

Erscheint wöchentlich 6 mal Abends. Vierteljährlicher Abonnementspreis in Thorn bei der Expedition Brückenstraße 10, und bei den Depots 2 Rm., bei allen Post-Anstalten des Deutschen Reichs 2 M. 50 Pf.

Thorner

Insertionsgebühr die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum 10 Pf. Inseraten-Aannahme in Thorn: die Expedition Brückenstraße 10. Heinrich Neg, Coppersmitzstraße.

Ostdeutsche Zeitung.

Inseraten-Aannahme auswärts: Strassburg: A. Fubrich. Inowrazlaw: Justus Ballis, Buchhandlung. Neumark: J. Köpfe. Graudenz: Gustav Köthe. Sautenburg: M. Jung. Gollub: Stadtkämmerer Aufen.

Redaktion u. Expedition: Brückenstraße 10.

Inseraten-Aannahme auswärts: Berlin: Haasenstein u. Vogler, Rudolf Mosse, Bernbard Arndt, Mohrenstr. 47. G. L. Daube u. Co. und sämtliche Filialen dieser Firmen in Breslau, Coblenz, Frankfurt a./M., Hamburg, Kassel u. Nürnberg zc.

Einige Bemerkungen zu der Berichterstattung über die Posener Petition im Abgeordnetenhaus.

(Weiß in der Königsberger Land- und forstwirtschaftlichen Zeitung für das nordöstliche Deutschland.)

Die Posener Petition, betreffend die Herabsetzung der Eisenbahnfrachtsätze für Getreide und Mehl war im Abgeordnetenhaus der Budgetkommission überwiesen worden. Herr v. Tiedemann-Domst, der Berichterstatter der Kommission, hat in der 23. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 22. vor. Monats einzelne Punkte hervorgehoben, die seiner Meinung nach in der Petition nicht richtig angeführt worden sind.

Herr v. Tiedemann hat in dieser Beziehung nach dem stenographischen Bericht gesagt:

„Zunächst ist hier behauptet worden, daß die allgemeinen Expeditionsgebühren durchweg 12 Mark betragen per Tonne. Das ist eine irrige Behauptung. Denn was die östlichen Provinzen, um die es sich hier handelt, betrifft, so beträgt die Expeditionsgebühr dort bis zu einer Entfernung von 50 Kilometer 6 Mark, von 50 bis 100 Kilometer 9 Mark und nur von 100 Kilometer an 12 Mark.

Sodann ist ein Vergleich angestellt zwischen den kombinierten Schiffs- und Eisenbahnfrachten, und es ist behauptet worden, daß die Fracht von Allenstein nach Leipzig 34,20 Mark betrage für 200 Zentner, während die Eisenbahnfracht nur 27,80 Mark betrage. Was die Schiffsfracht anbetrifft, so ist es eine tatsächliche Unrichtigkeit. Die Schiffsfrachten sind in den letzten Jahren sehr wesentlich heruntergegangen und sind heute ganz wesentlich niedriger — genaue Zahlen bin ich nicht in der Lage anzuführen — als sie hier angegeben sind.

Es ist dann behauptet worden, daß die Ermäßigung der Flachstarife, auf die von den Petenten exemplifiziert worden ist, die Wirkung gehabt habe, daß nunmehr aller Flach auf den Eisenbahnen gefahren würde. Das ist auch tatsächlich unrichtig; es wird allerdings etwas mehr Flach wie früher auf den Eisenbahnen gefahren, aber ich glaube nach Mitteilungen die mir geworden sind, nicht, daß auch nur die Hälfte sämtlichen Flach, der transportirt wird, den Eisenbahnen zufällt.

Schließlich geht die Petition von der Ansicht aus, daß sich die Regulierung der Getreidepreise von Ost nach West vollziehe. Das ist auch tatsächlich nicht richtig; sie vollzieht sich vielmehr von Norden nach Süden, entsprechend dem Wasserlaufe unserer großen Ströme, den Einbruchstrassen des Verkehrs, auf dem die Importartikel ins Inland gelangen, von Osten nach Westen in viel weniger hohem Maße.“

Zu den vorstehenden Ausführungen des Herrn v. Tiedemann, welche in der Debatte über die Petition eine Widerlegung nicht gefunden haben, ist Folgendes zu bemerken.

Was zunächst die Expeditionsgebühr anbelangt, so hat auch Herr v. Tiedemann nicht bestritten, daß dieselbe auf Entfernungen von über 100 Kilomtr. 12 M. pro Waggon beträgt.

Von Frachtsätzen auf Entfernungen bis zu 100 Kilomtr. ist aber in der Petition an keiner Stelle die Rede und konnte auch nicht die Rede sein, weil es sich in der Petition um Ermäßigung der Eisenbahnfrachten nach dem mittleren und westlichen Deutschland, also auf weitere Entfernungen hin, nicht aber um Tarifiermäßigungen für Transporte innerhalb ein und derselben Provinz handelt. — Dieser Umstand konnte um so weniger übersehen werden, als derselbe am Eingange der Petition hervorgehoben und die Angabe über die Höhe der Expeditionsgebühr in unmittelbarem Anschluß an die Mitteilung über den auf der Ostbahn bestehenden Ausnahmetarif für Getreide auf Entfernungen von über 400 km gemacht worden ist.

Was den zweiten Punkt anbetrifft, so bemängelt Herr v. Tiedemann die Richtigkeit des zahlenmäßigen Vergleichs zwischen der Eisenbahnfracht und der kombinierten Schiffs- und Eisenbahnfracht auf der Strecke Allenstein-Leipzig, weil die Schiffsfrachten in den letzten Jahren heruntergegangen seien, ohne jedoch in dieser Beziehung genaue Zahlen angeben zu können.

In der Petition ist es jedoch ausdrücklich hervorgehoben worden, daß die kombinierte Schiffs- und Eisenbahnfracht „nach den von der Königl. Direktion in Bromberg angestellten Erhebungen“ mitgeteilt worden ist. — Die angeführten Zahlen sind allerdings etwas über 2 Jahre alt und können bei den schwankenden Schiffsfrachten natürlich keine unbedingte Geltung

für alle Zeiten haben. Im Allgemeinen können diese Zahlen jedoch sehr wohl als Anhalt zur Beurtheilung dienen, da die Schiffsfrachten bereits damals einen sehr niedrigen Stand erreicht hatten. Auch ist der Herr Berichterstatter — wie er selbst erklärt — nicht in der Lage, genaue Zahlenangaben zu machen und daher den zahlenmäßigen Nachweis zu führen, daß die mitgetheilten, amtlich ermittelten Zahlen unrichtig sind.

Ferner führt Herr v. Tiedemann an, es sei tatsächlich unrichtig, daß die Ermäßigung der Flachstarife die Wirkung gehabt habe, daß nunmehr aller Flach auf den Eisenbahnen gefahren würde, dieses sei kaum bei der Hälfte der Flachsendungen der Fall. — Es steht nun aber nicht in der Petition, daß aller Flach auf den Eisenbahnen gefahren werde, sondern in derselben ist vielmehr nur von demjenigen Flach die Rede, der zu Ausnahmefrachtsätzen im russisch-deutsch-französischen und belgischen Verkehr (auf Grund des Reexpeditionstarifs vom 1. Mai 1883) befördert wird, und in dieser Beschränkung ist die Behauptung richtig.

In dem mir vorliegenden Schreiben des Mitinhabers einer der bedeutendsten Flachsexportgeschäfte von Königsberg vom 29. Februar d. J. heißt es in dieser Beziehung:

„In Folge unserer vor einigen Tagen gehaltenen Unterredung theile ich Ihnen ergebenst mit, daß meine Firma seit etwa fünf Jahren ihre sämtlichen Abladungen von Flach nach dem Norden von Frankreich und Belgien mit der Eisenbahn im Reexpeditionsverkehr ab hier effektiert; weil der bei weitem größte Verband dieses Artikels in den Wintermonaten stattfindet, und weil gerade während dieser Zeit die Dampfschiffe wegen der erhöhten Frachten und Affekuranz mit der Eisenbahn nicht konkurrieren können. Aber auch selbst während der Sommermonate würde bei einer etwas niedrigeren Seefracht eine Expedition von Flach nach den obigen Ländern seewärts kaum lohnen, weil der etwaige Vortheil des etwas billigeren Seeweges durch den weit schnelleren, weniger gefährlichen und die Waare besser konservirenden Eisenbahntransport aufgewogen wird.“

„Im Reexpeditionsverkehr beträgt die Eisenbahnfracht nach den Hauptstapelpätzen in

Belgien und Frankreich für 10 000 kg. Flach und Werg:

Table with 2 columns: Destination and Cost. Rows include: nach Gand 393,81 Francs 318,35 M., = Lille 424,00 = 343,45 =, Abladungen per Dampfschiff via Antwerpen würden, a) während der Wintermonate kosten: nach Gand: Fracht und Kosten von hier bis Pillau 50 M., Fracht und Kosten von Pillau bis Antwerpen 200 M., Fracht und Kosten von Antwerpen bis Gand 81 M., Affekuranz 30 M., 361 M., nach Lille: Fracht und Kosten bis Antwerpen wie oben 250 M., Fracht und Kosten von Antwerpen bis Lille 106 M., Affekuranz 30 M., 386 M., b) während der Sommermonate: Fracht von hier bis Antwerpen 200—225 M., Fracht von Antwerpen bis Gand 81—81 M., Affekuranz 20—20 M., 301—326 M., Fracht von hier bis Antwerpen 200—225 M., Fracht von Antwerpen bis Lille 106—106 M., Affekuranz 20—20 M., 326—351 M.

Die Entfernungen auf der Eisenbahn zwischen Königsberg einerseits und Gand bezw. Lille andererseits betragen 1443 bezw. 1503 Kilom. — Der Frachtsatz auf der Eisenbahn einschließlich der Expeditionsgebühr beträgt demnach etwa 2,2 Pf. pro Tonne und Kilometer, also noch etwas mehr als der Frachtsatz für Getreide in deutsch-russischen Verkehr nach den Ostseehäfen.

Es kam darauf an, den Nachweis zu führen, daß die Eisenbahnen bei Frachtsätzen, wie sie im deutsch-russischen Verkehr für Flach und Getreide erhoben werden, selbst auf weiten Eisenbahnstrecken, welche dem Wasserwege ungefähr parallel laufen, und zwar bei dem jetzigen niedrigen Stande der Schiffsfrachten, mit dem Wasserwege erfolgreich konkurrieren können. Dieser Nachweis ist vorstehend geführt worden.

Fenilleton.

Im eigenen Netz gefangen.

Kriminalroman von Ferdinand Herrmann. 54.) (Schluß.)

„Bleiben Sie nur gefälligst hier, mein werther Master Parker“, rief er ihm zu. „Ich hoffe, Sie sollen diesmal nicht so leichten Kaufes davontkommen, wie vor einigen Monaten in S.“

In diesem Augenblicke hatte der entlarvte Verbrecher auch den Beamten wieder erkannt, aber er war verschlagen genug, sich auf der Stelle in die Situation zu finden.

„Nun ja“, sagte er mit gut gespielter Gleichmuth, „warum soll ich leugnen, daß ich eben jener Parker bin, der damals aus Anlaß des Todes des unglücklichen Springer die Bekanntschaft dieser Herrschaften hier machte! Ich habe eben meine ganz besonderen, aber rein privaten Gründe gehabt, hier nicht erkannt zu werden, und ich bin sehr neugierig, mit welchem Recht Sie, mein Herr, hier derartige Drohungen gegen mich aussprechen und mich in meiner freien Bewegung behindern wollen?“

„Mit welchem Recht?“ donnerte ihm der Kommissar entgegen. „Mit dem Recht des Vertreters der Justiz, der den Mörder ergreift, wo er ihn findet! Im Namen des Königs — Sie alle sind meine Gefangenen!“

Springer lag zusammengebrochen wie ein Todter in seinem Stuhl. Der Rechtsanwalt wühlte mit zitternden Händen in seinem Schreibtisch, ohne daß der Kommissar den Blick von ihm gewandt hätte, und auch Parkers Gesicht hatte sich mit einer fahlen Blässe überzogen. Aber noch behielt er seine alte Unverschämtheit.

„Der Spaß ist köstlich“, sagte er. „Mich soll's wahrhaftig wundern, was für einen Nard ich eigentlich begangen habe. — Wollen Sie nicht die Güte —“

Er sprach nicht zu Ende, sondern seine Augen traten mit stierem, gläsernem Ausdruck weit aus ihren Höhlen, als der Kommissar jetzt die Thür hinter sich aufstieß und als im Vorzimmer inmitten mehrerer Polizisten die riesenhafte Gestalt des Gastwirths Klaus Steffens sichtbar wurde.

„Ist das der Mann“, fragte Behrman den Wirth, indem er mit ausgestrecktem Arm auf Parker deutete, „der nach vorheriger Verabredung mit Ihnen den Amerikaner Rudolf Springer in Ihr Lokal führte, ihn dort vermittelst eines in Chloroform getauchten Taschentuchs betäubte, seine Taschen durchsuchte und mit Ihrer Hilfe den Bewußtlosen in einem Kahn zu einer etwas entfernteren Stelle schaffte, wo Sie ihn gemeinsam ins Wasser warfen?“

Parker bemühte sich, dem Gefragten ein Zeichen zu machen, aber es war vergeblich; denn in sein Schicksal ergeben, das er hauptsächlich dem reuevollen Geständniß seines Weibes

zuschreiben hatte, sagte der Wirth mit seiner kurzathmigen, heiseren Stimme:

„Ja, in Gemeinschaft mit diesem Mann und auf seine Veranlassung habe ich den Amerikaner ermordet.“

Die drei Verbrecher wurden unter sicherer Bedeckung abgeführt. Unterwegs machte Parker noch den Versuch, die Brieftasche mit den verätherischen Papieren von sich zu werfen; aber es wurde bemerkt und die Beweiskette war noch um ein wichtiges Glied bereichert. Später wurden bei der Hausdurchung im Bureau des Doktor Harras in einem geheimen Pultfache auch jene Papiere vorgefunden, deren der alte Neupert Erwähnung gethan hatte, und unter diesen Umständen zog es Parker, oder wie sein wirklicher Name lautete, Bergmann vor, schon bei seinem ersten Verhör vor dem Untersuchungsrichter ein offenes und umfassendes Geständniß abzulegen. Franz Springer konnte nicht mehr vernommen werden, denn in der Nacht nach seiner Einlieferung in das Gefängniß hatte ein Herzschlag seinem Leben ein Ende gemacht. Der Einzige, der beharrlich seine Schuld in Abrede stellte und sich als das Opfer einer schändlichen Intrigue bezeichnete, war der Rechtsanwalt Doktor Harras; aber es konnte keinem Zweifel unterliegen, daß ihn die Geschworenen auf Grund des gegen ihn vorliegenden Belastungsmaterials schuldig sprechen würden. Das mochte er als gewiegter Jurist auch wohl selber gut genug fühlen; denn eines Morgens fand der Gefängnißwärter nur noch

seine irdische Hülle vor; mit Hilfe seines Hals-tuches hatte sich Harras an einem Fensterhaken erhängt.

Eine direkte Betheiligung Caesar Springer's an den verbrecherischen Handlungen seines Vaters und des Rechtsanwaltes konnte nicht nachgewiesen werden und man verzichtete in Folge dessen darauf, den flüchtig gewordenen jungen Mann stechbriefflich zu verfolgen. Bei der Schwurgerichtsverhandlung wurden Bergmann und Klaus Steffens wegen Mordes zum Tode verurtheilt. Beiden wurde indeffen durch Gnade des Landesfürsten das Leben geschenkt und sie starben nach einer Reihe von Jahren im Zuchthaus.

Frau Amelie zog sich mit ihrer Tochter Albertine in eine weit entlegene kleine Stadt zurück, wo sie von dem geringen Vermögen, das ihr geblieben war, ein sehr bescheidenes und zurückgezogenes Dasein führte. Helene aber reiste als Fred Archer's Gattin und im Besitz eines großen Vermögens nach Amerika zurück. Der wackere Polizei-Kommissar Behrman geleitet sie auf das Schiff, das sie über den Ozean zurückführte. Die beiden Männer schieben mit einer herzlichen Umarmung von einander, und als sich der Beamte respektvoll vor der glückstrahlenden jungen Frau verneigen wollte, bot auch sie ihm mit holdem Erröthen ihre Wange zum Kusse dar.





