

**Zum 1. Januar 1928**

bereiten wir

unter Mitwirkung führender Persönlichkeiten

# **eine große Eröffnungsausgabe**

vor.

Industrie, Handel, Verkehr und Schifffahrt Stettins werden voraussichtlich behandelt werden.

Wenden Sie sich bitte rechtzeitig an uns! / Unsere Werbe=Abteilung wird Sie in Ihrer Reklame beraten.



*Eine*  
**SINGER**  
mit Motor u. Nählicht  
*Das nützlichste*  
**Weihnachtsgeschenk**

**SINGER**  
NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

## Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstr. 7 / Barth i. Pom., Lange Str. 50 / Belgard (Pers.), Karlstr. 27 / Bublitz, Poststraße 144 / Bütow, Lange Straße 68 / Cammin i. Pom., Wallstr. 100 / Demmin, Frauenstraße 9 / Gollnow i. Pom., Wollweberstraße. 7  
Greifswald, Lange Straße 15 / Köslin, Bergstraße 1 / Kolberg, Kaiserplatz 6 / Neustettin, Preussische Str. 2 / Pölitz, Baustr. 7 / Polzin, Brunnenstr. 17 / Pyritz (Pom.), Bahnerstraße 50  
Rügenwalde, Lange Str. 32 / Stargard i. Pom. Holzmarktstr. 43 / Stettin, Luisenstr. 19 / Stolp, Mittelstraße 5 / Stralsund, Mönchenstraße 30, Swinemünde, Färberstraße 5.

Zur behaglichen Stimmung gehöret:

Rückforth  
der  
Alte

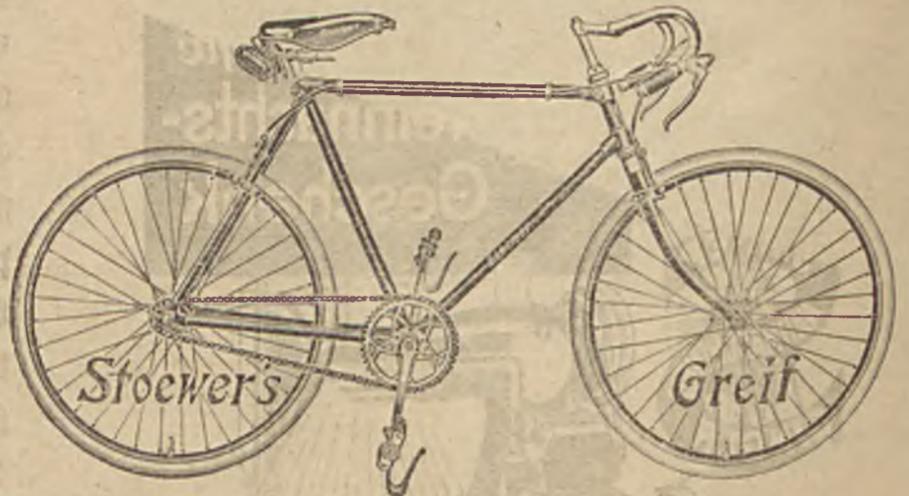
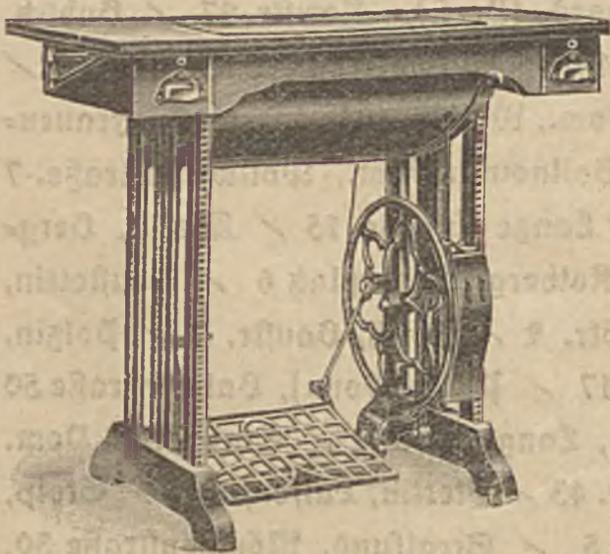


*Ein feiner Schmuck*

SEIT  
1742



**3 Qualitäts-  
Erzeugnisse**  
deutscher Feinmechanik



**NÄHMASCHINEN- UND FAHRRÄDER-FABRIK**  
**Bernh: Stoewer**      **Actien-**  
**gesellschaft**      **Steffin-Grünhof**

# Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

**AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN**

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin

Herausgeber Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, Stettin; verantwortlich für die Berichte über das Inland und für den Anzeigenteil Dr. E. Bartz, Stettin.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Nr. 8220 bis 8224. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Konto in Helsingfors: Kansallis Osake Pankki, Alexandersgatan 40/42

Nr. 23

Stettin, 1. Dezember 1927

7. Jahrg.

## Zur Lage des Stettiner Einzelhandels.

Von Dr. Krull.

Die Beurteilung der augenblicklichen Lage, wie auch der der verflissenen Monate im Einzelhandel ist, soweit die Stettiner Verhältnisse betrachtet werden, außerordentlich geteilt. Ein einheitliches Bild ist schwer zu gewinnen. Der erhebliche Rückgang der Arbeitslosigkeit in diesem Jahre hat zweifellos zu einer gewissen allgemeinen geschäftlichen Belebung im Einzelhandel geführt; trotzdem dürfte aber die günstigere Gestaltung des Arbeitsmarktes nicht in gleichem Maße die geschäftlichen Ergebnisse im Einzelhandel beeinflussen, da die Arbeitslosigkeit infolge der sozialen Fürsorge für die Arbeitslosen noch nicht einen entsprechenden Ausfall des Konsums bedeutet. Der Einzelhandel Stettins hängt im wesentlichen von der Konsumfähigkeit im Wirtschaftsgebiete Stettin, d. h. zur Hauptsache von dem Stadtkreise Stettin und dem Kreise Randow ab, abgesehen von dem provinziellen Hinterland, das ebenfalls als Abnehmer Stettins in nicht unerheblichem Maße in

Frage kommt. Trotzdem das Uebergewicht industrieller Betätigung im Kreise Randow liegt, war und ist die Arbeitslosigkeit hier verhältnismäßig geringer als im Stadtkreise Stettin, zu erklären aus der fast gänzlich fehlenden Arbeitslosigkeit in den kleineren Landgemeinden des Kreises Randow. Der Arbeitsmarkt zeigt wie überall so auch für Stettin und Randow 1926 ein erheblich günstigeres Bild als 1925, und auch im Verlaufe der ersten drei Vierteljahre dieses Jahres hat der Arbeitsmarkt die Tendenz starker Besserung. Die Erwerbslosenziffer (Hauptunterstützungs- und Zuschlagsempfänger und Krisenunterstützte) in Stettin betrug am 31. Januar 1927 25 804, konnte am 31. Juni auf 16 296 und am 30. September auf 12 710 zurückgeführt werden. Die entsprechenden Ziffern für den Kreis Randow sind am 1. Februar 1927 10 810, am 1. Juli 4 088 und am 1. Oktober 2 339. Das prozentuale Verhältnis der aus öffentlichen Mitteln unterstützten Personen zur Bevölkerungs-

## Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

103 624 844 R.-M. Prämieinnahme

92 020 855 R.-M. Kapital und Reserven

Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.

Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.

Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin,

Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. i. Berlin,

Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg,

Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar,

## Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

31 % Versicherungendividende

538 000 000 R.-M. Bestand Ende 1926

### Versicherungszweige:

Feuer · Transport · Haftpflicht · Unfall · Einbruchdiebstahl · Beraubung · Maschinenbruch · Glas  
Wasserleitungs-Schaden · Valoren · Schmucksachen in Privatbesitz · Reisegepäck · Aufruhr · Kredit  
Kautions · Auto (Unfall, Haftpflicht, Kasko) · Leben · Aussteuer · Invalidität · Renten · Pension · Spar-  
und Sterbekasse · Hagel · Pferde und Vieh

ziffer (Stettin: 261 904, Randow: 108 321 Personen) betrug am 1. Oktober ds. Js. in Stettin 4,8%, im Kreise Randow 2,2%.

Die geschäftliche Lage im Einzelhandel wird, mit Ausnahme des Lebensmittelhandels, in welchem vor allem das Bargeschäft an der Tagesordnung ist, und der Lagerumschlag sich häufiger vollzieht, durch eine starke Verschuldung und eine entsprechende Illiquidität gekennzeichnet. Dies ist um so auffälliger, als diese Merkmale sich in einer Zeit zeigen, in der man wohl von einer Konjunkturbewegung sprechen kann. Man möchte dies mit unvorsichtigen Dispositionen und einer zu starken Bildung von Lägern in Verbindung bringen. Der hauptsächlichste Grund scheint aber darin zu liegen, daß die Betriebskapitalien im Einzelhandel zu der notwendigen Lagermenge in einem außerordentlich ungünstigen Verhältnis stehen, eine ähnliche Situation, wie sie etwa bei beendeter Inflation stand. Drei Faktoren dürften insbesondere dieses Mißverhältnis hervorgerufen haben. Die Umsatzsteigerung ist im allgemeinen etwa seit dem Sommer vorigen Jahres mengen- und preismäßig in einem schnelleren Tempo vor sich gegangen als die entsprechend notwendige Kapitalbildung. Nach statistischen Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung hat die Umsatzsteigerung in den Monaten Januar bis August 1927 im Verhältnis zur gleichen Zeit des Jahres 1926 um etwa 15% mengenmäßig zugenommen (Nahrungsmittel ca. 10 $\frac{1}{2}$ %, Kleidung ca. 15%, Wirtschaftswaren ca. 19%). Die Großhandelsindexziffer des Statistischen Reichsamtes weist eine Steigerung der Preise für Verbrauchsgüter seit Beginn des Jahres um etwa 10% aus. Dazu kommt eine Steigerung der Betriebsunkosten (beruhend auf einer Erhöhung der Miete im April, der Porti, Telephongebühren usw., ferner auf einer Erhöhung der Belastungen aus der Sozialgesetzgebung, insbesondere der Arbeitszeitverordnung usw.), welche Mehrausgaben von etwa 5% des Umsatzes bedingen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren kommt man zu dem Schluß, daß die Betriebskapitalien im Einzelhandel etwa 20% größer sein müßten, wenn er in der Lage sein sollte, seinen Verpflichtungen wie in den Vorjahren nachzukommen.

Daß es weder einem Einzelhandelsbetriebe noch auch irgend einem anderen Betriebe möglich gewesen ist, sein Betriebskapital seit etwa Mitte vorigen Jahres um 20% zu erhöhen, dürfte bei der heutigen Belastung der Wirtschaft auf der Hand liegen. Gerade im Einzelhandel erfordert eine mengenmäßige Umsatzsteigerung sofort eine größere Lagerhaltung und eine entsprechende Vergrößerung des Betriebskapitals. Auf dem Kreditwege konnte der Einzelhandel den Mangel an Betriebskapital nicht ausgleichen, da heute die Nutznießer des Bankkredits in der Hauptsache Industrie und Großhandel sind, der Personalkredit fast ganz ausfällt und Realkredit nur bei größten Sicherheiten gegeben wird.

Die Liquidität ist daher heute bei den meisten Einzelhandelsgeschäften außerordentlich mittelmäßig. Die Lieferanten des Einzelhandels haben meines Erachtens die Verpflichtung, nach Maßgabe ihrer eigenen Kapitalkraft den Druck auf den Einzelhandel möglichst zu mildern und langfristige

Warenkredite zu geben; die Verbraucher sollten nach Möglichkeit die gekauften Waren bar bezahlen und gewährten Kredit zeitlich nicht überspannen. Wenn von allen beteiligten Seiten versucht wird, die bestehende Illiquidität nach Möglichkeit zu mildern, wenn insbesondere von Lieferantenseite alle Druckmittel vermieden würden, welche höchstens zu Zwangs- und Verlustkäufen im Einzelhandel führen könnten, dann bestände die Hoffnung, die augenblickliche Situation zu überwinden, da an sich die Absatzmöglichkeiten der vorhandenen Läger bei den Verbrauchern — es handelt sich augenblicklich zur Hauptsache um eine Inlandskonjunktur — augenblicklich und jedenfalls auch noch vorläufig vorhanden sind.

Besorgniserregend ist die Entwicklung der Rentabilität der Einzelhandelsbetriebe. Ein dauerndes Steigen der Unkosten zwingt an sich zu höherer Kalkulation, der andererseits durch die Konkurrenz und durch die Kaufkraft der Konsumenten natürliche Grenzen gesetzt sind. Einer der wesentlichsten Unkostenfaktoren ist nach der Lockerung der Zwangswirtschaft für gewerbliche Räume, besonders für die vielen kleinen und mittleren Geschäfte, die Miete geworden. Der Preussische Handelsminister erklärte im Oktober ds. Js. auf der Tagung der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels in Berlin, daß die Mieteregelung für den Einzelhandel eine Frage von großem Ernst sei, die noch keine befriedigende Lösung gefunden habe. Nach Auffassung des Ministers ist eine derartige Abhängigkeit des Schicksals eines Volksgenossen von der Willkür eines anderen (wie sie sich aus der Aufhebung der Zwangsbewirtschaftung gewerblicher Räume ergeben hat) weder mit wirtschaftlichen Notwendigkeiten noch dem sozialen Geiste der Zeit zu vereinbaren; das geschäftliche Unternehmen gerade des Einzelhändlers, das in der Regel auf einen bestimmten Kundenkreis eingestellt sei, den es vielfach erst in jahrelanger mühevoller Arbeit sammle, müsse eine gewisse Gewähr des Bestandes gerade an der Stelle, wo es betrieben werde, haben, wenn es sich überhaupt entwickeln solle. Man wird dieser Stellungnahme des Preussischen Handelsministers, der eine Lösung des Mietverhältnisses nur bei wichtigem Grunde für gerechtfertigt hält, im Interesse von hunderttausenden Existenzen auch bei grundsätzlicher Befürwortung einer freien Wirtschaft und eines freien Güteraustausches beipflichten müssen. Außer den materiellen stehen hier auch außerordentliche ideelle Werte für die Einzelhändler auf dem Spiel.

Leider hat auch die Hoffnung des Einzelhandels auf eine Senkung der Realsteuern, insbesondere der Gewerbesteuer, einen sehr schwachen Boden, wie überhaupt eine Verminderung der Steuern von steuerlicher Seite vorläufig nicht eintreten wird. Die Begründung zu der in dem Entwurf eines Steuervereinheitlichungsgesetzes enthaltenen Gewerbesteuerengesetzesvorlage spricht zwar von einer allgemeinen Senkung der Realsteuern um etwa 20%, eine Rechnung, die nur einen theoretischen, keinen praktischen Wert haben wird; denn die steuerliche Belastung ergibt sich nicht allein aus den Hauptsteuerbeträgen, sondern aus den Umlagesätzen der Länder und Gemeinden, deren Bestimmung diesen überlassen ist. Für die vom Reich beabsichtigte

Senkung der Realsteuern sind die notwendigen Garantien nicht vorhanden, zumal der Geldbedarf der Länder und Gemeinden infolge der erhöhten Beamtengehälter größer wird.

Für das jeweilige Preisniveau pflegt man den Einzelhandel besonders verantwortlich zu machen. Zweifellos ist, wie wir schon feststellten, eine gewisse Verteuerung einzelner Warengruppen eingetreten, deren Ursachen aber anderweitig zu suchen sind. Die Preise haben sich etwa seit der Mitte des Vorjahres ständig erhöht und nähern sich den Preisen der Konjunktur des Jahres 1925. Der amtliche Großhandelsindex steht z. Zt. auf 140,3 gegenüber einem tiefsten Stande von 131,9 im Juli 1926 und einem Höchststande von 144,1 im September 1925. Bedenklich ist, daß diese langsame Aufwärtsbewegung der Preise auf dem deutschen Markte einer entgegengesetzten Bewegung auf dem Weltmarkte entspricht. Dieses Anziehen der Preise ist bis zu einem gewissen Grade währungspolitisch zu erklären. Unser Geldumlauf steht außer Verhältnis zu den Warenumsätzen, wobei betont werden mag, daß inflatorische Befürchtungen infolge reichlicher Deckung des Notenumlaufes durch Gold und Devisen unbegründet sind. Eine Einschränkung des Notenumlaufes würde jedenfalls preislich günstig wirken. Dazu kommt eine gewisse inflatorische Wirkung der nach Deutschland hineingeflossenen Auslandskredite. Nicht mit Unrecht ist auch wohl darauf hingewiesen worden, daß die Preisaufwärtsbewegung in Deutschland in einer Ausnutzung der Konjunktur durch die Warenproduzenten und Warenzwischenhändler ihren Grund hat. Wenn auch vielleicht eine gewisse Erhöhung der Gestehungskosten durch Wachsen der Rohstoffpreise, der Löhne und Zinsen eine Aufwärtsbewegung der Preise bis zu einem gewissen Grade rechtfertigen kann, so müßte andererseits die Produktions- und Umsatzsteigerung die Selbstkosten für die Produktionseinheit entsprechend gesenkt haben. Leider scheint die Mehrheit der Industrien noch nicht zu der Auffassung gekommen zu sein, daß eine Konjunktur gerade zu sinkenden Preisen möglich sei, und daß der größere Absatz infolge der Senkung der Selbstkosten eine Herabsetzung der Preise gestatte.

Mit Recht wehrt sich der Einzelhandel gegen die des öfteren bei Verbrauchern gehörte Behauptung, er nehme die Erhöhung der Beamtenbesoldung als Anlaß zu Preissteigerungen. Der Reichsfinanzminister und der Preußische Finanzminister haben erklärt, daß die erforderlichen Mehrbeträge ohne Erhöhung der Steuern aufgebracht werden können. Nach Auffassung dieser Minister wird die Wirtschaft also nicht die Kosten der Gehaltserhöhungen durch erhöhte Steuerbelastungen aufzubringen haben. Die Heraufsetzung der Beamtengehälter brauchte also an sich keine Veranlassung für Preissteigerungen abzugeben. Als psychologische Wirkung der Beamtengehaltserhöhung ist aber bereits zu nennen, daß sie Lohnforderungen der Arbeiter und Angestellten, deren Berechtigung dahingestellt bleiben mag, ausgelöst hat. Außerdem wird sich die durch die Gehaltserhöhung in Höhe von mehr als 1 Milliarde Mark jährlich geschaffene zusätzliche Kaufkraft auf dem Markte der Konsumartikel auswirken müssen.

Der Einzelhandel ist die letzte Erwerbsgruppe, welche nicht eine Stärkung der Kaufkraft der Konsumenten in volkswirtschaftlich tragbarem Ausmaße befürwortet. Auch er sieht in der Erhöhung der Beamtengehälter nicht etwa eine Konjunkturausnutzung, sondern eine gerechtfertigte Anpassung der Beamteneinkommen an das Preisniveau, die das Wirtschaftsleben nur fördern kann.

Die Preisbildung ist von anderen Faktoren abhängig. Der Einfluß des Einzelhandels ist hier so gut wie ausgeschaltet; der Einzelhändler steht zwischen der Kaufkraft der Konsumenten und den Preisforderungen der Lieferanten. Die Marktlage für Rohstoffe ist für die Preisgestaltung besonders maßgebend. Die auf dem Textilmarkte seit Beginn des Jahres eingetretene Erhöhung der Rohstoffpreise, Baumwolle, Flachs usw. hat die Preise der Fertigwaren bei den Fabrikanten etwa um 25% gesteigert, in gleichem Ausmaße aber noch nicht die Verkaufspreise des Einzelhandels zu beeinflussen vermocht. Es wird nicht zu vermeiden sein, daß die Einzelhandelspreise den noch steigenden Fabrikantenpreisen allmählich angepaßt werden. Preissenkend und preisausgleichend wirkt im Einzelhandel vor allem die scharfe Konkurrenz, ein Faktum, das gerade für die Stettiner Verhältnisse nicht genügend betont werden kann. Uebermäßige Preise nützen dem Kaufmann nicht, sondern schädigen ihn. Der Einzelhändler kann in der heutigen Zeit nicht Preispolitik auf kurze Sicht treiben; er würde dies tun, wenn er den aus den erhöhten Beamtengehältern sich ergebenden Zuwachs an Kaufkraft benutzen würde, um Konjunkturausnutzung zu treiben, anstatt auf Grund vermehrter Umsätze die Preise zu verringern. Der Einzelhandel hängt von einer gleichbleibenden und reibungslosen Abwicklung des Wirtschaftslebens am stärksten ab; er hat keine Veranlassung, konjunkturelle Hochbewegungen zu begünstigen und betrachtet die konjunkturlöse Wirtschaft als — vorläufig allerdings noch nicht erreichbares — Ideal.

Ein Ausblick auf die künftige geschäftliche Entwicklung im Einzelhandel ist nur Wahrscheinlichkeitsrechnung. Die Erfahrungen der Nachkriegszeit zeigen, daß wirtschaftlichen Aufschwungsperioden ein Absinken folgt. Die Stabilität der Wirtschaft ist noch nicht so weit hergestellt, daß dieses Wellenspiel in der wirtschaftlichen Entwicklung schon ausgeschaltet sein kann. Andererseits ist die Grundtendenz seit Kriegsende zunehmende Festigung und Besserung. Darum wird man damit rechnen müssen, daß ein gewisses Absinken und Abgleiten eintreten wird, daß sich diese Abwärtsbewegung aber nur in einer Stagnation, nicht einer absoluten Depression äußern wird. Das Institut für Konjunkturforschung zieht die Möglichkeit einer dauernden Konjunktur in seinem letzten Vierteljahreshaft nicht in Erwägung, sondern spricht nur von den Eventualitäten eines Absturzes oder eines langsamen Abstieges. Die durch Weihnachten und die dann in einzelnen Branchen einsetzenden Ausverkäufe gestärkte Kaufneigung wird dem geschäftlichen Leben im Einzelhandel vorläufig noch einen gewissen Impuls geben, im Frühjahr dürften sich aber Anzeichen eines konjunkturellen Abstiegs bemerkbar machen. —

## Absatzmöglichkeiten für deutsche Textilerzeugnisse in Finnland.

Die Absatzverhältnisse für Textilwaren werden von der allgemeinen Wirtschaftslage des Landes stark beeinflußt und diese hängt wiederum in hohem Grade von der Beschäftigung der größten Industrie, der Holz- und Holzverarbeitenden Industrie und den für deren Erzeugnisse erzielten Preisen sowie ferner von dem Ausfall der Ernte ab.

Die einheimische Industrie, die Wolle, Baumwolle, Leinen und Kunstseide umfaßt, ist sehr hoch entwickelt und besonders die Baumwoll- (gewebte und bedruckte Baumwollwaren) und Kunstseidenindustrie hat in der letzten Zeit in Bezug auf die Qualität der von ihr hergestellten Waren große Fortschritte gemacht und alle Anzeichen sprechen dafür, daß sie auch in der Zukunft bemüht sein wird, in dieser Beziehung mit der ausländischen Industrie Schritt zu halten.

Baumwollgarn wird in nicht unerheblichen Mengen aus dem Auslande (England, Schweden, in geringerem Umfange auch aus Deutschland) eingeführt, aber auch im Lande selbst hergestellt. Bisher stellten sich jedoch die Preise des einheimischen Garns zu hoch, um mit dem Auslande nennenswert konkurrieren zu können. Neuerdings haben die Fabriken indessen die Preise für gewisse Garne herabgesetzt, um so der ausländischen Konkurrenz die Spitze bieten zu können. Auch für Kammgarne bestehen in Finnland Absatzmöglichkeiten, solange diese Garne in der Mode vorherrschend sind. Der Artikel wird in der Hauptsache aus Deutschland und England eingeführt, aber auch im Lande selbst hergestellt. Neuerdings macht sich auch eine recht starke französische Konkurrenz bemerkbar, deren Ware qualitativ schlechter, aber bedeutend billiger als die deutsche ist. Da die französische Qualität indessen für die hiesigen Zwecke meistens ausreichend ist, wird sie nachgefragt.

Streichgarne werden wenig oder garnicht eingeführt.

Baumwollwaren werden im Lande selbst hergestellt und von den Großabnehmern fast durchweg von den einheimischen Fabriken bezogen. Für den Export kommen nur feinere Spezialwaren in Frage und in diesen Artikeln macht die Tschechoslovakei das Hauptgeschäft.

Halbwollwaren, die übrigens auch im Lande selbst hergestellt werden, werden von den Importeuren und Großhändlern sehr ungern geführt, weil sie im Verhältnis zu ihrem Werte einem zu hohen Zoll unterliegen (der Zoll für Halbwoll- und reine Wollwaren ist gleich hoch) und daher im Kleinhandel als Meterware schwer abzusetzen sind. Als Abnehmer kommt daher nur die Konfektion in Frage.

Tuche und Veloure aus reiner Wolle, die noch vor einigen Jahren recht gut nachgefragt waren, sind durch die jetzt herrschende Mode-richtung verdrängt worden. Wollwaren (Herren- und Damenstoffe) werden im Lande selbst in sehr guter Ausführung angefertigt. Für den Import kommen nur feine, glatte und gemusterte Stoffe (Modeneuheiten) — besonders Erzeug-

nisse der sächsisch-thüringischen Industrie — in Frage. Größere, ausländische Waren sind nicht abzusetzen.

Samtwaren werden aus Deutschland (Lindener Samte) und der Tschechoslovakei eingeführt. Velvets in billigeren Preislagen werden dagegen aus Deutschland bezogen. Genuacords werden von der einheimischen Industrie angefertigt und kommen für die Einfuhr kaum in Frage. Seitdem deutsche Seidenerzeugnisse hinsichtlich der Zölle den Seidenerzeugnissen anderer Länder gleichgestellt sind, wird dieser Artikel außer aus Frankreich, Schweiz usw. auch aus Deutschland eingeführt. Kravattentoffe werden gleichfalls aus Deutschland, aber auch aus der Tschechoslovakei und Oesterreich importiert.

Nachdem die Industrie Finnlands die Verarbeitung von Kunstseide aufgenommen hat, ist die Einfuhr von Kunstseidenwaren kaum noch möglich. Der Grund hierfür ist in dem Zollschatz zu suchen, den die Industrie genießt. Während das Kunstseidengarn, das meist aus England bezogen wird, einem Zoll von Fmk. 49.— per 1 kg unterliegt, stellt sich der Zoll für die Fertigware auf Fmk. 252.— bzw. 191,25 Fmk.

Auch andere Stoffe, die Seide oder Kunstseide enthalten, kommen für die Einfuhr nur dann in Frage, wenn es sich um besondere Muster usw. handelt, da sich sonst der Preis der Ware infolge des hohen Zolles (sie werden als Halbseidenstoffe verzollt) zu teuer stellt.

Die sonst üblichen Zahlungsbedingungen (30 Tage mit 2% Skonto oder 90 Tage netto) lassen sich in der Textilwarenbranche nur sehr selten erzielen und die Bedingungen gestalten sich je nach der Güte des Kunden verschieden. Einige angesehene Importhäuser zahlen innerhalb von 30 Tagen mit einem Skonto von 4% bei freiem Liefermonat, andere Firmen dagegen fordern offenes Ziel bis zu 6 Monaten. Im allgemeinen muß man, abgesehen von den größeren Unternehmen, damit rechnen, daß die Zahlungen nur schleppend geleistet werden.

Soweit Garne in Frage kommen, bedingen sich die Fabriken ein Ziel von 90 Tagen und Händler ein solches von 30 Tagen aus.

Ueber die Einfuhrzölle für Textilwaren gibt der II. Abschnitt des Zolltarifs sowie die daselbst abgedruckten Bestimmungen über Zuschlags- und Vertragszölle Auskunft.

Bemerkt sei noch, daß sich die Gesamtbevölkerung des Landes auf nur 3,5 Mill. Einwohner stellt, wovon etwa zwei Drittel auf die sehr anspruchslos lebende Landbevölkerung entfallen, die als Kunde für ausländische Textilien kaum in Betracht kommt.

Firmen, die in Finnland Beziehungen anzuknüpfen wünschen\*), sollten solches durch zuverlässige örtliche Vertreter tun; eine schriftliche Kundenwerbung dürfte kaum irgendwelchen Erfolg zeitigen.

\*) Interessenten werden von der Redaktion des „Ostsee-Handel“ gern die in Frage kommenden Firmen genannt.

## Russische Schifffahrt und Häfen.

Von Hermann Matschke, Stettin.

### Die Handelsflotte.

Als sich in Rußland die Wogen des Umsturzes geglättet hatten und die Bolschewisten mehr und mehr die Führung in der Politik und Wirtschaft übernahmen, gehörte es mit zu den Selbstverständlichkeiten, daß die neuen Machthaber auch die Handelsflotte des russischen Riesenreiches durch Grundsätze und Richtlinien unter Staatskontrolle nahmen, was durch ein Dekret vom Dezember 1918 verfügt wurde. Dieses Dekret bedeutete natürlich nach Lage der Dinge die Sozialisierung der Handelsflotte. Die private Schifffahrt hörte vollkommen auf, und heute tritt die sowjetrussische Flotte als einheitliche Organisation auf dem Weltfrachtenmarkt unter dem Namen „Sowjetsky Torgowyi Flot“ (Sowtorgflot) auf. Die Gründung dieser Gesellschaft fällt zeitlich mit dem Wiederaufleben des Schiffbaues in Rußland (Anfang 1925) zusammen. In der Sowtorgflot (Staatliche Russische Handelsflotte) sind die Gesellschaften „Dobroflot“ (Freiwillige Flotte), „Gostorgflot“ und „Chip Arcos“ (eine englisch-russische Gesellschaft) zusammengefaßt. Die Zahl der Schiffe, sowohl der See- wie Binnenhandelsflotte, die nicht der Sowtorgflot unterstehen, ist nicht allzu groß; es handelt sich dabei in erster Linie um kleinere Küstenfahrzeuge, besonders Fischdampfer (die im Sowgosribtrust — Leningrad zusammengefaßt sind) und Segelschiffe.

Wie jede Flotte unter den Kriegs- und Nachkriegswirren gelitten hat, so mußte auch in Rußland im Jahre 1919 festgestellt werden, daß der Bestand der Flotte um etwa die Hälfte gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre (1913) zurückgegangen war. Nach dem Lloyds Register of Shipping zählte die Flotte in der Mitte des Jahres 1913 an Dampfern, Motorschiffen und Seglern zusammen 1216 Schiffe mit 974 178 Br.-Reg.-T., hingegen 1919 nur noch 618 mit 541 005 Br.-Reg.-T. Dieser Verlust an Tonnage steht natürlich in engem Zusammenhang mit dem Ausscheiden der baltischen Randstaaten, besonders Finnland, aus dem Staatenverband, was die russische Handelsflotte nicht nur ihr Material, sondern auch die besten Seeleute gekostet hat. Nach der Zusammenfassung der Schifffahrtsunternehmungen der Sowtorgflot, also Anfang 1925, waren es dann 377 Schiffe mit 322 257 Br.-Reg.-T. und am 30. Juni 1926 (für 1927 liegen noch keine Zahlen vor) 370 mit 323 284 Br.-Reg.-T. Wo die rund 250 Schiffe mit über 200 000 Br.-Reg.-T. seit dem Jahre 1919 geblieben sind, läßt sich nicht ohne weiteres sagen, anzunehmen ist aber, daß sich einmal nach der Bestandsaufnahme 1919 die Untauglichkeit eines Teiles der Flotte herausgestellt hat und daß zum anderen so manches Schiff später verloren gegangen ist oder verkauft wurde, oder nach den Friedensverträgen mit den Randstaaten nachträglich an diese abgegeben werden mußte. Die Kontrolle über den Verbleib von Schiffen der Vorkriegshandelsflotte ist im übrigen sehr erschwert durch die Umbenennung der Dampfer nach Sowjet- und Revolutionsmännern, die ebenso wie in der Kriegsflotte durchgeführt wurde. Ueber die Entwicklung der Handelsflotte gibt nachstehende Tabelle (nach Lloyds Register) einen Ueberblick:

Dampfer, Motorschiffe und Segler am			
30. Juni	1913	= 1216 mit 974 178 BRT.	= 2,07 % *)
" "	1919	= 618 " 541 005	" = 1,07 "
" "	1922	= — " "	" = — "
" "	1924	= 397 " 338 792	" = 0,53 "
" "	1925	= 377 " 322 257	" = 0,50 "
" "	1926	= 370 " 323 284	" = 0,50 "

\*) Anteil an der Welttonnage.

Mit einer weiteren Verringerung der Flotte, deren Betrieb dadurch sehr kostspielig ist, daß die einzelnen Schiffe fast durchweg zweimal so stark bemannt sind als Schiffe anderer Nationen, ist nicht zu rechnen, da die Russen in den letzten Jahren sowohl durch Neubauten im eigenen Lande wie im Auslande ihren stark veralteten Schiffspark (Durchschnittsalter 33 Jahre) modernisieren und erweitern. Abgesehen davon, daß Rußland heute nur über ein Schiff von über 10 000 Br.-Reg.-To. verfügt, geht schon aus dem nur 0,50 Prozent betragenden Anteil an der Welttonnage hervor, daß die russische Handelsflotte so gut wie keine Rolle in der internationalen Schifffahrt außerhalb der großen Küstenfahrt spielt bzw. spielen kann; am Suezkanalverkehr im Jahre 1925 war beispielsweise die russische Flotte nur mit sechs Schiffen mit 35 080 Netto-Reg.-To. beteiligt, was 0,2 Prozent des Gesamtverkehrs bedeutet.

Aber diese Tatsachen haben die Russen nicht etwa entmutigt, vielmehr sind diese besonders seit dem vorigen Jahre bestrebt, ein eigenes, wenn auch vorläufig bescheidenes Liniennetz, in erster Linie in der Ostsee, auf- bzw. auszubauen. So sind in der Schifffahrtssaison des Jahres 1926 in den Verkehr Leningrad—Hamburg und Leningrad—London weitere je fünf Schiffe eingestellt worden, wobei bemerkt sei, daß nach dem Abbruch der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Rußland und England in der Mitte des laufenden Jahres die russische Schifffahrt auf England trotzdem nicht aufgehört hat, denn die Schiffe, die früher unter englischer Flagge dampften, fahren jetzt unter russischer, da sie die „Arcos“ übernommen hat. Neu eingerichtet wurden im Laufe der letzten Zeit Verbindungen zwischen Leningrad und Stockholm, Leningrad—Le Havre (monatlich) und Leningrad—Kopenhagen (14 tägig). Neuerdings schweben Verhandlungen mit einer großen amerikanischen Schifffahrtsgesellschaft mit dem Ziele, eine regelmäßige Verbindung zwischen Leningrad und Newyork (vielleicht über Hamburg) sowie anderen USA-Häfen zu schaffen. Außerdem besteht natürlich ein regelmäßiger Dienst Ostsee—Schwarzes Meer, der 24 bis 28 Tage pro Reise in Anspruch nimmt und 1926 mit sechs Dampfern, die zusammen eine Tragfähigkeit von 30 000 Tonnen hatten, unterhalten wurde. Zu ihnen trat Mitte 1927 noch das in Danzig angekaufte Motorschiff „Kalinin“, das mit seinen 4148 Br.-Reg.-To. das größte MS. unter der Sowjetflagge ist. Auf derselben Linie wird zur Entlastung der Eisenbahn mit Tankschiffen Naphta von Batum, Noworossisk usw. nach der Ostsee befördert. Ferner wird noch von Odessa aus ein Liniendienst nach Wladiwostok und in Ostasien ein solcher zwischen Wladiwostok—Shanghai—Kan-

ton betrieben. Geplant ist die Einrichtung einer Frachtdampferlinie Odessa—Alexandrien—arabische Häfen. Der Vollständigkeit wegen darf nicht vergessen werden, daß in jedem Jahre (seit 1920) in den Monaten Juli bis Oktober eine Expedition nach der Karischen See von Archangelsk aus unternommen wird, die sich an der Obmündung mit Leichtern aus Omsk usw. trifft, um so die Ausfuhr sibirischer Landesprodukte zu fördern.

#### Die Häfen und ihr Verkehr.

Der bedeutendste russische Hafen ist ohne Zweifel der Hafen von Leningrad, der 1925 zum Freihafen erklärt wurde. Große Ozeandampfer, die z. B. „Cap Polonio“ der Hamburg-Süd, können heute bis zur Stadt kommen. Die Kais reichen zur Lagerung von 300 000 Tonnen Güter aller Art aus. Vorhanden sind zurzeit 82 Schuppen mit 140 000 qm Bodenfläche, Kühlhäuser für 12 500 Tonnen und Elevatoren für Getreide. Die Gleisanlage hat eine Länge von 70 km; 620 Waggons stehen täglich zur Ladung zur Verfügung. Der Hafen ist im allgemeinen ohne jede Eisschwierigkeit in der Zeit von Mai bis Ende Dezember zu erreichen; vor und nachher arbeiten fünf große Eisbrecher, deren Tätigkeit aber in den letzten beiden Jahren nicht immer zur Zufriedenheit der eigenen und ausländischen Schifffahrt auf Leningrad ausgefallen ist, so daß sich die Russen veranlaßt gesehen haben, eine Reorganisation durchzuführen und z. T. scharfe Bestimmungen für die Schifffahrt in Zeiten der Vereisung herauszugeben mit deren Hilfe es hoffentlich gelingen wird, unliebsame Zwischenfälle in Zukunft zu verhüten, was allerdings nur in Zusammenarbeit mit allen an der Ostseeschifffahrt beteiligten Ländern erreicht werden kann.

Um den Hafen von Leningrad noch leistungsfähiger zu machen, sind folgende Arbeiten geplant bzw. schon in der Ausführung begriffen: Vertiefung des Seekanals in der Newabucht auf 31, später auf 35 Fuß (10,7 Meter), Vermehrung der Duc d'Alben auf 62, Bau von sieben neuen Hafenbecken, die die Abfertigung von 2000 Waggons pro Tag gestatten werden, Bau eines neuen Holzhafens (Insel Gladky), der 1929 fertig sein soll. — Vor dem Kriege entfielen 45 Prozent des russischen Ostseehandels und 36 Prozent des gesamten Seehandels auf Leningrad (bzw. Petersburg), während heute der Anteil an letzterem 66 Prozent beträgt. Ueber andere russische Häfen liegen folgende Einzelheiten vor: In Wladiwostok sind die Anlagen modernisiert worden, was in Verbindung mit erhöhter Leistung der Ussuribahn im vorigen Jahre zu einer Verkehrssteigerung um ca. 30 Prozent gegenüber

1925 geführt hat. — Odessa besitzt seit 1926 neue Ladevorrichtungen für Getreide, die in der Stunde 200 Tonnen an Bord befördern können. — Der Zugangskanal zum Hafen von Nikolajew soll auf 31 Fuß vertieft und auf 150 Meter erweitert werden. — Tuapse (Schwarzes Meer) erhält in Verbindung mit der Naphtaleitung Grossny-Tuapse eine neue Mole für Tankschiffe, außerdem soll dieser Hafen wie auch der von Taganrog (Asowsches Meer) vertieft werden. — In Baku (Kaspisches Meer) ist der Bau eines neuen Ausfuhrhafens geplant, der 1929 betriebsfertig sein soll. — Von besonderem Interesse für die Ostseeschifffahrt dürfte sein, daß nach neuesten Informationen der neue russische Hafen „Usti-Luga“, an der Mündung des Flusses Luga, hart an der estnischen Grenze, jetzt soweit fertiggestellt ist, daß die Betriebseröffnung demnächst erfolgen wird. Man erwartet, hier günstigere Eisverhältnisse als auf der Newa ausnutzen zu können.

Das sind zusammenfassend alles Tatsachen, die Zeugnis ablegen von einer zielbewußten Aufbauarbeit des neuen Rußland, eine Anerkennung, die man den Russen nicht vorenthalten kann. Insgesamt stehen nach einem Plan, den das Präsidium der Staatsplankommission Ende vorigen Jahres gebilligt hat, 200 Millionen Rubel für den Ausbau von Häfen zur Verfügung. In dem am 30. September d. J. abgelaufenen Wirtschaftsjahr 1926/27 haben das Verkehrs- und Handelskommissariat, die gemeinsam die genannte Summe aufzubringen haben, 10 Millionen Rubel abgeführt.

Was nun den Seeverkehr in den russischen Häfen angeht, so ist zu sagen, daß im Jahre 1924 die russische und ausländische Flotte 80 Prozent des gesamten russischen Außenhandels erledigt hat. In allen russischen Häfen (Ostsee, Schwarzes und Weißes Meer) sind im Schifffahrtsjahr 1925/26 insgesamt im Ueberseeverkehr 2737 Schiffe mit 4 365 000 Tonnen ein — und 2806 mit 4 470 000 To. ausgelaufen, die 937 000 To. im — und 6 438 000 To. Frachtgut exportierten. Die russische Flotte war daran mit zusammen rund 1,9 Millionen Tonnen beteiligt (1924/25 mit rund 1,6 Millionen t); in dem Wirtschaftsjahr 1926/27 schätzt man die Beteiligung auf 2 Millionen Tonnen. Nach ihrem Ausbau soll sich die Flotte an den einzelnen Exportartikeln im Seeverkehr mit folgenden Sätzen beteiligen: Holz 40, Getreide 10, Naphta 50, Lebensmittel 100 und verschiedenes 26 Prozent, während von der gesamten Ein- und Ausfuhr im Durchschnitt 25 Prozent unter der Sowjetflagge befördert werden sollen.

## Polens Automobilwesen und -Industrie.

Von Dr. Ewald Kulschewsky, Königsberg.

Betrachtet man das moderne Automobilwesen unter dem Gesichtspunkte der Verkehrstechnik und Verkehrspolitik unserer Zeit, so gipfelt sein ökonomischer Zweck in der möglichst raschen Ueberwindung gegebener Entfernungen, sei es auf dem Gebiete des Personen- oder des Güterverkehrs. Diesem Grundsatz hat sich denn auch die neuzeitliche Technik angepaßt, indem sie eine möglichst weitgehende Steigerung der Geschwindigkeit und

Leistungskapazität der Kraftfahrzeuge anstrebt. Je mehr nun das Kraftfahrzeug den Charakter eines allgemeinen Transport- bzw. Verkehrsmittels annimmt und je mehr es das Pferdefuhrwerk von der Verkehrsstraße verdrängt, umso dringender macht sich der Ausbau und die systematische Pflege zweckentsprechender Straßen notwendig. Denn wie gerade der Mangel an Verkehrsstraßen das Kraftfahrzeug hemmend beeinträchtigt, zeigen die Ver-

hältnisse Polens, die im folgenden zu betrachten sind.

Auf dem Gebiete des Kraftwagenverkehrs steht Polen am Anfange einer Entwicklungsepoche, die in den westeuropäischen Kulturstaaten bereits erhebliche Fortschritte gemacht hat. Das weitmaschige Straßennetz und die für den Automobilverkehr in ihrer Beschaffenheit absolut unzureichenden Wege haben nicht allein die Begründung einer einheimischen Automobilindustrie hemmend beeinflußt, sondern auch der Bedarf an Auslandswagen ist an sehr enge Grenzen gebunden. Dabei liegen die Bedingungen gerade für Polen insofern sehr günstig, als es sich sowohl hinsichtlich der Industrie wie auch im Hinblick auf den Bau geeigneter Straßen auf seine eigene Rohstoffbasis stützen kann. Es verfügt, mit Ausnahme etwa des Aluminiums, über eigene Erz- und Kohlenvorkommen. Ebenso könnten seine reichen Naphtaquellen den wichtigsten Rohstoff für die Straßenasphaltierung hergeben. Zu berücksichtigen wäre allerdings, daß der Ausbau des polnischen Straßennetzes vor dem Kriege, als Polen noch Bestandteil des russischen Staats- und Wirtschaftskörpers war, aus strategischen und allgemein militärpolitischen Rücksichten systematisch vernachlässigt wurde und jetzt sicher Jahrzehnte in Anspruch nehmen würde. Immerhin erhellt daraus, daß die künftigen Perspektiven für die polnische Automobilindustrie nicht ungünstig liegen, wenn sich die öffentliche Verwaltung zum planmäßigen Bau von Chausseen bzw. Kunststraßen entschließt.

Die Gesamtlänge des polnischen Straßennetzes beziffert sich ausschließlich Ostoberschlesiens auf rund 27 000 km, wovon allerdings nur ein geringer Bruchteil auf solche Straßen entfällt, die für den Kraftwagenverkehr geeignet sind. Hierin unterscheiden sich die ehemals preußischen Gebietsteile nicht unerheblich vom übrigen Polen, wo das Feldsteinpflaster vorherrscht, das lediglich den Vorzug niedriger Herstellungskosten hat, das aber den verkehrstechnischen und hygienischen Anforderungen bei weitem nicht entspricht. Gering ist dagegen die Zahl der Kunststraßen, deren Decke meist aus Steinschlag oder Kalkstein besteht und sich durch einen relativ hohen Abnutzungsfaktor kennzeichnet. Das erstere System findet sich vornehmlich in Ostpolen, ferner in den Wojewodschaften Bialystok, Warschau, Lodz, Posen und Pommerellen, während die weiche Kalksteindecke in den Wojewodschaften Lublin, Kielce und in Westgalizien dominiert. Erst in letzter Zeit geht man zum Hartsteinmantel über, wozu in erster Linie Basalt und Porphyr Verwendung finden.

Aus dieser kurzen Charakteristik der polnischen Verkehrsstraßen ergibt sich von selbst, daß der Bedarf Polens an Kraftfahrzeugen nur beschränkt sein kann und daß die Wegeverhältnisse eine rasche Abnutzung des Wagenparks bedingen. So wurden nach dem Stande vom 1. Juli 1926 in Polen insgesamt 15 568 Personen- und 2 884 Lastkraftwagen gezählt, was im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung etwa 1456 Personen je Kraftwagen betragen würde. Ganz abgesehen von Deutschland, wo nach den Schätzungen des R.D.A. der Kraftfahrzeugbestand am 1. Juli 1926 etwa 206 487 Personen- und neben

90 029 Lastkraftwagen noch 236 411 Großkraftträder betrug (seitdem hat sich die Ziffer bei Personewagen um ca. 72%, bei Lastkraftwagen um 32% und bei Großkraftträdern um ca. 40% gehoben!), zeigt Polen im Vergleich mit den baltischen Nachbarstaaten eine viel geringere Bestandsziffer, was teils in der allgemeinen ökonomischen Entwicklung des Landes und seinen Wohlstandsverhältnissen begründet liegen mag, seine Hauptursache aber in den grundlosen Wegen Polens findet. So entfallen z. B. in Finnland, dessen Gesamtfläche bei 333 140 qkm nur um etwa 55 000 qkm kleiner ist als Polen, dessen Bevölkerung aber nur 12% der polnischen ausmacht, im Jahre 1926 kaum 286 Personen je Kraftwagen, wo 1925 noch 660 Personen (gegen 1860 in Polen) gezählt wurden.

Der geringen Bestandsziffer an Kraftwagen aller Art entspricht denn auch der niedrige Produktivitätsgrad der einheimischen Automobilindustrie, die sich bisher, unbeachtet einiger handwerksmäßigen Kleinbetriebe, auf die „Zentralen Automobil-Werkstätten“ (Centralne Warszaty Samochodowe) in Warschau beschränkte und die den in Polen selbst freilich weniger beachteten Typ „C.W.S.“ herausgebracht hat. Schon ursprünglich als Werkstätte des Heeres-Kraftwagenparks organisiert, behielt dieser Betrieb im wesentlichen bis heute seinen Charakter bei und seine Produktion fällt nicht so bestimmend ins Gewicht. Erst in letzter Zeit ist ein neues Unternehmen mit erheblichen Hilfsmitteln des Staates begründet worden, nämlich die „Ursus“ Akt.-Ges. in Warschau, die in erster Linie den Bedarf der polnischen Heeresverwaltung decken, darüber hinaus aber auch den polnischen Markt vom Auslandsbezug unabhängig machen soll. Von den zwei in der Nähe von Warschau erbauten Fabriken dient der eine Betrieb ausschließlich der Herstellung von Kraftfahrzeugen, während der zweite mehr den Charakter eines Hilfsbetriebes hat und sich auf die metallurgischen Bedarfsteile der Automobilfabrik spezialisiert. Dem oben genannten Zweck, Polen vom Auslande unabhängig zu machen, sind die modernen technischen und baulichen Anlagen angepaßt, so daß sich die Produktion nicht allein auf leichte Personen-, sondern auch auf Lastkraftwagen (etwa 750 Stück jährliches Erzeugungsvermögen) und schwere Traktoren beziehen soll. Angesichts der ungünstigen Wegeverhältnisse ist auch die Herstellung von dreiachsigen Wagen geplant.

Was schließlich die Stellung des Automobils im polnischen Außenhandel betrifft, so kommt eine Ausfuhr Polens nicht in Betracht und sie dürfte vorerst auch kaum im Bereiche der Wahrscheinlichkeit liegen. Mit der zunehmenden Eigenproduktion und dem ohnehin starken Zollschutz geht indessen auch eine Verminderung des polnischen Einfuhrbedarfs Hand in Hand, die in dem Rückgang der Importzahlen ihren Niederschlag findet. So ist der Import aller Typen im letzten Jahre beträchtlich gesunken und welcher Bezugsquellen sich der polnische Markt hauptsächlich bediente, geht aus folgender Zusammenstellung hervor, die der amtlichen polnischen Zollstatistik entlehnt ist. Danach betrug die Einfuhr Polens im Jahre

	1925		1926			1925		1926	
	Menge in t.	Wert in 1000 Zl.	Menge in t.	Wert in 1000 Zl.		Menge in t.	Wert in 1000 Zl.	Menge in t.	Wert in 1000 Zl.
1. Last- u. Lieferwagen, insges.	651	2 054	308	1 953	5. Autoteile, insgesamt .....	1 051	5 372	617	4 579
davon aus Deutschland ...	219		74		davon aus Deutschland ...	103		80	
Frankreich .....	160		187		Frankreich .....	249		88	
Dänemark .....	109		11		Dänemark .....	446		292	
2. Autobusse, insgesamt .....	219	824	40	299	U. S. A. ....	120		40	
davon aus Deutschland ...	91		18		Italien .....	62		61	
Frankreich .....	92		8		Österreich .....	30		37	
3. Personenwagen, insgesamt	3 968	1 304	18 726	10 165					
davon aus Deutschland ...	263		68						
Dänemark .....	1 343		434						
Frankreich .....	788		214						
Italien .....	587		322						
U. S. A. ....	450		89						
Österreich .....	201		100						
4. Großkrafträder, insgesamt.	153	1 432	57	774					
davon aus Deutschland ...	28		11						
U. S. A. ....	51		11						
England .....	42		23						
Frankreich .....	15		5						

Eine dominierende Stellung hat Deutschland auf dem polnischen Absatzmarkte nur hinsichtlich der Last- und Lieferwagen, wogegen es in Bezug auf die übrigen Typen mehr in den Hintergrund tritt. Insbesondere tritt Dänemark als Lieferant von Personenwagen merklich in den Vordergrund, wobei es sich um Fordwagen der Kopenhagener Tochtergründung handelt.

## Flachsanaubau und Flachsernte im Osten.

Von Percy Meyer, Riga.

Ueber die diesjährige Entwicklung der Flachswirtschaft in Osteuropa, zu dem hier Rußland, Polen, Litauen, Lettland und Estland gezählt seien, veröffentlicht die Fach- und Tagespresse häufig Daten, die den Tatsachen nicht entsprechen. Es bestehen über den Flachsanaubau im letzten Frühjahr und die Flachsernte in diesem Herbst Auffassungen und Mutmaßungen, die zuweilen geradezu phantastisch sind. Dabei werden vage Ziffern als Tatsache hingestellt und fleißig nachgedruckt. Während im vorigen Jahr ein ausgesprochener Pessimismus alles kennzeichnete, was über den Flachs im Osten geschrieben wurde, tritt jetzt als Reaktion hierauf ein Optimismus hervor, der ebenso unbegründet ist. Ziemlich allgemein wird angenommen, daß die diesjährige Flachsanaubaufäche in ganz Osteuropa etwa um 10% gegen die vorjährige angewachsen sei, insbesondere gelte das vom Osten, wo das Flachsareal um 8 (Rußland) bis 25 (Litauen) Prozent zugenommen habe. Das aber ist nicht der Fall. Dem Schreiber dieser Zeilen liegt authentisches amtliches statistisches Zahlenmaterial vor. Soweit es sich um Rußland handelt, entstammt es beispielsweise der „*Ekonom. Shisnj*“, dem führenden rätstaatlichen Wirtschaftsblatt; was Polen betrifft, so ist ein Teil der auf die Flachswirtschaft bezüglichen Daten schon im amtlichen „*Przemysl i Handel*“ (Industrie und Handel) veröffentlicht, während weiteres Material auf dahingehende Anfrage dem Verfasser aus Warschau amtlich mitgeteilt wurde; das Material für Litauen ist teils im „*Statistikos Biuletenis*“ veröffentlicht, teils aus Kowno brieflich ergänzt worden, während die lettlandischen und estlandischen Daten der amtlichen Statistik zu Riga und Reval entstammen. Speziell bei Rußland hat man zu berücksichtigen, daß dort noch vor wenigen Monaten mit Dessjatinen operiert wurde, neuerdings aber mit Hektar (1 ha = 1,09 Dess.); leider übersieht man diese Tatsache im Auslande.

Auf Grund des erwähnten authentischen Datenmaterials ist für die hier behandelten fünf osteuropäischen Staaten folgende Ausdehnung

der Flachsschläge in den beiden letzten Jahren festzustellen:

	1926	1927
Rußland .....	1 042 884 ha	1 027 472 ha
Polen .....	108 500 „	133 500 „
Litauen .....	81 100 „	79 000 „
Lettland .....	63 800 „	63 200 „
Estland .....	33 765 „	35 648 „

Zugenommen hat also die Anbaufäche um ein Bedeutendes in Polen und um ein Geringes in Estland, während in den anderen Staaten ein, allerdings nicht wesentlicher, Rückgang festzustellen ist. Für den Weltmarkt kommen in erster Reihe Rußland und Lettland in Frage, nämlich die beiden Flachsmonopolstaaten, die jetzt vor dem Abschluß ihrer Flachskonvention stehen. Allerdings ist die Bedeutung des russischen Flachses für das Ausland lange nicht mehr so groß wie noch vor zwei Jahren, denn die Rätewirtschaft sorgt jetzt in erster Reihe für die eigene Leinen-Industrie, während das russische Heimgewerbe seinerseits zunehmende Fasermengen verarbeitet. In dem am 30. September abgeschlossenen russischen Wirtschaftsjahr 1926/27 hat Rußland annähernd 41 000 Tonnen (nicht 35 000 To., wie man oft lesen kann) exportiert, und es ist möglich, daß die Ausfuhr in der neuen Saison noch geringer ausfallen wird. Immerhin steht Rußland noch an der Spitze der osteuropäischen Flachsexporteure, gefolgt von Lettland und dann erst von Litauen. Bei diesem spielt der heimindustrielle Verbrauch von Flachsfasern gleichfalls eine bedeutende Rolle: im Jahre 1926 wurden nach der Kownoer amtlichen Statistik 22 400 Tonnen von 38 380 Tonnen Gesamtproduktion im eigenen Lande verbraucht. Hinzu kommt der Umstand, daß die russischen und lettlandischen Flachsmarken bei den mittel- und westeuropäischen Spinnern bestens bekannt sind, während die litauische Faserware, soweit sie exportiert wird, vielfach noch unter Qualitätsbezeichnungen geliefert wird, die irreführend auf Kurland (Lettland) hinweisen, während im übrigen litauischer Flachs bekanntlich zum Teil noch den lettlandischen Durchgangshandel, damit aber auch die

endgültige Aufbereitung und Sortierung in Lettland in Anspruch nimmt. Der estländische Flachsexport ist durchaus selbständig, in der Regel erreicht aber dieser Ausfuhrzweig Estlands mengenmäßig nur die Hälfte des lettländischen.

Was endlich den polnischen Flachs betrifft, so ist er am Weltmarkt so gut wie unbekannt. Wohl steht der polnische Flachsanzbau, was seine Ausdehnung anbelangt, hier im Osten nun schon an zweiter Stelle, indem er auch denjenigen Litauens und den Lettlands wesentlich übertrifft, jedoch verharret die polnische Flachskultur, namentlich auch die Faseraufbereitung, wie von fachmännischer Seite in Warschau selbst zugegeben wird, auf sehr tiefer Stufe. Im vorigen Jahr hat Polen hauptsächlich Strohflachs, also feuchte, unaufbereitete Faserware exportiert, nächstdem etwas Hechel- und Schwingflachs. Auf Faserflachs zurückgeführt, mag es sich bei Polen im Jahre 1926 vielleicht um einen Export von 9000 Tonnen gehandelt haben. Der übrige, etwa fünfmal so große Teil der polnischen Flachsernte wurde ganz überwiegend heimindustriell, sonst aber in einigen wenigen auf der Höhe der Zeit stehenden Großbetrieben verarbeitet. Leider gibt es in ganz Ost-europa keine zuverlässige Statistik über den Ausfall der Strohflachsernte, die doch maßgebend ist; in den Statistiken wird immer nur die Faserernte, die im Herbst lediglich eine Schätzung sein kann,

erwähnt. Mangels anderer Daten hat man auch im Nachstehenden hiervon auszugehen. Entgegen allen optimistischen Vormeldungen stellt es sich mehr und mehr heraus, daß das knappe Mittelergebnis vom Herbst 1926 in Flachs diesmal vielleicht nicht ganz erreicht werden wird. Es ist ziemlich nebensächlich, ob Rußland heuer auf 180 oder nur 150 000 Tonnen Flachsfasern kommt — für den Export mögen nicht viel mehr als 30—35 000 To. nachbleiben. Bei Lettland, wo heute von einem Minderertrag von 25% gegen 1926 gesprochen wird, kommen vielleicht 15—18 000 To. Exportflachs in Frage, bei Estland etwa 8000 To., bei Litauen vielleicht 16—20 000 To., bei Polen endlich, wenn man die starke Ausdehnung der Flachsschläge berücksichtigt und keine entsprechende Zunahme des eigenen Verbrauchs voraussetzt, allenfalls 15 bis 25 000 To., diese allerdings nicht in Form von fertiger Faserware, sondern überwiegend in rohen und halbfertigen Fasererzeugnissen. Als ernstzunehmende Konkurrenz gegen den russisch-lettländischen Flachs kommt qualitativ nur die estländische, quantitativ die litauische Ware in Frage, woraus bezeichnende Schlüsse auf die zu erwartende Bedeutung der Flachskonvention der beiden Monopolstaaten gezogen werden können. Das Bild kann sich wesentlich ändern, sobald Litauen und Polen nach dem Flachsanzbau dazu schreiten, auch ihre Flachskultur ernstlich zu heben.

## Die Genier Konferenz zur Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote.

Vom 17. Oktober bis zum 7. November fand in Genf eine Konferenz zur Abschaffung der Ein- und Ausfuhrbeschränkungen statt, deren Ergebnisse auch die Beachtung des Stettiner Kammerbezirks verdienen. Völkerbund und in noch unbedingterer Form die Internationale Handelskammer haben von Anfang an Handelsfreiheit und Abbau der Handelshemmnisse auf ihre Fahnen geschrieben. Gegenüber dieser grundsätzlichen Einstellung muß das praktische Ergebnis der Konferenz allerdings noch als ein sehr bescheidener Anfang gewertet werden.

Kurz die Vorgeschichte: Schon 1924 wurde dem Wirtschaftsausschuß des Völkerbundes aufgegeben, zu prüfen, wieweit der Gedanke einer endgültigen Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen praktisch durchführbar sei. Diese Untersuchungen führten zu dem Völkerbundsentwurf einer internationalen Vereinbarung zur Aufhebung der Ein- und Ausfuhrverbote. Seine Schwäche bestand in der Fassung des Artikels 5, der besagte, daß der Vertrag das Recht jedes Vertragsstaates nicht berühre, für die Ein- und Ausfuhr alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um außergewöhnlichen Verhältnissen entgegenzutreten und lebenswichtige Staatsinteressen zu schützen. Dieser bedenklichen Bestimmung trat dann die I.H.K. entgegen. Ihre Stellungnahme, wonach der Artikel 5 bei Abschluß des Kollektivvertrages beseitigt werden müsse, lag auch den Verhandlungen über die Beseitigung der Ein- und Ausfuhrverbote auf der Genfer Weltwirtschaftskonferenz im Mai d. Js. zu Grunde. Die Konferenz empfahl in einer längeren Entscheidung, daß die internationale Tagung, die jetzt im Oktober stattgefunden hat, auf Basis des erwähnten Entwurfs sowie der Stellungnahme der I.H.K. versuchen sollte, zu einem befriedigenden Abkommen zu gelangen.

Der Standpunkt der Weltwirtschaftskonferenz entspricht dem, den insbesondere die deutsche Wirtschaft und nicht zum wenigsten die Stettiner Handelskammer diesen Dingen gegenüber immer vertreten hat. Deutschland ist in den letzten Jahren in zunehmendem Maße für den Abbau aller der Ausbreitung des internationalen Handels entgegenstehenden Hemmnisse eingetreten. Andererseits bestehen allerdings auch noch mehrere wichtige deutsche Ausfuhrverbote, deren straffe Handhabung gerade den beteiligten Großhandel empfindlich trifft, so für Knochen, Nutzeisen, Schrott usw.

Aufgabe der neuen Konferenz war es nun, auf der Grundlage der Ergebnisse der Vorarbeiten eine möglichst klare vorbehaltlose und umfassende Lösung zu finden. Die Entwicklung der Konferenz zeigte indessen zunächst nur die überaus großen Schwierigkeiten, die einer Ablenkung der Weltwirtschaftspolitik in mehr freihändlerische Bahnen heute noch im Wege stehen. Wenn sich auch gerade die deutsche Delegation für das Zustandekommen einer möglichst vorbehaltlosen Konvention mit Nachdruck eingesetzt hat, so genügten doch die im Artikel 5 vorgesehenen Einschränkungen, wonach Verbote dann gerechtfertigt sein sollen, wenn anormale Verhältnisse dies zur Wahrung der Lebensinteressen des Landes erfordern, einzelnen Staaten nicht; vielmehr wurde in einem neu aufgenommenen Artikel 6 eine Reihe von weiteren Ausnahmen vorgesehen. Diese Ausnahmen — für Farbstoffe, Kohle, Eisenwaren usw. — sollen jedoch nur eine zeitlich begrenzte Dauer haben, ein Teil 3, ein anderer 5 Jahre. Nach Ablauf dieser Fristen kann jede vertragsschließende Partei die Konvention kündigen, wenn diese Ausnahmen aufrecht erhalten bleiben sollen.

Im einzelnen ist zu dem Vertrag noch zu sagen, daß die Parteien sich verpflichten, innerhalb 6 Monate nach seinem Inkrafttreten jedes Ein- oder Ausfuhrverbot aufzuheben. Eine Reihe von Verboten sind durch die Konvention nicht untersagt, so z. B. für den Verkehr mit Gold, Silber und Wertpapieren, im Hinblick auf die öffentliche Hygiene zu treffende Maßnahmen, sowie die Monopole. Der Konventionstext umfaßt ferner noch einen Anhang, der die Vorbehalte zu dem erwähnten Zusatzartikel 6 enthält. Hierbei ist zu erwähnen, daß auch Deutschland für den Fall, daß die gegenwärtig in Kraft befindlichen Beschränkungen Englands für die Einfuhr von Farbstoffen aufrecht erhalten bleiben, sich die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Ein- und Ausfuhrverbote für Steinkohle, Koks usw. vorbehält. Ebenso hat Deutschland erklärt, daß, falls andere Länder Vorbehalte für die Ausfuhr von Abfällen von Eisen oder anderen Metallen machen sollten, es seinerseits die zurzeit in Kraft befindlichen Verbote für Alteisen und verzinnte und verzinkte Eisenblechabfälle aufrecht erhalten muß.

Um jede mißbräuchliche Benutzung des zu Bedenken Anlaß gebenden § 5 zu verhüten, hat die deutsche Delegation am Schlusse der Verhandlungen folgende ungefähre Erklärung abgegeben:

Die deutsche Delegation hatte während der ersten Sitzung den Antrag gestellt, den Artikel 5 ganz zu streichen. Wenn sie heute den Artikel 5 in der jetzigen Form annimmt, so deshalb, weil er eigentlich nur noch eine Katastrophenklausel darstellt, sowie deshalb, weil die Frage, welche Ein- und Ausfuhrverbote nicht unter die erlaubten des Artikels 4 fallen, jetzt nicht mehr auf Grund des Artikels 5, sondern nach Artikel 6 geregelt wird. Die deutsche Delegation beantragt deshalb die Aufnahme folgender Erklärung in das Protokoll, die daraufhin auch aufgenommen wurde:

„Die Konferenz geht davon aus, daß die Frage, welche der zurzeit in den verschiedenen Ländern bestehenden Ein- und Ausfuhrverbote nicht unter Artikel 4 und 5 fallen und auch nach Inkrafttreten der Konvention aufrecht erhalten werden dürfen, ausschließlich durch Artikel 6 und das dort bestehende Verfahren geregelt wird und daß Art. 5 keine Handhabe bietet, solche Verbote aufrecht zu erhalten.“

Ein Todesurteil für die Ein- und Ausfuhrverbote, wie es von einer Seite bezeichnet wurde, bedeutet das oben geschilderte, nach mühsamen Verhandlungen zustande gekommene Ergebnis nicht. Immerhin ist zu sagen, daß in dem neu geschaffenen Artikel 6 nunmehr das ganze europäische System der Ein- und Ausfuhrbeschränkungen ausdrücklich

festgelegt worden ist. Auf diese Festlegung fußend muß die Arbeit zu ihrer Beseitigung, die im wesentlichen noch bevorsteht, beginnen. Der, welcher auf Grund der Erfahrungen mit vorhergegangenen ähnlichen Veranstaltungen von vornherein skeptisch war, wird aber heute schon mit einer gewissen Befriedigung feststellen können, daß wenigstens das vorliegende Ergebnis zustande kommen konnte, dessen Bedeutung sich dann bestimmt erweisen wird, wenn nun nicht an Stelle der abgebauten und noch abzubauenen Ein- und Ausfuhrverbote zu Zollerhöhungen seitens der einzelnen Länder geschritten wird.

Die Konvention wurde am letzten Tage der Tagung von 18 Staaten unterzeichnet. Zum Schluß sprach der Präsident der Konferenz die Hoffnung aus, daß bis zur Juli-Konferenz des nächsten Jahres die endgültige Inkraftsetzung der Konvention beschlossen werden könne. Als außerordentlich bemerkenswert wurde ferner die Tatsache bezeichnet, daß hier zum ersten Mal in einem gemeinsamen internationalen Abkommen Fragen der zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen geregelt worden seien und daß hierin ein großer Erfolg zu erblicken sei, — eine Ansicht, der man sich immerhin bis zu einem gewissen Grade anschließen kann. —  
Dr. E. Sch.

### Günstige Entwicklung des deutsch-skandinavischen Außenhandels 1926.

Die dieser Tage veröffentlichte amtliche Statistik über den reinen Warenverkehr Deutschlands mit dem Auslande (unter Ausland sind Danzig und das Memelgebiet einbegriffen) läßt in Bezug auf die Ausfuhr Deutschlands nach Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland und dem Baltikum im Jahre 1926 im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Steigerung um über 100 Mill. Mark erkennen, während die Einfuhr von diesen Ländern zwar eine Abnahme um etwa 106 Mill. Mark erfahren hat, aber doch bezüglich ihres Anteils an der Gesamteinfuhr Deutschlands eine Zunahme von 7,3 Prozent im Jahre 1925 auf 7,9 Prozent im Berichtsjahre zeigt.

Nachstehende, vom „Nordischen Zeitungsdienst“ dem neuen Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich entnommene Ziffern zeigen den Anteil der einzelnen nordischen Länder am Außenhandel Deutschlands sowie das Verhältnis des deutsch-nordischen Außenhandels zum deutschen Außenhandel mit den übrigen Ländern Europas bzw. mit sämtlichen Ländern der Erde im Jahre 1926 verglichen mit den Vorjahren und dem letzten Vorkriegsjahre 1913.

Deutschlands Ausfuhr	Werte in Mill. Reichsmark				vom Hundert des Gesamtwertes			
	1926	1925	1924	1913	1926	1925	1924	1913
nach:								
Dänemark	375,4	353,0	291,3	283,9	3,8	4,0	4,4	2,8
Schweden	400,4	341,8	286,0	229,8	4,1	3,9	4,4	2,3
Norwegen	145,7	160,1	130,1	161,7	1,5	1,8	2,0	1,6
Finnland	150,1	110,0	104,7	97,5	1,5	1,3	1,6	1,0
Lettland, Litauen und Estland	116,5	117,7	121,3	?	1,2	1,3	1,8	?
d. nord. Länder zusammen	1188,1	1083,5	933,4	772,9	12,1	12,3	14,2	7,7
d. übrig. Europa, m. Danzig und Memelgebiet	5707,1	5312,6	3781,2	6907,0	58,4	60,4	57,8	68,4
d. übrig. Europa, Danzig, Memelgeb., sowie alle and. Länd. der Erde	8595,2	7715,0	5618,3	9325,7	87,9	87,7	85,8	92,3
Deutschlands Einfuhr								
von:								
Dänemark	300,1	326,3	258,5	191,8	3,0	2,6	2,8	1,8
Schweden	233,7	269,2	120,6	224,2	2,4	2,2	1,3	2,1
Norwegen	82,3	87,6	69,9	82,0	0,8	0,7	0,8	0,8
Finnland	80,6	105,9	46,4	45,2	0,8	0,9	0,5	0,4
Lettland, Litauen Estland	93,4	107,0	73,5	?	0,9	0,9	0,9	?
d. nord. Länder zusammen	790,1	896,0	568,9	543,2	7,9	7,3	6,3	5,1

d. übrig. Europa, m. Danzig und Memelgebiet	4261,8	5631,3	4392,1	5345,4	42,9	45,7	48,3	49,6
d. übrig. Europa, Danzig, Memelgeb., sowie alle and. Länd. der Erde	9161,2	11466,1	8513,9	10226,5	92,1	92,7	93,7	94,9

### Kurse Rigaer Börsenkurse. Lettländische Lat. (Ls.)

	24. Novmb.		25. Novmb.		26. Novmb.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.176	5.186	5.176	5.186	5.176	5.186
1 Pfund Sterling . . .	25.20	25.25	25.21	25.26	25.21	25.26
100 franz. Francs . . .	20.20	20.50	20.20	20.50	20.25	20.65
100 belg. Belga . . .	71.90	72.65	71.95	72.70	71.95	72.70
100 schweizer Francs . . .	99.55	100.30	99.55	100.30	99.55	100.30
100 italienische Lire . . .	28.00	28.45	28.00	28.45	28.00	28.40
100 schwed. Kronen . . .	139.30	140.00	139.30	140.00	139.35	140.05
100 norweg. Kronen . . .	137.35	138.05	137.45	138.10	137.45	138.15
100 dänische Kronen . . .	138.55	139.25	138.55	139.25	138.50	139.20
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden . . .	208.70	209.75	208.80	209.80	208.80	209.85
100 deutsche Mark . . .	123.25	124.20	123.30	124.20	123.25	124.20
100 finnland. Mark . . .	12.98	13.12	12.98	13.12	12.98	13.12
100 estländ. Mark . . .	1.375	1.395	1.375	1.395	1.375	1.395
100 poln. Zloty . . .	57.00	61.00	57.00	61.00	57.00	61.00
100 litauische Lits . . .	50.85	51.70	50.85	51.70	50.85	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	94.00	102.00	94.00	102.00	94.00	102.00

### Revaler Börsenkurse. Estländische Mark.

	Gemacht	18. Novmb.		21. Novmb.		23. Novmb.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Newyork . . .	—	372.00	373.50	372.50	373.50	372.50	373.50
London . . .	—	1816.00	1821.00	1816.00	1821.00	1816.00	1821.00
Berlin . . .	—	88.85	89.45	88.90	89.50	88.90	89.50
Helsingfors . . .	—	9.39	9.43	9.38	9.42	9.38	9.42
Stockholm . . .	—	100.30	100.90	100.30	100.90	100.30	100.90
Kopenhagen . . .	—	99.85	100.45	99.80	100.40	99.88	100.45
Oslo . . .	—	99.00	99.80	98.90	99.70	98.95	99.75
Paris . . .	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.65	14.90
Amsterdam . . .	—	150.30	151.10	150.25	151.05	150.25	151.05
Riga . . .	—	7.195	72.45	71.90	72.40	71.90	72.40
Zürich . . .	—	71.85	72.45	71.80	72.40	71.80	72.40
Brüssel . . .	—	51.95	52.45	51.95	52.45	51.95	52.45
Mailand . . .	—	20.30	20.70	20.25	20.65	20.25	20.65
Prag . . .	—	11.00	11.20	11.00	11.20	11.00	11.20
Wien . . .	—	52.55	53.15	52.55	53.15	52.55	53.15
Budapest . . .	—	65.35	66.05	65.35	66.05	65.35	66.05
Warschau . . .	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno . . .	—	36.75	37.35	36.75	37.35	36.75	37.35
Moskau . . .	—	191.50	193.00	191.50	193.00	191.50	193.00
Estl. Krone . . .	100	—	—	—	—	—	—

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Günstige Entwicklung der Wirtschaftslage Schwedens im dritten Quartal 1927.** In dem unter dem Titel „Ekonomisk översikt“ amtlicherseits herausgegebenen Vierteljahrsbericht wird die Gestaltung der Wirtschaftslage in Schweden während des dritten Quartals als im großen und ganzen günstig bezeichnet. Die Ersparnisse haben überall eine erhebliche Zunahme erfahren, und da der einheimische Bedarf an Kapitalzuschüssen — wenigstens so weit die Industrie in Frage kommt — sehr bescheiden geblieben ist, erreichte die Verleihung ans Ausland einen recht bedeutenden Umfang. Der Zufluß von Kapital in Gestalt von Aufkäufen schwedischer Wertpapiere für ausländische Rechnung als auch der Rückkauf von in Schweden aufgelegten ausländischen Obligationen scheint ziemlich beträchtlich gewesen zu sein. Das Börsengeschäft war lebhaft bei steigenden Kursen. Seit Mitte November hat die steigende Konjunkturkurve allerdings eine Unterbrechung erfahren. Die Steigerung der Effektenkurse hat aufgehört und das Vorhandensein einer gewissen Reaktion läßt sich nicht mehr verkennen. Die seit April steigende Preisentwicklung ist ins Schwanken geraten. Offenbar machen sich hierbei Rückwirkungen gewisser Veränderungen in der Wirtschaftslage des Auslandes geltend. In erster Linie die infolge zunehmenden Kapitalmangels unsicher gewordene Wirtschaftslage in Deutschland und der sich immer mehr bemerkbar machenden Flaute in den Vereinigten Staaten. Ob diese Unterbrechung des wirtschaftlichen Aufschwunges nur eine vorübergehende und zufällige Erscheinung sein wird oder ob wir es mit einer anhaltenden Verschlechterung zu tun haben, läßt sich gegenwärtig noch nicht klar erkennen.

Der schwedische Außenhandel hat während des dritten Vierteljahrs 1927 einen ansehnlichen Umfang erreicht, und besonders die Ausfuhr hat in verschiedenen Artikeln bisher unerreichte Ziffern aufzuweisen. Der Beschäftigungsgrad war über mittelgut und jedenfalls merklich besser als in dem entsprechenden Zeitraum 1926. In der Lage der schwedischen Industrie lassen sich indessen seit einigen Monaten Zeichen der Unsicherheit bemerken. Auch der Holzmarkt, der im allgemeinen bisher ziemliche Festigkeit zeigte, ist matter geworden. Auf dem Papiermassemarkt sind die Preise allmählich im Weichen begriffen mit Ausnahme von Sulfatmasse und der Eisenmarkt war im allgemeinen unverändert schwach. Andererseits konnten sich verschiedene Industrien, wie Eisengruben, einige Zweige der Textilindustrie sowie die für die Ausfuhr arbeitenden Fabriken einer recht guten Konjunktur erfreuen. — Die Arbeitslosigkeit ist offenbar im Rückgange begriffen. Der Arbeitsfriede scheint für den größten Teil der schwedischen Industrie gesichert zu sein.

**Die schwedischen und finnländischen Holzverkäufe.** Auf dem schwedischen Holzmarkt erreichen die Verkäufe für 1928 bisher etwa 150 000 Standards, während Finnland rund 250 000 Standards ans Ausland abzusetzen vermocht hat.

**Außerordentlich schwache Stimmung für nordisches Holz an der Londoner Holzbörse.** Die Londoner Holzbörse war diesmal recht schwach besucht und die Stimmung war sehr flau. Nur gelöschte Ware wurde noch einigermaßen gekauft, aber die Preise waren auch hierfür ziemlich unregelmäßig. Die Nachfrage nach floorings hat nachgelassen. Es wurden angeboten: Mesane 3x6, first yellow zu 28 Lstrs 10 sh. und 3/4x7 zu 23 Lstrs. — Der Fobmarkt beschränkte sich auf einige kleinere Partien, unregelmäßig sortierte Reste, die von den Ausfuhrhändlern gern abgestoßen worden sind. Die schwedischen Exporteure sind um den Verkauf von red wood nicht sonderlich bemüht, und diese Sorte hat ihren Preis auch voll behauptet. Nach Schottland wurden beträchtliche Mengen whitewood zu 5 bis 10 sh unter den während der Saison geltenden Notierungen verkauft.

Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Handelstidningen“ kann der englische Markt z. Zt. als übersättigt gelten und die Londoner Docks sind tatsächlich mit Bauholz überfüllt. Mit dem Rückgang der Bautätigkeit in England hat die Kauflust so gut wie ganz aufgehört.

**Die letzten selbständigen Streichholzfabriken Belgiens verfallen dem schwedischen Streichholztrust.** Wie „G. H. &

S. T.“ einem Bericht der „Financial News“ entnimmt, ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß der schwedische Streichholztrust in kurzer Zeit die letzten noch unabhängigen Fabriken in Belgien übernehmen werde. Diese Fabriken haben nämlich nach dem letzten Abkommen des Trustes mit dem französischen Staate ihren Absatzmarkt in Frankreich verloren, und der belgische Markt kann ihnen nicht genügend Verkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten gewähren. Es wird diesen Unternehmungen daher nichts anderes übrigbleiben, als entweder zu schließen oder im Trust aufzugehen.

## Norwegen.

**Ueber die wirtschaftliche Lage im Oktober** entnehmen wir dem Bericht der Bank von Norwegen folgende Angaben: Der Durchschnittswert der Krone dem Dollar gegenüber war im Oktober 98,21 Prozent der Vorkriegsparität.

Der Diskontosatz der Bank von Norwegen wurde am 1. November d. J. von 4 1/2 auf 5 Prozent erhöht. Der Notenumlauf ist etwas zurückgegangen.

Der Index der Engros-Preise ist im Oktober von 167 auf 165 heruntergegangen, (die Preise im Jahre 1913 = 100), und der Index der Lebenskosten ist von 197 auf 196 zurückgegangen (die Preise im Juli 1914 = 100).

Der Einfuhrüberschuß betrug im September 27 Mill. Kr. gegen 34 Mill. Kr. im August.

Der Frachtenmarkt zeigt keine großen Änderungen, vielleicht ist eine kleine Besserung zu spüren.

Die Zahl der Arbeitslosen im Reiche beträgt ungefähr 22 000, gegen ungefähr 19 000 im September.

**Der norwegische Weinmonopol schließt mit 11,7 Mill. Kr. Ueberschuß ab.** Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an Sydsv. Dagbl. belief sich der Umsatz der norwegischen Monopol-A.-G. im vergangenen Geschäftsjahre auf 58,3 Mill. Kr. und der Ueberschuß auf 11,7 Mill. Kr., oder ebensoviel wie im Jahre vorher. Die Dividende wurde auf 6 Prozent festgesetzt. Der Anteil des Staates belief sich auf 10 Mill. Kronen.

**Neues Verfahren zur Herstellung von Aluminium in Norwegen entdeckt.** Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an „Sydsv. Dagbl.“ ist es Professor Pedersen, der im Auftrage der Norsk Aluminiumkompagni arbeitet, gelungen, ein neues Verfahren zur Herstellung von Aluminium zu entdecken. Sowohl die Aluminium Compagni of America als auch die Norsk Aluminiumkompagni haben nach genauen Prüfungen festgestellt, daß das Verfahren nicht nur in technischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung als durchaus gelungen anzusprechen ist. Die norwegische Gesellschaft hat daher beschlossen, zu diesem Zweck eine Fabrik in Höyanger anzulegen. Bei dem Verfahren wird außer Aluminium auch eine bedeutende Menge Eisen erzeugt.

## Dänemark.\*)

**Außenhandel.** Der Warenumsatz mit dem Auslande betrug im September in der Einfuhr 143 Mill. Kr., in der Ausfuhr 140 Mill. Kr., so daß ein Einfuhrüberschuß von 3 Mill. Kr. zu verzeichnen war, während im September 1926 ein Einfuhrüberschuß von 16 Mill. Kr. war. Für die Monate Januar bis September war der Einfuhrüberschuß in 1927 67 Mill. Kr. gegen 25 Mill. Kr. in 1926.

Die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte war im Oktober für alle Waren größer als im Oktober vorigen Jahres, — ebenso wie in den vorhergehenden Monaten war die Steigerung am größten für Speck. Die Preise der ausgeführten Produkte waren für Butter und Fleisch höher als im Oktober des Vorjahres, aber für die übrigen Waren, darunter namentlich Fleisch, niedriger.

**Index.** Die Engrospreiszahl des Statistischen Departements war für Oktober 154 gegen 153 für September. Die Frachtratenzahl ist für Oktober 1927 auf 109,6 berechnet gegen 109,0 im September.

**Banken.** In den drei privaten Hauptbanken sind sowohl die Darlehen als die Anleihen im Laufe des Oktober erhöht worden, die Darlehen mit 18 Mill. Kr., die Anleihen mit 30 Mill. Kr. Die Ueberschußeinzahlung

\*) Aus den Auskünften der Nationalbank und des statistischen Departements in Dänemark.

ist von den Banken teils zur Verminderung der Schuld bei inländischen Banken mit einem Betrage von ca. 5 Mill. Kr., teils zur Erhöhung des Kassenbestandes verwandt worden. Der Valutabestand der Nationalbank ist im Laufe des Monats mit 6 Mill. Kr. erhöht worden. Dies hat in Verbindung mit der Darlehnssteigerung eine Erhöhung der zirkulierenden Notenmenge von 351,4 Mill. Kr. ultimo September auf 365,2 Mill. Kr. ultimo Oktober bewirkt.

#### Gründung einer neuen dänischen Dampfschiffsreederei.

Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, ist dort eine neue Dampfschiffsreederei unter dem Namen „Hafnia“ gegründet worden. Durch Diskontobanken hat die neue Gesellschaft vier Schiffe, nämlich „Brosund“, „Hagsund“ und „Aggersund“ erworben.

### Lettland

**Der Handel mit Rußland** hat sich infolge Abschlusses des Handelsvertrages recht belebt. Es sind bereits Waren in größeren Mengen eingetroffen und werden nach den neuen niedrigen Sätzen verzollt. In erster Reihe stehen Naphtha und Naphthaprodukte, auch Roggen und Weizen treffen bereits ein. Die Finanzierung der von Rußland in Lettland gemachten Bestellungen macht zunächst keine Schwierigkeiten, da die Zahlungsbedingungen so gestellt worden sind, daß die Industrie ohne besondere Bankkredite auszukommen hofft.

**Rußlands Waggon-Bestellungen in Lettland.** Die russische Handelsvertretung in Lettland hat mit der Rigaer Waggonfabrik „Phönix“ einen Vertrag ausgearbeitet, wonach Rußland in Lettland im Laufe von 4 Jahren jährlich 250 Kühlwagen bestellen wird. Auch Vereinbarungen wegen der Zahlungsbedingungen sind bereits getroffen. —

**Obstexport.** Der Obstexport ist in diesem Jahr sehr lebhaft. Die bisherigen Umsätze haben sich den Vorjahren gegenüber verdreifacht. Bisher sind 900 000 kg (50 000 Pud) ausgeführt worden. Besonders stark hat der Apfelexport zugenommen. Als Hauptabnehmer kommt Schweden in Frage. Auch nach Deutschland gehen größere Partien.

**Belebung des Holzhandels.** Der anhaltend günstige Geschäftsgang im Holzhandel hat sich weiter verbessert. Die im vergangenen Jahr vorbereiteten Holzmaterialien sind alle verkauft. Die Nachfrage nach lettischem Holz ist sehr rege. Der Staat hat durch Waldauktionen bis zum 1. Oktober d. J. 14 000 ha Wald zu günstigen Preisen verkauft. Auf die günstige Lage des Holzhandels weisen auch die Staatseinnahmen hin und zwar wurden im vorigen Jahre bis zum 1. Oktober nur 1 Mill. Lat eingenommen, in diesem Jahre dagegen 5,5 Mill. Lat.

**Eine Verordnung wurde erlassen über Einfuhr von Pferden, Geflügel, Groß- und Kleinvieh** (28. Oktober 1927). —

**Herabsetzung der Zinssätze für Industriekredite.** Auf Anregung des Finanzministeriums hat der Rat der Bank von Lettland beschlossen, den Zinssatz für Darlehen und on call Konti von 9 auf 8½, und den Rediskontsatz von 8 auf 7½ Prozent herabzusetzen. Ferner wurde beschlossen den Diskontsatz für Auslandsraten von 6 auf 7 Prozent heraufzusetzen. Auch ist der Kurs für Pfandbriefe der Hypothekenbank von 90 auf 94 erhöht worden. Alle diese Maßnahmen sind zwecks Förderung der inländischen Industrie ergriffen worden um ihr die erforderlichen Mittel zu erträglichen Bedingungen zuzuführen.

**Ein Verein lettländischer Sperrholzindustrieller** wurde am 24. Oktober d. J. gegründet. Dem Verein gehören folgende Fabriken an: „A. G. Bertin-Bersin“, „A. G. Daugawa“, „A. G. Furniers“, „A. G. F. Nather“, „A. G. I. Potempa“, und die Firmen „Ed. Rudsits“ und „Michelsohn“. — Die Anschrift lautet: Riga, Lettland, Kl. Sand Str. 15. —

### Estland.

**Außenhandel.** Die Ausfuhr Estlands stieg im September d. J. auf 1 123 614 900 Emk., was in der estländischen Ausfuhr dieses Jahres und überhaupt des Außenhandels einen Rekord bedeutet.

Die Einfuhr betrug im September d. J. 890 610 100 Emk., somit zeigt der Außenhandel im September eine Aktivität von 233 Mill. Emk. (vergl. „O.-H.“ Nr. 22).

Die bedeutendsten Ausfuhrprodukte im September d. J. waren: Butter für 377,9 Mill. Emk., Kartoffeln 1,1 Mill. Emk., Eier 37,3, Fleischwaren 35,3, Rohleder 9,2, Holzprodukte 21,1, Fournier und Stuhlböden 30,4, Flachs 17,8; Heede 0,5, Baumwollgarn und Zwirn 44,4, baumw.

Gewebe 96,4, Segeltuch 10,6, Zement 18,2, Zündhölzer 5,2, Zeitungs- und Druckpapier 44,5 Mill. Emk. Zu beachten ist, daß die **Eierausfuhr** im September d. J. einen Rekord brachte. Auch wurde in bedeutenderem Umfange Papier, Zellulose und überhaupt Papierwaren und zwar für 96 Mill. Emk. ausgeführt, wobei Zellulose allein für über 40 Mill. Emk. Auch die Ausfuhr von Telephonapparaten ist gestiegen, von welchen allein nach Litauen für über 7 Mill. Emk. ausgeführt sind.

Die bedeutendsten Einfuhrprodukte waren: Getreide 85,3, Mehl 12,4, Heringe 29, Zucker 75,6, Tabak 8,4, Baumwolle 52,8, baumw. Gewebe 35,9, wollene Gewebe 42,3, Eisen 21,9, Steinkohle und Koks 27,2, Naphtha 9, Düngemittel 1,6, Rohleder 11,5, Gummiwaren 21,4 Mill. Emk. Die erhöhte Zuckereinfuhr ist anscheinend der Saison für Weinfabrikation zuzuschreiben.

Im September d. J. stellte sich die Ausfuhr nach den bedeutendsten Ländern wie folgt: 1. Deutschland für 436,8 Mill. Emk.; 2. England 296,2 Mill. Emk.; 3. Lettland 69,5 Mill. Emk.; 4. Schweden 54,8 Mill. Emk. und Finnland 51,5 Mill. Emk.

In der Einfuhr stehen nachstehende Länder an erster Stelle: 1. Deutschland 242,8 Mill. Emk.; 2. England 184,7; 3. Amerika 107; 4. Sowjetunion 52,7 und 5. Schweden 37,4 Mill. Emk.

**Eierausfuhr.** Laut den Daten der Ausfuhrkontrolle über durchgesehene und zur Ausfuhr tauglich befundene Eier, stellte sich die Eierausfuhr im Oktober d. J. wie folgt: nach England 649 440 St., Deutschland 1 463 760 St., Finnland 54 000 St., insgesamt 2 167 200 Stück.

**Der Verkehr des Revaler Hafens im August und September d. J.** Im September d. J. waren eingelaufen 150 Schiffe mit 65 611 Nrgt., im August d. J. 178 Schiffe mit 84 216 Nrgt. Von der genannten Zahl der Schiffe gehörten im September 57 Schiffe Estland, 34 Deutschland, 7 England und 33 Finnland; im August d. J. 64 Estland, 10 England, 49 Deutschland und 38 Schiffe Finnland. Im Laufe von 9 Monaten d. J. betrug die Zahl der in den Hafen Reval eingelaufenen Schiffe insgesamt 1015 mit einem Gesamttraumgehalt von 517 796 Nrgt.

**Rückzahlung von Zollgebühren.** Eine Verordnung des Finanzministers vom 18. Oktober d. J. Nr. 5958 ordnet das Verfahren betreffend Rückzahlung von Zollgebühren für exportierte Tabakwaren, die aus ausländischem Rohabak hergestellt werden.

**Zur Erleichterung des Aufenthaltes von Ausländern in Estland** ist eine neue Verordnung erlassen worden und am 28. November in Kraft getreten. (Diese und die vorstehend genannte Verordnung können in der Redaktion des „O.-H.“ eingesehen werden.)

### Freie Stadt Danzig.

**Außenhandel.** Der seewärtige Warenverkehr des Hafens Danzig ist im Oktober im Vergleich zum September etwas geringer geworden, wie aus folgenden vorläufigen Zahlen hervorgeht.

	Oktober	September
Einfuhr	96 369 t	108 405 t
Ausfuhr	499 585 t	543 600 t

Die Mindereinfuhr macht sich besonders bemerkbar bei Erzen und Heringen, eine Steigerung zeigten aber Düngemittel, Alteisen und Eisenschrott. Die Ausfuhr ging im Oktober zurück bei Kohle.

**Die Schifffahrt** ist im Oktober geringer als im September gewesen:

	Anzahl der Schiffe	Net.-Reg. To.	Anzahl der Schiffe	Net.-Reg. To.
		Oktober		September
Eingang	539	329 407	568	322 772
Ausgang	512	313 779	585	337 605

Von den einlaufenden Schiffen kamen 60 Proz. ohne Ladung. Der Nationalität nach waren es 164 deutsche, 124 schwedische, 93 dänische, 45 norwegische, 25 englische, 20 dänischer, 15 polnische Schiffe usw.

**Wechselklagen** zeigen auch eine Abnahme. In den ersten 9 Monaten d. J. wurden 1019 Wechselklagen auf eine Gesamtsumme von 1 103 000 Gulden erhoben, in der gleichen Zeit 1926 aber 1946 Wechselklagen auf eine Gesamtsumme von 2 941 000 Gulden. Der Rückgang der Wechselklagen ist demnach sehr bedeutend und springt noch mehr in die Augen, wenn man die Zahlen für 1925 heranzieht.

**Polen.**

**Außenhandel.** Im Oktober betrug der Wert der Einfuhr 151 Mill. Goldzloty, der Wert der Ausfuhr 137,7 Mill. Goldzloty, mithin der Einfuhrüberschuß 13,3 Mill. Goldzloty.

Dem September gegenüber, wo der Passivsaldo 7,7 Mill. Goldzloty betrug, ist der Einfuhrwert um 24 Mill., der Ausfuhrwert um 18,6 Mill. gestiegen.

In der Einfuhr zeigen eine Zunahme Lebensmittel und Textilartikel, aber auch Eisenschrott, Metallwaren, Maschinen, Apparate, elektrische Bedarfsartikel und Leitungsdrähte, Gerbereiextrakte.

In der Ausfuhr sehen wir eine sehr starke Steigerung bei Lebensmitteln (um 5,5 Mill. Goldfranken), wovon fast die Hälfte auf Kartoffeln entfällt. Zurück ging die Ausfuhr von Eiern und Futtermitteln. Die Kohlenausfuhr stieg um 4,7 Mill. Goldzloty; auch Metalle, Metallwaren, Textilmaterialien und -waren zeigen höhere Zahlen als im September.

**Die Vorverhandlungen zum deutsch-polnischen Handelsvertrage** haben einen günstigen Verlauf genommen, man hat sich über die Grundlinien der demnächst aufzunehmenden Verhandlungen geeinigt. — Zum Abschluß ist ein vorläufiges Holzabkommen gebracht worden. Deutschland bewilligt Polen ein bestimmtes Kontingent für Schnittholz (unter Aufhebung des Einfuhrverbotes), Polen dagegen verzichtet auf die Erhöhung des Ausfuhrzollens auf Rundholz, außerdem sollen bestimmte Einfuhrkontingente für Automobile, Fahrräder, Uhren bewilligt werden. Man erwartet die baldige Unterzeichnung dieses Teilabkommens. In den ersten Tagen des Dezember dürften die Hauptverhandlungen beginnen.

**Änderungen des Einfuhrzolls für Kalkstickstoff.** Auf Grund einer Verordnung des Finanzministers („Dziennik Ustaw“ Nr. 97 1927) ist der Einfuhrzoll für Kalkstickstoff, der bisher 5 Zloty pro 100 kg betrug, für die Zeit vom 1. November 1927 bis 1. Juni 1928 aufgehoben. Diese Zollvergünstigung gilt jedoch nicht im Handelsverkehr mit Ländern, die unter die Verordnung über die Maximalzölle (also u. a. auch Deutschland) fallen.

**Rußland.**

**Außenhandel.** Im Wirtschaftsjahr 1. Oktober 1926 bis 30. September 1927 war bei einer Einfuhr im Werte von 624 Mill. Rbl. und einer Ausfuhr im Werte von 678,2 Mill. Rbl. die Handelsbilanz nach amtlichen Mitteilungen mit 54,2 Mill. Rbl. aktiv, während sie im vorhergehenden Wirtschaftsjahr mit 84,5 Mill. Rbl. passiv war. Der Gesamtumsatz war in beiden Jahren fast der gleiche, doch ist die Ausfuhr um etwa 89 Mill. Rbl. gestiegen, die Einfuhr aber um rund 50 Mill. Rbl. zurückgegangen.

Soweit sich jetzt übersehen läßt, konnten die Vereinigten Staaten ihre Einfuhr nach Rußland nicht unerheblich erhöhen, auch Polen und Finnland haben Fortschritte gemacht. Auffallenderweise ist die Einfuhr aus Deutschland, trotz teilweiser Auswirkung des 300 Millionen-Kredites, um etwa 15 Proz. zurückgegangen, obwohl Rußland sich im Wirtschaftsabkommen vom Jahre 1925 verpflichtet hat, nach Möglichkeit die Einfuhr zu fördern. Die Einfuhr aus Italien ist sehr scharf zurückgegangen (infolge Zustimmung zur Annektion Beßarabiens), auch Schweden und die Tschechoslowakei haben Rückgänge zu verzeichnen, desgleichen Großbritannien.

Deutschland bleibt wohl an erster Stelle, doch rücken die Vereinigten Staaten stark auf und verdrängen Großbritannien von der zweiten Stelle.

**Die Fleischausfuhr** soll gefördert werden. Die Kommission für Fleischhandel hat kürzlich in Aussicht genommen, die Ausfuhr von Schweinefleisch (so auch Bacon) zu verstärken; über Noworossisk könnte Gefrierfleisch und über die Südhäfen überhaupt auch lebendes Vieh ausgeführt werden, während für Bacon Großbritannien und Holland in Frage kämen. Bekanntlich bezieht auch Estland Schweinefleisch und auch lebende Schweine und verarbeitet sie zum Export.

**Amerikanisches Stahlwerk in Makejewka** (Südrußland) soll durch einen Amerikaner Farkwar, auf Grund einer Konzession, errichtet werden.

**Eis im finnischen Meerbusen** zwingt die nach Leningrad gehenden Schiffe, Eisbrecherhilfe in Anspruch zu nehmen, einige Dampfer wurden bereits nach Riga und Reval umadressiert.

**Finnland**

**Außenhandel.** Nach den vorläufigen Angaben des statistischen Kontors der Zollbehörde betrug im Oktober der Wert der Einfuhr (cif) 609 Mill., der Wert der Ausfuhr (fob) 675 Mill., mithin der Ausfuhrüberschuß 66 Mill. Fmk.

Für die Zeit Januar—Oktober d. J. ergibt sich nun ein Ausfuhrüberschuß von 180,2 Mill. Fmk. (vergl. „O.-H.“ Nr. 21).

Für die wichtigsten Gruppen der Einfuhr ergeben sich folgende Zahlen in Mill. Fmk.

	Oktober	September
Maschinen und Apparate	40,9	53,2
Metalle	72,8	66,2
Kolonialwaren	52,2	65,4
Getreide	72,5	51,7
Stein- und Erdarten	45,0	55,7
Oele und Fette	35,9	38,5
Zeuge	34,6	48,7
Spinnstoffe	26,4	28,6
Häute und Felle	27,2	32,9
Tierfutter	29,4	29,2
Versch. Textilwaren	22,4	26,2
Chemische Grundstoffe	22,3	16,6

Die wichtigsten Gruppen der Ausfuhr zeigen folgende Zahlen in Mill. Fmk.

	Oktober	September
Holzwaren	462,1	609,0
Erzeugnisse der Papierindustrie	137,1	139,7
Animalische Lebensmittel	39,1	36,1

Die Holzausfuhr hat also etwas nachgelassen.

**Ein vorläufiges Abkommen zwischen Finnland und der Schweiz**, abgeschlossen am 24. Juni 1927, trat am 10. November d. J. in Kraft.

**Errichtung eines Stickstoffwerkes.** Die finnische Regierung hatte eine besondere Kommission eingesetzt, die

untersuchen sollte, ob ausländische oder inländische Interessenten bereit wären, in Finnland Stickstoffwerke zu errichten und wie sich die Kosten eines solchen Werkes stellen würden, falls man die Wasserkraft des Imatrafalles zur Erzeugung der notwendigen elektrischen Energie ausnutzen würde.

Die Kommission hat nun vorgeschlagen, daß der Staat selbst die Errichtung und den Betrieb eines Stickstoffwerkes am Imatra in die Hand nehmen soll. Das dazu erforderliche Kapital wird auf 64 Mill. Fmk. veranschlagt, das in den Jahren 1928 und 1929 den Staatshaushaltsmitteln entnommen werden könnte.

**Verordnungen.**

**Verordnung vom 2. September 1927 (Nr. 235) über Inkraftsetzung der internationalen Konvention, betreffend gleiche Behandlung von in- und ausländischen Arbeitern bei Ersatz für Unglücksfälle während der Arbeit.**

Auf Grund des § 47. des Gesetzes betreffend Unglücksfallversicherung von Arbeitern wird hiermit auf Vortrag des Sozialministers festgesetzt, daß die von der allgemeinen Konferenz der internationalen Arbeitsorganisation in Genf im Jahre 1925 angenommene Konvention, betreffend gleiche Behandlung von in- und ausländischen Arbeitern in Fragen des Ersatzes von Unglücksfällen während der Arbeit, in Finnland in Kraft treten soll.

**Beschluß des Landwirtschaftsministeriums vom 10. September 1927 (Nr. 244) betreffend Verbot der Einfuhr und des Handels mit verdorbenen Kraftfuttermischungen.**

Auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 25. Januar 1924 betreffend Zubereitung und Einfuhr, sowie Handel mit Kraftfutter und Kunstdünger und anderen besonderen Gebrauchsgegenständen, hat das Landwirtschaftsministerium beschlossen

## § 1.

Die Einfuhr und der Handel mit verdorbenen Kraftfuttermischungen sind mit den in diesem Beschluß aufgeführten Ausnahmen verboten.

## § 2.

Kraftfuttermischungen, welche bei der Einfuhr ins Land in geringerem Maße verdorben sind, jedoch nach Ansicht des staatlichen agrikulturchemischen Laboratoriums durch besondere Behandlung zum Gebrauch als Kraftfutter noch tauglich gemacht werden können, können mit Erlaubnis der Landwirtschaftsverwaltung unter folgenden Bedingungen gehandelt werden:

1. Der Importeur verpflichtet sich, daß die Mischungen, vor ihrem Verkauf, laut Sonderanweisung des staatlichen agrikulturchemischen Laboratoriums in dem Einzelfalle behandelt werden;
2. beim Verkauf solcher Mischungen muß der Käufer stets unterrichtet werden, wie die Ware beschaffen war und welcher Art Behandlung sie unterzogen worden ist, sowie
3. daß der Verkäufer von solchen Mischungen, im Falle die Landwirtschaftsverwaltung bei Erteilung der Erlaubnis es verlangt, dem staatlichen agrikulturchemischen Laboratorium anmeldet, an wen und in welchen Mengen diese Mischungen verkauft worden sind.

## § 3.

Verdorbenes Kraftfuttermischungen, welche nicht nach dem in § 2 genannten Verfahren als Kraftfutter tauglich gemacht werden können, können, falls der Importeur nicht selbst die Ausfuhr derselben aus dem Lande übernimmt oder anders diesbezügliche Maßnahmen angeordnet werden, mit Erlaubnis der Landwirtschaftsverwaltung unter folgenden Bedingungen verkauft werden:

1. der Importeur verpflichtet sich, daß die Mischungen nicht als Kraftfutter verkauft werden und daß beim Verkauf oder bei Anwendung derselben zu anderen Zwecken die vom staatlichen agrikulturchemischen Laboratorium gegebenen Anweisungen berücksichtigt werden;
2. beim Verkauf von derartigen Mischungen muß der Käufer stets über die Beschaffenheit der Ware unterrichtet werden sowie davon, daß dieselbe als Kraftfutter nicht tauglich ist;

3. daß der Verkäufer von solchen Mischungen, falls die Landwirtschaftsverwaltung bei Erteilung der Erlaubnis es verlangt, dem staatlichen agrikulturchemischen Laboratorium anmeldet, an wen und in welchen Mengen diese Mischungen verkauft worden sind.

## § 4.

Die in § 2 und § 3 aufgeführten Verordnungen gelten gleichfalls für den Verkauf von im Lande hergestellten Kraftfuttermischungen.

### Beschluß des Staatsrats vom 15. September 1927 (Nr. 251) betreffend Einfuhr von zollpflichtigen Gegenständen in Briefen.

Der Staatsrat hat auf Vortrag des Ministeriums für Kommunikationswesen und allgemeine Arbeiten verordnet, daß die Einfuhr nach Finnland von zollpflichtigen Gegenständen in Briefen zugelassen werde und daß die Postverwaltung vor Auslieferung derartiger Briefe an die Adressaten, dieselben zur Verzollung an die Zollbehörde zu befördern habe.\*)

Die Finnlandsbank setzte den Diskont von 6½ auf 6% herab.

\*) Vergl. auch „O.-H.“ Nr. 22 unter „Finnland“.

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

16. Nov. 17. Nov. 18. Nov. 19. Nov.

New-York . . . . .	39,70	39,70	39,70	39,70
London . . . . .	193,45	193,60	193,55	193,55
Stockholm . . . . .	1070,00	1070,50	1070,50	1070,50
Berlin . . . . .	949,00	949,00	949,00	949,00
Paris . . . . .	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel . . . . .	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam . . . . .	1603,00	1604,00	1605,00	1604,50
Basel . . . . .	767,00	767,00	766,50	766,50
Oslo . . . . .	1054,00	1057,00	1057,00	1057,00
Kopenhagen . . . . .	1065,50	1065,50	1065,50	1065,50
Prag . . . . .	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom . . . . .	217,00	218,00	218,00	218,00
Reval . . . . .	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga . . . . .	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid . . . . .	685,00	685,00	685,00	685,00

## Frachtenmarkt.

**Stettiner Seefrachten.** Stettin, 28. November. Am Ostseefrachtenmarkt sieht es für die Seeschifffahrt nach wie vor sehr trübe aus. Die Holzfahrt ist mit Einbruch des Winters beendet, auch die verfügbaren Erzquantitäten sind in der Hauptsache abgefahren, so daß neben den laufenden Kontrakten für die freie Schifffahrt kaum Ladungen am Markt sind. Dazu kommt die Vereisung der nördlichen Ostseehäfen. Diejenigen Schiffe, die nicht überhaupt vorziehen, die Ostsee zu verlassen, konzentrieren sich auf die südlichen Gewässer, wo mithin einem Ueberangebot von Schiffsraum wie gewöhnlich im Winter ein verringertes Ladungsangebot gegenübersteht mit der Folge eines Nachlassens der Frachtsätze. Von den großen skandinavischen Erzrouten sind die von Lulea ausgehenden infolge Vereisung geschlossen, und auch von den Häfen Gefle und Oxelösund, die offen sind, werden nur vereinzelt Abschlüsse gemeldet, so Gefle—Lübeck 3.30 schw. Kr. fio und Oxelösund—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3.10—3.15 schw. Kr. fio. Weiter kommen in Frage Meloevaer—Stettin 5.10, Malmösundet—Herrenwyk 3.80—3.90 fio und Narvik—Nordsee 3.25 fio, alles je Tonne Eisenerz in schw. Kr.

Von Nordafrika werden notiert: Sfax—Stettin Phosphat 8— je t, Melilla—Stettin Eisenerz 6/6 je t und Nordafrika—Stettin afrikanisches Gras als Beiladung 22/6 bei größeren Posten (von 5—600 t) je t.

In den großen Kohlenrouten stehen die Raten im Verkehr Tyne—Stettin auf 5,3 (für 2000-t-Dpfr.) und Rotterdam—Stettin auf 4,35 Rmk. je t.

Im übrigen sind nachfolgende Seefrachtsätze zu nennen:

**Dampfer:**  
 5/600 Gothenburg Standard Pitprops Stettin—Westharpool 34/—.  
 6/700 t Gerste in Säcken Stettin—Great Yarmouth 9/—.  
 8/900 t Gerste in Säcken Stettin—Hull 10/—.  
 6/700 t Soyaschrot in Säcken Stettin—Norrköping 9/— 10/—.  
 1000 t Zucker in Säcken Stettin oder Danzig—Kotka 8/3 bis 8/6.  
 6/700 t Zucker in Säcken Stettin—Königsberg 7½ Rmk.  
 4/500 t Chinaclay Fowey—Stettin 10/—.

**Motorsegler und Segler:**  
 1/300 t Briketts Stettin—nördl. Aarhus Kr. 6—6½ je t.  
 1/300 t Briketts Stettin—Aalborg 7—7½ je t.  
 2/300 t Briketts Stettin—Limfjord Kr. 9—10.— je t.  
 100/200 t Hafer Barth—Emden Rm. 10—11.— je t.  
 2/300 t Hafer Stralsund—Groningen Hfl. 8½ je t.  
 150/300 t Zement Stettin—Königsberg Rmk. 6.— je t.

**Oderschiffsfrachten.** (Zusammengestellt nach den wöchentlichen Verkehrsberichten des Schifffahrts-Vereins zu Breslau e. V.) Die Schiffsfrachten für ganze Kahnladungen **Steinkohle**, festgesetzt vom Frachtausschuß für die Oder in Reichsmark je Tonne aussch. aller Nebenkosten insbesondere Umschlagskosten betragen: Von Breslau nach Berlin 4.00, nach Stettin 3.35; von Oppeln nach Berlin 5.70, nach Stettin 5.05; von Cosel-Oderhafen nach Berlin 6.30, nach Stettin 5.65. Die Oderfrachten sind mithin seit dem 26. Oktober 1927 unverändert geblieben.

# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Die Seewasserstraßenverordnung und die neue Steffiner Hafenordnung.

Bekanntlich tritt am 1. Dezember 1927 die neue **Seewasserstraßenordnung (Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen vom 31. März 1927)** (Reichsgesetzblatt Teil II Seite 157 ff) auf allen deutschen mit der See im Zusammenhang stehenden und von Seeschiffen befahrenen Wasserstraßen in Kraft. Der **Teil I enthält die allgemeinen Vorschriften**, während im **Teil II die besonderen Bestimmungen für die einzelnen Seewasserstraßen** folgen. Von den **pommerschen Wasserstraßen** handeln die Paragraphen 80—84, und zwar werden aufgeführt: Besondere Vorschriften für die Seewasserstraße See—Stettin, die Alte Fahrt und das Stettiner Haff (§ 80), Besondere Vorschriften für die Dievenow mit Kamminer Bodden (§ 81), Besondere Vorschriften für den Peenestrom (§ 82), Besondere Vorschriften für den Peenefluß (§ 83) und Besondere Vorschriften für die Seewasserstraßen um Rügen einschließlich des Greifswalder Boddens und das Fahrwasser nach Damgarten (§ 84). **Die älteren Polizeiverordnungen**, die bisher den Verkehr auf diesen Wasserstraßen regelten, sind durch diese Neuregelung überholt und zur Vermeidung von Zweifeln durch eine **Polizeiverordnung des Oberpräsidenten von Pommern (Wasserbaudirektion) vom 20. Mai 1927**, die gleichfalls am 1. Dezember 1927 in Kraft tritt, **ausdrücklich aufgehoben** worden (vergl. „O.-H.“ Nr. 22). Zur Regelung des Verkehrs in den der Seeschifffahrt dienenden Häfen Swinemünde, Stettin, Ziegenort, Stepenitz und Pölitz, soweit sie in der neuen Seewasserstraßenordnung nicht berücksichtigt werden konnten, treten ebenfalls am 1. Dezember die nachstehend in den amtlichen Mitteilungen unter der Rubrik „Seeschifffahrt“ aufgeführten **Hafenordnungen** in Kraft. Ein Zusammenhang dieser Vorschriften mit denjenigen der Seewasserstraßenordnung besteht insofern, als die Bestimmungen der Seewasserstraßenordnung auch für den Verkehr in den genannten Seehäfen gelten, soweit nicht in den einzelnen Hafenordnungen ausdrücklich abweichende Bestimmungen getroffen worden sind. Stettin hat also damit eine neue, alle bisherigen, zum Teil sehr zerstreuten polizeilichen Vorschriften ersetzende **Hafenordnung** erhalten, wie sie die größeren deutschen Häfen schon besaßen.

Die **Vorgeschichte** ist kurz die folgende: Schon seit Ende Dezember 1912 hatte Stettin keine eigentliche Hafenordnung mehr. Dann kam der Krieg, der die Vorarbeiten, die zur Neugestaltung der Hafenordnung seit 1913 bereits im Gange waren, unterbrach, da andere dringlichere Arbeiten in den Vordergrund traten. Erst im Verlaufe der Nachkriegszeit konnten die diesbezüglichen Besprechungen und **Verhandlungen des Oberpräsidiums mit den am Hafen interessierten Kreisen** fortgesetzt werden. Insbesondere waren hierbei beteiligt die **Industrie- und Handelskammer**, die beiden Hafengesellschaften, das **Polizeipräsidium**, die Direktion der Stettiner Feuerwehr, das **Gewerbeaufsichtsamt I**, der Verein Stettiner Reeder, der **Schiffahrts-Verein zu Breslau**, der **Schifferbetriebsverband** für die Oder und zahlreiche weitere Sachverständige. Aus den vielen ständig geänderten Entwürfen ist so im Laufe der letzten Jahre die neue Hafenordnung entstanden, die insbesondere auch deshalb notwendig wurde, weil durch die oben angeführte neue Seewasserstraßenordnung ohne hin eine ganze Reihe der bestehenden Verordnungen über den Hafenverkehr mit dem 1. Dezember außer Kraft gesetzt wird. Die noch übrigbleibenden Verordnungen waren aber so unübersichtlich und zum Teil veraltet, daß ihre **zusammenfassende Neureglung** als dringend erwünscht bezeichnet werden mußte.

Die **Polizeiverordnung betr. Regelung des Verkehrs im Hafen Stettin (Hafenordnung für den Stettiner Hafen) nebst 4 Anlagen**, die vom Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) unter dem 14. Oktober 1927 erlassen worden ist und mit dem 1. Dezember 1927 in Kraft tritt, umfaßt 16 Abschnitte mit insgesamt 74 Paragraphen.

Der **erste Abschnitt** behandelt den **Geltungsbereich der Hafenordnung**, nämlich das Hafengebiet (§ 1). Dieses wird durch eine Linie umgrenzt, die am westlichen Oderufer entlang verläuft von der Grenze der Gemarkungen Güstow und Pommerensdorf bis zur Grenze zwischen Stettin und

Züllchow, dann von hier quer über die Oder zwischen den auf dem östlichen Oderufer gelegenen Grundstücken der Vulcanwerft und der Stettiner Anthracit- und Kohlenwerke bis zum Westufer des Dammschen Sees. Von hier führt die Hafengrenze am West- und Südufer des Dammschen Sees bis zur Einmündung der Mönne, weiter am Westufer der Mönne und der Großen Reglitz bis zur Eisenbahnstrecke Stettin—Finkenwalde. Weiter verläuft die Grenze auf der Linie längs der Eisenbahn bis zum Ostufer der kleinen Reglitz und am Ostufer entlang bis zur Oder und schließlich quer über die Oder von der südlichen oberen Abzweigungsecke der Kleinen Reglitz bis zur Grenze zwischen Güstow und Pommerensdorf. Der § 2 bestimmt, daß **alle im Hafen befindlichen Fahrzeuge und Flöße** den Bestimmungen der Hafenordnung unterliegen und daß Führer und Mannschaften den Anordnungen der staatlichen Hafenpolizeibeamten und in Bezug auf Verteilung der Liegeplätze dem Hafenskapitän Folge zu leisten haben. Das **Organ der staatlichen Polizeiverwaltung ist das Hafenpolizeiamt** (§ 3).

Im **zweiten Abschnitt** (§§ 4—16) werden **Licht- und Schallsignale, Fahrregeln und andere allgemeine Bestimmungen** aufgeführt. Dieser Teil ist eigentlich nur das Anschlußstück des § 80 der Seewasserstraßenordnung, auf die in der Stettiner Hafenordnung ausdrücklich hingewiesen wird (§ 4).

Ueber das **Schleppen und Flößen** verbreitet sich der **dritte Abschnitt** (§§ 16—23). Neu ist hier die unterschiedliche Behandlung von stromaufwärts und stromabwärts dampfenden Schleppen, welche letztere nicht die gleiche Anzahl von Fahrzeugen wie die ersteren hinter sich haben dürfen. Auf Grund von gesammelten Erfahrungen sind ferner für jeden Schleppdampfer Schlepphaken mit Schlippvorrichtungen vorgeschrieben, um der Gefahr des Kenterns beim Schleppen großer Seeschiffe vorzubeugen.

Den **Verkehr durch bewegliche Brücken und bei Eisliegen** regelt der **vierte Teil** (§§ 22—27), während im **fünften** (§§ 28—34) **Ankern, Festmachen und Liegeplätze** behandelt werden. Es folgen im **sechsten Sonderbestimmungen über den Verkehr im Oder-Dunzig- und Dunzig-Parnitz-Kanal** (§§ 35—39), und im **siebenten** ist vom **Personenverkehr** die Rede.

Der Reihe nach werden des weiteren behandelt: **Gesundheitspolizeiliche Vorschriften** (8. Teil; §§ 44—47), **Bestimmungen über den funktetelegraphischen Verkehr von Bordfunkstellen** (9. Teil; §§ 48 und 49), im **10. Teil das Lotsenwesen** (§§ 50 und 51), ferner im **11. Teil** (§§ 52—55) die **Meldepflicht bei Eingang, Ausgang, Durchgang und beim Verholen der Fahrzeuge und Flöße**. Es folgen **Teil 12** (§§ 56—58) **Verkehr mit den Schiffen und Laden und Löschen** als **Teil 13** (§§ 59 und 60).

Einen umfangreichen Raum nehmen im **Teil 14 die Bestimmungen über den Verkehr mit feuergefährlichen Gegenständen und Sprengstoffen, sowie gegen Feuergefahr** ein (§§ 61—70). Das ausführliche Verzeichnis dieses Abschnitts wird nicht nur in Schifffahrtskreisen, sondern auch von den Speditoren und allen übrigen an der Verladung von Gegenständen dieser Art interessierten Kreisen (insbesondere die chemische und pharmazeutische Branche und der Drogenhandel) als bequeme Handhabe begrüßt werden, um festzustellen, in welche Gefahrenklasse die Güter einzureihen sind. Erfreulicherweise sind für den Umschlag von Mineralölen (Benzin, Benzol usw.) weitgehende Erleichterungen geschaffen worden, die gerade im Hinblick auf die zunehmende Verwendung der Oelfeuerung und die Motorisierung der Handelsflotte besonderes Interesse verdienen. So darf beispielsweise die Verladung dieser Güterarten an vielen Bollwerken in der Stadt unter Beobachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln vorgenommen werden.

**Bestimmungen verschiedener Art** enthält der **15. Abschnitt** (§§ 71 und 72), es folgen im **16. Abschnitt** (§§ 73 und 74) **Straf- und Uebergangsbestimmungen**. Hier zum Schluß werden noch eine Reihe — sechzehn an der Zahl — älterer Polizeiverordnungen über den Stettiner Hafenverkehr außer Kraft gesetzt.

Die **Stellungnahme der Stettiner Presse zur neuen Hafenerordnung** ist dahin zu kennzeichnen, daß in allen führenden Blättern die zusammenfassende Neureglung des Stettiner Hafenerverkehrs an Stelle der vielen, zerstreuten und zum Teil sehr unübersichtlichen älteren Polizeiverordnungen insbesondere auch vom **Stand der Rechtssicherheit begrüßt** wird. Die Stettiner Abendpost beispielsweise schreibt in ihrer Ausgabe vom 15. November: „Wenn auch die neue

Hafenerordnung nicht allen Interessentenkreisen jeden einzelnen geäußerten Wunsch vollkommen erfüllen konnte, so ist doch versucht worden, die im Hinblick auf das Allgemeinwohl beste Lösung zu finden. Es muß nun abgewartet werden, wie sie sich in der Praxis bewährt, und es wäre zu wünschen, daß sie regelmäßig nach Ablauf einiger Jahre den jeweiligen Verhältnissen erneut angepaßt würde.“

Dr. E. B.

## Seeschifffahrt.

Eine neue **Polizeiverordnung für den Hafen Swinemünde** ist seitens des Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) unter dem 9. Juni 1927 erlassen worden, die mit dem 1. Dezember 1927 in Kraft tritt. (§ 16). Gleichzeitig werden hiermit sämtliche älteren für die Ordnung und Sicherung des Schiffsverkehrs im Hafen von Swinemünde erlassenen Polizeiverordnungen sowie die für den Verkehr in diesem Hafen geltenden Bestimmungen anderer Polizeiverordnungen, soweit sie in der neuen Polizeiverordnung geregelt sind, außer Kraft gesetzt, (§ 16), insbesondere

1. die Polizeiverordnung, betreffend die Benutzung der Anlegebrücken im Hafen zu Swinemünde vom 22. Juli 1844, Amtsbl. S. 234;
2. die Polizeiverordnung betreffend die Aufrechterhaltung der Ordnung im Hafen zu Swinemünde vom 10. August 1864, Amtsbl. S. 159;
3. die Polizeiverordnung betreffend das Anlegen von Booten und sonstigen Schiffsfahrzeugen am Waschprahm vom 26. November 1864, Usedom-Wolliner Wochenblatt S. 290;
4. die Polizeiverordnung betreffend das Halten von Feuer und Licht auf den im Swinemünder Hafen liegenden Schiffen vom 30. November 1865, Amtsblatt Seite 335;
5. die Polizeiverordnung betreffend das Bewegen der Schrauben von Dampfschiffen und die Lagerung von Waren am Bollwerk vom 14. Juli 1888 Amtsblatt Seite 179 nebst Ergänzung vom 8. Oktober 1895 Amtsblatt Seite 291;
6. die Polizeiverordnung betreffend die Meldepflicht der von See im Hafen von Swinemünde ankommenden Schiffer vom 26. September 1922 Amtsblatt Seite 283. —

Im einzelnen stellt die neue Polizeiverordnung, die 16 Paragraphen umfaßt, zunächst das Hafengebiet (§ 1) und die Fahrzeuge und Personen (§ 2) fest, auf das sie Anwendung findet. Es folgen Licht- und Schallsignale, Fahrregeln und andere allgemeine Bestimmungen (§ 3—7), Meldepflicht der Schiffer (§ 8), und zwar der Seeschiffe und Binnenfahrzeuge, Liegen, Fahren und Schleppen im Hafen (§ 9), Laden und Löschen (§ 10), Verkehr mit den Schiffen (§ 11), Bestimmungen gegen Feuersgefahr (§ 12), Vorschriften gesundheitspolizeilicher Art (§ 13). Der § 14 enthält verschiedene Bestimmungen, es folgen die Strafbestimmungen des § 15.

**Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf dem Stepenitz-Kanal und im Winterliegehafen in Stepenitz.** Seitens des Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) ist unter dem 9. Juni 1927 obige Polizeiverordnung erlassen worden, die am 1. Dezember 1927 in Kraft tritt. Mit dem gleichen Tage tritt die Verordnung der Königlichen Regierung zu Stettin vom 28. Juni 1869 (Amtsblatt S. 133) außer Kraft. — Die neue Polizeiverordnung, die 10 Paragraphen umfaßt, regelt den Schiffsverkehr in dem etwas über 2 m tiefen Stepenitz-Kanal und im Winterliegehafen in Stepenitz. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 RM. bestraft.

**Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs im Hafen zu Ziegenort.** Unter dem 9. Juni ist seitens des Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) die obengenannte Polizeiverordnung erlassen worden, die 11 Paragraphen umfaßt und am 1. Dezember 1927 in Kraft tritt. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 RM. geahndet.

**Polizeiverordnung für den Hafen Pölitz.** Gleichfalls am 9. Juni 1927 ist seitens des Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) obige Polizeiverordnung erlassen worden, die am 1. Dezember 1927 in Kraft tritt und 12 Paragraphen umfaßt. Die Verordnung der Polizeiverwaltung zu Pölitz vom 12./29. November 1883 (Amtsblatt S. 269) wird durch die neue Polizeiverordnung (§ 12) aufgehoben.

**Polizeiverordnung betreffend Abänderung der Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Stettin vom 10. September 1885.** Sonderbeilage zu Stück 37 des Regierungsamtsblattes betreffend Beförderung von Petroleum und anderen flüchtigen Mineralölen auf Schiffen.

Durch obengenannte neue Polizeiverordnung des Oberpräsidenten vom 14. Oktober 1927, die am 1. Dezember 1927 in Kraft tritt, wird bestimmt, daß im letzten Satze des § 9 der Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Stettin vom 10. September 1885 — Sonderbeilage zu Stück 37 des Regierungsamtsblattes — das Wort „rotes“ in Zukunft durch das Wort „grünes“ ersetzt wird.

**Eisbrechergebühren.** Gemäß dem Abgabentarif vom 30. November 1925 erfolgt die Erhebung der Eisbrechergebühren in der Zeit vom 15. Dezember 1927 bis 15. März 1928 einschließlich, d. h. die Abgabenerhebung beginnt in der Nacht vom 14. zum 15. Dezember, ab Mitternacht und endigt, wenn nicht eine frühere Einstellung der Erhebung beschlossen wird, in der Nacht vom 15. zum 16. März mitternachts.

Die Höhe der Eisbrecherabgaben bleibt unverändert; es wird also eine Grundgebühr von 3 Pfg. für den cbm von dem Nettorauengehalt der Schiffe und für je 100 kg der in den Schiffen befindlichen Ladung erhoben.

Die Industrie- und Handelskammer,  
Eisbrecher-Verwaltung.

## Eisenbahn.

Es können im Büro der Handelskammer eingesehen werden:

1. Deutsch-Nordischer Güterverkehr, Verbandsgütertarif Teil I, Abt. B, gültig vom 1. November 1927.
2. Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr, Verbandsgütertarif Teil II, Nachtrag II, gültig vom 1. November 1927.
3. Deutsch-Dänischer Güterverkehr, Verbandsgütertarif Teil II, Nachtrag I, gültig vom 1. November 1927.
4. Deutsch-Belgischer Eisenbahngütertarif, Verbandsgütertarif, Teil I, gültig vom 1. Mai 1927.
5. Deutsch-Belgischer Eisenbahngütertarif, Verbandsgütertarif, Teil II, Heft A, gültig vom 1. Mai 1927.
6. Deutsch-Belgischer Eisenbahngütertarif, Verbandsgütertarif, Teil II, Heft A, Nachtrag I, gültig vom 1. August 1927.
7. Das Güterkursbuch der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsverkehr, vom 2. Oktober 1927 nebst Anhang über die Abfahrtsstunden, Zahl der Beförderungstage und Ankunftsstunden für Frachtgutwagenladungen im Fernverkehr zwischen wichtigen Verkehrspunkten. Ausgabe vom 2. Oktober 1927.

**Der Nachtrag VI zum allgemeinen Tarif für die Beförderung von Gütern, Leichen und Tieren auf den normalspurigen Linien der polnischen Staatsbahnen,** gültig vom 15. November 1927, ist nunmehr in deutscher Uebersetzung vom Verlag „Allgemeiner Tarifanzeiger“, Wien, Biberstr. 16, herausgegeben und kann im Bureau der Industrie- und Handelskammer eingesehen werden.

## Post, Telegraphie.

**Fernsprechvermittlung für Postdienststellen.** Als Vorbereitung für den Uebergang auf dem Selbstanschlußbetrieb ist in Stettin eine besondere „Postvermittlung“ eingerichtet worden, an die alle Dienststellen der Oberpostdirektion, des Postamts, des Telegraphenamts und des Fernsprechamts angeschlossen sind. Wenn Verbindungen mit diesen Dienststellen verlangt werden, ist nur die „Postvermittlung“ anzu-

melden. Nach Aufnahme des Selbstanschlußbetriebs ist die Postvermittlung unter den Sammelnummern 25 541, 25 641, 25 771 und 25 871 zu erreichen.

### Übersicht

der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern  
(Monat Dezember 1927)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor Abfahrt der Dampfer um 12 <sup>00</sup> für dringende Pakete am Abfahrtstage vorm.	Stettin	3. 17.	Wellamo	Finnische Dampfschiffsgesellschaft Helsingfors	Helsingfors	2
		Leitstelle Stettin 5	31. 13 <sup>00</sup>				
Lettland		Stettin	10. 24.	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	„	2
		Leitstelle Stettin 5	13 <sup>00</sup>				
Lettland		Stettin	3. 10.	Regina Ostsee	„	Riga	2
		Leitstelle Stettin 5	17. 24. 31. 15 <sup>15</sup>	Victoria			
Estland		Stettin	10. 24.	Nordland	„	Reval	2
		Leitstelle Stettin 5	13 <sup>00</sup>				
			2. 9.	Wartbg	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
			16. 23. 30. 15 <sup>15</sup>	Nürnberg			

### Innere Angelegenheiten.

Der Sachverständige für Kartoffeln, Herr Otto Primhaus, Stargard i. Pom., hat sein Amt krankheitshalber niedergelegt und ist in unserer Liste als Sachverständiger gestrichen worden.

Als Probenehmer für Rohzucker und Melasse ist Herr Ernst Prey, Greifenberg i. Pom., in der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am Dienstag, den 15. November öffentlich angestellt und beeidigt worden.

### Messen und Ausstellungen.

Termine der Leipziger Messen 1928. Die Leipziger Mustermesse findet im Frühjahr 1928 vom 4. bis 10. März statt. Die Große Technische Messe und Baumesse dauert vier Tage länger, also bis einschließlich Mittwoch, den 14. März. Die im Rahmen der Mustermesse abgehaltene Textilmesse und die Schuh- und Ledermesse bleiben wie bisher auf 4 Tage, und zwar vom 4. bis 7. März, beschränkt. Die Leipziger Herbstmesse 1928 findet vom 26. August bis 1. September statt.

Die Leipziger Technische Messe in der Weltwirtschaft. Internationale Pressestimmen über die Leipziger Frühjahrsmesse 1927. Abgeschlossen Mitte Mai 1927.

Eine überraschend vielseitige Reihe von Pressestimmen aus zahlreichen Ländern über die Leipziger Technische Messe des Frühjahrs 1927 hat das Leipziger Meßamt zu einer Broschüre zusammengefaßt, die soeben unter dem Titel „Die Leipziger Technische Messe in der Weltwirtschaft“ erschienen ist. Wörtliche Zitate, zum großen Teile auch in den betreffenden Landessprachen, geben uns kund, wie die Messe auf den amerikanischen, französischen und englischen, den italienischen und spanischen, den holländischen und nordischen, den ost- und südosteuropäischen, den lateinamerikanischen und asiatischen Betrachter einwirkt. In technischen Fachaufsätzen, in telegraphischen Berichten, in Stimmungsbildern, in wirtschaftspolitischen Leitartikeln wird da in allen Teilen der Welt, von Moskau bis Madrid, von Stockholm bis Athen, von Kairo bis Pretoria, von Toronto bis Buenos Aires, von Charbin bis Madras zu dieser Sondererscheinung des Weltmarktes der Technik Stellung genommen, der man in seltener Einstimmigkeit — ein Völkerbund der Meinungen — die Eigenschaft des „Einzigartigen“ zuerkennt.

Die Mailänder Messe 1928 ebenso wie die Allgemeine Ausstellung Turin 1928 sollen mit den in Aussicht genommenen Feierlichkeiten anlässlich der zehnjährigen Wieder-

kehr des italienischen Sieges im Weltkriege verbunden werden. Ferner werden voraussichtlich zahlreiche Veranstaltungen rein politischen Charakters die Ausstellung in Turin und der Messe in Mailand begleiten. Die Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft haben unter diesen Umständen von einer Beteiligung an den genannten Veranstaltungen abgesehen und der deutsche Pavillon auf der Mailänder Messe wird geschlossen gehalten werden. Es muß mit Nachdruck dafür eingetreten werden, daß auch eine private deutsche Beteiligung an beiden Veranstaltungen unterbleibt! Näheres auf dem Büro der Kammer.

### Verschiedenes.

Ueber die Internationale Zeitungsagentur „Ads“ A.-G. in Berlin-Grünwald, Winklerstr. 11, können bei der Kammer streng vertrauliche Auskünfte eingeholt werden.

Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben des Herrn Reichspräsidenten aus Anlaß von Arbeitsjubiläen. Die bisherige Uebergangsbestimmung, wonach Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben des Herrn Reichspräsidenten aus Anlaß der Vollendung einer mindestens 50 jährigen Arbeitszeit auch nachträglich für noch im Dienste stehende Jubilare beantragt werden können, wird mit dem 31. Dezember 1927 aufgehoben. Demgemäß werden vom 1. Januar 1928 an Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben nur noch insoweit ausgefertigt werden, als sie sich auf ein bevorstehendes Jubiläum beziehen und den Jubilaren an ihrem Ehrentage ausgehändigt werden können. Um dies sicherzustellen, ist es unerlässlich, daß künftig die Anträge etwa 4 Wochen vor dem Jubiläumstage gestellt werden.

Vielfach werden auch jetzt noch Anträge in Briefform gestellt, die überdies über die notwendigen Fragen keine erschöpfende Auskunft geben. Es darf daher erneut darauf hingewiesen werden, daß:

- für die Antragstellung das früher mitgeteilte Antragsmuster, das unter der Drucksachenummer D 3 von der Drucksachenverwaltung der Reichsdruckerei, Berlin SW. 68, Oranienstraße 91, käuflich bezogen werden kann, zu verwenden ist, und
- alle Prüfungs- oder Bestätigungsvermerke, sowie sonstige ergänzende Mitteilungen der beteiligten Stellen zur Erleichterung der geschäftlichen Behandlung sowie zur Verminderung des Schreibwerks in möglichst kurzgefaßter Form unter der letzten Ziffer oder auf der Rückseite des Vordrucks abzugeben sind.

### Bücher und Zeitschriften.

Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel. Herausgeber Dr. Walter, Stuttgart 1927. Verlag für Wirtschaft und Verkehr. Monatlich 1 Heft von 16 Blatt, DIN-Format A 4 (210 x 297 mm). Probeabonnement auf 3 Hefte RM. 4.50, Jahresabonnement RM. 18.—.

Ueber Rationalisierung im Einzelhandel ist bei uns schon genug geredet worden, nur eins fehlte — die Tat. Hier ist sie, denn diese neue Loseblätterzeitschrift bietet alles das, was geeignet ist, dem Einzelhandel aller Zweige, ob groß oder klein, durch fortschrittlichen Geist, neuartige Geschäfts- und Verkaufsmethoden zu nützen, und stellt alles in der knappen, lebendigen Sprache der Praxis ohne langatmige theoretische Erörterungen dar.

Auch der Einzelhändler kann sich heutzutage nicht mehr damit begnügen, ein gutes Fachwissen zu erwerben, im übrigen aber sein Geschäft so zu führen, wie früher auch. Man darf nicht vergessen, daß wir mit verminderter Kaufkraft, mit vollen Lagern, mit einer unkostenfressenden Artikelvielfalt, mit den Fehlern eines nichthöchstwertigen Personals zu kämpfen haben. Da braucht der Kaufmann einfach eine solche Hilfe wie diese Zeitschrift, die ihm den Blick dafür öffnet, wie leicht es eigentlich ist, etwas ganz anderes, allen Anforderungen Entsprechendes aus seinem Geschäft zu machen.

Die einzelnen Aufsätze, die vom Einkauf bis zur Werbung, von der Personalausbildung bis zur Expedition alle Fragen darstellen, erscheinen auf losen Blättern, die in einem besonderen Ordner derart zusammengefügt werden, daß von Anfang an ein systematisch geordnetes Nachschlagewerk vorliegt, dessen Inhalt dauernd ergänzt wird. Ein besonderer Gliederungsplan ermöglicht es, das Material über jede Frage rasch zu finden.

Die „Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel“ verdient Beachtung in allen Einzelhandelskreisen. Einzel-exemplare liegen im Büro der Kammer zur Einsichtnahme aus.

#### Winke für den deutschen Außenhandel mit der Schweiz.

Im Verlag Paul Haupt, Bern und Leipzig, ist unter obigem Titel ein Handbuch erschienen, das von dem Konsulatssekretär Lutzeyer bei dem Deutschen Generalkonsulat in Mailand unter Berücksichtigung aller am Handel mit der Schweiz beteiligten deutschen Wirtschaftskreise herausgegeben worden ist. Das Handbuch kann als mustergültig in seiner Art angesprochen werden. Es enthält alles Wissenswerte für den deutschen Kaufmann, der mit der Schweiz in Handelsbeziehungen steht, und orientiert in übersichtlicher, praktischer Weise über sämtliche dortigen Wirtschaftsverhältnisse. Das Buch kann von Mitgliedern der Stettiner Industrie- und Handelskammer zum Vorzugspreise von 5,80 RM. über die letztere bezogen werden.

**Das Handbuch der deutschen Auslandshandelskammern**, verlegt vom Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW. 61, Großbeerenstr. 17, kann zu einem ermäßigten Preise von 2,50 RM. durch die Vermittlung des Büros der Kammer bezogen werden, an das sich Interessenten wenden wollen.

**Neue Zeitschrift.** „Erde und Wirtschaft“, Vierteljahresschrift für Wirtschaftsgeographie und ihre praktische Anwendung. Verlag Georg Westermann, Braunschweig, Berlin (W. 10), Hamburg. Schriftleitung Professor G. Braun, Greifswald. Preis jeden Heftes (4 im Jahre) etwa 2 Mark.

Die Zeitschrift will eine Brücke schlagen zwischen der wirtschaftlichen Praxis und der Wissenschaft. Die Statistik soll in viel weiterem Maße als bisher für den Praktiker nutzbar gemacht werden. Man lese z. B. den Artikel „Wege des deutschen Außenhandels 1926 und 1913“ von Dr. Wilhelm Franke-Lankwitz in dem Heft 2 vom Juli 1927, und man wird überrascht sein über die gründlichen Untersuchungen in bezug auf den deutschen Außenhandel nach Ländern und Gebieten sowie Warenarten in den Jahren 1913 und 1926, alles beleuchtet durch viele statistische Tabellen und Wirtschaftskarten. Es ist eine Zeitschrift, die sowohl dem Handel wie der Industrie neue Wege weist.

**The Estonian Year-Book 1927** (Estlands Jahrbuch). Herausgegeben in englischer Sprache von Albert Pullerits, 1. Direktor des estländischen Statistischen Zentralbüros und Mitglied des Internationalen Statistischen Instituts. Tallinn (Reval) 1927.

Eine hochinteressante, geschmackvoll illustrierte Zusammenstellung, die sich ebenso wie die monatlichen Berichte des estländischen Statistischen Zentralbüros (Recueil Mensuel du Bureau Central de Statistique de L'Estonie, monatlich in estnischer und französischer Sprache) durch besondere Zuverlässigkeit und Uebersichtlichkeit auszeichnet. Man kann ohne Uebertreibung sagen, daß im Estlands-Jahrbuch alles Wissenswerte nicht nur auf wirtschaftlichem, sondern auch auf staats- und verwaltungsrechtlichem und kulturellem Gebiet dieses Einmillionen-Staates enthalten ist. Die einzelnen Abschnitte behandeln: Wirtschaftsgeographische Betrachtung Estlands, Geschichte, Verfassung und Verwaltung, Unterricht und Religion, Kulturleben, Produktion, Handel und Verkehr, Arbeitsrecht und soziale Fürsorge, Finanzen, Nationale Verteidigung, Gesandtschaften, Konsuln und Handelsverträge.

**Die Veränderungen des nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkrieg.** Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie von Dr. ing. Edgar Benöhr. Erschienen in den: Stuttgarter Geographische Studien. Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart. Herausgegeben und redigiert von Professor Dr. E. Wunderlich. Reihe A, Heft 6/7. Mit 1 Karten- und 4 Tafelbeilagen. Groß-Oktav. 197 Seiten, holzfreies Papier. Ladenpreis RM. 6,—.

Der Nordatlantik ist im Laufe der Zeit ein Angelpunkt des marinen Weltverkehrs geworden. Bis zum Ausbruch des Weltkrieges war ein ständiges Wachstum seines Verkehrs zu verzeichnen.

Seit dem Krieg aber haben sich grundlegende Änderungen in den verschiedensten Richtungen seines Verkehrs allgemein bemerkbar gemacht, über die zwar schon eine Fülle von Aufsätzen und Einzelschriften mehr oder weniger orientieren, über die aber eine zusammenfassende Ueber-

sicht besonders vom verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Gesichtspunkt aus noch fehlt. Diese Lücke sucht die vorliegende Untersuchung zu schließen.

Die Schrift weist zunächst die Veränderungen in den den nordatlantischen Seeverkehr bedienenden Verkehrsmitteln nach. Von besonderem Interesse sind dabei die umfangreichen Verschiebungen in den Handelsflotten der verschiedenen Mächte. Auch die Betriebsorganisation des nordatlantischen Schiffsverkehrs mußte nach dem Kriege völlig neue Wege einschlagen.

Sodann werden die Veränderungen in der Verkehrsbedeutung der einzelnen Haupttrouten und Haupthäfen besprochen. Hier hat sich ebenfalls vieles geändert, besonders infolge der großen Verschiebungen, die allein in dem Umfang des jährlichen Schiffsverkehrs zwischen den verschiedenen Wirtschaftsgebieten im näheren und weiteren Umkreise des Nordatlantik aufgetreten sind.

Der letzte Hauptteil endlich behandelt die Veränderungen in den Leistungen des Seeverkehrs getrennt nach Personen- und Güterverkehr, soweit beide nach den vorhandenen Grundlagen überhaupt statistisch erfaßt werden können.

So bietet die Schrift einen außerordentlich wichtigen Beitrag zur Entwicklung des modernen Seeverkehrs. Sie bietet aber endlich noch ein ganz besonderes Interesse für Deutschland. Wie ein roter Faden zieht sich der Zusammenbruch Deutschlands und sein langsamer Wiederaufstieg durch die ganze Abhandlung hindurch, ebenso wie die außerordentliche Ausbreitung der nordamerikanischen Handelsflotte unsere volle Aufmerksamkeit erheischt.

### Angebote und Nachfragen.

- 6398 Cognac (Charente): In Südwest-, Mittel- und Südfrankreich eingeführte Vertreterfirma — hauptsächlich für Weine und Spirituosen — wünscht Vertretungen deutscher Firmen zu übernehmen.
- 6498 Barcelona: Zeitschrift sucht einen Vertreter für die Organisation des Vertriebes und der Prapaganda und für die Hereinholung von Anzeigen.
- 6499 Frankfurt a. M. sucht Vertreter für den Vertrieb eines Fußkorrektors, von Fersenkissen etc.
- 6500 Herford sucht einen bei der Haus- und Küchengerätebranche eingeführten Vertreter für verzinkte Geschirre.
- 6501 Barmen-R. sucht einen bei Grossisten der Textilbranche, Warenhäusern etc. eingeführten Vertreter für den Vertrieb von maschinell geklöppelten Spitzen.
- 6526 Dünkirchen sucht Geschäftsverbindung mit einer Zuckerraffinerie.
- 6562 Hamburg: Im- und Exportfirma sucht einen Vertreter für getrocknete Früchte.
- 6622 Orazio Raimonde 9: Handelsgärtnerei sucht Geschäftsverbindung  
1. mit Abnehmern von frischen Blumen,  
2. mit einem Agenten für den hiesigen Bezirk.
- 6623 Catania sucht Abnehmer für Mandeln, Haselnüsse und Südfrüchte und einen Vertreter für diese Produkte.
- 6624 Piraeus sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren für Kopra-Kuchen und Baumwollsamens-Kuchen.
- 6625 Saloniki sucht Geschäftsverbindung mit Fabriken, die Soyaöl herstellen und exportieren.
- 6770 London sucht Agenten der Kaffeebranche.
- 6771 Cognac sucht Vertreter auf Kommissionsbasis für den Vertrieb von Cognak.
- 6873 Apolda: Wirkwarenfabrik mittleren Umfanges wünscht mit angesehenen Grossistenfirma zwecks Absatzweiterung in Engros-Lieferungsverhältnis zu treten.
- 6872 München sucht Geschäftsverbindung mit Spediteuren für den Export frischer Pflaumen nach Skandinavien.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen, werktätlich in der Zeit von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabend nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

## Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel in Steffin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Bei der Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel in Stettin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten eingegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenfelle, Stettin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden.

Holland; Absatzmöglichkeiten von künstlichen Därmen.

**Adressenmaterial.** Der Reichsnachrichtenfelle liegen folgende Adressen vor: Eisenhandlungen in Polen. — Automobilöl-Fabriken und -Vertriebsstellen in Oesterreich. — Provisionsvertreter, Fachzeitschriften und Warenhäuser in Kanada. — Liste der Bergverwaltungen des Kohlentrustes Donugol (Rußland). — Warenhäuser und deutsche Importfirmen in Britisch-Indien. — Agenturen, Spezialgeschäfte für Lederwaren, Bazare und Reiseartikelgeschäfte in Mittelamerika. — Bleistift-Fabriken in den Vereinigten Staaten.

**Warnung vor ausländischen Firmen.** Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenfelle laufend Warnungen vor ausländischen Firmen eingehen, mit denen deutsche Firmen ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenfelle in einer besonderen Kartei gesammelt, die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

**Zum Handelsverkehr mit Portugal.** Neben den Zöllen werden bei Verzollung der Waren in Portugal nachstehende Abgaben erhoben:

Die Umsatzsteuer von 1 Prozent vom Wert der Ware zuzüglich des Zollbetrages. Auf diese Steuer kommen noch folgende Zuschläge: 90 Prozent auf den Betrag der Umsatzsteuer, weitere 10 Prozent auf den Betrag der Umsatzsteuer und schließlich 1 Prozent auf den Betrag der Umsatzsteuer zuzüglich des Zuschlages.

Stempelgebühr (selo) 1 vom Tausend vom Werte der Ware.

Abgabe für die Zollämter von 1,5 centavo für je 1 kg.

Zollgebühr (emolumentos): 3 Escudos bei einem Wert bis zu 1000 Escudos, 2 Escudos für jede weiteren 1000 Escudos. Ferner 5 Prozent auf diese Gebühr.

1 Prozent auf den Betrag der ganzen Zollrechnung.

Neben den genannten Abgaben muß noch mit weiteren Kosten gerechnet werden, wie z. B. Kaigebühren, Löschkosten und ähnlichen, die je nach dem Hafen verschieden sind und schließlich mit der Gebühr des Zollagenten, die 25 bis 30 Escudos für je Frachtstück beträgt.

Die Berechnung des Zolls und der weiteren Abgaben, Zuschläge und Kosten, ist so verwickelt, daß selbst die Zollagenten sich nicht darauf einlassen, im voraus einen bindenden Kostenschlag zu machen. Es muß daher den Exporteuren dringend davon abgeraten werden, ihre Preise verzollt zu stellen.

Ueber die „Confidentia“, Verein zum Schutze kaufmännischer Interessenten und die von diesem Verein herausgegebene Publikation „Kredit Lloyd, Wien IX, Berggasse 11, liegt der Reichsnachrichtenfelle eine Auskunft vor, die von Interessenten auf der Stelle eingesehen werden kann.

**Ein neuer Führer durch Berlin und Potsdam** ist im Verlag F. Hesseland G. m. b. H., entworfen und bearbeitet von Werner-Rades, erschienen. Unter einem weithin leuchtenden Titelbild mit der, in mehreren Sprachen gehaltenen Frage: Kennen Sie Berlin und Potsdam? Es ist ein handliches, für den Reisenden bequem mitzunehmendes **Werbeführer**, das ausschließlich in Bildern auf den Fremden wirken, den Fremdenverkehr beleben und jedem Besucher Berlins und Potsdams, insbesondere Ausländern eine plastische Erinnerung bieten will. Dem Herausgeber ist es gelungen, in etwa hundert Abbildungen einen ungemein wirkungsvollen Ausschnitt aus dem weltstädtischen Treiben, seiner Vielseitigkeit, seiner Architektur, seinen Naturschönheiten und seiner reichen, alles bietenden Umgebung vor allem auch aus Sanssouci zu gewinnen. Dazu stand ihm ein ausgezeichnetes

Ueber das E.R.A.B.U. (Reclame Advies Büro) oder Permanent Advertising Exhibition, Batavia, liegt der Reichsnachrichtenfelle eine Auskunft vor, die von Interessenten auf der Stelle eingesehen werden kann.

**Südafrikanische Zollfakturen.** Die Firma Wulff & Sager, Hamburg 1, Schmiedestr. 20, hat Formulare der südafrikanischen Zollfakturen mit Eindruck eines Mustertextes versehen und diesen außerdem Richtlinien beigelegt, um das Ausfüllen der Zollfakturen zu erleichtern. Die Fakturen bzw. Richtlinien können von Interessenten vom Büro der Reichsnachrichtenfelle bezogen werden.

Die gleiche Firma macht darauf aufmerksam, daß sie noch folgende Zollfakturen führt:

1. Afrika und die übrigen engl. Kolonien außer Australien, Neu Seeland, Kanada und Goldküste.
2. Goldküste.
3. Australien.
4. Neu Seeland.
5. Canada.
6. Vereinigte Staaten von Nordamerika.
7. Fortsetzungen für: Afrika, Goldküste, Australien, Neu Seeland.

**Der österreichische Exporteur.** Der Verband österreichischer Banken und Bankiers hat gemeinsam mit der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie eine Publikation unter der obigen Bezeichnung herausgegeben, die einen Schritt zur Schaffung eines österreichischen Export-Handbuches darstellt.

Die Schrift, die zahlreiches Adressenmaterial enthält, kann von Interessenten auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle eingesehen werden.

**Nachfragen und Vertretergesuche.** Der Reichsnachrichtenfelle liegen Adressen ausländischer Firmen vor, die Interesse an dem Bezug oder der Vertretung folgender Warengattungen haben:

England: Naphthene für Seifenherstellung. — Verzinkte Drahtwäscheleinen, billige Emaillewaren. — Marmeladebehälter aus klarem Glas. — Gummierte Papierverschluß-Streifen. — Synthetischer Kampfer. — Papier laut Muster. — Billige Kammgarne. — Grünes Chromoxyd. — Ziegelsteine. — Rübenpülpe. —

Vereinigte Staaten: Bohnen, Erbsen, Linsen, Nüsse, geschälte und ungeschälte, Konserven (Früchte, Fische und Fleisch), Schokolade und Zuckerwaren. —

Polen: Kasein zu Klebstoffzwecken. — Technische Filze. —

Mexiko: Webstühle, Bleichereimaschinen, Färbapparate etc. für die Textilindustrie. Chemikalien für die Textil- und Lederindustrie. Fette, Öle und Seifen für die Textil- und Lederindustrie. — Photographische Artikel mit sämtlichem Zubehör. Chemische Produkte. Kunstseiden. Riechstoffe-Essenzen. — Chemisch-pharmazeutische Artikel. — Maschinen, Spezialmaschinen, Apparate und Werkzeuge für die Holzindustrie. — Lebensmittel. — Fleisch- und Gemüsekonserven. Reklameartikel. — Schreibwarenartikel, Maschinen, Eisenwaren, elektrische Artikel. — Lebensmittel. — Maschinen der Schwerindustrie. —

Belgien: Lebensmittel, Konserven. — Künstliche Kakao-Butter. — Sanitäre Artikel wie Gummistrümpfe, Bandagen, pharmazeutische Artikel.

Material an photographischen Aufnahmen der Staatlichen Bildstelle und des Illustrationsphotographen Vennemann zur Verfügung. Sehr wesentlich für den Fremdenverkehr ist die Gegenüberstellung aller Erläuterungen in englischer Sprache, von einem Amerikaner, Mr. Linskey, verfaßt und mancherlei Hinweise in französisch und auch in schwedisch. Daß alle Anzeigen in diesem Führer nur bildhaft eingereiht erscheinen, darf als eine sehr geschickte Lösung der Werbearbeit begrüßt werden. Zweifellos ist mit diesem neuartigen, schon in hoher Erstauflage erschienenen Führer, der zur Hauptsache durch Verkehrsunternehmungen vertrieben wird, Berlin um ein vorzügliches Werbemittel, das ihm längst gefehlt hat, bereichert worden. (Verkaufspreis M. 1.—.)

## Aus dem Steffiner Einzelhandel.

### Alpina Uhren

werden in ersten Fabriken der Schweiz und Deutschlands gefertigt. Alpina Uhren sind nicht die „billigsten“; dafür aber Uhren, an denen man Dank ihrer Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit ungetrübte Freude hat. Diese Uhren werden in allen Städten Deutschlands nur von den Alpina Uhrengeschäften — kenntlich an dem roten Alpina-Dreieck — verkauft und wird für jede dieser Uhren die Garantie von allen Verkaufsstellen übernommen.

### Die Firma Louis Pasenow,

Graphische Kunstanstalt und Schreibwarenhandlung, 1847 von dem Großvater des jetzigen Inhabers gegründet, wurde 1853 nach dem eigenen Hause Kleine Domstr. 24 verlegt, in dem sich noch heute das Ladengeschäft befindet. 1893 machte sich der Erwerb des Nebenhauses Marienplatz 2 notwendig, in das die vergrößerte Druckerei 1895 nach erfolgtem Umbau verlegt wurde; auch 1911 und 1920 mußten Erweiterungsbauten vorgenommen werden.

In Briefpapieren, Schreibmappen, Schreibzeugen, Füllfederhaltern wie allen von Geschäften, Privaten und Behörden benötigten Schreibwaren wird ein jedem Wunsch und Geschmack gerecht werdendes Lager unterhalten. Als Sonderheit wird die Anfertigung von Besuchskarten und Familienanzeigen in ff. Lithographie gepflegt.

Die Firma

### Heinrich Ludwig Voigt

Stettin, ist eine der ältesten in ihrer Art am Platze. Sie wurde am 9. November 1874 unter dem Namen v. Domarus & Borck an der Ecke der Mittwoch- und Frauenstraße gegründet und werden sich die älteren Stettiner der Firma, die sich bald einen guten Ruf verschaffte, noch lebhaft erinnern. Im Jahre 1889 übernahm der Kaufmann Voigt das Geschäft und führte es zunächst unter der Bezeichnung Heinrich Ludwig Voigt vorn. v. Domarus & Borck weiter. Er mehrte das Ansehen der Firma ganz bedeutend und gar bald wurden ihm die alten Geschäftsräume zu eng. Es fanden sich in dem Grundstück Frauenstr. 25, welches er erwarb, die geeigneten Räume, um für die Weiterentwicklung ohne Hemmung zu schaffen. Das Grundstück ist vielen Stettinern infolge seines heutigen altertümlichen Wertes bekannt. Der Kaufmann H. L. Voigt führte das Geschäft ca. 25 Jahre lang und durch die Lieferung vorzüglicher Kaffeesorten wurde es weit und breit bekannt; der Voigt'sche Kaffee wurde zu einem von den Hausfrauen sehr begehrten Artikel. Nachdem die Firma im Jahre 1916 in „Heinrich Ludwig Voigt“ geändert worden war, ging sie im Jahre 1917 durch Kauf in den Besitz des Kaufmanns Hermann Kibling über, welcher leider im besten Mannesalter aus seinem erfolgreichen Wirken durch den Tod entrissen wurde. Seit dem Jahre 1919 steht an der Spitze des Unternehmens die Witwe des Verstorbenen, Frau Helene Kibling.

Die jetzige Inhaberin hat es verstanden, unterstützt durch tüchtige kaufmännische Fachkräfte, den Betrieb unablässig auszubauen und den guten Ruf der Firma zu vertiefen. Ganz besonders gilt die Sorgfalt der Leitung dem Artikel Kaffee. Durch Lieferung stets frischer, hervorragender Qualitätsware wächst der große Kundenkreis immer mehr; davon zeugen die fünf erstklassigen Filialen des Unternehmens. Mit Lust und Liebe zum Beruf wird es stets das Bestreben der Firma sein, ihren verehrten Abnehmern gute, tadellose und preiswerte Waren zu bieten.

Voigt's Kaffee, Tee, Kakao, Früchte und Konserven werden sich jeder Hausfrau unauslöschlich einprägen, sobald sie nur den ersten Versuch mit diesen Artikeln unternommen hat.

Mit der im Jahre 1921 erfolgten Einrichtung einer

### Wechselstube auf dem Stettiner Hauptbahnhof

wurde einem Bedürfnis entsprochen, das sich der stetig wachsenden Bedeutung Stettins im internationalen Reiseverkehr anpaßte. Die Einrichtung hat sich durchaus bewährt und ist infolge durchgehender Dienstzeit immer erreichbar. Es

wäre zu wünschen, daß von der Annehmlichkeit, sich vor Antritt einer Auslandsreise mit der erforderlichen Valuta versehen zu können, noch mehr Gebrauch gemacht würde.

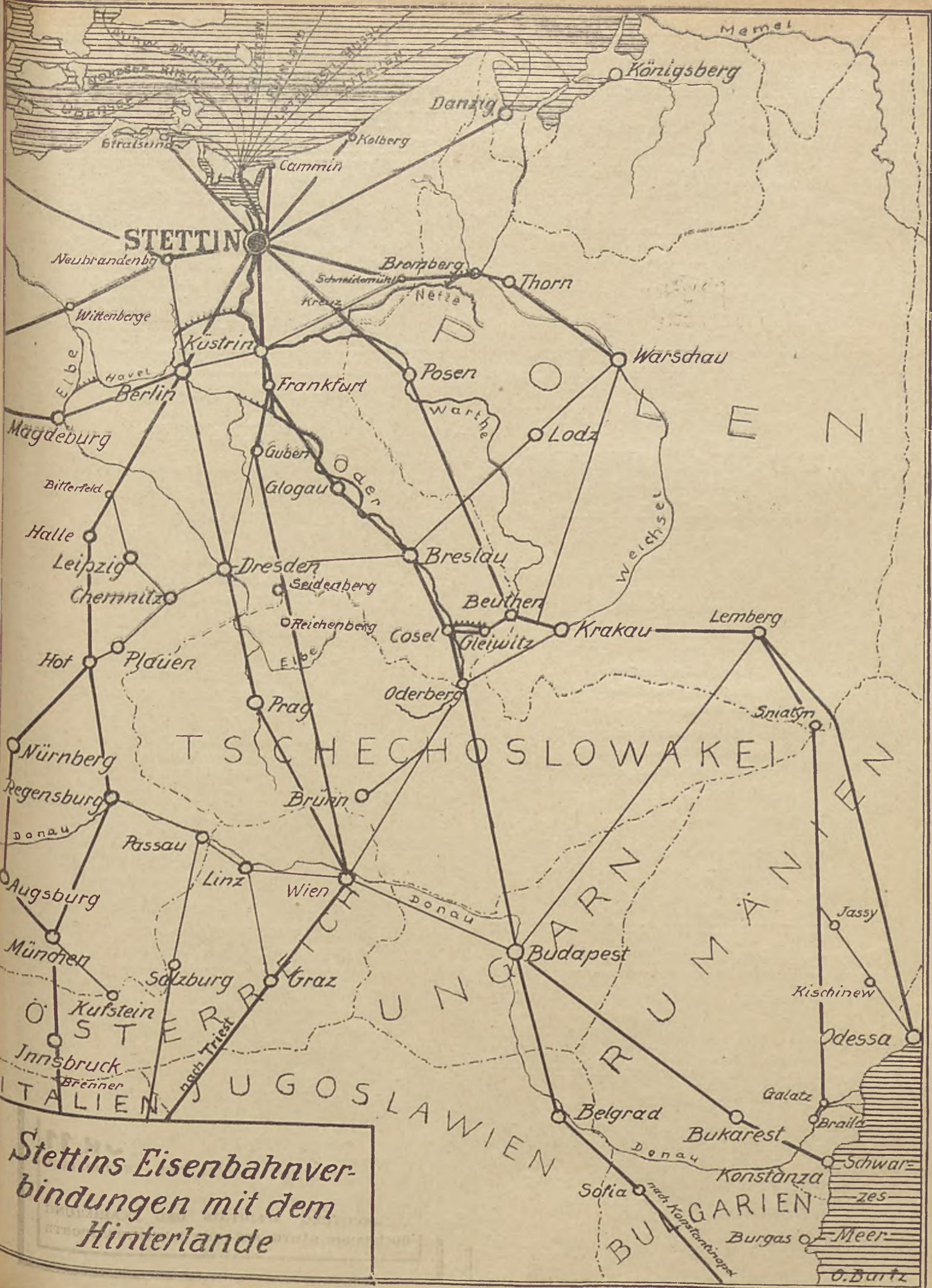
### Zeitgenössische Wohnungskunst.

Der deutsche Mensch pflegte von jeher erheblichen Wert auf die Innengestaltung seiner Wohnung zu legen, in Zeiten des Reichtums auf eine reiche Gestaltung, in Zeiten der Armut auf eine einfache, aber trotzdem anheimelnde, erfreuende, künstlerische Ausführung. Es sei an die Biedermeierzeit erinnert, der armen Zeit nach Preußens Befreiungskriegen bis zum Ausgang der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Anfangs glatte Möbel, gerade Linien, und trotz der Einfachheit von einem eigenen Reiz der Kraft, die Stimmung zu heben, Gemütlichkeit zu verbreiten; nur spärlich wurden geschwungene Linien verwendet, später wenige Schnitzereien als besonderer Schmuck; stets aber ausgewählte, schön geaderte, geflammte, sprühende Hölzer, in hellen und dunklen Tönen. Reichliche Verwendung manigfacher lichter Farben an den Wänden, den Zimmerdecken, in den Teppichen, den Stoffbezügen; allmählich dann kräftigere Farbtöne.

Nach dem Verlassen des Biedermeierstils ist die Innenarchitektur für den Schluß des vergangenen Jahrhunderts und darüber hinaus auf manchen schönen und manchen irrigen Wegen gewandelt.

In unseren Tagen haben die Künstler wieder die Grundlagen der Zeit vor hundert Jahren ganz allmählich als die Grundlagen ihres Schaffens neu gewonnen und geben, von diesem Stande aus, ihrer künstlerischen Aeußerungsart zeitgenössischen Ausdruck. Da nun eine Kunstrichtung, ein Stil, nicht gemacht oder entdeckt wird, sondern sich aus dem Zeitgeist heraus entwickelt, muß man im Beginn eines werdenden Stiles mit einem Tasten, mit einem Verwerfen, mit nur allmählicher Vollendung rechnen. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß in der Anfangszeit eines Stiles nicht Dinge geschaffen würden, die für alle Zeiten das Prädikat schön verdienen. Vielmehr wird auch von denen, die die bekannten klassischen Stile lieben, unumwunden zugegeben, daß der Gegenwart in Form und Einzelausführung Entwürfe gelungen sind, die voraussichtlich bleibenden Wert behalten und noch nach Jahrzehnten von der künstlerischen Gestaltungskraft unserer Zeit, von ihrem erfolgreichen Drängen und Suchen nach neuen Ausdrucksmöglichkeiten ein ehrenvolles Zeugnis ablegen werden. W. S.

**Die Kosten  
einer Anzeige  
sind gering  
im Vergleich  
zu  
ihrem Nutzen!**



Stettins Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande

Auf den Weihnachtstisch des Herrn gehört

**ein Hut**  
**ein guter Hut**  
**ein Scheye-Hut**  
Mützen aller Art

**HUT-SCHEYE**

Breite Straße 6 — Ruf 26020

Ihre Schuldner  
zahlen ohne Rechtsanwalt!!

Wirklich praktische Anleitung, alle Außenstände einzutreiben, absolut sicher und ohne Anwaltskosten gibt meine Broschüre:

**Wie zwingen ich säumige Schuldner zum Zahlen?**

Sie sparen Zeit, Ärger und unnötige Ausgaben.  
**Und kommen zu Ihrem Gelde!!**

Portofreie Zusendung gegen Ueberweisung von Mark 1.— auf Postscheckkonto Ffm. Nr. 57 859.

**Bücherrev. H. C. Schöne, Frankfurt-M.**  
Rohrbachstraße 24.

**Stettiner**  
**Dampfer-Compagnie**  
Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

**Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und**

**Leningrad wöchentlich**  
jeden Sonnabend von Stettin  
jeden Donnerstag von Leningrad

**Reval wöchentlich**  
jeden Freitag von Stettin  
jeden Freitag von Reval

**Stockholm vierzehntägig**  
jeden 15. und 30. von Stettin  
jeden 8. und 23. von Stockholm

**Danzig—Memel vierzehntägig**

**Königsberg zehntägig**

**London ca. vierzehntägig**

**Rotterdam—Finnland vierzehntägig**

**Stettin—Levante ca. vierzehntägig**

Drahtanschrift: Dampferco — Fernsprecher Nr. 35301

**90jähriges Jubiläum!**  
**1837—1927**  
**R. C. Schuppenhauer**

Gr. Domstraße 22 **Möbelfabrik** Gr. Domstraße 22

Moderne Zimmereinrichtungen in einfach bürgerlicher, anheimelnder Ausstattung bis zur Erfüllung verwöhntester Ansprüche. // Besichtigen Sie unbedingt meine Spezialzimmer, d. h. diejenigen Zimmer, die ich in Serien fabriziere und die ich anlässlich des 90 jährigen Jubiläums in ganz außerordentlich günstigen Preisen auf den Markt bringe.

**Weihnachts-Geschenke**

in reicher, großer Auswahl

Vitrinen in div. Größen und Holzarten  
Teetische, Rauchtische, Mamortische, Näh-  
tische, Frisiertoiletten, Dielenmöbel, Flur-  
garderoben und alle andern Ergänzungs-  
und Kleinmöbel in reichster Auswahl  
und größter Preiswürdigkeit.

Teilzahlung nach Vereinbarung.  
Anerkannt erstklassige Ausführung bei niedrigen Preisen.

**Papierhaus Pasenow**

Spezialität:

**Füllfederhalter**

**Buchdruckerei - Lichtpausanstalt**

**Steindruckerei - Plandruckerei**

Marienplatz Nr. 2  
Fernsprecher 30520

**Stettin**

Kleine Domstr. 24  
Gegründet 1847

**NORD-OSTSEE**

SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT  
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

**STETTIN, KÖNIGSTOR 11**

FERNSPRECHER 28696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE“

BEFRACHTUNG, SPEDITION UND KLARIERUNG  
ÜBERNAHME SÄMTL. SEE- UND BINNENTRANSPORTE