

Biblioteka
Główna
UMK Toruń

09581 / 1895-
-1898

Geme.

Vol.

Kaisers.

beurteilt

1895 - 1898

IA 426 ⁹⁵⁻⁹⁸

D 110

Dubl. do 05
2976.



THORNER RATHSBIBLIOTHEK.

Lit. *A.*

No. *676*

Guig. Rotalog ²⁴⁸ *= 676*



09581/
1895-1898

A. 676



Jahres-Bericht

der

Handelskammer

für

Kreis Thorn

für das Jahr 1895.



Thorn 1896.

Buchdruckerei Thorner Ostdeutsche Zeitung.



Handelskammer

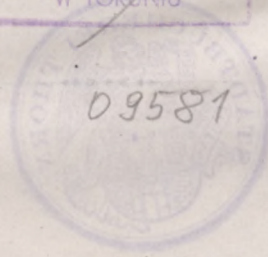
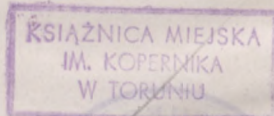
120

Handelskammer

121



für das Jahr 1892



09581

1892

W. 2508/64

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

1. Einleitung.

Thorn, im Mai 1896.

Handel und Verkehr unseres Bezirks während des Berichtsjahres haben im Großen und Ganzen nicht den Aufschwung genommen, von welchem Andere, namentlich Industrie-Bezirke, zu berichten wissen, und welchen auch wir erwarten zu können geglaubt haben. In unserem vorjährigen Bericht sprachen wir die Hoffnung aus, daß auf Grund des bestehenden deutsch-russischen Handels- und Schifffahrtsvertrages unsere Beziehungen zu dem großen Nachbarreiche, das unser hauptsächlich in Betracht kommendes Verkehrsgebiet bildet, an Ausdehnung gewinnen und eine weitere Stärkung erfahren würden. Wenn auch zuzugeben ist, daß im Allgemeinen eine segensreiche Wirkung dieses Vertrages nicht ausgeblieben ist, so bleibt das Gesamtergebniß desselben doch hinter unseren Erwartungen zurück. Einerseits hält es schwer, nach der langen Zeit der Absperrung frühere Beziehungen wiederzugewinnen, und neue Verbindungen, namentlich im Hinblick auf die in Rußland herrschenden schwierigen Creditverhältnisse, aufzunehmen; andererseits ist ein Grund für die schwache Ausdehnung unserer Beziehungen zu Rußland auch in dem Umstande zu finden, daß der Vertrag in unzureichendem Maße Grenzerleichterungen im Verkehr auf beiden Seiten gewährt. Die Beschaffung des Paßvisums unterliegt nach wie vor großen Schwierigkeiten und erschwert den Verkehr.

Im Weiteren werden Seitens der russischen Behörden dem Aufenthalt von Handlungsreisenden und selbstständigen ausländischen Kaufleuten oder Gewerbetreibenden in Rußland häufig bei der Ausübung ihres Gewerbes dadurch Schwierigkeiten in den Weg gelegt, daß von ihnen die Lösung eines

Patentscheines gegen Erlegung von 42 Rubel verlangt wird. Nach Auffassung des Kaiserlich Russischen Departements für Handel und Manufactur scheinen zwar selbstständige ausländische Kaufleute oder Gewerbetreibende, die zum Abschluß von Handelsgeschäften nach Rußland kommen, zur Zahlung einer Abgabe überhaupt nicht verpflichtet zu sein; sie brauchen also weder einen Gilden- noch einen Kommisschein zu lösen. Wird trotzdem die Zahlung einer Gildensteuer oder eines Kommisscheines verlangt, so soll dieselbe wenn überhaupt, nur unter Protest erfolgen, und auf dem Beschwerdewege die Entscheidung des erwähnten Departements herbeigeführt werden. Dieser Weg ist aber meistens ein sehr langwieriger und kostspieliger, und es bleibt fraglich, ob er zu einem guten Ziele führt. Solche Vorkommnisse dienen aber nicht zur Erleichterung des Verkehrs und dürften dem Geiste des deutsch-russischen Handelsvertrages auch nicht entsprechen.

Durch das Schweineimport-Verbot hat unser Verkehr mit Rußland ebenfalls eine starke Einbuße erfahren. Die auf Anordnung des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten zurückgezogene Genehmigung der unter dem 15. December 1890 gestatteten Einfuhr lebender russischer Schweine hat den Handel und Verkehr darin hart betroffen. Außerdem wurde unter dem Einfluß dieser Maßnahme die Ernährung der Bevölkerung, einschließlich der starken Garnison, wesentlich erschwert, da die Schweineproduktion unseres Kreises als ausreichend nicht bezeichnet werden kann; die Wirkung des Verbots zeigte sich sogleich in einer erheblichen Steigerung der Preise von Schweinefleisch, wodurch die Arbeiterbevölkerung besonders benachtheiligt worden ist. Der Handel in russischen Schweinen hatte hier einen lebhaften Verkehr erzeugt, der seinen Ausdruck auch in dem Bank- und Geldwechsel-Geschäft durch einen starken Bedarf in russischen Banknoten fand. Durch das plötzliche Inkrafttreten des Verbots sind Unternehmer in empfindlichen Verlust gerathen, der sich bei der Schwierigkeit der Zurückziehung der nach Rußland auf Grund der abgeschlossenen Contrakte gegebenen Vorschüsse zeigte. In Gemeinschaft mit dem hiesigen Magistrat sind wir bei der königlichen Regierung zu Marienwerder wegen Zurücknahme dieses Verbots vorstellig geworden — jedoch leider ohne Erfolg.

Auch bleiben wir anderen Grenzübergängen, wie Gydtkuhnen und Grajewo, gegenüber hinsichtlich der Tarifbildung benachtheiligt, und alle Vorstellungen in dieser Richtung an maßgebender Stelle, welche eine Gleichstellung anstreben, haben bisher einen Erfolg leider nicht gehabt.

Unter der Ungunst der auf Thorn gestellten Tarife hat sich auch der Umschlagsverkehr nicht in dem gewünschten Maße entwickeln können, was im Interesse des Verkehrs und auch der königlichen Eisenbahn-Verwaltung zu beklagen ist.

Die in unserem vorjährigen Bericht geführten Klagen über die unbefriedigende Lage der Verhältnisse auf der Uferbahn, welche für unser Erwerbsleben eine so große Bedeutung hat, und die unsererseits in diesem Jahre im Interesse des allgemeinen Verkehrs gemachten weiteren Anstrengungen, die auf eine Besserung der Verhältnisse gerichtet blieben, haben zu dem gewünschten Resultat nicht geführt. Die Schwierigkeiten, hervorgerufen durch eine Unzulänglichkeit der Rangir- und Ladegeleise, durch eine zu hoch bemessene Ueberführungsgebühr und eine zu kurz bemessene Ent- und Beladungsfrist, wie wir sie in unserem vorjährigen Bericht eingehend geschildert haben, sind nicht beseitigt worden, zum Nachtheil des allgemeinen Verkehrs, der dabei in seiner Entwicklung gehemmt und der Möglichkeit beraubt wird, sich weiter auszudehnen. Und doch bewegen sich unsere zum Ausdruck gebrachten Wünsche in bescheidenem Rahmen, deren Erfüllung auch keinen so großen Kostenaufwand erheischen, daß die Rentabilität der Anlage in Frage gestellt werden könnte; andererseits ist aus den Verbesserungen eine Hebung des Verkehrs mit Sicherheit zu erwarten; aber zur Erfüllung kultureller Aufgaben sind Mittel nur knapp bemessen — und doch sollten wir meinen, daß gerade den gesteigerten Anforderungen gegenüber, die an die Steuerkraft der Bevölkerung gestellt werden, Alles aufgeboten werden müßte, das Erwerbsleben von den ihm anhaftenden Fesseln möglichst zu befreien und den Verkehr zu fördern, im Interesse des gesammten Wirtschaftslebens.

In Gemeinschaft mit dem hiesigen Magistrat, der stets eine dankenswerthe Bereitwilligkeit zur Unterstützung unserer berechtigten Wünsche gezeigt hat, sind wir bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in dieser Richtung vorstellig geworden und haben um Abhülfe und Beseitigung der auf der Uferbahn bestehenden Uebelstände gebeten. Bei dem Herrn Minister haben unsere Vorstellungen ein geneigtes Gehör und dankenswerthes Entgegenkommen gefunden, so daß wir auf eine Erfüllung unserer berechtigten Wünsche glauben hoffen zu dürfen.

Die Einrichtungen auf Bahnhof Mocker entsprechen nicht mehr dem Verkehrsbedürfnis; die Zunahme des daselbst herrschenden Güterverkehrs erheischt dringend eine Erweiterung der bestehenden Einrichtungen.

Das Expeditions-Geschäft hat in erster Linie die Vortheile des deutsch-russischen Handelsvertrages empfunden, indem die Zufuhren an nach Rußland zu spedirenden Gütermengen, Erzeugnisse der deutschen Industrie, deren Ausfuhr nach Rußland zu den neu geschaffenen Sätzen des Zolltarifs einen erheblichen Aufschwung genommen hat, an Umfang bedeutend gewachsen sind.

Von hervorragender Bedeutung für den Grenzverkehr und im Interesse der exportirenden deutschen Industrie liegend bleibt die Beseitigung der Bestimmungen des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den

Eisenbahnfrachtverkehr; nach denselben liegt die Zollbehandlung des Gutes, so lange sich dasselbe auf dem Wege befindet, der Eisenbahnverwaltung ob, während der Verfügungsberechtigte bis zur Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation nicht das Recht hat, die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Der hiernach bewirkte Ausschluß der privaten Zollbehandlung durchgehender Sendungen an der russischen Grenze wird von den deutschen Verfrachtern deshalb sehr unangenehm empfunden, weil die Bestimmungen des russischen Zolltarifs vielfach sehr komplizierte sind, welche eine genaue Kenntniß der Einzelbestimmungen erfordern, wie sie nur den Grenzpediteuren beizubringen können. Die Berechtigung dieser Klagen und das Interesse wichtiger gewerblicher Kreise an der Möglichkeit, die Zollbehandlung an der russischen Grenze ohne allzugroße Mehrkosten durch private Bevollmächtigte vornehmen zu lassen, wird Seitens der Staatsbahnverwaltung nicht verkannt, und ein Antrag auf Beseitigung bezw. Abänderung der betreffenden Bestimmung sollte bei der zu erwartenden Revision des internationalen Uebereinkommens auch gestellt werden. Ob mit Erfolg, bleibt abzuwarten; jedenfalls ist solches von vornherein in Frage gestellt, sobald vorher mit dem weiteren Ausbau der direkten Verbandstarife, welche in Aussicht genommen sind, vorgegangen wird.

Von russischer Seite wird der Beseitigung des Art. 10 Widerstand geleistet werden, und da mit der Einführung des direkten Verbandtarifs Rußland gegenüber das gewichtigste Mittel, diese Forderung durchzusetzen, aus der Hand gegeben wird, so glauben wir, daß es sich empfiehlt, mit der Einführung direkter Tarife bis nach Abänderung der betreffenden Bestimmung des internationalen Uebereinkommens zu warten. Auf der am 15. März in Paris stattgehabten Konferenz ist Seitens der deutschen Delegirten ein darauf bezüglicher Antrag gestellt worden, aber nach den vorliegenden Nachrichten leider ohne Erfolg.

Zu einer nachtheiligen Beunruhigung des Handels und der damit verbundenen wirthschaftlichen Kreise haben die weiter vordringenden agrarischen Bestrebungen geführt; diese Bestrebungen gestalten sich immer ungestümer, und es macht auf die Kreise des Handels einen deprimirenden Eindruck, wie dieselben immer mehr einen bestimmenden Einfluß in der deutschen Wirthschaftspolitik gewinnen. Die Seitens der Agrarpartei in Vorschlag gebrachten Mittel, um der Landwirthschaft zu helfen, die Einführung der Doppelwährung und die Verstaatlichung der Getreideeinfuhr, müssen wir von unserm Standpunkt aus als verfehlte und undurchführbare bezeichnen. Auch der deutsche Handelstag hat sich in den Plenarversammlungen vom 22. und 23. Februar und 4. April eingehend mit diesen wichtigen Fragen beschäftigt, und in den einstimmig gefaßten Resolutionen zum Ausdruck gebracht, daß die erwerbsthätigen Kreise des Handels und der Industrie in jeder Erschütterung unserer

wohlgeordneten deutschen Goldwährung eine fundamentale Schädigung des gesammten deutschen Wirthschaftslebens erblicken, und daß die Verstaatlichung der Einfuhr des ausländischen Getreides unter Festsetzung eines Mindestpreises für den Verkauf für praktisch undurchführbar und für unvereinbar mit den bestehenden Handelsverträgen sei.

Auch in verschiedenen Gesetzentwürfen finden die agrarischen Bestrebungen einen berechneten Ausdruck. Neben dem Börsengesetz, auch in dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Verkehr mit Butter, Käse, Schmalz und deren Ersatzmitteln (Margarinegesetz) und besonders in dem Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut; sollten die Entwürfe Gesetzeskraft erlangen, so stehen daraus die nachtheiligsten Folgen für weite Erwerbskreise zu befürchten, ohne der Landwirthschaft, welcher sie dienen sollen, zu nützen. Wir haben nicht unterlassen, unsere ablehnende Stellung gegenüber diesen Bestrebungen zum Ausdruck zu bringen. In der Plenarversammlung des deutschen Handelstages am 10. März d. J. wurde über diese Gesetzentwürfe eingehend verhandelt und einstimmig eine Resolution gefaßt, welche auf eine Abwehr dieser das deutsche Erwerbsleben tief schädigenden Bestrebungen gerichtet ist. Die Resolution hatte nachfolgenden Wortlaut:

„Die in den letzten Jahren hervortretenden Bestrebungen, Handel und Industrie in ihrer freien Bewegung und in der Verfolgung ihrer berechtigten Interessen einzuengen und zu behindern, haben in den vorliegenden Entwürfen eines sogenannten Margarinegesetzes, eines Börsengesetzes und eines Gesetzes betreffend den Verkehr mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut geradezu einen grundsätzlichen Ausdruck gefunden und erhalten durch viele Anträge der Reichstags-Kommissionen, welche zur Berathung der beiden erstgenannten Gesetzentwürfe eingesetzt worden sind, eine so unzulässige Uebertreibung, daß eine Verfolgung der hiermit eingeschlagenen Bahn nur zu schweren Niederlagen unseres wirthschaftlichen Lebens und zu empfindlichen Schädigungen des materiellen Wohlbefindens des ganzen Volkes führen kann.

Der Deutsche Handelstag billigt uneingeschränkt alle gesetzlichen Vorschriften, welche vorhandene Auswüchse des Verkehrslebens zu beseitigen nothwendig und geeignet sind, er legt aber entschieden Verwahrung ein gegen Maßnahmen, welche nur zur Folge haben können, daß große und wichtige Berufsstände in der allgemeinen Achtung herabgesetzt werden, daß die einzelnen Mitglieder dieser Berufsstände in der Verfolgung ihrer berechtigten Interessen gehindert werden und daß unter diesen Erschwerungen des Erwerbslebens

der Einzelne und mit ihm die Gesamtheit unberechenbaren Schaden leidet.“

Der Getreidehandel während des Berichtsjahres war in seinem Verlauf meistens von einer gedrückten Stimmung beherrscht. Abgesehen von einer kurzen Periode der Aufwärtsbewegung in den Preisen für Weizen und Roggen, blieben die Preise niedrig und das Angebot in inländischer Waare überwog öfters die Nachfrage, da in Anbetracht der bestehenden hohen Tarife ein Rendement ausgeschlossen blieb. Die Aufhebung des Identitätsnachweises, so segensreich die Wirkung derselben für die Landwirthschaft und die Seepläze im Allgemeinen sich auch erwiesen hat, hat dem Handel und der Landwirthschaft unseres Bezirks die erhofften Vortheile nicht gebracht und uns namentlich keinen Ersatz für die aufgehobenen Staffeltarife gewährt. Durch Aufhebung der Letzteren ist uns zum Schaden des Handels und der Landwirthschaft, sowie der königlichen Eisenbahn-Verwaltung das wichtige westliche Absatzgebiet verloren gegangen, und nur die Wiedereinführung billigerer Getreidetarife nach dem Westen kann den in Betracht kommenden Interessenten zur Wiedergewinnung des dortigen Marktes verhelfen. Die Zufuhren ausländischen namentlich russischen Getreides blieben beschränkt, zum Nachtheil unseres Müllereigewerbes, das unter dem Mangel eines ausreichenden Angebots in russischer Kleberreicher Waare, die zur Mischung mit dem inländischen Produkt vortheilhafte Verwerthung findet, zu leiden hatte. Im Allgemeinen blickt das Müllereigewerbe auf kein günstiges Jahr zurück; die Preisbewegungen des Rohproduktes gegenüber den Mehlspreisen beeinflussten den Müllereibetrieb ungünstig und die große Stockung und starke Ueberproduktion erschwerte den Absatz der Mählenerzeugnisse. Einen recht lebhaften Verlauf hatte im Berichtsjahre der Handel in Futtermitteln, für welche die Mühlen flotten Absatz fanden; auch die großen Zufuhren russischer Futtermittel, für die sich Thorn zu einem Stapelplatz herausgebildet hat, wurden von dem Bedarf, wenn auch zu wenig lohnenden Preisen, schlauff aufgenommen. Der Handel in Kleie erlangte zum Theil seine Bewegungsfreiheit wieder, als der Bundesrath die Bestimmungen über die Untersuchung der aus dem Auslande eingeführten Kleien merklich erleichtert hatte.

Der Holzhandel hatte gegen das Vorjahr mit einer geringeren Zufuhr an galizischen und russischen Hölzern zu rechnen. In den Monaten Mai bis August fanden die Zufuhren zu gedrückten Preisen nur schwer Absatz; erst gegen den Herbst herrschte mehr Kauflust zu angezogenen Preisen. Die Verhältnisse auf dem Strome, die den Flößen gegen die Gefahren, denen sie auf offenem Strome ausgesetzt sind, keinen Schutz bieten, erheischen immer dringender die Anlage eines Holzhafens bei Thorn, wie wir ihn seit Jahren im Auge haben, und der im Interesse der Flößerei und Schifffahrt, sowie des

Holzhandels dringend geboten ist. An anderer Stelle kommen wir auf den gegenwärtigen Stand des Projectes zurück.

Der Handel in Kolonial-Waaren hat im Berichtsjahre keinen günstigen Verlauf genommen; ungünstige Konjunktoren, gedrückte Preise, sowie starke Konkurrenz, haben diesen Theil des wirtschaftlichen Lebens unseres Bezirks nicht nach Wunsch zu einer gedeihlichen Entwicklung kommen lassen.

Auf ein befriedigendes Resultat der Campagne 1895/96 blickt die Zuckerindustrie unseres Bezirks zurück, soweit dabei namentlich die Zuckersabrik Culmsee in Betracht kommt. Die Rübenenerträge bei gutem Zuckergehalt waren befriedigend und der Absatz des gewonnenen Zuckers vollzog sich unter günstigen Verhältnissen. Dem neuen Zuckersteuergesetzentwurf steht die hiesige Zuckerindustrie nicht sympathisch gegenüber; eine Hauptbedingung für sie ist ein möglichst hohes Contingent und Fortfall der Betriebssteuer.

Die Maschinenindustrie ist mit den im Berichtsjahre erzielten Resultaten nur wenig zufrieden; ein Export nach Rußland in landwirthschaftlichen Maschinen hat sich trotz Handelsvertrag nicht eingestellt und auch im Inlande blieb der Absatz darin erschwert, hervorgerufen durch die Inanspruchnahme sehr langfristiger Credite der Landkundschaft.

Der Handel in Eisenwaaren hatte sich im Ganzen eines besseren Geschäftsganges zu erfreuen; der größeren Festigkeit des Eisenmarktes verdankt dieser Zweig des Erwerbslebens einen gewissen Aufschwung, der zu vortheilhaften Resultaten geführt hat. Das frühere Absatzgebiet in Rußland hat sich in der Hauptsache trotz der günstigen Tarispositionen des deutsch-russischen Handelsvertrages nicht wiedergewinnen lassen; in dem Gouvernement Warschau, welcher Theil des Zarenreiches für unseren Bezirk in dem Eisenhandel allein in Betracht kommt, liegen die Creditverhältnisse schwierig und die Beziehungen daselbst haben sich im Laufe der Zeit verschoben. Heute gravitiren dieselben hauptsächlich nach Warschau, woselbst die Versorgung direct von den Centralstellen der Eisenindustrie erfolgt, die ja, wie die statistischen Nachweisungen ergeben, eine bedeutende Zunahme ihres Exports nach Rußland zu verzeichnen hat.

Der Kohlenhandel hat sich im Rahmen des Vorjahres bewegt; in Bezug auf Preise und Umsatz sind keine wesentlichen Veränderungen eingetreten.

Der Handel in Sämereien hat in Folge der guten Ernte darin und des starken Angebots seitens der Produzenten mit einem starken Weichen der Preise zu rechnen gehabt, das dazu führte, daß einzelne Gattungen, wie z. B. Rübensamen, fast unverkäuflich waren; der große Preisfall hatte große Verluste zur Folge.

Im Baugewerk hat sich mehr Regsamkeit gezeigt; der Mangel an guten größeren Wohnungen hat den Ansporn gegeben zu einer Anzahl größerer

Bauten auf den Vorstädten, womit der Bedarf an besseren Wohnungen noch nicht gedeckt zu sein scheint, da weitere Bauten in Aussicht genommen sind. In der alten Innenstadt hat sich eine Baulust nicht bethätigt; eine Anzahl guter Wohnungen steht leer, und hält es schwer, für dieselben Verwendung zu finden, da die Wohnungen auf den Vorstädten vorgezogen werden.

Die Arbeiterbevölkerung fand lohnende Beschäftigung und war begünstigt durch den milden Winter, der hier geherrscht hat. Mißhelligkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern sind nicht vorgekommen, und Arbeiterausstände haben wir nicht zu beklagen.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe hatte mittelst Erlasses vom 24. September 1895 noch eine Reihe von Fragen zu der beabsichtigten gesetzlichen Neuordnung der Handelskammern an uns gerichtet, welche das passive Wahlrecht, Wahlverfahren, Wahlperiode, die Vergütungen, Handelskammersekretäre und das Geschäftsjahr, sowie die Jahresberichte betreffen. Nach eingehender Berathung dieser Fragen haben wir unser Gutachten an den Herrn Minister abgegeben, dessen Wortlaut in dem nachfolgenden Theil unseres Berichtes über die Verhandlungen der Kammer enthalten ist. Unsere Stellungnahme zu der geplanten Neuordnung der Handelskammern, wie sie in den darauf bezüglichen Erlassen des Herrn Ministers in's Auge gefaßt worden ist, haben wir des Näheren in unserem vorjährigen Bericht zum Ausdruck gebracht. In unserer Mitte besteht die Ueberzeugung, daß eine Neuordnung der Handelskammern seit dem Bestehen des neuen Gewerbesteuer-Gesetzes vom 24. Juni 1891, und im Hinblick darauf, daß auf Grund des bestehenden Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 die der Einheitlichkeit entbehrende Entwicklung der Handelskammern zu einer befriedigenden Vertretung der industriellen und Handels-Interessen nicht geführt hat, einem dringenden Bedürfniß entspricht; auch erachten wir die Einrichtung obligatorischer Handelskammern über das ganze Staatsgebiet mit den Rechten einer juristischen Persönlichkeit für erforderlich, damit die Interessen von Handel und Industrie in den Handelskammern eine ausreichende Vertretung finden. Ein Gegensatz zwischen Handel und Industrie besteht nicht, vielmehr sind wir der Ansicht, daß Handel und Industrie von der Solidarität der beiderseitigen Interessen überzeugt sind. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, begrüßten wir den Entwurf eines Gesetzes über die Handelskammern, dem wir im Allgemeinen nur zustimmen können, mit Freude. Wir glaubten auch annehmen zu dürfen, daß dieser Entwurf erhebliche Einwendungen und eine so wenig günstige Beurtheilung im hohen Hause der Abgeordneten nicht erfahren würde. Leider sehen wir uns in dieser Erwartung getäuscht. Daß die gegnerische Seite eine Gefahr bringende Stärkung des Handels befürchten würde, konnten wir nicht voraussetzen.

Das Projekt der Erbauung einer Kleinbahn von Thorn nach Leibitsch, das wir seit längerer Zeit im Auge haben, hat in der Hauptsache die Genehmigung der Königl. Regierung und der Königl. Eisenbahnverwaltung gefunden. Zum Zweck der Finanzierung des Projekts, haben wir uns an den Kreisausschuß mit der Bitte gewandt, entweder den Bau und den Betrieb der Bahn selbst in die Hand zu nehmen oder uns die Durchführung des Projektes durch Gewährung einer Zinsgarantie fördern zu helfen. Der Beschluß des Kreisausschusses steht zur Zeit noch aus.

Im Weiteren verweisen wir auf die nachfolgenden Spezialberichte, sowie auf die Berichte über die Thätigkeit der Kammer.

2. Die Ernte.

Die Ernte kann im Allgemeinen eine gute Mittelernte genannt werden.

Die Winterfaaten waren gut durch den Winter gekommen, hatten auch sonst zu ihrem Gedeihen nicht durch die Unbill der Witterung zu leiden, und ergaben diese Cerealien, namentlich Roggen, einen besseren Ertrag als im vorigen Berichtsjahre.

In Sommergetreide ergab Gerste eine gute Ernte, doch hatte die Beschaffenheit infolge Regenwetters während der Ernte gelitten. Hafer ergab ebenfalls einen guten Ertrag bei theilweise schlechten Qualitäten; in Erbsen, Wicken und Lupinen war das Resultat ein sehr ungünstiges, dagegen in Rüben, Kartoffeln und Kleeheu ein ganz vorzügliches.

3. Geldverkehr.

Der Bankzinsfuß war

vom 1. Januar bis 10. November 1895:

3 % für Wechsel, 3½ bzw. 4 % für Lombard-Darlehen,

vom 11. November bis 31. Dezember 1895:

4 % für Wechsel, 4½ bzw. 5 % für Lombard-Darlehen,

im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,139 für Wechsel und 3,639 bzw. 4,139 % für Lombard-Darlehen.

Der Abichluß der hiesigen Reichsbankstelle weist nach:

	1895:	1894:
Giro-Verkehr Einnahme	59 391 318 Mk.	56 434 874 Mk.
Ausgabe	59 140 868 "	56 717 938 "
Giro-Übertragungen Zugang . . .	16 915 477 "	19 814 159 "
Abgang	31 557 392 "	24 662 833 "
Platzwechsel Zugang	10 137 282 "	10 979 585 "
Abgang	10 350 170 "	10 600 813 "
Verandwechsel	2 670 097 "	2 575 310 "
Ausland	592 "	— "

Einzugswechsel Zugang	9 832 843 Mk.	9 229 171 Mk.
Abgang	9 591 243 "	9 532 023 "
Lombard-Darlehne Zugang	2 797 800 "	4 007 400 "
Abgang	3 433 700 "	3 459 300 "

Der Gesamt-Umsatz hat betragen 182 205 000 Mk. gegen 171 266 800 Mk. im Jahre 1894.

Der Vorschuß = Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht) hatte einen Kassenumsatz von 7 319 040 Mk. (6 817 949). Wechsel wurden discountirt in Höhe von 3 959 057 Mk. (3 731 813). Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 858 (865), deren Guthaben beträgt 296 258 Mk. (292 354). Reservefonds 68 294 Mk. (65 530). Specialreserve 20 581 Mk. (30 569). Der Ueberschuß beträgt 31 586 Mk. Die Mitglieder erhalten eine Dividende von 7 % (7 %).

Ueber die allgemeine Geschäftslage sagt der Jahresbericht des Vereins unter Anderem:

„Auch in diesem Jahre haben wir unsern Genossen die Wechsel zum Zinssatz von 5 %, Lombard-Darlehne mit 6 % pro Anno discountirt, und sind erst mit der Erhöhung des Reichsbank-Discounts auf 6 % (vom 11. November 1895 ab) gestiegen. Der Umsatz im Disconto-Geschäft hat sich von 4928 Wechseln auf 5195 mit dem Betrage von 155 541 Mk. gehoben und haben wir hierzu, soweit unsere eigenen Mittel nicht ausreichten, bereitwilligst Deckung bei der hiesigen Reichsbankstelle gefunden. Am Schluß des Jahres betrugen unsere Giro-Verbindlichkeiten bei der letzteren 9490,59 Mk.

Auch in diesem Jahre haben wir keine Verluste zu beklagen und da der Reservefonds die statutenmäßige Höhe erreicht, derselbe in diesem Jahre durch Zuschreiben von Zinsen und Eintrittsgeldern eine Zunahme von 2764,25 Mk. erhalten, ist demselben aus dem Gewinn Nichts zugetheilt worden. Die Genossen erhalten eine Dividende von 7 % und wurde das Mehr dem Special-Reservefonds mit 569,18 Mk. zugeschrieben.

Wie wir im vorigen Jahresbericht erwähnten, ist das Gut Waldau in Rentengüter parcellirt und verkauft. Die Abrechnung hat durch die Königliche General-Commission noch nicht stattgefunden. Den etwaigen Verlust von 11 000 Mk. haben wir dem Special-Reservefonds abgeschrieben.“

Thorner Credit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.) Actiencapital unverändert 300 000 Mk. Reservefonds 5721 Mk. (4597) Angekauft wurden Wechsel in Höhe von 2 980 781 Mk. (3 431 087). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 412 083 Mk. (406 399). Lombard-Darlehne wurden in Höhe von 147 847 Mk. (182 373) gegeben. Depositen wurden neu eingezahlt 521 047 Mk. und betrugen am Schlusse des Jahres

295 528 Mk. (250 880). Der gesamte Umsatz im Debet und Credit der Bilanz beträgt über 24 Millionen Mark. Die Actionäre erhielten eine Dividende von $4\frac{2}{3}$ % (4 %).

Thorner Darlehns-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Gesamt-Kassenumsatz 1 283 048 Mk. (1 149 622), Geschäftsantheile 11 724 Mk. (5 786), Wechselbestand Ende 1895 105 943 Mk. (111 833), nach Abzug von 1480 Mk. (2585) Verlust, Depositenbestand 101 598 Mk. (111 181), Reservefonds 5296 Mk. (4459), Zahl der Mitglieder 382 (381), Dividende $12\frac{1}{4}$ % ($7\frac{1}{2}$ %), Effectenbestand 44 949 Mk.

Städtische Sparkasse. Spareinlagen Ende 1894 2 797 160 Mk. Neue Einlagen im Jahre 1895 1 484 376 Mk. (1 214 946). Gutgeschriebene Zinsen 80 144 Mk. (68 765). Zurückgezahlte Einlagen 1 131 162 Mk. (912 966). Spareinlagen Ende 1895 3 230 518 Mk. (2 797 160). Reserve-masse Ende 1895 166 307 Mk. (158 781).

Kreissparkasse mit dem Sitz in Thorn. Einlagen Bestand Ende 1894 287 178 Mk. Einlagen für 1895 329 950 Mk. (176 068). Zugeschriebene Zinsen 9936 Mk. (6318). Zurückgezahlte Einlagen 178 673 Mk. (132 067). Bestand der Einlagen Ende 1895 448 390 Mk. (287 178). Für die zurückgezahlten Einlagen von 178 673 Mk. sind 761 Mk. Zinsen gezahlt.

Eulmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital 210 000 Mk. Reservefonds 14 058 Mk. (16 108). Wechsel wurden angekauft 2 081 934 Mk. (1 962 494). An Depositen wurden eingezahlt 410 914 Mk. (347 981). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenstand 254 063 Mk. (187 272), der Wechselbestand 423 949 Mk. (351 113), Dividende 5 % (4 %).

Vorshuß-Verein zu Eulmsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Mitgliederzahl 352 (395). Guthaben derselben 76 142 Mk. (71 951). Reservefonds 1969 Mk. (6120). Der Kassenumsatz hat 2 160 788 Mk. (2 306 581) betragen. Wechsel sind angekauft in Höhe von 944 874 Mk. (1 014 020). Auf Depositenconto sind eingezahlt 91 719 Mk. (93 150). Dividende 6 % (0 %).

Volksbank zu Schöensee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Reservefonds 3107 Mk. (2882). Mitgliederantheil 13 998 Mk. (13 159). Depositen 77 920 Mk. (83 385). Spezialreserve 671 Mk. (425). Reingewinn 1142 Mk. (1337).

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahrs an.

4. Post- und Telegraphenverkehr.

Im Berichtsjahr sind im Bezirke der Handelskammer 2 neue Telegraphen-

anstalten eingerichtet worden und zwar am 29. August in Elgiszewo und am 12. Juli in Siemon.

Der Telegraphenverkehr hat gegen das Vorjahr zugenommen, es sind bei den Telegraphenanstalten des Bezirks aufgeliefert im Jahre 1895 71 839 Telegramme gegen 63 946 im Vorjahre und angekommen 70 390 gegen 70 516 im Jahre 1894. Der Verkehr hat hauptsächlich zugenommen bei den Telegraphenanstalten in Culmsee, Podgorz, Thorn Telegraphenamts, Thorn II (Bahnhof) und Thorn III (Bromberger Vorstadt); einen Rückgang weisen die Anstalten in Leibitsch und Schillno auf.

Bei den Postanstalten des Bezirks ist fast überall eine Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen. Die Zahl der eingetragenen Brieffsendungen betrug 1895 beim Postamte in Thorn-Stadt 2 553 266 Stück, die der aufgegebenen 2 462 854 gegen 2 491 554 bzw. 2 279 836 Stück im Jahre 1894, Pakete ohne Werthangabe sind 206 752 Stück eingegangen, und 99 043 Stück aufgegeben. Im Vorjahre betrug der Eingang 193 017, die Aufgabe 96 281 Stück. Postanweisungen sind 105 740 Stück eingezahlt und 98 687 Stück ausbezahlt gegen 103 839 bzw. 89 791 im Vorjahre. Eine Abnahme weisen die aufgegebenen Nachnahmebrieffsendungen 8569 Stück gegen 10 686 und die eingegangenen Postaufträge 9976 gegen 11 288 Stück in 1894 auf.

Der im Frühjahr 1892 begonnene Um- und Erweiterungsbau des Hauptpostgebäudes ist im Sommer 1895 durch Fertigstellung des Remisengebäudes in der Bäckerstraße vollständig zu Ende geführt worden.

Bei dem Postamte 2 auf dem Bahnhof weist der Eingang an Brieffsendungen einen Rückgang auf, ebenso die Aufgabe an Postkarten, dagegen hat die Zahl der aufgegebenen Briefe und Drucksachen gewonnen, 311 064 bzw. 31 902 Stück gegen 275 574 bzw. 22 906 im Jahre 1894. Der Postanweisungs-Verkehr hat sich gegen das Vorjahr verringert.

Bei dem Postamte 3 auf Bromberger Vorstadt ist der Brieffverkehr, Paket- und Postanweisungsverkehr stärker geworden, der übrige Verkehr bewegt sich in den Grenzen des Vorjahres, dasselbe gilt

vom Postamte in Mocker. Bei dieser Postanstalt weist außerdem der Nachnahmeverkehr noch eine Zunahme auf; es sind eingegangen 1283 Nachnahmebriefe und aufgegeben 208 gegen 884 bzw. 130 im Jahre 1894.

Bei dem Postamte in Podgorz hat sich der Brief- und Postanweisungsverkehr, sowie die Zahl der eingegangenen Pakete verdoppelt. Es beträgt die Zahl der eingegangenen Brieffsendungen 183 196 (82 030), der aufgegebenen 142 688 (74 698), der eingegangenen Pakete 11 442 (4996), die Zahl der eingezahlten Postanweisungen 6250 Stück (4406), die ausbezahlten Postanweisungen 7141 (3432). Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse

des Vorjahres an. Die Zunahme erklärt sich aus der Eröffnung des Artillerieschießplatzes bei Podgorz im Berichtsjahre.

5. Schiffahrts-Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1895 haben Thorn passiert:

1. Von Rußland stromab:

662 beladene Rähne	gegen	777	im Vorjahre.
15 leere Rähne	"	"	"
17 beladene Güterdampfer	"	19	"
8 leere Güterdampfer	"	8	"
2 Personendampfer	"	2	"
11 Schleppdampfer	"	26	"
1317 Holztraften	"	1367	"

2. Nach Rußland stromauf:

414 beladene Rähne	gegen	541	im Vorjahre.
50 leere Rähne	"	95	"
27 beladene Güterdampfer	"	24	"
6 leere Güterdampfer	"	2	"
19 Schleppdampfer	"	39	"
6 Personendampfer	"	13	"

3. Aus dem Inlande stromab:

170 beladene Rähne	gegen	164	im Vorjahre.
31 leere Rähne	"	28	"
50 beladene Güterdampfer	"	70	"
15 leere Güterdampfer	"	3	"
11 Schleppdampfer	"	—	"
26 Holztraften	"	33	"

4. Aus dem Inlande stromauf:

130 beladene Rähne	gegen	144	im Vorjahre.
26 leere Rähne	"	21	"
81 beladene Güterdampfer	"	104	"
2 leere Güterdampfer	"	—	"
42 Schleppdampfer	"	21	"

Summa 3138 Wasserfahrzeuge incl. Traften gegen 3502 im Vorjahre.

Von den 3092 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

mit Zucker	103 Rähne	5 Dampfer.
" Stückgütern	2	43
" Hafer	6	—
" Hülsenfrüchten	6	—

mit	Gerste	5	Rähne	—	Dampfer.
"	gebeiltem Nugholz	4	"	—	"
"	gesägtem Nugholz	5	"	—	"
"	verarbeitetem Eisen	1	"	—	"
"	Melasse	17	"	1	"
"	Mauersteinen	8	"	—	"
"	Roggen	8	"	—	"
"	Mehl	1	"	1	"
"	Weizen	2	"	—	"
"	Grubenpfählen	2	"	—	"

2. Ganz befrachtet stromauf:

mit	Schwerpat	1	Rahn.		
"	Roheisen	1	"		
"	Soda	4	Rähne.		
"	Kalksteinen	19	"		
"	Thonerde	1	"		
"	Bech	1	"		
"	Seringen	1	"		
"	diversen Stückgütern	2	"	1	Dampfer.

3. Ganz entlößt stromauf:

mit	verarbeitetem Eisen	20	Rähne.		
"	Steinkohlen	37	"		
"	Roheisen	5	"	1	Dampfer.
"	Wein	1	"	—	"
"	Maschinenteilen	1	"	—	"
"	Zucker	2	"	—	"
"	Petroleum	3	"	1	"
"	Seringen	8	"	1	"
"	Brennholz	2	"	—	"
"	Chamottesteinen	1	"	—	"
"	Cichorien	1	"	—	"
"	diversen Stückgütern	49	"	78	"

4. Ganz entlößt stromab:

mit	Aleie	144	Rähne.		
"	Feldsteinen	35	"		
"	Kartoffeln	2	"		
"	Hülsenfrüchten	6	"	1	Dampfer.
"	Weizen	3	"	—	"
"	rohem Nugholz	2	"	—	"
"	Ruhhaaren	4	"	1	"

mit Delfuchen	5	Kähne	—	Dampfer.
" Roggen	1	"	1	"
" Delfaat	4	"	—	"
" anderem Getreide	2	"	—	"
" sonstigen Gegenständen	3	"	—	"

Im Sicherheitshafen haben im Winter 1895/96 Unterkunft gesucht 8 Dampfer, 1 Taucherschacht, 1 Zangenbagger, 2 Badeanstalten, 115 Weichselkähne, 21 Bauprähne.

Der Schifffahrtsverkehr von und nach Rußland ist gegen das Vorjahr geringer gewesen, es haben von Rußland nur 662 beladene Kähne (777) und nach Rußland nur 414 beladene Kähne (541) Thorn passiert.

Zugenommen hat hier der Verkehr in Zucker, es wurden mit diesem Artikel befrachtet 61 Kähne und 1 Dampfer (42 Kähne), geringer gewesen ist der Verkehr in Meie, entlösch wurden 144 Kähne (157).

Erwähnenswerth erscheint, daß hier im Jahr 1895 1213 Tonnen Seringe (799) eingegangen sind.

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

6. Eisenbahnverkehr.

Auf dem hiesigen Hauptbahnhofe hat sich der Verkehr in Zucker, Weizen, Roggen, Hafer vermehrt, in Mühlenfabrikaten gegen das Vorjahr vermindert. Es gingen ein 22298 To. Zucker (7450), 1815 To. Weizen (1159), 2255 To. Roggen (1540), 1482 To. Hafer (354). Mühlenfabrikate gingen ein 35862 To. (40669) und wurden versandt 49179 To. (54967).

Der Personenverkehr ist gegen das Vorjahr geringer geworden, es reisten ab vom Hauptbahnhofe 165111 Personen (176583), vom Stadtbahnhofe 145321 Personen (161407).

Im Viehverkehr ist im Eingang und Versandt von Schweinen eine bedeutende Abnahme zu verzeichnen, Eingang 54113 (64707), Versandt 58824 (67952), der Versandt von Gänsen hat sich erheblich vermehrt 143228 (123088).

Der Rückgang im Schweineverkehr hat seine Ursache in dem vom Herrn Regierungs-Präsidenten im Februar 1895 erlassenen Verbot der Einfuhr lebender Schweine aus Rußland in das Thorner städtische Schlachthaus. (Vergleiche auch besondere Artikel.)

Auf Station Mocker ist eine besondere Zunahme im Eingange von Steinkohlen und Koks, von Delfuchen und Zucker zu verzeichnen, auch der Personenverkehr hat sich vermehrt, (es reisten ab 15299 Personen gegen 14282 im Vorjahre), ebenso der Eingang von Schweinen und Ziegen, Schafen, Lämmer. Gänse und Puten sind im Berichtsjahre auf Station

Moder überhaupt nicht eingegangen, während der Eingang im Jahr 1894 24904 Stück betrug.

7. Getreidezufuhren

auf dem Wege über Gollub und Leibitsch.

Die Zufuhren aus Polen unter Begleitschein-Controle über Gollub und Leibitsch hierher sind geringer als im Vorjahre. Es gingen ein über Gollub 20 To. Roggen, 10 To. Gerste, über Leibitsch 88 To. Weizen, 38 To. Roggen, 57 To. Gerste, 20 To. Hafer, 10 To. Hülsenfrüchte.

Der Rückgang in den vorstehenden Zahlen erklärt sich daraus, daß die in Gollub und Leibitsch sich im Betriebe befindenden Mühlen den größten Theil der russischen Zufuhren aufnehmen.

Die eingehenden Zahlen geben die Ergebnisse des Betriebes an. Der Rückgang in den vorstehenden Zahlen erklärt sich daraus, daß die in Gollub und Leibitsch sich im Betriebe befindenden Mühlen den größten Theil der russischen Zufuhren aufnehmen.

8. Eisenbahnverkehr.

Zur Zeit des höchsten Verkehrs hat sich der Verkehr in Gollub und Leibitsch hierher als im Vorjahre. Es gingen ein über Gollub 20 To. Roggen, 10 To. Gerste, über Leibitsch 88 To. Weizen, 38 To. Roggen, 57 To. Gerste, 20 To. Hafer, 10 To. Hülsenfrüchte.

Der Rückgang in den vorstehenden Zahlen erklärt sich daraus, daß die in Gollub und Leibitsch sich im Betriebe befindenden Mühlen den größten Theil der russischen Zufuhren aufnehmen.

Die eingehenden Zahlen geben die Ergebnisse des Betriebes an. Der Rückgang in den vorstehenden Zahlen erklärt sich daraus, daß die in Gollub und Leibitsch sich im Betriebe befindenden Mühlen den größten Theil der russischen Zufuhren aufnehmen.

Zur Zeit des höchsten Verkehrs hat sich der Verkehr in Gollub und Leibitsch hierher als im Vorjahre. Es gingen ein über Gollub 20 To. Roggen, 10 To. Gerste, über Leibitsch 88 To. Weizen, 38 To. Roggen, 57 To. Gerste, 20 To. Hafer, 10 To. Hülsenfrüchte.

Verhandlungen der Handelskammer.

1. Stempelsteuergesetz.

Gegen den Stempelsteuergesetzentwurf, welcher von der Königl. Staatsregierung im Anfang des Jahres dem Abgeordnetenhaus vorgelegt wurde, übersandten wir der 2. Kammer nachstehende Petition:

„Unterm 6. Februar d. J. ist dem Hohen Hause der Abgeordneten Seitens der Königl. Staatsregierung der Entwurf eines Stempelgesetzes nebst Tarif und Begründung zur Beschlussfassung vorgelegt worden. Der Entwurf war, bevor er dem Hohen Hause zugeing, nicht veröffentlicht worden, es konnten deshalb auch nicht die berufenen Vertreter des Handels und der Industrie, Handelskammern und sonstige kaufmännische Korporationen zu demselben Stellung nehmen, und doch sind gerade diese genannten Erwerbszweige von den Bestimmungen desselben am härtesten betroffen.“

Unter diesen Umständen bitten wir das Hohe Haus ehrerbietigst, zunächst zu erwägen, ob es nicht im allgemeinen Interesse sich empfehlen möchte, die Beschlussfassung über den Entwurf auszusetzen und die Staatsregierung aufzufordern, zunächst die Gutachten und Wünsche der theilhaftigen Kreise zu hören.

Unterm 28. v. Mts. hat die Handelskammer zu Breslau dem Hohen Hause einen Bericht zu dem vorliegenden Gesetzentwurf eingereicht, in welchem sie gegen vier wichtige Bestimmungen des Entwurfs vorstellig wird, gegen die steuerliche Behandlung des Briefwechsels (§ 1 Abf. 3), gegen die Besteuerung der Lieferungsverträge (Tarif Nr. 34 Ziffer 3), der Schuldverschreibungen (Tarif Nr. 59) und gegen die Kontrollvorschriften (§ 7), in erster Linie aber auch um Aussetzung der Beschlussfassung für diese Session und um Anhören der theilhaftigen Kreise bittet.

In ähnlichem Sinne sind verschiedene andere Handelskammern gegen diesen Gesetzentwurf vorstellig geworden.

Auch wir theilen die allseitig hervorgetretenen Bedenken durchaus und erlauben uns in Nachstehendem des Näheren auf den Entwurf einzugehen.

Briefwechsel. § 1 Abs. 3 sieht eine Stempelpflicht für den Briefwechsel vor, für den Fall, daß die Betheiligten beabsichtigt haben, durch den Briefwechsel eine die Aufnahme eines förmlichen Vertrages ersetzende Beweisurkunde über das Geschäft zu errichten.

Diese Bestimmung muß uns höchst bedenklich erscheinen. Der Briefwechsel unter Privatleuten blieb bisher von jeglicher Kontrolle befreit; der neue Entwurf sieht die umfassendsten Kontrollvorschriften vor; angesichts desselben gewinnt die Stempelpflicht des an sich durchaus sekreten Briefwechsels eine Bedeutung, die hemmend und schädigend auf den Verkehr einwirken muß. Der Entwurf führt neue Steuern für Geschäfte ein, die so gut wie ausschließlich im Wege des Briefwechsels zu Stande kommen d. h. die gewöhnlichen Kauf- und gewisse Darlehensgeschäfte. Durch den gesammten kaufmännischen Verkehr wird sich daher die Frage hindurchziehen, inwieweit die Korrespondenz im Einzelfall der Stempelpflicht unterliegt. Die Stempelfreiheit des Briefwechsels bildete bisher ein Grundprincip des preussischen Stempelrechts, und wird der Briefwechsel der schriftlichen Aufnahme eines Vertrages direkt entgegengesetzt und der mündlichen Abmachung gleichgeachtet. Mit diesen Grundsätzen steht der § 1 Abs. 3 des Entwurfs nicht im Einklang, da er den Briefwechsel für stempelpflichtig erklärt, wenn die Kontrahenten beabsichtigt hatten, ein die Aufnahme eines förmlichen Vertrages ersetzende Beweisurkunde zu errichten. Daraus würde für Handel und Verkehr eine große Belastung und Belästigung anwachsen. Der Stempel soll bei Abschluß des Vertrages fassiert werden und ist nicht als fixer, sondern als vom Werthe des Vertragsobjectes abhängiger gedacht. Es liegt aber in der Natur des kaufmännischen Verkehrs, daß in vielen Fällen bei Abschluß des Vertrages der Werth der Waare noch nicht feststeht, es wird also der höchste Betrag bei der Stempelbemessung angenommen werden; stellt sich später der Werth der Waare geringer, dann erleiden die Kontrahenten positiven Schaden, da sie in den meisten Fällen bei der Umständlichkeit des Erstattungsverfahrens auf den zu hoch verwendeten Stempelbetrag verzichten werden. In größeren Geschäften wird die Anstellung eines besonderen Personals zur Lösung aller Schwierigkeiten bei der Stempelverwendung erfolgen müssen.

Wir halten es daher für dringend geboten, dem § 1 Absatz 1 eine Fassung zu geben,

welche die Freilassung des gewöhnlichen kaufmännischen Briefwechsels mit Sicherheit gewährleistet und denselben höchstens dann zur Stempelpflicht heranzieht, wenn die Verkehrssitte den Abschluß eines förmlichen Vertrages mit sich bringt, und ersichtlich ist, daß diese Form durch den Briefwechsel umgangen werden sollte.

Lieferungsgeschäfte. Nach Tarifnummer 34 Ziffer 3 unterliegen die gewöhnlichen Kauf- oder Lieferungsverträge über bewegliche Gegenstände, dieselben mögen zum Verbrauch im Gewerbe oder zur Wieder- veräußerung, sei es in derselben Beschaffenheit oder nach Verarbeitung dienen, auch wenn sie ferner von einem der Kontrahenten im Inlande erzeugt oder hergestellt sind,

einer Stempelabgabe von $\frac{1}{20}$ Prozent des Kaufpreises d. i. $\frac{1}{2}$ pro Mille. Es handelt sich hier um die Geschäfte des täglichen Verkehrs, wie sie der Produzent mit dem Zwischenhändler, der Fabrikant mit dem Großkaufmann, der Engrossist mit dem Detailisten abschließt.

Nach Lage der Gesetzgebung würde nach Annahme dieser Tarifnummer der Fall eintreten, daß dieselben Geschäfte, wenn sie börsenmäßig abgeschlossen werden, mit $\frac{4}{10}$ pro Mille, ja sogar die mit dem inländischen Produzenten geschlossenen garnicht versteuert werden, wenn sie aber im gewöhnlichen Locoverkehr gemacht werden, ausnahmslos einer Steuer von $\frac{5}{10}$ pro Mille unterliegen. Dieser preussische Stempel wird kaum in Einklang zu bringen sein mit der von Reichswegen eingeschlagenen Tendenz, welche auf höhere Belastung der Börsengeschäfte abzielte. Dieser Stempel würde ausschließlich ein preussischer Landesstempel bleiben, den das Waarenlieferungsgeschäft nicht vertragen kann. Die Stempelabgaben würden auch den Landwirth treffen, denn wenn sie auch beim Verkauf von Cerealien vom Händler übernommen werden sollten, müßten sie doch nothwendiger Weise eine weiteren Druck auf die Productionspreise ausüben. Den Zwischenhandel trifft die Steuer doppelt, ebenso diejenigen Waaren, die bereits versteuert in den Handel kommen, wie z. B. Spiritus. Wir glauben daher, daß der in Aussicht genommene Stempel von $\frac{1}{2}$ pro Mille für Kauf- und Lieferungsgeschäfte sich als eine für den preussischen Handel unerträgliche Steuer erweisen würde.

Schuldverschreibungen. Tarif Nr. 59. Von den Bestimmungen dieser Tarifnummer werden Schuldverschreibungen aller Art, im Besonderen auch der Lombardverkehr getroffen, der bisher stempelfrei gewesen ist. Die Steuer beträgt $\frac{1}{50}$ Prozent für die ersten sechs Monate und steigt bei jeder weiteren Prolongation um $\frac{1}{30}$ bis sie die Höhe von $\frac{1}{12}$ Prozent erreicht hat. Im Lombardverkehr handelt es sich meistens um Darlehne auf kurze Zeit, und wenn dabei der Stempel für ein einwöchentliches Darlehn mit $\frac{1}{50}$ Prozent kassiert werden muß, dann würde das eine ungewöhnliche Belastung des Lombardverkehrs bedeuten, unter der auch die Landwirthschaft, die sich häufig solcher Lombarddarlehen bedient, zu leiden hätte; mithin würde die Stempelpflicht des Lombardverkehrs im direkten Widerspruch zu den Bestrebungen stehen, die auf eine Hebung und Erleichterung des landwirthschaftlichen Credits gerichtet sind. Es wird im Weiteren die Befürchtung

laut, daß der Kontokorrentverkehr unter die Bestimmung des § 59b fallen könnte; erscheint es auch unmöglich, daß beabsichtigt werden könnte, den Kontokorrentverkehr zur Stempelsteuer heranzuziehen, so halten wir es doch für angezeigt, schon hier den Wunsch und die Bitte zum Ausdruck zu bringen, daß dieser Verkehr von jeder Stempelpflicht befreit bleibt.

Kontrollvorschriften. § 7 und 30. Der Entwurf kennt doppelte Kontrollvorschriften, einmal eine specielle, welche sich auf den Werth des stempelpflichtigen Gegenstandes bezieht (§ 79) und eine allgemeine — auf die Beobachtung der Stempelvorschriften überhaupt (§ 30). Nach letzterem Paragraphen sind sämtliche Privatpersonen verpflichtet, sich auf Erfordern der Stempelbehörde über die Erfüllung der Stempelvorschriften auszuweisen, sobald Thatfachen vorliegen, die eine Stempelverletzung vermuthen lassen; weigert sich der Betreffende, so entscheidet über die eventuelle Durchsuchung oder Beschlagnahme das Gericht. Auf vage Behauptungen und Denunciationen hin wird der Privatmann der Defraudation dringend verdächtig erscheinen und die Stempelbehörde kann den Ausweis verlangen. Nach § 7 hat die Stempelbehörde das Recht behufs Feststellung des Werths eines stempelpflichtigen Gegenstandes sich die einschläglichen Urkunden vorlegen zu lassen, Deklarationen bei Ordnungsstrafe zu erzwingen und, falls ihr alles das nicht genügt, durch persönliche Einsichtnahme oder mit Hülfe von Sachverständigen die Grundlagen für die Werthberechnung festzustellen. Diese Kontrolle kann sich kein anständiger Geschäftsmann gefallen lassen, er muß Indiskretionen und Schädigungen in seinem Geschäft befürchten. Diese Kontrollvorschriften erheischen eine sorgfältige Umänderung.

Schon aus den Besprechungen zu den 4 Tarisnummern bitten wir das Hohe Abgeordnetenhaus gütigst ersuchen zu wollen, in welcher tief einschneidenden und schädigenden Bedeutung der Stempelgesetzentwurf auf das wirtschaftliche Leben sein würde, wenn er in seiner jetzigen Fassung Gesetzeskraft erlangen sollte. Der Entwurf enthält aber weitere Bestimmungen, gegen die Bedenken zu erheben sind, die zum Ausdruck zu bringen die voraussichtlich kurze Zeit bis zur Schlußberathung in der Kommission nicht gestattet.

Wir erlauben uns deshalb an das Hohe Haus nochmals die Bitte zu richten:

„Hochdasselbe wolle für diese Session die Beschlußfassung aussetzen und die Staatsregierung ersuchen, die beteiligten Kreise um ihre Gutachten und Wünsche anzugehen, eventuell aber die besprochenen § 1 Abs. 1 (Briefwechsel), Tarif Nr. 34 Ziffer 3 (Kauf- und Piefierungsgeschäfte), Tarif Nr. 59 (Schuldverschreibungen), § 7 und § 30 (Kontrollvorschriften), in der bisherigen Fassung abzulehnen.“

2. Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Im Juni forderte der Herr Regierungs-Präsident die Handelskammer auf, sich eingehend darüber zu äußern, wie sich die Bestimmungen über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe bisher bewährt haben. Die Kammer arbeitete darauf den folgenden Entwurf aus und übersandte denselben am 1. Juli dem Herrn Regierungs-Präsidenten:

„Auf den sehr geehrten Erlaß vom 31. Mai d. J., betreffend die seitens der betheiligten Herren Minister angeordnete Feststellung, wie die am 1. Juli 1892 in Kraft getretenen Bestimmungen der Gewerbeordnungsnovelle vom 1. Juni 1891 und der Ausführungsanweisung vom 10. Juni 1892 über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe sich bewährt hat, berichten wir sehr ergebend Folgendes:

Die zu diesem Zweck von uns in hiesigen Interessentenkreisen angestellten Erhebungen haben ergeben, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe im diesseitigen Handelskammerbezirk sich als durchaus zweckmäßig erwiesen haben. Die in dieser Hinsicht gemachten Erfahrungen haben gelehrt, daß durch dieselbe eine Benachtheiligung der Bevölkerung hinsichtlich der Versorgung mit den nothwendigen Lebensmitteln und Bedarfsartikeln aller Art während der freigegebenen Verkaufsstunden an den Sonntagen nicht herbeigeführt worden ist; ebenso haben die Gewerbetreibenden die Ueberzeugung gewonnen, daß, nachdem das Publikum sich mit den gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe hinlänglich vertraut gemacht und an dieselben gewöhnt hat, ein Rückgang ihres Absatzes oder eine Benachtheiligung ihres Gewerbes nicht eingetreten ist; nachdem man somit in den Kreisen der verschiedenen Gewerbetreibenden die Erfahrung gemacht hat, daß die anfänglichen Befürchtungen, welche vielfach wegen der zu erwartenden nachtheiligen Folgen für das Erwerbsleben gehegt wurden, unbegründet waren, ist man immermehr dazu übergegangen, in der Einführung der Sonntagsruhe eine große Wohlthat, sowohl für die Geschäftsinhaber als auch die Angestellten zu schätzen, und deren Wirkung im Allgemeinen als eine durchaus befriedigende anzuerkennen. Vor der Ausführung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe vom 1. Juni 1891, traten auf Seiten einzelner Gewerbetreibenden Wünsche hervor, welche auf eine Erweiterung und Ausdehnung der für die Sonntage bestimmten Verkaufszeit gerichtet waren; so z. B. glaubten die Inhaber von Bäckereien, daß es nothwendig sein würde, ihnen eine erweiterte Verkaufszeit in den Nachmittagsstunden von 4—6 Uhr zu bewilligen, damit das Bedürfniß der Bevölkerung an Backwaaren in ausreichendem Maße befriedigt werden könnte, und sie selbst in dem Betriebe ihres Gewerbes nicht Schaden erleiden; ihnen wurde die Nachmittagsstunde von 4—5 Uhr freigegeben; aber sie haben dieselbe nie auszunutzen versucht,

weil es ihnen nicht als lohnend erschienen ist, für diese eine Stunde ihre Verkaufsräume dem Publikum zu öffnen und dabei die Dienste der Angestellten in Anspruch zu nehmen, denen damit unnützerweise eine Verkürzung und Störung der Sonntagsruhe zugefügt worden wäre; heute, nachdem sich an der Hand der gemachten Erfahrungen die im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen freigegebene Verkaufszeit als ausreichend erwiesen hat, stehen sie davon ab, ebenso die Händler mit Fleischwaaren, Anträge auf Aenderung der Anweisung vom 10. Juni 1892 zu stellen.

Ferner wurden in Interessentenkreisen des Handels mit Cigarren und Tabak Befürchtungen laut, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe ihrem Gewerbe schwere Schäden zufügen könnte; um denselben wirksam begegnen zu können, meinten sie, außer den allgemein freigegebenen fünf Verkaufsstunden noch weitere 2 Stunden am Nachmittage und zwar von 4—6 Uhr eingeräumt erhalten zu müssen; wir haben diese Wünsche s. Z. auch ausführlich zum Ausdruck gebracht, ohne daß dadurch eine Erfüllung derselben herbeigeführt worden ist. Heute sieht auch diese Berufsgruppe davon ab, ihre s. Z. gestellten Anträge auf Abänderung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe zu erneuern. Von Vertretern der Cigarren- und Tabakbranche ist uns einstimmig gesagt worden, daß man heute in derselben, nachdem das Publikum sich mit ihren Bestimmungen vertraut gemacht hat, und ihnen entsprechend die Versorgung an Cigarren und Tabak rechtzeitig bewirkt, einen Nachtheil nicht weiter zu erblicken vermag, und in Folge der Sonntagsruhe eine Beeinträchtigung ihres Gewerbes nicht eingetreten ist; man will im Gegentheil die Erfahrung gemacht haben, daß an den Sonntagen vor den Festen, an denen die Nachmittagsstunden von 4—6 Uhr freigegeben sind, ein stärkerer Verkauf nicht erzielt worden ist, sondern daß die Verkaufsräume während dieser Zeit leer an Käufern geblieben sind.

In dem sehr geehrten Erlass vom 31. Mai d. J. wird im Weiteren die Frage zur Erörterung gestellt, ob es wünschenswerth und durchführbar sein würde, die Verkaufsstunden für die einzelnen Zweige des Handelsgewerbes verschieden festzusetzen, z. B. in der Weise, daß der Handel mit Lebensmitteln wie bisher, vorwiegend am Vormittag zugelassen, für den Handel mit Manufaktur- und Schnittwaaren und dergl. aber die Verkaufszeit in die Stunden bis 3 oder 4 Nachmittags verlegt würde. Unserer Meinung nach empfiehlt es sich nicht, eine derartige Einrichtung zu treffen, die das Publikum nur verwirren, und den einzelnen Zweigen des Handelsgewerbes keinen Vortheil schaffen würde; eine einheitliche Durchführung der Bestimmungen über die Sonntagsruhe, dürfte sowohl im Interesse der Gewerbetreibenden als auch der Bevölkerung den Vorzug verdienen. Darauf hinizielnde Veränderungen sind auch von keiner Seite gewünscht worden, und was den Handel

mit Manufaktur- und Schnittwaaren anbetrifft, so hat auch dieser seine Ansicht dahin geäußert, daß die Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe keinerlei Schäden oder Nachtheile zur Folge gehabt haben; Abänderungs-Anträge, oder eine Verlegung der Verkaufsstunden werden im Allgemeinen von dieser Seite nicht gestellt, nur hinsichtlich des einen Sonntags vor Weihnachten wird von Vertretern dieser Branche der Wunsch geäußert, daß die freigegebene Verkaufszeit von 4—6 Uhr Nachmittags ausgedehnt werden möge auf die Zeit von 4—8 Uhr Abends. Die zwei Stunden von 4—6 Uhr reichen am bezeichneten Tage, an dem der Andrang des kaufenden Publikums, namentlich aus der Landbevölkerung, besonders stark ist, zur Befriedigung der Bedürfnisse nicht aus, und es läge daher sowohl im Interesse der Bevölkerung, als auch des Handels mit Manufaktur- und Schnittwaaren, eine verlängerte Verkaufszeit an dem Sonntage vor Weihnachten um die gewünschten 2 Stunden eintreten zu lassen. Es hat sich gezeigt, daß am bezeichneten Sonntage im Geschäftslokal befindliche Käufer dasselbe mit Schluß der Verkaufszeit, also um 6 Uhr, verlassen mußten, ohne ihren Einkauf besorgen zu können. § 105b Absatz II der gesetzlichen Bestimmungen sagt, daß für die letzten vier Wochen vor Weihnachten sowie für einzelne Sonn- oder Festtage, an welchen örtliche Verhältnisse einen erweiterten Geschäftsverkehr erforderlich machen, die Polizeibehörde eine Vermehrung der Stunden, während welcher die Beschäftigung im Handelsgewerbe stattfinden darf, zulassen kann; im Weiteren bestimmt § 105e, daß für Gewerbe, deren vollständige oder theilweise Ausübung an Sonn- und Festtagen zur Befriedigung täglicher oder an diesem Tage besonders hervortretender Bedürfnisse der Bevölkerung erforderlich ist, durch Verfügung der höheren Verwaltungsbehörde Ausnahmen von den in § 105b getroffenen Bestimmungen zugelassen werden können. Dies trifft für den Handel mit Manufaktur- und Schnittwaaren, sowie mit Galanteriewaaren zu, so daß hier wohl eine Erweiterung des Geschäftsverkehrs um die Stunden von 6—8 Uhr als zweckmäßig erachtet werden kann.

Eine Ausnahmestellung in der Beurtheilung der Wirkungen der Sonntagsruhe nimmt eine hiesige größere Confituren- und Chocoladenfabrik mit offener Verkaufsstelle ein, welche gleichzeitig einen Vertrieb von Backwaaren, nämlich den sogenannten Cafes, unterhält; von dieser Seite wird der dringende Wunsch geäußert, an den Sonntagen eine erweiterte Verkaufszeit in den Nachmittagsstunden von 4—6 Uhr zu erhalten, angeblich deshalb, weil dem Gewerbe aus der Konkurrenz der Konditoreien, welche einen Vertrieb von Confitüren und Backwaaren unterhalten, und am Sonntag Nachmittag für den Verkehr geöffnet bleiben, eine Schädigung erwächst. Uns will jedoch scheinen, daß die Bestimmungen des § 105e, wonach Ausnahmen von den in § 105b

getroffenen Bestimmungen zugelassen werden können, für Gewerbe, deren vollständige oder theilweise Ausübung an Sonn- und Festtagen zur Befriedigung täglicher oder an diesen Tagen besonders hervortretender Bedürfnisse der Bevölkerung erforderlich ist, eine Anwendung in diesem Falle nicht zu finden haben; wir glauben nicht, daß die Klagen begründet sind, und daß dieselben dazu angethan sind, eine Aenderung der Anweisung vom 10. Juni 1892 eintreten zu lassen.

Hinsichtlich der Frage 2, ob einzelnen Zweigen des Handelsgewerbes wesentliche Nachtheile daraus erwachsen, daß bislang der Gewerbebetrieb der Gast- und Schankwirths an Sonn- und Festtagen erheblichen Beschränkungen nicht unterliegt und bejahenden Falls in welcher Weise Abhülfe zu schaffen sein möchte, gestatten wir uns ergebenst Folgendes zu bemerken. Im Allgemeinen glauben wir diese Frage verneinen zu können; nur von Gewerbetreibenden im Handel mit Cigarren und Tabak ist darüber Klage geführt worden, daß ihnen wesentliche Nachtheile aus dem Umstande erwachsen, daß die Schankstellen der Destillationen an Sonn- und Festtagen nicht denselben Beschränkungen unterliegen, welchen sie unterworfen sind. Dadurch ist den Inhabern dieser Schankstellen die Möglichkeit eines erweiterten Geschäftsverkehrs gegeben, während dessen sie zum Nachtheil der Gewerbetreibenden im Handel mit Cigarren und Tabak einen Absatz in diesen Artikeln bei dem in den Lokalen verkehrenden Publikum finden. Eine Beseitigung dieses Uebelstandes wäre wirksam nur dadurch herbeizuführen, daß die Schankstellen der Destillationen den gleichen Beschränkungen unterworfen werden. Aber auch aus anderen Gründen erscheint es wünschenswerth, eine Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe für diese Gewerbebetriebe in Aussicht zu nehmen. Bei der Durchführung dieser Vorschriften hat sich gezeigt, daß die Angestellten der verschiedenen Gewerbebetriebe durch dieselben in den Genuß einer ansehnlichen und gesicherten Sonntagsruhe gesetzt worden sind und damit den Vortheil erlangt haben, während der gewonnenen freien Zeit an Sonn- und Festtagen sich einer anregenden und erfrischenden Thätigkeit überlassen zu können, die ihrer körperlichen und geistigen Ausbildung zum Nutzen gereicht; mag auch die Sonntagsruhe nicht von allen Angestellten in diesem Sinne verwandt werden, so wird man doch in dem Bewußtsein, daß wenigstens von einem großen Theil der Angestellten die Sonntagsruhe eine rationelle Verwendung findet, eine hohe Befriedigung empfinden. Um so mehr berechtigt erscheint daher der Wunsch, daß auch alle Angestellten dieser Vortheile theilhaftig gemacht werden, was auch der Absicht und dem Geist des Gesetzgebers entsprechen dürfte. Dieses Ziel der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe ist aber nicht erreicht worden bei den Angestellten in den Destillationen und Liqueur-Fabriken, welche in großer

Zahl den Betrieb offener Schnaps-Verkaufsstellen unterhalten und den Beschränkungen nicht unterliegen. Die Angestellten dieser Betriebe genießen nicht den Vortheil einer auskömmlichen und gesicherten Sonntagsruhe; höchstens alle 14 Tage erhalten sie einen freien Sonntag Nachmittag, an dem sie sich erholen können; die übrige Zeit sind sie genöthigt, ihre Zeit einer Thätigkeit zu opfern, die wahrlich erzieherlich nicht günstig wirken kann. Diese Kategorie von Angestellten ist somit den Uebrigen gegenüber hinsichtlich der Sonntagsruhe sehr benachtheiligt, und es ist auch nicht einzusehen, aus welchem Grunde diese Betriebe mit den übrigen Gewerbebetrieben nicht gleichgestellt werden und vor diesen gewissermaßen eine Bevorzugung genießen sollen. Vom sozial-ethischen Gesichtspunkte aus betrachtet, erscheint das Offenhalten der zahlreichen Schnapschankstellen an den Sonntagen des schlechten Eindrucks wegen nicht gerechtfertigt; es gewährt kein schönes Bild, welches sich während einer Zeit, zu der alle übrigen Geschäfte geschlossen sind, und Alles eine gewisse Feierlichkeit zur Schau trägt, vor den und in den Schankstellen dem Auge des Vorübergehenden bietet, und wir glauben daher, daß es nur im Interesse der ganzen Bevölkerung läge, auch die Gewerbebetriebe der Schnapschankstellen in den Destillationen den Beschränkungen der allgemeinen Bestimmungen über die Sonntagsruhe zu unterwerfen.

Im Punkt 3 des Erlasses stellt die Frage, ob für den Buchhandel auf Bahnhöfen besondere Erleichterungen angezeigt erscheinen. Bisher war von der Zulassung solcher Erleichterungen auch mit Rücksicht auf die mit den Bahnhofsbuchhändlern konkurrirenden übrigen Buchhändler Abstand genommen. In unseren in Folge ministerieller Verfügung vom 15. Dezember 1892 an die hiesige Polizei-Verwaltung unterm 26. Januar 1893 gemachten Ausführungen, empfahlen wir im Interesse des reisenden Publikums und bezeichneter Kategorie von Gewerbetreibenden die Freigabe des Verkaufs von Zeitungen und Reiselektüre an Sonn- und Festtagen auf den Bahnhöfen, immer in angemessener Zeit vor Abgang der Züge. Auch heute können wir nur empfehlen, für den Buchhandel auf Bahnhöfen in diesem Sinne eine Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe eintreten zu lassen, wodurch dem Interesse des reisenden Publikums in erster Linie, dann aber auch der betreffenden Gewerbetreibenden nur gedient sein kann; nach den von uns angestellten Erhebungen in Interessentenkreisen steht ein Nachtheil für die mit den Bahnhofsbuchhändlern konkurrirenden übrigen Buchhändler unseres Platzes nicht zu befürchten — vielmehr haben dieselben sich ganz entschieden für die Gewährung der vom Buchhandel auf Bahnhöfen angestrebten Freiheiten ausgesprochen.

klagen über ein Anwachsen des Gewerbebetriebes im Umherziehen in

Folge der Sonntagsruhe sind im dieseitigen Handelskammerbezirk aus den Kreisen des Handelsgewerbes nicht laut geworden. Der Hausirhandel findet hier überhaupt nicht das ergiebige Feld wie in anderen Theilen der Monarchie mit dichter Bevölkerung; dennoch aber tritt er auch hier scharf genug als Konkurrent hervor, und zwar mehr, als es den hiesigen Gewerbetreibenden, die sich unter dem Druck hoher Steuern und Abgaben befinden, lieb ist.

3. Branntweinsteuergesetz.

Durch den Entwurf zur Abänderung des Branntweinsteuergesetzes vom 24. Juni 1887 wurde unsere Alkohol-Essig-Industrie schwer beunruhigt. Dieselbe fürchtete nämlich, daß bei unveränderter Annahme des Entwurfs eine derartige Erhöhung des Alkoholpreises eintreten würde, daß ihr eine Konkurrenz mit der Essigessenz-Industrie unmöglich gemacht würde. Der Kampf mit dieser Industrie war schon schwer genug, da dieselbe unter sehr günstigen Bedingungen produziert. Die Essigessenz-Industrie fabriziert Holzessigsäure, gereinigt Essigessenz genannt, auf chemischem Wege durch Destillation aus Holzessig oder aus holzessigsaurem Kalk und bezieht ihre Rohmaterialien dazu in großer Menge zollfrei aus dem Auslande oder aus inländischen Fabriken, wo sie als Nebenprodukte gewonnen werden. Diese Rohmaterialien sind zu sehr billigen Preisen erhältlich. Während es ferner nur möglich ist, den aus Alkohol durch Gährung hergestellten Essig auf 12—14 % Säuregehalt zu bringen, kann die Essigessenz bis auf 90—95 % Säuregehalt konzentriert werden, wodurch sich natürlich die Frachtverhältnisse ungleich günstiger gestalten. Daß die Essigessenz-Industrie den Alkohol-Essig-Fabriken bedeutenden Abbruch gethan hat, ergibt sich daraus, daß trotz Zunahme des Essig-Verbrauchs der Durchschnittsverbrauch an Alkohol für Essigbereitung der Jahre 1887/93 noch um 1000 hl reinen Alkohols zurückblieb gegen den Durchschnitt der Jahre 1883/87. Eine Preissteigerung des Alkohols konnte unter diesen Umständen zum Ruin einer immerhin jährlich noch ca. 15 000 000 l reinen Alkohols verbrauchenden Industrie führen. Bisher erhielt die Alkohol-Essig-Industrie für den Alkohol, der durch Drydation in Essig umgewandelt wird, die vom Staate erhobene Maischraumsteuer zurückvergütet. Nun bestimmte der Art. II § 1 des neuen Geszentwurfs, daß neben der bestehenden Branntweinsteuer eine Brennsteuer erhoben werden sollte. Eine Befreiung derjenigen Branntweine, welche zu gewerblichen Zwecken, zur Essigbereitung u. s. w. verwendet wird, war in dem Entwurf nicht vorgesehen; im Fall der Annahme würde sich also der Alkohol um die Brennsteuer vertheuert haben. Um die auch in unserem Kreise blühende Industrie zu schützen, richtete die Handelskammer eine Petition mit ausführlicher Begründung an den Reichstag, worin sie denselben ersuchte, in das Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen

dahingehend, daß derjenige Branntwein, welcher zu gewerblichen Zwecken, zur Essigbereitung u. s. w. verwendet wird, von der Brennsteuer befreit bleibt.

Dieser Wunsch der Alkohol-Essig-Industrie ist in Erfüllung gegangen, denn das neue Gesetz bestimmt in Art. II § 3 Absatz 1:

„In denjenigen Fällen, in welchen bei der Ausfuhr von Branntwein sowie von Fabrikaten, zu deren Herstellung Branntwein verwendet worden ist, nach dem Auslande ein Erlaß oder eine Vergütung der Branntweinverbrauchsabgaben eintritt, ist der Betrag von 6 Mark für jedes Hektoliter reinen Alkohols zu erstatten. Bis zu dem gleichen Betrage kann für den zur Essigbereitung verwendeten Branntwein eine Vergütung der Brennsteuer gewährt werden.“

Zur Ausführung des Gesetzes hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 27. Juni 1895 über diesen Punkt die folgende Bestimmung getroffen:

„Bei der steuerfreien Verabfolgung von Branntwein zu gewerblichen zc. Zwecken wird

- a. in denjenigen Fällen, in welchen der Branntwein der Maischbottich- oder Materialsteuer unterlegen hat, eine Vergütung der Maischbottich- oder Materialsteuer mit 0,1601 Mark,
 - b. in denjenigen Fällen, in welchen eine Denaturirung mit Essig stattfindet, außerdem eine Vergütung der Brennsteuer mit 0,03 Mark
- für jedes Liter reinen Alkohols gewährt.“

Im Interesse der landwirthschaftlichen Brennereien unserer Gegend richteten wir gelegentlich der Berathung des Branntweinsteuergesetzentwurfs noch die folgende Petition an den Reichstag: „Nach den bestehenden Bestimmungen sollen diejenigen Fehlmengen, die bei der Lagerung und Reinigung von Spiritus sich ergeben, soweit sie verbrauchsabgabenfrei sind, und sofern verschiedenen Steuerfäßen unterliegende Branntweine im Lager vorhanden sind und nicht getrennt gelagert werden, von derjenigen nach dem Konto vorhandenen Branntweinmenge abgeschrieben werden, auf welcher der höchste Abgabensatz ruht.

Ist im Lager sowohl Branntwein vorhanden, für welchen die Maischbottich- oder Materialsteuer entrichtet ist, als auch Branntwein, bei welchem dies nicht der Fall ist, so erfolgt die Abschreibung nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen bei demjenigen Branntwein, für welchen Maischbottich- oder Materialsteuer nicht entrichtet ist.

Der Gesetzgeber bezweckte mit dieser Bestimmung, daß derjenige Branntwein, der als Trinkbranntwein Verwendung findet, auch mit der Maischraum-

steuer belastet werden, während der zum Export oder zur Denaturirung bestimmte hiervon befreit bleiben sollte.

In gleicher Weise sollten die Branntweismengen, die bei der Lagerung und Reinigung von Spiritus durch natürliche Einflüsse verloren gehen, von der Maischraumsteuer befreit bleiben, indem gestattet wurde, die Fehlmengen bei den Bestandesaufnahmen von derjenigen Waare abzuschreiben, auf welcher keine Maischraumsteuer lastet.

Der deutsche Spiritus sollte durch diese Bestimmungen exportfähiger gemacht werden, auch sollte den Spritfabriken eine Erleichterung geschaffen werden in einer Zeit wo die Spritfabrikation in Folge des Branntweinsteuergesetzes vom Jahre 1887 unter der Verringerung der Production und des Verbrauchs litt.

In Folge der angeführten Bestimmungen hat sich nun das Verfahren herausgebildet, daß in allen Spiritus-Raffinerien und Theilungslägern ein ständiges Lager von Branntwein gehalten wird, für den keine Maischbottigsteuer entrichtet ist und der einer Verbrauchsabgabe von Mk. 70+20 also Mk. 90 unterliegt. Von dieser Waare werden dann die entstandenen Fehlmengen abgeschrieben.

Der sogenannte 90er Spiritus wird fast ausschließlich in den gewerblichen Brennereien hergestellt, deren Product von der Maischraumsteuer befreit aber mit einem Zuschlage von 20 Mk. zur Verbrauchsabgabe belastet ist. Diese Verbrauchsabgabe ist niemals gezahlt worden. Das Gesetz vom Jahre 1887 bezweckte mit der Aufhebung der Maischraumsteuer in den gewerblichen Brennereien der Gefahr vorzubeugen, daß industrielle Großbetriebe den Betrieb in den landwirthschaftlichen Brennereien erschweren. Gewerbliche Brennereien existiren hauptsächlich in Mittel- und Westdeutschland, deren mit 90 Mk. Verbrauchsabgabe belasteten Producte lebhaft begehrt werden, da sie für die Zwecke der Abschreibungen auf Lager bei Schwindungen auch im Osten genommen werden. Diese Producte werden theurer bezahlt, als der 70er Spiritus einschl. der Maischraumsteuer. Nun producirt der Osten doch mehr Spiritus als er consumirt, mit seinem Ueberfluß ist er auf den Absatz nach Mittel- und Westdeutschland angewiesen, wo das Gegentheil der Fall ist; wenn trotzdem jetzt der Osten aus dem Westen, und Mitteldeutschland für die Schwindabschreibungen 90er Spiritus bezieht, so ist das eine Erscheinung auf wirtschaftlichem Gebiet, die einzig dastehen dürfte, zumal wenn noch in Erwägung gezogen wird, daß der Bezug des Spiritus sich für den Osten durch die Bahnfrachten erheblich vertheuert.

Der Bedarf an 90er Spiritus zu Schwindabschreibungen wird auf 6 Millionen Liter jährlich geschätzt und es erscheint billig, den landwirthschaftlichen Brennereien die Möglichkeit zu gewähren, an der Lieferung dieses

Bedarfs Theil nehmen zu können. Dies kann nur geschehen, wenn der in den letztgenannten Brennereien erzeugte Spiritus, soweit er zu Abschreibungen Verwendung finden soll, dem 90er Spiritus gleichgestellt und wie dieser von der Maischraumsteuer befreit wird.

Wir erlauben uns deshalb an den Hohen Reichstag die ergebenste Bitte zu richten, Hochderselbe wolle beschließen, daß der jetzt Hochdemselben zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorliegenden Novelle zum Branntweinsteuergesetz folgender Zusatz beigelegt werde:

„Die bei der Lagerung und Reinigung von Branntwein entstehenden Fehlmengen sollen, soweit sie nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen steuerfrei bleiben, auf Antrag des Lagerinhabers entweder von demjenigen auf dem Lager vorhandenen mit dem höchsten Verbrauchsabgabensatze belasteten Branntweine abgeschrieben werden, für welchen die Maischbottig- oder Materialsteuer nicht entrichtet ist,

oder von demjenigen auf dem Lager vorhandenen mit dem höchsten Verbrauchsabgabensatze belasteten Branntweine, für welchen die Maischraumsteuer oder Materialsteuer bereits entrichtet ist. In diesem Falle soll diese durch Ausfertigung von Branntweinsteuer-Vergütungsscheinen zurückgezahlt werden.“

4. Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.

Von dem Herrn Regierungspräsidenten wurde die Kammer aufgefordert, sich bezüglich einiger Paragraphen des Gesetzentwurfes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt gutachtlich zu äußern. Es handelte sich hauptsächlich um die Lade- und Löschzeit und die Ueberliegegelder. § 29 des Entwurfs bestimmte u. A., daß die Ladezeit bei einer Ladung von über 50—100 Tonnen 4 Tage betragen sollte. Die Kammer hielt diese Frist für den hiesigen Ort für zu kurz bemessen. Schon bei gewöhnlichen Verhältnissen fällt es hier schwer, in 4 Tagen dies zu bewerkstelligen, es wird aber ganz unmöglich, wenn, was häufig genug vorkommt, über mehrere Kähne hinweg geladen werden soll. Es wurde deshalb von Seiten der Kammer eine Frist von 6 Tagen vorgeschlagen. Dem entsprechend würde natürlich auch die Löschzeit für über 50—100 Tonnen auf 6 Tage festzusetzen sein. Ferner bestimmt § 32, daß das Liegegeld bei Schiffen bis zu 50 Tonnen Tragfähigkeit 12 Mk. betragen soll, bis 100 Tonnen 15 Mk. und so fort, jedesmal mit 50 Tonnen um 3 Mk. steigend. Die Kammer hielt diese Summen für zu hoch und empfahl mit 9 Mk. anzufangen. Leider sind unsere Wünsche

nicht in Erfüllung gegangen, und es muß deshalb der speziellen Vereinbarung überlassen werden, diese von uns hervorgehobenen Härten des Gesetzes zu mildern.

5. Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei.

Der Gesetzentwurf über die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei bestimmte in § 22 Abs. 2 Satz 2, daß das Pfandrecht des Entschädigungsberechtigten gegen jeden Besitzer verfolgbar sein soll, bis das geflößte Holz auf das Land gebracht ist. Diese Bestimmung würde an solchen Orten, wo das angefloßte Holz, nachdem der Floßverband gelöst ist, mit andern Hölzern zusammen im Wasser gelagert bleibt, für den gutgläubigen dritten Erwerber recht nachtheilig wirken können. Er wäre ja bis zum Ablauf der Verjährungsfrist in beständiger Gefahr, daß gegen ihn von unbekannten Entschädigungsberechtigten Pfandrechte geltend gemacht würden. Im Anschluß an die Kaufmannschaft zu Königsberg richteten wir eine Petition an den Reichstag mit dem Ersuchen, dem fraglichen Satz etwa folgende Fassung zu geben:

„Das Pfandrecht ist, so lange das geflößte Holz noch ein geschlossenes Floß bildet, gegen jeden Besitzer verfolgbar.“ Diese Fassung wurde auch von dem Reichstag angenommen. Der weitere Antrag, die im § 30 vorgesehenen Verjährungsfristen einheitlich auf 6 Monate zu beschränken, gelangte jedoch nicht zur Annahme.

6. Zuckersteuergesetzentwurf.

Im Frühjahr tauchten verschiedene Pläne auf, welche sich damit beschäftigten, der gefährdeten Zuckerindustrie hilfreich beizuspringen. So hatte der Reichstagsabgeordnete Dr. Paasche einen Antrag im Reichstag eingebracht, worin eine erhöhte Exportprämie für Zucker verlangt wurde, womit natürlich eine Erhöhung der Zuckersteuer verbunden wäre, damit die Reichskasse nicht geschädigt würde. Da die Kammer diese Pläne volkswirtschaftlich für schädlich hielt und der Ueberzeugung war, daß dies nicht der richtige Weg sei, auf dem die Zuckerindustrie gesunden könne, so richtete sie an den Bundesrath das folgende Gesuch:

„Die schwierige Lage der Zuckerindustrie aller Länder, insbesondere Deutschlands hat zu mehreren Vorschlägen Anlaß gegeben, welche eine Abhilfe dieses Nothstandes bezwecken. So haben die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg eine Resolution angenommen, in welcher eine möglichst schnelle Erhöhung der Ausführvergütungen für Zucker in einem den derzeit bedeutend höheren Exportprämien anderer Staaten entsprechenden Maße gefordert wird.

Der Abgeordnete Dr. Paasche hat im Reichstage einen Antrag eingebracht, in welchem eine Erhöhung der Exportprämie für Zucker der Klasse a von Mark 1,25 auf Mk. 4, der Klasse b von Mk. 2 auf Mk. 5,25, der Klasse c von Mk. 1,65 auf Mk. 4,60 verlangt wird. Um eine Schädigung der Reichskasse hierbei zu vermeiden, wird gleichzeitig die Erhöhung der inländischen Verbrauchsabgabe von Mk. 18 auf Mk. 24 vorgeschlagen.

Beide Mittel erscheinen uns nicht geeignet, der Zuckerindustrie dauernde Hülfe bringen zu können. Die Zuckerindustrie krankt an Ueberproduktion und diese würde sich noch vergrößern durch Einführung erhöhter Ausfuhrprämie, auf den Export würde letztere aber kaum einen Einfluß ausüben, da selbst bei einem noch geringeren Weltmarktpreise sich der Verbrauch in den Zucker consumirenden Ländern, insbesondere England und Frankreich nicht steigern wird. Die Erhöhung der deutschen Ausfuhrprämie würde zudem ein gleiches Vorgehen der andern Zucker producirenden Länder zur Folge haben, und dem deutschen Zucker wird dann das Absatzgebiet in gleichem Maße streitig gemacht werden, wie zuvor. Der Vorschlag des Abgeordneten Paasche, betreffend die Erhöhung der inländischen Verbrauchsabgabe will das Gegentheil von dem, was bisher zu erreichen angestrebt ist, nämlich eine Vergrößerung des Verbrauchs im eigenen Lande und kann deshalb wohl weiter kaum in Betracht kommen. Wir sind der Ueberzeugung, daß die Schädlichkeit des Systems der Ausfuhrprämien von allen Zucker producirenden Ländern anerkannt wird, sie verbilligen den consumirenden Ländern den Zucker auf Kosten der producirenden und zum Nachtheile der Staatskasse des exportirenden Landes, und wir glauben, daß alle hier in Betracht kommenden Staaten jetzt mehr als früher geneigt sein werden, in Verhandlungen über Beseitigung der direkten oder indirekten Ausfuhrprämien in allen Zucker producirenden Ländern einzutreten. Ist diese Beseitigung erreicht, dann ist der Ueberproduktion ein Riegel vorgeschoben und die gesammte Zuckerindustrie wird in gesunde Bahnen einlenken.

Jetzt, während der Krisis unserer Zuckerindustrie die Ausfuhrprämie zu entziehen, würden wir nicht für zweckmäßig halten, wir halten deshalb ein Nothgesetz wegen einstweiliger Beibehaltung der jetzt noch bestehenden Prämien für geboten und erlauben wir uns an den hohen Bundesrath die ehrerbietige Bitte zu richten:

1. Dem Reichstage baldigst ein Nothgesetz vorzulegen, durch

welches die einstweilige Beibehaltung der jetzigen Prämien auf ausgeführten Zucker festgesetzt wird, etwaigen weitergehenden Anträgen aber die Zustimmung zu versagen,

2. mit Rußland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und Holland behufs Aufhebung der bis jetzt gewährten Ausfuhrprämie auf Zucker in Verhandlungen treten zu wollen."

7. Honigzoll.

Am 24. Dezember 1894 legte der Reichskanzler dem Reichstag den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Abänderung des Zolltarifs vor, der u. A. folgende Aenderung des Zolltarifs vom 24. Mai 1885 enthielt:

Honig, 1. in Waben 100 kg 20 Mk.,

2. anderer, auch künstlicher 100 kg 36 Mk.

Der Zoll für Honig ad 2, der erst im Jahre 1885 von 3 auf 20 Mk. pro Doppelzentner erhöht war, sollte nach dem Gesetzentwurf eine weitere Erhöhung auf 36 Mk. erfahren.

Das bedeutete eine schwere Schädigung unserer Honigkuchenindustrie, weshalb die Handelskammer in einer ausführlichen Petition den Reichstag ersuchte, diese Erhöhung abzulehnen und möglichst den früheren Zollsatz von Mk. 3 pro Doppelzentner wieder einzuführen. Wir wiesen in dieser Petition nach, daß die Motive der Staatsregierung für die Erhöhung des Honigzolls nicht zutreffend seien, ferner daß die inländischen Bienenzüchter aus der Zollerhöhung keinen Vortheil ziehen würden, daß dagegen die Honigkuchenfabriken in ihrer Lebensfähigkeit schwer geschädigt werden müßten. Leider hatten wir keinen Erfolg mit unserer Petition, denn der Reichstag nahm die Zollerhöhung auf Honig von 20 auf 36 Mk. an.

Im Herbst richtete die Kammer im Anschluß an die Eingabe der Handelskammer zu Halle a. S. das folgende Gesuch an den Herrn Finanzminister:

"Das Gesetz betreffend den Zolltarif des deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle u. s. w. vom 15. Juli 1879 bestimmt in seinem § 2 Abs. 3.

"Bei der Ermittlung des Nettogewichts von Flüssigkeiten wird das Gewicht der unmittelbaren Umschließungen (Fässer, Flaschen, Kruden und dergleichen) nicht in Abzug gebracht. Hinsichtlich des Syrups bewendet es bei den bestehenden Bestimmungen."

Gemäß § 1 des Bundesrathsbeschlusses vom 17. Mai 1888, Bestimmungen über die Tara betreffend, wird das Gewicht der für den Transport nöthigen äußeren Umhüllung die Tara genannt.

Ist die Umgebung für den Transport und für die Aufbewahrung nothwendig dieselbe, wie es z. B. bei Syrup u. die gewöhnlichen Fässer sind, so ist das Gewicht dieser Umgebung die Tara. Da Syrup in Fässern zur Einfuhr gelangt, wird für denselben ausnahmsweise die Umhüllung nicht mit zur Verzollung gebracht, indem für die Fässer eine Tara von 11 % abgezogen wird.

Honig, namentlich amerikanischer, welcher von den Pfeffer- und Honigkuchensfabrikanten nicht entbehrt werden kann, wird durchweg gleichfalls in Fässern eingeführt. Bei dieser Art der Einfuhr genießt derselbe keine Taravergütung, weshalb er brutto für netto zur Verzollung gelangt. Für denselben ist sonach, wie die Handelskammer zu Halle a. S. in einer unterm 24. September d. J. an Ev. Excellenz gerichteten Petition hervorhebt, nicht der im Gesetz vom 18. Mai d. J., betreffend die Aenderung des Zolltarifgesetzes und des Zolltarifs, festgesetzte Zollsatz von 36 Mk. für 100 Kilo zu entrichten, sondern ein Zollsatz von 40,90 Mk. bis 42,85 Mk., da nach den der genannten Kammer zugegangenen Berichten die Tara bei der Einfuhr in Fässern 12 bis 16 % beträgt.

Die Handelskammer zu Halle a. S. weist nun darauf hin, daß die wesentlichsten Gründe für Einführung des erhöhten Honigzolls zum Theile dahin lauteten, daß Honig von Syrup chemisch nicht zu unterscheiden sei und bei niedrigerem Zollsatz für Honig als für Syrup die Einfuhr von Zucker gefördert werden könnte, und richtet an Ev. Excellenz die Bitte, eine Aenderung des § 2 Absatz 3 des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 zu Gunsten der Taravergütung für Honig bei der Einfuhr in Fässern event. die Taravergütung für Honig durch Veretzung des Artikels Honig in amtliche Waarenverzeichnisse herbeizuführen.

Excellenz! wir schließen uns den Ausführungen der Handelskammer zu Halle a. S. voll und ganz an und bitten auch, Excellenz wollen veranlassen, daß Honig bei der Einfuhr in Fässern bezüglich der Taravergütung dem Syrup gleichgestellt werde.

Unter der Ungunst der im Vorstehenden geschilderten Sachlage hat auch die hiesige Honigkuchen-Industrie sehr zu leiden; nach Anhören hiesiger Interessenten theilen wir zur Sache noch Folgendes ehrerbietigst mit.

Der Hamburger bezw. Bremer Importeur verkauft den Honig transito mit 12 % Tara nach dem Inlande. Dieser Satz entspricht in den meisten Fällen der nach Leerung der Fässer thatsächlich ermittelten Tara. Diese stellt sich in wenigen Fällen nur auf 11 %, überschreitet aber auch 14 %.

Bei der Verzollung bezahlt sonach der Honigkuchensfabrikant diese 11 bis 14 % Tara als Honig, er verzollt also, die Tara zu 12 % gerechnet,

88 kg Honig mit dem Zollsatz von 36 Mk.; für 100 kg Honig bezahlt er sonach in Wirklichkeit 40,90 Mk. Zoll.

Bei einem jährlichen Verbrauch von 1000 Doppelzentner amerikanischen Honig, wie ihn eine hiesige Fabrik nachweisen kann, bezahlt sie mithin jährlich 4900 Mk. an Zoll für die Tara!

Schwer getroffen ist die Honigkuchenindustrie durch die neuerlich erfolgte Erhöhung des Zolls von Mk. 20 auf Mk. 36, weiter wird sie dadurch geschädigt, daß amerikanischer Honig spanischen Ursprungs wie z. B. Cuba-Honig noch den Kampfzollaufschlag von 50 % zu tragen hat und somit $\text{Mk. } 36 + \text{Mk. } 18 = \text{Mk. } 54$ für 100 kg Brutto zahlen muß.

Es kann nicht in der Absicht des Gesetzgebers gelegen haben, den Honig bei der Einfuhr schlechter zu stellen als den Syrup und so den Verbrauch des letzteren bei der Honigkuchenfabrikation zu fördern zum Schaden der realen Fabrikation und der Consumenten, was bei dem jetzigen Unterschiede bei der Verzollung von Honig und Syrup thatsächlich der Fall ist.

Wir wiederholen deshalb unsere gehorsamste Bitte, Excellenz wollen geneigtest veranlassen, daß

Honig bei der Einfuhr in Fässern bezüglich der Taravergütung dem Syrup gleichgestellt werde."

Unter dem 2. November theilte uns jedoch der Herr Finanzminister mit, daß er auch nach wiederholter Erwägung dem gestellten Antrage keine Folge geben könnte.

Nachdem so die Zollerhöhung durchgeführt, die Taragewährung aber abgelehnt war, konnte die Honigkuchenindustrie nur mit schwerer Besorgnis in die Zukunft blicken. Diese Besorgnis wurde aber noch vermehrt, denn der dem Reichstag soeben zugegangene Entwurf des Zuckersteuergesetzes setzt in § 82 den Eingangszoll für Honig auf 45 Mk. für 100 kg fest. Er bestimmt allerdings, daß die bestehenden Vorschriften über die Ermittlung des Nettogewichts von Syrup in Fässern auf ausgelassenen Honig gleichfalls Anwendung finden sollen, d. h. es würde Honig eine Tara von 11 % gewährt werden. Trotz dieser einschränkenden Bestimmung würde durch Annahme des § 82 eine Zollerhöhung von über 4 Mk. für 100 kg Honig eintreten. Gegen dieses neue Attentat auf die Honigkuchenindustrie richtete die Kammer eine Petition an den Reichstag, in welcher sie ausführte, daß die Annahme dieses Paragraphen den Ruin der realen Lebkuchenfabrikation bedeute; auch stellte sie den Antrag, den § 82 Abs. 2 im Falle der Annahme des Zuckersteuergeszentwurfs dahin abzuändern, daß eine Erhöhung des Honigzolls über 36 Mk. nicht stattfindet, im Gegentheil die Einführung von Honig noch dadurch erleichtert werde, daß man ihm bei dem vorstehenden Satz eine Tara von 11 % gewährt.

8. Gesetzentwurf betreffend die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut.

Daß man es versucht, unsere Landwirthschaft, soweit sie wirklich nothleidend ist, durch gesetzliche Maßregeln zu unterstützen, ist sicherlich zu billigen. Wenn jedoch diese gesetzlichen Maßregeln geeignet sind, andere Berufsweige erheblich zu schädigen, ja wenn sie sogar der Landwirthschaft selbst anstatt Segen nur Nachtheile bringen würden, so ist es sicherlich Pflicht, dagegen anzukämpfen. Eine solche gesetzliche Maßregel liegt nun in dem Gesetzentwurf betreffend die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut vor, und die Handelskammer hätte sich einer Pflichtversäumnis schuldig gemacht, wenn sie gegen diesen Entwurf nicht energisch Protest eingelegt hätte. In dem folgenden Gutachten, welches sie unter dem 5. März d. J. dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe einreichte, brachte die Kammer deshalb ihre schweren Bedenken gegen den Entwurf zum Ausdruck:

„Bermitteltst des hohen Erlasses vom 8. v. Mts. empfangen wir den Abdruck eines Gesetzentwurfs über die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut, für dessen Uebersendung wir unseren ehrerbietigen Dank aussprechen.

Nach eingehender Prüfung desselben sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Bestimmungen des Entwurfs den theilhaftigen Handelszweigen Verpflichtungen auferlegen, welche als unerfüllbar erscheinen, und uns veranlassen, gegen das geplante Gesetz entschieden Stellung zu nehmen. Der Entwurf will die Vertreter dieser Handelszweige unter Ausnahme-Bestimmungen auf civil- und strafrechtlichem Gebiet gestellt wissen, wozu ihr bisheriges Verhalten im Allgemeinen eine Veranlassung nicht bietet. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, daß der leitende Gedanke des Entwurfs das consequente Streben zeigt, der Landwirthschaft auf Kosten des Handels eine bevorzugte Stellung einzuräumen, die wir als berechtigt nicht anerkennen können. Wenn die Begründung hervorhebt, daß die Klagen der Landwirthschaft über Verfälschung von Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut und über den Verkauf minderwerthiger Waaren dieser Art sich anhaltend mehren, so scheint uns die Richtigkeit dieser Behauptung nicht erwiesen zu sein, vielmehr sind wir der Ansicht, daß die Grundsätze von Treu und Glauben immer mehr die geltenden werden, und daß eher eine Verminderung der Fälle zu konstatiren ist, bei denen Täuschungen und Verfälschungen im Verkehr mit den bezeichneten Waaren vorgekommen sind. Wo Ausschreitungen in dieser Richtung stattfinden, werden zur Sicherung des Verkehrs in Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut die Bestimmungen des Strafgesetz-

buchs (§ 263) und des Handelsgesetzbuchs unserm Dafürhalten nach als ausreichend zu erachten sein.

Wenn auch zuzugeben ist, daß Handelsdünger, Kraftfuttermittel und ausländische Sämereien gewerbmäßig nur von Fabrikanten oder Händlern verkauft werden, so trifft dies beim Verkauf von inländischen Sämereien doch nicht zu. Als Verkäufer tritt hier der Landwirth auf, und es würde nur den Grundsätzen der Gerechtigkeit entsprechen, wenn da der Landwirth ebenso der Declarationspflicht unterworfen werden würde. Der Entwurf will nur den gewerbmäßigen Verkäufer dieser Pflicht unterwerfen. Bei der Dehnbarkeit dieses Begriffs aber steht zu befürchten, daß viele Landwirthe dadurch sich den Bestimmungen des Gesetzes zu entziehen wissen werden, daß sie den Einwand erheben, Samenhandel nicht gewerbmäßig zu betreiben.

Der Handel in den durch den Gesetzentwurf behandelten Waaren vollzieht sich schon heute meistens nach Analyse, oder bei Sämereien nach Probe, unter Garantie eines Mindestprocentsatzes an reinem Samen und an keimfähigen Körnern, sowie der Freiheit von gewissem Unkrautsamen (Klee-seide) und bewegt sich somit im Allgemeinen auf einer durchaus reellen Basis. Wir können daher, nach den gemachten Erfahrungen, wie schon im Vorstehenden gesagt, nicht zugeben, daß im Verkehr die Fälle von Täuschungen sich vermehrt haben. Die von den preussischen landwirthschaftlichen Versuchsstationen gemachten entgegengesetzten Behauptungen, wie aus Anlage a—c ersichtlich, können wir als Beweismittel nicht gelten lassen, weil die Urtheile derselben auf Grund von Proben gefällt sind, die doch nur einem geringen Theil der Mengen an Kraftfuttermitteln, Handelsdünger und Saatgut entnommen sind, welche die Landwirthschaft geliefert erhalten hat, und somit einen Schluß auf die Beschaffenheit der gesammten Lieferungen nicht zulassen.

Außerdem können diese landwirthschaftlichen Versuchsstationen, die zudem an einer technischen Unsicherheit leiden, nicht als unabhängige Sachverständige gelten.

Nach Allem können wir das geplante Gesetz weder für zweckmäßig noch für nothwendig erachten; dasselbe würde derart erschwerend und belästigend auf den Verkehr einwirken, daß die legitimen Vertreter dieser Handelszweige wahrscheinlich vorziehen werden, sich aus ihrem bisherigen Geschäftskreis zurückzuziehen, was für alle in Betracht kommenden Interessenten, namentlich die Landwirthschaft, von großem Nachtheil sein würde. Auch in anderer Hinsicht würden die Letzteren durch das geplante Gesetz schwer geschädigt werden; die Kosten der Durchführung desselben würden sehr bedeutend sein und diese würde schließlich die Landwirthschaft zu tragen haben. Auch die großen Störungen, welche das geplante Gesetz verursachen würde, sind nicht außer Acht zu lassen; Opfer an Zeit und Geld werden erforderlich sein,

welche vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus beurtheilt, nicht gerechtfertigt erscheinen.

Bezüglich des Handels mit Kraftfuttermitteln gestatten wir uns, auf die großen und kaum zu bewältigenden Schwierigkeiten hinzuweisen, welche die Durchführung der von dem Gesetzentwurf geforderten Untersuchungsweise verursachen würde, und die an unserem Platz bei den aus Rußland bahnwärts eingeführten Futtermitteln in Betracht kommen. Abgesehen von hier transitirenden Sendungen, dürfte der jährliche Umschlag des hiesigen Platzes in Kraftfuttermitteln mit circa 1 Million Doppelzentner nicht zu hoch bemessen sein. Wie es möglich sein soll, so große Mengen an Futterstoffen vor Abfluß in die einzelnen Kanäle einer so gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, wie sie der Entwurf fordert, ohne eine in keinem Verhältniß zu dem Werth dieser Artikel stehende Kostenbelastung eintreten zu lassen, ist uns unverständlich. Die täglich eintreffenden Bahnzufuhren müßten erst gelagert werden, um vor ihrer Weiterbeförderung erst untersucht zu werden; es wird dadurch die Waare mit enormen Arbeitslöhnen, Lagerspesen, Manco's, Zinsverlusten zum Nachtheil der Verbraucher belastet, wozu noch unter Umständen Nachtheile durch Conjunctionen treten, während bislang die Unkosten auf das Nöthigste herabzusetzen jeder Händler bestrebt ist, um die Concurrenz mit seinen Mitbewerbern aufnehmen zu können. Wem anders müßten schließlich die entstehenden großen Kosten aufgebürdet werden, als dem Käufer, also am letzten Ende der Landwirthschaft. Wenn trotz der bedeutenden Umsätze in Futterstoffen man hier im Großen und Ganzen nur sehr selten von Differenzen zwischen Käufern und Verkäufern gehört hat, so liegt der Grund hierfür darin, daß einerseits die Verkäufer bemüht sind, möglichst nur aus anerkannt reellen Mühlen ihre Bezüge zu machen, während die Landwirthe sich daran gewöhnt haben, die empfangenen Futterstoffe untersuchen zu lassen, so daß es selbst der Unreelle kaum wagen wird, minderwerthige oder gar zum Verfüttern ungeeignete Waare zu liefern. Es liegt mithin gar keine Veranlassung zu den im Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen vor. Es ist den Landwirthen ungemein leicht gemacht, sich von der Güte und Contractmäßigkeit der ihnen gelieferten Waaren zu überzeugen. Wenn also jeder Landwirth, auch der kleinere, von den Einrichtungen der provinziellen Versuchstationen ausgiebigen Gebrauch macht, so bedarf es zur Unterdrückung etwaiger unreeller Geschäfte in Futtermitteln keinerlei behördlichen Bevormundung.

Zu den einzelnen Bestimmungen übergehend, wenden wir uns zu § 1 des Entwurfs. Danach soll der gewerbsmäßige Verkauf von Handelsdüngern und Kraftfuttermitteln und der gewerbsmäßige Verkauf von Saatgut an andere Personen als an Samenhändler den nachfolgenden Bestimmungen unterliegen. In dieser Fassung liegt eine große Bevorzugung des Landwirths,

der nicht gehalten ist, das Saatgut, welches er produziert und dem Händler verkauft, unter Declaration zu stellen; wir meinen, daß er hierzu ebenso wie der Händler verpflichtet sein müßte. Beim Verkehr mit Futtermitteln unter Händlern sollte die Declarationspflicht nicht obligatorisch gemacht werden.

Was als Handelsdünger, Kraftfuttermittel und Saatgut im Sinne des Gesetzes anzusehen ist, dürfte nicht der Bestimmung des Bundesraths überlassen bleiben, sondern müßte gesetzlich festgelegt werden, zu welchem Zweck es sich empfehlen würde, zuvor das Gutachten von Sachverständigen einzuziehen.

Zu § 3 gestatten wir uns ähnliche Wünsche zum Ausdruck zu bringen, indem wir meinen, daß sich auch hier empfehlen würde, es nicht der jedesmaligen Bestimmung des Bundesraths zu überlassen, welche Bestandtheile als schädlich zu erachten sind, und welches der höchste zulässige Gehalt an solchen Bestandtheilen sein darf, sondern daß auch hier gesetzlich festgelegt werde, was unter diesen Bestimmungen zu verstehen ist.

§ 4 enthält Bestimmungen, die wir als undurchführbar bezeichnen müssen. So z. B. ist der Müller, der die Kleie in kleinen Quantitäten abzugeben hat, in Mengen von 25 kg, gar nicht in der Lage, dieselben unter Analyse zu verkaufen; die Abfälle fallen sehr verschieden, und es ist gar nicht möglich, die verschiedenartig ausfallenden Kleien unter Analyse zu bringen. In der schwierigsten Lage könnte sich unter Umständen der kleine Windmüller befinden, der gar nicht die Möglichkeit hat, die Bestimmungen des geplanten Gesetzes in Bezug auf Verkauf seiner Kleie unter Analyse zu erfüllen. Im Weiteren wird es große Schwierigkeit haben, bei Kraftfuttermitteln die Angabe des prozentischen Gehaltes an werthbestimmenden Bestandtheilen zu machen; auch die Angabe der Herkunft und der zur Herstellung verwandten Stoffe ist im Sinne des geplanten Gesetzes schwer durchführbar. Bei der Einfuhr ausländischer Kraftfuttermittel wird der Importeur kaum in der Lage sein, dem inländischen Käufer gegenüber die Garantien zu übernehmen, welche der Gesetzentwurf verlangt, da der ausländische Verkäufer ihn dabei im Stich lassen wird. Dadurch würde die Einfuhr ausländischer Futtermittel wesentlich erschwert werden, was wiederum nur die Landwirtschaft zu beklagen hätte.

Ähnliche Schwierigkeiten und wohl noch in größerem Maße würden sich im Verkehr mit Saatgut herausstellen. Die Ermittlung der Herkunft wird namentlich dann auf Schwierigkeiten stoßen, wenn der Landwirth, der Züchter des Samens, nicht gehalten ist, den Verkauf unter Declarationspflicht zu bewirken.

§ 6 bestimmt, daß bei allen Verkäufen von Dünge- und Kraftfuttermitteln und Saatgut in Mengen von unter 10000 kg bis herab zu den

in § 4 festgesetzten Mindestmengen, wenn die Waare in festen Verpackungen geliefert wird, äußerlich an den Verpackungen eine Kennzeichnung angebracht sein muß, welche es ermöglicht, die Identität der Waare mit der in der Angabe bezeichneten Waare genau festzustellen. Bei den hier aus Rußland eingehenden Sendungen kommt es regelmäßig vor, daß die Wagen nur 610 Pud = 9992 kg enthalten, diese würden mithin, da sie unter 10000 kg enthalten, und außerdem in der Regel Manco ergeben, von der Wirkung dieser Bestimmung ausgeschlossen sein; es würde sich daher empfehlen zu sagen, daß alle geschlossenen Wagenladungen den betreffenden Bestimmungen nicht unterliegen sollen. Im Uebrigen glauben wir, daß die Feststellung der Identität in den meisten oder sehr vielen Fällen schwer durchführbar sein wird, der großen Schwierigkeiten wegen, die bei dem häufigen Wechsel des Besitzers der Waaren, durch deren Hände dieselben zu gehen haben, damit verbunden sind und in Anbetracht des dabei zu befürchtenden Verraths eines Geschäftsgeheimnisses.

§ 8 bestimmt, daß der Bundesrath diejenigen Anstalten namhaft zu machen hat, welche behufs Ausführung des geplanten Gesetzes die zur Feststellung des Gehaltes und der Beschaffenheit erforderlichen Untersuchungen vorzunehmen und Gutachten zu erstatten haben. Wenn zu den vom Bundesrath zu bestimmenden Anstalten zur Ausführung der gedachten Kontrolle die bestehenden landwirthschaftlichen Versuchsstationen in's Auge gefaßt sein sollten, so können wir dieselben nicht als die geeigneten ansehen, vielmehr glauben wir, daß zu diesem Zweck unabhängige Staatsanstalten einzurichten sind. Nach unseren Erfahrungen sind die Gutachten der verschiedenen Versuchsstationen über die nämliche Waare oft ganz verschieden ausgefallen, was darauf schließen läßt, daß sie an einer technischen Unsicherheit und vielleicht auch an einem Mangel der nöthigen Unbefangenheit leiden.

§ 8 Abs. 3 bestimmt, daß jeder Käufer und Verkäufer berechtigt sein soll, gegen Erlegung der festgesetzten Untersuchungsgebühr die Untersuchung der von ihm eingesandten vorschriftsmäßig entnommenen Proben zu verlangen; hierzu gestatten wir uns den Zusatz zu beantragen, daß:

„eine fahrlässige oder böswillige Probenahme seitens Käufers oder Verkäufers unter Strafe zu stellen sei.“

Zu § 9—11, die Untersuchung betreffend, gestatten wir uns in Vorschlag zu bringen, daß es den Partheien überlassen bleiben möge, einen etwaigen Strafantrag zu stellen, für den Fall, daß die Untersuchung den Verdacht einer strafbaren Handlung ergeben hat.“

9. Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften.

Gegen § 1 Nr. 1 des Gesetzentwurfs betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889 nahm die Handelskammer in einer Petition an den Reichstag vom 8. Februar 1896 wie folgt Stellung:

„Der dem hohen Reichstag zur Berathung vorliegende Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889 ist dazu angethan die Bedenken des Handelsstandes hinsichtlich der Fassung des Art. I des Entwurfs zu erregen. In Art. I des Entwurfs heißt es:

„Konsumvereine (§ 1 Nr. 5) dürfen im regelmäßigen Geschäftsverkehr Waaren nur an ihre Mitglieder oder deren Vertreter verkaufen. Diese Beschränkung findet auf landwirthschaftliche Konsumvereine, welche ohne Haltung eines offenen Ladens die Vermittlung des Bezuges von ihrer Natur nach ausschließlich für den landwirthschaftlichen Betrieb bestimmte Waaren besorgen hinsichtlich dieser Waaren keine Anwendung.“

Wenn diese Bestimmungen des Entwurfs gesetzliche Kraft erhielten, dann würde dadurch eine Ausnahme für die landwirthschaftlichen Konsumvereine geschaffen werden, welche unserem Erachten nach unberechtigt ist, denn nach Lage der Verhältnisse liegt kein Grund vor, der Veranlassung böte, die ländlichen Genossenschaften günstiger zu stellen als die übrigen Konsumvereine. Die Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg haben in ausführlicher Begründung und in sachgemäßer Beleuchtung der nachtheiligen Folgen einer solchen Bevorzugung in einer Eingabe vom 25. Januar d. J. an den hohen Reichstag, um eine Ablehnung bezw. einer Modification dieser Bestimmung gebeten; nach genauer Prüfung der in Betracht kommenden Verhältnisse können wir uns den gemachten Ausführungen nur voll und ganz anschließen, und richten auch unsrerseits an den hohen Reichstag die dringende Bitte:

dem Entwurfe eines Gesetzes betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889 die verfassungsmäßige Zustimmung nur dann zu geben, wenn in Artikel I die Worte: „Diese Beschränkung findet auf landwirthschaftliche Konsumvereine“ — „keine Anwendung“, gestrichen werden.“

10. Gesetzentwurf zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs.

In dem Gesetzentwurf zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs erregte die Fassung des § 5 das Bedenken der Kammer, weshalb sie unterm 14. Dezember in der nachstehenden Eingabe den Reichstag um Abänderung dieses Paragraphen ersuchte:

„Der Gesetzentwurf zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs ist dem hohen Hause zur Berathung zugegangen.

Die Fassung des § 5 — welche lautet:

„Durch Beschluß des Bundesraths kann bestimmt werden, daß gewisse Waaren im Einzelverkehr nur in bestimmten Mengeneinheiten oder mit einer auf der Waare oder ihrer Aufmachung anzubringenden Angabe der Menge gewerbsmäßig verkauft oder feilgehalten werden dürfen.“

ist dazu angethan, unser Bedenken zu erregen. Es besteht die Furcht, daß dem hohen Bundesrathe die Befugniß ertheilt werden könnte, daß auch Flaschen in deutlich erkennbarer Weise eine Angabe des Inhalts erhalten, mithin geächtet werden müßten.

Die Vereinigung deutscher Flaschenfabriken hat in einer Eingabe vom 25. October d. J. an den hohen Bundesrath ausführlich auf die technischen Schwierigkeiten der Fabrikation von Flaschen, wenn dieselben dem Nischzwang unterworfen werden sollten, hingewiesen, welchen Ausführungen wir uns nur anschließen können. Die Fabrikation der enormen Massen Flaschen, die alle aichsfähig sein müßten, wäre ein Ding der Unmöglichkeit; es giebt nur sehr wenige Arbeiter, welche so genau arbeiten, daß nur ein Maaßunterschied von 3, 4 bis 5 Centiliter zur Normal-Flasche sich ergibt.

Würde der Nischzwang eingeführt, was besagt, daß alle Flaschen, welche nicht geächtet werden können, weil der Nischstrich zu hoch oder zu niedrig käme, unbrauchbar, also unverkäuflich würden, so hieße das, die Fabrikation von Glasflaschen schwer schädigen, denn der Preis der wirklich richtig geächteten Flaschen würde ein enorm hoher werden, da mindestens die Hälfte der fabricirten Flaschen wieder in Scherben geworfen werden müßten; es würde sich dadurch der Preis mehr als verdoppeln.

Aber auch von einem anderen Gesichtspunkt aus, und zwar im Interesse des Weinhandels halten wir die Einführung des Nischzwangs für Weinflaschen für höchst bedenklich. Es kommen dabei andere wesentliche Umstände schwerwiegend in Frage. Der Preisaufschlag wäre natürlich derselbe, allein der große Weinhandel würde leiden; der Weinhändler kann doch unmöglich geächtete Flaschen mit Wein nach dem Auslande verkaufen, z. B. französische

Weine in Deutschland auf geachtete Flaschen gezogen, würden natürlich schwer verkäuflich sein, weil jeder Käufer an der Niche den Abzug des Weines auf Deutschland zurückführen könnte, außerdem kann der Weinhändler doch wirklich nicht Jahre im Voraus wissen, ob er die oder die mit Wein gefüllten Flaschen exportiren oder in Deutschland verkaufen wird, ferner würde jede nach dem Auslande verkaufte Flasche deutschen Weines um die Kosten der Niche unnöthig vertheuert. Der ganze Weinhandel würde mithin in Formen und Grenzen gezwängt, daß er sich nicht entwickeln und bewegen könnte. Der Artikel Wein würde seine ganze Exportfähigkeit verlieren, soweit es die ausländischen Weine betrifft; nur dadurch, daß die Flaschen genau den Bordeauxflaschen, den Portweinflaschen ähneln, ist der Export möglich. Sowie die Flaschen den Nischstrich haben, würden sie sofort als deutsche Waare angesehen werden und man würde den Wein aus anderen Ländern beziehen. Außerdem würde die Einfuhr französischer Flaschenweine, die ein ziemliches Quantum an Zoll einbringen, vollständig aufhören, da diese nicht geacht sind.

Wir bitten daher sehr ergebenst, bei Berathung des § 5 des Gesetzesentwurfs zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs, dahin wirken zu wollen, im Gesetze möge zum Ausdruck gebracht werden, daß

dasselbe auf das Nischen der Glasflaschen keine Anwendung findet."

11. Maaß- und Gewichtsordnung.

Die technischen Revisionen der Maaße, Gewichte und Waagen haben recht unbefriedigende Ergebnisse geliefert. So mußte im Jahre 1892 in verschiedenen Provinzen gegen den vierten Theil, in einzelnen Provinzen sogar gegen den dritten Theil der Gewerbetreibenden, bei denen solche Revisionen vorgenommen worden waren, wegen Unrichtigkeit der von ihnen im Verkehr benutzten Maaße und Gewichte mit Strafen und Einziehung der beanstandeten Gegenstände vorgegangen werden. Dies hat natürlich zu Klagen der gutgläubigen Besitzer reichlich Anlaß gegeben und verschiedene Handelskammern sind deshalb bei dem Handelsministerium um eine Erweiterung der Fehlergrenzen eingekommen. In einem Zirkularerlaß vom 28. Januar theilte jedoch der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Handelskammern mit, daß die Kaiserliche Normal-Michungs-Kommission sich ganz entschieden gegen eine Erweiterung der Verkehrsfehlergrenzen ausgesprochen hat. Da sich bei den Revisionen in der Regel größere Ueberschreitungen der Toleranzen — durchgehends über das Drei- bis Vierfache — herausgestellt haben, so könnte eine in Betracht kommende Verminderung der Bestrafungen nur von einer so bedeutenden Erweiterung dieser Fehlergrenzen erwartet werden, daß dadurch der Zweck der Michung in Frage gestellt werden würde. Auch eine Ver-

schlechterung der Fabrikation und Behandlung der Gewichte, sowie eine Verringerung der bei der Michtung wünschenswerthen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit der Michtungsbeamten stände alsdann zu befürchten.

Dagegen befürwortete die Kommission die obligatorische Nachaichung, die schon jetzt in Bayern, Sachsen und Elsaß-Lothringen besteht. Die Kosten, die den Gewerbetreibenden durch die Einführung derselben erwachsen würden, sind nicht erheblich, da in diesem Falle die Michtgebühren wohl herabgesetzt werden würden.

Der Herr Minister forderte die Handelskammern auf, zu dem von der Normal-Michtungs-Kommission befürworteten Vorschlage der Einführung der obligatorischen Nachaichung Stellung zu nehmen. Die Kammer erwiderte darauf unter dem 7. März, daß sie in der Einführung der obligatorischen Nachaichung das einzige Mittel erblicke, um einerseits den Mengenbestimmungen im Verkehr die nöthige Sicherheit zu verleihen und andererseits Verationen und Schädigungen des Publikums ein Ende zu machen.

In einem Erlaß vom 1. August bestimmte der Herr Minister für Handel und Gewerbe, daß die maas- und gewichtspolizeilichen Revisionen in Fabriken in Zukunft auf die Räume zu beschränkt sind, in denen sich der Absatz der Erzeugnisse vollzieht, während sie sich auf die dem inneren Fabrikationsbetriebe dienenden Räume nicht zu erstrecken haben.

12. Neuordnung der Handelskammern.

Im September ging uns vom Ministerium für Handel und Gewerbe das folgende Schreiben zu:

„Nachdem auf Grund meines Erlasses vom 1. Januar d. J. die allgemeinen Gesichtspunkte, die für eine Neuordnung der Preussischen Handelskammern in Frage kommen, erörtert worden sind, ist es mir erwünscht, noch über einige einzelne Punkte, die nachstehend aufgeführt sind, die Auffassung der betheiligten kaufmännischen Vertretungen kennen zu lernen.

1. Aktives Wahlrecht zu den Handelskammern (§§ 5 und 6 des Ges. vom 24. Februar 1870).

a. Besteht ein Bedürfnis, die Abgabe der Wahlstimme durch den im Handelsregister eingetragenen Prokuristen zuzulassen? Und zwar allgemein? oder: nur für Handelsgesellschaften? oder für Zweigniederlassungen?

b. Empfiehlt es sich, Personen, die ihr Geschäft aufgegeben haben, das aktive Wahlrecht zu belassen? Bei Bejahung: von welchen Voraussetzungen ist die Belassung des Wahlrechts an solche Personen abhängig zu machen?

c. Ist es angezeigt, wahlberechtigten Personen weiblichen Geschlechts die Ausübung des Wahlrechts in eigener Person zu gestatten?

2. Passives Wahlrecht (§§ 7 und 8 a. a. O.).

a. Empfiehlt es sich — bejahenden Falls unter welchen Voraussetzungen — Personen, die ihr Geschäft aufgegeben haben, die Wählbarkeit zur Handelskammer zu belassen?

b. Ist das Erforderniß des Wohnsitzes innerhalb des Kammerbezirks (§ 7 Ziffer 2) als Voraussetzung für die Wählbarkeit beizubehalten.

c. Ist an der Vorschrift des § 8 festzuhalten, wonach mehrere Gesellschafter oder Vorstandsmitglieder einer und derselben Gesellschaft nicht gleichzeitig Mitglieder derselben Handelskammer sein dürfen?

3. Wahlverfahren (§§ 10—15 a. a. O., §§ 135 und 138 des Zuständigkeitsgesetzes.) Haben sich die geltenden Vorschriften über das Wahlverfahren bewährt? Welche Aenderungen sind zu empfehlen?

4. Wahlperiode (§ 16 des Ges. vom 24. Februar 1870).

a. Empfiehlt sich die Verlängerung der dreijährigen Wahlperiode? bejahenden Falls auf 4 oder 6 Jahre?

b. Würde es bei vier- oder sechsjährigen Wahlperioden genügen, alle 2 Jahre Ergänzungswahlen vornehmen zu lassen.

5. Vergütungen (§ 21 a. a. O.). Empfiehlt es sich, den auswärtigen Mitgliedern der Handelskammern die durch ihre Theilnahme an den Sitzungen entstehenden Kosten der Hin- und Rückreise zu vergüten?

6. Handelskammersekretäre. Empfiehlt es sich, in das Gesetz Bestimmungen über die Stellung der Handelskammersekretäre aufzunehmen, insbesondere

a. über die Anstellungsbedingungen?

b. über Pensionsansprüche?

Welche näheren Vorschläge werden in dieser Beziehung gemacht?

7. Geschäftsjahr und Jahresbericht (§ 32). Empfiehlt es sich, das Geschäftsjahr der Handelskammer auf die Zeit vom 1. April bis 31. März zu verlegen und den Jahresbericht über diesen Zeitraum zu erstatten?

Indem ich den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen überlasse, inwieweit sie zu diesen Fragen Stellung nehmen wollen, ersuche ich, etwaige Aeußerungen mir bis zum 15. November d. J. zugehen zu lassen."

Nachdem am 29. Oktober die Handelskammer in öffentlicher Sitzung eingehend über diese Punkte verhandelt hatte, theilte sie dem Herrn Handelsminister am 10. November das Resultat in der folgenden Fassung mit:

„Auf die hohe Verfügung vom 24. September 1895, die Neuordnung der Preussischen Handelskammern betreffend, erwidern wir zu den einzelnen Punkten, über die Ev. Excellenz die Auffassung der betheiligten kaufmännischen Vertretungen kennen zu lernen wünschen, ehrerbietigst Folgendes:

1. Aktives Wahlrecht zu den Handelskammern (§§ 5 und 6 des Gesetzes vom 24. Februar 1870).

Die Frage zu a, ob ein Bedürfnis bestehe, die Abgabe der Wahlstimme durch den im Handelsregister eingetragenen Prokuristen zuzulassen, glauben wir entschieden bejahen zu müssen, und zwar glauben wir empfehlen zu sollen, die Zulassung nicht nur für Handelsgesellschaften oder für Zweigniederlassungen, sondern ganz allgemein auszusprechen, damit Inhabern von eingetragenen Firmen, die zur Abgabe ihrer Wahlstimme durch Umstände daran verhindert sind, in die Lage versetzt werden, durch die Person ihres im Handelsregister eingetragen stehenden Prokuristen ihr Wahlrecht ausüben zu können. Die Bestimmungen des § 5 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870, wonach die Wahlstimme einer Person weiblichen Geschlechts oder einer unter Vormundschaft oder unter Kuratel stehenden Person nur durch den im Handelsregister eingetragenen Prokuristen abgegeben werden darf, mögen auch in Zukunft gelten, und im Uebrigen auch die Bestimmungen des § 6 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 aufrecht erhalten bleiben.

Zu Frage b äußern wir uns dahin, daß es Personen, die ihr Geschäft aufgegeben haben, gestattet bleiben möge, das aktive Wahlrecht auszuüben, vorausgesetzt, daß sie im Handelsregister eingetragen bleiben und fortfahren, ihre Beiträge zu den Kosten der Handelskammer zu zahlen.

Die Frage zu c, ob es angezeigt sei, wahlberechtigten Personen weiblichen Geschlechts die Ausübung des Wahlrechts in eigener Person zu gestatten, glauben wir verneinen zu müssen, und meinen, daß in dieser Hinsicht die hierauf bezüglichen Bestimmungen des § 5 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 als ausreichend zu betrachten sind.

2. Passives Wahlrecht (§§ 7 und 8 a. a. D.).

Zu a und b gestatten wir uns, unsere Meinung dahin zum Ausdruck zu bringen, daß unter Aufrechthaltung der in dem § 7 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 enthaltenen Bestimmungen, solchen Personen, die ihr Geschäft aufgegeben haben, ebenso wie ihnen das aktive Wahlrecht erhalten bleiben soll, auch die Wählbarkeit zur Handelskammer zu belassen sei, jedoch auch nur unter der Voraussetzung, daß sie im Handelsregister eingetragen stehen und fortfahren, ihre Beiträge zu den Kosten der Handelskammer zu zahlen; auch müssen dieselben ihren Wohnsitz innerhalb des Kammerbezirks haben. Gerade solche Personen, die durch die Aufgabe ihres Geschäfts von der Erfüllung ihrer Berufspflichten entlastet sind, die aber dennoch dabei sich die nöthige Sachkunde im Wirthschafts- und Geschäftsleben zu bewahren wissen, werden in der Lage sein, eine um so größere Thätigkeit zum Nutzen der Kammer entfalten zu können.

Zu c glauben wir, daß es sich empfiehlt, die Bestimmungen des § 8 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 aufrecht zu erhalten, wonach mehrere

Gesellschafter oder Vorstandsmitglieder einer und derselben Gesellschaft nicht gleichzeitig Mitglieder derselben Handelskammer sein können.

3. Wahlverfahren. (§§ 10—15 a. a. O., §§ 135 und 138 des Zuständigkeitsgesetzes.)

Nach den diesseits gemachten Erfahrungen haben sich die geltenden Vorschriften über das Wahlverfahren bewährt, so daß wir keine Veranlassung sehen, irgend welche Aenderungen in Vorschlag zu bringen.

4. Wahlperiode (§ 16 des Ges. vom 24. Februar 1870).

Zu Frage a und b gestatten wir uns, unsere Ansicht dahin zu äußern, daß es sich empfehle, mit dem Inslebensreten der zu erwartenden Neuordnung der Preussischen Handelskammern auch gleichzeitig eine Verlängerung der dreijährigen Wahlperiode durch Gesetz eintreten zu lassen. Die alljährliche Wiederkehr der Wahlen zu den Handelskammern, wie sie durch § 16 des Ges. vom 24. Februar 1870 bestimmt ist, erzeugt leicht eine gewisse Wahlmüdigkeit der Wähler, die zu einer schwachen Betheiligung an den Wahlen führt; wir glauben, daß das Interesse an den Wahlen ein regeres bleiben wird, wenn die Wahlperiode verlängert wird, und empfehlen daher die Einführung einer sechsjährigen Wahlperiode mit der Maßgabe, daß alle 2 Jahre Ergänzungswahlen vorzunehmen sind.

5. Vergütungen (§ 21 a. a. O.). Nach den geltenden Bestimmungen haben die Mitglieder ihre Geschäfte unentgeltlich zu versehen. Nur die durch Erledigung einzelner Aufträge erwachsenden baaren Auslagen werden ihnen erstattet. Bei der gegenwärtigen Organisation, im Besonderen unseres Kammerbezirks, der sich auf den Kreis Thorn beschränkt, erscheint eine Abänderung dieser Bestimmungen nicht wünschenswerth. Im Fall einer Neuordnung der Handelskammern und der damit eintretenden Erweiterung der Kammerbezirke, steht auch zu erwarten, daß Mitglieder derselben aus entfernt liegenden Orten zu den Berathungen der Kammer am Sitz derselben eine längere Reise zu unternehmen haben, die einen erheblichen Kostenaufwand erforderlich macht. Wir empfehlen daher, daß den auswärtigen Mitgliedern der Handelskammern die durch ihre Theilnahme an den Sitzungen entstehenden Kosten der Hin- und Rückreise vergütet werden.

6. Handelskammersekretäre. Angesichts der wachsenden Bedeutung, welche die Sekretäre für die Thätigkeit und Wirksamkeit der Handelskammern haben, und in Anbetracht der Ansprüche, welche an ihre Qualifikation hinsichtlich ihrer Vorbildung und der gemachten Studien seitens der Handelskammern gestellt werden müssen, erachten wir es im Allgemeinen nur für angemessen, denselben eine mehr gesicherte Lebensstellung in ihrem Beruf, als es bislang der Fall ist, zu geben. Durch Ew. Excellenz Verfügung vom 12. Mai 1890 ist den mit fester Besoldung angestellten Sekretären der

Handelskammern die Eigenschaft eines mittelbaren Staatsbeamten zugelegt worden, mithin erscheint es auch geboten, denselben in ihrer Lebensstellung die Sicherheit zu gewähren, wie sie den Staatsbeamten und höheren Kommunalbeamten zu Theil wird. Demnach glauben wir, daß es sich empfehlen wird, den Sekretären das Recht auf Erhebung von Pensionsansprüchen zuzuerkennen, und auch in Bezug auf die Anstellungsdauer derselben eine größere Sicherheit zu schaffen. Eine bestimmte Stellung hat die unterzeichnete Kammer zu den von Ew. Excellenz hierzu gestellten Fragen zur Zeit noch nicht nehmen mögen.

7. Geschäftsjahr und Jahresbericht (§ 32). Eine Verlegung des Geschäftsjahres der Handelskammern vom 1. April bis 31. März vermögen wir nicht zu empfehlen, die Berichte, die statistischen Nachweisungen, die wir von den einzelnen Behörden empfangen, umfassen das Kalenderjahr, und so lange bei den Behörden eine Aenderung der Zeitrechnung nicht eintritt, glauben wir empfehlen zu dürfen, daß es bei den Bestimmungen des § 32 bleiben möge.“

Mit Genugthuung haben wir aus dem eben erschienenen Entwurf des Gesetzes ersehen, daß die Regierung in den Hauptpunkten unsere Auffassung theilt.

13. Deutscher Handelstag.

Im vergangenen Jahre fanden am 22. und 23. Februar und am 4. April Plenarsitzungen statt, auf welchen wir durch unseren Vorsitzenden vertreten waren.

Auf der Sitzung vom 22. und 23. Februar nahm der Handelstag Stellung zum Gesetzentwurf über den unlauteren Wettbewerb, zur Kündigung des Handelsvertrags mit Argentinien, zur Einführung eines Schutzzolls auf Quebrachoholz, zur geplanten Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe und zur Ermäßigung der Fernspreckgebühren.

Es wurden folgende Resolutionen gefaßt:

1. zum Gesetzentwurf über den unlauteren Wettbewerb:

„Der Deutsche Handelstag erkennt den vorliegenden Entwurf als eine brauchbare und dankenswerthe Grundlage für ein solches Gesetz an, erachtet ihn aber noch einer sorgfältigen Ueberarbeitung bedürftig, damit nicht berechnete Arten des Wettbewerbs, die den minder rührigen Berufsgeoffenen unbequem sind, als unlauter verfolgt und dadurch das Fortschreiten von Handel und Gewerbe gehemmt werde.“

2. zur Kündigung des Handelsvertrags mit Argentinien und zur Einführung eines Schutzzolls auf Quebrachoholz:

„Der Deutsche Handelstag richtet an den Reichstag die dringende Bitte: Derselbe wolle dem auf Kündigung des deutsch-argentinischen Freund-

schafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 19. September 1859 gerichteten Antrag der Abgeordneten Freiherr Heyl zu Herrnsheim und Genossen und ebenso dem Antrage auf Einführung eines Schutzzolles auf Quebrachoholz, die daraus hergestellten Extrakte und Präparate, sowie auf andere überseeische Gerbstoffe (unter denen sich die für die Seidenindustrie unentbehrlichen, durch deutsche Gerbstoffe nicht zu ersetzenden Stoffe Gambier, Catechu, Summach, Dividivi und andere befinden) seine Zustimmung verjagen.“

3. zur Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe:

„Der Deutsche Handelstag erklärt, daß die Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Handelsgewerbe, in welchem die Gehilfen und Lehrlinge besonderen Unfallgefahren nicht ausgesetzt sind, betreffs der etwaigen Versicherungspflichtigen durch die Verhältnisse nicht geboten ist. Betreffs der Unternehmer erblickt er darin nichts weiter als eine denselben aufgelegte Last, welcher keine entsprechende Wohlthat für die Angestellten gegenübersteht.

4. zur Ermäßigung der Fernspreckgebühren:

„Der Fernsprecher hat in Deutschland, von den größeren und großen Städten abgesehen, nicht in dem Maße Eingang gefunden, wie es bei der Natur und der Bedeutung dieses Verkehrsmittels erwartet werden durfte. Der Grund hierfür kann nur in der für mittlere und kleine Städte unverhältnißmäßig hohen Gebühr gesucht werden. Während anzunehmen ist, daß in großen Städten die gegenwärtige Jahresgebühr von 150 Mk. die Benutzung des Telephons nicht gehindert hat, dort also angemessen ist, wird dessen Anwendung in kleineren Orten, in denen der Einzelne wegen des engeren Kreises seiner Beziehungen den Apparat ungleich weniger zu benutzen in der Lage ist, wie der in der Großstadt Angehörige, in bedauerlicher Weise zurückgehalten.

Der Deutsche Handelstag ist deshalb der Ansicht, daß der Fernsprecher nur dann ein Verkehrsmittel im Dienste der Allgemeinheit wird werden können, wenn die Jahresgebühr in mittleren und kleinen Plätzen eine wesentliche Ermäßigung erfährt. Als namentlich nothwendig wird eine Abstufung nach der Größe der Städte und der Ausdehnung der Netze erachtet, derart zwar, daß für die größeren Städte die Tage nicht 150 Mark, für die kleineren Städte nicht 50 Mark übersteigt.“

Auf der Tagesordnung der außerordentlichen Plenarversammlung vom 4. April standen die Währungsfrage und der Antrag Holtz, Graf Kanitz und Genossen.

Bezüglich der Währungsfrage lautete der Antrag des Ausschusses:

„Der Deutsche Handelstag bestätigt nach wiederholter und eingehender Berathung in den Kreisen des deutschen Handelsstandes seine bereits am

12. März 1886 und 22. Februar 1895 abgegebene Erklärung, wonach die erwerbsthätigen Kreise des Handels und der Industrie in jeder Erschütterung unserer wohlgeordneten deutschen Gold-Währung eine fundamentale Schädigung des gesammten deutschen Wirthschaftslebens erblicken müssen.

Der Deutsche Handelstag vertraut deshalb fest auf die vom Fürsten Reichskanzler in der Reichstagsitzung vom 15. Februar d. J. abgegebene Erklärung, wonach die Regierung keinerlei Verhandlungen in Aussicht nimmt, durch welche den Grundlagen der deutschen Reichs-Währung präjudizirt würde."

Derselbe wurde einstimmig angenommen.

Ebenso wurde zum Antrage Raniß einstimmig die folgende Resolution gefaßt:

„Der Deutsche Handelstag hält die Verstaatlichung der Einfuhr des ausländischen Getreides unter Festsetzung eines Mindestpreises für den Verkauf für praktisch undurchführbar und für unvereinbar mit den bestehenden Handelsverträgen.

Schon der Versuch der Durchführung würde das gesammte deutsche Erwerbsleben in höchstem Grade schädigen und dem Staate eine Aufgabe und Verantwortlichkeit zuweisen, welcher zu genügen er außer Stande ist und die zu den bedenklichsten Konsequenzen führen müßte.

Der Deutsche Handelstag erblickt hiernach in dem Versuche, für das wichtigste und allgemeinste Nahrungsmittel einen Monopolpreis festzustellen, ein unausführbares Experiment und eine schwere sozialpolitische Gefahr.

Er bittet den Reichstag aus diesen Gründen dem Antrag Raniß die Zustimmung zu verjagen."

Am 2. Dezember fand eine Ausschusßsitzung statt, die für uns deshalb von besonderem Interesse war, da auf derselben über unseren Antrag gegen die Einführung direkter deutsch-polnischer Tarife verhandelt wurde.

Unsere Ansicht über die Nachtheile, die Artikel 10 des „Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" mit sich bringt, wurde zwar allgemein getheilt, man nahm jedoch im Hinblick auf die bevorstehende Revision des Uebereinkommens von einer Stellungnahme zu unserem Antrage Abstand.

14. Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Nachdem die Verpflichtung der Kaufmannslehrlinge zum Besuch der gewerblichen Fortbildungsschulen festgestellt war, fragte auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten das Kuratorium der gewerblichen Fortbildungsschule hier bei der Handelskammer an, ob dieselbe geneigt und bereit sei, für die Kaufmannslehrlinge eine besondere kaufmännische Fortbildungsschule auf eigene Kosten einzurichten. Da die Kammer nicht über die dazu nöthigen

Mittel verfügt und sie auch noch nicht die Rechte einer juristischen Persönlichkeit besitzt, so erwiderte sie, daß sie vorläufig von einer solchen Gründung absehe.

15. Kaufmännische Schiedsgerichte.

Unterm 1. April 1896 wurde die Handelskammer in einem Zirkulärerlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe aufgefordert, sich nach Anhörung der Gehülfsenschaft darüber zu äußern, ob nach den in unserm Bezirk gemachten Erfahrungen die Bildung besonderer kaufmännischer Schiedsgerichte nach Art der Gewerbegerichte wünschenswerth und durchführbar erscheine. Es sollte dabei besonders die größere oder geringere Häufigkeit der zwischen Kaufleuten und ihren Angestellten vorgekommenen Streitigkeiten rechtlicher Natur für die Beurtheilung in Betracht gezogen werden.

Von Seiten der von uns befragten Gehülfsenschaft wurde zwar mitgetheilt, daß durch Einführung kaufmännischer Schiedsgerichte einem langgefühlten Bedürfnisse abgeholfen werden würde, da durch den jetzigen Prozeßweg die Erlangung des Rechtes für den Gehülfsen mit großen Geldkosten verknüpft sei und auch die lange Dauer des Prozesses von der Beschreitung dieses Weges abschrecke. Gleichzeitig mußte aber zugegeben werden, daß in unserm Kreise Streitigkeiten zwischen Prinzipal und Angestellten zu den seltensten Ausnahmen gehören. Dies wurde auch allseitig von den von uns befragten selbstständigen Kaufleuten betont.

Wir theilten deshalb dem Herrn Minister mit, wir hätten die Ueberzeugung gewonnen, daß für unseren Bezirk kein Bedürfniß nach Einrichtung eines kaufmännischen Schiedsgerichtes vorhanden sei, und begründeten dies mit den oben erwähnten Resultaten unserer Befragung.

16. Ersatzweg auf dem Artillerieschießplatz.

Während der Schießübungen wird auf Veranlassung der hiesigen Fußartillerie-Schießplatz-Verwaltung im Interesse der Sicherheit seit dem 1. Mai 1895 der direkte Weg von Neu-Grabia über Budek nach Thorn täglich von 6 Uhr Morgens bis 5 Uhr Nachmittags gesperrt.

Dadurch sind eine große Anzahl von Ortschaften, namentlich Holländerei Grabia, Grabia, Ottlotschin, Ottlotzmynek, Kutta, Stanislawowo, Pieczenia, Maciejowo, Brzezka in ihrem Verkehr mit Thorn gewaltig benachtheiligt, ja gleichsam abgeschnitten, wodurch wichtige Interessen der Landwirthschaft und des Handels schwer geschädigt werden. Nur auf einem Umweg von 2—3 Meilen können die Bewohner der genannten Ortschaften Thorn erreichen, wenn sie nicht mitten in der Nacht von Hause aufbrechen wollen, um die Barriere vor Eintritt der Sperre passieren zu können.

Die Stadt Thorn aber unterhält einen lebhaften Verkehr mit den genannten Ortschaften; die ländlichen Produkte derselben gelangen hierher zum Verkauf, wogegen andererseits wiederum hier bei unseren Kaufleuten die Versorgung in Waaren aller Art, deren die Bewohner der genannten Ortschaften zu ihrem Lebensunterhalt bedürfen, stattfindet. In diesem gegenseitigen Austausch von Gütern hat sich ein lebhafter Verkehr entwickelt, der den Erwerbskreisen unserer Stadt sehr zu Statten kommt.

Mit dem Eintritt der Sperre des bezeichneten Weges ist dieser Verkehr vollständig unterbunden; die Bewohner der genannten Ortschaften bringen ihre Erzeugnisse nicht mehr hierher zu Markt, während andererseits unsere Kaufleute den gekauften Absatz an Waaren nach dort verloren und damit einen empfindlichen Verlust in ihrem Erwerb erfahren haben.

An und für sich hat die Stadt Thorn nur über ein sehr engbegrenztes Hinterland zu gebieten, um so empfindlicher trifft sie jede Einbuße an demselben, wodurch ihr ein Absatzgebiet verloren geht.

In Anbetracht der schwierigen Lage, in der sich unser Handel überhaupt befindet, muß derselbe vor allen eingreifenden Störungen, durch die er Schaden erleidet, behütet werden.

Um Abhilfe zu schaffen wendete sich die Handelskammer an den Herrn Kriegsminister mit dem Ersuchen, entweder zu bestimmten Tageszeiten, in den Vormittagsstunden, eine Unterbrechung der Sperre anzuordnen, so daß der Personen- und Wagenverkehr auf dem bezeichneten Wege während dieser Zeit nicht gehemmt werde, oder zu veranlassen, daß die Militär-Verwaltung für den gesperrten Weg einen Ersatz in einer anderen herzustellenden Verkehrsstraße schaffe. Im letzteren Falle würde es am zweckmäßigsten sein, wenn der von der Straße Neu-Grabia = Wudel bei Brzezka abbiegende über Aschenort nach der Kapelle führende Weg und von da die sogenannte Warschauer Zollstraße bis in das Dorf Stewken hinein als Rieschauffee ausgebaut werden würde.

Aus dem Kriegsministerium erhielten wir darauf unterm 20. Juli folgenden Bescheid:

„Der Handelskammer erwidert das Kriegsministerium auf das gefällige Schreiben vom 15. Mai 1895 — J.-Nr. 316 — Anlage eines Ersatzweges für den zeitweise gesperrten Weg Neu-Grabia = Wudel = Thorn betreffend — das Nachstehende ergebenst:

Eine zeitweise Unterbrechung der Schießübungen auf dem Fußartillerie-Schießplatz bei Thorn zur Freigabe des Weges Neu-Grabia = Wudel = Thorn für den allgemeinen Verkehr kann nicht stattfinden.

Eine rechtliche Verpflichtung für diesen während der Schießübungen gesperrten Weg einen Ersatzweg anzulegen, vermag die Militär-Verwaltung

nicht anzuerkennen. Ob es aus anderen Gründen rathsam erscheint, einen solchen Ersatzweg zu bauen und seitens der Militär-Verwaltung dazu einen Beitrag zu leisten, darüber schweben gegenwärtig noch Verhandlungen.

Die in dem gefälligen Schreiben genannten Ortschaften liegen zum Theil noch östlich der sogenannten Warschauer Zollstraße (Thorn-Sluszewo) und werden, da diese Straße nicht gesperrt wird, in ihrem Verkehr mit Thorn nicht gehindert. Andere Ortschaften liegen näher an der Warschauer Zollstraße als an der Straße Neu-Grabia-Wudel-Thorn und werden daher in ihrem Verkehr mit Thorn ebenfalls nicht gestört. Ein besonders dringendes Bedürfniß zur Anlage eines Ersatzweges dürfte sonach nicht vorliegen.

Schließlich unterläßt das Kriegsministerium nicht, zu bemerken, daß dießseitigen Erachtens die Stadt Thorn durch die Anlage des Fußartillerie-Schießplatzes größere wirtschaftliche Vortheile haben dürfte, als durch den Verkehr auf dem Wege Neu-Grabia-Grabia-Wudel-Thorn."

Ob aus der von der Militär-Verwaltung angeordneten Sperrung eines öffentlichen Weges für dieselbe eine rechtliche Verpflichtung zur Anlage eines Ersatzweges entsteht, wird eventuell der Entscheidung der Verwaltungs-Behörden anheim zu stellen sein. Jedenfalls ist unzweifelhaft aus wirtschaftlichen Gründen die Schaffung eines Ersatzweges erforderlich. Der von dem Kriegsministerium angeführte Weg, die sogenannte Warschauer Zollstraße, befindet sich in einem derartigen Zustand, daß er mit belasteten Fuhrwerken überhaupt nicht befahren werden kann.

Auch die östlich und in der Nähe der Warschauer Zollstraße gelegenen Ortschaften sind mit ihrem Verkehr nach Thorn auf den gesperrten Weg angewiesen; der größere und wichtige Theil der in Betracht kommenden Ortschaften wird durch die Sperre von dem Verkehr mit Thorn abgedrängt, was als ein großer Verlust in dem Erwerbsleben der Betheiligten gelten muß, zu dem die etwaigen wirtschaftlichen Vortheile, welche nach der Anlage des Fußartillerie-Schießplatzes der Stadt Thorn erwachsen sollten, in gar keinem Verhältniß stehen.

Auch der Magistrat der Stadt Thorn hatte sich in dankenswerther Weise unserem Gesuch an den Herrn Kriegsminister angeschlossen. Im Anfang dieses Jahres theilten wir auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten dem Herrn Landrath hier unseren Schriftwechsel mit dem Kriegsministerium mit und ersuchten, dahin wirken zu wollen, daß der von uns oben erwähnte Weg als Rieschauffee kunstgerecht ausgebaut werde. Wir hoffen, daß nun, nachdem die Königliche Regierung zu erkennen gegeben hat, daß sie unser Bestreben fördern will, wir bald unseren berechtigten Wunsch erfüllt sehen werden.

17. Einkäufe der Proviantämter.

Nach einer in Nr. 231 des „Reichs- und Staatsanzeigers“ vom 1. Oktober 1894 veröffentlichten Kundgebung müssen die Proviantämter Verpflegungsmittel, welche im Inlande erzeugt werden, soweit irgend möglich von Produzenten kaufen. Gegen diese Vorschrift, die weder mit den Interessen des Steuerzahlers, noch mit denen der Kaufmannschaft vereinbar ist, wandte sich die Kammer in folgender Petition an den Reichstag:

„In der Proviantamts-Ordnung vom 9. Februar 1893 §§ 61 und 62 ist bestimmt, daß die Proviantämter Verpflegungsmittel, die im Inlande erzeugt werden, soweit irgend möglich von Produzenten kaufen müssen. Ankäufe aus zweiter Hand sind nur zulässig, wenn die rechtzeitige Bedarfsdeckung auf jenem Wege ohne Vertheuerung des Naturalis oder ohne sonstige wirthschaftliche Nachtheile nicht durchführbar ist. Hiernach ist der Zwischenhandel von Lieferungen an die Proviantämter ausgeschlossen und es liegt auf der Hand, daß dies agrarischen Bestrebungen zuzuschreiben ist, welche Ausnahme auch durch die im nichtamtlichen Theile des Reichs- und Staats-Anzeigers vom 1. Oktober 1894 veröffentlichte amtliche Kundgebung bestätigt wird, die hervorgerufen ist, weil in der Presse vereinzelt die Ankaufsoperationen der Proviantämter einer Kritik unterworfen wurden, die, wie es im Reichs-anzeiger heißt, zum Theil auf einer nicht genügenden Kenntniß der Verhältnisse beruht. Es heißt in dieser Kundgebung im 6ten Absatz wörtlich:

„Auf die genaue Beachtung dieser Vorschriften (§§ 61 und 62 der Proviantamts-Ordnung vom 9. Februar 1893) wird seitens der den Proviantämtern vorgesetzten Behörden unausgesetzt nachdrücklich hingewirkt. Zuwiderhandlungen werden aufs strengste geahndet. Jede Beschwerde, welche über unrichtige Handhabung des Naturalien-Ankaufsgeschäfts bei der Provinzial- oder Zentralinstanz angebracht wird, ist Gegenstand eingehender Untersuchung und findet im Begründungsfall unbedingt Abhilfe.“

Hier wird sogar den Proviantämtern Strafe angedroht, wenn sie nicht strikte nach den Bestimmungen der §§ 61 und 62 der Proviantamts-Ordnung vom 9. Februar 1893 verfahren, d. h. wenn sie nicht sämtliche Verpflegungsmittel, die im Inlande erzeugt werden, direkt von dem Produzenten kaufen. Hierdurch werden besonders die Getreidehändler geschädigt und mit Recht fragen sich diese, wie es möglich ist, daß eine staatliche Anordnung in's Leben gerufen werden kann, die ihnen ein bedeutendes Absatzgebiet verschließt, während der Staat von ihnen in unveränderter Weise die Steuern erhebt.

Und liegt zu einer solchen Anordnung ein stichhaltiger Grund vor? Wir müssen diese Frage verneinen.

Die Proviantämter haben bis zum Jahre 1893 beim Produzenten und auch beim Zwischenhändler gekauft, sie haben ihren Bedarf dort gedeckt, wo sie am besten und billigsten bedient wurden.

Die Militärverwaltung und die Verkäufer sind dabei gut gefahren, Klagen über mangelhafte oder zu theure Lieferungen sind nie bekannt geworden. Heute liegen die Verhältnisse anders: den Proviantämtern sind beim Einkauf die Hände gebunden, sie müssen beim Produzenten kaufen selbst wenn ihnen vom Zwischenhändler dieselbe Waare in besserer Qualität und zu billigeren Preisen angeboten wird. In einem solchen Falle wird der Staat geschädigt und fällt der Schaden auch auf die Steuerzahler zurück. Aber auch der Produzent wird häufig Nachtheile zu verzeichnen haben: er liefert dem Proviantamt die gute Waare, behält die minderwerthige zurück und findet schließlich für diese keine Abnehmer.

Aus dem Vorangeführten bitten den Hohen Reichstag wir sehr ergebenst geneigtest ersehen zu wollen, daß die zu Gunsten der Agrarier erlassene Proviantamts-Ordnung keineswegs ihren Zweck erfüllt, allen Betheiligten vielmehr Schaden zufügen kann. Sie wird auch häufig undurchführbar sein, namentlich in solchen Distrikten, in denen nicht so viel produziert wird, als die Proviantämter gebrauchen.

Wir richten deshalb an den Hohen Reichstag die Bitte

Hochderselbe wolle beschließen, daß die §§ 61 und 62 der Proviantamts-Ordnung vom 9. Februar 1893 wieder aufgehoben und die Proviantämter angewiesen werden, freihändig da zu kaufen, wo sie am besten und billigsten bedient werden.“

Eine Abschrift sandten wir an den Herrn Handelsminister mit dem Ersuchen, derselbe möge seinen Einfluß zu Gunsten unserer Petition an maßgebender Stelle geltend machen. Aus dem Handelsministerium ging uns darauf der Bescheid zu, daß der Herr Kriegsminister sich nicht veranlaßt sehe, eine anderweitige Handhabung des Einkaufsgeschäftes anzuordnen. Die Petition an den Reichstag ist wegen Schlusses desselben nicht zur Berathung gelangt. Die Handelskammer wird jedoch in dieser Angelegenheit noch weitere Schritte thun und hofft auf einen schließlichen Erfolg.

18. Lagerhaus am Hauptbahnhof.

Der Anbau an den westlichen Giebel des Locomotivschuppens ist im vergangenen Jahre fertiggestellt und auch sofort in Gebrauch genommen worden. Trotzdem dadurch ein Flächenraum von ca. 900 qm gewonnen wurde, stellt sich jetzt schon wieder das Bedürfniß nach einer Erweiterung heraus.

19. Petroleumschuppen.

Auf Veranlassung hiesiger Petroleumhändler ersuchte die Handelskammer den Magistrat um Errichtung eines Petroleumschuppens und begründete dies in einem ausführlichen Schreiben folgendermaßen:

„Der bisher von den Petroleumhändlern zur Lagerung von Petroleum von dem früheren Mühlenbesitzer Angermann auf Culmer Vorstadt seiner Zeit errichtete Petroleumschuppen ist von den jetzigen Besitzern, den Herren Ulmer und Raun vor einiger Zeit der Stadt gekündigt worden. Die Petroleumhändler sind hierdurch in eine schlimme Lage gebracht, da sie augenblicklich keinen Raum zur Verfügung haben, wo sie ihre Vorräthe lagern können, da die Lagerung von Petroleum innerhalb der Stadt großen polizeilichen Beschränkungen unterworfen ist. Die Händler sind auch nicht in der Lage, für eigene Rechnung einen Lagerschuppen errichten zu können, da ihnen geeignete Bauplätze dazu nicht zur Verfügung stehen und in der Nähe der Stadt solche auch wohl kaum zu erhalten sind. Der Stadt dagegen stehen geeignete Plätze zur Verfügung und zwar in unmittelbarer Nähe der Stadt am rechten Weichselufer, welche für die An- und Abfuhr günstig liegen und eine Feuergefährdung für die Stadt ausschließen.

Da die Erbauung eines Petroleum-Lagerschuppens im öffentlichen Interesse liegt und derselbe auch der allgemeinen Sicherheit der Bewohner der Stadt dient, glauben wir an den Magistrat die Bitte richten zu dürfen, einen solchen Schuppen für Rechnung der Stadt zu erbauen. Die Rentabilität der Anlage dürfte eine gute sein, da sich das Anlagekapital immerhin mit 8 bis 10 % verzinsen würde. Nach ungefährender Berechnung würden die Baukosten des Schuppens eine Summe von 10 bis höchstens 15000 Mk. beanspruchen. Da hier am Platze ungefähr 20 Petroleumhändler vorhanden sind, so müßten 20 Lagerräume eingerichtet werden und zwar ungefähr 10 große und 10 kleine. Die großen Räume würden eine Jahresmiethe von 100 bis 120 Mk., die kleineren 50 bis 60 Mk. gut bringen, also mindestens einen Ertrag von 1500 bis 1600 Mk. liefern, das veranschlagte Anlagekapital mit 10 % sonach gut verzinsen. Indem wir in der Anlage noch ein Schriftstück beifügen, in welchem sich 18 Petroleumhändler bereit erklärt haben, große und kleine Lagerräume fest zu miethen, glauben wir wohl darauf rechnen zu dürfen, daß Wohl derselbe der angeregten Frage baldgefalligst näher treten und eventl. den Bau des Schuppens so beschleunigen werde, daß derselbe noch vor Eintritt des Winters seiner Bestimmung übergeben werden kann.“

Der Magistrat ging bereitwillig auf den Wunsch ein, theilte jedoch mit, daß er es für ausgeschlossen halte, die Erbauung des Schuppens

noch vor dem Winter vorzunehmen, da die Vorbereitung dazu längere Zeit in Anspruch nehme und ferner auch Fortifikation und Bauverwaltung ihre Genehmigung ertheilen müßten. Leider ist auch bis jetzt der Bau noch nicht in Angriff genommen worden, da sich Schwierigkeiten in der Platzfrage herausstellten. Der Magistrat hatte eine Stelle am Sicherheitshafen in Aussicht genommen; die Handelskammer hatte jedoch Bedenken gegen den in Aussicht genommenen Platz, weil dadurch dem Holzhandel ein namhafter Theil der sehr wichtigen Auswasch- und Lagerplätze, an denen an und für sich eher ein Mangel als ein Ueberfluß besteht, entzogen werden würde. Eine Entscheidung steht bis jetzt noch aus.

20. Die Uferbahn.

Die von Marienburg in Mocker ankommenden, für die Uferbahn bestimmten Wagen werden zuerst nach Hauptbahnhof Thorn geführt. Durch dieses Hin- und Herfahren wird der Transport um 8 km verlängert und ein größerer Aufwand an Betriebskosten und Zeit verursacht. Wir ersuchten deshalb die Eisenbahn-Direktion Bromberg, dieses Verfahren dahin abzuändern, daß fortan diese Wagen auf Bahnhof Mocker abgehängt und von diesem direkt der Uferbahn zugeführt würden. Im Hinblick auf die dadurch erfolgenden Betriebserparnisse baten wir im Falle der Durchführung um eine Ermäßigung der Ueberführungsgebühr.

Wir erhielten darauf den Bescheid, daß aus Betriebsrücksichten eine Ausführung unseres Vorschlags nicht angängig wäre. Unter diesen Umständen könne man auch dem Antrage auf Ermäßigung der Ueberführungsgebühr nicht näher treten.

Unterm 14. September theilte uns der Magistrat mit, daß er beschloffen habe, wegen der Uebernahme der Uferbahn in den allgemeinen Tarif resp. wegen Ermäßigung der Ueberführungsgebühr und wegen Uebernahme der Kosten des Oberbaues bei einer Erweiterung der Bahnanlagen gegen die bisher erhaltenen Bescheide nochmals schriftlich vorstellig zu werden. Ferner beabsichtige er zu demselben Zwecke eine Deputation an den Herrn Minister zu schicken, und er fordere die Handelskammer auf sich daran zu betheiligen. Die Kammer erklärte sich natürlich gerne dazu bereit und wählte ihren Vorsitzenden zum Theilnehmer an der eventuellen persönlichen Vorstellung bei dem Herrn Minister.

Die Audienz hat im Februar stattgefunden und insofern ein erfreuliches Resultat gegeben, als der Herr Minister eine eingehende Prüfung der Verhältnisse und eventuelle Abhülfe der bestehenden Schwierigkeiten in Aussicht stellte.

Verschiedenfache Klagen aus Interessentenkreisen über Uebelstände auf

der Uferbahn veranlaßte die Handelskammer das folgende Ersuchen an den Magistrat hier zu richten:

„Der rege Verkehr auf der Uferbahn, wie er sich in diesem Herbst, und zwar gegen das Vorjahr in noch stärkerem Maße, daselbst bemerkbar macht, giebt uns Veranlassung, den Magistrat von Neuem auf die daselbst herrschenden Unzulänglichkeiten ehrerbietigst aufmerksam zu machen, und denselben um die Ergreifung von Maßregeln zu bitten, welche geeignet sind, den bestehenden Uebelständen, die der Entwicklung des Verkehrs im Wege stehen, in wirksamster Weise abzuheben. Es erweist sich immer mehr, daß die vorhandenen Rangir- und Ladegeleise dem Bedürfniß in keiner Weise entsprechen, und daß die bestehenden Anlagen zur Bewältigung des Verkehrs nicht als ausreichend zu erachten sind. Aus diesen Uebelständen erwachsen dem hiesigen Handel, und allen übrigen Erwerbszweigen, die an der Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanstalt, wie die Uferbahn, ein lebhaftes Interesse haben, große Nachtheile und Schäden, welche, wenn hier nicht rechtzeitig Abhülfe geschaffen wird, den Fortbestand des größeren Verkehrs und die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit unseres Platzes als Handelsstadt ernstlich in Frage stellen. Mit der Erhaltung dieses Verkehrs, dem die Möglichkeit einer wachsenden Entwicklung und Erweiterung gegeben werden sollte, sind aber wichtige Interessen des Handelsstandes sowohl, als auch der übrigen Bevölkerung, wie namentlich des Arbeiterstandes, verknüpft, so daß es geboten erscheint, diesen wichtigen Factoren unseres Wirtschaftslebens die größtmögliche Fürsorge angedeihen zu lassen.

Zur Zeit gelangen täglich 60—70 Waggons zur Uferbahn, die daselbst umgeschlagen werden sollen, d. h. die entweder aus dem Waggon in den Rahn oder umgekehrt zu ent- bzw. zu beladen sind. Außerdem gelangen täglich eine größere Anzahl von Wagen zur Uferbahn, die für den Lokalverkehr bestimmt sind, und ebenfalls den Rangirdienst stark in Anspruch nehmen; es sind Tage vorgekommen, an denen über 100 Waggons auf der Uferbahn zu bewegen gewesen sind. Bei der seitens der königlichen Eisenbahn-Verwaltung sehr knapp bemessenen Ent- resp. Beladungsfrist, und im Hinblick auf die in Folge der unzureichenden Gleisanlage bestehenden sehr zeitraubenden Rangirverhältnisse, hat es die größte Schwierigkeit, die Manipulation des Ein- und Ausladens innerhalb der vorgeschriebenen Frist bewirken zu können; eine Ueberschreitung derselben hat erhöhte Kosten zur Folge, welche den Interessenten resp. die Waare belasten, wodurch die Rentierung des Umschlagverkehrs in Frage gestellt wird. Eine Beseitigung dieser Uebelstände kann nur von einer Erweiterung der Rangirgleis-Anlage und einer Verlängerung des Ladeufers erwartet werden. Das für den Umschlagverkehr vorhandene Ladeufer beschränkt sich auf die kurze Strecke

von der Fähre bis zum Zollhause, der sogenannten Winde, und kann naturgemäß für den zu bewältigenden Verkehr nicht als ausreichend erachtet werden; eine Verlängerung des Ladestranges und Ladeufers könnte nur erreicht werden, durch eine Beseitigung der Winde. Soweit uns bekannt ist, besteht der Plan zur Translocirung der Winde schon seit langer Zeit; wie weit die darauf bezüglichen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden zur Zeit gediehen sind, wissen wir nicht, wir glauben aber annehmen zu dürfen, daß die energische Fortführung der Verhandlungen ein befriedigendes Resultat erwarten lassen. Der Umstand, daß das der Winde gegenüber liegende Schankhaus durch Feuer zerstört worden ist, bietet vielleicht eine günstige Gelegenheit zur Vornahme der Translocirung der Winde.

Wir bitten sehr ergebenst, unsere Ausführung geneigtest in Erwägung zu ziehen und auf baldige Abhülfe der geschilderten Uebelstände bedacht zu sein."

21. Sicherheitshafen.

In Interessentenkreisen besteht schon lange der Wunsch, den hiesigen Sicherheitshafen auch gleichzeitig als Handelshafen benutzen zu können. Durch diese Vergünstigung würden dem Handel und der Schifffahrt wesentliche Vortheile und Erleichterungen erwachsen. So würde es möglich werden bei Schluß der Schifffahrt, wenn Gefahren drohen, oder während der Winterzeit und im Frühjahr, vor Eröffnung der Schifffahrt, in dem Sicherheitshafen ein Ent- und Beladen der Fahrzeuge vorzunehmen. Es ist schon mehrfach vorgekommen, daß zur Frühjahrszeit das Beladen im Hafen liegender leerer Fahrzeuge dringend erwünscht war. Hierzu ist die Erlaubniß, dank dem Entgegenkommen der Behörden, auch immer gegeben worden. Die Kammer hielt es jedoch für wünschenswerth, daß der Sicherheitshafen ein für allemal zu den bezeichneten Zwecken frei gegeben werde, damit frei über den Hafen verfügt werden kann und es den Interessenten ermöglicht wird, diesen Umstand von vorne herein in ihre Kalkulation aufzunehmen. Die Kammer richtete deshalb eine Eingabe an die hiesige Wasserbauinspektion, worin sie ersuchte, daß der Sicherheitshafen für die oben erwähnten Zwecke freigegeben werde.

Ein Bescheid steht bis jetzt aus.

22. Holzhafen.

Das Projekt des Holzhafens wurde im Laufe des Sommers fertig gestellt und im Oktober an den Herrn Regierungspräsidenten zur landespolizeilichen Prüfung mit nachfolgendem Anschreiben übersandt:

"In der Anlage gestatten wir uns, Ew. Hochwohlgeboren das fertig

gestellte Projekt eines Holzhafens auf der am rechten Weichselufer unterhalb der Stadt Thorn gelegenen Korzeniec-Kämpfe bei Wiesenburg zum Zweck der Vornahme der landespolizeilichen Prüfung sehr ergebenst zu übersenden.

Hinsichtlich der Nothwendigkeit, der Wichtigkeit, Nützlichkeit der Anlage des projektirten Holzhafens, im Interesse des Holzhandels, der Flößerei und nicht zum Wenigsten der Stadt Thorn und ihrer Bevölkerung beziehen wir uns zur Zeit auf die Denkschrift der Handelskammer vom Mai 1892, welche wir die Ehre hatten, Ew. Hochwohlgeboren zu überreichen. Die damalige Denkschrift behandelt zwar die Anlage eines Holzhafens mehr oberhalb, auf der Ziegelei-Kämpfe, die weitere Verfolgung dieses Projektes haben wir jedoch aufgegeben, weil der Herr Minister für Handel und Gewerbe und der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten uns unterm 2. März 1893 dahin beschieden, daß die Anlage des Holzhafens an der vorgesehenen Stelle wegen unzulässiger Einengung des Hochwasserprofils und der daraus erwachsenden Gefahren für die Neßsauer Niederung, die Stadt Thorn und für die oberhalb liegenden Grundstücke, nicht ausführbar sei; gleichzeitig wurden wir von den Herren Ministern aufgefordert, geeigneten Falls mit anderen Vorschlägen hervortreten. So kamen wir dazu, die weiter unterhalb gelegene Korzeniec-Kämpfe zur Anlage eines Holzhafens ins Auge zu fassen, und ein Projekt, nach Vorschrift des Chefs der Strombau-Verwaltung des Herrn Oberpräsidenten, Staatsminister Dr. von Gohler, unter Aufsicht und Anleitung des hiesigen Wasserbau-Inpektors Herrn May durch den Königl. Landmesser Herrn Böhmer fertig stellen zu lassen. Durch die Anlage des Hafens an gedachter Stelle steht eine unzulässige Einengung des Hochwasserprofils nicht zu befürchten, und außerdem verdient das neue Projekt vor dem ersten den Vorzug, daß das veranschlagte Hafenbassin genügenden Raum zur Aufnahme und Bergung einer weit größeren Anzahl von Holztrafen gewährt. Das was wir in der Denkschrift zu dem ersten Hafenprojekt gesagt haben, trifft in der Hauptsache auch bei dem neuen Projekt zu, wir behalten uns jedoch vor, weitere Ausführungen, im Besonderen den erforderlichen Rentabilitäts-Nachweis der Hafenanlage folgen zu lassen.“

Darauf sandte uns unterm 10. März dieses Jahres der Herr Regierungspräsident abschriftlich einen Erlaß des Chefs der Strombauverwaltung. Der Herr Oberpräsident hat darin unser Projekt im strombauökonomischen Interesse und im Interesse der Neßsauer Niederung einer eingehenden Prüfung unterzogen, die zu einem günstigen Resultat geführt hat. Die Hafenanlage wird sogar im strombauökonomischen Interesse als erwünscht bezeichnet. Dagegen befürchtet man, daß der unbedeichte Theil der Neßsauer Niederung durch Hinüberdrängen der vermehrten Strömung benachtheiligt werden könnte. Da jedoch jetzt schon die Eindeichung dieser Niederung bis unterhalb Schloß

Neßau in Aussicht genommen ist, so hoffen wir, daß auch der Weiterführung derselben bis zum vollständigen hochwasserfreien Abschluß der ganzen Neßauer Niederung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegentreten werden. Nach alledem dürfen wir uns der begründeten Hoffnung hingeben, daß wenn auch noch nicht im nächsten Jahre, so doch in absehbarer Zeit der Bau in Angriff genommen werden kann.

23. Kleinbahn Thorn-Leibitsch.

Nachdem die im vorigen Berichte erwähnte Lokalinспекtion vorgenommen worden war, fand am 3. August die landespolizeiliche Prüfung des Projektes statt. Am 17. September theilte der Herr Regierungspräsident mit, daß er die Genehmigung zum Bau geben wolle unter den von dem Vertreter der Eisenbahnbehörde in der Verhandlung vom 3. August gestellten Bedingungen.

Nachdem diese Vorarbeiten erledigt sind, gilt es nun, das Projekt auch in Angriff zu nehmen. Da die Handelskammer dazu aus verschiedenen Gründen nicht geeignet ist, so wandte sie sich an den Kreisauschuß zu Thorn, welchem sie unter dem 30. Januar 1896 folgendes Schreiben übersandte:

„Das Projekt zum Bau einer Kleinbahn von Thorn nach Leibitsch ist nunmehr, nachdem die landespolizeiliche Prüfung stattgefunden hat, ohne nennenswerthe Einwände zu ergeben, und die Genehmigung zur Erbauung derselben durch die Königliche Regierung mit Bestimmtheit zu erwarten steht, in ein Stadium getreten, in welchem es sich empfiehlt, die Finanzierung der projektirten Kleinbahn ernstlich ins Auge zu fassen. Zu diesem Zwecke wird in erster Reihe die Frage zu entscheiden sein, wer die Erbauung der Bahn und deren Betriebsleitung in die Hand nimmt. Diese Function kann die Handelskammer nicht übernehmen, da sie die Rechte einer juristischen Persönlichkeit nicht besitzt und somit nicht in der Lage ist, rechtskräftige Verträge mit den Behörden und sonstigen Interessenten schließen zu können; es ist daher nothwendig, in dieser Richtung einen Rückhalt zu gewinnen, von dem aus eine erfolgreiche Weiterführung der auf die Erbauung der projektirten Kleinbahn gerichteten Bestrebungen sich betreiben lassen. In Anbetracht der Wichtigkeit der Bahn für den Kreis und die Stadt Thorn und im Hinblick auf die mit Sicherheit zu erwartende Rentabilität derselben, ist unser Augenmerk dabei in erster Linie auf den Thorner Kreis gerichtet, von dem wir annehmen zu dürfen glauben, daß er an der Verwirklichung des Projekts ein lebhaftes Interesse hat, und zum Zweck der Ausführung desselben sich zur Ergreifung der weiteren Initiative bereit erklären wird, um so mehr, als, wie bereits gesagt, ein Risiko nicht ersichtlich ist, und die Bahn selbst einen kulturellen Fortschritt bedeutet, der die Verkehrsinteressen des Kreises fördert und einen wirthschaftlichen Aufschwung desselben erwarten läßt. Wenngleich

der landwirthschaftliche Bezirk, der durch die projectirte Kleinbahn in das Eisenbahnnetz aufgenommen werden soll, nicht zu den ergiebigsten Theilen des Kreises gehört, so ist es vielleicht gerade darum um so mehr geboten, dahin zu streben, ihm, der von der Natur wenig begünstigt ist, jedmögliche Verkehrserleichterung zu Theil werden zu lassen, durch die eine Verminderung der Produktionskosten erzielt werden kann. Dahin gehört die Verminderung der Transportkosten, und zwar nicht allein der Kosten des Transports der Produktionsmittel zur Produktionsstätte, sondern auch der Erzeugnisse der Landwirthschaft zu dem Markte. Andererseits ist die projectirte Bahn dazu bestimmt, eine größere Anzahl leistungsfähiger industrieller Etablissements in den Eisenbahnverkehr aufzunehmen, die durch die Verfrachtung ihrer Erzeugnisse und die Herausbringung größerer Mengen zu ihrem Betriebe nöthiger Materialien eine bedeutende Frachteinnahme gewährleisten und damit zu der in Aussicht stehenden Rentabilität der Bahn in ganz erheblichem, ja sogar entscheidendem Maße beitragen. Sollte der Kreis aber dennoch abgeneigt sein, die Erbauung und Betriebsleitung der Bahn selbst in die Hand zu nehmen, dann würden wir in zweiter Linie dazu schreiten müssen, zu diesem Zweck eine Privatgesellschaft zu bilden. Fürchten wir auch nicht, bei Bildung einer solchen auf Schwierigkeiten zu stoßen, so wird es sich dabei doch darum handeln, ihr von vornherein gewisse Garantien bieten zu können, die wiederum nur Kommunalverbände, in diesem Falle der Kreis Thorn, zu leisten im Stande sind. Wir gestatten uns daher die ergebene Anfrage, und bitten einen darauf bezüglichen Beschluß geneigtest herbeiführen zu wollen, ob der Kreis für den Fall, daß er den Bau und die Betriebsleitung der Bahn ablehnen sollte, zur Uebernahme einer Zinsgarantie von 3 Prozent der veranschlagten Bausumme in Höhe von 300000 Mk. und eventl. unter welchen Bedingungen, bereit sein würde."

Bis jetzt ist unser Antrag noch nicht zur Verhandlung gekommen.

24. Bezirks-Eisenbahnrathe für den Eisenbahn- Directions-Bezirk Bromberg.

Sitzungen haben stattgefunden am 20. März in Bromberg, am 20. Juni in Danzig, am 28. November in Königsberg. Auf allen Sitzungen wurden wir durch unser Mitglied Herrn M. Rosenfeld vertreten. Auf der Sitzung in Königsberg stellte Herr Rosenfeld den Antrag, einen Mittagskurierzug von Thorn nach Berlin über Snowrazlaw einzurichten. Der Bezirks-Eisenbahnrathe beschloß, die Ausführung in Erwägung zu ziehen.

25. Bahnsteigsperrre.

Vom 1. October ab ist auch auf dem hiesigen Bahnhof die Bahnsteigsperrre zur Einführung gelangt. Unser Verkehr mit Rußland erheischt

nun aber die regelmäßige Anwesenheit unserer Geschäftsleute auf dem Bahnhof bei Ankunft und Abgang der den Verkehr mit Rußland vermittelnden Eisenbahnzüge. Da nun durch das jedesmalige Lösen von Bahnsteigkarten diesem Verkehr eine störende Belastung erwachsen würde, so wandte sich die Kammer an die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg mit dem Ersuchen, Abonnementskarten zum Preise von monatlich 1 Mark einzuführen. Darauf wurde uns mitgetheilt, daß inzwischen vorgenommene bauliche Veränderungen auf Bahnhof Thorn es jetzt ermöglichen, die Abfertigungsräume der Zollbehörde ohne Lösung einer Bahnsteigkarte zu betreten. Für diejenigen Personen dagegen, welche zur Empfangnahme von Gütern oder Gepäckstücken beim Einlaufen der Züge anwesend sein müssen, bedürfe es nach wie vor der Lösung von Bahnsteigkarten; zu einer Einführung von Abonnementskarten sei die Eisenbahn-Direktion nicht ermächtigt.

Durch die Sperre am hiesigen Bahnhof sind aber nicht nur die Bahnsteige, sondern auch die Restaurationsräume dem Verkehr ohne Bahnsteigkarte verschlossen. In Folge dessen können die auf dem Bahnhof beschäftigten Arbeiter weder daselbst bei ungünstigen Witterungsverhältnissen Schutz finden, noch sich Erfrischungen verschaffen.

Die Kammer ersuchte deshalb die Eisenbahn-Direktion, wenigstens die Restaurationsräume der 4. Klasse dem Verkehr freizugeben. Darauf erwiderte die Eisenbahn-Direktion, daß es nicht angängig sei, den Arbeitern den unentgeltlichen Zutritt zu den Warteräumen zu gestatten, daß sie aber nichts einzuwenden hätte, wenn in dem von der Handelskammer gepachteten Maschinenschuppen eine Schankstelle errichtet würde. Zu der Einrichtung eines Ausschanks in dem Lagerhause konnte sich die Handelskammer jedoch nicht entschließen.

Die Einrichtung von Abonnementskarten für das Betreten des Bahnsteiges ist jetzt ermöglicht worden. Der Preis derselben beträgt 2,50 Mk. pro Monat.

26. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Wie wir schon in dem vorjährigen Bericht mittheilten, hatten wir auf eine Anfrage des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe erklärt, daß bei der bevorstehenden Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens für uns die Abänderung des Artikels 10 das bei weitem Wichtigste wäre. Diese Ansicht wurde allseitig getheilt, und wir konnten uns der begründeten Hoffnung hingeben, daß auf der demnächstigen Konferenz wenigstens die deutschen Kommissare Alles anbieten würden, um eine Abänderung dieses Artikels herbeizuführen.

Im Juni erfuhren wir, daß zwischen deutschen und russischen Eisen-

bahnverwaltungen Verhandlungen schwebten zwecks Herstellung direkter Tarife für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen und den Eisenbahnen Polens. Um zu verhindern, daß für diesen für uns so wichtigen Verkehr auch der „Expeditionsparagraph“ in Anwendung käme, richteten wir ein Gesuch an das Reichseisenbahnamt, worin wir die Bitte aussprachen, von einem direkten deutsch-polnischen Tarif so lange abzusehen, bis Artikel 10 in unserem Sinne abgeändert sei.

Darauf erhielten wir vom Reichseisenbahnamt folgende Antwort:

„Auf die Eingabe vom 4. d. Mts. wird ergebnis erwidert, daß das Reichs-Eisenbahnamt, nachdem es von den Verhandlungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Herstellung eines neuen direkten Tarifs für den Verkehr mit den Bahnen des Warschauer Gebiets Kenntniß erlangt und daraus entnommen hatte, daß die in Aussicht genommene direkte Abfertigung gegenüber der bisherigen gebrochenen Abfertigung auf die deutsch-russischen Uebergangsstationen um mehr als den im übrigen deutsch-russischen Verkehre zwischen beiden Abfertigungsarten bestehenden Frachtunterschied niedriger sein würde, alsbald mit dem preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in Benehmen getreten ist. Dieser erwiderte dem Amte, daß er die in der Warschauer Konferenz wegen Wiedereinführung eines direkten Gütertarifs für den Verkehr mit Polen gefaßten Beschlüsse seinerseits bereits genehmigt habe, weil die direkten Tarife in der vereinbarten Weise für das Inland überwiegenden Nutzen versprächen. Allerdings werde in der Richtung nach Rußland gegenüber der Transitabfertigung auf die Grenzstationen der Frachtunterschied zu Gunsten der direkten Abfertigung bedeutender als dies bei dem übrigen deutsch-russischen Güterverkehre der Fall sei. Diese immerhin nur 6—12 Pfg. für 100 Ko. betragenden Frachtunterschiede seien jedoch nicht so erheblich, um die indirekte Abfertigung auszuschließen. Die letztere werde vielmehr in denjenigen Fällen, in denen von den Interessenten auf die Verzollung an der Grenze durch Privatpediteure Werth gelegt werde, auch ferner stattfinden können. Uebrigens könne die durch Artikel 10 Absatz 3 des internationalen Uebereinkommens bei direkter Abfertigung bedungene eisenbahnseitige Besorgung der zollamtlichen Behandlung bei Sendungen nach Warschau, die die Mehrzahl ausmachen, vermieden werden, weil in Warschau mehrere Zollämter seien, auf denen die Verzollung durch den Waarenempfänger selbst oder durch seinen Bevollmächtigten (Expediteur) sich bewirken lasse.

Unter diesen Umständen glaubt das Amt zunächst die weitere Entwicklung der Verhältnisse abwarten zu sollen.“

Wir hielten es jedoch im Interesse unseres Verkehrs nicht für thunlich, das Weitere abzuwarten, und wandten uns deshalb unter dem 8. August mit der folgenden Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ew. Excellenz beehrt sich die ergebenst unterzeichnete Handelskammer zu Thorn gehorsamst das folgende Gesuch zu unterbreiten:

„So lange Artikel 10 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 in Kraft besteht, wolle Ew. Excellenz keinerlei Begünstigung des direkten Verkehrs mit Rußland und Polen gegenüber dem Umkartirungsverkehr zulassen, sohin bis zu diesem Zeitpunkt den projektirten deutsch-polnischen direkten Tarif nicht einführen.“

Behufs Motivirung dieses Gesuchs gestattet sich die ergebenst unterzeichnete Handelskammer Folgendes anzuführen:

Wie sich aus den Verhandlungen der Konferenz vom 5. April dieses Jahres und weiter aus den Erklärungen des Herrn Geheimen Ober-Regierungs-Rathes Dr. Schulz, Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amtes, im Reichstage ergibt (Stenographischer Bericht Seite 1636/1895), ist Seitens der deutschen Vertreter auf der Revisions-Konferenz des Internationalen Uebereinkommens eine kräftige Aktion behufs Beseitigung des Artikels 10 qu. Uebereinkommens in Aussicht genommen. Indessen ist der Erfolg dieser dankenswerthen Initiative in Frage gestellt, sobald vorher mit dem weiteren Ausbau der direkten Verbandstarife vorgegangen wird.

Nach der uns von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Bromberg gewordenen Mittheilung soll der deutsch-polnische Tarif in Kürze in Kraft treten. Da voraussichtlich von russischer Seite der Beseitigung des Artikels 10 Widerstand geleistet werden dürfte, so befürchten wir, daß durch vorherige Einführung des direkten Verkehrs das gewichtigste Mittel, diese Forderung durchzusetzen, aus der Hand gegeben wird. Denn bis jetzt hat Artikel 10 seine den Export nach Rußland schädigenden Wirkungen noch nicht voll ausüben können, da er durch die Gleichheit der Sätze im direkten und Umkartirungsverkehr paralyfirt wurde.

In dieser Beziehung sind den Interessenten sowohl durch die Erklärung des Herrn Dr. Schulz bei der dritten Berathung im Reichstage wie z. B. durch ein Schreiben der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau an die Handelskammer daselbst vom 26. Januar 1891 bindende Zusagen gegeben worden. In letzterem heißt es:

„Zu diesem Zwecke werden wir bei der demnächst erfolgenden Um-
arbeitung der Sosnowicer Transittarife und Wiederherstellung der direkten
Tarife daran festhalten, daß die Frachtsätze nach Sosnowice transito
nicht blos bei den mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangenden
Sendungen sondern auch dann Anwendung finden, wenn die Frachtbriefe
an Privatpersonen in Sosnowice mit dem Vermerk „zur Weiterbeförderung
nach einer bestimmten russischen Station“ lauten, sowie darauf hinwirken,

daß die Tarife für den Grenzverkehr mit den direkten Tarifen annähernd in Uebereinstimmung gebracht werden.

Nach uns gewordenen Mittheilungen sollen durch den geplanten Verbandstarif Frachtunterschiede zu Ungunsten des Umkartirungsverkehrs eintreten, die sich auf 6—12 Pf. per 100 Ko. belaufen. Diese für Massenartikel des Exportes nach Rußland wie Kohle, Eisen, Thon u. sehr beträchtliche Differenz würde die deutschen Exporteure zwingen, sich wider ihren Willen der direkten Tarife und somit der Zollagenturen zu bedienen, obwohl sie dies in wiederholten Eingaben als eine Erschwerung des Exportes selbst bezeichneten.

Die Mehrzahl der Sendungen im deutsch-polnischen Verkehr muß an den Grenzpunkten verzollt werden, da sie für Lodz und die anderen Provinzstädte bestimmt ist und im Innern von Polen Zollämter sich nur in Warschau befinden.

Aber auch für Warschau bestimmte Massengüter müssen zur Grenzverzollung herangezogen werden, da diese sich bei Weitem vorthellhafter stellt. Die Artelkosten d. h. die Gebühr für das zollamtliche Wiegen, Ein- und Ausladen beträgt bei 10000 Ko.

Artikel:	Am Grenzorte:	In Warschau:	Within Unterschied:
Roh Eisen	50 Kop.	1 Rubel 50 Kop.	1 Rubel.
Eiserne Träger	2 Rubel.	12 Rubel 20 Kop.	10 Rubel 20 Kop.
Eisen und Stahl			
Samen	0,30 Rubel.	6 Rubel 10 Kop.	5 Rubel 80 Kop.
Maschinen in schweren			
Stücken	4 Rubl. 58 Kop.	12 Rubel 20 Kop.	8 Rubel 38 Kop.

Diese Unterschiede finden ihre Begründung dadurch, daß an den Grenzpunkten die Verwiegung des beladenen Waggons auf der Centesimalwaage erfolgt, während in Warschau die völlige Entladung in das Zollamt und Verwiegung auf der Dezimalwaage stattfindet. Natürlich sind die Unterschiede bei den erwähnten Artikeln so beträchtlich, daß sie zur Möglichkeit des Bezuges von Deutschland beitragen.

Nach dem Vorstehenden will uns kein Zeitpunkt für das Inslebentreten direkter deutsch-polnischer Tarife so ungeeignet erscheinen als der gegenwärtige. So lange Artikel 10 noch rechtliche Wirksamkeit hat, müssen wir in Uebereinstimmung mit unseren früheren Voten wie mit denen der Schwesterkammern uns gegen die geplante Maßregel aussprechen.

Wir haben uns gestattet, eine Abschrift dieser Eingabe dem Reichs-Eisenbahn-Amte zu unterbreiten."

Unserer Petition schlossen sich die Handelskammern in Aachen, Barmen, Breslau, Bromberg, Düsseldorf, Görlitz, Mainz, Mannheim und Zittau an.

Die Handelskammer in Leipzig führte aus, daß sich der von der Handelskammer Thorn angestrebte Zweck auch erreichen ließe, ohne daß auf die mit der Einführung billigerer Tarife gebotenen Vortheile verzichtet zu werden brauchte. Das geeignete und den Forderungen der Gerechtigkeit in jeder Beziehung entsprechende Mittel hierfür wäre darin gegeben, die Einführung der projektierten billigen direkten Tarife davon abhängig zu machen, daß gleichzeitig auch für den gebrochenen Verkehr die gleichen Frachtermäßigungen eingeführt werden. Aehnlich sprach sich die Handelskammer in Oppeln aus.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstages, dem wir ebenfalls unseren Antrag unterbreiteten, beschloß jedoch in seiner Sitzung vom 2. Dezember von einer Stellungnahme gegen die Einführung direkter deutsch-polnischer Tarife Abstand zu nehmen.

Unter dem 27. Dezember richteten wir die nachstehende Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Exzellenz! Nachdem die Berathung über die Zweckmäßigkeit der Einführung direkter deutsch-polnischer Tarife von der Tagesordnung der am 13. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Landes-Eisenbahnrathe wegen schwebender Verhandlungen mit Rußland abgesetzt worden ist, gestatten wir uns ehrerbietigst, im Hinblick auf die inzwischen in St. Petersburg am 27. November und 28. November d. J. bei Gelegenheit der daselbst tagenden 9. Dezember und 10. Dezember

Eisenbahn-Conferenz hervorgetretenen Anschauungen der Russischen Behörde, die Aufmerksamkeit von Ew. Excellenz auf unseren Antrag vom 8. August d. J. zu lenken und von Neuem die Bitte auszusprechen, von der Einführung des geplanten direkten Tarifs nach Polen so lange abzusehen, als die Bestimmungen des Art. 10 über das internationale Uebereinkommen in Kraft bestehen bleiben. Auf der Konferenz in St. Petersburg ist, nach den im Abdruck beiliegenden authentischen Nachrichten der amtlichen Handels- und Industriezeitung Nr. 260 vom 30. November d. J. zum Ausdruck gebracht worden, daß auf Grund von Grenztransittarifen ausgestellte Frachtbriefe mit dem Vermerk „transito“ als direkte Frachtbriefe im Sinne des internationalen Uebereinkommens angesehen werden, und die Zollbehandlung derartiger Sendungen der privaten Vermittelung entzogen und ausschließlich den Bahnagenturen zur Abfertigung übertragen werden sollen. In dem bezeichneten Exemplar der amtlichen Handels- und Industriezeitung, welches wir uns gestatten in Original-Üebersetzung beizufügen, sind die Motive zu den Beschlüssen der Konferenz des Näheren ausgeführt. Die Haltlosigkeit der hierin enthaltenen Behauptungen mit ihrer Begründung erhellt bereits aus Ew. Excellenz Vorlage zu der am 13. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Landes-Eisenbahnrathe.

Ein Verstoß in den preußischerseits für den deutsch-polnischen Verkehr erstellten Tarifen gegen das Berner Uebereinkommen ist überhaupt nicht zu erblicken; andrerseits aber ist aus den in St. Petersburg gefaßten Beschlüssen das Bestreben der Russischen Interessenten ersichtlich, die monopolisirende Gewalt des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens nicht allein aufrecht zu erhalten, sondern derselben eine noch weitergehende Ausdehnung zu geben. Unserer Auffassung nach haben die Bestrebungen nur den Zweck, immer mehr die Zollbehandlung der Waaren ausschließlich in die Hände der amtlichen Kreise zu legen und dadurch die Möglichkeit zu erlangen, eine Erschwerung des Exports in denjenigen deutschen Artikeln herbeizuführen, welche durch den deutsch-russischen Handels- und Schiffahrtsvertrag davor eigentlich geschützt werden sollen. Klar erkenntlich ist diese Absicht durch die in St. Petersburg aufgestellte Forderung, mit Transitfrachtbriefen auf den Grenzstationen eingehende deutsche Sendungen als Locosendungen betrachten zu wollen, und mit erhöhten Nebengebühren zu belasten, obwohl unseres Erachtens nach eine derartige unterschiedliche Mehrbelastung deutscher Waarensendungen gegen die Bestimmungen des § 19 des deutsch-russischen Handels- und Schiffahrtsvertrages verstoßen würde. Außerdem bestehen für den Export aus Rußland nach Deutschland ebenfalls Transittarife.

Während mithin Rußland an den Bestimmungen des Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens nicht allein festzuhalten, sondern dieselben scheinbar zu erweitern beabsichtigt, wird seitens der deutschen Eisenbahnen die Nothwendigkeit der Abänderungen dieser Bestimmungen in dem von uns angegebenen Sinne anerkannt; deshalb glauben wir, daß zur Zeit durchaus kein geeigneter Zeitpunkt zur Schaffung neuer Verbandstarife im Verkehr mit Rußland ist; vielmehr sind wir der Ansicht, daß seitens der diesseitigen Eisenbahnen allen derartigen russischen Forderungen gegenüber ein entschieden ablehnender Standpunkt eingenommen werden müßte, weil uns aus der Einführung dieser Tarife ohne Abänderung der Bestimmungen des Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens eine Gefährdung des deutschen Imports nach Rußland unvermeidlich erscheint. Auch halten wir es für möglich, daß Rußland eines Tages die in den St. Petersburger Verhandlungen gefaßten Beschlüsse einseitig zur sofortigen Ausführung gelangen läßt, und die auf die Grenzstationen transito abgefertigten deutschen Sendungen der höheren Belastung unterwirft; es bliebe alsdann nur übrig, daß diesseits mit der Einstellung ermäßigter Transittarife auf die zunächst gelegenen deutschen Endstationen unverzüglich vorgegangen werde, falls es von Ew. Excellenz nicht als zweckmäßig erachtet werden sollte, schon jetzt mit dieser Tarifbildung hervorzutreten.

Zum Zweck der weiteren Behandlung dieses hochwichtigen Gegenstandes

bitten wir Ew. Excellenz ehrerbietigst um die baldgeneigte Gewährung einer Audienz."

Die in dieser Petition erwähnte amtliche Handels- und Industrie-Zeitung hatte folgenden Bericht gebracht:

"Von den Punkten, welche in der 2. und 3. Sitzung am 27. und 28. November besondere Aufmerksamkeit verdienen, sind folgende 4 Punkte hervorzuheben, welche sehr wichtig für die Eisenbahnen sind:

1. Die temporären Vorschriften für den Eisenbahntransport von Gütern, die der zollamtlichen Behandlung unterliegen, auch auf die Hafenzollämter auszudehnen;
2. Die Nicht-Zulassung der Privat-Vermittelung zur Erledigung der Zollformalitäten bei Gütern, welche bei den Grenz-Zollämtern auf Grund von Lokaltarifen eingehen, aber den Vermerk der weiteren Empfangsstation im Frachtbrief enthalten;
3. Verlängerung der kostenfreien Lagerungszeit in den Zollamts-Pachthäusern und
4. Befreiung von Lagergeld bei denjenigen Waaren, welche auf Grund einer Quästion Seitens des Zollamts lange Zeit am Zollamt liegen und wo die Quästion zu Gunsten des Petenten entschieden wird.

Die Begründung dieser Punkte, welche in der Sitzung einen lebhaften Meinungsaustausch hervorgerufen, äußerte sich in folgendem:

In Ausdehnung einerseits der allgemeinen Zollbestimmungen, und andererseits der allgemeinen Eisenbahn-Vorschriften für Rußland wurden vom Finanzminister im Einverständniß mit dem Eisenbahnminister am 3. October 1887 die oben erwähnten temporären Vorschriften für den Eisenbahntransport von Gütern, die der zollamtlichen Behandlung unterliegen, herausgegeben.

Diesen Bestimmungen liegt das Prinzip zu Grunde, daß die Zollformalitäten bei Gütern, die sich unterwegs befinden, d. i. bei im directen Verkehr gehenden Gütern, ausschließlich durch die Eisenbahnen vermittelt ihrer bevollmächtigten Agenten erledigt werden sollen. Directe Verkehre mit dem Auslande sind bei uns nicht nur bei Verfrachtung mit den Eisenbahnen, sondern auch bei Verfrachtung per See über gewisse Häfen eingeführt, jedoch sind die temporären Vorschriften nur auf den ersteren Verkehr ausgedehnt, auf die Hafenzollämter sind sie dagegen nicht angewendet. Infolgedessen verbleibt die Expedition der Güter in einer unbestimmten Lage, da diese ganz von den Privat-Commissionären abhängt, die einer besonderen Aufsicht nicht unterworfen sind. Diese berechnen ihren Kunden oft höhere, ja sogar ausgedachte Ausgaben und dazu übernehmen sie keine Verantwortung für das Verderben oder Abhandenkommen der ihnen anvertrauten Güter; daraus er-

giebt sich, daß die Lage der Handeltreibenden an den Hafen-Zollämtern eine viel schlechtere ist als die derjenigen, welche ihre Güter über die Land-Zollämter beziehen, und zwar stellt sich ihnen die Waare größtentheils theurer und müssen dieselben allerlei Beschwerlichkeiten von der Willkür der Privat-Commissionäre ertragen.

Mit Rücksicht darauf hat die Versammlung beschlossen, den Herrn Finanzminister nachzusuchen, die temporären Vorschriften auch auf diejenigen Sendungen auszudehnen, die im directen Seeverkehr gehen.

In directer Verbindung mit dieser Quästion befindet sich auch folgender von der Versammlung näher untersuchter Punkt: Betr. die Beseitigung der Privat-Commissionäre auch im directen Landverkehr in den Fällen, in welchen sie durch verschiedenartige Umgehung der bestehenden Vorschriften sich bemühen, die Güter an sich zu reißen. Zur Aufklärung ist erforderlich, zu bemerken, daß auf Grund bestehender Vorschriften die Zollämter Privat-Spediteure zur Erfüllung der Zollformalitäten bei denjenigen Sendungen, welche sich unterwegs befinden, d. h. bei im directen Verkehr gehenden Gütern, nicht zulassen; wenn aber die Sendung nach Ankunft am Bestimmungs-orte daselbst zollamtlich abgefertigt wird, dann werden auch Privat-Commissionäre hierzu zugelassen. Z. B.: Wenn eine Sendung nach Moskau adressirt, so wird — da in Moskau sich ein Zollamt befindet — die Sendung an der Grenze ohne zollamtliche Revision durchgelassen und werden die Zollformalitäten am Bestimmungsorte erledigt; wenn aber die Sendung nach Smolensk bestimmt ist oder nach einem anderen Ort, wo sich kein Zollamt befindet, muß die Zollrevision auf der Grenzstation stattfinden und hier werden Privat-Commissionäre nicht zugelassen.

Und da benutzen die Privat-Commissionäre verschiedenartige Umgehungen, daß sie die Sendungen dennoch erwischen; diese Umgehungen geschehen im Einverständniß der ausländischen Waaren-Absender mit den (Grenz-) Privat-Commissionären, die größtentheils auch Ausländer sind. — Z. B.: Eine Sendung aus dem Auslande wird nach Station Granica transito an einen x-beliebigen Commissionär adressirt zur Weiterbeförderung nach Rußland oder zur Weiterbeförderung nach irgend einer Stadt, aber ohne Angabe des Waaren-Empfängers, manchmal sogar einfach transito, ohne Angabe wohin. Alles dieses, um einerseits die Vortheile des directen Verkehrs zu genießen (in diesem Verkehr werden seitens der Eisenbahn geringere Nebengebühren erhoben) und andererseits, um dem Privat-Commissionär einen Gewinn zuzuwenden, der aus irgend einem Grunde von Seiten des ausländischen Waaren-Absenders oder von Seiten der ausländischen Bahnen protegirt wird.

Mit Rücksicht darauf hat die Versammlung beschlossen, in allen diesen

Fällen genau auf Grund der Internationalen Berner Convention zu verfahren und zwar:

wenn im Frachtbrief die Grenzstation „transito“ ohne jede andere Angabe oder „transito zur Weiterbeförderung“ angegeben ist, eine solche Sendung als im Lokalverkehr gehend zu betrachten und hierbei die erhöhten Nebengebühren zu berechnen.

Wenn im Frachtbrief die Bestimmungs-Station im Inneren Rußlands — sofern an diesem Orte sich ein Zollamt nicht befindet — und der Name des Empfängers angegeben ist, so werden solche Sendungen unabhängig von irgend sonstigen Bemerkungen oder Zuschriften im Frachtbrief, als im direkten Verkehr gehend betrachtet und insolgedessen Privat-Spediteure nicht zugelassen. — Hierbei hat die Versammlung für unbedingt erforderlich erachtet, die ausländischen Nachbar-Bahnen zu bitten, bei Ausstellung von internationalen Frachtbriefen keinerlei Abweichungen von der Berner Convention zuzulassen.

Punkt 1 und 2 hat die Versammlung angenommen, Punkt 3 und 4 abgelehnt.“

Von dem Herrn Minister erhielten wir Mitte Januar den Bescheid, daß unsere Vorstellungen weiterer Prüfung unterworfen würden, daß jedoch die gewünschte mündliche Erörterung der Angelegenheit in dem gegenwärtigen Zeitpunkte zu keinem Ergebniß führen könne.

Noch kurz vor Beginn der Konferenz reichten wir dem Reichseisenbahnamt das folgende Schreiben ein:

„Der Termin für die Conferenz zur Revision des Berner internationalen Uebereinkommens ist bereits für den 15. März festgesetzt, weshalb wir Veranlassung nehmen, auf die Nothwendigkeit der unbedingten Durchführung der deutscherseits gestellten Abänderungsanträge, wie sie unter Ihrer Leitung im Verein mit den Delegirten der interessirten Kreise am 5. April 1895 formulirt worden sind, hinzuweisen.

Insbefondere halten wir es für geboten, die beantragte Abänderung der Fassung des Artikel 10 unter allen Umständen beizubehalten, da jeder abweichenden Form die praktische Wirkung mangeln würde und deshalb muß auch jeder etwa auftauchende Compromißvorschlag zurückgewiesen werden.

Im Anschlusse an die von uns wiederholt und zuletzt unterm 27. Dezember 1895 bei Sr. Excellenz dem Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn Thielen gemachten Vorstellungen, glauben wir auf einen Umstand noch hinweisen zu sollen, dem schon wegen seiner symptomatischen Bedeutung vollste Beachtung gewidmet werden muß.

Bekanntlich wurde auf der am 1. bis 3. April 1895 in Dresden stattgehabten sechsten Konferenz der Vertreter der nordisch-überseeischen inter-

nationalen Verkehre via Neuen-Hafen, Reval, Riga und Libau und später am 9. und 10. Dezember 1895 in St. Petersburg die Ausdehnung des Paragraph 66 des russischen Eisenbahnstatuts (gleichbedeutend mit Paragraph 10 des J. U.) auch auf den Seeverkehr russischerseits beantragt und zum Commissionsbeschluß erhoben. Dieser Vorlage, welcher unverkennbar die Absicht zu Grunde lag, die wiederholten Hinweise auf die begünstigendere Behandlung des Seeverkehres gegenüber dem Landverkehre und die daraus sich ergebenden Folgerungen hinfällig zu machen, soll der russische Finanzminister die Genehmigung versagt haben, in Folge des entschiedenen Widerspruches der russischen Handelskreise (vertreten durch ihre Börsenkomitees) und der an diesen Verkehren beteiligten Rhedereien, insbesondere der holländischen, englischen und dänischen.

Erwägt man, daß die antragstellenden Bahnen für den Ausschluß der Privatvermittlung im Seeverkehre noch ganz andere Motive als für den im Landverkehre bezw. für die Verschärfung des Spediteurparagraphen durch tarifarische Maßnahmen geltend machten, so muß man zu dem Ergebniss gelangen, daß die russische Regierung, sobald sie auf der Beibehaltung des Paragraph 10 bestehen wollte, den alleinigen Zweck verfolgen kann, die Einfuhr über die Landgrenzen aus Rücksicht auf die Entwicklung der nationalen Industrie oder im Interesse der Hafenplätze resp. der an diese anschließenden russischen Bahnen zu beeinträchtigen.

Die Handelskammer zu Zwickau, als Vertreterin eines im Inneren gelegenen Industriebezirkes, hat in ihrer Eingabe vom 6. Dezember 1895 ausdrücklich betont, welchen Werth sie, selbst gegenüber tarifarischen Erleichterungen der Privatvermittlung im Exportverkehre nach Rußland beimißt.

Die Erfüllung der russischen Wünsche würde unseres Dafürhaltens eine Paralyfierung der Bestimmungen des deutsch-russischen Handelsvertrages bedeuten, wodurch der deutsche Exporthandel in den Erzeugnissen unserer einheimischen Industrie eine dem Staatsinteresse nicht entsprechende höchst bedenkliche Beeinträchtigung erfahren müßte."

Darauf erwiderte das Reichseisenbahnamt, daß von deutscher Seite nachdrücklich für die befürwortete Aenderung des Artikels 10 eingetreten werden würde.

Leider sind alle Bemühungen in dieser Richtung vergeblich gewesen, denn auf der Pariser Konferenz wurde die beantragte Aenderung des Artikels 10 gegenüber der Opposition der russischen Vertreter abgelehnt.

Es gilt nunmehr die Bestimmungen dieses Artikels für unseren Transitverkehr nach Rußland möglichst unschädlich zu machen. In diesem Sinne richteten wir am 10. April d. J. das folgende Gesuch an das Reichseisenbahnamt:

„Von der uns über sandten Abschrift des an die Verwaltung der Bismarckhütte bei Schwintochlowitz ertheilten Bescheides vom 12. März d. J. haben wir dankend Kenntniß genommen.

Nach den uns gewordenen Privatnachrichten ist inzwischen auf der in Paris stattgehabten Conferenz zur Revision des J. U. die beantragte Abänderung des Art. 10 abgelehnt worden. Die von uns gehegten und wiederholt dargelegten Befürchtungen, welche sich auf die unveränderte Beibehaltung des Art. 10 gründen, erfüllen uns nunmehr im vollsten Maaße, zumal die Schaffung direkter Bahntarife mit Rußland in nächster Zeit schon eine weitere Ausdehnung erfahren soll.

Wir sehen uns daher veranlaßt, wiederum zu betonen, daß der schädigenden Wirkung des Art. 10 im Verkehr nach Rußland nur vorgebeugt werden kann durch eine völlige Gleichstellung der Frachtziffern des direkten Tarifes mit denen der Umkartirungstarife an der Grenze.

Diese Gleichstellung darf sich nicht nur auf die Frachtziffern beschränken, sondern muß sich auch auf die Nebengebühren erstrecken, sodaß die Gesamtkosten im gebrochenen Verkehre sich nicht höher stellen, als die des direkten Verkehrs.

Die durch Art. 19 des Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen Deutschland und Rußland begründete Forderung direkter Frachttarife ist nur dann berechtigt, wenn ein wirkliches Bedürfniß hierfür vorliegt, in keinem Falle ist eine billigere Frachtziffer der direkten Tarife gegenüber den gebrochenen Tarifen bedingt.

Die in der Sitzung des Abgeordneten-Hauses vom 24. Februar und der des Herrenhauses vom 26. März von agrarischer Seite bezüglich der Tarifbildung erhobenen Bemängelungen legen die Gefahr nahe, daß eine differenzielle Tarifbehandlung, auch wenn sie sich nur auf die Nebengebühren erstreckt zu einem erneuten Ansturm gegen den bestehenden Handelsvertrag Anlaß geben könnten.

Abgesehen hiervon können wir nur nochmals darauf hinweisen, wie schädigend die Herstellung billigerer direkter Tarife im Verkehr mit Rußland sein müßte, da sie den Ausschluß der zollamtlichen Privatvermittlung bedingt, deren Erhaltung im Interesse des Handels und der Industrie als Nothwendigkeit von Ihnen anerkannt worden ist.

Was also auf Grund des Handelsvertrages durch Einführung der geplanten direkten Tarife geschaffen werden würde, wäre unseres Erachtens geeignet, gegen den Sinn desselben, — die Förderung des Handels und Verkehrs — zu verstoßen.

Die differenzielle Behandlung des Seeverkehrs gegenüber dem Land-

verkehre von russischer Seite lassen unsere Bedenken vollberechtigt erscheinen, wie wir dies auch am 2. März des Näheren ausgeführt haben."

Dieser Eingabe ließen wir unterm 5. Mai das nachstehende Schreiben folgen:

"Nach den seit Einreichung unserer Eingabe vom 10. April d. J. eingegangenen französischen Berichten ist feststehend, daß der deutscherseits gestellte Abänderungsantrag zu § 10 des Berner Uebereinkommens auf der Pariser Conferenz abgelehnt worden ist. Damit sind alle Besorgnisse wegen der Möglichkeit der privaten Zollabfertigung im Verkehr nach Rußland wieder rege geworden und dem deutschen Exporte drohen die Gefahren, welche von uns und den beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie wiederholt eingehend geschildert worden sind.

Angeichts der in den nächsten Tagen in Petersburg stattfindenden Separatconferenz zwischen den Vertretern der deutschen und russischen Bahnen sehen wir uns genöthigt, den Antrag zu stellen,

der Einführung der geplanten direkten Tarife nur dann zuzustimmen, wenn für alle Artikel zugleich Grenztransittarife geschaffen werden, welche bezüglich der Frachtziffern und insbesondere auch der beiderseitigen Nebengebühren die gleichen Antheile aufweisen, wie die Ziffern des direkten Verkehrs.

Von einer näheren Begründung unseres Antrages glauben wir in Rücksicht auf die früheren erschöpfenden Ausführungen Abstand nehmen zu können; dagegen können wir nicht umhin, nochmals auf die in unserer Eingabe vom 10. April d. J. betonten Gefahren hinzuweisen, welche das Breittreten der Tarifffrage für den deutschen Handelsvertrag zur Folge haben könnte, umsomehr als — wie aus der Tagesordnung für die in Petersburg beginnende Separatconferenz ersichtlich — die Marienburg = Mlawkaer Bahn auf Grund des Handelsvertrages Protest bezüglich der Tarifbildung erhoben hat. Ist dieser Protest objektiv begründet, dann könnte derselbe ohne Rücksicht auf ein etwaiges Nachgeben der M.-M. Bahn bei dem gegenseitigen Charakter der Verträge auch von anderer Seite leicht geltend gemacht werden."

27. Thorner Transit-Tarif.

Anfang Januar theilte uns die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg mit, daß auf Grund der besonderen Vorschrift 11 des Thorner Transittarifs im Jahre 1892: 52184 kg Soda und 5000 kg gefalzene Häute, im Jahre 1893 nur: 31138 kg Soda und im Jahre 1894 keine Sendungen nach Thorn transito befördert und von dort auf der Weichsel nach Rußland weiter verfrachtet worden sind.

Die Eisenbahn-Direktion fragte deshalb an, aus welchem Grunde von

dieser Tarifvergünstigung bisher ein so geringer Gebrauch gemacht worden sei und ob auf Beibehaltung derselben in den theilhaftigen Kreisen Werth gelegt werde. Die Handelskammer erwiderte darauf, daß sie allerdings Werth auf die Beibehaltung dieses Transittarifs lege. Die Abnahme des Soda-exports erkläre sich daraus, daß die deutschen Sodas wegen zu hoher Spezen und Frachtkosten mit den russischen nicht mehr konkurrieren könnten. Die für Rußland bestimmten gefalzten Häute würden jetzt per Bahn von Danzig nach Rußland versandt, während früher ein Theil dieser Waare versuchsweise nach Thorn transito mit der Eisenbahn gesandt und hier von der Uferbahn aus in die Kähne verladen wurde. Die hohen Unkosten, welche bei diesem Verfahren dem Versender entstanden (Ueberführungsgebühr zur Uferbahn, Spezen etc.) haben den Versender zur Aufgabe dieser Transportweise bestimmt. Nachdem auch im Laufe des verflossenen Jahres keine Sendungen unter Benutzung des vorgenannten Tarifs nach Rußland befördert worden waren, fragte die Eisenbahn-Direktion an, ob die Handelskammer auch jetzt noch Werth auf die Beibehaltung des Tarifs lege.

Wir beantworteten am 12. Dezember die Anfrage mit folgendem Schreiben:

„Auf das sehr geehrte Schreiben vom 6. v. Mts. Z.-Nr. E 2074h betreffend die Benutzung des Thorer Durchgangstarifs für den Wasserumschlagsverkehr in Thorn, erwidern wir ergebenst, daß wir auch heute auf das Fortbestehen der besonderen Vorschrift 11 im oben bezeichneten Tarif Werth legen; daß eine Benutzung dieses Tarifs auch während der diesjährigen Flußschiffahrt nicht stattgefunden hat, liegt eben daran, daß er nicht diejenigen Vortheile bietet, welche die deutschen Bahnen der Station Alexandrowo durch den Tarif zu Theil werden lassen.

Während für Thorn nur Ausnahmetarife für Eisen existiren, das auf den russischen Bahnen billige Tarife hat, fehlen für Thorn alle diejenigen Ausnahmetarife, welche Alexandrowo gewährt werden, wie z. B. für alle Güter, die im Alexandrower Transittarif in den Gruppen 1. 2. 3. 4. 6. 7. 8. 9. aufgeführt sind. Grade die Güter können mit Vortheil hier zum Wasserverkehr umgeschlagen werden, und sind wir überzeugt, daß sich bei Gewährung günstiger Transittfrachten für diese Güter ein lebhafter Umschlagsverkehr hier entfalten würde.

Ferner ist bekannt, daß vom Rheinlande her große Mengen Güter z. B. Soda und Farben per Wasser über Antwerpen nach Danzig gehen, um von dort zu Wasser nach Polen ausgeführt zu werden. Durch Gewährung günstiger Transittarife auf Thorn würden diese Güter den deutschen Bahnen bis Thorn zufallen, und hier im Wasserumschlagsverkehr nach Polen verfrachtet werden, woraus sich ein lebhafter Verkehr entwickeln würde. Die

bisher auf Thorn für Rußland abgeladenen Güter, wie Cellulose, Farben, Soda, genossen die Vortheile des Transittarifs nicht und scheiterten daher alle Versuche große Mengen Güter hier für den Wasserumschlagsverkehr heranzuziehen."

28. Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate.

Da unser im vorjährigen Bericht erwähntes Gesuch um Einstellung billigerer Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate als Ersatz für die Aufhebung der Staffeltarife bis jetzt keinen Erfolg gehabt hat, richteten wir unterm 13. April d. J. nochmals folgende Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

"Exzellenz! Unterm 20. October 1894 gestatteten wir uns in einer Eingabe des Näheren auszuführen, daß durch die Aufhebung der Staffeltarife vom 1. September 1891 für Getreide und Mühlenfabrikate, zum Schaden der Landwirthschaft und des Handels, sowie auch der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung, die Möglichkeit geschwunden sei, für die Versendung von landwirthschaftlichen Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach dem westlichen Consumtionsgebieten Deutschlands den Eisenbahnweg zu benutzen. Seitdem haben sich die Verhältnisse unseres Bezirks in dieser Richtung nicht gebessert. Unsere landwirthschaftliche Produktion bleibt nach wie vor seit Aufhebung der Staffeltarife von dem Wettbewerb an den westlichen Märkten gegenüber der ausländischen Konkurrenz ausgeschlossen, was den volkwirthschaftlichen Grundsätzen widerspricht.

Die Staffeltarife ermöglichten den bahuseitigen Versand landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse, ohne Rücksicht auf die Entfernung überall dahin, wo Bedarf daran war, wodurch im Westen Deutschlands dem Auslande mit Erfolg Konkurrenz gemacht werden konnte. Die Aufhebung des Identitätsnachweises, so wirkungsvoll sich dieselbe im Allgemeinen auch erwiesen hat, hat unserm Bezirk die erhofften Vortheile nicht gebracht; dieselben sind in der Hauptsache nur den Seeplätzen und den in der Nähe derselben gelegenen landwirthschaftlichen Betrieben zu Theil geworden. Andererseits fehlt der Beweis der Nachtheile, die den westlichen Provinzen aus den Staffeltarifen erwachsen sein sollen; das was dieselben an Brodfrucht und landwirthschaftlichen Bodenerzeugnissen zur Deckung ihres Bedarfs gebrauchen, produziren sie nicht, sondern sie sind auf den Import der Fehlmenge angewiesen; heute wird ihnen die Letztere über Holland aus dem Auslande zugeführt, während die einen Ueberschuß an Brodfrucht und landwirthschaftlichen Bodenerzeugnissen produzierenden östlichen Landestheile des Reichs, soweit dieselben nicht in der Nähe der Seeplätze liegen, von dem Wettbewerb ausgeschlossen sind. Die durch die Aufhebung der Staffeltarife geschaffene schwierige Lage in unserem

Bezirk führt öfters sogar zu einer wahren Kalamität, indem es schwer fällt, das Angebot an landwirthschaftlichen Produkten zu annehmbaren Preisen aufzunehmen. So bildet z. B. die Gerste ein landwirthschaftliches Produkt, das zur Zeit der Staffeltarife von hier aus einen lohnenden Absatz nach Sachsen und Thüringen hatte, seit Aufhebung der Staffeltarife aber von diesen Absatzgebieten durch wohlfeileren Import aus Böhmen vollständig verdrängt ist.

Wir bitten daher Ew. Excellenz unter ehrerbietiger Bezugnahme auf unsere Eingabe vom 20. October 1894 hochgeneigtest die Ergreifung von Maßnahmen in Erwägung ziehen zu wollen, durch die die Einstellung eines billigeren Tarifs an Stelle der aufgehobenen Staffeltarife zum Zweck der bahnsseitigen Verfrachtung landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse aus dem Osten nach dem Westen ermöglicht wird."

29. Ermäßigung der Postanweisungsgebühr.

Im Anschluß an eine Eingabe der Handelskammer zu Leer richteten wir folgendes Gesuch an den Staatssekretär des Reichs-Postamts Herrn v. Stephan:

"Die Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg zu Leer ist bei Ew. Excellenz um Ermäßigung der Postanweisungsgebühr auf 10 Pf. bei Beträgen bis 5 Mk. vorstellig geworden. Wir schließen uns diesem Antrage an, da wir der Ueberzeugung sind, daß bei der jetzigen Gebühr von 20 Pf. eine große Zahl kleinerer Beträge nicht durch Postanweisung, sondern durch Briefmarken ausgeglichen wird.

Bei Ermäßigung der Postanweisungsgebühr auf 10 Pf. bei Beträgen bis 5 Mk. würde der Versandt in Briefmarken aufhören und der sichere Versandt durch Postanweisung gewählt werden.

Einen Ausfall an Portoeinnahmen würde die Postverwaltung nicht zu verzeichnen haben, wohl aber würde ihr die Bestellgebühr für die Postanweisungen zu Gute kommen."

Einen Erfolg hat unser Gesuch nicht gehabt.

30. Schalterdienst.

Das Kaiserliche Postamt hier hatte im September die Anfrage an die Handelskammer gerichtet, ob dieselbe damit einverstanden wäre, daß der Ausgabeschalter während des Winterhalbjahrs erst um 8 anstatt wie bisher um 7 1/2 Uhr früh geöffnet werde.

Die Handelskammer erklärte sich dagegen, indem sie ausführte, daß es im Interesse vieler hiesigen Gewerbetreibenden liege, die mit den Nachtzügen eingegangenen Korrespondenzen vor 8 Uhr in ihren Besitz zu bekommen, um

bis zum Abgange der Mittagszüge nach Insterburg und Alexandrowo rechtzeitig ihre Dispositionen treffen zu können.

Bei der entfernten Lage des Hauptbahnhofes von der Stadt würde das bei späterer Ausgabe der in Rede stehenden Briefe nicht möglich sein.

31. Strombereisung.

Der durch Erlaß vom 28. Februar 1892 eingesetzte Ausschuß zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den der Ueberschwemmungsgefahr besonders ausgesetzten Flußgebieten bereiste vom 28. August bis 1. September die Weichsel und die Nogat. Die Handelskammer wurde aufgefordert, ein Mitglied zu ernennen, welches an der Bereisung auf der Strecke Thorn-Bromberg Theil nehmen sollte.

32. Mittellandkanal.

Unter dem 16. Mai forderte der Herr Oberpräsident v. Goltz die Handelskammer auf, sich gutachtlich darüber zu äußern, welche Wirkungen von dem projektirten Mittellandkanal auf die wirthschaftlichen Verhältnisse unserer Provinz zu erwarten seien.

Am 2. Juni sandte darauf die Handelskammer folgendes Gutachten ein:
„Auf die hohe Verfügung vom 16. v. Mts. J.-Nr. 4333, betreffend den Rhein-Weßer-Elbe-Kanal, beehren wir uns Folgendes ehrerbietigst zu erwidern.

Die Wirkungen dieses Kanals, dessen große Bedeutung wir anerkennen, auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Provinz Westpreußen, im Besonderen diejenigen unseres Bezirks, werden sich unserem Dasein nach in einer günstigeren und vortheilhaften Gestaltung des Güterverkehrs mit dem Westen äußern; mit dem Kanal soll eine wichtige Verkehrsader, quer durch die industriereichsten, bevölkertsten Theile Deutschlands gehend, geschaffen werden, welche die Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens nur vortheilhaft beeinflussen kann.

Eine Bedrohung der Existenz hiesiger Produktionszweige durch eine etwaige Verstärkung der Konkurrenz der in den westlichen Provinzen stattfindenden Produktion steht wohl nicht zu befürchten, da wir keine Industrien haben, mit Ausnahme der Holzschnidmühlen-Industrie, welche einen Absatz ihrer Produkte nach dem Westen zu verzeichnen haben, und mithin von der westlichen Konkurrenz nicht bedroht werden können. Dagegen werden die Produkte des Ostens, wie landwirthschaftliche Bodenerzeugnisse, deren Verfrachtung auf dem Eisenbahnwege der größeren Frachtkosten wegen nach dem Westen nicht rentirt, ferner Holz, Spiritus, Zucker, dorthin ein weiteres Absatzgebiet gewinnen, wenn deren Verfrachtung auf dem billigeren Wasserwege zu ermöglichen ist. Die Aufgabe der Staffeltarife hat dem bahnseitigen

Verandt landwirthschaftlicher Bodenerzeugnisse nach dem Westen, nach den industriereichen Gegenden, die Mangel an Brodfrucht haben, während hier Ueberfluß daran herrscht, inhibirt; in der Herstellung zweckmäßiger Wasserstraßen wird mithin ein geeignetes Mittel zur Wiedergewinnung eines verloren gegangenen Absatzgebiets für die Landwirthschaft und den Handel zu erblicken sein. Andererseits wäre durch die Herstellung eines Rhein-Wefer-Elbe-Kanals, der Kohle und dem Eisen Westfalens der Weg nach dem Osten gebahnt. Unser Verkehr mit Rheinland und Westfalen entbehrt z. B. einer direkten billigen Wasserverbindung, und ist deshalb genöthigt überall da, wo die zu befördernden Güter die hohe Bahnfracht nicht zu tragen vermögen, den Seeweg über Rotterdam und Danzig zu wählen; durch die lange Zeitdauer, welche die Zurücklegung dieses Weges erfordert, durch die mit demselben verbundenen nothwendigen Umladungen der Güter, werden die Kosten der Transporte wesentlich vertheuert, und erscheint deshalb dieser zu Gebote stehende Wasserweg nicht geeignet, den Verkehr, namentlich in Massengütern, mit Rheinland und Westfalen zu fördern. Eine ziffermäßige Darstellung der wirthschaftlichen Bedeutung des in Rede stehenden Kanals für die heimathliche Provinz vermögen wir an dieser Stelle leider nicht zu geben.

Wenn aber die Erwartungen, die wir für die günstige Gestaltung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse an den Ausbau eines Rhein-Wefer-Elbe-Kanals knüpfen, sich erfüllen sollen, und wenn auch der entfernte Osten der Monarchie in den vollen Genuß der Vortheile des geplanten Kanals gesetzt werden soll, dann wird es nothwendig sein, an die Verbesserung der vorhandenen Wasserverbindung der Weichsel vermittelst der Neze mit der Oder zu denken, die zur Zeit als unzulänglich bezeichnet werden muß. Die Neze ist zwar regulirt und schiffbar, aber der enge Lauf derselben und die herrschenden Strömungsverhältnisse hemmen die Schifffahrt in der Ausübung ihres Gewerbes auf derselben, worunter der Handel zu leiden hat. Eine Verbreiterung der Fahrstraße und die Anbringung zweckmäßiger Stauvorrichtungen könnte in dieser Richtung eine wünschenswerthe Abhülfe schaffen. Im Weiteren erscheint eine Erweiterung der Schleusen und des Kanals bei Bromberg nothwendig, die von Magdeburg kommenden Dampfer können nur bis zu den Schleusen fahren, und müssen dort umladen, weil sie ihrer Größe wegen die Schleusen nicht passiren können. Diese Uebelstände erschweren sehr den Wasserverkehr mit Berlin, Stettin und Magdeburg. Das sind große Erschwernisse, die die Schifffahrt hemmen und den Verkehr, den Handel schwer belasten, und zu dem Genuß der Vortheile einer Wasserverbindung nicht gelangen lassen; auch unser Platz wird von demselben schwer betroffen. Eine Beseitigung dieser Hemmnisse, in Verbindung mit einem Rhein-Wefer-Elbe-Kanal kann zur Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse nur beitragen.“

33. Holzstofffabriken.

Auf eine erneute Anregung von Seiten des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder betreffend Anlegung von Holzstofffabriken bemühte sich die Kammer von Neuem, Interesse dafür in hiesigen Geschäftskreisen zu erwecken. Der wirtschaftliche Erfolg der bestehenden deutschen Holzstofffabriken ist in der letzten Zeit ein derartig guter gewesen, daß es höchst wünschenswerth wäre, wenn auch der reiche Holzbestand unseres Kreises in nutzbringenderer Weise als bisher verwerthet werden könnte. Der Hauptpunkt ist jedoch immer das Vorhandensein geeigneter Wasserkräfte. Nach eingehenden Erkundigungen haben wir nun in Erfahrung gebracht, daß das sogenannte grüne Fließ in der königlichen Oberförsterei Bodel während des ganzen Jahres eine genügende Menge Wasser führt; daselbst lassen sich auch mit geringen Kosten Thalsperren zur Stauung des Wassers herrichten. Wir haben dies sofort zur allgemeinen Kenntniss gebracht und hoffen um so mehr auf einen baldigen Erfolg, als von Seiten der Regierung versichert wurde, daß geeignetes Material in den Staatsforsten jeder Zeit und in jeder gewünschten Menge vorhanden sei.

34. Zolltarifamt.

Wiederholt schon sind deutsche Handelskammern vorstellig geworden, um die Gründung eines Reichs-Zolltarifamts durchzusetzen, bis jetzt jedoch leider vergebens. So ging im letzten Jahre die Handelskammer zu Frankfurt a. M. wieder in dieser Richtung vor. Auch die hiesige Handelskammer richtete das nachstehende Gesuch an den Herrn Reichskanzler:

„Von verschiedenen Handelskammern und kaufmännischen Korporationen ist bereits früher und wiederum neuerdings um die Einrichtung eines Reichs-Zolltarifamts gebeten worden, dem es obliegen soll, die Vorarbeiten für allgemeine Vorschriften des Bundesraths oder für die Gesetzgebung anzufertigen und den Zolltarif und das vom Bundesrath erlassene amtliche Waarenverzeichnis zu interpretiren. Auch wir halten die Einrichtung eines solchen Reichsamts mit den angegebenen Befugnissen für dringend wünschenswerth und bitten

Ev. Durchlaucht wollen diese Angelegenheit in geneigte wohlwollende Berücksichtigung ziehen.

Nach § 12 des Vereinszollgesetzes dient zur richtigen Anwendung des Zolltarifs das vom Bundesrath herausgegebene amtliche Waarenverzeichnis; in Zollstreitigkeiten sind die obersten Landesfinanzbehörden (die Finanzminister in den Einzelstaaten), abgesehen vom Bundesrathe, die höchste Instanz, während sich die Thätigkeit des Reichs im Wesentlichen darauf beschränkt, durch Reichsbeamte (Stationskontroleure und Reichsbevollmächtigte), welche

den Zoll- und Steuerhauptämtern bezw. den Direktivbehörden beigeordnet sind, die Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens zu überwachen und thunlichste Gleichmäßigkeit in der Abfertigung herbeizuführen.

Bei den vielen Direktivbehörden und Zentralstellen bei der Zollverwaltung liegt es nahe, daß bei Auslegung des Zolltarifs und bei Anwendung des amtlichen Waarenverzeichnisses die verschiedenartigsten Entscheidungen vorkommen, was für die Interessenten eine Quelle fortgesetzter Rechtsunsicherheit und Veranlassung zu empfindlichen Verlusten bildet. Die Einrichtung eines Reichstarifamts für Zollwesen, im Rahmen des verfassungsmäßigen Zustandes der Zollverwaltung, würde auch nicht gegen die Bestimmungen des bestehenden Gesetzes verstoßen, da dasselbe entweder als Einrichtung nach Art. 7 der Reichsverfassung oder als Antheilsorgan des Ausschusses nach Art. 8 anzusehen sein würde, mithin eine Verfassungsänderung nicht in Frage käme. Die Einfuhrzölle sind Reichssteuern und sollten nach einheitlichen Bestimmungen zur Erhebung gelangen; deshalb dürfte es sich auch empfehlen, eine oberste Behörde zu schaffen, welche allgemeine gültige Rechtsätze über die Tarifanwendung feststellt. Die hohen Staatsregierungen sind stets bestrebt, die Entwicklung des Verkehrswezens überall zu fördern und so glauben wir auch annehmen zu dürfen, daß sämtliche deutschen Bundesstaaten zu Gunsten des zu schaffenden Reichstarifamts auf die Prerogative verzichten werden, in Zollstreitfragen die höchste Instanz zu bilden.

Sonach dürften der Bildung des Reichstarifamtes, das wir uns aus Verwaltungs- und Finanzbeamten, unabhängigen Kaufleuten und Technikern gebildet denken, keine Schwierigkeiten im Wege stehen und hoffen wir, daß

Ew. Durchlaucht unserer Eingangs ausgesprochenen Bitte geneigtes Wohlwollen schenken wird."

35. Zollabfertigung von Holz an der Weichsel.

Im November ging uns vom Königlichen Zollamt hier ein Entwurf zu Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Waarenverkehrs auf der Weichsel zwischen der Landesgrenze Schillno und Thorn zu. Dabei wurde die Kammer aufgefordert mitzutheilen, ob und welche Abänderungen im Interesse des Handelsverkehrs erwünscht wären. Die Bestimmungen sollen an Stelle des veralteten „Reglements über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs und für den Packhof beim Haupt-Zoll-Amt zu Thorn vom 22. April 1830“ treten. Die Kammer theilte darauf ihre Wünsche dem Königlichen Zoll-Amt in nachstehenden Ausführungen mit:

„Für die vermittelt des sehr geehrten Schreibens vom 12. v. Mts. J.-Nr. 1453c gütige Uebersendung eines Entwurfs zu Bestimmungen über

die zollamtliche Behandlung des Waarenverkehrs auf der Weichsel zwischen der Landesgrenze Schillno und Thorn, danken wir verbindlichst. Von dem Inhalt desselben haben wir gebührend Kenntniß genommen und erklären uns im Allgemeinen mit den darin enthaltenen Bestimmungen einverstanden; nur einzelne derselben, soweit die Flößerei durch sie betroffen wird, haben unsere Bedenken erregt, und gestatten wir uns diese in Nachfolgendem zum Ausdruck zu bringen und einer geneigten Berücksichtigung zu empfehlen.

§ 10 bestimmt, daß die Zollrevisionsstelle auf und an der Weichsel sich in Thorn zu erstrecken habe von der Eisenbahnbrücke stromabwärts bis zur Höhe der Defensionskaserne an dem rechten und der nordöstliche Ecke der Ruine des Schlosses Dybow an dem linken Ufer der Weichsel.

Im Hinblick auf die starken Zufuhren an Traften, welche während der Flößereiperiode zeitweise eintreten, fürchten wir, daß der als Revisionsstelle in Aussicht genommene Raum zu eng begrenzt ist, und empfehlen daher eine Erweiterung der Revisionsstelle, namentlich nach Osten zu, bis zu der Dampfschneidemühle der Firma Runke & Rittler.

§ 12 Abs. I bestimmt, daß Holztraften in der Nähe des linken Ufers der Weichsel derart anlegen müssen, daß die zuerst durch die Eisenbahnbrücke gefloßten nahe bei der oben genannten Grenzlinie (Defensions-Kaserne — Schloßruine Dybow) festmachen und alle weiter folgenden einen dieser Grenze möglichst nahe gelegenen Standort wählen.

Hierzu beantragen wir ergebenst im Interesse des Flößereibetriebes, die Bestimmungen dahin abzuändern, daß es den ankommenden Traften überlassen bleiben möge, innerhalb der Revisionsstelle ohne Beeinträchtigung der Fahrstraße da anzulegen, wo sie geeigneten Platz finden, und nicht einen Zwang dahin auszuüben, daß die herunterkommenden Traften gehalten sein sollen, der Reihe nach von Dybow aufwärts den Anlegeplatz zu nehmen.

Im Weiteren bestimmt § 12 Abs. III, daß Traften, welche oberhalb der Revisionsstelle angelegt haben, später unverzüglich etwaige frei gewordene Anlegeplätze einzunehmen haben. Hierzu gestatten wir uns ergebenst zu bemerken, daß es bedenklich erscheint, es einfach in das Belieben des Beamten der Revisionsstelle zu setzen, das Abschwimmen der oberhalb der Revisionsstelle angelegten Traften anordnen zu können, wenn unterhalb Anlegeplätze frei geworden sind. Das Losmachen der Traften, nachdem sie einmal angelegt haben, und das Weiterschwimmen derselben für eine kurze Strecke, ist oft mit großen Schwierigkeiten und auch erheblichen Kosten verknüpft; der plötzliche Eintritt ungünstiger Wetter- und Wasserverhältnisse lassen häufig das Losmachen und Weiterschwimmen der Traften von eingenommenen Anlegeplätzen bedenklich, ja unmöglich erscheinen. Wir empfehlen daher, die Bestimmung des Entwurfs dahin abzuändern, daß das Abschwimmen der

Trafen von den außerhalb der Revisionsstelle eingenommenen Anlegeplätzen und die Einnahme unterhalb frei gewordener Anlegeplätze einzutreten hat, wenn es im Interesse des Verkehrs geboten erscheint, vorausgesetzt, daß Wind- und Wasserverhältnisse dem nicht entgegenstehen.

§ 15 bestimmt, daß Trafen nach geschelter Abfertigung die Zollrevisionsstelle alsbald zu verlassen haben.

Wir müssen anerkennen, daß es im Interesse des Verkehrs auf der Weichsel, damit derselbe und namentlich die Schifffahrt in der Ausübung ihres Gewerbes nicht gestört und gehemmt werde, geboten erscheint, den Strom möglichst frei zu halten und daß zu diesem Zweck das lange Liegenbleiben der Trafen auf demselben innerhalb der Zollrevisionsstelle nach Möglichkeit zu beschränken ist. So lange jedoch hier in nächster Nähe der Stadt Thorn auf der Weichsel keinerlei Sicherheitsanstalten zur Aufnahme und zur Vergung von Trafen vorhanden sind, erscheint es andrerseits im Interesse der Aufrechthaltung des hiesigen Holzhandels sowohl als auch der Flößerei erwünscht, ja sogar nothwendig, daß die in § 15 des Entwurfs enthaltenen Bestimmungen, wonach Trafen nach geschelter Abfertigung die Zollrevisionsstelle alsbald zu verlassen haben, nicht in der ganzen Strenge zur Ausführung gelangen, zumal unterhalb der Ruine Dybow innerhalb des Dienstbezirks ausreichende sichere Anlegeplätze für Trafen nicht vorhanden sind; es möge deshalb das Liegenbleiben der Trafen auch nach geschelter Abfertigung auf der Revisionsstelle so lange gestattet bleiben, als Platz vorhanden ist und der Verkehr auf der Fahrstraße dadurch nicht beeinträchtigt wird. Aus diesem Zugeständniß soll aber für die Eigenthümer der Trafen keinerlei Recht hergeleitet werden, sondern dasselbe ihnen nur als eine Art Provisorium so lange gewährt werden, bis die in Aussicht genommenen Sicherheitsanlagen zur Aufnahme von Trafen hier zur Ausführung gelangt sind.

§ 16 bestimmt, daß der Dienstbezirk der Zollrevisionsstelle an der Weichsel im Osten bis zu dem bei Treposch belegenen Wohngebäude von Runke & Rittler und im Westen bis zu dem am Wasserübungsplatz des Pionierbataillons errichteten Materialschuppen des genannten Truppentheils reiche.

Hierzu gestatten wir uns ergebenst zu beantragen, den Dienstbezirk im Osten bis nach Blotterie geneigtest erweitern zu wollen."

36. Zollamtliche Abfertigung von Kleien.

Bezüglich der Einfuhr von Kleien war schon im vorjährigen Berichte erwähnt, daß unter dem 2. Februar 1895 der Herr Finanzminister uns mittheilte, der Gegenstand unterliege der eingehenden Erörterungen; nach Erledigung derselben werde man eventuell das Erforderliche wegen Herbeiführung

eines diesbezüglichen Bundesrathsbeschlusses mit thunlichster Beschleunigung in die Wege leiten. Da nach Ablauf eines halben Jahres die zollamtliche Abfertigung immer noch dieselbe war und wir auch im übrigen in dieser Angelegenheit ohne Nachricht waren, so wiederholten wir unterm 28. August unsere Bitte um Abänderung der fraglichen Bestimmungen. Wir erhielten darauf von dem Finanzministerium den Bescheid, daß die Frage, betreffend die Zollabfertigung der Kleie, zur Zeit der Erörterung im Bundesrathe unterliege und voraussichtlich bald darüber Entscheidung getroffen werde würde.

Nach dem Centralblatt für das Deutsche Reich hat der Bundesrath jetzt nachstehende Abänderungen getroffen, wodurch eine wünschenswerthe Erleichterung geschaffen wird:

„Das vorgeschriebene Typenverfahren kommt bei der Eingangsabfertigung von Kleie in Fortfall. An dessen Stelle treten folgende Bestimmungen:

Die Zollbehörden entscheiden bei der Abfertigung von Kleie nach freiem Ermessen darüber, ob eine als „Kleie“ deklarirte Waare zollamtlich als solche zu behandeln oder nach Nr. 25 q 2 des Tarifs zu verzollen sei. In denjenigen Fällen, in welchen die Abfertigungsbeamten Zweifel über die Beschaffenheit der Waare haben oder die Betheiligten sich der Denaturirung der Waare widersetzen, hat die Untersuchung der letzteren durch einen vereideten Chemiker auf ihren Aschengehalt mit der Maßgabe stattzufinden, daß die Waare ohne vorgängige Denaturirung zollfrei abzulassen ist, wenn ihr Aschengehalt mindestens 3,749 Prozent der lufttrocknen Substanz und bezw. 4,264 Prozent in der Trockensubstanz beträgt. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn die Betheiligten die Aschengehaltsermittlung verlangen und für den Fall, daß das Ergebnis zu ihren Ungunsten ausfällt, die Kosten der Untersuchung übernehmen.“

37. Verkehr mit Rußland.

Am 23. Februar theilte der Herr Regierungs-Präsident der hiesigen Polizeiverwaltung mit, daß durch Anordnung des Landwirthschaftsministers die unterm 15. Februar 1890 widerruflich ertheilte Genehmigung zur Einfuhr von lebenden russischen Schweinen nach dem Schlachthause zu Thorn zurückgezogen sei. Ein triftiger veterinärpolizeilicher Grund zu diesem Verbot lag unseres Erachtens nicht vor. Im Laufe eines Jahres waren bei einem Import von ca. 10000 Schweinen 8 Fälle von Rothlauf vorgekommen, was um so ungefährlicher ist, als die Rothlaufseuche von lebenden Schweinen gegenseitig nicht übertragbar ist. Die veterinärpolizeilichen Einrichtungen im hiesigen Schlachthaus sind durchaus gute und haben zu Klagen nie den geringsten Anlaß gegeben. Die Vorsichtsmaßregeln gehen hier sogar soweit,

Einfuhr-
verbot für
russische
Schweine.

daß der Transport zum hiesigen Schlachthaus von sämtlichen Kommunalwegen abgeschlossen ist.

Das Wahrscheinlichste ist, daß, wie bei so vielen Vieheinfuhrverböten agrarische Wünsche unter der Decke mitgespielt haben. Dabei läßt sich aber nicht einmal sagen, daß infolge der Einfuhr russischer Schweine ein nachtheiliger Preisdruck eingetreten wäre, denn der Preis am Ort ist derselbe wie in den Nachbarstädten. Da größere Bestände an Schlachtschweinen im Kreise nicht vorhanden sind, so sind die Schlächter auf russische Schweine angewiesen. Das Ausbleiben derselben muß hier eine Preissteigerung hervorrufen, die nicht zum wenigsten die ärmeren Klassen trifft.

Unser Verkehr hat schon schwer genug an den fortwährend bestehenden Grenzwierigkeiten zu leiden; solche Einfuhrverbote sind aber geeignet das Daniederliegen von Handel und Gewerbe zu einem dauernden Zustand für Thorn zu machen.

Der hiesige Magistrat, der für den Import der russischen Schweine mit erheblichen Kosten bedeutende Vergrößerungsbauten an dem Schlachthause vorgenommen hatte, ersuchte den Herrn Regierungspräsidenten, die schleunige Aufhebung des Verbots zu erwirken. Dasselbe versuchte die Handelskammer durch die nachstehende Eingabe:

„Im Amtsblatt der Königl. Regierung zu Marienwerder No. 9 vom 27. Februar 1895 haben Ew. Hochwohlgeboren folgende vom 23. Februar d. J. datirte Verfügung erlassen:

„Auf Anordnung des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten wird hierdurch die unter dem 15. December 1890 widerruflich ertheilte Genehmigung zur Einfuhr von lebenden russischen Schweinen nach dem Schlachthause in Thorn zurückgezogen. Diese Anordnung tritt mit dem Beginn des 10. Tages vom Tage der Ausgabe dieser Nummer des Amtsblatts an gerechnet in Kraft.“

Die Ausgabe ist in Marienwerder am 28. Februar erfolgt, und da die Einfuhr von Schweinen nur in 2 Tagen in der Woche, Dienstag und Freitag, gestattet war, so trat das Verbot bereits Freitag den 8. März in Kraft. Die Genehmigung zur Einführung von lebenden russischen Schweinen in das hiesige städtische Schlachthaus ist im Jahre 1890 ertheilt worden, weil damals nachgewiesen wurde, daß der Bedarf an Schweinefleisch für Thorn und Umgegend nicht aus den Schweinebeständen im Kreise Thorn gedeckt werden konnte. Hierin hat sich seitdem nichts geändert, es steht fest, daß zur Ernährung unserer Bevölkerung einschl. Garnison auch jetzt nicht in unserm Kreise Schweine in genügender Menge vorhanden sind.

Alljährlich sind etwa 10000 Schweine aus Polen hierher eingeführt worden, seuchenkrankte Thiere haben sich unter denselben nie befunden. Es

liegt auf der Hand, daß das Ausbleiben einer so großen Anzahl Schweine eine Preissteigerung des Schweinefleisches, des beliebtesten Nahrungsmittels unserer ärmeren Bevölkerung, zur Folge haben muß. Der Handel mit polnischen Schweinen bezw. mit dem Fleisch derselben hat hier und in der Umgegend einer beträchtlichen Anzahl von Personen lohnenden Verdienst gewährt und vollzog sich das Geschäft so, daß die hiesigen Händler in Rußland Agenten unterhielten, denen sie zum Ankauf der Schweine Vorschüsse gaben. Diese wurden in russischem Gelde gezahlt, das bei hiesigen Bankiers eingewechselt wurde.

Bei der Kürze der Zeit zwischen dem Bekanntwerden des Einfuhrverbots und dem Inkrafttreten, haben die Händler nicht sämtliche Vorschüsse zurückziehen können, sie werden bei den unsicheren und schwierigen Rechtsverhältnissen in Rußland der Restvorschüsse verlustig gehen, wenn nicht das Einfuhrverbot schnelligst aufgehoben wird und sie für ihr Geld wieder Waare in Empfang nehmen können.

Die hiesigen Abnehmer des polnischen Schweinefleisches sind durch Lieferungsverträge mit Truppentheilen, militärischen und sonstigen öffentlichen Anstalten gebunden, sie haben die Lieferung des Schweinefleisches übernommen unter der Voraussetzung der Zufuhren aus Polen. Das Ausbleiben derselben muß für sie Verlegenheiten und Verluste zur Folge haben.

So übt das Einfuhrverbot einen nachtheiligen Einfluß auf viele wirtschaftliche Verhältnisse unseres Orts aus und wohlberechtigt dürfte deshalb unsere gehorsamste Bitte sein

Ev. Hochwohlgeboren wollen gütigst bei dem Herrn Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten dahin vorstellig werden, daß das Einfuhrverbot für polnische lebende Schweine baldigst wieder aufgehoben werde."

Der Herr Regierungspräsident theilte darauf der Handelskammer mit, daß er sich nicht in der Lage befinde, den Antrag auf Wiedergestattung der Einfuhr russischer Schweine in das Schlachthaus zu Thorn zu befürworten.

Unterm 22. August übersandte uns der Herr Minister für Handel und Gewerbe die Uebersetzung eines Erlasses des Kaiserlich-Russischen Zolldepartements vom 1. Juli, betreffend die Rückeinfuhr von Säcken, in denen landwirthschaftliche Erzeugnisse zur Ausfuhr gelangt waren.

In diesem Erlaß wird bestimmt, daß auch diese Säcke zollfrei wieder eingeführt werden können und überhaupt derselben zollamtlichen Behandlung unterliegen, wie die Getreidesäcke. Diese Bestimmung umfaßt auch diejenigen Säcke, in denen Kartoffeln ausgeführt werden.

Die Schutzmaßregeln, welche im Jahre 1892 gegen die Einschleppung der Cholera getroffen wurden, sind aufgehoben bis auf die Bestimmungen

Zollfreiheit
nach Ausfuhr
zurück-
gehender
Säcke.

Ein-
schleppung
der Cholera.

der landespolizeilichen Anordnung vom 25. August 1893, nach welchem gebrauchte Kleider, gebrauchte Leib- und Bettwäsche aus Rußland bei ihrer Einführung in das preußische Staatsgebiet einer sanitätspolizeilichen Besichtigung und, insofern sich bei derselben der Verdacht einer Infektion mit Cholerakeimen ergibt, der ordnungsmäßigen Desinfektion auf Kosten der Besitzer zu unterwerfen sind. Da nach Meinung der Kammer eine Gefahr der Einschleppung der Seuche nicht mehr bestand, von Seiten der Reisenden aber gegen diese Bestimmungen wegen der damit verbundenen Kosten und Weitläufigkeiten wiederholt Klage geführt wurde, so richteten wir unterm 25. Juli das Ersuchen um Aufhebung derselben an den Herrn Regierungspräsidenten.

Darauf erhielten wir den Bescheid, daß die Bestimmung als ministerielle Anordnung von dem Herrn Regierungs-Präsidenten nicht aufgehoben werden könne. Ferner sei auch die Gefahr einer Einschleppung keineswegs beseitigt, da die Cholera noch in Wolhynien und Podolien, wenn auch in geringerem Umfange wie in den Vorjahren, herrsche.

Errichtung
eines Vize-
konsulats zu
Thorn.

Am 28. Dezember theilte uns der Herr Landrath hier mit, daß die russische Regierung beabsichtige, das ehemals hier bestandene Vizekonsulat wieder einzurichten. Die Städte Graudenz, Culm, Strassburg, sowie die Kreise gleichen Namens sollen neben Thorn zum Amtsbezirk des Konsulats zugewiesen werden. Die Kammer erwiderte hierauf, daß sie diese Wiedererrichtung mit Freuden begrüßen würde. Das früher hier bestandene Vizekonsulat hat den am Verkehr mit Rußland betheiligten Kreisen große Erleichterungen geschaffen, insbesondere dadurch, daß dasselbe in wichtigen Verkehrsangelegenheiten seinen Rath erteilte und eine Versendung der Pässe nach Danzig behufs deren Visirung ersparte, wodurch Kosten und Zeitverlust vermieden wurden.

Vorschriften
für
Handlungs-
reisende.

Unter dem 27. Dezember 1894 über sandte uns der Herr Minister für Handel und Gewerbe die folgende Uebersetzung der Bestimmungen für ausländische Handlungsreisende, die nach Rußland kommen:

„Ausländische Handlungsreisende (Commis-voyageurs) sind beim Betreten des Gebietes des russischen Reiches verpflichtet, in einem Grenzzollamte einen Commissschein 1. Klasse zu lösen und für einen solchen Schein die vorgeschriebene Steuer zu bezahlen. Dieser Schein, der vom Tage seiner Ausfertigung bis zum 1./13. Januar des nächsten Jahres Gültigkeit hat, wird an den Nationalpaß des Commis-voyageur angenäht und muß zusammen mit einer Legitimationskarte vor dem Beginn der kommerziellen Operationen des Commis-voyageur behufs eines zu machenden Vermerks

bei einem der Cameralhöfe oder einem der Steuerinspektoren jenes Ortes vorgewiesen werden, welchen der Commis-voyageur zunächst besucht. *)

Die der Verzollung unterliegenden Gegenstände, welche von den Commis-voyageurs als Waarenproben eingeführt werden, werden zollfrei herein- und herausgelassen unter der Bedingung, daß diese Gegenstände, falls sie nicht verkauft werden sollten, innerhalb einer sechsmonatlichen Frist, gerechnet vom Tage ihrer Einfuhr, wieder ausgeführt werden.

Die zur Reise nach Rußland ausgefertigten Pässe ausländischer Juden, welche als Handlungsreisende protokollarisch verzeichneter und überhaupt in Gemäßheit der Landesgesetze registrirter Handelsfirmen fungiren, werden seitens der Kaiserlich Russischen Konsulate visirt, nachdem die Commis eine bezügliche Bescheinigung ihrer Firmen eingereicht haben; hierbei wird auf dem Passe vermerkt, daß der Inhaber desselben Commis-voyageur ist, ferner die Nummer seiner Legitimationskarte und der Ort, wo dieselbe ausgefertigt worden ist.

Ein ausländischer Jude darf während der Frist, auf welche der Paß visirt worden ist und bei einem fristlosen Passe im Laufe von sechs Monaten unter Beobachtung der für Ausländer zur Reise nach Rußland bestehenden allgemeinen Vorschriften die Grenze mehrfach passiren."

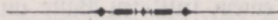
Unter dem 21. März 1895 theilte der Herr Minister als Ergänzung zu den oben angeführten Bestimmungen noch mit, daß dieselben nur als Spezialbestimmungen für Handlungsreisende angesehen werden. Für Kaufleute, die nicht in diese Kategorie fallen, werde ihnen keine Gültigkeit beigemessen. Die für Commis-voyageurs getroffenen Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung der Waarenmuster und über die Fristen für deren zollfreie Wiederausfuhr finden zwar auch analog auf Geschäftsinhaber Anwendung, dagegen sind diese zur Lösung eines Kommis-scheins erster Klasse nicht verpflichtet.

In einem Erlaß an die Handelskammer in Breslau, von dem uns der Herr Minister eine Abschrift zukommen ließ, wurde zur Kenntniß gebracht, daß nach Auffassung des Kaiserlich Russischen Departements für Handel und Manufaktur selbstständige ausländische Kaufleute oder Gewerbetreibende, die zum Abschlusse von Handelsgeschäften nach Rußland kommen, zur Zahlung einer Abgabe überhaupt nicht verpflichtet sind. Sie brauchen also weder einen Kommis- noch einen Gildenschein zu lösen. Werde gleichwohl in solchem Falle die Zahlung einer Gildensteuer von einer Kaiserlich Russischen Behörde verlangt, so empfehle es sich, die Steuer nicht oder nur unter Protest zu

*) Im Gebiet des Großfürstenthums Finland wird das Gewerbe der Handlungsreisenden bis zum Erlasse besonderer Verfügungen über diesen Gegenstand mit einer Handelssteuer nicht belastet.

bezahlen, und im Beschwerdewege die Entscheidung des erwähnten Departements herbeizuführen.

Diese Auffassung des Kaiserlich Russischen Departements scheint jedoch nicht überall bekannt zu sein, wie wir aus dem Berichte eines hiesigen selbstständigen Kaufmanns entnehmen, von dem man trotzdem die Lösung eines Patentscheines verlangte. Erst durch die Intervention eines in Rußland angefahrenen Kaufmanns gelang es, den russischen Beamten von seinem Verlangen abzubringen. Wir ersuchten deshalb den Herrn Minister für Handel und Gewerbe, auf diplomatischem Wege veranlassen zu wollen, daß die russischen Behörden ganz allgemein angewiesen werden, im Sinne der Auffassung des Kaiserlich Russischen Departements zu verfahren.



Specialberichte.

1. Getreide und Futtermittel.

Getreide.

Das Berichtsjahr bot gegenüber dem Vorjahre ein erfreulicheres Bild, da die Preise, namentlich für Weizen und Roggen, zeitweise recht gut waren. Eine im Mai eintretende kräftige Hausse in Weizen und Roggen, hervorgerufen durch schlechte Saatenstandsberichte im Inlande, veranlaßten den Konsum kräftig einzugreifen und, Mangels genügenden Angebots in inländischer Waare, im Auslande recht große Quantitäten einzukaufen. Unser Absatzgebiet ist zwar in Folge der ungünstigen Tariffstellung ein recht beengtes, jedoch fanden die mäßigen Zufuhren meist schlanken und lohnenden Absatz. Als gegen Mitte Juni die Ernteaussichten wesentlich bessere zu werden versprochen, gingen die Preise zuerst langsam zurück, sanken aber rapide, als die Zufuhren der neuen Ernte eintrafen und nun im Verein mit den während der vorhergegangenen Lagerungsperiode zurückgehaltenen alten Vorräthen ein übergroßes Angebot hervorriefen. Erst im Winter zogen die Preise wieder etwas an und ermöglichten guten Absatz, der jedoch im Beginn des neuen Jahres bei rückgängiger Konjunktur wieder erschwert wurde.

Die Aufhebung des Identitätsnachweises, worauf der Osten so große Hoffnung gesetzt hatte, hat uns nicht den erwarteten Vortheil gebracht. Die Preise für inländisches Getreide, namentlich für Weizen und Gerste, waren an den Seeplätzen verhältnißmäßig niedriger als bei uns, weshalb an einen Versandt dahin gar nicht gedacht werden konnte. So wichtig und vortheilhaft auch die Aufhebung des Identitätsnachweises für Landwirthschaft und Handel zweifellos ist, so kann dieselbe als Aequivalent für das Aufgeben der Staffeltarife doch nicht angesehen werden. Das starre Festhalten an den hohen Getreidefrachttätzen schädigt unseren Getreidehandel und damit auch in nothwendiger Folge die Landwirthschaft auf das Empfindlichste.

Bis zur Aufhebung der Staffeltarife konnte das Getreide aus dem Osten nach Sachsen, Thüringen und darüber hinaus versrachtet werden, während jetzt das Absatzgebiet ein beschränktes ist und sich auf Posen, ver- einzelt noch auf Schlesien und die Lausitz erstreckt.

Als eklatantes Beispiel greifen wir den Artikel Gerste heraus: Unter Benutzung der Staffeltarife konnte unsere feine Gerste zu Brauzwecken und die mittlere Qualität zu Schälzwecken bis nach Bayern versendet werden. Jetzt dagegen stellt sich für Bayern, Sachsen und Thüringen Gerste aus Böhmen, Mähren u. billiger als unsere, und da unsere Brauereien für sehr starkes Angebot keine genügende Verwendung haben, so findet der Ueberschuß nur zu sehr unlohnenden Preisen Unterkommen.

Hier können nur billigere Frachtsätze nach dem Westen als Ersatz für die aufgehobenen Staffeltarife helfen. Diese werden dem Westen nicht schaden, sondern nur dem deutschen Getreide die Möglichkeit geben, die Einfuhr ausländischen Getreides nach dem des Importes bedürftigen Westen theilweise zu ersetzen.

Das Geschäft in Roggen bleibt hier dauernd ungemein klein, denn der Handel ist einerseits von der Lieferung an die Proviantämter ausgeschlossen und kann andererseits mit diesen zwecks Verkäufen nach auswärts nicht konkurrieren. Namentlich der grundsätzliche Ausschluß von den Lieferungen wird außerordentlich schwer empfunden; es ist dies eine Maßregel von größter Härte und zum Nachtheil des Fiskus, denn die beschränkte Konkurrenz beeinflusst naturgemäß das Preisniveau.

Futtermittel.

Zur Herbeischaffung der Futtermittel dehnt der hiesige Platz seine Verbindungen in Rußland jetzt immer mehr aus, da die bisherigen Bezugsquellen dem Bedarf nicht mehr genügen, zumal, im Gegensatz zu früheren Jahren, jetzt auch die russische Landwirthschaft als starke Konsumentin dieser Stoffe auftritt. Trotzdem der hiesige Platz im vorigen Jahre annähernd eine Million Doppelcentner Kleie und Oelfuchen bezogen hat, stand der Nutzen doch in keinem rechten Verhältnis zu den von den Importeuren aufgewandten Bemühungen. Selbst öftere günstige Konjunkturen konnten dieses Resultat nicht ändern, was auf die Menge des vorhandenen durch Regen während der Ernte minderwerthig gewordenen und daher nur zum Verfüttern geeigneten Getreides zurückzuführen ist. Die russischen Kraftfuttermittel sind meist von guter, vielfach sogar von vorzüglicher Qualität. Abgesehen davon, daß die russischen Mühlen, namentlich im Inneren, durchaus reelle Fabrikate herzustellen bemüht sind, werden die nicht ganz reellen Fabrikate dadurch, daß viele Landwirthse sie auf ihre Reinheit untersuchen lassen, dem hiesigen Markte

nur in geringem Maaße zugeführt. Aber auch dieser Theil würde fern bleiben, wenn alle Landwirthe von den Vortheilen der landwirthschaftlichen Versuchstationen Gebrauch machen würden. Es liegt mithin schon heute in der Hand der Landwirthe zu bewirken, daß ausschließlich gute Futtermittel an den Markt gebracht werden. Um so bedauerlicher ist daher der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Regelung des Verkehrs mit Futtermitteln etc., der vermöge seiner rigorosen Bestimmungen nicht nur geeignet ist, den Handel mit diesen wichtigen Artikeln zu erschweren und zu schädigen, und deren Preise in ungebührlicher Weise zu erhöhen, sondern den Händler geradezu unter Polizeikontrolle zu stellen. Daß die diesen Entwurf unterstützenden Landwirthe nicht einsehen, daß der gegen den legitimen Handel beabsichtigte Schlag auf sie nothgedrungen zurückfallen muß, ist geradezu erstaunlich. Natürlich lehnt sich der Handel in seiner Gesamtheit gegen ein solches Gesetz auf, und es gelingt hoffentlich den vereinten Anstrengungen, die maßgebenden Organe zur Zurückziehung des Gesetzesentwurfs zu veranlassen, oder ihn durch wesentliche Milderung annehmbar zu machen.

Wie wir an anderer Stelle schon mittheilten, hat der Bundesrath Dank den anhaltenden Bemühungen der interessirten Kreise die Bestimmungen über die Untersuchung der aus dem Auslande eingeführten Mele merklich erleichtert. Das frühere Typenverfahren ist einer anderen Praxis gewichen, indem der Auffassung der revidirenden Zollbeamten über das, was thatsächlich nur Mele ist, ein freierer Spielraum gewährt wird. Hierdurch kommt das frühere zeitraubende und kostspielige Verfahren der chemischen Analyse zum größten Theil in Fortfall und nur offenbar zu mehlhaltige Waare unterliegt der Beaufsichtigung zollfreier Einfuhr.

Mit Eröffnung der Schifffahrt treten von Neuem die Mängel und die Unzulänglichkeit der Anlagen der hiesigen Uferbahn scharf hervor. Dieselbe genügt nach keiner Richtung hin dem wachsenden Verkehr und dem dadurch hervortretenden Bedürfnis. Den Wünschen des Handelsstandes nach Vergrößerung der Gleisanlagen, Aufnahme der Uferbahn in den Tarif und Anlage einer Güterabfertigungsstelle an der Uferbahn wird seitens der Bahnverwaltung nicht Rechnung getragen.

Die städtische Verwaltung steht seit Jahr und Tag mit dem Steuerfiskus wegen Verlegung der die Verlängerung der Gleisanlagen hindernden Zollwinde in Unterhandlung und es scheint, daß seitens der genannten Verwaltung die Vorschläge der städtischen Behörde etwas mehr Beachtung finden als bisher. Im günstigsten Falle selbst wird bis zur Verwirklichung des Projekts noch eine geraume Zeit vergehen.

2. Mühlenfabrikate.

Ueber das Mühlengewerbe im Jahre 1895 läßt sich nicht viel Günstiges berichten.

Nachdem am Anfang des ersten Semesters die Getreide-Preise in successiver Steigerung in die Höhe gingen, fielen dieselben gegen Ende des Halbjahrs ganz plötzlich, sodaß dieses mit einem ziemlichen Verluste abschloß.

Am Anfang des zweiten Semesters schien es so, als ob die Verhältnisse sich etwas günstiger gestalten wollten: Der Absatz war ein befriedigender und die Körnerpreise standen im Einklang zu den damaligen Mehlspreisen. Leider sind die gehegten Erwartungen, dieser Zustand würde Bestand haben, nicht in Erfüllung gegangen. Gegen Schluß des Berichtsjahres stiegen die Preise für Körner — ohne daß die Mehlspreise eine wesentliche Steigerung erfuhren — derart, daß dieselben in Bezug auf die Mehlfabrikation ganz außer Rendement lagen und noch liegen.

Da unsere hiesigen Weizen sich in der Qualität immer mehr verschlechtern, weil die Besitzer hauptsächlich ertragsreichen, Kleberarmen Weizen anbauen, so war man gezwungen, russischen Weizen mit zu vermahlen, da man nur dadurch im Stande war, dem Mehle den nöthigen Klebergehalt zu geben. Als ein Uebelstand ist es anzusehen, daß ein großer Theil des zu Markte gebrachten Getreides nicht genügend gereinigt ist.

Für Futtermittel hatte die Mühlenindustrie mit einer lebhaften Nachfrage zu rechnen. Diese gingen flott weg, so daß sich darin keine Läger bildeten.

3. Kartoffeln.

Der Ausfall der Ernte war ein recht günstiger, und da auch der Westen eine große Ernte hatte, fehlte jeder Absatz für Eßkartoffeln. In Folge dessen waren natürlich die Preise sehr niedrig. Auch für Fabrikwaare traten nur die Stärkfabriken als Abnehmer auf, da selbst Brennereien über Bedarf geerntet hatten und ebenfalls genöthigt waren, größere Posten zu verkaufen. Die gezahlten Preise betrugen 70 bis 80 Pfg. per Zentner ab Station.

4. Viehhandel.

Der Absatz von Mastrindvieh und Schweinen ist im vergangenen Jahre ein schlanker und flotter gewesen. Die Preise von Maststieren erster Qualität waren im Durchschnitt noch höher als im Jahre 1894; erst Ende des Jahres gingen sie zurück.

Schweine wurden nicht so gut bezahlt, doch erzielten sie auskömmliche Preise.

Ueberaus störend für den Handel mit Zweihüfern wirkte das starke

Auftreten der Maul- und Klauenseuche. Der ganze Kreis Thorn war von Mitte November 1895 bis Januar 1896 für die Verladung gesperrt.

Seit Anfang Februar d. J. sind die Preise für Rindvieh und Schweine stark im Rückgang.

5. Hümereien.

Die Ernte in Roth-, Weiß- und Grünklee hatte sowohl in Deutschland, wie auch in Frankreich, Oesterreich, Rußland sehr gute Erträge qualitativ und quantitativ aufzuweisen. Durch die allseitig reichliche Ernte in Ost- und Westpreußen und durch bedeutende Zufuhren aus Russisch-Polen machten sich schon bei Beginn der Saison ausnahmsweise billige Preise geltend, die im weiteren Verlaufe und gegen Ende derselben bei einem erdrückenden Angebot stetig wichen, um schließlich einen Stand zu erreichen, wie ihn das Saaten-geschäft schon seit Jahren nicht mehr zu verzeichnen hatte. Man zahlte anfangs je nach Qualität für Rothklee 30 bis 40 Mk., Weißklee 40 bis 58 Mk., Grünklee 40 bis 45 Mk., zum Schluß für Rothklee 20 bis 30 Mk., Weißklee 30 bis 40 Mk., Grünklee 35 bis 40 Mk. pro Ctr. bahnfrei Thorn. Die Nachfrage der Landwirthe unserer Gegend blieb im Vergleich zu den Vorjahren eine überaus geringe, die meisten waren durch eigene Ernten gedeckt und brachten ihren Ueberschuß in vielen Fällen direkt wieder an die Landwirthe zum Verkauf. Größere Verkäufe in Roth- und Weißklee zu sehr gedrückten Preisen, die hierorts gegen Ende der Saison abgeschlossen wurden, sind lediglich auf Spekulationsgeschäfte auswärtiger Firmen zurück zu führen. Auch hiesige Firmen zogen es vor, statt eines verlustbringenden Verkaufs mit einem Theil ihrer Vorräthe durch Ueberlagerung bis zur nächsten Saison in Spekulation zu bleiben.

Gelbklee und Wundklee, ebenfalls reichlich und in guten Qualitäten geerntet, blieb trotz der außergewöhnlich niedrigen Preise ohne Nachfrage. Besonders Wundklee, der in größeren Parthien hier an den Markt kam, war in den abfallenden Qualitäten geradezu unverkäuflich. Für Gelbklee wurden 11 bis 15 Mk., für Wundklee 20 bis 28 Mk. pro Ctr. frei hier angelegt.

Die Preise für Luzerne blieben, trotzdem die Ernte besonders in Frankreich weniger ergiebig als im vergangenen Jahr ausfiel, verhältnißmäßig niedrig. Neben der von unsern Landwirthen bevorzugten französischen Provence-Luzerne wurden in diesem Jahre bedeutende Parthien russischer Luzerne in recht schöner Qualität angeboten, fanden jedoch nur wenig Aufnahme. Das Geschäft bewegte sich auch in diesem Artikel im allgemeinen in bescheidenen Grenzen.

Für Provence-Luzerne wurde 50 bis 56 Mk., für russische und amerikanische Luzerne 36 bis 45 Mk. pro Ctr. bezahlt.

Thymothee, sowohl in inländischer als auch amerikanischer Waare

nur mäßig geerntet, genügte in seinem Angebot der Nachfrage. Da der Preisunterschied zwischen inländischer und amerikanischer Saat nur circa 2 bis 3 Mk. pro Ctr. betrug, so wurde der etwas theueren, aber grobkörnigen inländischen ostpreussischen Saat der Vorzug gegeben.

Anfangs wurden für inländischen Thymothee 23 bis 26 Mk., für amerikanischen 21 bis 24 Mk. pro Ctr. bezahlt, gegen Ende der Saison gaben die Preise etwas nach und stellten sich auf 22 bis 25 Mk. für hiesige und 20 bis 23 Mk. pro Ctr. für amerikanische Saat. Der Umsatz in diesem Saatgut hatte ebenfalls unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden und blieb gegen das Vorjahr nicht unerheblich zurück.

In englischem und italienischem importirten Reygras, ausreichend und in guter Qualität geerntet, bewegte sich das Geschäft bei mäßigen bis zum Schluß der Saison unveränderten Preisen in den Grenzen des Vorjahres. Man zahlte für feinste Qualitäten beider Gattungen 13 bis 15 Mk. p. Br. Ctr. frei hier gegen 17 bis 20 Mk. p. Ctr. des Vorjahres. Auch in den übrigen Grassämereien welche in den gefragten Sorten reichlich geerntet waren und gegen die vorjährigen Notirungen wesentlich billiger angeboten wurden, haben wir über einen normalen Umsatz zu berichten.

Seradella, weniger reichlich als im Vorjahre geerntet, blieb bis zum Schluß der Saison bei im Vergleich zum vorigen Jahr um ca. 3 Mk. pro Ctr. höheren Preisen gut gefragt und fand selbst in den geringeren Qualitäten schlanken Abzug. Ansehnliche Quantitäten lieferte auch in diesem Jahr Russisch-Polen nach unserer Gegend. Für Seradella letzter Ernte wurden 5 bis 8 Mk. p. Ctr. bezahlt.

Das Futter- und Zucker-Runkelrübensamen-Geschäft, welches schon im Vorjahr einen recht ungünstigen Ausgang nahm, endete in diesem Jahr für unsere Züchter und Händler geradezu trostlos. Die im Vorjahre in Folge einer guten Ernte und eines starken Angebots stark zurückgegangenen Preise wichen, nachdem die reichen Erträge der diesjährigen Ernte bekannt wurden, bei einem erdrückenden Angebot der Züchter unseres Kreises und aus Russisch-Polen auf einen bisher ungekannten Standpunkt. Die Händler unterboten sich in ihren Offerten und nahmen schließlich aus Furcht, eine werthlose Waare auf Lager zu behalten, jeden Preis an, der ihnen von auswärtigen Händlern und Spekulanten geboten wurde. Große Parthien von sächsischen Händlern zu Schleuderpreisen erstandenen Futter- und Zucker-Runkelrübensamen werden hier für Rechnung der Käufer überlagert. Die hiesigen Händler müssen mit ihren unverkauften Vorräthen darauf gefaßt sein, ein werthloses Product zurück zu behalten, wenn die kommende Ernte ähnliche Erträge bringen sollte, als die vorjährige. Noch nie ist das Geschäft in diesem Artikel so ungünstig und verlustbringend ausgefallen wie

in diesem Jahr und kann man kaum annehmen, daß unsere Züchter es noch weiter wagen werden, den Anbau dieses Saatguts in bisherigem Umfange fortzusetzen. Die Preise für Futter-Runkelrübensamen, welche bei Beginn der Saison mit 13 bis 16 Mk. p. Ctr. einsetzten, wichen bis zum Schluß der Saison auf 10 bis 7 Mk. p. Ctr. zurück. Für Zucker-Runkelrüben waren anfänglich 8 bis 10 Mk. p. Ctr. zu erreichen, gegen Schluß der Saison kaum noch 3 bis 4 Mk. p. Ctr.

Im allgemeinen muß das Sämereiengeschäft für unsere Händler in diesem Jahr als ein recht ungünstiges und verlustbringendes bezeichnet werden.

Die Händler dieser Branche sehen mit großer Besorgniß in die Zukunft und fühlen sich in ihrer Existenz bedroht, wenn die Gesetz-Vorlage betreffend die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut die Zustimmung des Reichstages erhalten sollte.

6. Zuckerfabriken.

Unsere 14. Campagne 1895/96 eröffneten wir am 17. September 1895 und beendeten dieselbe am 9. Januar 1896. Zuckerfabrik
Gulmsee.

In 207 Arbeitsschichten wurden 3098840 Ctr. Rüben verarbeitet, in 24 Stunden also 29940 Ctr. im Durchschnitt, gegen 28462 Ctr. im Vorjahre.

Die mit Rüben bebaute Fläche betrug 16620 Morgen, die Ernte ergab im Durchschnitt 187 Ctr. pro Morgen gegen 192 Ctr. im Vorjahre.

Der Zuckergehalt der Rüben betrug im Durchschnitt der ganzen Campagne 14,09 % Zucker in der Rübe gegen 14,25 % im Vorjahre.

Zucker wurde gewonnen: 364404 Ctr. I. Produkt und bis heute 43854 Ctr. Nachprodukt, ca. 6000 Ctr. Nachprodukt dürften noch zu erwarten sein.

Die Zuckerpreise waren während der ganzen Campagne ziemlich constant, bewegten sich für I. Product zwischen 10 und 11 Mk. pro Ctr. franco Neufahrwasser incl. Sack aber excl. Ausfuhrprämie, während II. Produkt 2 bis 2½ Mk. weniger berechnet war.

Die Grundtendenz des Marktes war eine feste, hierzu haben in erster Reihe wohl die Unruhen auf Cuba beigetragen, durch welche die Zuckerernte dieser Insel auf ein Geringes beziffert wird. Andererseits wirkte aber auch der Ausfall der europäischen Zuckerernte befestigend auf den Markt ein. Dieser Ausfall war hauptsächlich eine Folge des verminderten Rübenanbaus in Europa, der wiederum durch die sehr niedrigen Zuckerpreise im vorigen Jahre hervorgerufen war.

Seit ca. Mitte Januar d. J. zeigen die Zuckerpreise eine steigende Bewegung und haben bis heute ca. 1,50 Mk. pro Ctr. gewonnen. Leider war der größte Theil der Produktion, theils durch Vorverkauf im Sommer

und Herbst, theils durch laufende Verkäufe in der Campagne schon begeben, so daß die Fabriken aus dieser Preissteigerung wenig Vortheil mehr gezogen haben.

Wir konnten aber trotzdem unsern Aktionären einen Rübenpreis von 95 Pf. pro Ctr. bewilligen, wobei wir noch sämtliche Unkosten an Frachten für Rüben und Schnitzel getragen haben; außerdem steht noch eine Dividende nach Beendigung des Geschäftsjahres in Aussicht.

Ueber die Aussichten für die nächste Campagne läßt sich heute noch leider wenig sagen. Zunächst bleibt das Schicksal des Zuckersteuer-Gesetzes abzuwarten. — Der vorgelegte Gesetzentwurf war geeignet sehr schädigend auf die Industrie und Landwirthschaft speciell hier im Osten einzuwirken.

Die Commission des Reichstages hat nun ja Verbesserungs-Vorschläge gemacht und erscheint dadurch das Gesetz annehmbarer. Hauptsache für uns ist ja ein möglichst hohes Contingent und Fortfall der Betriebssteuer.

Wie die Verhältnisse auf Cuba sich weiter gestalten werden, ist eine Frage der Zeit. Jedenfalls darf man aber wohl annehmen, daß Jahre vergehen können, bis Cuba wieder in seine volle Zuckerproduktion eintritt, andererseits muß man aber auch darauf gefaßt sein, daß die Verhältnisse in den Colonien sich überraschend schnell ändern können.

Für die bevorstehende Rübenbau-Periode steht uns ungefähr das gleiche Areal wie im Vorjahre zur Verfügung.

Zuckerfabrik
Neu-
Schönsee.

Unsere letzte Campagne begannen wir am 23. September 1895 und beendigten sie am 16. Dezember. Es sind in 157 Schichten 592000 Ctr. Rüben und 15294 Ctr. Melasse verarbeitet worden; im Durchschnitt per Doppelschicht 7540 Ctr. Rüben. Die Polarisation der Rüben betrug 13,78 %.

7. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1895.

Die Anfuhr auf dem Markte betrug

a. an gewaschenen Wollen	16 Ctr.
b. " Schmutzwollen	70 "

In der Stadt lagerten

a. an gewaschenen Wollen	— "
b. " ungewaschenen Wollen	200 "

im Ganzen 286 Ctr. und zwar

an gewaschenen Wollen 16 Ctr., an ungewaschenen 270 Ctr.

Im Nachstehenden geben wir ein Bild über die Zufuhren auf den hiesigen Wollmärkten in den letztvergangenen 10 Jahren:

1894	gewaschene Wollen	166 Ctr.	ungewaschene Wollen	409 Ctr.
1893	"	886	"	520
1892	"	1190	"	1038
1891	"	865	"	324
1890	"	942	"	358
1889	"	1101	"	943
1888	"	1683	"	1381
1887	"	1692	"	916
1886	"	1410	"	465
1885	"	3090	"	1257

Das Wollgeschäft hat nicht allein keine Besserung gegen das letzte Berichtsjahr zu verzeichnen, sondern ist immer mehr zurückgegangen.

Unsere Produzenten verringern alljährig ihren Schafbestand und legen auch keinen Werth auf Züchtung guter Wollen, deshalb gewöhnt sich die Industrie immer mehr an die besseren überseeischen Wollen. Die Märkte werden immer kleiner; die Landwirthe lassen, wie bereits in den früheren Berichten hervorgehoben, bereits im Frühjahr ungewaschen scheeren und alsbald im Hause verkaufen.

Auf den Vormärkten in Breslau und Posen war rege Nachfrage nach gewaschener Wolle besserer Qualität, die bis 20 Mk. mehr als im Vorjahre erzielte, während mittlere und geringere Wollen nur einen kleinen Aufschlag hatten und ungewaschene Wolle zu ungefähr vorjährigem Preise gekauft wurde.

Hier wurde bezahlt für gewaschene Wolle 107 Mk., d. i. 2 Mk. Preisabschlag gegen das Vorjahr.

Die eingefahrenen 70 Ctr. ungewaschene Wolle blieben unverkauft, weil Inhaber zu hohe Forderung stellte.

Als Käufer waren anwesend ein Fabrikant aus Sachsen, ferner Händler aus Berlin und aus der Provinz.

8. Wollhandel.

Das Berichtsjahr begann für Wolle mit außergewöhnlich niedrigen Preisen und wurde darin ein Tiefstand erreicht, der früher, einzelne Krisen ausgenommen, noch nicht dagewesen war. Die Zunahme der Produktion in den überseeischen Ländern trug Schuld an diesem Niedergang.

Im Frühjahr trat eine langsame Besserung ein, da die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika durch die Aufhebung der Mc. Kintley Bill als Käufer in Australien auftraten. Gleichzeitig besserte sich die Lage der Wollwaaren-Industrie in Europa, da diese aus dem angeführten Grunde größere Ordres aus Amerika bekam und dadurch eine wesentliche Steigerung der Wollpreise

eintrat, die am Schluß des Jahres gegen Beginn desselben ca. 10 Prozent betrug.

Bevorzugt waren bessere und reell behandelte Wollen; diese profitierten am meisten an der Steigerung, während verzüchtete und schlecht behandelte Wollen vernachlässigt blieben.

9. Molkerei Culmsee.

Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht.

Bilanz pro 1. September 1895.

Activa.			Passiva.		
M	P		M	P	
1167	40	Utenfilien=Conto	—	—	
4179	07	Maschinen=Conto	—	—	
9530	91	Cassa=Conto	—	—	
28285	20	Immobilien=Conto	—	—	
1110	79	Kreis=Sparkasse Thorn	—	—	
1591	06	Baaren=Conto	—	—	
5150	29	Debitoren=Conto	—	—	
—	—	Zinsen=Conto	285	—	
—	—	Unkosten=Conto	499	81	
—	—	Grundschuld=Conto	9590	—	
—	—	Mitglieder-Kapital=Conto	5700	—	
—	—	Reserve-Fonds I	15609	65	
—	—	Reserve-Fonds II	1000	—	
—	—	Creditoren=Conto	11747	98	
—	—	Ueberschuß	6582	28	
51014	72		51014	72	

Im Laufe des Jahres 1894/95 sind 2 Genossen ausgeschieden und 2 eingetreten. Die Zahl der Genossen betrug am Jahreschluß 11.

Vom 1. September 1894 bis 31. August 1895 wurden 1444293 kg Milch verarbeitet.

10. Weinhandel.

Der Handel in Weinen hat im Berichtsjahre, gegenüber der Fortdauer der schwierigen Erwerbsverhältnisse, welche im Allgemeinen keine erhebliche Besserung erfahren haben, eine Aufwärtsbewegung im Vergleich mit dem Vorjahre nicht genommen.

Geringe Moselweine und kleine rothe Bordeaux-Weine blieben reichlich begehrt, dagegen hat sich der Absatz in besseren und feinen Weinen nicht gehoben.

Die 1893er Bordeaux-Weine fahren fort eine schöne Entwicklung zu

zeigen; der gute Ruf derselben hat zu mehreren Abschlüssen darin geführt, und bleibt die Aufmerksamkeit der Konsumenten auf die Weine dieses guten Jahrgangs, deren Preise in Bordeaux fortdauernd steigende Tendenz zeigen, gerichtet.

Die 1895er Lese in Frankreich hat quantitativ gegen die 1893er ein weniger befriedigendes Resultat ergeben; die Qualität dieser Weine berechtigt zu der Annahme, daß auch diese, aus den gut reißfirtigen Lagen, eine zufriedenstellende Entwicklung haben werden. Das Geschäft darin eröffnete gegen 1893 zu höheren Preisen.

In Rheinischen und Moselweinen ist der Ertrag der 1895er Lese gegen diejenige des 1893er Jahres ebenfalls erheblich geringer gewesen; auch die Qualität ist weniger befriedigend. Der 1893er Jahrgang behauptet seine hervorragende Stellung; die Weine desselben wurden sowohl am Rhein als auch an der Mosel, auf den Versteigerungen in Trier, zu sehr hohen Preisen gehandelt.

Der Handel mit Spanien leidet unter dem bestehenden Zollkriege; obwohl die spanischen Firmen bei Abnahme größerer Quantitäten bereit sind, Erleichterungen in Gestalt von Preis-Rabatten zu gewähren, werden die Einkäufe in spanischen Weinen auf das Äußerste eingeschränkt.

Der Abschluß von Handelsverträgen mit Spanien und Portugal bleibt für den Weinhandel nach wie vor sehr erwünscht.

11. Brauereien.

Die Geschäftslage der hiesigen Bierbrauereien im Jahre 1895 ist im Allgemeinen als befriedigend zu bezeichnen.

Die Preise für Gerste und Hopfen waren niedrig und der schöne Sommer des Jahres brachte einen größeren Konsum mit sich, sodaß die einzelnen Geschäfte flott betrieben werden konnten.

Außer der Weißbier-Brauerei, deren Produkt auch guten Absatz fand, ist auf Moser noch eine kleine Braunbier-Brauerei entstanden, welche jedoch nur für den engsten Kundenkreis arbeitet.

In den einzelnen Betrieben selbst sind, außer der Aufstellung eines Biertreber-Trocken-Apparates, welcher sehr gut arbeitet, keine größeren Umänderungen vorgenommen worden.

Bei einigen Brauereien trat im Spätherbst Eismangel ein, welcher jedoch zum größten Theil von den andern Brauereien gedeckt wurde, sodaß nur eine Brauerei 2—3 Waggon Eis von außerhalb beziehen mußte.

Ein Ereigniß von einschneidendster Bedeutung ist die am 1. April 1895 in Kraft getretene Kommunal-Biersteuer, welche von den Brauereien allein getragen wird, indem der Preis des Bieres nicht erhöht, sondern infolge der

scharfen Konkurrenz und der billigen Preise für Rohmaterial eher noch gedrückt wurde.

Von einer Seite wird uns dagegen berichtet, daß das Geschäft im Jahre 1895 bedeutend schlechter gewesen sei, als im Jahre 1894. Man schreibt dies der starken auswärtigen Konkurrenz zu, die die hiesigen Bierprodukte zu verdrängen suche.

12. Colonialwaaren.

Coffee.

Die Preise für diesen Artikel haben sich während des ganzen Jahres in gleichmäßiger Höhe halten können, obgleich die Baisse-Partei an den großen Coffee-Märkten wiederholt Versuche gemacht hatte, dieselben herunter zu drücken, was aber nicht gelungen ist, da die billigeren Angebote immer schlank von dem Consum aufgenommen wurden. In Folge der immer noch verhältnißmäßig hohen Preise hat sich das Geschäft auch nicht beleben können und war von einer Zunahme des Consums nichts wahrzunehmen, da auch die Erwerbsverhältnisse in unserm Bezirk sich nicht gebessert, die Anregung zu einem lebhafteren Geschäft hätten geben können.

Reis.

Das Geschäft hierin war in dem Berichtsjahr noch eher geringer als größer wie im Vorjahre und sind in Folge des geringen Bedarfs und der guten Ernten in allen Reis producirenden Ländern die Preise so niedrige, wie wir sie schon seit langen Jahren nicht gehabt haben. Trotz der außerordentlich billigen Preise war ein Aufschwung im Geschäft nicht zu bemerken, da auch Kartoffeln, als deren Ersatz Reis hauptsächlich verwandt wird, sehr niedrig im Preise das ganze Jahr hindurch waren.

Schmalz.

Dieser Artikel hat auch im verflossenen Jahre für unsern Bezirk keine wesentliche Bedeutung gehabt, da der Consum hierin auch in diesem Jahr noch geringer geworden ist. Die Preise waren das ganze Jahr hindurch, kleine Schwankungen abgerechnet, durchweg sehr niedrige zu nennen und trotzdem konnte sich das Geschäft hierin nicht beleben. Die billigen Preise und die guten Qualitäten der Margarine, welche jetzt auf den Markt gebracht werden, haben den Consum von Schmalz auch wesentlich beeinflusst und beschränkt.

Petroleum.

Das Geschäft in diesem Artikel war im Berichtsjahre großen Preisschwankungen unterworfen und sind auf diese Weise vielen Händlern große Verluste entstanden. Die Preise schwankten zwischen 10 bis 16 Mk. per 50 Kilo. Die hohen Preise von 12 bis 16 Mk. per 50 Kilo konnten sich

aber nicht sehr lange halten, da der Ring, den die amerikanischen Petroleumquellen-Besitzer schließen wollten, nicht zu Stande kam und die Preise dann im Herbst, als der Consum begann, wieder einen normalen Stand von 10,50 bis 11 Mk. per 50 Kilo erreichten. Der Consum hielt sich in den vorjährigen Grenzen.

Rübenkrende.

Die gedrückte Geschäftslage dieses Artikels, welche sich schon in der zweiten Hälfte des Vorjahres bemerkbar machte, hat sich im Berichtsjahre leider nicht gebessert, sondern eher verschlechtert. Die Preise sind in Folge des großen Angebots und des geringen Consums immer weiter zurückgegangen, so daß dieselben am Schluß des Jahres den Fabrikanten keinen Nutzen mehr ließen. In Folge dieser niedrigen Preise werden die meisten Fabriken ihre Produktion im nächsten Jahre wesentlich einschränken und zum Theil ganz einstellen, da dieselben absolut keine Rechnung dabei finden.

13. Spritfabrikation.

Die Brenncampagne 1894/95 lieferte geringere Mengen Spiritus an den Markt als die des vorangegangenen Betriebsjahres. Die Bestände unter steuerlicher Controlle im Deutschen Reiche, die beim Beginn der Campagne (1. October 1894) um etwa 21 Millionen größer waren als am 1. October 1893, hatten während der Brennzeit nicht eine gleiche Zunahme erfahren, wie im Jahre vorher, sodaß am 1. Januar 1895 das Bestandsplus gegen das Vorjahr nur noch 9 Millionen Liter betrug. Im Monat April 1895 war das Mehr der Bestände bereits gänzlich geschwunden und die neue Campagne begann am 10. October 1895 mit einem Bestandsminus von etwa 12 Millionen gegen 1894.

Der Sommer 1895 zeitigte eine glänzende Kartoffelernte, die sowohl hinsichtlich der Menge, als auch des Stärkegehaltes der Knollen vorzüglich war. In Folge dessen setzte die Brenncampagne sofort stark ein und am Schlusse des Jahres 1895 waren nur noch etwa um 5 Millionen Liter geringere Vorräthe als Ende 1894 vorhanden.

Am 17. Juni 1895 ist die im Vorjahre bereits angekündigte Aenderung der Branntweinbesteuerung Gesetz geworden. Dieses Gesetz hat die Melasse-spiritusproduction erheblich belastet und ihre Ausdehnung über diejenigen Grenzen, in denen sie im Jahre 1887 bestand, fast unmöglich gemacht; ebenso sind die anderen gewerblichen Brennereien stärker belastet worden, als die landwirthschaftlichen.

Wenn trotzdem die laufende Campagne eine große Ueberproduction brachte, so resultirt solche lediglich aus der oben erwähnten großen Kartoffelernte.

Die Unterstützung des Exports, die das am 1. Juli 1895 in Kraft

getretene Gesetz gewährt, hat den erfreulichen Erfolg gehabt, daß dieser wieder an Ausdehnung gewinnen konnte. Es sind vom

1. Januar bis 31. Dezember 1895	167652 Doppelcentner
gegen 1894	76987 „

ausgeführt worden.

Auch unser Platz konnte, wenn auch nur in vereinzelten Fällen, an diesem Export sich betheiligen. Leider war es bisher nicht möglich, von hier aus einen regelmäßigen Export nach der Schweiz zu unterhalten, wo die eidgenössische Alkohol-Monopolverwaltung ein sicherer Käufer wäre. Es besteht für den Export dorthin ein Ausnahmetarif, in den leider kein einziger Platz Ost- und Westpreußens aufgenommen ist. Die Bahndirection ist ersucht worden, Thorn in den Tarif aufzunehmen und es ist zu hoffen, daß dieses Gesuch Berücksichtigung findet.

Das Spritgeschäft nach dem Westen Deutschlands ist durch die scharfe Concurrenz der deutschen Fabriken recht schwierig, immerhin dürfte nach den Rheinplätzen mit der Zeit ein regelmäßiger Verkehr zu erreichen sein.

Die Bewegung der Spirituspreise in Thorn veranschaulicht die nebenstehende Tabelle.

14. Chemische Düngemittel.

Wenn auch im Berichtsjahre abermals eine Zunahme des Verbrauches chemischer Düngemittel festgestellt werden kann, so wird doch diese Thatsache durch den Umstand mehr als aufgewogen, daß der Nutzen, den der Handel mit diesen Artikeln gestattet, auf ein Niveau herabgesunken ist, welches sich mit dem damit verbundenen Risiko und der Schwierigkeit des Flüssigmachens der darin angelegten Capitalien immer weniger in Einklang bringen läßt. Die Aussichten dieses Geschäftszweiges für die Zukunft sind um so gedrückter, als einerseits in oben geschilderten Verhältnissen eine Besserung kaum je zu erhoffen ist, andererseits auch der Gesetzentwurf betr. die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger u., wenn er zur Thatsache werden sollte, dem legitimen Handel zweifellos große Schwierigkeiten zu bereiten geeignet ist.

15. Expeditionsgeschäft.

In der ersten Hälfte unseres Berichtsjahres war das russische Expeditionsgeschäft ein recht reges, während in der zweiten Hälfte infolge der in Rußland eingetretenen ungünstigeren Geschäftsverhältnisse sich eine Abschwächung in dem Bezuge deutscher Waaren bemerkbar machte.

Obgleich mit Beginn des Jahres 1895 auch via Thorn günstigere Frachttarife für nach Rußland bestimmte Güter erstellt wurden, ist eine völlige Erfüllung unserer früher geäußerten Wünsche nicht erreicht worden, da

Bewegung der Spiritus-Preise im Jahre 1895 in Thorn abgerundet auf 50 Pfennige.

Preise für 100 Liter.	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	October	Novbr.	Decbr.	Preise für 100 Liter.
37,50													37,50
37,—													37,—
36,50													36,50
36,—													36,—
35,50													35,50
35,—													35,—
34,50													34,50
34,—													34,—
33,50													33,50
33,—													33,—
32,50													32,50
32,—													32,—
31,50													31,50
31,—													31,—
30,50													30,50
30,—													30,—
29,50													29,50

einmal die Frachtsätze für den Verkehr nach Polen unverändert hoch gehalten wurden, andererseits bei den Transittarifen die Frachtziffern resp. Nebengebühren gegen diejenigen der direkten Verbandstarife höher gehalten wurden. Die Forderung nach vollständiger Gleichstellung in den Gesamtkosten jedes dieser Tarife muß hier wiederum erhoben werden, umso mehr, da die im Berichtsjahre seitens der deutschen Regierung festgestellten Abänderungsanträge zu Art. 10 des Berner Uebereinkommens auf der inzwischen stattgehabten Konferenz abgelehnt worden sind. Hierdurch tritt wieder die Befürchtung in den Vordergrund, daß auf Grund der die Zollbehandlung monopolisirenden Bestimmungen des Art. 10 eine Schädigung des deutschen Exports russischerseits herbeigeführt werden könnte, wenn nicht von deutscher Seite Gegenmaßregeln durch entsprechende Tarifbildungen geschaffen werden.

Es muß hier noch bemerkt werden, daß die Anwendung der Ausfuhr-Tarife nach Rußland seitens der deutschen Bahnen sehr häufig abgelehnt wird in Folge formaler Mängel in den Frachtbriefen, selbst wenn die erfolgte Ausfuhr nach Rußland zweifellos nachgewiesen wird.

Der Handel von Rußland nach Deutschland war im vergangenen Jahre in einzelnen Zweigen merklich zurückgegangen, so daß besonders das Holz-Expeditions-Geschäft ein sehr kleines war; auch litt der Umschlagsverkehr in Kleie unter den Schwierigkeiten, welche die Zollbehörde dem Handel dadurch verursachte, daß sie die zollfreie Ablassung eines großen Theiles von Kleie, welche reichlich war, beanstandete.

Das innerdeutsche Geschäft litt theilweise durch die neue Bahn Bromberg-Schönsee, da ein Theil der Güter, die früher nach Thorn gelangten, über diese neue Strecke geleitet wird.

Es wäre sehr zu wünschen, wenn besonders von Seiten der Behörden ein Entgegenkommen durch Ausbau der Uferbahn gezeigt würde, damit Thorn in der Lage ist, seinen immerhin bedeutenden Expeditions-Handel zu behaupten.

Der Weichselumschlagsverkehr vergrößerte sich, auch fand der Expeditionsbetrieb durch große Zuckerzufuhren lohnende Beschäftigung.

16. Zigarren und Tabak.

Das Geschäft in Zigarren und Tabakfabrikaten hat sich im Ganzen auf der Höhe des Vorjahres gehalten; in importirten Zigarren verbesserte das Geschäft sich nicht unerheblich, da die leichten Sorten der 1895er Havanna-Ernte dem deutschen Geschmack mehr entsprach. Die reichlich eingetroffenen 1895er Havanna-Zigarren fanden leicht und willig Käufer und veranlaßten sogar Konsumenten, sich damit für längere Zeit zu versehen, da die Aussichten auf die 1896er Zigarren in Folge der fortdauernden Unruhe auf Cuba sehr mangelhaft sind.

Das Platzgeschäft in den mittleren Preislagen in Zigarren zeigt für das kommende Geschäftsjahr nicht ungünstige Aussichten, da sich doch — wenn auch langsam — die Erkenntniß Bahn bricht, daß hiesige leistungsfähige Geschäfte den sogenannten Versandtgeschäften nicht nur gleich kommen, sondern dieselben auch noch um ein Wesentliches übertreffen.

Der Umsatz in Zigarretten hat sich gegen das Vorjahr auch etwas gesteigert, da namentlich die ägyptischen Fabrikate mehr und mehr Liebhaber finden. Nicht unbedeutend macht sich auch die Privatfabrikation von Zigarretten seitens der Konsumenten bemerkbar, welche demgemäß auch einen stärkeren Verkauf geschnittener türkischer Tabake zur Folge hatte.

17. Manufakturwaaren- und Leinenbranche.

Einen nennenswerthen Aufschwung hat die Manufakturwaaren- und Leinenbranche im letzten Jahre nicht erfahren, dagegen ist die Nachfrage nach Konfektionsartikeln ziemlich stark gewesen. Baumwollgewebe haben eine Preissteigerung von 5 %, Wolle und Seide eine Steigerung von 15 % erfahren. Im großen Ganzen ist das Jahresergebniß kein günstigeres als das des Vorjahres gewesen. Bedauerlich ist es, daß immer noch ein großer Theil des besseren Publikums Stoffe und andere mit der Branche verwandte Artikel, infolge der Ueberfluthung durch Kataloge und Detailreisende, aus Berlin und anderen Plätzen bezieht, trotzdem die hiesigen Geschäfte sowohl bezüglich der Preise als auch der Auswahl mindestens die gleiche Leistungsfähigkeit besitzen. Der Absatz nach Rußland blieb in den Sommermonaten zurück, und zwar hat sich dieses während der Badesaison in Czischoczinec besonders bemerkbar gemacht. Der Grund lag in der schwierigen Paßerteilung der dortigen Regierung, wodurch es den Badegästen daselbst unmöglich war, ohne legalen Paß nach Thorn zu kommen, während in den früheren Jahren die größte Coulanz seitens der Paßbehörden in Alexandrowo geübt wurde. In der zweiten Hälfte des Jahres hat sich das Geschäft nach Rußland gebessert, was besonders den für den Verkehr günstigen, Nachts von hier abgehenden D-Zügen zu verdanken ist. Sehr vermißt wurde hier ein großer Theil der Besitzer der Culmsee'er Gegend, welche infolge der ungünstigen Bahnverbindung von Culmsee nach Thorn die für sie angenehmere Verbindung nach Bromberg vorziehen.

18. Seifenfabrikation.

Wenn die Seifenfabrikation auch nicht gerade auf ein günstiges Jahr zurückblickt, so ist doch wenigstens kein Rückgang zu verzeichnen gewesen. Die große Konkurrenz wirkte drückend auf die Preise, auch wurden seitens der Abnehmer meistens zu weit gehende Ziele in Anspruch genommen. Trotz

hoher Preise der Rohprodukte wurden die Seifen von der auswärtigen Konkurrenz zu billigeren Preisen als im Jahre vorher abgegeben. Die hiesige Fabrikation hat sich fast nur auf den Absatz in der Stadt und in dem näheren Umkreise derselben beschränkt. Es wäre zu wünschen, daß durch bessere Dampferverbindung mit den Weichselstädten stromab ein größerer Absatz dahin ermöglicht würde.

19. Honigkuchen, Honig, Wachs.

Obwohl der Absatz von Honigkuchen im Jahre 1895 ein bedeutenderer als in den verfloßenen Jahren war, ist der Reingewinn an demselben im Verhältniß nicht der gewesen wie 1894, welchen Umstand man wohl auf die ganz bedeutende Erhöhung des Honigzolles von 20 Mk. auf 36 Mk. zurückzuführen hat. Der Zoll trat bereits am 1. Juli in Kraft, und wenn er auch insofern noch nicht den vollen Einfluß auf die Preise ausübte, als man infolge der Läger in deutschen Freihäfen Honig noch zum alten Zollsätze bis zum Schlusse der Schifffahrt einführen konnte, so machte sich doch bereits im April für die in Deutschland lagernden Partien eine empfindliche Hausse bemerkbar.

Der Preis für amerikanischen Honig im September differirte mit den Januarpreisen um beinahe 20 Mk. pro Ctr. verzollt. Spanische Provenienzen waren infolge des Kampfszolles überhaupt nicht zu beziehen, und das Fehlen dieser großen Quantitäten mußte die Preissteigerung natürlich noch verschärfen.

Wohin dies führen soll, wenn die im neuen Zuckersteuergesetz vorgesehene weitere Erhöhung des Zolls auf 45 Mk. pro 100 Kgr. beschlossen wird, ist eine Frage, die sich die reelle Honigkuchenindustrie nicht zu beantworten vermag.

Die inländische Ernte war diesesmal sehr ergiebig. Es dürften ca. 2200 Ctr. zu 32 bis 33 Mk. hier an den Markt gekommen sein; das gleiche Quantum dürfte in amerikanischem Honig bezogen worden sein, der sich bei rechtzeitigem Eindecken mit 34 bis 39 Mk. frei hierher legen ließ.

Die Mehlspreise blieben annähernd auf dem Niveau des Vorjahres, ein Umstand, der bei der geschilderten Marktlage des anderen Hauptrohstoffs sehr willkommen war. Der Preis für Wachs war im vorigen Jahre ein guter; es wurde 2,85 bis 3 Mk. pro Kgr. bezahlt.

20. Bank- und Wechsel-Geschäft.

Der Cours der russischen Noten war fast während des ganzen Jahres von einer selten beobachteten Stetigkeit.

Hervorgehoben wurde dieselbe durch weitere, im Jahre 1894 begonnene Anordnungen des russischen Finanzministers, und sie trug dazu bei, den ohnehin gesunkenen Verkehr in russischen Noten noch zu verringern.

Die Preise stellten sich in Folge der im Herbst eintretenen günstigen Wendung besser als im Vorjahre und wurden bezahlt:

	1895:	1894:	
für Rundkiefen je nach Qualität	35—65 Pf.	25—53 Pf.	
" Rundtannen " " "	36—48 "	30—40 "	
" Rundelisen " " "	43—52 "	35—45 "	} pro Cubik- fuß verzollt.
" Mauerlatten 5, 6, 7" stark	50—62 "	40—52 "	
" " 8, 9, 10" "	68—78 "	65—75 "	
" eichene Schwellen 16/26 cm stark	3,50 Mk.	3,35 Mk.	} pro Stück verzollt.
" kieferne " " " "	2,00 "	1,80 "	

Die im Jahre 1895 bei Schillno über die Grenze eingegangenen 1270 Trafsen enthielten:

Kieferne Hölzer:	Stück:
394722 Rundkiefen	5122 Tramwayſchwellen
647012 Balken, Mauerlatten	174870 Stäbe
935065 Schwellen I und II	103915 Blamifer
341814 Sleepers	214790 Speichen
	22213 Grubenhölzer
	3619 Tischfüße
	9080 halbrunde Schwellen
	Verschiedene Hölzer:
	118035 Rundelisen
	2117 Rundelisen
	1448 Rundelisen
	1546 Rundbirken
	91 Rundrüſtern
	1631 Rundweißbuchen
	7948 Schock haſelne Bandſtöcke.

22. Ziegeleien.

Die Verſuche, eine Ziegelverkaufsstelle für ſämmtliche Ziegeleien des Kreiſes in Thorn zu bilden, um auf dieſe Weiſe den Konkurrenzkampf zu beſeitigen, mißlangen; deſhalb blieben die Preise auf ihrem vorjährigen Niveau.

Man ſchränkte die Fabrikation ein, da in Thorn nur wenig gebaut wurde. Die Städte Culmſee, Bromberg und Inowrazlaw, in denen eine rege Bauhätigkeit herrſchte, bildeten das Hauptabſatzgebiet für die hieſigen Ziegeleiſfabrikate.

Allem Anſcheine nach werden wir einer langſamen, ſteten Preisbeſſerung entgegengehen, zumal die Beſtände auf ſämmtlichen Ziegeleien Ende 1895 nur noch ſehr gering waren.

Es notirten

Hintermauerungsziegel (Schluff)	16 — 16½ — 17½ — 18 Mk.
„ (Thon)	20 — 21 — 22 — 23 „
Klinker	25 „
Verblender	28 — 30 „
per 1000 Stück ab Ziegeleien.	

Nach Drainröhren und Feldsteinen war wenig Nachfrage.

23. Leder und rohe Häute.

Die Preise von Leder und rohen Häuten waren im Berichtsjahre so großen Schwankungen unterworfen, wie sie seit einem Menschenalter nicht vorgekommen sind.

Leder ging von Mai ab an den Stapelplätzen sprunghaft in die Höhe. Die Steigerung erreichte im September den Höhepunkt mit ca. 40 bis 80 % und mehr Aufschlag gegen die Preise Anfang des Jahres. Von da ab trat vollständige Kaufunlust hervor und die Preise am Jahreschluß sind nur etwa 10 bis 20 % höher als am Beginn des Jahres.

In der Provinz waren die hohen Preise nicht durchzusetzen. Die Consumenten waren äußerst zurückhaltend in ihren Ankäufen, die Händler beschränkten sich darauf, ihre alten billigen Vorräthe loszuschlagen, so daß die Meisten wohl mit einem so kleinen Lager in den Herbst gingen, wie noch niemals. Diese geringen Bestände lassen erwarten, daß das Geschäft im neuen Jahr ein lebhaftes wird und daß die Preise sich mindestens halten, wenn nicht gar eine kleine Wendung nach oben nehmen werden.

In rohen Rindhäuten waren die Schwankungen am größten. Die Steigerung betrug fast 100 %, die freilich am Jahreschluß fast vollständig verloren gegangen war, d. h. die Preise waren Mitte December auf die Hälfte der größten Hausse gegangen. Als Illustration kann dienen, daß für eine Partie Rindhäute, die mit 40½ Pfg. frei Seehafen nach Frankreich verkauft war und wegen verspäteter Ankunft nicht abgenommen wurde, Mitte December 20 Pfg. für das Pfund geboten wurde, ebenfalls frei Seehafen. Ende December trat etwas Nachfrage ein, so daß wohl auf eine kleine Steigerung gerechnet werden darf. Nicht ganz so arg war es mit Roßhäuten, die von 12 auf 18 Mk. gingen und mit 12 Mk. schließen, und Kalbfellen, die von 3 Mk. bis auf 4,20 Mk. stiegen und mit ca. 3 Mk. schließen. Für Ziegen- und Hasenfelle blieben die Preise unverändert, Schaffelle gingen von etwa 35 Mk. am Anfang des Jahres bis auf etwa 45 Mk., waren aber am Schluß kaum zu 35 Mk. zu verkaufen.

24. Drogen.

Im Allgemeinen verlief das Geschäftsjahr 1895 ähnlich dem verfloßenen Jahre 1894.

Der medicinische Theil des Drogensaches hat durch die Krankenversicherungs- und Unfall-Gesetzgebung eine bedeutende Einbuße erlitten, da den arbeitenden Massen fast ausschließlich freie Arzneien, selbst die einfachsten Hausmittel und Verbandstoffe zc. unentgeltlich verabreicht werden, deren Lieferung gänzlich das Monopol der Apotheke ist.

Die Heranschaffung schwerer technischer Drogen, Chemikalien und Erdfarben hatte während des Sommers 1895 durch den so niedrigen Wasserstand sämtlicher Flüsse Deutschlands große Schwierigkeiten und Verzögerungen zur Folge, welche das Geschäft nicht unerheblich störten.

Gegen Ende des Jahres erfuhren Campher, Milchsucker, sämtliche Weinsteinpräparate und Glycerin bedeutende Preissteigerungen, letzteres wegen der vermehrten Verwendung für Dynamit und in Industrien aller Art.

25. Maschinenbau.

Die Lage der Maschinenfabrikation hat sich gegen die letzten Geschäftsjahre, trotz des deutsch-russischen Handelsvertrages um Nichts gebessert; auch hat sich das Geschäft mit der inländischen Landwirthschaft nicht gehoben, sondern im Gegentheil verschlechtert und zwar dadurch, daß nicht allein der kleine Landmann, sondern auch die Großgrundbesitzer einen noch längeren Credit als früher (2 bis 3 Jahre und mehr) bei gedrückten Preisen beanspruchen, wodurch das Geschäft ungemein erschwert wird.

Im Allgemeinen sind die einzelnen Betriebe gut beschäftigt gewesen, so daß bemerkenswerthe Arbeiterentlassungen zum Winter nicht stattgefunden haben.

26. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Nachdem wir über diesen Geschäftszweig in den letzten fünf Betriebsjahren von stetigen Preisrückgängen zu berichten hatten, ist endlich mit dem Frühjahr 1895 eine Wendung zum Besseren eingetreten, die auch dem hiesigen Handel in Stabeisen, Eisenwaaren zc. zum Vortheil gereichte. Der deutsch-russische Handelsvertrag, welcher sich schon im Vorjahre in seinen Folgen im Allgemeinen und insbesondere auf die Eisen-Industrie Oberschlesiens durch einen größeren Absatz nach Rußland günstig äußerte, verhehlte seine Wirkung auch in diesem Jahre nicht.

Die Festigkeit des Marktes, welche in erster Reihe in den Preiserhöhungen für rheinisch-westfälische und obereschlesische Walzwerksfabrikate zum Ausdruck kam, erhielt durch einen regen Export und durch dauernde starke Nachfrage

im Inlande eine weitere kräftige Unterstützung. Die vollbeschäftigten Walzeisen- und Trägerwerke konnten, durch Verbände geeinigt, auch im Verlaufe des Jahres die im Frühjahr begonnene Preisaufbesserung fortsetzen. Am Schlusse des Berichtsjahres hatten sich die Preiserhöhungen auf alle gröberen Artikel der Eisen- und Eisenwaarenbranche erstreckt, und die folgende vergleichende Aufstellung zeigt recht erhebliche Steigerungen gegen die Preise des Vorjahres.

Es galten am Schlusse des Berichtsjahres folgende Preise per 100 kg frei Bahnhof Thorn:

für Stabeisen	13,50 Mk.	gegen	11,50 Mk.	im Vorjahr
„ Trägereisen	13,00	„	„	11,00 „ „ „
„ Grobbleche	16,00	„	„	14,00 „ „ „
„ Feinbleche	16,50	„	„	14,00 „ „ „
„ Drahtnägel	16,00	„	„	14,75 „ „ „
„ Eisendraht	15,50	„	„	14,25 „ „ „

Die Preise für Rohzink, Zinkbleche, für Blei- und Kupferfabrikate waren im Laufe des Jahres Schwankungen unterworfen, nahmen aber gegen Schluß desselben eine steigende Tendenz an. Die Notierungen für Zinn gingen dagegen zurück. Der Umsatz hierin, als wie auch in den übrigen vorerwähnten Metallen war am hiesigen Orte ein regelmäßiger.

Wenn auch der Kleinhandel bei der verhältnißmäßig geringen Bau- thätigkeit am hiesigen Orte und der hiesige Großhandel in Folge des starken Wettbewerbes der Concurrencyplätze Danzig und Bromberg über größere Umsätze nicht zu berichten hat, so kam doch die Festigkeit des Marktes, die allgemeine Preisaufbesserung, auch den hiesigen Händlern der Stabeisen- und Eisenwaarenbranche zu statten.

Daß auch unser Geschäftszweig durch die neue Bahnlinie Schönsee-Gulmsee-Jordon-Bromberg eine große Einbuße an Kunden aus den Kreisen der Landwirthschaft erlitten hat, haben wir bereits in unserem vorjährigen Bericht erwähnt. Es wäre zu wünschen, daß dem hiesigen Handel durch Erweiterung der Uferseisenbahn und durch Ermäßigung der Uferbahngebühren die seit Jahren angestrebte Unterstützung zu Theil wird.

Im Verkehr mit Russisch-Polen ist für den hiesigen Stabeisen- und Eisenwaarenhandel, der schon seit Jahren wegen Unsicherheit der dortigen Creditverhältnisse seine Verbindung mit dem Nachbarlande aufgegeben hat, keine Aenderung eingetreten.

27. Kohlen.

Auch in diesem Jahr hat das Kohlen-Geschäft am hiesigen Orte in Bezug auf Umsatz und Preislage keine wesentliche Veränderung gegen die Vorjahre erfahren.

Wie wir bereits in unsern früheren Berichten erwähnten, verfügen zwei Berliner Großhändler schon seit mehreren Jahren über den größten Theil der oberschlesischen Kohlenproduktion und glauben wir in unserer Annahme nicht fehl zu gehen, daß die seit ca. 6 Jahren nur wenig veränderte hohe Preislage für oberschlesische Kohlen einzig und allein auf den Einfluß dieser beiden Firmen zurückzuführen ist.

Der Eingang an oberschlesischen Kohlen auf den Bahnhöfen Mocker, Thorn-Hauptbahnhof und Thorn-Uferbahn dürfte den Vorjahren entsprechend auf ca. 700000 Ctr. anzunehmen sein und vertheilt sich dieses Quantum hauptsächlich auf die gröberen Sortimente, auf Stückkohlen zur Kesselfeuerung, Würfel- und grobe Rußkohlen zum Hausbrand und zum geringeren Theil auf kleine Ruß- und Grieskohlen für den Ziegelei- und andere Fabrikbetriebe.

Bei dem gleichmäßig andauernden normalen Winter nahm das Kohlen-geschäft in Heizkohlen für unsere Händler unbehindert durch Störungen im Bahnverkehr und Grubenbetrieb, bei gedrückten Verkaufspreisen, einen ruhigen Verlauf.

Die Preise stellten sich für oberschlesische Kohlen in Prima-Marken für Stück-, Würfel- und Rußkohlen auf circa 80 Pfg. pro Ctr.

für Grieskohlen " " 56 " " "

franco Waggon Thorn-Uferbahn, im Winter durchgängig mit dem üblichen Zuschlag von 2 Pfennigen.

Der Bezug englischer Kohlen auf dem Wasserwege nach Thorn, der sich wie in den früheren Jahren auf Maschinenkohlen für Kesselfeuerung, Rußkohlen steam small für Ziegeleizwecke, Rußkohlen für Schmiedezwecke und Gaskohlen beschränkte und sich auf ca. 40000 Ctr. bezifferte, war gegen das Vorjahr etwas geringer. Der Import englischer Kohlen, insbesondere von Maschinenkohlen und Ziegeleikohlen, die sich gegen die Preise oberschlesischer Kohlen frei Uferbahn Thorn um 8 bis 10 Pfg. pro Ctr. billiger stellen, würde größer gewesen sein, wenn den hiesigen Händlern und Konsumenten für den Wasserbezug in Rahnladungen größere gegen Hochwasser geschützte Lagerplätze am Weichselufer zur Verfügung ständen.

Die hiesige Gasanstalt deckte ihren Bedarf in Gaskohlen ca. 80000 Ctr. zur Hälfte in englischen und zur Hälfte in oberschlesischen Kohlen.

Es stellten sich frei Bahn Thorn

schottische Maschinenkohlen	ca. 70 Pfg. pro Ctr.
englische Ziegeleikohlen steam small	" 51 " " "
englische Schmiedekohlen, gesiebte	" 80 " " "
" " ungesiebte	" 70 " " "
" Gaskohlen	" 67 1/2 " " "

28. Kurzwaaren.

Das Geschäftsjahr der Kurz-, Weiß-, Strumpf- und Posamentenbranche hat sich nicht günstiger gestaltet als im vorigen Geschäftsjahr.

Der Umsatz ist etwas größer geworden, jedoch der Nutzen hat sich durch die große Concurrenz bedeutend verkleinert.

Das Grenzgeschäft mit Polen war kein besonders gutes, da nur vereinzelt Legitimationskarten verabreicht wurden, und Pässe den Consumenten zu theuer kommen, um hier ihre Einkäufe zu besorgen.

29. Holz-Schneidemühlen.

Das Holzgeschäft entsprach nicht den Erwartungen. Die im Vorjahr durch den Windbruch auf den Markt geworfenen bedeutenden Holzmenge machten sich auch in diesem Jahre zum Nachtheile der Geschäftslage bemerkbar. Geflüßte Hölzer wurden von hiesigen Mühlen 17674 Kieferne und 626 diverse andere Rundhölzer verarbeitet. Mauerlatten wurden 23530 Stück angekauft. Es beträgt dies Quantum ca. 4 % des gesammten hier eingegangenen Holzmaterials. Die erzielten Preise für die Holzprodukte deckten kaum die Selbstkosten. Der Absatz der hiesigen Mühlen beschränkt sich von Jahr zu Jahr mehr auf den Ort und die nächste Umgebung und ist deshalb von der Bauhätigkeit abhängig. Absatz nach Berlin, Sachsen u. war sehr gering, da die dort gezahlten Preise nur wenig höher waren als hier am Orte und die Waare die Fracht daher nicht zu tragen im Stande war. Der Bestand auf einigen Mühlenplätzen (besonders in Brettern) ist noch recht bedeutend. Durch die ostpreussischen Mühlen, die meistens im Walde schneiden, daher das Holz in nächster Nähe haben und deshalb sehr billig arbeiten können, wird den hiesigen Mühlen starke Concurrenz gemacht. An Preisen wurden erzielt:

Für Balkenholz 10 Meter und darüber.	35 bis 40 Mk.
" " unter 10 Meter	32 " 35 "
" Dachverbandshölzer pro Cubikmeter.	30 " 32 "

Für Bohlen und Bretter:

Stärke:	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.	
80 mm	44 bis	46 Mk.,	38 bis	42 Mk.,	30 bis	34 Mk.
65 "	44 "	46 "	38 "	42 "	30 "	34 "
52 "	45 "	50 "	40 "	44 "	32 "	36 "
40 "	50 "	53 "	42 "	46 "	34 "	36 "
33 "	45 "	48 "	38 "	42 "	34 "	36 "
26 "	38 "	40 "	34 "	38 "	28 "	30 "
20 "	42 "	45 "	32 "	36 "	24 "	27 "
13 "	48 "	52 "	38 "	42 "	25 "	30 "

Alles pro Cubikmeter frei Baustelle Thorn Wagon oder Schiff.

Die aus Rußland und Galizien die Weichsel stromabwärts kommenden Hölzer werden von Jahr zu Jahr theurer, die Preise für Schnittwaaren machen aber die Steigerung nicht mit. In Folge dessen können die hiesigen Mühlen nur dann wieder in Aufschwung kommen, wenn die jetzt nicht unbedeutenden Unkosten an Bewachung, Auswaschen, Anfahren und Verladung der Hölzer verringert werden. Dies kann aber nur durch Anlage eines Holzhauses mit einem Anschlußgeleise, der die Anlage von Mühlen in unmittelbarer Nähe gestattet, so daß die Hölzer direkt aus dem Wasser zur Verarbeitung gelangen, erreicht werden. Zur Zeit herrschen hier sehr traurige Zustände. Die Bewachung der gekauften Hölzer ist, da die Trakten wegen der Verzollung nicht an dem gegenüberliegenden, sehr günstigen Ufer, befestigt werden dürfen, sondern bis zur Zeit des Auswaschens oberhalb der Brücke verbleiben müssen, sehr theuer und umständlich. Auch das Auswaschen und die Abfuhr der Hölzer nach den Mühlen, ist auf dem für die hiesigen fünf Mühlen zur Verfügung stehenden Platz mit vielen Schwierigkeiten verknüpft, da derselbe viel zu klein ist und höchstens zwei Trakten zu gleicher Zeit bequem anlegen und auswaschen können. Es kommt im Herbst vor, da die Hölzer möglichst lange im Wasser liegen bleiben müssen, um ein Blauwerden zu verhüten, daß nicht nur sämtliche hiesigen Schneidemühlen auf einmal auswaschen müssen, sondern daß sich hierzu sogar noch auswärtige Firmen gesellen, die ebenfalls ihr hier gekauftes Holz aus dem Wasser bringen müssen um es dann per Uferbahn oder sonstwie zu verladen. Die Zustände, die dann eintreten, besonders wenn das Wetter noch ungünstig, spotten jeder Beschreibung und können nur dazu beitragen das Holzgeschäft in Thorn zu erschweren. Ferner ist die Verladung der Hölzer auf der Uferbahn zuweilen recht umständlich. Die Wagen zur Holzverladung werden wegen Platzmangel meistens zwischen andere noch in Entladung befindliche Wagen gestellt. Zur Holzverladung ist in vielen Fällen aber nöthig, daß der Waggon auch von der schmalen Bordseite zugänglich ist, was auf der Uferbahn aber nur selten zu erreichen ist. Für das Holzgeschäft in Thorn ist der Holzhafen eine Lebensfrage.

30. Baumaterialien.

Ueber die Lage des Baumaterialien-Geschäfts können wir auch in diesem Jahre nichts günstiges berichten.

Die Bauhätigkeit beschränkte sich in der Hauptsache, nachdem die Canalisations- und Wasserleitungsbauten als beendigt anzusehen sind, auf einige fiskalische Bauten, auf den Bau der Gefrieranlage, der Garnisonkirche und auf den mehrerer Privathäuser auf der Bromberger Vorstadt.

Sowohl in der Innenstadt wie auch auf der Bromberger Vorstadt fand ein starkes Angebot von leer stehenden Wohnungen statt. Da jedoch

die Nachfrage den neuen zeitgemäß eingerichteten Wohnungen auf der Bromberger Vorstadt den Vorzug gab, so sanken die Mietzwerte in der Innenstadt erheblich, eine große Anzahl von Wohnungen standen leer und fehlte aus diesem Grunde jede Anregung zu einer größeren Bauthätigkeit. Außer einigen Ergänzungsbauten hatte die Innenstadt auch nicht einen einzigen größeren Neubau aufzuweisen. Unter dem Druck dieser Verhältnisse hatten sowohl die Bauhandwerker wie auch die Baumaterialienhändler zu leiden, es fehlte den ersteren ausreichende Beschäftigung, bei den letzteren machte sich gegen die Vorjahre ein erheblicher Rückgang im Umsatz der wichtigsten Artikel dieser Branche bezw. in gebranntem Stückerkalk, Portlandcement &c. &c. geltend. Auch in den übrigen in Frage kommenden Baumaterialien war im gleichen Verhältniß die Nachfrage eine geringere. Die hiesige Mörtel- wie auch die hiesige Cementkunststeinfabrik berichtet ebenfalls über eine gegen die Vorjahre wesentlich geringere Produktion. Die Culmsee'er Dachpappenfabrik fand, da die Bauthätigkeit in Culmsee und Umgegend eine rege war, auch in diesem Jahre für ihre Erzeugnisse einen befriedigenden Absatz.

Da Handel und Gewerbe an unserm Platz andauernd im Rückgang begriffen ist, so sind die Aussichten für die Baumaterialien-Branche, wenn nicht ein Umschwung zum Bessern eintritt, wenig hoffnungsvoll.

Innere Angelegenheiten der Handelskammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1895 in 23 ordentlichen Sitzungen (16 im Vorjahre) und in einer außerordentlichen Sitzung 338 Vorlagen gegen 316 im Jahre 1894.

Die außerordentliche Sitzung fand am 14. Februar statt; in derselben nahm die Handelskammer Stellung zu dem Reskript des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe, betreffend die Neuordnung der Handelskammern; den betreffenden Verhandlungen wohnte Herr Regierungs-Präsident v. Horn bei.

Das Journal weist 662 Nummern auf gegen 690 im Vorjahre.

Gutachten, erfordert theils an Behörden, theils an Sachverständigen, sind 35 abgegeben.

Am 26. Juni legte Herr Stadtrath Rittler sein Mandat als Handelskammermitglied nieder. 25 Jahre hat Herr Rittler der Handelskammer angehört und in derselben eine segensreiche Thätigkeit entfaltet. Die Handelskammer hat ihm ihren besonderen Dank ausgesprochen.

Auf Grund des § 16 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 schieden am Schlusse des Jahres aus die Herren Emil Dietrich, G. Fehslauer, Carl Matthes und M. Schirmer.

In der am 9. December stattgefundenen Wahl wurden die ausscheidenden Herren wiedergewählt und an Stelle des Herrn Rittler Herr H. Löwensohn neugewählt.

Am 1. Januar 1896 trat der neugewählte Sekretär, Herr Dr. Stoy, früher 2. Sekretär an der Handelskammer für das Herzogthum Braunschweig, sein Amt an. Leider war seine Thätigkeit, die eine recht segensreiche für die Handelskammer zu werden versprach, nur von kurzer Dauer, da er krankheits halber gezwungen wurde, ein milderes Klima aufzusuchen. Er befindet sich jetzt zur Wiederherstellung seiner Gesundheit in Davos.

Statistik.

Nachweisung

über den telegraphischen Verkehr der Telegraphenanstalten des Kreises Thorn und derjenigen des Kreises Briesen (Bpr.), welche früher zum Kreise Thorn gehört haben, für das Jahr 1895.

Name der Telegraphen-Anstalt.	Bei der Anstalt sind:			Bemerkungen.
	Telegramme aufgegeben		Telegramme angekommen (inländische u. ausländische) Stück.	
	inländische Stück.	ausländische Stück.		
Gulmsee	6 354	51	6 789	Eröffnet am 29. 8. 1895.
Elgiszewo	37	—	24	
Gremboczyn	123	3	168	
Heimsoot	297	—	498	
Leibitsch	493	5	627	
Modder	1 078	10	1 723	
Nawra	239	3	217	
Neugrabia	326	1	404	
Ostaszewo	1 087	1	986	
Ottlotschin	1 166	63	291	
Papau	130	2	145	
Pensau	127	—	292	
Podgorz	2 884	294	4 332	
Rossgarten	104	—	326	
Rynsk	215	—	356	
Schillno	480	13	238	Eröffnet am 12. 7. 1895.
Schönsee (Bpr.) 1	1 900	18	2 187	
Schönsee (Bpr.) 2	1 364	8	627	
Schönwalde (Kr. Thorn) . .	29	—	51	
Schwirfen (Bpr.)	242	—	407	
Siemon	48	—	95	
Swierzynko	137	5	247	
Thorn Tel.-Amt	41 338	4 562	46 037	
Thorn 2 (Bahnhof)	3 182	76	2 194	
Thorn 3 (Brombg. Vorst.)	3 286	58	4 129	
Zusammen	66 666	5 173	73 390	

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Thorn 1 für 1895.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	1382316	Stück.	} Insgesamt 2553226 Stück.
b. Postkarten	436410	"	
c. Drucksachen	449566	"	
d. Waarenproben	23426	"	
e. Portofreie Brieffendungen	261508	"	

II. Aufgegebene gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	1582932	Stück.	} Insgesamt 2462854 Stück.
b. Postkarten	380406	"	
c. Drucksachen	325368	"	
d. Waarenproben	24934	"	
e. Portofreie Brieffendungen	149214	"	

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	206752	Stück.	
b. " mit "	2709	"	mit 1335087 Mk.
c. Briefe u. Kästchen mit Werthangabe	11176	"	" 6973824 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	99043	Stück.	
b. " mit "	1501	"	mit 3336723 Mk.
c. Briefe u. Kästchen mit Werthangabe	9045	"	" 10104264 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmepakete	11499	Stück.
b. Nachnahmebrieffendungen	8280	"
c. Gesamtnachnahmebetrag	197790	Mk.

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmepakete	11210	Stück.
b. Nachnahmebrieffendungen	8569	"
c. Gesamtnachnahmebetrag	97301	Mk.

D. Postauftrags-Verkehr.

- I. Eingegangene Postaufträge 9976 Stück über 1148612 Mk.,
darunter 242 Stück zur Accept-Einholung.
II. Aufgegebene Postaufträge 2928 Stück.

E. Postanweisungen-Verkehr.

- I. Eingezahlte Postanweisungen 105740 Stück über 6480421 Mk.
II. Ausgezahlte " 98687 " " 5333351 "

F. Zeitungs-Verkehr.

- I. Beim Verleger bestellte
Zeitungsexemplare . . . 4044 Stück.
II. Abgef. Zeitungsnummern 1102577 "
III. Eingegangene Exemplare 1858 "
IV. " Zeitungs-
nummern 469021 "
V. Abgef. außergewöhnliche
Zeitungsbefagen . . . 44043 "

G. Reise-Verkehr.

- I. Zahl der mit den Posten abgereisten Personen 288.

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 2 in Thorn (Bahnhof) für 1895.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	31 616	Stück.	} Insgesamt 100 880 Stück.
b. Postkarten	10 270	"	
c. Drucksachen	7 540	"	
d. Waarenproben	130	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	51 324	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	311 064	Stück.	} Insgesamt 437 918 Stück.
b. Postkarten	72 384	"	
c. Drucksachen	31 902	"	
d. Waarenproben	2 730	"	
e. Portofreie Brieffsendungen	19 838	"	

B. Paket- und Geldverkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	18 350	Stück.	
b. " mit "	86	" mit	4 128 M.
c. Briefe " "	253	" "	908 559 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	4 527	Stück.	
b. " mit "	35	" mit	15 960 M.
c. Briefe " "	199	" "	99 500 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmepakete	388	Stück	} mit 17 914 M.
b. Nachnahmebriefe	239	"	

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmepakete	30	Stück	} mit 30 M.
b. Nachnahmebriefe	—	"	

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge	45	Stück mit	8 569 M.
--	----	-----------	----------

II. Aufgegebene "	—	"	
-----------------------------	---	---	--

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen	3669 Stück	über	102 138 Mk.
II. Ausgezahlte	5127	"	85 752 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Durch Vermittelung des Postamts bestellte russische Zeitungen	30 Exemplare	mit	8000 Nummern.
II. Eingegangene Zeitungen	241	"	60 793 "

G. Durchgangs-Verkehr.

Umgearbeitete (Durchgangs-) Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	1 049 704 Stück.
b. " mit	20 586 " mit 11 816 364 Mk.
c. Briefe	77 334 " 46 800 556 "

Das Postamt ist Vermittelungs-Postanstalt für den deutsch-russischen Fahrpostverkehr (Polen und Südrussland).

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 3 in Thorn (Bromberger Vorstadt) für 1895.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	147 758	Stück.	} Insgesamt 224 822 Stück.
b. Postkarten	26 936	"	
c. Drucksachen	48 776	"	
d. Waarenproben	1 352	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	114 712	Stück.	} Insgesamt 144 040 Stück.
b. Postkarten	20 514	"	
c. Drucksachen	8 450	"	
d. Waarenproben	364	"	

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	24 032	Stück.	
b. Briefe mit	680	"	mit 1 145 800 Mk.
c. Pakete "	159	"	" 18 285 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	9 201	Stück.	
b. Briefe mit	359	"	mit 156 524 Mk.
c. Pakete "	84	"	" 16 800 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	777	Stück.
b. Nachnahmepakete	1 840	"
c. Nachnahmebetrag	31 404	Mark.

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	104	Stück.
b. Nachnahmepakete	26	"
c. Nachnahmebetrag	754	Mark.

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge.

a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 566 Stück über 32 140 Mk.

b. Zur Accepteinholung 1 "

II. Aufgegebene Postaufträge 20 "

E. Postanweisungen-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen 10 821 Stück über 437 656 Mk.

II. Ausgezahlte " 9 563 " " 397 049 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungsexemplare 336 Stück.

II. " Zeitungsnummern 101 312 "

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Wöcker (Westpr.) für 1895.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.

a. Briefe	80 288	Stück.	} Insgesammt 131 612 Stück.
b. Postkarten	23 764	"	
c. Drucksachen	23 712	"	
d. Waarenproben	338	"	
e. Portofreie Brieffendungen	3 510	"	

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	58 604	Stück.	} Insgesammt 83 798 Stück.
b. Postkarten	16 900	"	
c. Drucksachen	4 056	"	
d. Waarenproben	364	"	
e. Portofreie Brieffendungen	3 874	"	

B. Paket- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	6 811	Stück.	
b. Briefe mit " "	359	"	mit 274 635 Mk.
c. Pakete " "	57	"	" 5 700 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Pakete ohne Werthangabe	4 186	Stück.	
b. Briefe mit " "	184	"	mit 324 576 Mk.
c. Pakete " "	14	"	" 14 000 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Briefe	1 283	Stück.
b. " Pakete	963	"
c. " Betrag	24 706	Mk.

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Nachnahme-Briefe	208	Stück.
b. " Pakete	78	"
c. " Betrag	936	Mk.

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge 407 Stück über 20 350 Mk.

II. Aufgegebene " 83 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

I. Eingezahlte Postanweisungen 5592 Stück über 177 958 Mk.

II. Ausgezählte " 5001 " " 196 254 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungs-Exemplare 273 Stück.

II. " Zeitungs-Nummern 60 160 "

Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Podgorz für 1895.

A. Brief-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffsendungen.

a. Briefe	129 532 Stück.
b. Postkarten	26 078 "
c. Drucksachen	26 650 "
d. Waarenproben	936 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Briefe	111 228 Stück.
b. Postkarten	27 300 "
c. Drucksachen	3 224 "
d. Waarenproben	936 "

B. Packet- und Geld-Verkehr.

I. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	11 442 Stück.
b. Briefe mit	872 "
c. Packete "	108 "

II. Aufgegebene dergleichen Sendungen.

a. Packete ohne Werthangabe	4 705 Stück.
b. Briefe mit	261 "
c. Packete "	43 "

C. Postnachnahme-Verkehr.

I. Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	318 Stück.
b. Nachnahmepackete	857 "
c. Nachnahmebetrag	10 917 Mark.

II. Aufgegebene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahmebriefe	159 Stück.
b. Nachnahmepackete	49 "
c. Nachnahmebetrag	647 Mark.

D. Postauftrags-Verkehr.

I. Eingegangene Postaufträge.

a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 213 Stück.

b. Zur Accepteinholung — "

II. Aufgegebene Postaufträge 16 "

E. Postanweisungs-Verkehr.

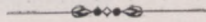
I. Eingezahlte Postanweisungen 6 250 Stück über 356 291 Mt.

II. Ausgezahlte " 7 141 " " 300 106 "

F. Zeitungs-Verkehr.

I. Eingegangene Zeitungsexemplare 255 Stück.

II. " Zeitungsnummern 68 848 "



Nachweisung

der im Jahre 1895 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und
verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Lumpen	1	—
2. Soda	150	—
3. Farbholz	186	—
4. Salpeter, Salz und Schwefelsäure	15	—
5. Roheisen	557	—
6. Andere unedle Metalle	2	—
7. Verarbeitetes Eisen	2 822	—
8. Cement, Kalk.	81	—
9. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	26	—
10. Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	—
11. Weizen	10	329
12. Roggen	10	90
13. Gerste	—	4
14. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . .	44	464
15. Delfaat	—	253
16. Kartoffeln	—	276
17. Obst, frisches und getrocknetes	24	—
18. Gemüse und Pflanzen	10	—
19. Glas und Glaswaaren	3	—
20. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	14	9
21. Rohes Nutzholz	—	50
22. Brennholz (Kloben).	29	—
23. Tischtage	124	—
24. Holzwaaren und Möbel	60	—
25. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	54	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
26. Bier	37	—
27. Brauntwein	126	—
28. Wein	239	—
29. Fische, Seringe	1 213	—
30. Mehl und Mühlenfabrikate	402	10 995
31. Reis	397	—
32. Salz	36	—
33. Kaffee, Kaffeejurrogate, Cacao	341	—
34. Zucker, Melasse, Syrup	652	—
35. Rohtabak	2	—
36. Fette Oele und Fette	527	—
37. Petroleum und andere Mineralöle	754	—
38. Steine und Steinwaaren	55	1 805
39. Steinkohlen	3 683	—
40. Koks	50	—
41. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	102	—
42. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren	56	—
43. Wolle, roh	5	—
44. Alle sonstigen Gegenstände	876	770

B. Abgang.

1. Lumpen	—	12
2. Soda	190	—
3. Farbholz	4	—
4. Roheisen	60	—
5. Andere unedle Metalle.	—	12
6. Verarbeitetes Eisen aller Art.	3	201
7. Cement, Kalk.	1 422	—
8. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	22	28
9. Weizen	—	230
10. Roggen	—	976
11. Hafer	—	452

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
12. Gerste	—	509
13. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	646
14. Velsaat.	—	30
15. Obst, frisches und getrocknetes	9	—
16. Glas und Glaswaaren	—	3
17. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	—	2
18. Gebeiltes Nutzholz	—	415
19. Gefägtes "	—	430
20. Faßdauben	—	240
21. Grubenpfähle.	—	23
22. Faßtage	—	133
23. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	—	5
24. Branntwein	—	403
25. Wein	—	18
26. Fische auch Heringe	10	15
27. Mehl und Mühlenfabrikate	—	506
28. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao	—	—
29. Zucker, Melasse, Syrup	—	9 275
30. Fette Oele, Fette	—	1
31. Petroleum und andere Mineralöle	—	3
32. Steine und Steinwaaren	60	—
33. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	70	—
34. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren	—	408
35. Sonstige Gegenstände	94	386

N a c h w e i s u n g

der im Jahre 1895 auf Station Thorn eingegangenen und abgesandten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ei- gang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	für Gewerbetreibende zollpflichtig To.	für zollfrei To.	Bemer- kungen.
Eis- und Stüdgüter nur nach dem Gewicht	9407	14013				
Steinkohlen und Koks	24428	267				
Delfuchen	6857	6873				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	189	1523				
Eisen façonnirt	2870	2438				
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	1623	256				
Zucker	22298	146				
Weizen	1815	874	{ —	—	1815	Eingang
			{ —	—	874	Verfandt
Roggen	2255	83	{ 20	10	2225	Eingang
			{ —	41	42	Verfandt
Hafer	1482	147	{ 410	—	1072	Eingang
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Ame pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	35862	49179	{ 56	—	91	Verfandt
			{ —	10	35852	Eingang
			{ 575	—	48694	Verfandt
Gerste	1312	753				
Rübsen, Raps und Leinfaat	346	551				
Hülsenfrüchte	2631	1826				
Kartoffeln	127	291				
Klachs, Hanf, Heede und Berg	40	—				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten; Bohlen, Bretter), auch Brennholz	3086	4819				
Spiritus und Branntwein	825	42				
Steine, roh und bearbeitet, Dach- und Mauerziegel, Drains	1403	23324				
Düngemittel	120	180				
Wolle, thierische	1114	1137				
Expeditur = Sammelgüter in Wagen- ladungen	3467	107				
Petroleum	598	140				
Mais	65	54				

P e r s o n e n v e r k e h r .

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	165 111	Personen.
" " " " Stadtbahnhofe	145 321	"

V i e h v e r k e h r .

Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	Eingang.	Verfandt.
Füllen	589	1 139.
Rinder, Stiere, Ochsen	81	179.
Kühe	528	208.
Kälber	25	141.
Schweine, Ferkel	11	23.
Ziegen, Schafe, Lämmer	54 113	58 824.
Gänse, Puten	1 444	270.
	1 614	143 228.

N a c h w e i s u n g

der im Jahre 1895 auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Ver- sandt To.	für Be- hörden To.	Gewerbtreibende zollfrei To.	Bemer- kungen.
Eil- und Stückgüter nur nach dem Gewicht	1027	3873			
Steinkohlen und Koks	14751	18			
Leinwand	4361	2998			
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	143	371			
Eisen faconirt	396	378			
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren	70	253			
Zucker	909	36			
Weizen	2668	109	{ —	—	2668 Eingang
			{ —	—	109 Verandt
			{ 660	—	4184 Eingang
			{ —	—	69 Verandt
			{ 1065	—	1387 Eingang
			{ —	—	39 Verandt
Roggen	4844	69			
Hafer	2452	39			
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze, Kleie pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	2548	4777	{ —	—	2548 Eingang
			{ —	—	4777 Verandt
Gerste	543	77			
Rüben, Raps und Leinfaat	9	11			
Hülsenfrüchte	176	124			
Kartoffeln	394	25			
Flachs, Hanf, Heede und Berg	—	—			
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz	1505	1908			
Spiritus und Branntwein	3520	1239			
Eisene, roh und bearbeitet, Dach- und Mauerziegel, Drains	1245	15782			
Düngemittel	1280	1236			
Wolle, thierische	1	10			
Speditionen = Sammelgüter in Wagen- ladungen	—	—			
Petroleum	81	112			
Mais	10	5			

P e r s o n e n v e r k e h r .

Es reisten ab 15 299 Personen.

V i e h v e r k e h r .

Pferde, Ponys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	Eingang.	Verandt.
	98	47.
Füllen	—	—.
Rinder, Stiere, Ochsen	1 106	646.
Kühe	7	—.
Kälber	7	7.
Schweine, Ferkel	—	—.
Ziegen, Schafe, Lämmer	1 413	500.
Gänse, Puten	2 128	2 569.

Nachweisung

derjenigen Getreidezufuhren, welche im Jahre 1895 über Gollub und
Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Controle nach Thorn
abgefertigt sind.

Monat	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Hülsenfrüchte	Rübsaat und Raps
	To.	To.	To.	To.	To.	To.
I. über Gollub:						
Januar . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März . . .	—	—	—	—	—	—
April . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	—
September . . .	—	—	10	—	—	—
Oktober . . .	—	20	—	—	—	—
November . . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . . .	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen	—	20	10	—	—	—
II. über Leibitsch:						
Januar . . .	—	—	7	—	—	—
Februar . . .	5	—	10	—	—	—
März . . .	40	—	8	20	9	—
April . . .	—	—	1	—	1	—
Mai . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . .	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	—
September . . .	—	38	—	—	—	—
Oktober . . .	5	—	10	—	—	—
November . . .	25	—	—	—	—	—
Dezember . . .	13	—	21	—	—	—
Im Ganzen	88	38	57	20	10	—

Verkehr auf der Uferbahn

pro 1895.

M o n a t	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar	334	110	444
Februar	224	115	339
März	228	135	363
April	323	391	714
Mai	432	291	723
Juni	375	190	565
Juli	255	218	473
August	461	241	702
September	427	205	632
Oktober	778	406	1184
November	930	349	1279
Dezember	653	135	788
Im Ganzen	5420	2786	8206

Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1895.

Herm. Schwarz jun., Vorsitzender.

M. Schirmer, stellvertretender Vorsitzender.

E. Dietrich.

G. Fehlaner.

E. Kittler, ausgeschieden am 26. Juni 1895.

A. Leiser.

Julius Lissack.

C. Matthes.

S. Rawitzki.

M. Rosenfeldt.

Herm. Schwarz sen.

A. Born-Woer.

Sekretär

Gustav Kaskade.

Mitglieder der Sachverständigen-Commission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten
die Herren **A. Leiser**, **G. Fehlaner**, **J. Lissack**, **Julius Neumann**
und **S. Rawitzki**;
 2. für Manufaktur- und Kurzwaaren
die Herren **Gustav Elias**, **H. Fränkel** und **L. Puttkammer**;
 3. für Porzellan- und Glaswaaren
die Herren **Bernhard Cohn** und **David Braunslein**;
 4. für Colonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus, Weine
die Herren **A. Adolph**, **Benno Richter**, **Carl Matthes**, **A. Rüh**
und **H. Schwarz jun**;
 5. für Leder, Wolle und Rohprodukte
die Herren **J. Falk**, **A. Leiser** und **E. Kittler**;
 6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk
die Herren **Emil Dietrich**, **A. Rittweger** und **Franz Bährer**;
 7. für Holz die Herren **David Marcus Lewin** und **H. Löwensohn**.
- Die Commission zur Prüfung der Eisenbahn-Tarife besteht aus den Herren **M. Rosenfeldt**, **S. Rawitzki** und **A. Leiser**.
- Die Commission zur Festsetzung der allwöchentlich 3 mal durch die Tagesblätter zu veröffentlichenden Getreideberichte besteht aus den Herren **G. Fehlaner**, **S. Rawitzki**, **D. Wolff** und **A. Bschsch**.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie:	
1. Einleitung	3
2. Die Ernte	11
3. Geldverkehr	11
4. Post- und Telegraphenverkehr	13
5. Schiffsahrts-Verkehr auf der Weichsel	15
6. Eisenbahnverkehr	17
7. Getreidezufuhren auf dem Wege über Gollub und Leibitsch	18
Verhandlungen der Handelskammer:	
1. Stempelsteuergesetz	19
2. Sonntagsruhe im Handelsgewerbe	23
3. Branntweinsteuergesetz	28
4. Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt	31
5. Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei	32
6. Zuckersteuergesetzentwurf	32
7. Honigzoll	34
8. Gesetzentwurf betreffend die Regelung des Verkehrs mit Handelsdünger, Kraftfuttermitteln und Saatgut	37
9. Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften	42
10. Gesetzentwurf zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs	43
11. Maaß- und Gewichtsordnung	44
12. Neuordnung der Handelskammern	45
13. Deutscher Handelstag	49
14. Kaufmännische Fortbildungsschulen	51
15. Kaufmännische Schiedsgerichte	52
16. Ersatzweg auf dem Artillerieschießplatz	52
17. Einkäufe der Proviantämter	55
18. Lagerhaus am Hauptbahnhof	56
19. Petroleumschuppen	57
20. Die Uferbahn	58
21. Sicherheitshafen	60

22. Holzhafen	60
23. Kleinbahn Thorn-Leibitz	62
24. Bezirks-Eisenbahnrat für den Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg	63
25. Bahnsteigsperr	63
26. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr	64
27. Thorner Transit-Tarif	75
28. Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate	77
29. Ermäßigung der Postanweisungsgebühr	78
30. Schalterdienst	78
31. Strombereijung	79
32. Mittellandkanal	79
33. Holzstofffabriken	81
34. Zolltarifamt	81
35. Zollabfertigung von Holz an der Weichsel	82
36. Zollamtliche Abfertigung von Kleien	84
37. Verkehr mit Rußland	85

Specialberichte:

1. Getreide und Futtermittel	91
2. Mühlenfabrikate	94
3. Kartoffeln	94
4. Viehhandel	94
5. Sämereien	95
6. Zuckerfabriken	97
7. Der Wollmarkt vom 13. Juni 1895	98
8. Wollhandel	99
9. Wollerei Culumsee	100
10. Weinhandel	100
11. Brauereien	101
12. Colonialwaaren	102
13. Spritfabrikation	103
14. Chemische Düngemittel	104
15. Expeditionsgeschäft	104
16. Zigarren und Tabak	106
17. Manufakturwaaren- und Leinenbranche	107
18. Seifenfabrikation	107
19. Honigtuchen, Honig, Wachs	108
20. Bank- und Wechsel-Geschäft	108
21. Holzhandel	109
22. Ziegeleien	110
23. Leder und rohe Häute	111
24. Drogen	112
25. Maschinenbau	112
26. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle	112
27. Kohlen	113
28. Kurzwaaren	115
29. Holz-Schneidemühlen	115
30. Baumaterialien	116

Innere Angelegenheiten der Handelskammer	118
Statistik:	
Nachweisung über den telegraphischen Verkehr	119
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 1 Stadt	120
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 2 Bahnhof	122
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 3 Bromberger Vorstadt	124
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Mocker	126
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Podgorz	128
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter	130
Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgeordneten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	133
Nachweisung der auf Station Mocker eingegangenen und abgeordneten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs	134
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreide- sendungen	135
Verkehr auf der Uferbahn	136
Mitglieder der Handelskammer	137
Mitglieder der Sachverständigen-Commission	137



