausfall der Ernte in Sommer-Getreide, größerer Beachtung, so daß speziell hierin die Nachfrage das Angebot überstieg. Hingegen war der Begehr nach Delkuchen ein weniger reger, weil die Landwirthse mit Rücksicht auf die geringen Erträge aus Grund und Boden sowohl, wie aus den Verkäufen von Mastvieh, ihren Bedarf auf das Allernothwendigste einzuschränken gezwungen waren.

Für die hauptsächlichsten Cerealien stellten sich die Preise, ungefähre Durchschnitts-Ziffern angenommen, im Laufe des Jahres wie folgt:

Weizen kostete bei Beginn des Jahres Mk. 145—166. Preise zogen im Februar einige Mark an und stiegen im März auf Mk. 155—177, auf welchem Standpunkt sie auch noch im nächstfolgenden Monat beharrten, um im Mai sprunghaft bis Mk. 192 in die Höhe zu gehen. Gegen Ende dieses Monats trat ein Rückschlag ein, der auch den Juni hindurch andauerte und bewegten sich Preise zwischen Mk. 170, 182 und 178. Im Juli stiegen die Preise von Mk. 174—195, der August brachte für trockene Waare schon Mk. 200, hingegen wurden sie in der ersten Hälfte des Septembers bis auf Mk. 185 heruntergedrückt, um bis gegen Ende Oktober auf Mk. 230 zu steigen. Jetzt trat

wieder ein wesentlicher Rückschlag ein und Preise bewegten sich mit kleinen Variationen bis Schluß des Jahres bis Mk. 220—230.

Für die übrigen Getreidesorten ist die Preisbewegung aus nachfolgender Skala ersichtlich.

| Hafer | | Roggen | |
|----------|------------------|-------------------------|---------------------------------|
| | | inländisch und polnisch | russisch |
| Januar | Mk. 85—100 | Mk. 104—110 | Mk. 90—100 |
| Februar | " do. | " 103—108 | " 92—100 |
| März | " do. | " do. | " do. |
| April | " 94—115 | " 108—112 | " 96—102 |
| Mai | " do. | " 110—122 | steigend bis 115 zurück bis 106 |
| Juni | " 102—114 | " 110—120 | Mk. 93—102 |
| Juli | steigend bis 134 | steigend bis 132 | steigend bis 122 |
| August | do. | do. 134 | |
| Septemb. | 117—130 | do. 140 | |
| Oktober | Anfangs flau | do. 170 | |
| | steigt 114—132 | | ohne jeden Handel. |
| Novemb. | steigt bis 136 | 153—160 | |
| Decemb. | do. 138 | 155—160 | |

| Gerste | | inländisch | | russisch |
|-----------|-------------|------------|--|------------|
| | | | | |
| Januar | Mk. 112—125 | | | Mk. 85—102 |
| Februar | " do. | | | " do. |
| März | " do. | | | " do. |
| April | " 112—125 | | | " 95—108 |
| Mai | " do. | | | " do. |
| Juni | " 110—122 | | | " 96—108 |
| Juli | " 112—124 | | | " 96—110 |
| August | " bis 142 | | | |
| September | " 130—145 | | | |
| Oktober | " 135—160 | | | |
| November | " do. | | | |
| Dezember | " 140—160 | | | |

ohne jeden Handel.

Saaten.

Die Preise für Rothklee, Weißklee und Thymothee-Saat, drei wichtige Faktoren, mit denen unsere Landwirthschaft zu rechnen hat, gestalteten sich durch den bedeutenden Import amerikanischen Rothklee für unsere mehr konsumirende als produzirende Gegend recht günstig. Obwohl auch Polen und Rußland einige recht hübsche Posten guten Rothklee an den Markt brachte, so wurde doch dem amerikanischen Rothklee, der sich durch seine Reinheit und

schöne Siebung vortheilhaft vor den schlesischen, polnischen und russischen Saaten auszeichnet, der Vorzug gegeben. Angebote in schlesischem Rothklee, der in früheren Jahren fast einzig und allein den Markt beherrschte, blieben, da die offerirten Partien fast sämmtlich mit den verpönten Unkraut der „Klee-seide“ behaftet waren, sehr vernachlässigt.

In Weißklee hatte unsere Gegend auch in diesem Jahre eine mäßige Ueberproduktion aufzuweisen, die allerdings auch zu gedrücktem Preise von Hamburger und Stettiner Häusern zum Export nach England aus dem Markt genommen wurde. Einige unverkauft gebliebene Bestände fanden noch im Herbst und Winter, als die Klagen über eine Mißernte in Weißklee allgemeiner wurden, zu recht annehmbaren Preisen Abnahme.

Der Bedarf in Thymotheum wurde aus dem Inlande und hauptsächlich in ostpreussischer Waare gedeckt, dagegen fanden englisches und italienisches Ray-Gras, sowie französische Luzerne nur in echter importirter Waare Beachtung. Die Umsätze in diesen Artikeln bewegten sich, wie auch in allen übrigen Feld-, Wald- und Garten-Sämereien bei den diesjährigen mäßigen Notirungen in durchaus normalen Bahnen.

Mehl- und Mühlen-Fabrikate.

Das Geschäft in Mehl und Futter-Waaren ist im Jahre 1879 wesentlich besser gegangen als in den ziemlich ungünstigen beiden Vorjahren. Der Umsatz an und für sich ist zwar nicht erheblich größer gewesen, als der des Jahres 1878; aber die steigenden Conjunkturen und der größere Begehr nach Mühlen-Fabrikaten haben ein im Ganzen wohl lohnendes Geschäft ermöglicht.

Mehl-Versandt nach dem Auslande hat in früheren Jahren, hauptsächlich weil die Höhe der Fracht zu dem erwarteten Nutzen in keinem Verhältniß stand, von unserer Gegend aus niemals stattfinden können; unter den anormalen Verhältnissen des Jahres 1879 wurde es aber gegen Schluß dieses Jahres möglich, ein lohnendes Export-Geschäft in geringen Mehlen nach Böhmen zu betreiben; das, wie beiläufig erwähnt sein mag, auch in den ersten Monaten des Jahres 1880 noch andauerte. Ob die eingetretene Export-Gelegenheit Bestand haben wird, muß die Zukunft lehren.

Kartoffeln.

Das Kartoffel-Geschäft, welches in früheren Jahren in unserer Provinz keinen nennenswerthen Export zu verzeichnen hatte, nahm in diesem Jahre eine sehr bedeutende Ausdehnung an und dies ist sowohl dem Umstande der günstigen Ernte in unserer Provinz, als auch den Mißernten in England, sowie in Schlesien und einzelnen anderen Provinzen Deutschlands zuzuschreiben.

Bereits im Frühjahr trat hier starke Nachfrage Seitens Englands und der Rhein-Gegenden auf; jedoch waren unsere Landwirthe auf einen bedeutenden Export nicht vorbereitet gewesen und hatten ihre Kartoffeln größtentheils zu Futterzwecken verwendet, so daß die Ausfuhr damals eine sehr geringfügige war.

Desto lebhafter entwickelte sich das Geschäft im Herbst. Gleich zu Beginn der neuen Ernte trafen hier massenhaft Käufer ein, welche für England und Holland Speisekartoffeln in großen Quantitäten zu Preisen von ca. 2 Mark pr. Etr. je nach Lage der Stationen und Größe der Knollen aufkauften. Mit Eintritt des Frostes hörte jedoch der Export auf. Das bis zu dieser Zeit ausgeführte Quantum belief sich auf beiläufig 200 000 Etr. Neben den ausländischen Käufern war auch die Norddeutsche Kartoffelmehl-Fabrik zu Cüstrin als Käuferin aufgetreten und hatte bis zu Ende des Jahres etwa ein gleiches Quantum aus unserer Gegend bezogen.

Die günstige Verwerthung, welche die Kartoffel neuerdings findet, wird unsere Landwirthe vermuthlich veranlassen, sich in Zukunft in ausgedehnteren Maße mit dem Kartoffelbau zu beschäftigen. Das Geschäft verspricht demnach in der Folge noch größere Dimensionen anzunehmen.

Holz.

Die in unserem vorjährigen Berichte ausgesprochene Erwartung, daß in Folge der immer geringer werdenden Einfuhr eine Besserung im Holzgeschäft eintreten werde, hat sich nach den im Jahre 1879 gemachten Beobachtungen als zutreffend erwiesen. In erster Reihe zeigte sich gleich zu Anfang des Jahres eine lebhaftere Kauflust für Rundhölzer, welche eine Preissteigerung von 10 Pf. pr. Cub.-Fuß im Gefolge hatte. Es wurden je nach der Qualität und Dimension 40—50 Pf. pr. Cub.-Fuß bezahlt. Nächstdem erstreckte sich gegen Mitte des Sommers die Besserung auch auf Mauerlatten und Balken und zu Ende des Jahres war dieselbe allgemein geworden. Zum nicht geringen Theil ist diese günstige Wendung dem Umstande zu verdanken, daß fast sämtliche alten Läger aufgebraucht waren, die in den letzten Jahren dem Geschäft zu vielem Schaden gereichten.

Der am 1. Oktober in Kraft getretene Holzzoll hat, soviel wir bemerken konnten, noch keinen Einfluß auf das Holzgeschäft geübt. Es kamen seit dem Eintritt desselben überhaupt nur wenige Transporte an, von welchen die Mehrzahl im Transit-Verkehr nach Danzig oder Stettin ging.

Was speziell unseren Platz anbelangt, so war eine Steigerung des Bauholz-Verbrauches nicht wahrzunehmen. Es wurden von hiesigen Holzhändlern ungefähr 16 000 Stück Balken und Mauerlatten angekauft, wovon aber nur der kleinste Theil am Orte und in der Umgegend abgesetzt wurde, während das Meiste nach der Provinz Posen verkauft wurde. Die Preise stellten sich auf

60—65 Pf. pr. Cub.-F. für Mauerlatten in Stärken von $\frac{5}{8}$, $\frac{6}{8}$, und $\frac{7}{8}$ “ und auf 70—85 Pf. für Balken von $\frac{8}{8}$ “ aufwärts, franco Waggon hier. Eichene Schwellen, von welchen ca. 150,000 Stück von hier aus an verschiedene Bahnen geliefert wurden, waren bei den vorjährigen Preisen stehen geblieben.

Die hiesigen 5 Dampfschneidemühlen waren nur Theil in Betrieb. Der Absatz in Brettern nach auswärts stockte fast ganz und war nur zu verlustbringenden Preisen überhaupt zu ermöglichen. Das Lokal-Geschäft war etwas lebhafter; ebenso waren geschnittene Balken, Kreuzhölzer und eichene Schnitthwaare besser verkäuflich.

Rundholz wurde des in Aussicht stehenden Zolles halber von Händlern auf Spekulation zu hohen Preisen gekauft. Die Preise waren außer allem Verhältniß zu denen für Schnitthwaare.

Erwähnt mag noch werden, daß ordinaire galizische Bretter, zur Bahn über Breslau-Posen bezogen, im vergangenen Jahr zum ersten Mal nach Thorn gekommen sind und dem Unternehmer nicht theuer zu stehen kamen, als geringe hiesige Waare; trotzdem die Fracht ca. 70 % des Werthes beträgt.

Wolle.

Der Wollhandel hat im Jahre 1879 nach allen Seiten hin ein ganz entgegengesetztes Bild und ein äußerst ungünstigeres Resultat als das Vorjahr geliefert. Unsere Käufer hier waren infolge der gänzlich geräumten Bestände von 1878 und durch die günstigen Verkäufe derselben, mit mehr Vertrauen und mit animirterer Stimmung zum Einkauf gegangen, so daß sowohl bei Contractabschlüssen, als auch am hiesigen Markte bessere Preise angelegt wurden. Unterstützt durch die anscheinend sich bessernde und emporschwingende Industrie, sowie durch den günstigen Verlauf des Breslauer Marktes hatte sich die Stimmung hier entschieden befestigt, so daß Preise von 165—183 Mark und für Schmutzwollen 66—70 Mark bewilligt wurden. Zu unserem Leidwesen müssen wir berichten, daß da ein großer Theil Gutsbesitzer auf hohe Preise bestand, die ihnen nicht bewilligt wurden, sie mit ihren Wollen den Berliner Markt besuchten, wo durch ungemein große Zufuhren die Preise ganz erheblich gedrückt waren, so daß die Inhaber sich bequemen mußten mit Verlust ihre Wollen an den Mann zu bringen, oder damit zu Boden zu gehen. Im Laufe des Jahres 1879 war kein geeigneter Moment die Wollen zu einem annähernd annehmbaren Preise loszuschlagen, so daß dieselben bis zum Frühjahr 1880 unverkauft blieben. Obgleich nun das Jahr 1879 nur gute und trockene Wäsche gebracht hat und infolge dessen sich keine nennenswerthen Gewichtsverluste ergaben, so sind doch durch Zinsenverluste und Preisdifferenzen den Inhabern bedeutende Verluste entstanden, die ihnen bei sofortigen Verkauf am hiesigen Markte erspart geblieben wären.

Die Anfuhr auf dem Wollmarkt betrug:

a) an gewaschenen Wollen 3130 Ctr. (1878 : 2212 Ctr.)

b) an Schmutzwollen 540 Ctr. (1878 : 540 Ctr.)

In der Stadt lagerten auf Speichern:

a) an gewaschenen Wollen 1145 Ctr.

b) an Schmutzwollen 330 Ctr.

Im Ganzen waren mithin angefahren:

| | | | |
|-----------------------|------|---|--|
| | | | 3275 Ctr. gewaschene und 870 Ctr. Schmutzwolle |
| gegen im Jahre 1878 : | 2820 | " | 540 |
| " " " 1877 : | 5077 | " | 459 |
| " " " 1876 : | 1431 | " | 1163 |

Die diesmalige Zufuhr hat sich also gegen das Vorjahr vergrößert, obgleich die Producenten aus Polen sowohl wegen der höheren Preise, die dort für Wollen gezahlt werden, als auch aus Furcht vor der Grenzsperre in diesem Jahre fast vollständig fortgeblieben waren. Am Markt waren kaum 100 Ctr. Wollen aus Polen; dagegen scheint unser Markt bei den diesseitigen Producenten sichtlich einer größeren Popularität sich zu erfreuen. Dieselben waren so zahlreich erschienen als möglich und die Frequenz würde unstreitig künftig noch größer werden, wenn es anginge, die schon zu wiederholten Malen aus klimatische Rücksichten von uns befürwortete Verschiebung des hiesigen, sowie des Posener und Berliner Marktes durchzuführen. Dann würde wohl ein Theil der ostpreussischen Producenten den hiesigen Markt aufsuchen.

Was die Qualität der angefahrenen Wolle betrifft, so könnte man, wenn man mit schlesischem oder Posener Maassstabe messen wolle, kaum sagen daß 3-4 Partien ganz feiner Wolle vorhanden waren. — Obwohl in unserer Gegend das Negrettischaf noch das Uebergewicht hat, fangen einzelne Besitzer mit Rücksicht auf die bessere Nachfrage, die seit mehreren Jahren für leichte Stoffwollen namentlich Kammwolle herrschte, an, mit Rambouillet zu kreuzen, oder gehen vollständig zur Züchtung des Rambouillet-Schafes über. — So hatten wir am Markt schöne Stämme, Kammwolle und auch viel Negretti-Rambouillet Kreuzung.

Die Zufuhren bestanden zu $\frac{5}{6}$ aus Dominal- und zu $\frac{1}{6}$ aus Rustikal-Wolle; letztere theilweise in zweiter Hand. Die Wäsche war vorwiegend schön; es fanden sich jedoch auch Stämme vor, deren Wäsche verschieden ausfiel.

Die Anfuhr hatte größtentheils schon am 11. und 12. stattgefunden; aber auch am 13. vor 4 Uhr Morgens, wurde noch viel angefahren. Als Käufer waren Fabrikanten aus der Lausitz, Sachsen, der Mark und Pommern, sowie Händler aus Berlin, Breslau und unserer Provinz zahlreich erschienen.

Das Geschäft entwickelte sich gleich zu Anfang lebhaft, ging dann da die Cigner in Folge günstigen Verlaufs früherer Märkte höhere Preise hielten, schleppend und zog sich bis in den Abend hin.

Nach Ankunft der letzten günstigen Depesche aus Posen gestaltete sich das Geschäft gegen Abend noch lebhafter und es blieb nur wenig unverkauft. Preise stellten sich um 6—18 M. höher als Vorjahr, in einzelnen Fällen sogar bis 24 M.

Es wurde bezahlt:

für feine Stämme 174—183 Mark.

für fein mittlere 150—170 „

für mittlere 144—159 „

für ordinäre 129—141 „

Ungewaschene Wollen wurden mit 63—66 Mark pro 104 Pfd. bezahlt.

Das Schurgewicht war 3—4% günstiger als im Vorjahre.

Schnittwaaren.

Auch in dem verflossenen Jahre hat der Verkehr im Manufacturgeschäft keinen besonderen Aufschwung zu verzeichnen. Der Groß-Verkehr ist unserer Stadt durch die in dem Nachbarlande bestehenden vielfach erörterten Zollverhältnisse, so lange eben solche bestehen, für immer abgeschnitten und das Detailgeschäft litt noch besonders unter dem Druck der Preissteigerung verschiedenster Artikel die durch die heimische Zollgesetzgebung hervorgerufen wurde. Ein Anderes wäre, wenn die höheren Preise aus einer Bedürfnisfrage entsprungen wären, diese wirken dann belebend auf den Verkehr, während in dem gegebenen Falle ein Druck auf den Umsatz nicht ausbleiben kann.

In der Wäsche-Confection ist allerdings eine Belebung des Verkehrs unverkennbar; es wird darin an unserem Plage besonders Gutes geleistet, hier freilich gilt es noch das Vorurtheil gegen die heimische Industrie zu bekämpfen. Ist aber das erst erreicht, dann sind diesem Fabrikations-Zweige die Wege für seine weiteste Entfaltung geebnet, zumal die Arbeitskräfte so gut eingeschult sind, daß ganz Vorzügliches darin geliefert wird.

Colonialwaaren.

Der Umsatz in Colonialwaaren scheint, was die Hauptartikel anbelangt, in der Zunahme begriffen zu sein, einerseits wohl in Folge der hierorts zunehmenden Bevölkerung, — anderseits aber auch in Folge des sich auf eine größere Umgegend ausdehnenden Geschäftsbetriebes. — Fast gleichzeitig mit dem Eintritt des höheren Zollsatzes für Caffee machte sich für diesen Artikel eine recht namhafte Preissteigerung an den europäischen Hauptmärkten bemerkbar, die längere Zeit mit zeitweisen Schwankungen anhielt und auch jetzt noch in einzelnen Sorten von Einfluß ist. In Folge dieser Steigerung und zugleich in Folge der Zollerhöhung hat der Verbrauch der feinen und mittel-

feinen ostindischen Caffees nachgelassen und sich vorzugsweise den billigeren südamerikanischen Sorten zugewendet. Nimmt man den Durchschnittspreis der letzteren zur Grundlage, so ergibt sich, daß dieser allen Berufsclassen so unentbehrliche Artikel mit einem Zoll von 20 bis 28 pCt. vom Werth belegt ist, und es scheint, als ob damit bereits die Grenze der Belastung überschritten ist die nothwendigerweise inne zu halten ist, wenn nicht der Verbrauch eines Artikels leiden soll. Man darf sich auch nicht der Wahrnehmung verschließen, daß der Verbrauch von steuerfreien Caffee-Surrogaten von Jahr zu Jahr mehr zunimmt.

Tabak.

Wenn schon im Vorjahre die schwebenden Steuerfragen eine ungewöhnliche Steigerung der Umsätze in Tabaks-Fabrikaten zur Folge hatten, so war dies noch weit mehr der Fall beim Herannahen der Entscheidung über die Vorlage. Nach Annahme des Gesetzes erhielt sich das Geschäft auch ferner auf einer den wirklichen Bedarf wesentlich überschreitenden Höhe, da das Bestreben, sich möglichst noch zu alten Preisen zu versorgen, die Spekulation herausforderte. Ein Rückgang des Geschäftes zeigte sich naturgemäß schon gegen Ende des Jahres, da die gehegten Befürchtungen eines schnellen Höhergehens der Preise sich nicht verwirklichte. Auch weiterhin dürfte eine rückschreitende Tendenz zu verzeichnen sein.

Der Uebergang zu den neuen, in Folge der auf 270 Mk. pr. 100 Kilo für Cigarren und Cigarretten und auf 85 Mk. pr. 100 Kilo für Rohtabak erhöhten Steuersätzen nothwendig höheren Preisen vollzieht sich allmählich und wenn die Concurrrenz auch ein sofortiges Steigen der Preise nicht zuließ, so ist jetzt der reelle Fabrikant und Händler, der sich von einer Verschlechterung der Qualität fernhält, doch gezwungen, eine erhebliche Preissteigerung eintreten zu lassen.

Bei der in Folge der jahrelangen Ueber-Anstrengung des Bodens in der Havanna mittelmäßigen Qualität der importirten Waare ließ der Umsatz darin sehr nach und wichen auch die mit Havanna-Decker gearbeiteten Imitationen vielfach gegen gute Java und Sumatra-Decker. Eine Besserung in dieser Beziehung soll auch für die künftige Ernte des Havanna-Tabaks nicht zu erwarten sein.

Das Cigarren-Geschäft nach Rußland, in welchem bereits im Vorjahr eine Rückkehr zu den hiesigen Bezugsquellen zu constatiren war, hat sich auch in diesem Jahr noch mehr erweitert und belebt. Eine Einbuße erlitt in Folge der Steuer-Erhöhung das Geschäft in den echten russischen Cigarretten und geschnittenen Tabaken. Für diese Artikel hat unser Platz eine ziemliche Bedeutung erlangt, doch bestätigte sich die gehegte Erwartung nicht, daß die Be-

liebheit und die wirklich gute Qualität dieser Fabrikate auch bei den höheren Preisen dieselben auf dem bisherigen Niveau erhalten würden. Ein Geschäftsrückgang zeigte sich auch bei billigen Cigarren. Die Preise derselben sind entweder so wesentlich erhöht, oder die Qualitäten so bedeutend verschlechtert, daß der Verbrauch sehr nachgelassen hat. Die arbeitenden Klassen, denen der mäßige Gebrauch des Tabaks ein wohl zu gönnender Genuß ist, finden auch in den billigen Rauchtobaken keinen Ersatz mehr, denn die Preise derselben sind in Folge der Steuer derartig in die Höhe geschneilt, daß sie das Dreifache der früheren Preise betragen und somit die arbeitenden Klassen gezwungen werden, dem Genuß des Tabaks ganz zu entsagen oder ihn auf ein Minimum zu beschränken. Ordinäre Blättertabake, die man früher in der Weichselgegend mit 12—15 Mark pr. Ctr. bezahlte, waren bei ausgiebiger Ernte dieses Artikels nicht unter 40—45 Mark pr. Ctr. zu haben. Gewissenlose Fabrikanten bieten jetzt schon geschnittene Rauchtobake aus, die mehr Holzfasern als Tabaksblatt enthalten. Unter solchen Umständen gewinnen die russischen Blättertabake immer mehr Beachtung und sie dürften in einiger Zeit zu einem wichtigen Import-Artikel werden.

Trotz der, ungeachtet des erhöhten Eingangszolles, noch immer starken Concurrenz russischer Cigaretten, erwirbt sich hiesiges Fabrikat mehr und mehr Terrain und findet bereits in ganz Deutschland mit Einschluß der Reichslande willig Abnehmer.

Der direkte Bezug der besten türkischen Tabake von Odessa, dem Stapelplatz für diesen Artikel, setzt hiesige Fabrikanten in den Stand, der russischen Waare erfolgreich die Spitze bieten zu können.

Leder, rohe Häute und Felle.

Für das Ledergeschäft ist in dem Jahre 1879 eine Besserung nicht eingetreten und für den hiesigen Platz auch kaum jemals zu erwarten. Die Preise für Schuhe und Stiefel wurden durch auswärtige Concurrenz immer mehr heruntergedrückt und viele der hiesigen Schuhmacher fristen bei den hohen Miethen und anderen ungünstigen Verhältnissen mit knapper Noth ihre Existenz. Von Jahr zu Jahr wird mehr fertige Schuhmacherwaare eingeführt und dadurch natürlich der Platzverbrauch von Leder eingeschränkt. Für dieses Jahr wurde der Gesamtumsatz durch den trockenen dem Leder-Consum wenig günstigen Herbst noch außerdem vermindert. Gewachsen ist nur der Consum von Holzpantoffeln — als billiges Surrogat für Schuhzeug bei dem Arbeiterstande — und die beiden hiesigen Fabriken haben ihre Production vergrößert.

Zum Herbst gingen die Preise für Leder etwas höher; besonders für englische und amerikanische Sorten, die hier aber wenig verbraucht werden.

Die Voraussicht der mit dem 1. Januar 1880 eintretenden Zollerhöhung war wohl die Hauptveranlassung zu der Steigerung.

Das Geschäft in rohen Häuten und Fellen war für den hiesigen Platz ein normales. Ochsen- und Kuhhäute gingen im Laufe des Jahres mit geringen Schwankungen ca. 10% höher und wenn auch die Gerber bei den gegenwärtigen Preisen für das fertige Fabrikat kaum Nutzen erzielen können, waren Rindhäute doch stets gesucht. Roßhäute fanden zu bisherigen Preisen Absatz. Für Kalbsfelle hielt die am Schlusse des Vorjahres eingetretene günstige Meinung nur kurze Zeit an. Dieselben blieben bis zum Herbst in ruhiger Stimmung, so daß die hiesigen Händler, die auf das ganze Jahr contrahiren, mit Verlust gearbeitet hätten, wenn nicht gegen Schluß des Jahres eine rapide Steigerung eingetreten wäre, die den Preis auf kurze Zeit um fast 40% erhöhte. Da die Abschlüsse für das nächste Jahr unter dem Eindruck dieser Hauffe gemacht wurden, so stehen den Händlern in diesem Artikel große Verluste bevor. In Schaffellen war das Geschäft wenig lohnend. Die Gerber fanden bei den gedrückten Preisen für Gerberwollen keine Rechnung: da aber für gegerbte Schafleder lebhaft Nachfrage vorhanden war, so hielten sich die Preise. Ziegenfelle waren zu guten Preisen gesucht.

Maschinenfabrikation. Eisengießerei.

Das Jahr 1879 war für die Maschinenfabrikation ein nicht ungünstiges. Der Bedarf an landwirthschaftlichen Maschinen wird mit jedem Jahr größer und es erschließen sich dem Handel Thorns mehr und mehr Gegenden zum Absatz seiner Fabrikate, was sich namentlich auf die nordöstlichen Theile unsrer Provinz bezieht. Eine Aufbesserung des Verkehrs mit Rußland kann allerdings auch in diesem Jahre leider nicht constatirt werden. Einestheils verhindern die schlechten Coursverhältnisse einen regen Handel mit fertigen Maschinen, anderseits wird den Besitzern jenseits der Grenze in Folge der im letzten Viertel des Jahres in Kraft getretenen Eingangszölle das Herüberschaffen reparaturbedürftiger Maschinen äußerst umständlich, indem die diesseitigen Zollbehörden Stellung von Cautionen, sowie eine bestimmte Rücklieferungsfrist vorschreiben. Für die Besitzer ist es in Folge dessen bequemer die Reparaturen im Inlande vornehmen zu lassen und sie werden es wahrscheinlich auch bald vorziehen, ihren gesammten Bedarf von dortseitigen Fabriken zu entnehmen. Dem hiesigen Platze würde dadurch ein nicht unwesentlicher Nutzen entgehen. Die Preissteigerung der Rohmaterialien in der zweiten Hälfte des Jahres und die Befürchtung einer ferner steigenden Conjunction veranlaßte viele Maschinenhändler, ihren Frühjahrsbedarf bereits vor Schluß des Jahres zu decken und es entwickelte sich dadurch ein recht starkes Geschäft.

Die hiesige Fabrik beschäftigte am Schluß des Jahres etwa ein Fünftel mehr Arbeiter als am Schlusse des Vorjahres und zwar bei unveränderten Lohnsätzen. Producirt wurden außer landwirthschaftlichen Maschinen aller Art, unter welchen als Specialität Säemaschinen, auch complete Mühlen-Anlagen, Brückenconstructionen, eiserne Chausseewalzen, complete Dampfmaschinen, Locomobilen und Dampfkessel.

Geschmiedetes und gewalztes Eisen.

Dieser für die Landwirthschaft so wichtige Artikel hat in dem abgelaufenen Jahre große Fluctuationen erfahren und zwar ist in dieser Zeit der niedrigste Standpunkt zu verzeichnen gewesen, der noch je da war und andererseits wieder ein so hoher, wie in den allerbesten Geschäftsjahren, 1872/73 ausgeschlossen.

Auß der rapiden Steigerung, fast auf das Doppelte des niedrigsten Standpunktes, dürften hauptsächlich nur die Grossisten Nutzen gezogen haben. Den Fabrikanten ist zumeist die Haußezeit nutzlos vorübergegangen, weil sie im 3. Quartal 1879 willig größere Posten zur Lieferung, mit kleinem Preisaufschlag, verschliffen haben; dagegen haben Detailleure, Handwerker und Landwirthe leider größere Verluste zu verzeichnen, weil sie an fernere Steigerung glaubten, indem sie die Steigerung für eine Folge des Eisenzolles und deshalb für dauernd hielten, und aus diesem Grunde größere Vorräthe anschafften, als das in normaler Zeit geschieht.

Nicht der gesteigerte Bedarf, auch nicht die Schutzzölle haben die Hauße veranlaßt, sondern Speculanten aus Amerika und wohl auch aus England haben die Steigerung künstlich hervorgerufen; sie haben größere Lieferungsabschlüsse mit Hochöfen- und Walzwerkbesitzern auf dem Continent gemacht und waren dadurch im Stande, die Preise sprunghaft höher zu schnellen zum Schaden der Consumenten.

Das Geschäft war in Folge dieses Umstandes vom October 1879 bis April 1880 recht lebhaft, jedoch nur mit preussischen Kunden, während das Geschäft mit Rußland ungleich geringer war als früher. Dies ist erklärlich, denn bei so hohen Preisen, der sehr hohen Steuer, dem niedrigen Stande der russischen Valuta und den Plackereien auf der russischen Zollkammer konnte nur russisches Fabrikat prosperiren. Ebenso verhielt es sich mit Drahtwaaren, Bleisabrikaten, Gußwaaren und sonstigen Eisenwaaren.

Kohlen.

Das Kohlengeschäft war im abgelaufenen Jahre ziemlich belebt.

Die Umsätze in oberschlesischen Kohlen hatten schon im Laufe des Sommers-Semesters bei unveränderten Preisen durch den zunehmenden Be-

darf der ausgedehnten hiesigen Ziegelei-Industrie an Umfang zugenommen. Es ist nicht zu verkennen, daß unsre Kohlengroßhändler keine Anstrengung scheuen, dem hiesigen Kohlenhandel durch directe Verbindung mit den Gruben einen größeren Wirkungskreis zu verschaffen und auf diese Weise der auswärtigen Concurrnz erfolgreich entgegenzutreten, was allerdings durch die für Thorn sich sehr hochstellenden Frachten wesentlich erschwert wird. Im November und December veranlaßte der strenge Winter, der außergewöhnlich große Kohlenbedarf der schlesischen Eisenindustrie, sowie auch der bedeutende Abzug schlesischer Kohlen nach den Ostseehäfen und Ostpreußen in wenigen Wochen eine Preissteigerung von 20 Pf. pr. Str. Die Förderungen der Gruben reichten nicht mehr aus um der stärkeren Nachfrage zu genügen und auch unser Platz gerieth bei seinen geringen Vorräthen wiederholt in die empfindlichste Kohlennoth.

Der Umsatz in englischen Kohlen, welcher sich auf Gas-, Schmiedenußkohlen, Gruskohlen zum Ziegeleibetrieb und ein verhältnißmäßig geringes Quantum von Maschinenkohlen beschränkt, bewegte sich in den Grenzen des Vorjahres. Die Preise waren bis zum Schluß der Schifffahrt nur unbedeutenden Schwankungen ausgesetzt.

Bierbrauerei.

Für die Bierbrauerei ist das abgelaufene Jahr nicht besonders günstig gewesen. Der zu Anfang des Jahres in Folge der billigen Getreidepreise von 1878 etwa hervorgetretene Nutzen wurde zum Schlusse des Jahres durch das rapide und unverhältnißmäßige Steigen von Gerste sowohl als Hopfen großentheils wieder absorbiert. Außerdem war der Sommer verhältnißmäßig kühl und wenig zum Bierconsum einladend.

Trotz des letzteren Umstandes hat sich der Absatz speciell der hiesigen Brauereien dem Vorjahre gegenüber etwas gehoben, was dem Umstande zuzuschreiben ist, daß das Thorner Bier sowohl in der Stadt selbst, als in den umliegenden Kreisen sich mehr und mehr beliebt macht.

Der Import von Berliner und bairischen (echten) Bieren ist verhältnißmäßig gering zu nennen; wohingegen schwerere ostpreussische Biere, sowie auch Gräzer in größeren Mengen bezogen wurden.

Die Einfuhr des Gräzer Bieres ist für den hiesigen Ort auf 3000 Tonnen pro Jahr zu veranschlagen.

Expeditionsgeßäft.

Der Export nach Rußland über Thorn hat gegen das vergangene Jahr wesentlich nachgelassen, was daraus zu erklären ist, daß der nach dem Orientkriege hervorgetretene starke Bedarf schon ziemlich seine Befriedigung

gefunden hat. Immerhin war der Bezug von Rohstoffen und Halbfabrikaten ganz ansehnlich.

Obwohl seit dem 1./13. Januar 1879 auf rohe Baummolle (bis dahin zollfrei) ein Eingangszoll von 40 Copeken Gold per Pud gelegt worden ist, hat der Import dieses Artikels nach Rußland eher zu, als abgenommen.

In Rußisch-Polen, namentlich in Lodz haben viele deutsche Woll- und Seiden-Waaren-Fabrikanten Fabriken angelegt und viele Stoffe, die ehemals aus Deutschland bezogen wurden, werden nun im Inlande selbst in gleicher Qualität angefertigt, so daß der Import nachgelassen hat.

Der Export von Lumpen und thierischen Rohstoffen aus Rußland wurde geraume Zeit durch die diesseitigen Maaßregeln gegen Viehseuchen und Menschenpest vollständig lahm gelegt. An Transporten die aus sehr weiter Ferne schon unterwegs waren und diesseits nicht mehr zugelassen wurden, sind in Folge dessen namhafte Verluste entstanden.

Honigfuchen.

Der Absatz in diesem Jahre war höchstens dem des Vorjahres gleichzustellen. Es mußte, wie im Jahre 1878, das Weihnachtsgeschäft für das ganze übrige Jahr entschädigen. Selbstverständlich liegen unter solchen Umständen für den Fabrikanten die Dinge weniger günstig, als wenn der Abzug während des ganzen Jahres gleichmäßig ist. In Berücksichtigung der niedrigen Honigpreise wäre nichtsdestoweniger keine Veranlassung gewesen, mit dem Geschäfte unzufrieden zu sein, wenn nicht die erhöhten Zölle für Gewürze und sonstige Zuthaten den Vortheil, den der Honigeinkauf gewährte, zum großen Theil absorbirt hätten.

Honig und Wachs.

Da die Ernte in inländischem Honig nicht gerade hinter der vorjährigen zurückblieb, war der Bezug von amerikanischem Honig ebenfalls dem des Vorjahres ziemlich gleich. Bezogen wurden etliche tausend Centner und zwar zu verhältnißmäßig niedrigeren Preisen als im Jahre 1878.

Von inländischem Honig sind ca. 16—17 000 Ctr. an den Markt gekommen, die in Anbetracht der andauernd niedrigen Wachspreise mit 30—32 Mk. pr. Ctr. bezahlt wurden.

Für Wachs lag der Markt am Schlusse des Jahres günstiger als zur Zeit der Honigernte. In Folge ungünstiger Berichte über den Ertrag in überseeischen Ländern hat sich für diesen Artikel Nachfrage gefunden und sind die Preise wohl um 10—15 Pf. pr. Pfund gestiegen.

Spiritus.

In den ersten Monaten des Berichtsjahres hatte es den Anschein, als wenn das Spiritusgeschäft einen normalen Verlauf nehmen sollte. Die Preise variierten vom Januar bis Anfang April zwischen 51 und 52 Mark per Tonne. Im Laufe des letzteren Monats trat eine Steigerung von 2 Mark ein, die sich bis Juli auf 4—5 Mark erhöhte. Dann aber gingen die Preise wegen fast gänzlicher Stockung des Exportgeschäftes, sowie günstiger Ernteaussichten kurz vor Eröffnung der neuen Brenncampagne schnell zurück, so daß die auf das Sommergeschäft gesetzten Hoffnungen der hiesigen Großhändler fast gänzlich vernichtet wurden. Erst gegen Mitte October wurde die Stimmung etwas fester. Veranlassung hierzu gaben hauptsächlich die großartigen Kartoffeleinkäufe englischer Agenten, von denen indeß die östlichen Provinzen, obwohl sie eine ergiebige Ernte hatten, ziemlich verschont blieben. Die Preise für Spiritus stiegen jetzt in Posen, Breslau, Berlin u. sehr schnell, deren Notirung für hiesige Abschlüsse vielfach maßgebend sind, während die Königsberger Börse, unter der die meisten Einkäufe in hiesiger Gegend abgeschlossen werden, nur sehr langsam folgte, so daß unsre Spiritusgeschäfte in der Lage waren, concurrenzfähig aufzutreten.

Das Geschäft in Sprit war bis October ziemlich unbedeutend. Von da ab ließ jedoch die günstige Börsenlage auch in diesem Artikel ein recht lebhaftes Geschäft entstehen und namentlich gingen aus entfernten Theilen Deutschlands bedeutende Kaufordres ein.

Auch für Liqueure ist unser Platz mehr und mehr Bezugsquelle geworden. Während das Geschäft hierin früher wesentlich lokaler Natur war, hat es in letzter Zeit auch nach Außen nicht unbedeutende Ausdehnung erfahren.

Wein.

Der Weinhandel konnte sich auch im Jahre 1879 von dem Druck des auf ihm lastenden Einflusses der ungünstigen allgemeinen Conjunctionen nicht befreien und der Consum erfuhr in Folge dessen auch keine Hebung. 1878er Bordeaux-Weine wurden ihrer vorzüglichen Qualität wegen trotz der ziemlich hohen Preise in bedeutendem Maße importirt; dagegen zeigte sich für 1879er Bordeaux-Weine durchaus keine Kauflust. Die 1879er Lese am Rhein und an der Mosel ergab ein sehr ungünstiges Resultat.

Petroleum.

Der Handel in diesem für unseren Platz recht erheblichen Artikel wurde durch verschiedene Umstände sehr beeinträchtigt. Im Winter 1878/79 erwies sich fast alles hierher gesandte Petroleum von schlechter Qualität, die zu vielen Weiterungen Anlaß gab. Dies mußte die hiesigen Händler veranlassen, sich

von weiteren größeren Käufen so lange fern zu halten, bis es durch die längeren Verhandlungen der Vertretungen des deutschen Handelsstandes mit Vertretern der amerikanischen Producenten gelang, letztere zu einem besseren Verfahren bei der Raffinirung zu veranlassen und damit eine Normalqualität der Waare wieder herzustellen.

Die großen Preisschwankungen des Artikels bildeten ferner ein Hinderniß; sie wurden einerseits durch die sich jeder ruhigen Beurtheilung entziehenden Machinationen der amerikanischen Producenten hervorgerufen, — anderseits aber auch in hohem Maaße durch die Ungewißheit gefördert, ob — wann — und in welcher Höhe ein Eingangszoll eintreten würde. Als dieser eingetreten war, schnellten die Preise in die Höhe und zwar im Detailverkauf in einem den Zollsatz wesentlich übersteigendem Maaße, was darin seinen Grund hat, das man sich hier in keiner Weise daran gewöhnen kann, im Detailverkauf mit einzelnen Pfennigen zu rechnen. Es liegt auf der Hand, daß die kleinen Verbraucher von Petroleum — die arbeitenden Klassen — unter diesen Umständen die Last des Zolles in viel höherem Maaße tragen müssen als diejenigen, welche dieses unentbehrliche Beleuchtungsmaterial in einigermaßen größeren Mengen zu kaufen im Stande sind, bei denen sich die Pfennigbeträge abrunden lassen. Hätte man bei der Bemessung des Zolles einen anderen, den angegebenen Verhältnissen practisch entsprechenden Satz gegriffen, so würde sich die Ungleichheit haben vermeiden lassen.

Allem Anschein nach wird sich in Zukunft die Speculation in Petroleum sehr reservirt halten und damit das Geschäft in diesem Artikel gänzlich an Interesse verlieren.

Ziegeleien.

Wir können nicht umhin, einen Industriezweig hervorzuheben, der in der letzten Zeit sich in unserem Bezirk bedeutend entwickelt hat, es ist dieses die Fabrikation von Ziegeln.

Große Bauten, die in diesen Jahren bei der Vergrößerung der Befestigung von Thorn ausgeführt werden, haben diesen Industriezweig gefördert.

Im Umkreise der Stadt von bis 8 Kilometer Entfernung sind in den letzten 3 Jahren 9 Hoffmann'sche Ringöfen theils neu erbaut, theils aus früheren Ziegeleien mit kleinem Betrieb umgearbeitet worden. Die Ziegeleien können circa 20 Millionen Steine jährlich produciren. Sie bedürfen an Brennmaterial ca. 80—90 000 Ctr. Kohlen. Bis jetzt sind zum größten Theil englische steam smal Kohlen verwendet worden, da die obereschlesische Bahn sich noch immer nicht hat entschließen können, Thorn den Kohlentarif der Seestädte zu gewähren, der nach Herstellung einer leichteren Verbindung des

Bahnhofs mit der Weichsel, der englischen Kohle erfolgreich Concurrenz machen könnte.

Städtische Gas-Anstalt.

Die städtische Gas-Anstalt producirte im Stats-Jahr vom 1. April 1879 bis dahin 1880 aus 33 000 Ctr. Old Pelton Main Gas-Kohlen 480 310 cbm gegen 501 100 im Jahre 1878/79.

Davon wurden consumirt: 1878/79:

| | | |
|----------------------------------|-----------|-----------|
| 1. von der Gas-Anstalt selbst | 9000 cbm, | 8560 cbm. |
| 2. vom Bahnhof | 105 900 " | 109 870 " |
| 3. sonstiger Verbrauch | 333 750 " | 342 470 " |
| 4. Verlust | 31 650 " | 40 200 " |

wie oben 480 300 Cbm. 501 100 Cbm.

Um einen weiteren Rückgang im Gasverbrauch zu verhindern, und denselben möglichst in eine Steigerung umzuwandeln, ist am Ende des Jahres eine Preisermäßigung von 25% für das Gas eingetreten, welches nicht zum Leuchten verwendet wird, also für Gas zum Kochen, Heizen und zum Motorenbetrieb. Finanziell ist der Rückgang durch Einführung von Generator-Defen theilweise ausgeglichen. Es ist hierdurch die Einnahme für Kofe erhöht, trotzdem diejenige für Gas herabging. Daß übrigens der Verbrauch an Gas in Thorn im Verhältniß zu anderen Städten nicht gering ist, beweist z. B. ein Vergleich mit Danzig. Denn während dort die Einwohnerzahl 5 Mal so groß ist wie hier, ist der Verbrauch an Gas nicht voll 4 Mal so groß. In Thorn kommt im Jahre auf jeden Kopf der Bevölkerung ein Gasverbrauch von ca. 20 cbm., während derselbe in Danzig ca. 15 beträgt.

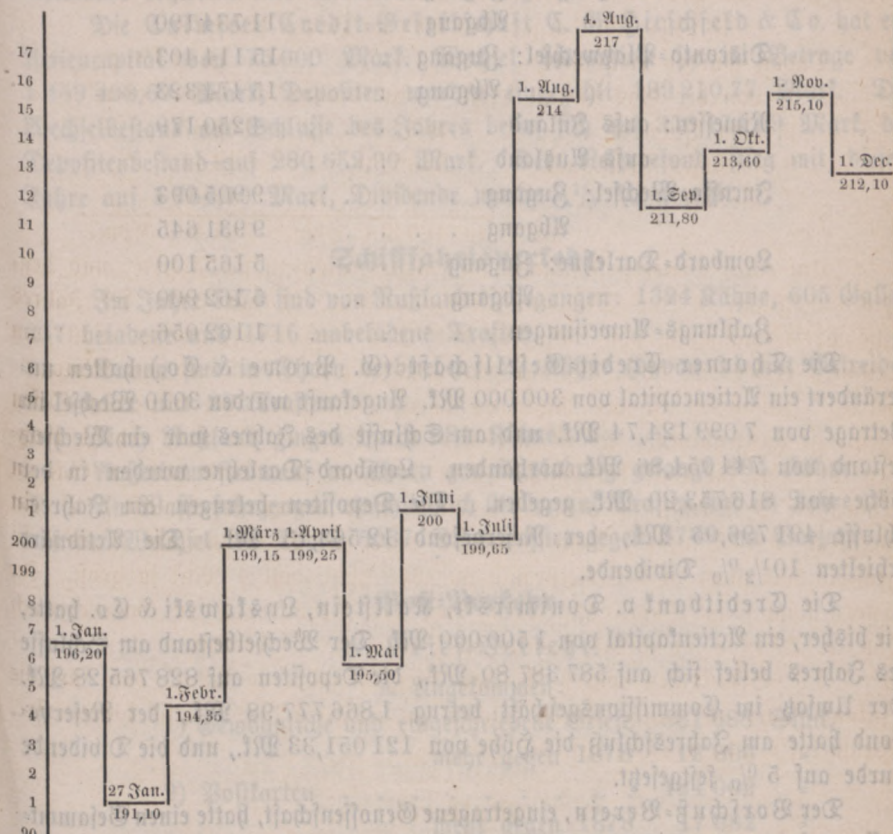
Die Steinkohlen waren in dem Geschäftsjahre so billig, daß für die Zukunft kaum so billige Preise wieder zu erwarten sind — sie kosteten fre. Weichselufer Thorn 75 $\frac{1}{3}$ Pf. der Ctr.

Molkerei.

Seitens der Besitzer hiesigen Kreises wird dem Molkerei-Wesen mehr und mehr Beachtung geschenkt, die producirte Butter findet in den größeren Städten, namentlich in Berlin, willigen Absatz bei guten und lohnenden Preisen. Außer mehrern Privat-Molkereien, die am hiesigen Plage gut frequentirte Niederlagen etablirt haben, ist die Production der in unserem Kreise befindlichen Molkerei-Genossenschaft recht belangreich. Dieselbe empfing im Geschäftsjahre vom 1. September 1878 bis dahin 1879 718 359 Liter Milch, davon wurden 98 640 Liter verkauft und 619 719 Liter in 20 081 kg Butter und 13 352 kg Käse verarbeitet. Sie beschäftigte sich außerdem mit einer ziemlich bedeutenden Schweinemastung.

Effecten.

Der Verkehr in russischen Noten bewegte sich in ungefähr denselben Grenzen, als im Vorjahr (ca. 4 Mill.), während die Speculation darin im Gegensatz zu 1878 fast gänzlich ruhte. Die Coursebewegungen erhellen aus nachstehender Scala:



Das Effectengeschäft beschränkte sich, wie bisher, auf Anlage kleinerer Capitalien in sicheren Papieren.

Banken.

Der Geldumsatz ist in Folge der Einwirkungen der allgemeinen Geschäftslage im Verhältniß zum Vorjahre um Etwas zurückgegangen.

Der Wechsel-Zinsfuß bei der Reichsbank war vom 1.—10. Jan. $4\frac{1}{2}\%$ vom 11. Jan. bis 20. März 4% , vom 21. März bis 12. August 3% , vom

13. August bis 10. Oktober 4%, vom 11. Oktober bis 9. Dezember 4½% und vom 10. Dezember bis zum Jahreschluß wieder 4%.

Die Reichsbankstelle weist in ihrem Abschluß nach

| | |
|---|------------|
| Giro-Verkehr: Einnahme | 18 413 102 |
| Ausgabe | 18 274 163 |
| Giro-Übertragungen: Zugang | 10 463 434 |
| Abgang | 11 734 190 |
| Disconto-Platzwechsel: Zugang | 15 114 403 |
| Abgang | 15 474 323 |
| Rimesse: auf's Inland | 4 250 179 |
| auf's Ausland | — |
| Incasso-Wechsel: Zugang | 9 905 093 |
| Abgang | 9 931 645 |
| Lombard-Darlehen: Zugang | 5 165 100 |
| Abgang | 5 162 900 |
| Zahlungs-Anweisungen | 1 162 056 |

Die Thorner Credit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.) hatten unverändert ein Actiencapital von 300 000 Mk. Angekauft wurden 3010 Wechsel im Betrage von 7 099 124,74 Mk. und am Schlusse des Jahres war ein Wechselbestand von 744 054,86 Mk. vorhanden. Lombard-Darlehen wurden in der Höhe von 816 753,20 Mk. gegeben. Die Depositen betrugen am Jahreschlusse 491 796,05 Mk., der Reservefond 12 563,13 Mk. Die Actionäre erhielten 10½% Dividende.

Die Creditbank v. Donimirski, Kalkstein, Lyskowski & Co. hatte, wie bisher, ein Actienkapital von 1 500 000 Mk. Der Wechselbestand am Schlusse des Jahres belief sich auf 587 387,80 Mk., die Depositen auf 828 765,28 Mk. Der Umsatz im Commissionsgeschäft betrug 1 866 777,98 Mk., der Reservefond hatte am Jahreschluß die Höhe von 121 051,33 Mk., und die Dividende wurde auf 5% festgesetzt.

Der Vorschuß-Verein, eingetragene Genossenschaft, hatte einen Gesamt-Rassenumsatz von 9 777 133,22 Mk. Wechsel wurden discountirt 4 095 301 Mk. Das Guthaben der 870 Mitglieder beträgt 248 962 Mk. Reservefond 19 937 Mk. Der Bestand der aufgenommenen Depositen beläuft sich auf 159 954 Mk. und der Bestand der Sparkassen-Einlagen auf 239 826 Mk. Die Mitglieder erhielten 8% Dividende gegen 10% im Vorjahre. Der geringere Gewinn in diesem Jahre erklärt sich hauptsächlich daraus, daß der Verein seinen Baarbestand nicht immer in Platzwechseln anlegen konnte, und deshalb wiederholt bedeutende Beträge Berliner Wechsel zu einem sehr niedern Discontosatze kaufen mußte, um das Geld nicht ganz zinslos liegen zu lassen.

Die Culmsee'er Volksbank, J. Scharwenka & Co. hatte ein Actien-Capital von 120 000 Mk. Sie discountirte Wechsel im Betrage von 1 905 956,70 Mk. Depositen wurden eingezahlt im Betrage von 399 256,76 Mk. Am Schluß des Jahres betrug der Wechselbestand 378 124,47 Mk., das Depositen-Capital 274 295,18 Mk., der Reservefond 3566,18 Mk. Die Actionäre erhielten eine Dividende von $6\frac{1}{2}$ %.

Die Culmsee'r Credit-Gesellschaft C. G. Hirschfeld & Co. hat ein Actiencapital von 75 000 Mark. Wechsel discountirte sie im Betrage von 1 459 498,69 Mark, Depositen wurden eingezahlt 189 210,77 Mark. Der Wechselbestand am Schlusse des Jahres belief sich auf 350 174,09 Mark, der Depositenbestand auf 280 652,90 Mark. Der Reservefond stieg mit diesem Jahre auf 5 754,79 Mark, Dividende wurde $7\frac{1}{2}$ % gezahlt.

Schiffahrtsverkehr.

Im Jahre 1879 sind von Rußland eingegangen: 1324 Rähne, 605 Galler, 257 beladene und 1716 unbeladene Traften.

Davon sind in Thorn verblieben: 29 Rähne (davon 11 mit Getreide), 45 Galler und 28 Traften.

Nach Rußland gingen durch 881 Rähne.

Außerdem stromauf in Thorn zur Ausladung gelangt 304 Rähne.

An Wasserfahrzeugen einschließlich Galler und Traften sind im Jahre 1879 auf der Weichsel bei Thorn 5087 Stück passirt gegen 5769 im Vorjahre.

Post-Verkehr.

A. Brief-Verkehr.

a. Angekommen:

| | | |
|---|---------|--------|
| 1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe | 581 688 | Stück, |
| mehr gegen 1878 | 12 006 | " |
| 2) Postkarten | 124 002 | " |
| mehr gegen 1878 | 17 982 | " |
| 3) Drucksachen | 107 010 | " |
| mehr gegen 1878 | 7 362 | " |
| 4) Waarenproben | 6 588 | " |
| mehr gegen 1878 | 18 | " |

b. Abgegangen:

| | | |
|---|---------|--------|
| 1) Gewöhnliche und eingeschriebene Briefe | 531 054 | Stück, |
| mehr gegen 1878 | 43 020 | " |
| 2) Postkarten | 96 822 | " |
| mehr gegen 1878 | 14 022 | " |

| | |
|------------------------------|----------|
| 3) Drucksachen | 71 406 = |
| weniger gegen 1878 | 30 726 = |
| 4) Waarenproben | 6 156 = |
| weniger gegen 1878 | 1 908 = |

Die Zahl der angekommenen Briefe übersteigt die der abgegangenen um 50 634; im Jahre 1878 betrug die Differenz 81 648 Stück.

B. Paket- und Geld-Verkehr.

a. Angekommen:

| | |
|--|---------------|
| 1) Pakete ohne Werthangabe | 88 038 Stück, |
| mehr gegen 1878 | 8 874 = |
| 2) Briefe und Pakete mit Werthangabe | 15 588 = |
| weniger gegen 1878 | 252 = |

(Werth 24 796 620 Mk., weniger 8 134 920 Mk.)

b. Abgegangen:

| | |
|--|---------------|
| 1) Pakete ohne Werthangabe | 63 252 Stück, |
| mehr gegen 1878 | 2 934 = |
| 2) Briefe und Pakete mit Werthangabe | 11 340 = |
| mehr gegen 1878 | 1 044 = |

(Werth 18 798 534 Mark; Vorjahr unbekannt).

C. Postnachnahme-Verkehr.

1) Eingegangene Postnachnahme-Sendungen:

| | |
|--|--------------|
| a. Postnachnahme-Briefe und Pakete | 7 614 Stück, |
| weniger gegen 1878 | 990 = |

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| b. Postnachnahme-Betrag | 73 044 Mark, |
| weniger gegen 1878 | 29 520 = |

2) Aufgegebene Postnachnahme-Sendungen:

| | |
|--|--------------|
| a. Postnachnahme-Briefe und Pakete | 7 794 Stück, |
| weniger gegen 1878 | 1 819 = |

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| b. Postnachnahme-Betrag | 75 456 Mark, |
| weniger gegen 1878 | 27 108 = |

D. Postauftrags-Verkehr.

| | | |
|--|---------------------|---------------|
| 1) Eingegangene Postaufträge | 6 680 Stück, Betrag | 733 565 Mark, |
| mehr gegen 1878 | 868 = | und 70 497 = |
| 2) Aufgegebene Postaufträge | 1 485 = | |
| mehr gegen 1878 | 150 = | |

E. Postanweisungs-Verkehr.

| | | |
|--------------------------------|----------------------|-----------------|
| 1) Eingezahlte Postanweisungen | 53 049 Stück, Betrag | 3 151 456 Mark, |
| mehr gegen 1878 | 4 051 = und | 396 210 = |
| 2) Ausgezahlte Postanweisungen | 54 147 = Betrag | 2 509 445 = |
| mehr gegen 1878 | 4 160 = und | 204 826 = |

F. Zeitungs-Verkehr.

| | |
|--|----------------|
| 1) Abgesandte Zeitungsnummern | 496 203 Stück, |
| weniger gegen 1878 | 24 621 = |
| 2) Eingegangene Zeitungsnummern | 282 584 = |
| mehr gegen 1878 | 21 907 = |
| 3) Abgesandte außergewöhnliche Zeitungs-Beilagen | 16 005 = |
| mehr gegen 1878 | 1 662 = |

G. Reise-Verkehr.

| | |
|---|-------------|
| 1) Zahl der mit den Posten abgereisten Personen | 2 179, |
| mehr gegen 1878 | 71, |
| 2) Personengeld-Einnahme | 4 584 Mark, |
| mehr gegen 1878 | 32 = |

H. Finanz-Ergebnisse.

| | |
|---|---------------|
| 1) Etatsmäßige Einnahmen | 175 757 Mark, |
| 2) Etatsmäßige Ausgaben | 92 738 = |
| 3) Gesamt-Einnahme | 3 349 112 = |
| 4) Gesamt-Ausgabe | 2 602 268 = |
| 5) Ueberschuß | 746 844 = |
| 6) Einnahmen aus dem Verkauf von Wechselstempelmarken | 18 176 = |

Der Ueberschuß beträgt 204 119 Mark mehr als im Jahre 1878.

U e b e r s i c h t

über den

Telegraphen-Verkehr bei den Telegraphen-Anstalten im Kreise Thorn
für das Jahr 1879.

| N a m e des Telegraphen-Amtes. | Bei dem Amte sind | | | | Zahl der im Betriebe befindlichen Apparate. |
|-----------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------------|---|---|
| | Telegramme aufgegeben | | an Gebühren erhoben Mk. | Telegramme ange- kommen inländische und ausländische | |
| | inländische | aus- ländische | | | |
| Thorn, Hauptamt | 24 931 | 2119 | 23 649 | 27 747 | 21 (einschließlich 1 Fernsprecher) |
| „ Zweigamt Bahnh. | 1498 | 76 | 1160 | 982 | 1 |
| Mocker | 110 | 1 | 95 | 179 | 1 (Fernsprecher) |
| Gulmsee | 1547 | 30 | 1375 | 2043 | 1 |
| Leibitsch | 451 | 2 | 324 | 499 | 1 |
| Ostaszewo | 315 | 5 | 245 | 351 | 1 |
| Ottlotschin | 437 | 139 | 1159 | 386 | 1 |
| Schönsee | 901 | 19 | 739 | 958 | 1 |
| Zusammen | 30 180 | 2391 | 28 746 | 33 145 | 28 (einschließlich 2 Fernsprecher) |

Gewerbsteuer-Veranlagung.

Zur Gewerbsteuer im Kreise Thorn pro 1880 veranlagt:

M. A I. M. A II.

| | | |
|----------------------------------|---|-----|
| Stadt Thorn | 7 | 224 |
| „ Gulmsee | — | 30 |
| Sonstige Ortschaften des Kreises | | |
| Thorn | 1 | 22 |

Gewerbetreibende.

deren Firmen auch in das hiesige Handels-Register eingetragen sind.

Statistische Uebersicht über den Handelsverkehr Thorns.

Nachweisung der von und nach Thorn versandten Güter

Das Etatsjahr der Königlichen Ost-Bahn beginnt und schließt mit dem 1. April, mithin beziehen sich die notirten Ziffern auf die Zeit am 1. April 1879 bis dahin 1880, die Angaben, die Oberschl. Bahn und den Wassertransport betreffend, schließen sich dem Kalender-Jahr an.

A. Eingang.

| Güter | Ostbahn | Oberschl. Bahn | Weichsel |
|--|---------|-------------------|----------|
| | Kilo | Kilo | Kilo |
| Borsten und Haare | — | 22900 | — |
| Knochen | 13000 | — | — |
| Lumpen, Haderu | — | 9000 | — |
| Diverse Abfälle (Federn, Bruchglas u.) | 47000 | — | — |
| Asphalt, Harze, Pech, Theer | 15000 | 83800 | 63521 |
| Rohe Baumwolle | — | 148300 | — |
| Steinkohlen, Coaks | 142000 | 21985900 | 4512000 |
| Holzkohlen, Torf, Lohstuchen | 5000 | 10000 | 108 |
| Braunkohlen | — | — | — |
| Dachpappe, Dachfilz | 50000 | 204500 | 76842 |
| Chemikalien und Apothekerwaaren, Blei- weiß, Zinkwasser | 65000 | 118300 | 61937 |
| Farbeholz | — | 5000 | 701 |
| Mineral- und Terpentinöl | 29000 | 40000 | 410 |
| Petroleum | 357000 | 33600 | 58213 |
| Soda, Sodasäure, Salpeter, Potasche | 5000 | 25900 | 54472 |
| Drucksachen und Bücher | — | — | 552 |

| G ü t e r. | Ostbahn | Oberöf. Bahn | Weichsel |
|---|----------|--------------|----------|
| | Kilo. | Kilo. | Kilo. |
| Düngermittel aller Art und Düngersalz | 55000 | 381000 | — |
| Roh- u. Gußeisen, Bruch- (Schmelz-) Eisen | 257000 | 194800 | 375000 |
| Eisenbahnschienen | 31000 | — | — |
| Eisen, fabricirtes | 78000 | 2972000 | — |
| Eisen, Eisenguß und Stahlwaaren | 307000 | 2067500 | 63677 |
| Erze und Mineralien | — | — | 78531 |
| Faßtagen aller Art, leere Säcke | — | — | 14724 |
| Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Samenreien | 34524000 | 1803400 | 1038623 |
| Hopfen | 5000 | 140000 | — |
| Obst, rohes, getrocknetes und gebackenes | 5000 | 5100 | 36070 |
| Kartoffeln | 273000 | 10000 | 1006 |
| Diverse Feld-, Garten- u. Walderzeugnisse | — | 25400 | 14122 |
| Pulver | — | — | 12714 |
| Öle, Fette, Thran | 122000 | 108600 | 129166 |
| Talg, Seife, Wagenschmiere, Kerzen | 56000 | 26800 | 152288 |
| Hanf, Heede, Werg | 616000 | — | 5272 |
| Garne aller Art | 41000 | 195300 | — |
| Geräthe (Bau- und Haus-) Möbel und Musik-Instrumente | 190000 | 140000 | 728 |
| Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayance | 77000 | 110000 | 28320 |
| Häute, Felle, Pelzwerk | 57000 | — | — |
| Leder | 10000 | — | — |
| Bau- und Nutzholz zu Wasser: 2000 St. weiches Rundholz, 7394 St. weiches Rantholz, 15 300 St. eichene Eisenbahnschwellen, 12 800 St. Faßboden, 48 St. Sleeper, 1781 St. Plancons, 87 1/2 Schock Blamieser, 169 kieferne Bohlen, 5840 St. kieferne Bretter, 11 000 St. kieferne Eisenbahnschwellen | 3334000 | 117200 | — |
| Brennholz 4697 1/2 cubm | 172000 | — | — |
| Borke und Lohe | — | — | — |
| Holz, Korb- und Siebmacherwaaren | 8000 | 50000 | 13 |
| Hüttenproducte (nicht besonders genannt) | — | 48500 | — |

| G ü t e r. | Ostbahn | Oberschl. Bahn | Weichsel |
|--|---------|-------------------|-----------|
| | Kilo. | Kilo. | Kilo. |
| Knochenkohle und Knochenmehl | 10000 | — | 5518. |
| Bier | 234000 | 177700 | — |
| Käse und Butter | 5000 | — | — |
| Cider | — | 12800 | — |
| Eier | — | — | — |
| Cichorien und Kaffee-Surrogate | 5000 | — | 282459 |
| Fische, Neumangen etc. | — | — | 57 |
| Feringe | 240000 | 125600 | 198 Tonn. |
| Kaffee | 5000 | 26200 | — |
| Kartoffelmehl und Stärke | 50000 | — | 21450 |
| Felgenholz | — | — | 21344 |
| Milch | — | — | — |
| Mühlen-Fabrikate (Mehl, Grütze, Graupe, Kleie) | 494000 | 222200 | 66200 |
| Salz, Salzblecksteine | 104000 | 1182000 | 193760 |
| Spiritus, Branntwein | 1215000 | 81700 | 2235 |
| Syrup, Melasse, Honig | 77000 | — | 97339 |
| Tabak und Tabakfabrikate | — | 5000 | 3526 |
| Wein | 9000 | 38000 | 113973 |
| Zucker aller Art | 5000 | 333800 | 122895 |
| Thee | — | — | — |
| Außerdem Colonialwaaren und Konsum- tibilien | 26000 | 10500 | 135298 |
| Kurz- und Galanteriewaaren | 6000 | — | — |
| Manufacturwaaren | 142000 | 105100 | — |
| Maschinen und Maschinentheile | 234000 | 809400 | 5200 |
| Blei | — | — | 1730 |
| Zink, Kupfer, Messing, Zinn | 15000 | 45300 | 1399 |
| Sonstige Metallwaaren | 5000 | — | — |
| Militär-Effekten | 75000 | — | 18345 |
| Decken | 417000 | 812500 | 16750 |
| Papier und Pappwaaren | 65000 | 75000 | 78105 |
| Steine, roh und bearbeitet, Chamots, Dach-, Form- und Mauerziegel | 112000 | 1246800 | 3877400 |
| Cement | — | 935000 | 269557 |

| Güter | Ostbahn | Oberöhl. Bahn | Weichsel |
|--|----------|------------------|----------|
| | Kilo | Kilo | Kilo |
| Kalk, gebrannt und ungebrannt | 120000 | 3463700 | — |
| Thon, Schiefer, Lehm, Sand, Gyps | 20000 | 378800 | 5437 |
| Thon- und Töpferwaaren | 96000 | 303900 | 62661 |
| Wolle, thierische | 732000 | 246600 | — |
| Leim | — | 34400 | 51 |
| Dachlath | — | — | 20516 |
| Sonstige Güter | 13000 | 157800 | — |
| Als Stückgut beförderte | 2313000 | 4111500 | — |
| | 47790000 | 46024100 | 12202215 |

B. Ausgang.

| | | | |
|---|--------|--------|-------|
| Borsten und Haare | 29000 | — | — |
| Knochen | 117000 | 36000 | — |
| Lumpen und Haderu | 195000 | 46100 | — |
| Diverse Abfälle | 71000 | 96500 | 21350 |
| Asphalt, Harze, Bech, Theer | 115000 | 21000 | — |
| Baumwolle | 11000 | — | — |
| Steinkohlen, Coaks | 635000 | 92000 | — |
| Braunkohlen | — | — | — |
| Torf, Holzkohlen, Lohkuchen | — | — | — |
| Dachpappe und Dachfilz | 54000 | 30000 | — |
| Chemikalien, Drogen, Apotheker- und Farbenwaaren | 119000 | 10000 | — |
| Farbeholz | — | — | — |
| Mineral- und Terpentinöl | 22000 | — | — |
| Petroleum | 330000 | — | — |
| Soda, Soda-Afche, Salpeter, Potafche | 5000 | — | — |
| Druckfachen und Bücher | — | — | — |
| Düngemittel aller Art | 51000 | 390000 | — |
| Roh- und Gußeifen, auch Bruch- (Schmelz-) Eifen | 186000 | 177300 | — |
| Eisenbahnschienen | 15000 | — | — |
| Eifen, fabricirt | 486000 | 10000 | — |
| Eifen, Eifenguß und Stahlwaaren | 766000 | 68600 | — |
| Erze und Mineralien | — | — | 25800 |

| Güter | Ostbahn. | Oberöchl. Bahn | Weichsel |
|---|----------|-------------------|----------|
| Kilo | Kilo | Kilo | |
| Fastagen aller Art | 29000 | — | 900 |
| Getreide, Hülsenfrüchte, Samereien . . . | 10151000 | 15225400 | 728653 |
| Hopfen | 57000 | 90000 | — |
| Obst, roh und getrocknet | — | — | — |
| Kartoffeln | 1014000 | 220200 | 405750 |
| Diverse Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse | 85000 | — | — |
| Öle, Fette, Thran | 30000 | 25500 | — |
| Talg, Seife, Wagenschmiere | 27000 | — | — |
| Flachs, Hanf, Heede, Werg | — | 818600 | — |
| Garne aller Art | 426000 | 10000 | — |
| Geräthe (Bau- und Haus-), Möbel und | | | |
| musikalische Instrumente | 244000 | 191200 | 750 |
| Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence . . | 16000 | — | 200 |
| Häute, Felle Pelzwerk | 34000 | 67200 | — |
| Bau- und Nutzholz zu Wasser: 13389 Stück | | | |
| Schwellen, 264 Stück eichenes Rant- | | | |
| holz, 300 Stück kiefernes Rantholz, | | | |
| 9615 Stück kieferne Bretter, 400 Schock | | | |
| eichene Blamieser, 720 Schock Faschinen | 1238000 | 17491100 | — |
| Brennholz 120 cub. m. | | | |
| Borke, Lohe | 76000 | — | — |
| Brennholz | 5000 | — | — |
| Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren . . | 128000 | 130000 | — |
| Hüttenproducte | — | — | — |
| Knochenkohle und Knochenmehl | 10000 | — | — |
| Bier | 12000 | 20500 | — |
| Butter, Käse | 5000 | — | — |
| Eier | — | — | — |
| Cichorien, Caffee-Surrogate | 5000 | 10000 | — |
| Fische, Neunaugen | — | — | — |
| Feringe | 240000 | — | — |
| Kaffee | — | — | — |
| Kartoffelmehl und Stärke | 59000 | — | — |
| Milch | — | — | — |
| Mühlenfabrikate | 2093000 | 1507400 | 20000 |

| Güter | Ostbahn | Oberöf. Bahn | Weichsel |
|---|----------|--------------|----------|
| | Kilo | Kilo | Kilo |
| Salz und Salzleckstein | 16000 | — | — |
| Spiritus und Brantwein | 107000 | 88100 | 2881 |
| Syrup, Melasse, Honig | 15000 | — | 58600 |
| Tabak und Tabaksfabrikate | 23000 | 5000 | — |
| Wein | 5000 | — | — |
| Zucker aller Art | 212000 | — | — |
| Thee | — | — | — |
| Sonstige Colonialwaaren u. Consumtibilien | 83000 | 12100 | 2900 |
| Kurz- und Galanteriewaaren | 3000 | — | — |
| Manufacturwaaren | 66000 | 10000 | — |
| Maschinen und Maschinentheile | 417000 | 49000 | — |
| Blei | 12000 | — | — |
| Zink, Kupfer, Messing | 5000 | — | — |
| Sonstige Metalle und Metallwaaren | 5000 | — | — |
| Militär-Effecten und Munition | 8000 | 50000 | — |
| Deftuchen | 916000 | 777500 | — |
| Papier, Pappwaaren (außer Dachpappe) | 21000 | 10000 | — |
| Steine, roh und bearbeitet, Dach-, Form- und Mauerziegel | 309000 | 545200 | 864950 |
| Cement | 182000 | 10000 | — |
| Kalk, gebrannter und ungebrannter | 414000 | — | — |
| Thon | 25000 | — | — |
| Schiefer, Lehm, Kies, Sand, Gyps | 81000 | — | — |
| Thon- und Töpferwaaren | 205000 | — | — |
| Wolle, thierische | 848000 | 318000 | — |
| Pfefferkuchen (beim Bahn-Transport nicht gefondert aufgeführt) | — | — | 10224 |
| Sonstige Güter | 90000 | — | — |
| Stückgüter | 95000 | 1787600 | — |
| | 23166000 | 40447100 | 2142958 |

I. Ostbahn.

a. Personen-Verkehr.

| | Es gingen ab: | Es kamen an: |
|---------------------|---------------|--------------|
| I. Klasse | 829 | 662 |
| II. = | 12 608 | 12 200 |
| III. = | 57 208 | 58 089 |
| IV. = | 47 441 | 50 386 |
| Militärs | 4 436 | 4 862 |

Summa 122 522 Pers. 126 199 Pers.

Gegen das Vorjahr 1 613 mehr angekommen,
8 531 abgegangen.

b. Güter-Verkehr.

Die Güter-Frequenz betrug in Tonnen à 1000 Kilo:

| | Verandt: | Empfang: |
|--------------------------------|----------|----------|
| Eilgut | 588,4 | 503,7 |
| Stückgut | 11 365,0 | 4 675,8 |
| Wagenlad. A I. | 1 881,7 | 5 930,4 |
| B | 575,3 | 1 140,5 |
| A II. | 7 261,8 | 7 690,9 |
| Spec.=Tar. 1 | 10 812,6 | 28 783,0 |
| = = 2 | 2 416,3 | 2 769,9 |
| = = 3 | 4 012,5 | 2 795,2 |
| Getreide | 6 075,7 | 10 633,9 |
| Eisenbahnschwellen | 2 258,2 | 11 540,9 |
| Holz des Spec.=Tar. | 810,4 | 1 400,9 |
| Kalk | — | 566,5 |
| Anderer Ausnahme = Tarif = | | |
| Classen | 887,0 | 2 793,9 |
| Baugut | 427,6 | 0,3 |
| Betriebsgut | 10 926,5 | 1 375,3 |
| Biehwiecht | 4 319,0 | 2 892,5 |
| (excl. Pferde u. incl. Füllen) | | |

Ca. 64 618,0 Tonnen 85 493,6 Tonnen.

c. Viehtransport.

| | Verandt: | Empfang: |
|--------------------------|----------|----------|
| Pferde | 197 | 1047 |
| Füllen | 72 | 171 |
| Maulthiere | — | — |
| Stiere, Ochsen | 838 | 455 |
| Kühe | 120 | 81 |

| | Verandt: | Empfang: |
|----------------------------|---------------|--------------|
| Kälber | 53 | 56 |
| Schweine, Ferkel | 47 440 | 39 299 |
| Schafe, Lämmer | 12 751 | 3 499 |
| Ziegen | — | — |
| Gänse, Puten | 122 066 | 7 556 |
| | 183 537 Stück | 52 164 Stück |
| im Jahre 1878: | 249 150 = | 37 231 = |

Die Gesamt-Einnahme betrug:

| | |
|--|---------------|
| im Personen-Verkehr | 291 186 M. |
| = Gepäck-, Equipagen- und Pferde-Verkehr | 15 631 = |
| = Vieh-Verkehr | 103 327 = |
| = Güter-Verkehr | 1 079 006 = |
| | 1 489 150 M., |

165 107 M. weniger als im Vorjahre. Die Gesamt-Einnahme von Personen- und Gepäck-Verkehr betrug 25 067 M., vom Vieh-Transport 20 185 M. und vom Güter-Verkehr 119 855 M. weniger als im Vorjahr.

II. Oberschlesische Bahn.

a. Personen-Verkehr:

Personen kamen an 34 051, gegen 1878 weniger 2 775,
gingen ab 34 012, = = = 2 171.

b. Güter-Verkehr:

Verandt:

| | |
|---|-------------------|
| 1) Im Binnen-Verkehr | 27 810,8 Tonnen, |
| 2) Im directen Verkehr | 12 636,3 = |
| 3) Directe Verkehr übergehend | 89 742,0 = |
| | 130 198,1 Tonnen, |

im Binnen-Verkehr 12 446,2 To., im directen Verkehr 6 911,2 To. mehr als im Vorjahr.

Empfang:

| | |
|---|------------------|
| 1) Im Binnen-Verkehr | 36 343,5 Tonnen, |
| 2) Im directen Verkehr | 9 680,6 = |
| 3) Directe Verkehr übergehend | 13 759,2 = |
| | 59 783,3 Tonnen, |

im Binnen-Verkehr 2 457,2 To. weniger, im directen Verkehr 966 To. mehr als im Vorjahr.

c. Vieh-Transport:

| | Versandt: | Empfang: |
|-----------------------------|--------------|-----------|
| Stiere und Ochsen | 342 | 8 |
| Kühe | 3 | — |
| Schweine | 56 120 | 130 |
| Schafe | 3 472 | 286 |
| Kälber | 6 | — |
| Gänse | 30 974 | — |
| Pferde | 1 529 | 128 |
| Hunde | 84 | 93 |
| | 92 530 Stück | 645 Stück |
| im Jahre 1878: | 74 289 = | 1 329 = |

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1879:

H. Adolph, Commerzienrath, Vorsitzender.

E. Kittler, stellvertr. Vorsitzender.

Dr. v. Donimirski.

A. Giedyzinski.

A. Heilfron.

A. Leiser.

R. Masson.

J. Moskiewicz.

A. Rosenfeld.

A. Schirmer.

Herm. Schwarz sen.

Herm. Schwarz jun.

Mitglieder der Sachverständigen-Commissionen.

- 1) für Getreide, Hülsenfrüchte, Samereien, Saaten,
die Herren A. Leiser, Leop. Neumann;
- 2) für Manufactur-, Porzellan-, Glas- und Kurzwaaren,
die Herren Rob. Masson, D. Bärwald;
- 3) für Colonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Wein,
die Herren B. Richter, C. A. Gukisch sen.;
- 4) für Leder, Wolle und Rohprodukte,
die Herren Falk, A. Leiser, E. Kittler;
- 5) für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen, Kalk,
die Herren Emil Dietrich, Moritz Heilfron.

