„Fit“

D. R. P.

Autoreifen-Erneuerung u. Reparaturen

Albert Benecke

Pölitzer Str. 73 * * Telephon 26990

Laufflächen-Erneuerung und Reparaturen an der Luftbereifung nach dem Fabrikationsverfahren

„FIT“ „FIT“

Modernstes Werk Pommerns
Neubereifung aller Fabrikate.

Albert Possin

Wagen- und Karosseriebau
Automobil - Reparaturanstalt

Stettin

Oberwiek 54 / Tel. Nr. 34224

Gegründet 1874

führt in eigenen Spezialwerkstätten sämtliche Instandsetzungs- u. Umänderungsarbeiten aus.

Mit meiner

SINGER

und deren Apparaten kann ich mir die entzückendsten Kleidungsstücke selbst anfertigen

KOSTENLOSE ANLEITUNG

im Nähen, Sticken und Stopfen

sowie in der Handhabung der Apparate wird bereitwilligst in jedem Singer-Laden erteilt

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstr. 7 • **Barth i. Pom.,** Lange Straße 50 • **Belgard (Pers.),** Karlstraße 27 **Bublitz,** Poststraße 144 • **Bütow,** Lange Straße 68 • **Cammin i. Pom.,** Wallstraße 100 **Demmin,** Frauenstraße 9 • **Gollnow i. Pom.,** Wollweberstraße 7 • **Greifswald,** Lange Straße 15 • **Köslin,** Bergstraße 1 • **Kolberg,** Kaiserplatz 6 • **Neustettin,** Preußische Straße 2 **Pölitz,** Baustraße 7 • **Polzin,** Brunnenstraße 17 **Pyritz (Pom.),** Bahner Straße 50 • **Rügenwalde,** Lange Str. 32 • **Stargard i. Pom.,** Holzmarktstraße 43 • **Stettin,** Luisenstraße 19 **Stolp,** Mittelstraße 5 • **Stralsund,** Mönchenstraße 30 • **Swinemünde,** Färberstraße 6.

Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

Allianz und Stuttgarter Verein
Versicherungs-Aktien-Gesellschaft
Zweigniederlassung Stettin
Sammel-Nr. 354 71 — Marienplatz 3

Bauhütte für Pommern
Bauausführungen jeder Art
22920, 22921 — Schlutowstr. 14

„Dapolin"
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Ges.
Petroleum — Benzin — Gasöl
Sammel-Nr. 25066 — Elisabethstr. 20

Deutsche Elektrizitäts-Ges.
Elektrogerät — Installation — Lichttechnik
Sammel-Nr. 25551 — Pölitzer Str. 97

A. Druckenmüller G. m. b. H.
Berlin-Tempelhof — Zweigniederlassung Stettin
Eisenhoch- und Brückenbau
21327 — Kronenhofstr. 10

Germania-Versicherung
Versicherungen aller Art
Sammel-Nr. 25286 — Paradeplatz 16

Stettiner Drahtgeflechtfabrik
Richard La Grange
Drahtzäune
21310, 21311 — Wussower Str. 4

Hagen & Co.
Gegr. 1853
Sämtliche Oele ▫ Maschinen-Bedarf
Asbest ▫ Gummi
21673 — Bollwerk 3

Henckert & Kasten
G. m. b. H.
Stabeisengroßhandlung
22054, 22055 — Elisabethstr. 57

Huta
Hoch- und Tiefbau-Aktiengesellschaft
Eisenbeton
21407, 27636 — Drei Eichen 1—2

Kohl, Neels & Eisfeld
m. b. H.
Zentralheizungen
22020 — Schmiedestr. 37

Louis Lindenberg
Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken
Aktiengesellschaft
Sammel-Nr. 35356 — Altdammer Str. 5

Richard Marcks
Vermittlung von Gütern, Grundstücken, Hypotheken
gegründet 1892
27260 und 26958 — Elisabethstr. 61
Ecke Greifenstr.

Erich Mascow
Buchdruckerei und Papiergroßhandlang
37360, 37361 — Gr. Lastadie 76

Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet.

Bruno Runge
Zentralheizungen, Sanitäre Anlagen
20046, 20047, 20048 — Lange Straße 12/13

Auskunftei W. Schimmelpfeng
27151 — Augustastr. 15/17

Hermann Scholl
Beton- und Tiefbau
24968, 24969 — Arndtstr. 27

Ernst Simon
Aufzugfabrik
21423 — Kreckower Str. 80

Steinwerk Dahl
Komm.-Ges.
31645 — Gegenüber dem Hauptfriedhof

Stettiner Isolierwerk
Robert Lange
Wärme- und Kälteschutz
36784 — Philippstr. 9

Stettiner Träger- u. Baueisenges.
m. b. H.
37792, 37793 — Holzmarktstr. 7/9

Richard Thürmann
THÜRMANNSHOF
Wein- und Spirituosen-Importhaus * Weinbrennerei
Likörfabrik
33853, 33854, 33855. Sammel-Nr. für Stadtgespräche 35543.

Thyssen
Eisen- und Stahl-Aktiengesellschaft
Eisengroßhandel
Sammel-Nr. 35591 — Im Steinbruch 14/16

Gust. Urban Nachf.
Stettiner Gesellschaft für Bauausführungen m. b. H.
Hoch-, Tief-, Beton- und Eisenbetonbau
Zementwarenfabrik
20042, 26387 — Kronprinzenstr. 6

Victoria Dampfwäscherei
G. Vander Haegen
Dampfwäscherei und Wäschevermietung
31770 — Hohenzollernstr. 10

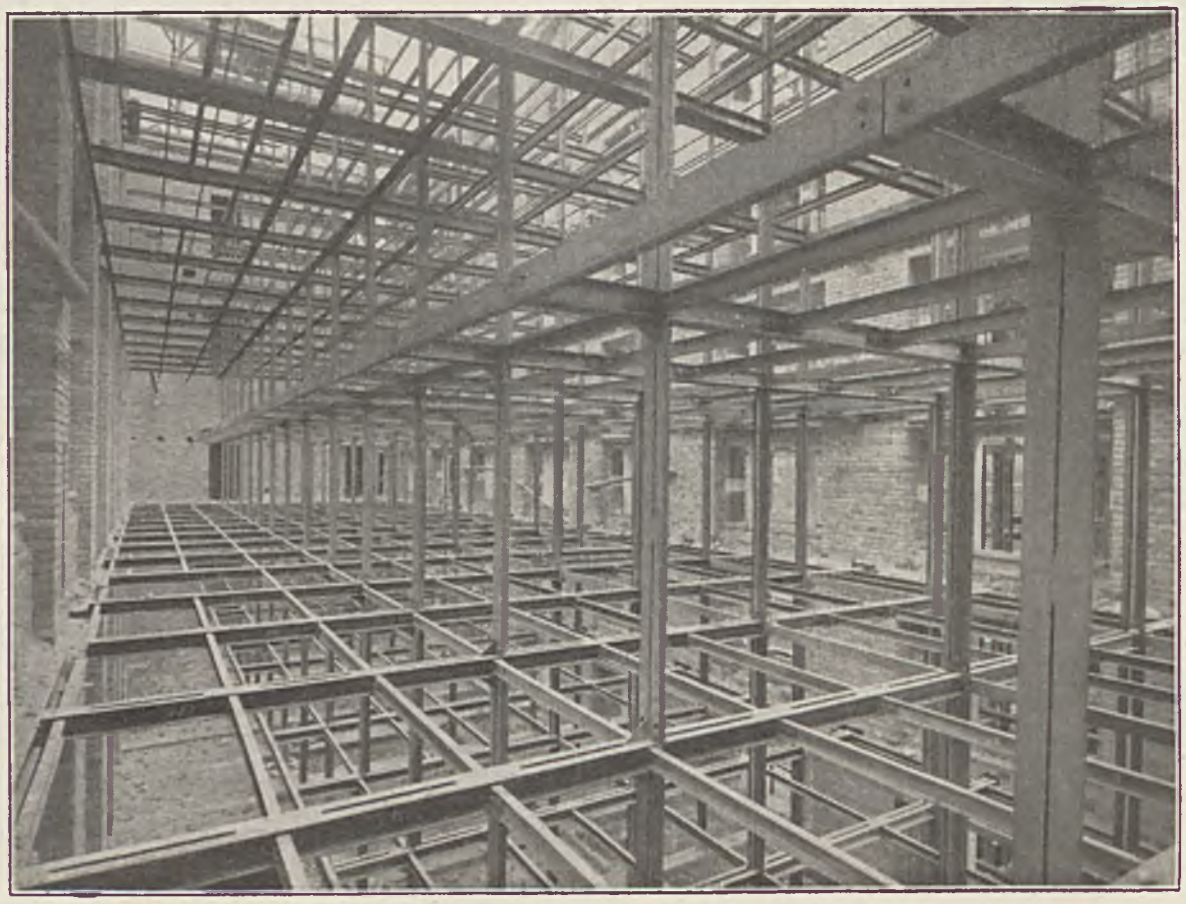
C. F. Weber
Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken A.-G.
Teerdestillation, Asphalterzeugnisse
37731, 37732 — Telegr.: Nonnenmühle

Jedes Feld kostet Rm. 12.— monatlich.

I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN
KRANBAHNEN
VERLADEANLAGEN

STAHL-BAU



Stockwerkbau in Stahlkonstruktion.

FESTE BRÜCKEN
BEWEGLICHE BRÜCKEN

STETTIN

Ostsee-Handel

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; verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, für den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in Stettin.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse. Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10461. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 6 — Stettin, 15. März 1928 — 8. Jahrg.

Der Ausbau des deutschen Handelsvertragssystems.

Von Dr. E. Schoene, Stettin.

Die handelspolitische Grundlage Deutschlands hat — namentlich im Hinblick auf Europa — während des abgelaufenen Jahres mehrere bedeutsame Erweiterungen erfahren. Unter den Verträgen, die im Jahre 1927 zum endgültigen Abschluß gebracht werden konnten, sind in erster Linie die mit Frankreich und Jugoslavien bedeutsam; kaum mindere Bedeutung ist aber dem Umstand zuzuschreiben, daß die Verhandlungen mit einigen anderen Staaten, so insbesondere mit Polen, der Tschechoslowakei und Griechenland im Jahre 1927 so weit gefördert werden konnten, daß das Zustandekommen von Vertragsabschlüssen für das laufende Jahr wohl als wahrscheinlich angesehen werden kann.

Wie notwendig eine beschleunigte Ausgestaltung des vorhandenen Vertragssystems ist, beweist das ungünstige Bild, das die deutsche Außenhandelsbilanz für das verflossene Jahr aufweist und nach dem der Einfuhrüberschuß rund 4 Milliarden beträgt. Hier einen Abbau zu erreichen, liegt im dringendsten volkswirtschaftlichen und währungstechnischen Interesse Deutschlands. Die Höhe des deutschen Einfuhrüberschusses wird allerdings nicht lediglich durch handelspolitische Maßnahmen geändert und verringert werden können; immerhin können diese in großem Maße dazu beitragen, den deutschen Erzeugnissen neue Auslandsmärkte zu eröffnen und dadurch eine Steigerung der deutschen Erzeugung und des Exports herbeiführen.

Noch immer macht sich — um nun im Folgenden eine Uebersicht über den Stand der Beziehungen zu den einzelnen europäischen Ländern zu geben — der fast vollständige Ausfall des weiten russischen Absatzgebietes empfindlich bemerkbar. Das deutsch-russische Vertragswerk vom 12. Oktober 1925 hat nicht durchweg gehalten, was es seinerzeit zu versprechen schien. Die sieben Einzelabkommen dieses Vertrages basieren auf dem Grundsatz der gegenseitigen Meistbegünstigung. Es sind jetzt neue Verhandlungen im Gange, über die sich nähere Ausführungen hier erübrigen, da in Nr. 4 des Ostsee-Handels darüber ausführlich gesprochen worden ist.

Die Verhandlungen, die auf Beseitigung des vertragslosen Zustandes mit Polen durch Abschluß eines für beide Teile tragbaren Abkommens hinzielen sollen, zeigen, wie schon oben hervorgehoben, seit Ende des Jahres 1927 ein etwas ermutigenderes Bild. Die bestehenden Schwierigkeiten, von denen einige schon aus dem Wege geräumt werden konnten, sind durch die polnischen Zollerhöhungen, die am 15. März in Kraft treten sollen, wieder verschärft worden, so daß das Zustandekommen des Vertragsabschlusses immerhin als höchst ungewiß gelten muß. Bei den erwähnten Zollerhöhungen handelt es sich um die schon länger geplante „Valorisierung" der Zölle; die am meisten davon betroffenen Waren (durch eine 72 prozentige Erhöhung) sind jedoch gerade die Waren des deutschen Ausfuhrinteresses,

Allianz und Stuttgarter Verein
Versicherungs-Aktien-Gesellschaft
Aktiva über 176 000 000 RM. — Prämieneinnahme 1927 über 150 000 000 RM.

Bayerische Versicherungsbank Aktiengesellschaft, München ::
Badische Pferdeversich.-Anstalt Akt.-Gesellschaft, Karlsruhe i. B.
Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg ::

Hermes Kreditversichergs.-Bank Aktien-Gesellschaft in Berlin ::
Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs von Deutschland in Berlin
Union Allgem. Deutsche Hagel-Versich.-Gesellschaft in Weimar

Allianz und Stuttgarter
Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft
Gesamtversicherungssumme über 1 600 000 000 RM.
Versicherungszweige:
Feuer — Transport — Haftpflicht — Unfall — Einbruchdiebstahl — Beraubung — Maschinenbruch — Glas — Wasserleitungs-Schaden — Valoren — Schmucksachen in Privatbesitz — Reisegepäck — Aufruhr — Kredit — Kaut on — Auto (Unfall, Haftpflicht, Kasko) — Leben — Aussteuer — Invalidität — Renten — Pension — Spar- und Sterbekasse — Hagel — Pferde und Vieh — Regen.

und man kann ruhig sagen, daß es sich im Grunde lediglich um Kampfzölle handelt, die eine bedauerliche und harte Belastungsprobe für den günstigen Fortgang der ohnehin reichlich schwierigen Vertragsverhandlungen bedeuten. Ungeachtet ihrer exzeptionellen Bedeutung, namentlich für die ostdeutsche Wirtschaft, braucht auf die deutsch-polnischen Verhandlungen hier im übrigen nicht näher eingegangen zu werden, da sie in der erwähnten Nr. 4 des Ostsee-Handels gleichfalls auf das eingehendste beleuchtet worden sind. Zum Tatsächlichen sei noch bemerkt, daß Danzig handelspolitisch mit Polen gleichgestellt ist, so daß Deutschland sich bedauerlicherweise zum Schaden seines Schiffahrts- und Handelsverkehrs auch mit Danzig in vertraglosem Zustande befindet.

Die vertraglichen Beziehungen zu Finnland sind durch das vorläufige Wirtschaftsabkommen vom 26. Juli 1926 geregelt. Das Abkommen ist auf der Grundlage der gegenseitigen uneingeschränkten Meistbegünstigung aufgebaut; auch enthält es eine Reihe von Zolltarifabreden. Wann und ob neue Verhandlungen mit Finnland aufgenommen werden sollen, steht dahin; Deutschland dürfte nach Lage der Dinge gegenwärtig daran kaum Interesse haben.

Sehr unbefriedigend ist immer noch der handelspolitische Zustand gegenüber Estland. Es besteht zwar ein vorläufiges Wirtschaftsabkommen vom 27. 6. 1923, das sich aber nur auf die Durchfuhr, die Zollförmlichkeiten, die Zulassung zur Ausübung von Handel und Gewerbe, den Schutz des gewerblichen Eigentums und die Behandlung von Handlungsreisenden bezieht. Die Meistbegünstigung ist Deutschland jedoch nicht eingeräumt, so daß der autonome estländische Zolltarif für deutsche Waren zur Anwendung gelangt. Der Abschluß eines brauchbaren Vertrages ist bisher in der Hauptsache an der Frage der Rückgabe beschlagnahmten deutschen Eigentums gescheitert. — Günstiger steht es um das handelspolitische Verhältnis zu Lettland, mit dem Deutschland am 28. Juni 1926 einen Meistbegünstigungsvertrag abgeschlossen hat, der seit dem 1. Dezember 1926 in Kraft ist. — Was Litauen betrifft, so sind die Beziehungen zu ihm durch das Handelsabkommen vom 1. Juni 1923 geregelt, das die Meistbegünstigung enthält und erst seit dem 5. Mai 1926 in Kraft ist. Neue Verhandlungen sind angeknüpft.

Hinsichtlich der skandinavischen Länder ist zu bemerken, daß der Güteraustausch mit Dänemark und Norwegen durch eine Reihe älterer, teilweise schon über 100 Jahre zurückliegender Meistbegünstigungsverträge geregelt ist, auf die hier nicht näher eingegangen zu werden braucht. In den letzten Jahren sind einige ergänzende Abkommen getroffen worden, so über Zollerleichterungen für deutsche Handelsreisende mit Dänemark und über Zollbegünstigungen von Fischkonserven für Norwegen. — Mit Schweden besteht ein neuer Vertrag vom 14. Mai 1926. Es ist ein Meistbegünstigungsvertrag, der auch eine Reihe von Tarifabreden enthält.

In den Beziehungen zu Großbritannien ist eine Aenderung nicht eingetreten. Grundlage ist der Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 2. Dezember 1924, der die Meistbegünstigungsklausel enthält. In der Praxis haben allerdings die sich immer mehr ausbreitenden englischen Schutzzolltendenzen einen recht ungünstigen Einfluß auf die Entwicklung des deutschen Exporthandels nach England gehabt. Es ist daher nach jüngsten Erklärungen des Reichswirtschaftsministers damit zu rechnen, daß der durch die englische Schutzzollpolitik vielfach durchlöcherte Vertrag deutscherseits zum ersten zulässigen Termin, also im Jahre 1929, gekündigt wird, damit ein für Deutschland vorteilhafterer Vertrag abgeschlossen werden kann.

Holland ist schon längere Zeit, Belgien erst seit wenigen Jahren in das deutsche Handelsvertragssystem eingeordnet. Für das Verhältnis zu letzterem ist das vorläufige Handelsabkommen mit der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion vom 4. April 1925 maßgebend (Meistbegünsigung und Tarifabreden). Auch mit Holland ist Meistbegünstigung vereinbart, ebenso genießt es Zollermäßigung für gewisse Waren (Verträge von 1851, 1923 und 1925).

Als einer der wesentlichsten Fortschritte der deutschen Handelspolitik im vergangenen Jahre muß, wie man sich im einzelnen auch stellen mag, das deutsch-französische Handelsabkommen vom 17. August 1927 bewertet werden, das am 5. September 1927 in Kraft getreten ist. Hierdurch ist endlich der unerfreuliche Zustand der dauernden Provisorien beendet worden. Der neue Vertrag enthält in verschiedenen Listen zahlreiche Zolltarifabreden, die Bindungen und Ermäßigungen von Positionen sowohl des deutschen wie des französischen Zolltarifes betreffen. Was die Frage der Meistbegünstigung angeht, so gelten in dieser Hinsicht zunächst noch gewisse Einschränkungen. Die allgemeine Meistbegünstigung tritt erst nach Ablauf einer Uebergangsepoche am 15. Dezember 1928 in vollem Umfang ein. Das Abkommen mit seinen umfangreichen Zollabreden ist ein gutes Beispiel dafür, wie nicht einseitig im Weg einer Zollsenkungsaktion eines einzelnen Landes, sondern im Wege des Vertrages und der Gegenseitigkeit eine Bresche in die hohen Schutzzollmauern der einzelnen europäischen Länder gerissen wird, deren Abbau in einsichtigen Wirtschaftskreisen Europas heute schon allgemein als einziges Mittel zur Befreiung des internationalen Warenaustausches von den ihm willkürlich auferlegten Fesseln und zur Belebung des in so vielen Beziehungen stagnierenden Welthandels erkannt ist. Auf Verlauf und Ergebnis der Stockholmer Konferenz der Internationalen Handelskammer sei in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Die Beziehungen zu Spanien sind durch den deutsch-spanischen Handelsvertrag vom 7. Mai 1926 geregelt. Danach genießt Deutschland die Meistbegünstigung für 250 Artikel seines Ausfuhrinteresses. Die Zollherabsetzungen gehen aber nur bis zu 20 % unter die Kolonne II des spanischen Zolltarifs, während die übrigen Waren nach Kolonne II verzollt werden. Trotz dem Vertrage haben eine Zeit lang große Erschwernisse für die deutsche Ausfuhr nach Spanien stattgehabt, die auf einer Heraufsetzung der spanischen Minimaltarife beruhten. Ein hieraus entstandener Zollkonflikt mit Spanien ist inzwischen aber beigelegt worden. — Was Portugal anbetrifft, so genießen deutsche Waren dort auf Grundd des Abkommens vom 20. März 1926 de facto Meistbegünstigung durch Einräumung der Zollsätze des Minimaltarifs.

Auch mit Italien haben sich ähnliche Schwierigkeiten wie mit Spanien ergeben, obwohl der den gegenseitigen Warenaustausch regelnde Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 31. Oktober 1925 — ein Meistbegünstigungsabkommen mit Vertragstarif — bei seinem Abschluß deutscherseits im allgemeinen sehr begrüßt wurde. Die erwähnten Schwierigkeiten beruhen in der Hauptsache auf dem italienischen Gesetz für die Bevorzugung der nationalen Industrie und der damit verbundenen Propaganda für nationale Erzeugnisse, deren Auswirkungen im krassen Gegensatz zum deutsch-italienischen Handelsvertrag stehen. Es haben zwecks Beseitigung der Mißstände, die sich hieraus für die deutsche Exportindustrie entwickelt haben, Ende 1927 Verhandlungen in Rom stattgefunden, deren Ergebnis aber als ein negatives bezeichnet werden muß. Obwohl sich auch Italien den Genfer Beschlüssen über die Beseitigung der Handelshemmnisse angeschlossen hat, hält es offensichtlich im eigenen Lande an einen administrativen Protektionismus schärfster Art fest und bereitet darüber hinaus in seiner Gesetzgebung dem freien Handelsverkehr die größten Schwierigkeiten, während andererseits seine eigene Ausfuhr nach den meisten Ländern und besonders auch nach Deutschland steigende Tendenz zeigt.

Im Verhältnis mit Griechenland genießt Deutschland auf Grund der Abkommen vom 3. Juli 1924 und 15. Mai 1925 Meistbegünstigung. Im vergangenen Jahre sind neue Verhandlungen angeknüpft worden, die nach vorliegenden Nachrichten zu einem befriedigenden Abschluß geführt haben. Einzig die Frage des Teppichzolles soll bisher noch nicht geklärt sein. Es ist anzunehmen, daß es in diesen Tagen zum Abschluß des neuen Vertrages, über dessen Inhalt und Inkrafttreten im übrigen noch nichts bekannt ist, kommt.

Die deutschen Außenhandelsbeziehungen zur Schweiz sowie zu Oesterreich sind durch Meistbegünstigungsverträge mit Vertragstarifsätzen geregelt. Für die Schweiz ist der deutsch-schweizerische Handelsvertrag vom 14. Juli 1926 maßgebend, der seit dem 1. Januar 1927 in Kraft ist, für Oesterreich die Abkommen vom 1. September 1920 und 12. Juni 1924. Neue Verhandlungen mit Oesterreich zwecks Abschluß eines endgültigen Vertrages sind wahrscheinlich bevorstehend, sobald der Vertrag mit der Tschechoslowakei zustande gekommen sein sollte.

Die Verhandlungen mit der Tschechoslowakei sind schon eingangs erwähnt worden. An und für sich gilt auch heute schon im Verhältnis zur Tschechoslowakei Meistbegünstigung (Wirtschaftsabkommen vom 29. 6. 1920). Es hat sich jedoch als notwendig erwiesen, zu einem endgültigen Handelsvertrage zu kommen, weil das alte Abkommen insofern für die Entwicklung der gegenseitigen Handelsbeziehungen nicht förderlich war, als bei etwa einem Drittel

der tschechischen Tarifpositionen die Warenausfuhr von einem Bewilligungsverfahren abhängig war, für dessen Durchführung noch besondere Manipulationsgebühren zu zahlen waren. Die Verhandlungen haben dem Vernehmen nach bisher einen günstigen Fortgang genommen und dürften voraussichtlich zu einem Handelsvertrag mit auf beiden Seiten umfangreichen Tarifabreden führen, hauptsächlich wohl für industrielle Erzeugnisse. Es steht zu hoffen, daß auf diese Weise im Wege der Meistbegünstigung eine neue Bresche in die europäischen Zollmauern gelegt wird.

Der Handelsvertrag mit Jugoslavien, ein Meistbegünstigungsabkommen, ist am 6. Oktober 1927 abgeschlossen worden, aber erst im Dezember in Kraft getreten. Der Vertrag enthält eine Reihe von Tarifermäßigungen für die beiderseitigen Erzeugnisse, namentlich für die Hauptausfuhrerzeugnisse der jugoslavischen Landwirtschaft (Pflaumen etc.). — Hat hier somit eine definitive Regelung herbeigeführt werden können, so sind die Beziehungen mit Ungarn leider erst provisorisch durch das Abkommen zur Regelung der beiderseitigen wirtschaftlichen Beziehungen vom 1. Juni 1926 geregelt. Meistbegünstigung ist gewährt; voraussichtlich sollen aber noch im Laufe dieses Jahres Verhandlungen zwecks Abschluß eines Handelsvertrages, durch den die Viehausfuhr nach Deutschland und andere der Klärung noch bedürftige Fragen geregelt werden sollen, aufgenommen werden. — Ganz ungeregelt sind noch die Beziehungen zu Rumänien. Letzteres hat überdies im April 1927 einen neuen Zolltarif in Kraft gesetzt, der eine beträchtliche Belastung namentlich für Industrieerzeugnisse bedeutet, wenn auch Deutschland gegenüber vorläufig der Minimaltarif gilt. Ein Hindernis für die Aufnahme von Vertragsverhandlungen ist einstweilen die noch ungeklärte Frage der Entschädigung für die Banka-Generale-Noten. Es muß daher als sehr fraglich bezeichnet werden, ob Deutschland in kurzer Zeit zu einem Handelsvertrag mit Rumänien gelangen wird. Eine weitere Lücke im deutschen Handelsvertragssystem, das, wie man sieht, in Südost-Europa noch am meisten durchlöchert ist, bedeutet Bulgarien. Es erscheint dies aber leichter tragbar, da auf Grund eines Notenwechsels vom 9. Februar 1921 die Meistbegünstigung vereinbart ist.

Was die Türkei anbetrifft, so konnte mit ihr am 12. Januar 1927 ein Handelsvertrag abgeschlossen werden, der die uneingeschränkte Meistbegünstigung bietet und auch eine Reihe von Zollermäßigungen enthält, so namentlich für türkische Teppiche auf ein Drittel des autonomen deutschen Satzes. Der Vertrag ist am 22. Juli 1927 in Kraft getreten.

Diese Hinweise auf die deutsche Handelsvertragslage mögen genügen. Auf die Regelung der Beziehungen zu den außereuropäischen Ländern einzugehen, erübrigt sich an dieser Stelle, da diese für den Stettiner Wirtschaftsbezirk im allgemeinen von keiner so großen Bedeutung sind.

Durchschnittssätze und Abschreibungssätze für 1928.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück.

Der Herr **Präsdient des Landesfinanzamt** hat der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt, welche Durchschnittssätze und Abschreibungssätze er den Finanzämtern als Regel gegeben hat.

In dieser Mitteilung heißt es über die

Durchschnittssätze:

„Für die Frühjahrsveranlagung 1928 der Handwerker und Kleingewerbetreibenden sind für den hiesigen Landesfinanzamtsbezirk folgende Richtzahlen als Rohverdienstsätze und Reinverdienstsätze ermittelt worden:

	Rohverdienstsatz	Reinverdienstsatz
Altwarenhändler	30—40 v. H.	15—25 v. H.
Farben- und Tapetenhandel	40—50 „ „	20—25 „ „
Fischhändler	25—35 „ „	15—25 „ „
Gärtner (Blumenhandel, Bindereien)	35—60 „ „	20—35 „ „
Möbelhändler	25—35 „ „	10—20 „ „
Drogerien	20—40 „ „	15—25 „ „
Eisenkurzwaren	33⅓ „ „	10—20 „ „
Fouragehandel	10—20 „ „	4—10 „ „
Feinkost (Aufschnitt) Geschäfte		10 „ „
Gastwirtschaften		
Reine Gastwirtschaften	50—55 „ „	
Speisewirtschaften mit Ausschank	40—50 „ „	
Gastwirtschaften mit Beherbergung	45—55 „ „	
Glas- und Porzellanwarenhandel	30—35 „ „	10—20 „ „
Gemüse- u. Obsthandel	30—50 „ „	10—25 „ „
Kohlenhandel	20—30 „ „	15—20 „ „
Kolonialwarenhandel	15—20 „ „	10—15 „ „
Manufakturwarenhandel	35—45 „ „	10—25 „ „
Tabakwarengroßhandel	8—12 „ „	4—6 „ „
Tabakwarenkleinhandel	20—30 „ „	15—20 „ „
		vom Umsatz.

Die Rohverdienstsätze stellen die Einnahmen nach Abzug der Materialbeschaffungskosten dar. Der Reingewinn ist der Gewinn im Sinne des Einkommensteuergesetzes. Bei Aufstellung der Reingewinnsätze ist unterstellt, daß der Gewerbebetrieb in fremden Räumen ausgeübt wird und demgemäß Miete zu zahlen ist. Falls also der Handwerker oder Gewerbetreibende den Betrieb im eigenen Hause ausübt, ist der Mietwert der Räume beim Einkommen aus Vermietung und Verpachtung hinzuzurechnen. Bei der Ermittelung der Reingewinnsätze ist ferner davon ausgegangen, daß das für den Betrieb erforderliche Betriebskapital vorhanden ist. Wie bereits im Erlaß ausgeführt ist, sollen die Richtsätze nur als Anhalt dienen und es muß angestrebt werden, im Einzelfall das tatsächliche Einkommen zu ermitteln. Dazu erscheint es zweckmäßig, in möglichst großem Umfange von den Rohverdienstsätzen auszugehen und die Unkosten im Einzelfalle zu ermitteln, wie dies im vorigen Jahre mit Erfolg geschehen ist.

Bei der Veranlagung ersuche ich darauf zu achten, daß zu den Sonderleistungen gehörige Unkosten, wie Handwerkskammer- und Innungsbeiträge, neben dem Pauschsatz für Sonderleistungen nicht nochmals geltend gemacht würden."

Ueber die

Abschreibungssätze:

wird vom Herrn Präsidenten des Landesfinanzamtes ausgeführt:

„Als Abschreibungssätze sind nach Anhörung von Sachverständigen nachstehende aufgestellt worden:

		v. Anschaff.- od. Herstellungsw.
Apparate	10—15%	„
Auto, Personenkraftwagen	10—20%	„
Lastwagen	10—33⅓%	„
Badeeinrichtungen	10—25%	„
Bahnanlagen		
Bahnkörper und Geleise	5—10%	„
Lokomotiven, Bahnwagen, Brücken, Weichen, Signale	10—20%	„
Beleuchtung		
Leitungen, Rohrnetze, Maschinen, Dynamos, Elektromotoren, Akkumulatoren, Batterien	10—20%	„
Dampfschiffe	3⅓— 5%	„
Dampfkesselanlagen	5—15%	„
Dampfpflüge	5—15%	„
Destillationsanlagen	10—20%	„
Einfriedigungen gänzlich aus Holz	10—15%	„
mit Beton- und Eisenpfosten	5—10%	„
Fabrikeinrichtungen	10—15%	„
Fahrstuhlanlagen	10—15%	„
Fähranlagen	3⅓— 5%	„
Förderanlagen	10—25%	„
Gasmotore	10%	„

Gebäude (vergl. Erlasse vom 3. 4. 1926 — III e 1900, 25. Mai 1926 — III c 3200 und 8. Februar 1927 — III e/u 400).

		v. Anschaff.- od. Herstellungsw.
Wohnhäuser, massiv	½—1%	„
Wohnhäuser, Fachwerk	¾—1½%	„
Fabrikgebäude, massiv	¾—3%	„
Fabrikgebäude, Fachwerk	1— 4%	„

		v. Anschaff.- od. Herstellungsw.
Geräte, wie Fahrräder, Handwagen, Wagen	10—20%	„
Gespanne		
Lastgespanne	15—20%	„
Luxusgespanne	10—15%	„
Heizungsanlagen	10—15%	„
Holzschuppen	4— 6%	„
Kähne	3⅓— 5%	„
Kräne, Hebezeuge	5—10%	„
Kontoreinrichtung ohne Büromaschinen	5%	„
Büromaschinen (Schreibmaschinen, Rechenmaschinen usw.)	10—15%	„
Laboratoriumseinrichtung	10%	„
Ladeneinrichtung	5%	„
Lokomobile	5—10%	„
Maschinelle Anlagen	10—15%	„
Modelle bis	100%	„
Motorschiffe	3⅓— 5%	„
Riemen, Treibriemen	15—20%	„
Segelschiffe	3⅓— 5%	„
Siloanlagen	4—10%	„
Turbinenanlagen	10—20%	„
Werkzeuge	33⅓%	„

Die **Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat hierzu in einer Eingabe vom 7. März 1928 wie folgt Stellung genommen:**

A. Die Durchschnittssätze für Kleingewerbetreibende.

I. Allgemeines:

Grundsätzlich muß danach gestrebt werden, daß die Kleingewerbetreibenden ebenso wie alle übrigen Steuerpflichtigen mit ihrem tatsächlichen Einkommen veranlagt werden. Dazu gehört in erster Linie eine vollständige Ermittelung des Umsatzes, der den Ausgangspunkt für die Anwendung der Durchschnittssätze bildet. Auf der anderen Seite muß berücksichtigt werden, daß die Verhältnisse innerhalb desselben Gewerbezweiges in verschiedenen Orten durchaus verschieden liegen. Hier spielen Verkehrsbeziehungen, Wettbewerbsverhältnisse und auch persönliche Umstände eine erhebliche Rolle. Vor allem scheint uns kein Grund zu der Annahme zu sein, daß die Rohverdienstsätze oder Reinverdienstsätze auf dem Lande oder in Kleinstädten etwa höher wären als in der Großstadt.

Weiter bitten wir aber zu beachten, daß die Durchschnittssätze immer nur ein Hilfsmittel für die Schätzung sein können, daß sie also nur dann in Betracht kommen, wenn eine Buchführung überhaupt nicht vorhanden ist oder wenn die vorhandenen Aufzeichnungen keinen genügend sicheren Schluß auf das tatsächliche Geschäftsergebnis zulassen. Wir möchten aber in diesem Zusammenhang besonders darauf hinweisen, daß uns eine Schätzung des Umsatzes oder des Einkommens nicht schon aus dem Grunde angemessen zu sein scheint, weil das Ergebnis der Buchführung hinter dem Ergebnis der Durchschnittssätze mehr oder weniger erheblich zurückbleibt.

II. Im Einzelnen:

Die einzelnen Rohverdienstsätze erscheinen uns durchweg zu hoch, immer unter der Voraussetzung, daß der Umsatz richtig angegeben wird und daraus der Rohverdienst oder Reinverdienst berechnet werden soll. Wir schlagen dagegen die folgenden Sätze vor:

	Rohverdienstsatz	Reinverdienstsatz
Altwarenhändler	25—35%	10—20%
Farben- und Tapetenhandel	35—40%	10—20%
Fischhändler	20—30%	10—30%
Gärtner (Blumenhandel, Bindereien)	35—50%	15—25%
Möbelhändler	20—33⅓%	5—12%
Drogerien	20—33⅓%	12—20%
Eisenkurzwaren	25%	6— 8%
Fouragehandel	6—12%	3—5%
Feinkost- (Aufschnitt-) Geschäfte		10%

Gastwirtsgewerbe: Hier halten wir die Aufrechterhaltung der vom Finanzamt Stettin-Süd mit den Fachverbänden für die früheren Jahre getroffenen Vereinbarungen für geboten. Diese Sätze sind folgende:

	Rohverdienstsatz	Reinverdienstsatz
a) Speisewirtschaften mit viel Eßbetrieb	30—37,5%	8—12%
b) Kabaretts und dergl.	65—72%	20—22%
c) Gastwirtschaften mit wenig Eßbetrieb	40—45%	20—25%
d) Gastwirtschaften ohne Essen	40—45%	22—27%
e) Hotels	45—55%	10—12%
f) Saalbetriebe	50—60%	15—20%
g) Hotels mit Saalbetrieb	40—50%	10—15%
Glas- und Porzellanwarenhandel	25—33⅓%	7—10%
Gemüse- u. Obsthandel	25—33⅓%	7½—15%
Kohlenhandel	10—20%	3— 7%

Kolonialwarenhandel: Hier ist zu unterscheiden zwischen reinen Kolonialwarengeschäften und Kolonialwarengeschäften mit Vollschank. Für **reine** Kolonialwarenhandlungen werden vorgeschlagen 12—16% / 8—10%

für Kolonialwarenhandlungen m. Vollschank	10—20%	8—12%
Manufakturwarenhandel	15—30%	3— 8%

Hier liegen die Verhältnisse vor allem in Kleinstädten besonders ungünstig, weil die Konkurrenz sehr groß und der Bedarf im Verhältnis dazu sehr klein ist. Die Unkosten werden dadurch im Verhältnis zum Umsatz besonders hoch.

Tabakwarengroßhandel	8—12%	3— 4%
Tabakwarenkleinhandel	20—25%	8—12%

B. Abschreibungssätze:

I. Allgemeines:

Die Festsetzung von normalen Abschreibungssätzen wird von uns begrüßt in der Hoffnung, daß dadurch ein großer Teil der bisherigen Streitigkeiten und Schwierigkeiten zwischen den Steuerpflichtigen und den Finanzämtern beseitigt wird. Voraussetzung hierfür ist aber, daß eine vollständige Klarheit über die Bedeutung der aufgestellten Sätze, insbesondere der Mindestgrenze und der Höchstgrenze geschaffen wird. Es ist besonders unangenehm empfunden worden, daß bei den laufenden Buchprüfungen häufig die vom Finanzamt schon genehmigten Abschreibungssätze nachträglich beanstandet worden sind. Dies führt zu einer dauernden Beunruhigung und zu wiederholten Aenderungen der Bücher bei denjenigen Firmen, die Wert darauf legen, ihre Handelsbücher mit den steuerlich anerkannten Grundsätzen in Uebereinstimmung zu halten. Nach unserer Meinung kann überhaupt die Höhe der Abschreibungssätze nicht Gegenstand der Buchprüfung sein, es ist vielmehr Sache der Finanzämter, auf Grund der von der Buchprüfung festgestellten tatsächlichen Unterlagen (Umfang und Zeitpunkt der Anschaffung, Ermittelung des Anschaffungs- oder Herstellungspreises) die Höhe der Abschreibungen, notfalls unter Hinzuziehung technischer Sachverständiger zu ermitteln. Wir bitten, gerade auf diesen Punkt die Finanzämter besonders hinweisen zu wollen.

1. Die Bedeutung der **Mindestgrenze** liegt nach unserer Auffassung darin, daß die Finanzämter unter keinen Umständen befugt sein sollen, solche Abschreibungen zu beanstanden, die die Mindestgrenze nicht übersteigen. Wenn sich in einem Einzelfall nachträglich ergibt, daß die Lebensdauer eines Gegenstandes länger ist, als dem Mindestsatz der Abschreibungen entspricht, so führt dies dazu, daß die laufenden Abschreibungen auf diesen Gegenstand in dem Geschäftsjahr aufhören, das bei der Schätzung der Lebensdauer als letztes Jahr der Gebrauchsfähigkeit angenommen worden war, ähnlich wie dies vom Reichsfinanzhof mehrfach für den Fall ausgesprochen worden ist, daß ein Gegenstand gegen eine Rentenverpflichtung erworben worden ist und diese Rentenverpflichtung früher oder später erlischt, als man zunächst angenommen hatte.

2. Die Bedeutung der **Höchstgrenze** kann umgekehrt aber nicht darin liegen, daß es unmöglich sein sollte, höhere Abschreibungen aus besonderen Gründen vorzunehmen. Die festgesetzten Abschreibungssätze sind auf normale Verhältnisse zugeschnitten und können besondere Umstände nicht berücksichtigen. Deshalb muß einer Firma der Beweis offen stehen, daß für einen Gegenstand ihres Betriebsvermögens die bei der Festsetzung der Normalsätze zugrunde gelegte Lebensdauer voraussichtlich nicht erreicht werden wird. Auch für einen solchen Nachweis dürfen nicht

die strengen Beweisregeln der Z.P.O. angewendet werden, es muß der Nachweis derjenigen Umstände genügen, die die Lebensdauer ungünstig beeinflussen.

Solche besonderen Gründe können in einer besonderen Inanspruchnahme liegen, in dem Einwirken von Witterungseinflüssen, in einem schlechten Baugrund, in dem Umstande, daß der Betrieb auf gepachtetem Gelände geführt wird usw. Ferner sind für bestimmte Zweige der Industrie erfahrungsgemäß höhere Abschreibungen wegen der Art des verarbeiteten Materials notwendig, das die Maschinen oder Gebäude stark angreift, als Beispiel sei hier die chemische Industrie, die Zementindustrie, die Brauereiindustrie und verwandte Zweige genannt. Ein weiterer Grund, der höhere Abschreibungen rechtfertigt, liegt in der durchgehenden Arbeitszeit von 24 Stunden täglich.

3. **Innerhalb der aufgestellten Rahmen** muß die Festsetzung der Abschreibungen dem pflichtmäßigen Ermessen im Einzelfall überlassen bleiben. Jedenfalls halten wir es für erforderlich, daß die von den Firmen vorgenommenen Abschreibungen, so lange sie sich innerhalb dieser Grenzen halten, nur in besonderen Fällen beanstandet werden können.

4. Der **Ausgangspunkt** für die Berechnung der Abschreibungen ist in der Regel der Neuwert und bei neu angeschafften Gegenständen der Anschaffungs- oder Herstellungspreis. Wir bitten aber die Finanzämter darauf hinweisen zu wollen, daß bei solchen Gegenständen, die bei der Anschaffung nicht neu waren, die Abschreibungen nur noch auf die kürzere Restlebensdauer verteilt werden können, sie muß daher in Hundertsätze des Neuwertes und nicht des Anschaffungspreises berechnet werden.

5. Obwohl die durch das Veralten, durch Neuerfindungen usw. bedingten **Abschreibungen für Wertminderung** an sich nichts mit der hier erörterten Abschreibung für Abnutzung zu tun haben, halten wir es doch für geboten, in geeigneten Fällen diese Wertminderung schon bei der Bemessung der laufenden Abschreibungen zu berücksichtigen Einer Firma, die eine große Anzahl von Maschinen besitzt, ist es nicht möglich, den steuerlichen Buchwert jeder einzelnen Maschine festzuhalten und einer etwa eintretenden Wertminderung durch eine Sonderabschreibung Rechnung zu tragen. Deshalb bitten wir, solchen Firmen, die einen größeren Bestand von Spezialmaschinen oder ähnlichen schnell veraltenden Gegenständen haben, ganz allgemein eine höhere laufende Abschreibung zu gewähren, selbstverständlich kann in einem solchen Falle dann nicht eine besondere Abschreibung für Wertminderung beansprucht werden. Daß andererseits dem dauernden Preisrückgang von Kraftwagen jeder Art durch eine besondere Wertabschreibung Rechnung getragen werden muß, glauben wir nicht besonders betonen zu müssen.

6. Die jetzt aufgestellten Grundsätze bitten wir nicht nur für die Veranlagung 1927, sondern auch für die noch nicht rechtskräftig durchgeführten Veranlagungen für **frühere Steuerabschnitte** anzuwenden. Es ist uns bekannt, daß diese Maßnahmen zu einer gewissen Besserstellung der noch nicht rechtskräftig veranlagten Firmen gegenüber anderen Firmen führen kann, jedoch sollte im Interesse der Vereinfachung dieser Unterschied in Kauf genommen werden, zumal ja keine wirkliche Gleichmäßigkeit bisher doch niemals erzielt worden ist. Auch für die Veranlagung 1926 sind die Finanzämter mehrfach unter den uns Anfang 1927 mitgeteilten Sätzen geblieben.

II. Im Einzelnen.

Wir fassen im Interesse der Klarheit die zusammengehörigen oder ähnlichen Gegenstände in der nachstehenden Uebersicht zusammen. Soweit wir keine Sätze anführen, halten wir die im dortigen Schreiben genannten Sätze für angemessen.

1. Automobile:

Hier muß der außerordentlich schlechte Zustand der Straßen in der Provinz berücksichtigt werden, der zu einer besonders schnellen Abnutzung aller Kraftwagen führt. Auch solche Wagen, die vorwiegend innerhalb der Stadt benutzt werden, haben in der Regel keine höhere Lebensdauer als etwa 6—7 Jahre. Wenn einzelne Wagen länger benutzt werden sollten, so ist das durchaus eine Ausnahme. Wir halten daher eine Unterscheidung danach für geboten, ob ein Wagen ganz oder fast ausschließlich innerhalb der Stadt oder auch in erheblichem Umfang zu Fahrten über Land verwandt wird, im einzelnen halten wir für angemessen

a Personenwagen in der Stadt 15—25, über Land 20—25 %.
b) Lastwagen in der Stadt 15—33⅓, über Land 20—33⅓ %.

2. Bahnanlagen:

Die Mindestsätze bitten wir von 5 und 10 % auf 7½ und 15 % zu erhöhen.

3. Beleuchtung:

Für Leitungen und Rohrnetze ist der Satz von 5—10 % unter den heutigen Verhältnissen zu niedrig, wir schlagen 10—15 % vor.

4. Schiffe:

Die für Schiffe und Kähne jeder Art vorgeschlagenen Sätze von 3⅓—5 % sind nicht ausreichend. Wir verweisen darauf, daß z. B. in Hamburg ganz allgemein für Frachtdampfer 5 % und für Personendampfer 7½ % zugelassen werden. Die gleichen Sätze hat auch das Finanzamt Stettin-Süd schon bisher auf Grund mehrerer ausführlicher Sachverständigengutachten zugelassen. Wir halten die Festsetzung folgender Sätze für erforderlich und gestatten uns den Hinweis, daß wir gerade auf diesen Punkt ganz besonderen Wert legen:

a) Dampfschiffe: reine Frachtschiffe 5 %,
reine Personenschiffe 7½ %,
gemischte Schiffe 6½ %.
b) Segelschiffe oder Kähne aus Eisen 3⅓—5 %,
aus Holz 5—7½ %.
c) Motorschiffe 5—7½ %, Motorbarkassen höher.

5. Gebäude:

Wir haben die Ansicht des Herrn Reichsministers der Finanzen, nach der bei Wohnhäusern grundsätzlich nur ¾ % des Friedensfeuerkassenwertes abgeschrieben werden sollen, stets für unzutreffend gehalten, und wir möchten auch an dieser Stelle gegen diesen geringen Satz noch einmal Widerspruch erheben. Der stark gesteigerte Lastwagenverkehr führt zu einer teilweise sehr empfindlichen Erschütterung der Häuser, die die Lebensdauer stark herabmindert. In solchen Straßen, wo weniger Lastverkehr herrscht, sind die Häuser vorwiegend aus leichterem Material erbaut und nutzen aus diesem Grund schneller ab. Völlig unzureichend sind auch die für Fachwerkbauten vorgesehenen Sätze.

Wir schlagen folgende Sätze vor:

a) Wohnhäuser massiv 1—2 %, aus Fachwerk 1½—4 %,
b) Fabrikgebäude und Speicher: massiv 1%—3½, aus Fachwerk 1½—4 %,
c) Holzschuppen 5—10 %.

Wir bemerken hierzu, daß auch bei massiven Fabrikgebäuden eine Abschreibung von 4 % erforderlich wird, wenn darin durchgehend gearbeitet wird, oder wenn besondere chemische oder ähnliche Einflüsse vorhanden sind. Eine noch weitergehende Abschreibung ist dann erforderlich, wenn ein Gebäude zur Aufstellung bestimmter Maschinen besonders hergestellt ist und nach Ausscheidung dieser Maschinen wertlos wird.

Bei allen Gebäuden muß die Abschreibung von dem Herstellungswert und nicht von dem Einheitswert berechnet werden.

6. Wagen und Gespanne:

Für Lastwagen und Lastpferde, die zu Fahrten außerhalb der Stadt verwendet werden, halten wir einen Einheitssatz von 20 % für notwendig.

7. Einrichtungen:

Für Ladeneinrichtungen halten wir eine Höchstgrenze von 10 % für geboten, für Büromaschinen eine solche von 20 %.

8. Maschinen, Apparate und ähnliche Anlagen jeder Art:

Der allgemein übliche Satz von 10 % geht auf die langjährigen Erfahrungen der Vorkriegszeit zurück; wir begrüßen es daher, wenn dieser Satz jetzt als Mindestgrenze für „maschinelle Anlagen" festgesetzt wird, und wir bitten, auch bei diesem Satze ein Heruntergehen unter die Mindestgrenze verhindern zu wollen. Der vorgesehene Höchstsatz von 15 % wird im allgemeinen zutreffen, ebenso der Höchstsatz von 20 % für einzelne Arten von besonderen Anlagen. Wir verweisen aber in diesem Zusammenhange noch einmal besonders auf unsere Ausführungen zu I, 5

Den Mindestsatz für Dampfkesselanlagen bitten wir auf 7½ % zu erhöhen, für Gasmotore bitten wir einen Höchstsatz von 15 % einzuführen.

Pommern und Stettin im Kraftfahrzeugverkehr.

Von Emil Stoewer, Generaldirektor der Stoewer-Werke A.-G. vorm. Gebr. Stoewer.

Angesichts der immer weiteren Verbreitung des Kraftfahrzeugwesens dürfte ein Vergleich über die Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland mit der in den andern europäischen Staaten, sowie ein Blick auf das Verhältnis der Kraftwagenzahl zur Einwohnerzahl in den einzelnen Ländern und Städten Deutschlands von Interesse sein. Von den europäischen Ländern steht Großbritannien nach einer Aufstellung vom 1. Januar 1927 mit 1 023 651 Fahrzeugen, wovon etwa der vierte Teil auf Lastwagen entfällt, an erster Stelle. Dann folgt Frankreich mit insgesamt ca. 891 000 Fahrzeugen, wovon ein Drittel Lastwagen sind. Erst an dritter Stelle und in beträchtlichem Abstand von den beiden vorgenannten Ländern steht Deutschland mit 369 000 Fahrzeugen, von denen 101 000 Lastwagen sind. Die übrigen europäischen Länder folgen in weiteren Abständen. Aus den hohen Ziffern Großbritanniens und Frankreichs geht indessen hervor, daß in diesen Ländern die Erkenntnis der praktischen Vorteile der Motorkraft schon viel verbreiteter ist. In Deutschland dagegen ist man im allgemeinen noch viel zu wenig von der Wichtigkeit des Kraftwagens, namentlich für die Wirtschaft, durchdrungen. Das Automobil muß als das Verkehrsmittel angesprochen werden, das am vielseitigsten verwendbar ist und das Arbeitsleistungen, für die früher ein großer Zeitaufwand notwendig war, in einem Bruchteil der früher gebrauchten Zeit vollbringt. So wird auch heute, selbst bei weitesten Entfernungen, schon vielfach das Kraftfahrzeug benutzt, wenn auch die Eisenbahn natürlich nie ganz ausgeschaltet werden kann.

Ein Vergleich zwischen den einzelnen Gegenden des Deutschen Reichs ergibt, daß die größte Automobildichte in Süddeutschland und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet vorhanden ist. Auch Hannover hat noch eine stattliche Anzahl von Automobilen aufzuweisen, während in Ostdeutschland, namentlich in Oberschlesien, Ostpreußen und Pommern eine weit geringere Zahl von Automobilen im Verkehr ist. Von größeren deutschen Städten weist Stuttgart, in dem ein Kraftfahrzeug auf 42 Einwohner entfällt, die größte Dichte von Wagen auf. Es folgen dann München mit einem Kraftfahrzeug auf 44 Einwohner, Berlin auf 66 und Stettin auf 77 Einwohner. Im Verhältnis zu mancher andern größeren deutschen Stadt, beispielsweise Essen und Bochum mit je 122 Einwohnern auf ein Fahrzeug, steht Stettin verhältnismäßig günstig da. Es ist dies teilweise darauf zurückzuführen, daß gerade Stettin als Wirtschaftszentrale für Pommern und die Grenzmark sowie auch Teile von Mecklenburg und Brandenburg anzusehen ist und daß infolgedessen rege Beziehungen von der Provinz zu Stettin unterhalten werden, die mit Rücksicht auf das stellenweise wenig dichte Bahnnetz und mit Rücksicht darauf, daß Reisen mit der Bahn nach Stettin mitunter sehr viel Zeit in Anspruch nehmen, auf die Benutzung des Kraftfahrzeugs verweisen. So verschließt man sich heute in Pommern stellenweise auch schon nicht mehr der Einsicht von der Wichtigkeit und oft Unentbehrlichkeit des Kraftwagens. Andererseits aber hemmen die vielfach verbreiteten irrigen Ansichten über die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten eines Kraftwagens noch immer eine weitere Intensivierung des Automobilverkehrs.

Eine Besserung dieser Verhältnisse würde sich zweiffellos erzielen lassen, wenn die Interessenten vor beabsichtigtem Kauf eine zuverlässige Rentabilitätsberechnung aufstellen und vor allen Dingen den Wagen wählen würden, der ihrem besonderen wirtschaftlichen oder persönlichen Interesse am besten zu dienen vermag. Der deutsche Automobilmarkt ist heute mit seinen zahlreichen qualitativ hervorragenden und auch sehr preiswerten Modellen in der Lage, jeder Geschmacksrichtung und jedem Verwendungszweck Rechnung tragen zu können. Im übrigen fallen der Anschaffungspreis und die Unterhaltungskosten als Faktoren, die früher eine weitere Ausbreitung des Automobilverkehrs noch bedeutend gehemmt haben, heute kaum mehr so sehr ins Gewicht. Auf das heute beim Kauf von Automobilen zur Anwendung gelangende Kreditsystem sei in diesem Zusammenhang besonders verwiesen. Außerdem sind auch die Unterhaltungskosten eines Kraftwagens verhältnismäßig oft geringer als die bisherigen Auslagen, die namentlich der Firmenwelt durch Transporte und Geschäftsreisen entstanden sind, ganz abgesehen davon, daß in vielen Fällen eine richtige Ausnützung des Automobils zu einem höheren Umsatz der Firmen führen kann. Garagenmöglichkeit findet sich heute überall gegen geringes Entgelt; die Steuer für den heute bevorzugten 6 PS Wagen stellt sich auf nur RM. 19.— im Monat; die Betriebsspesen für eine monatlich abzufahrende Kilometerzahl von 1200 bis 1300 km belaufen sich auf ungefähr RM. 45.—.

Wenn in früheren Jahren noch der Zustand der Landstraßen in Pommern zu erheblichen Beanstandungen Anlaß gegeben und vielleicht indirekt auch hemmend auf die Intensivierung des pommerschen Automobilverkehrs eingewirkt hat, so kann heute hiervon im allgemeinen nicht mehr die Rede sein. Die pommerschen Landstraßen befinden sich heute nach längeren Instandsetzungsarbeiten überwiegend in einem durchaus befriedigenden Zustand. Die moderne Straßenbautechnik hat Mittel und Wege gefunden, den bisherigen unhaltbaren Zustand der Straßen, der teilweise auch auf die Kriegsverhältnisse zurückzuführen war, zu beseitigen und die Straßen den berechtigten Anforderungen des ständig anwachsenden modernen Kraftwagenverkehrs anzupassen. Es sei deshalb der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß das Automobil, das einst lediglich als Luxusfahrzeug gewertet werden mußte, sich als Gebrauchsfahrzeug auch in Pommern in den kommenden Jahren noch mehr und mehr durchsetzt.

Die Versicherungsfrage bei den deutsch-russischen Handels-Vertrags-Verhandlungen.

Von Direktor E. Becker, Stettin.

Nachdem die Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen Rußland und Deutschland in Berlin aufgenommen sind, wird es interessieren, daß auch die Frage der Transportversicherung bei diesen Vertragsverhandlungen eine Rolle spielt, indem nämlich von deutscher Seite konstatiert worden ist daß die Russen bestrebt sind, die Transportversicherung der von Deutschland nach Rußland expedierten Waren möglichst an sich zu reißen, um sie bei der staatlichen Versicherungsgesellschaft Gosstrach zu decken. Dadurch sind die deutschen Transportversicherungsgesellschaften benachteiligt, denn vor Ausbruch des Krieges lagen die Verhältnisse so, daß fast alle Waren, die nach Rußland seewärts befördert wurden, bei deutschen Gesellschaften versichert wurden. Besonders am Platze Stettin, von wo eine große Ausfuhr nach russischen Häfen stattfand, werden die an diesem Platz arbeitenden Gesellschaften durch dieses Vorgehen der Russen schwer geschädigt. Wie nun verlautet, soll kaum eine Aussicht bestehen, die Russen zu bewegen, auf die deutsche Forderung, daß deutsche Lieferanten russischer Waren ihre Transportversicherungen bei deutschen Gesellschaften in allen Fällen versichern dürfen, einzugehen. Dazu ist zu bemerken, daß, nachdem die Russen augenscheinlich großen Wert darauf legen, wieder einen größeren Warenkredit von Deutschland zu erhalten, es doch bei einiger Geschicklichkeit der deutschen Unterhändler möglich sein müßte, die Forderung der deutschen Transportversicherungsgesellschaften durchzusetzen. Es gehört dazu allerdings eine gewisse Energie. Wenn die Russen einen größeren Warenkredit fordern, so kann Deutschland auch seine Forderungen stellen, und die Russen, die ja von keinem anderen Lande in Bezug auf den Warenkredit wie von Deutschland unterstützt worden sind, werden dieser Forderung unbedingt nachkommen müssen. Dazu sei noch bemerkt, daß die deutsche Seeassekuranz sich in einer recht ungünstigen Stellung befindet, da das Versicherungswesen in Rußland bekanntlich verstaatlicht ist und deutsche Gesellschaften in Rußland nicht arbeiten dürfen. Eine Aenderung des staatlichen Versicherungssystems in Rußland wird auch in den deutsch-russischen Vertragsverhandlungen nicht zu erzielen sein. Aber unter allen Umständen muß erreicht werden, daß die deutschen Fabrikanten die nach Rußland expedierten Waren da versichern dürfen, wo sie wollen. Die Russen haben bekanntlich in Hamburg eine Transportversicherungsgesellschaft unter dem Namen „Schwarzmeer- und Ostsee-Versicherungsgesellschaft" gegründet, welche Gründung anscheinend lediglich zu dem Zweck erfolgte, das Transportversicherungsgeschäft auf Waren nach Rußland, das durch die Gosstrach nicht zu erfassen ist, in Deutschland bei einer russischen Versicherungsgesellschaft zu decken. Logischerweise müßte nun eigentlich die deutsche Regierung verlangen, daß auch deutsche Transportversicherungsgesellschaften in Rußland arbeiten dürfen. Das wird jedoch nicht möglich sein. Es sollte aber zum mindesten durchgesetzt werden, daß die Russen ihren Lieferanten freie Hand bezüglich der Transportversicherung lassen.

Im übrigen wird auch bei den deutsch-russischen Handelsvertrags-Verhandlungen die Frage zu klären sein, wie sich die russische Regierung zu der Frage der Intervention der Havarievertreter deutscher Gesellschaften in Rußland stellt. Einzelne Transportversicherungen nach Rußland werden ja noch in Deutschland gedeckt, und es sind insofern Schwierigkeiten aufgetreten, als die russische Regierung es den Havarievertretern nicht gestattet, in Schadenfällen zu intervenieren. Es war schon in dem seitherigen Handelsvertrag festgelegt, daß die Havariekommissare deutscher Gesellschaften berechtigt wären, in Rußland Schäden, ohne von der russischen Regierung behindert zu werden, festzustellen. In letzter Zeit wurde aus Odessa gemeldet, daß wieder ein Havariekommissar bei der Ausübung seiner Tätigkeit behindert ist. Leider ist nicht festzustellen gewesen, ob es sich um einen Vertreter deutscher Gesellschaften handelte.

Wenn die Lage des Transportversicherungsgeschäftes so schlecht ist, so ist das zum großen Teil auch darauf zurückzuführen, daß im Gegensatz zu der Vorkriegsperiode jetzt alle neugegründeten Staaten die Tendenz zeigen, die Transportversicherung der von Deutschland exportierten Waren durch eigene Transportversicherungsgesellschaften decken zu lassen. In Rußland herrscht das Versicherungsmonopol, und die Russen wissen ihre Interessen bezüglich der Transportversicherung aufs beste im Interesse ihres Landes wahrzunehmen. Nur in Deutschland herrscht das alte Prinzip des „laisser faire, laisser aller", was, wie die Entwickelung der Verhältnisse sich gestaltet hat, zum großen Schaden der Transportassekuranz ausschlägt.

Die Verschlechterung der russischen Wirtschaftslage und die Bauern.

Von Carlo von Kügelgen, Berlin.

Obgleich seit einigen Wochen die deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen vor sich gehen und man von ihrer Bedeutung für die Beziehungen beider Länder zueinander überzeugt ist, ist doch die Presse verstummt. Das ist verständlich. Man will nicht durch Vorwürfe und Anklagen, die zu Beginn der Verhandlungen in der deutschen Presse, aber auch in der russischen laut wurden, störend eingreifen. Soviel scheint sicher zu sein, daß die Russen mit weitgehenden Kreditwünschen nach Deutschland kamen und von der Erweiterung deutscher Kredite eine Erweiterung des deutschen Geschäftes abhängig machen wollten, während man in Deutschland angesichts der allgemeinen Wirtschaftslage und der schlechten Erfahrungen mit dem 300-Millionen-Kredit in diesem Punkte ganz besonders zugeknöpft sein wird.

Es handelt sich aber nicht bloß um die Ausgestaltung der Ein- und Ausfuhr, sondern um alle Wirtschaftsbetätigungen deutscher Bürger in Rußland und der Russen in Deutschland. In diesem Zusammenhang blickt man jetzt mit besonderer Aufmerksamkeit nach Rußland hinüber, und es ist nicht gerade ermutigend, was man dort zu sehen bekommt. Die Wirtschaftsverhältnisse haben sich wieder einmal in der Sowjet-Union aufs äußerste angespannt. Nach Privatmeldungen herrscht im russischen Dorf Heulen und Zähneklappern. Die Vorwürfe der Opposition gegen die Regierung, daß diese sich in antikommunistischer Weise auf die reichen Bauern und nichtkommunistischen Elemente stütze, haben verderbliche Frucht getragen. Der Kampf gegen das Bauerntum ist in vollem Gange. Eine bedeutende Verschärfung ist dadurch im Verhältnis zum Bauern eingetreten, daß man den privaten Getreidehändler so gut wie vernichtet hat. Diesem gelang es bisher noch immer, Getreide von den Bauern zu erhalten, wenn die staatlichen Ankaufsorgane infolge ihrer verfehlten Preispolitik, wegen ihres Bürokratismus und ihrer Unbeholfenheit versagten. In diesem Jahre, wo die Schwierigkeiten für die Beschaffungsorgane besonders groß sind, tritt das Fehlen des Privathändlers auch besonders schmerzlich hervor. Die Lage ist wieder einmal hoffnungslos verfahren.

Obgleich es allbekannt ist, daß die russische Bauernschaft im weiten Reich in keinem inneren

Zusammenhang steht und über keine Organisation verfügt, wird ihre elementare Reaktion auf die Sowjetpolitik von der Sowjetregierung augenscheinlich als Komplott aufgefaßt oder dargestellt. Der Kommunismus fällt immer wieder in den Fehler zurück, unabänderliche Wirtschaftsgesetze durch Dekrete und Gewaltakte umbiegen zu wollen. Wohl wurden in der Sowjetpresse die Gründe für das mangelnde Getreideangebot der Bauern unzähligemal dargelegt: Ueberfluß an barem Gelde bei mangelndem Industriewarenangebot; wohl wurden wirtschaftliche Maßnahmen zur Abhilfe dieser Mißstände ergriffen. So wurde die Anleihe „zur Festigung der bäuerlichen Wirtschaft" im Betrage von 100 Mill. Rubel vergeben, doch bis zum 2. Februar d. J. sind von ihr nur 9,8 Mill. placiert worden. Ein Mißerfolg, der das mangelnde Vertrauen der Bauernschaft anzeigt! Auch die angestrebte Verstärkung des Industriewarenangebots auf dem Lande ist, wie die Sowjetpresse klagt, bisher großenteils auf dem Papier geblieben. So wurde vom Handelskommissariat kürzlich festgestellt, daß die in die Getreidegebiete versandten Industriewaren in den Provinzstädten stecken blieben, ohne in die Dörfer zu gelangen. Die andauernden Mißerfolge haben nun augenscheinlich die Erkenntnis getrübt und lassen die Sowjetregierung in die wirtschaftszerstörenden Gewaltmethoden des ursprünglichen „Kriegskommunismus" zurückfallen. Nicht nur in den politischen Blättern, sondern selbst im Wirtschaftsblatt, der „Ekonom. Shisn", kann man jetzt von der politischen Bedeutung der Getreidebereitstellung lesen, die keineswegs bloß eine handelstechnische Angelegenheit sei. Das Versagen der Getreidelieferungen wird als eine „Attacke der Großbauern gegen die Stadtbevölkerung" hingestellt, und man sucht den Beweis zu erbringen, daß die Großbauern mit den — ach so geringen — Resten des Privathandels eine Art Verschwörung angezettelt hätten. Ein privates Auto mit Getreide erscheint hierbei als ein „schwer belastendes" Moment. „Getreidevorräte", die man bei den Großbauern „entdeckt", werden ihnen als Verbrechen zur Last gelegt und mit schweren Freiheitsstrafen geahndet. Das Recht der Bauern, ihr Getreide frei zu verkaufen, ist plötzlich wieder völlig in Frage gestellt. Auf Grund des § 107 des Strafgesetzbuches kann jeder Bauer, der über Getreidevorräte verfügt, als Spekulant belangt werden. Damit ist der Gewalt Tor und Tür geöffnet, und es können, wenn man auf diesem Wege fortschreitet, dieselben Verhältnisse einreißen, die vor Einführung des „Nep" bestanden, als die Bauern verpflichtet waren, alle Vorräte mit Ausnahme ihres eigenen Verbrauchs abzuliefern. Damals zerbrach bekanntlich der Kriegskommunismus am passiven Widerstande der Bauern. Will man diese Experimente wiederholen? Es sieht ganz so aus, wenn man davon hört, daß Städte umzingelt werden, um die mit ihrem Getreide anfahrenden Bauern abzufassen und ihnen dieses fortzunehmen, wenn man von dem Kampf der Behörden gegen private Mühlenpächter liest oder in der Sowjetpresse die stolzen Zahlen der zugrunde gerichteten Privathändler angeführt sieht, die in Moskau mit 25%, in Leningrad mit 21%, in Tula mit 37% usw. der vorhandene Ueberreste angegeben wurden.

Die zurückgehenden Getreidebereitstellungen haben die Sowjetregierung freilich in eine äußerst schwierige Lage gebracht. Sie gestaltet sich mehr oder weniger katastrophal. Neuerdings hat man angefangen, von zehn zu zehn Tagen Situationsberichte über die Getreideankäufe zu veröffentlichen. Sie wiesen bisher mit einer kleinen Ausnahme eine dauernd rückläufige Tendenz auf. Die schlimme Lage tritt am klarsten in dem Rückgang der Ausfuhr zutage. Schon im ersten Quartal 1927/28 (Oktober—Dezember 1927) war die Ausfuhr auf 164,5 Mill. Tscherwonezrubel im Vergleich zu 208,3 Mill. in der gleichen Zeit des Vorjahres gesunken. Da die Einfuhr in derselben Zeit von 131,9 Mill. auf 160,6 Mill, gestiegen ist, haben wir eine Verschlechterung der Außenhandelsbilanz von 76,4 Mill. (Oktober—Dezember 1926) auf 3,9 Mill. (Oktober—Dezember 1927). Neuerdings ist die Handelsbilanz wieder passiv geworden. Der starke Rückgang der Ausfuhr ist allein durch das Sinken des Getreideexportes zu erklären. Der Ausfall an Getreide konnte nicht durch verstärkte Ausfuhr anderer Waren wettgemacht werden. Wohl gelang es, die Ausfuhr anderer agrarischer Produkte, wie Eier, Geflügel, auch Rauchwaren, zu fördern. Dagegen ist die Flachsausfuhr beim steigenden Bedarf des Innenmarktes zurückgegangen. Auch haben sich große Mißstände bei der russischen Flachsbereitstellung gezeigt. Die Naphtaausfuhr hat bei quantitativer Zunahme einen geringeren Ertrag erbracht. Das Endergebnis läßt die unersetzliche Bedeutung des Getreides für die russische Ausfuhr klar hervortreten. Obgleich die Einfuhr fast ganz auf die notwendigsten Produktionszwecke beschränkt worden ist — diese umfaßten im ersten Quartal 91,2% der Gesamteinfuhr gegen 85% in derselben Zeit des Vorjahres — und obgleich man die Einfuhr von industriellen Rohstoffen eingeschränkt hat, also eine weitgehende Drosselung der Einfuhr vorliegt, gestaltet sich die Handelsbilanz so ungünstig!

Die abstoßende Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse Sowjetrußlands, die hinter dem verschlechterten Außenhandel steht, wird auch auf anderen Gebieten bestätigt. Die Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse in Sowjetrußland verbessern sich nicht, sondern gehen vielfach wiederum einem Tiefstand entgegen, den man für überwunden hielt. Aeußerlich wird das durch die geschlossenen Läden in den Städten, durch die Rationierung der Lebensmittel, durch die langen Schlangen der wartenden Menschen vor den staatlichen Handlungen bestätigt.

An dieser traurigen Wirklichkeit müssen manche Hoffnungen in Deutschland zuschanden werden. So hofft man in manchen Kreisen, deutsche wissenschaftliche und technische Kräfte könnten ein reiches Arbeitsfeld in Rußland finden. Klagen über den Mangel an technischen Kräften in der Sowjetpresse und die Anstellung einzelner deutscher Ingenieure und Techniker, scheinen diese Hoffnungen zu bestätigen. Nun kommt die amtliche Meldung aus Moskau, wonach es dort nicht weniger als 1314 registrierte arbeitslose Ingenieure und Techniker gibt. Nur Fachleute für die Textilindustrie und den Bergbau werden gesucht. Im übrigen weigern sich selbst die doch wahrlich

an elende Verhältnisse gewöhnten russischen arbeitslosen Ingenieure und Techniker in die Provinz zu gehen, weil die entsetzlichen Wohnungsverhältnisse und das kulturlose, vielfach auch kulturfeindliche Milieu ihnen das Leben dort unmöglich machen. Man fragt sich, wie unter diesen Umständen deutsche Ingenieure und Techniker, ja auch nur Werkmeister in Rußland bleibende Anstellung finden können.

Die vernunftwidrige Politisierung der Wirtschaftsverhältnisse, die in der Behandlung der Bauern hervortritt, erschwert eine wirtschaftliche Betätigung auf allen Gebieten in Sowjetrußland. Bekanntlich ist einer der Punkte, die während der deutsch-russischen Verhandlungen beraten werden, die Betätigungsmöglichkeit deutscher Firmen in Rußland, wobei auch die Fragen der weiten Auslegung der Wirtschaftsspionage und der Spekulation zu berühren wären. In dieser Beziehung erregt die Verurteilung des Leiters der Zollagentur des „Dobroflot", Chalperin, die Aufmerksamkeit. Ihm wird zur Last gelegt, daß er von ausländischen Konzessionären und Privatfirmen Zahlungen für Zoll und Fracht in Kundenwechseln angenommen und ihnen darüber hinaus die Möglichkeit zu Wechseldiskont gegeben hat. Ausländische Konzessionäre sind ja grundsätzlich vom Kredit der Sowjetbanken ausgeschlossen! Chalperin ist nun wegen Ueberschreitung des Amtsbefugnisses vom Gericht mit drei Jahren Gefängnis bestraft worden. Damit nicht genug, hat der Oberste Gerichtshof dieses harte Urteil aufgehoben und, entsprechend dem jetzigen Kurse, Chalperins Vergehen als „wirtschaftliche Gegenrevolution" bezeichnet. Man kann sich vorstellen, welche Gefühle dieses Urteil in den glücklichen ausländischen Konzessionären Sowjetrußlands hervorruft. Denn wenn die Annahme ihrer Kundenwechsel vom Obersten Gerichtshof als Gegenrevolution gebrandmarkt wird, sind sie die eigentliche Verkörperung dieser Gegenrevolution. Es gehört die ganze stupide Verranntheit des Klassenkampf-Standpunktes dazu, ausländische Konzessionäre ins Land zu locken, um sie dann als Gegenrevolutionäre zu schikanieren und an den Pranger zu stellen. Augenscheinlich ist keine Besserung der Verhältnisse zu erwarten, wenn nicht die Erkenntnis wirtschaftlicher Zusammenhänge wieder über parteipolitische Illusionen und wirtschaftszerrüttende Kriegsmaßnahmen im Inneren den Sieg davonträgt.

Für Handel und Industrie, Schiffahrt und Verkehr wirkt am besten ein Inserat im

„Ostsee-Handel"

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

Versicherung
von
Kraftfahrzeugen
(Haftpflicht-Unfall-Fahrzeug)

Prämien-Einnahme
im Jahre 1927 16,5 Millionen Mark

Filialdirektion Stettin, Marienplatz 3

Westeuropa und der Ostflachsmarkt.

Von Percy Meyer-Riga.

Der osteuropäische Flachsmarkt steht in dieser Saison, die ihren Höhepunkt bereits überschritten hat, durchaus im Zeichen des Gegensatzes, nämlich eines stillen, zähen Ringes zwischen den Hegemoniegelüsten der beiden Monopolländer und der Abwehr von Seiten der Spinner Belgiens, Nordfrankreichs, Englands, ja auch Deutschlands und der dorthin gravitierenden böhmischen Textilindustrie. Wenn es auch noch immer nicht zu der vielerörterten russisch-lettländischen Flachskonvention, jedenfalls nicht zum formellen, genau stipulierten Vertrag gekommen ist, so haben Moskau und Riga doch eine, wiewohl von zeitweiligen schweren Rückschlägen unterbrochene, Preispolitik eingeleitet, die ganz offensichtlich à la hausse spekuliert. Nur der Gegendruck von Seiten der diesmal ziemlich geschlossen vorgehenden europäischen Spinner hat es bisher verhindern können, daß die Flachspreise „lediglich" um 40—60% über der letzten vorkriegszeitlichen Norm stehen, nicht aber noch bedeutend darüber hinausgehen. Das Eigenartige bei dieser scheinbar doch für die osteuropäischen Flachsbaustaaten so günstigen Marktlage ist, daß Osteuropa aus der Flachswirtschaftskrise nicht herauskommt. Das Monopolsystem mag hier vieles erklären, aber auch andere Umstände, wie etwa Landflucht, ganz allgemeine Agrarnot, hohe Steuern, verfehlte wirtschaftliche Maßnahmen, wirtschaftliche Isolierung der einzelnen Staaten und andere Momente sprechen dabei nicht wenig mit.

Verhältnismäßig am günstigsten liegen die Dinge in Estland, das kein Flachsmonopol kennt. Wohl stand die letzte Ernte mengen-, zum Teil auch artmäßig hinter den vorjährigen Ergebnissen zurück, aber es ist inzwischen doch schon gelungen, den größten Teil des verfügbaren Exportkontingents zu nicht ungünstigen Preisen hauptsächlich in Belgien, Frankreich, England unterzubringen. Estland, das durchschnittlich 10000 Tonnen Flachs jährlich ausführt, in dieser Saison aber wohl nicht viel mehr als 8000 Tonnen zu exportieren haben wird, hat drei Viertel hiervon schon verkauft, meist auch verschifft, so daß größere Fasermengen bis zum Herbst nicht zu erwarten sind. Die estländische Flachsanbaufläche hatte im Frühjahr 1927 um etwa 6% zugenommen und wird nach allgemeiner Voraussicht in der nun bald bevorstehenden Frühjahrskampagne keine Verringerung, vielleicht gar noch eine gewisse Erweiterung erfahren. Etwas anders liegen die Dinge in Litauen. Wohl hat die litauische Flachsanbaufläche schon vor einigen Jahren die lettländische übertroffen, es ist jedoch zu berücksichtigen, daß in Litauen ungefähr die Hälfte der Fasererne heimindustriell verarbeitet, die andere Hälfte aber, die zum Export kommt, am europäischen Markt um 20—30% geringer bewertet wird als der beste osteuropäische Flachs, nämlich die führenden Marken Rußlands, Lettlands und Estlands. Daher geht ein Teil des litauischen Ausfuhrflachses immer noch über Lettland, wo die Ware häufig genug umsortiert wird und nicht selten auch als lettländische Provenienz in den Handel kommt. Nach heutiger Schätzung ist nicht mehr als ein Drittel des litauischen Exportflachses unverkauft. Die staatliche Wirtschaftsleitung zu Kowno beeinflußt durch die von ihr geförderten landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbände die Produzenten dahin, daß sie sich mit den Ablieferungen nicht übereilen sollen; der Schluß der Saison werde eine Hochkonjunktur zeitigen, von der der Bauer Vorteile haben würde. Es mag sich jetzt noch um 5000 bis 6000 Tonnen litauischen Flachses handeln, auf den Europa bis zum nächsten Herbst zu rechnen hätte.

Das lettländische Exportkontingent wird in dieser Saison auf 16000—18000 Tonnen geschätzt, wovon 13000 Tonnen bereits verkauft sind, zu Preisen zwar, die um 15—25 Pfund je 1 Tonne unter den gegenwärtigen nominellen Rigaer Notierungen sind, insofern nominell, als sich schon seit einigen Wochen keine Käufer finden, die sie anlegen wollen. Forderung und Gebot trennt ein Unterschied von durchschnittlich 10 Pfund — 115 gegen 105 Pf. —. Somit tritt auch gegenwärtig der Gegensatz zwischen Verkäufern und Käufern deutlich zutage. Lettland hat bei sich soeben eine Art Prämiensystem eingeführt: den Produzenten sollen gewisse Mehrerlöse nachträglich, und zwar mit rückwirkender Kraft vom Frühjahr 1927 an, nach Abschluß der Saison in bar ausgezahlt werden. Um viel Geld kann es sich nicht handeln, aber man rechnet auf den Effekt, der die seit Jahren im Osten latent schlummernde Flachsanbaumüdigkeit paralysieren soll. Entscheidend ist auch in Lettland die Frage: wird es gelingen, die Produzenten zu einer Vergrößerung der Anbaufläche zu veranlassen? Im letzten Frühjahr handelte es sich um den geringen Rückgang von ein paar Prozent, gegenüber dem Jahre 1926, das allerdings die sehr bedeutende Flächenverminderung von etwa 25% zeitigte. Der Versuch mit der Mechanisierung der Flachsaufbereitung ist hier im ganzen Osten, nämlich auch in Estland und Rußland, völlig gescheitert. Das Experiment hat viel Geld gekostet, aber nichts eingebracht, auch die Flachsanbaumüdigkeit eher gefördert als sie vermindert.

Um nun Rußland zu erwähnen, muß zunächst hervorgehoben werden, daß die Landwirtschaft in der Sowjetunion jetzt überhaupt im Zeichen einer schweren Depression steht, die neuerdings in Moskau nicht mehr geleugnet wird. Ein großer Teil der Schuld am Niedergange dieses für Rußland von jeher wichtigsten Wirtschaftszweiges trifft ohne Zweifel die verfehlten Maßnahmen und verzweifelten Experimente der Planwirtschaft, die, von weltfremden Theoretikern ausgetiftelt, in der Praxis zur Groteske wurden, wobei das riesengroße Beamtenheer, indolent und unvorbereitet wie es ist, auch noch das verdirbt, was in den Entwürfen vielleicht ganz schön klingt. Wenn auch der vorkriegszeitliche Umfang der Aussaatfläche, auf die heutigen Staatsgrenzen bezogen, schon vor einigen Jahren wieder erreicht werden konnte, so steht die Flachsfaserernte im Rätebunde

immer noch stark zurück: gegen rund 25 Pud pro Dessjatine — 1 Dess. = 1,1 ha, 1 Pud = 16,38 kg — damals, handelt es sich jetzt um nicht mehr als 13—14 Pud. Nicht genug damit, auch die Marktverhältnisse haben sich im letzten halben Menschenalter von Grund auf verändert: während in den letzten Vorkriegsjahren von den 18—18,5 Millionen Pud Flachsfasern, die — in den heutigen Staatsgrenzen — am Markt erschienen, 4—4,5 Mill. Pud, d. h. 22—24% der Gesamtmenge industriell verarbeitet wurden, beansprucht die nunmehr verstaatlichte, aber auch staatlicherseits entwickelte Leinenindustrie 80—83% der an sich natürlich gegen früher stark zurückgegangenen Fasermenge, die im heutigen Rußland überhaupt noch staatswirtschaftlich zu erfassen ist. Kein Wunder also, daß der Flachsexport stark abgenommen hat, nämlich von etwa 60 000 Tonnen im Wirtschaftsjahre 1925/26 auf nicht volle 40 000 Tonnen in 1926/27, während das gegenwärtige Wirtschaftsjahr 1927/28 vielleicht nicht mehr als 15 000—20 000 Tonnen Flachsexport zeitigen wird. So bedenklich steht es um die Flachswirtschaft und die Flachsausfuhr des heutigen Rußlands.

Für die europäische Leinenindustrie ist es von unschätzbarer Wichtigkeit und Bedeutung, Genaueres über die russischen Markt- und Absatzverhältnisse zu erfahren. Nicht immer ist die Ostberichterstattung, der vielfach kein Originalmaterial in der Sprache der einzelnen Länder zur Verfügung steht, auf der Höhe. Nur so ist es zu verstehen, daß man, was den Flachsmarkt im Osten betrifft, noch zu Beginn der heurigen Saison, also etwa vor der letzten Jahreswende, zum Teil auch darüber hinaus, eine — gewiß ganz ungewollte — Irreführung der europäischen Interessentenkreise wahrnehmen konnte. Für viele theoretische, aber auch manche praktische Wirtschaftler ist es wohl heute noch unbegreiflich, wie Rußland, das vor dem Kriege ungefähr die Hälfte des Weltflachsverbrauches deckte, jetzt nur einen geringen Bruchteil hiervon aufzubringen imstande sei. Ob dahinter nicht Börsenmanöver und à la hausse-Spekulationen stecken? Nein, es stimmt schon alles mit der rätestaatlichen Exportimpotenz! In der russischen Landwirtschaft wird jetzt das Kontraktsystem eingeführt. Sarten, Turkmenen, Türk-Tataren und anderen Indigenen Zentralasiens und Transkaukasiens ist schon ein landwirtschaftliches Fronsystem aufgedrückt worden, sofern es sich um den Baumwollanbau handelt. Saatgut, Maschinen, Stoffe und Wäsche, ganz besonders aber Weizen und andere lebenswichtige Produkte, die der Zentralasiat und Kaukasier nicht oder zu wenig produziert, erhält er als Vorschuß auf die künftige Baumwollernte, die er voll und ganz dem Staate abzuliefern hat. Dieses Kontraktsystem soll nun auf die Flachsanbaugebiete ausgedehnt werden. Fraglich bleibt, wie sich die soweit im Süden bewährte Methode, die eine verschleierte Staatsfron ist, in den Mittel-, West- und Norddistrikten, die hauptsächlich Flachs kultivieren, auswirken wird. Es ist eine verzweifelte Maßnahme, die ultima ratio des Kreml vor dem Zusammenbruch der gesamten russischen Flachswirtschaft.

Commercial Investment Trust

Aktien-Gesellschaft (Citag)

Kulanteste Finanzierung von Teilzahlungsgeschäften

BERLIN W 56, Jägerstraße 27
Telefon Merkur 6562 – 6566
Tel.-Adr.: Citag

Generalvertretung für Pommern
Ulrich Timm, Stettin,
Kurfürstenstr. 10. Fernspr. 23505.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Außenhandel im Januar mit über 38 Mill. Kr. passiv. Nach den jetzt veröffentlichten amtlichen Feststellungen ist das Ergebnis des schwedischen Außenhandels im ersten Monat dieses Jahres erheblich schlechter als im entsprechenden Monat 1927. Einer Einfuhr von 122 090 000 Kr. stehen diesmal nur 83 334 000 Kr. Ausfuhr gegenüber, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 38 756 000 Kr. ergibt. Die entsprechenden Ziffern vom Januar vor. Js. lauteten: 105 523 000 und 89 737 000 sowie 15 786 000 Kr. — Auf der Einfuhrseite ist besonders die starke Zunahme der Getreideeinfuhr bemerkenswert, die diesmal einen Wert von 9 723 000 Kr. erreicht hat, während sie im vorigen Januar nur 4 772 000 Kr. betragen hatte. — Auf der Ausfuhrseite zeigen begreiflicherweise die Holz-, Papiermasse- und Papiergruppen wesentlich geringere Ziffern. Für unbearbeitetes und behauenes Holz ist der Exportwert gesunken von 941 000 Kr. im vor. Januar auf 621 000 Kr. im Berichtsmonat. Bei Schnittholz ist ein Rückgang eingetreten von 7 301 000 auf 5 055 000 Kr. und bei Papiermasse von 20 870 000 auf 15 423 000 Kr.

Das Ausfuhrverbot von Schrott von schmiedbarem Eisen (verzinkt, verzinnt ausgen.) wurde bis zum 31. Mai 1928 verlängert. —

Jahresabschluß der Stockholmer Reederei Svea. Wie wir dem in „Stockholms Dagblad" veröffentlichten Jahresbericht von Redereaktiebolaget Svea entnehmen, hat dieses Unternehmen im vergangenen Jahre einen Reingewinn von 2,67 Mill. Kr. erzielt gegen 2,33 im Vorjahre. Hiervon sollen nach dem Vorschlage der Verwaltung 1,29 Mill. Kr. zu Abschreibungen verwendet werden (1,22 im vor. Jahre), während an die Aktionäre eine Dividende von 4,5 Prozent = 1,32 Mill. Kr. verteilt werden soll gegen 4 Prozent oder 1,17 Mill. Kr. im vergangenen Jahre. Ueber die Finnbodawerft, deren Hauptteilhaber die Sveareederei ist, sagt der Bericht, daß dieses Unternehmen unbefriedigend gearbeitet habe und eine Rekonstruktion in Vorbereitung sei. Die Flotte der Gesellschaft umfaßte zu Beginn dieses Jahres 95 Fahrzeuge, die mit 92,84 Kr. zu Buch standen.

Lebhafte Schiffbautätigkeit. Auf den schwedischen Werften sind im Laufe des Jahres 1927 insgesamt 36 Handelsschiffe von zusammen 74 000 Bruttotonnen bezw. 103 000 Tonnen Ladefähigkeit gebaut worden. Die meisten Schiffe wurden von den Götawerken, Gotenburg, Kockums mekaniska verkstad, Malmö und Eriksbergs mek. verkstad in Gotenburg geliefert und zwar 39 200, 18 400 bezw. 9250 Bruttotonnen. Von der gesamten neugebauten Tonnage hat Norwegen mehr als die Hälfte, nämlich 45 935 Tonnen erhalten. Anfang dieses Jahres waren bei den schwedischen Werften etwa 180 000 Bruttotonnen im Bau befindlich bezw in Auftrag gegeben.

Neue Reederei in Halmstad. Wie „Handelstidningen" meldet, ist in Halmstad eine neue Reederei mit einem Aktienkapital von wenigstens 90 000 und höchstens 270 000 Kr. gegründet worden. In die Verwaltung wurden u. a. gewählt: Reeder Magnus Oefverberg, Konsul Th. Schéle und Kapitän C. O. Johansson.

Die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft nehmen ab. Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Handelstidningen" machen sich die Wirkungen des schwedischen Grubenkonfliktes jetzt auf die Erzverschiffungen fühlbar, und zwar sind im vergangenen Februar insgesamt nur 338 000 Tonnen Erz verschifft worden gegen 486 000 im Vormonat und 627 000 im Februar vorigen Jahres. Die Verschiffungen seit Beginn dieses Jahres belaufen sich nunmehr auf insgesamt 824 000 Tonnen gegen 1 292 000 während der ersten zwei Monate 1927.

Holzverkäufe. Wie „G. H. & S. T." meldet, erreichten die Holzverkäufe seitens Schwedens seit Anfang dieses Jahres bis Ende Februar 385 000 Standards, während Finnland während dieses Zeitraums 500 000 Standards unterbringen konnte.

Zusammenschluß in der Separatorenindustrie. Wie aus Stockholm gemeldet wird, sind sämtliche Aktien der Aktiengesellschaft Baltic durch die beiden Aktiengesellschaften Separator und Pump-Separator angekauft worden und zwar zu einem vorläufig noch unbekannt gebliebenen Preise. Im Zusammenhang hiermit wird die Radioabteilung der Aktiengesellschaft Baltic von einer zu diesen Zwecken besonders gebildeten Gesellschaft übernommen werden. Im übrigen wird die Baltic-Gesellschaft ihre Tätigkeit unverändert fortsetzen. —

Norwegen.

Norges Bank verteilt 8 Prozent Dividende. Wie aus Oslo gemeldet wird, hat Norges Bank, nach dem jetzt vorliegenden Geschäftsbericht, im Jahre 1927 einen Reingewinn von 14,7 Mill. Kr. erzielt gegen je 13 Mill. Kr. in den beiden Vorjahren. An die Aktionäre wird eine Dividende von 8 Prozent verteilt werden.

Neue Bankgründungspläne in Oslo. Wie aus Oslo gemeldet wird, haben sich Bankkreise an den über bedeutende Mittel verfügenden norwegischen Reederverband mit der Bitte um Neuzeichnung von Kapital zur Gründung einer neuen Kreditbank in Norwegen gewandt. Die Hauptverwaltung des norwegischen Reederverbandes hat einen entsprechenden Entschluß einstimmig gefaßt, vorausgesetzt, daß es bei der Gründung einer Bank bliebe, da man die Errichtung von zwei weiteren neuen Banken, anstelle der unter Geschäftsaufsicht stehenden beiden Institute Andresens Bank und Centralbanken für überflüssig hält.

Reiche Heringsfänge. Wie „Handelstidningen" aus Bergen erfährt, sind die Fänge an Frühjahrsheringen in Westnorwegen trotz des schlechten Wetters überaus reichlich ausgefallen und die Ausbeute ist wesentlich größer als im Vorjahre. Die seit Neujahr gefangenen 1,3 Mill. Hektoliter stellen für die Fischer einen Wert von etwa 6 Mill. Kr. dar.

Herabsetzung der norwegischen Heuern für Schiffsmaschinisten um 17,5 Prozent. Zufolge „Norges Handels & Sofartstidende" werden die Löhne der Schiffsmaschinisten und der untergeordneten Besatzung ab 9. März eine Herabsetzung um 17,5 Prozent erfahren. Den Maschinisten ist vorläufig gekündigt worden.

Drohender Seemannsstreik. Wie aus Oslo gemeldet wird, sind die Verhandlungen zwischen den norwegischen Reedern und dem Norwegischen Maschinistenverband sowie der Norwegischen Matrosen- und Heizerorganisation abgebrochen worden, da nach Ansicht des Schiedsmannes keine Voraussetzungen mehr gegeben waren, weitere Vergleichsvorschläge zu erörtern. Die Matrosen und Heizer werden wahrscheinlich bereits in den nächsten Tagen die Arbeit niederlegen, während für einen Streik der Maschinisten vorläufig noch keine unmittelbare Gefahr besteht.

Umfangreiche Lohntarifkündigungen. Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an „Stockholms Dagblad" sind verschiedene Lohnabkommen seitens des norwegischen Arbeitgeberverbandes gekündigt worden, um Lohnherabsetzungen zu erzwingen. Es handelt sich um die am 1. April bezw. 1. Mai ablaufenden Abkommen im Bäckerei- und Baugewerbe sowie bei den Druckereien und Zeitungen mit Ausnahme der Hauptstadtpresse. Von den Tarifkündigungen werden zusammen etwa 10 000 Arbeiter betroffen.

Dänemark.

Rückgang des Außenhanddels im Januar. Nach den diesmal früher als sonst veröffentlichten amtlichen Angaben über das Ergebnis des dänischen Außenhandels im ersten Monat dieses Jahres erreichte die Einfuhr einen Wert von 148 Mill. Kr., während die Ausfuhr nur 122 Mill. Kr. betrug, wovon rund 8 Mill. Kr. auf die Wiederausfuhr ausländischer Waren entfielen, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 26 Mill. Kr. ergibt. Die entsprechenden Ziffern vom Dezember und vom Januar 1927 lauteten: 162,137 (9) und 25 bezw. 128,116 und 12 Mill. Kr.

Einfuhrbeschränkung für wollene Kleidungsstücke in Dänemark. Nach einem Gesetzentwurf vom 5. Oktober 1927 soll die Einfuhrzulassung für wollene Männerkleidung zum Konsum in Dänemark eingeschränkt werden. Der Import zum Konsum wird demnach nicht gestattet, wenn der Oberstoff weniger als 40 v. H. Wolle oder Wollmaterial enthält. In der Folge müßten auch die Zollformalitäten geändert werden. Der Importeur soll auf einer Duplikatfaktura erklären, daß die Ware den Einfuhrbestimmungen entspricht. Die eingeführten Kleidungsstücke müssen markiert werden. Das Gesetz soll sofort nach seiner Verkündigung in Kraft treten und bis zum 1. Mai 1929 in Geltung bleiben.

Vergrößerung der Handelsflotte. Die dänische Handelsflotte, die im Januar einen Abgang an Tonnage zu verzeichnen hatte, hat in der ersten Februarhälfte, wie „Börsen" schreibt wieder einigen Zugang an Schiffen erfahren. An

erster Stelle steht das in Nyborg beheimatete und für die aus den Gesellschaften Dampskibsselskabet Svendborg und Dampskibsselskabet af 1912 bestehende Partenreederei erbaute Motortankschiff „Emma Maersk" von 8278 Brutto- bezw. 5064 Nettoregistertonnen. Dann wäre zu erwähnen der jetzt zu einem Dreimastschoner umgebaute ehemalige Dampfer „Fox III" von nunmehr 658 Brutto- bezw. 597 Nettotonnen. Schließlich sind noch hinzugekommen der Schoner mit Hilfsmotor „Duen" von 55 Nettotonnen sowie mehrere Kutter mit Hilfsmotor.

Ueber 100 000 Tonnen aufgelegt. Nach den vom Dänischen Dampfschiffreederei unter dem 27. Februar veröffentlichten Angaben sind gegenwärtig 51 dänische Dampfschiffe von zusammen 95 631 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt. Mit den fünf aufgelegten Marstaldampfern sind es nunmehr 56 Schiffe von zusammen über 100 000 Tonnen Ladefähigkeit. Im Laufe der vorigen Woche hat sich die aufgelegte Tonnage um zwei Schiffe von zusammen etwa 7000 Tonnen erhöht.

Det forenede Dampskibsselskab, Kopenhagen verteilt wieder Dividende. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Verwaltung von Det forenede Dampskibsselskab, welche auf ihr Aktienkapital von 30 Mill. Kr. die letzten drei Jahre keine Dividende verteilen konnte, für das verflossene Geschäftsjahr die Ausschüttung einer Dividende von 6 Prozent in Vorschlag gebracht. Um das Geschäftsergebnis von 1927 mit den Vorjahren zu vergleichen, seien folgende Zahlen nebeneinander gestellt:

in 1000 Kr.	Betriebsüberschuß	Reingewinn
1924	10 045	3 496
1925	7 382	1 297
1926	9 367	3 423
1927	11 818	6 100

Die Reederei Norden verteilt 10 Prozent Dividende. Die Verwaltung der Kopenhagener Reederei Norden hat zufolge „Stockholms Dagblad" beschlossen, für das vergangene Geschäftsjahr eine Dividende von 10 Prozent vorzuschlagen (wie im Vorjahre).

Die Reederei Progreß saniert sich durch Abschreibung des halben Aktienkapitals. Wie „Börsen" erfährt, beabsichtigt die Verwaltung der Kopenhagener Reederei Progreß, um die auf den Wert der Flotte durch die Zeitverhältnisse notwendig gewordenen Abschreibungen in Höhe von 3,625 Mill. Kr. vornehmen zu können, die Abschreibung des halben Aktienkapitals — also von 7 250 000 auf 3 625 000 Kr. in Vorschlag zu bringen. Die Schiffe würden dann mit 150 Kr. die Tonne zu Buch stehen. Die Flotte bestand 1926 aus 20 Dampfern, die mit 9,8 Mill. Kr. zu Buch standen. 1927 ist von der Reederei Skagerak die S/S „Kejserinde Dagmar" erworben worden.

Die Außenhandelsgesellschaft Det Oestasiatiske Kompagni verteilt 10 Prozent Dividende. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, schließt Det Oestasiatiske Kompagni ihr verflossenes Geschäftsjahr mit einem Betriebsüberschuß von 16 585 962 Kr. ab, der sich durch Gewinnvortrag vom Vorjahre im Betrage von 4 324 473 Kr .auf 20 910 435 Kr. erhöht. Der Betriebsüberschuß ist diesmal um etwa zwei Mill. Kr. höher als im Vorjahre. Der bevorstehenden G.-V. wird die Verteilung einer Dividende von 10 Prrozent vorgeschlagen (wie im Vorjahre).

Lettland.

Außenhandel. Nach vorläufigen Angaben betrug im Dezember v. J. der Wert der Einfuhr 25,5 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 19,6 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 5,9 Mill.

Für das Jahr 1927 betrug der Wert der Einfuhr 245,8 Mill., der Wert der Ausfuhr 220,2 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 25,6 Mill. Lat. — Seit dem Jahre 1925, das einen Einfuhrüberschuß von 101,0 Mill. Lat aufwieß, hat die Passivität der Handelsbilanz abgenommen; sie betrug 1926: 71,8 Mill. und schließlich 1927 nur 25,6 Mill. Lat. Die Einfuhr hat in den letzten drei Jahren ständig abgenommen (280,6 Mill., 260,3 Mill., 245,8 Mill. Lat) und die Ausfuhr zugenommen (179,6 Mill., 188,5 Mill., 220,2 Mill. Lat).

Ein Verzeichnis der zur Einfuhr genehmigten Patent-Arzneimittel wird im Reg.-Anz. vom 11. Februar d. Js. veröffentlicht.

Besteuerung von Ausländern. Viel Staub aufgewirbelt wurde durch eine Anordnung der Staatskontrolle, daß Ausländer, die nicht in Lettland leben, aber aus in Lettland gemachten Geschäften Einkommen beziehen, diesen Teil ihres Einkommens in Lettland zu ersteuern haben. Das Finanzministerium hat nun die Steuerbehörden angewiesen, die Erhebung derartiger Steuern einstweilen einzustellen. — Zur Vermeidung von Doppelbesteuerung müßte auch zwischen Deutschand und Lettland ein entsprechendes Abkommen getroffen werden, ähnlich dem, das eben, wie in der Nr. 5 des „O.-H." gemeldet wurde, zwischen Deutschland und Dänemark abgeschlossen worden ist.

Beteiligung von Ausländern an der Gründung lettländischer Gesellschaften. An der Gründung von Aktiengesellschaften mit einem Kapital von weniger als 20 000 Lats sowie von Banken-, Lombard- und Versicherungsaktiengesellschaften dürfen Ausländer sich nicht beteiligen. Bei jeder anderen Gründung von Aktiengesellschaften verlangt das Gesetz nur, daß mindestens zwei lettländische Bürger dabei beteiligt sind. Die Zahl der Gründer bei Aktiengesellschaften beträgt mindestens fünf, bei Anteil-Gesellschaften drei physische oder juristische Personen. Auch die Rechte der Ausländer in der Geschäftsführung von Aktiengesellschaften sind stark beschränkt. Während bei industriellen Aktien- und Anteilgesellschaften der Anteil der nichtlettländischen Bürger im Vorstand sowie in der Revisionskommission noch 3/4 der Mitglieder umfassen kann, wobei jedoch der Vorsitzende in beiden Organen ein Lettländer sein muß, ist die Beteiligung der Ausländer an diesen Stellen bei allen anderen Aktien- und Anteilgesellschaften — mit Ausnahme der Versicherungsgesellschaften — auf 1/3 der Mitgliederzahl beschränkt, wobei ihnen weder das Amt des Vorsitzenden noch des leitenden Direktors übertragen werden darf. Bei Gesellschaften der Versicherungsbranche dürfen Ausländer weder im Vorstand noch in der Revisionskommission vertreten sein.

Für Liquidationskommissionen gelten in den gleichen Branchen analoge Bestimmungen. Für „offene Handelsgesellschaften" und Kommanditgesellschaften gibt es hinsichtlich der Beteiligung ausländischer Staatsangehöriger keine Beschränkungen. Die „Gesellschaft mit beschränkter Haftung" ist in Lettland nicht bekannt.

Wirtschaftsberichte der Bank von Lettland. Für diejenigen, die sich zu Geschäfts- oder Studienzwecken an Hand authentischen Materials über die Wirtschaftslage Lettlands unterrichten wollen, bieten die Wirtschaftshefte der Lettlandsbank eine reichhaltige Uebersicht. Zu Beginn eines jeden Heftes, das in englischer Sprache erscheint (Bank of Latvia, Economic Review, zuletzt erschien Heft 4, Dezember 1927) finden sich regelmäßig kurze statistische Angaben über Regierungsform, Land, Bevölkerung, Industrie, Banken und Finanzwesen. Es folgt der Hauptteil, beginnend mit einem Ueberblick über die wirtschaftliche Gesamtlage. Im Hauptteil werden des weiteren ausführlich behandelt Landwirtschaft, Industrie, Arbeitsmarkt und Lebensunterhaltskosten, Außenhandel, Zolltarif, Handelsvertretung mit Sowjetrußland, Transittarif, Eisenbahnen, Eisenbahntarif, Schiffahrt, Geldmarkt, Bank v. Lettland, Privatbanken, Staatsfinanzen und Kredite.

Latvijas Banka

(Staats- und Emissions-Bank der Republik Lettland).

Wochen-Uebersicht

vom 29. Februar 1928 in Lats-Goldfrank.

Aktiva.

1. Gold in Münzen und Barren in der Kasse und in ausländischen Emissionsbanken	Ls.	23 687 716,92
2. Ausländische Valuta	„	61 221 015,98
3. Silbergeld	„	3 895 496,—
4. Staatskassenscheine und Metallscheidemünze	„	8 840 884,25
5. Kurzterminierte Wechsel	„	79 838 859,46
6. Darlehen gegen Sicherheiten	„	47 271 308,41
7. Sonstige Aktiva	„	6 627 571,67
Total	Ls.	231 382 852,69

Passiva.

1. Grundkapital	Ls.	14 385 276,42
2. Reservekapital	„	2 612 127,—
3. Spezialreserven	„	2 500 000,—
4. Banknoten im Umlauf	„	38 589 000,—
5. Einlagen	„	10 837 727,34
6. Laufende Rechnungen	„	54 271 600,77
7. Staatskonti und Staatsdepositen	„	99 528 559,42
8. Sonstige Passiva	„	8 658 561,74
Total	Ls.	231 382 852,69

Estland.

Außenhandel. Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 8,54 Mill. E.-Kronen, der Wert der Ausfuhr 8,20 Mill. E.-Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 0,34 Mill. Viel umstritten ist in Estland eben die Frage, ob nicht zur Belebung des Exports von Estland nach England eine Linie Reval—London mit Kühlschiffen errichtet werden soll, und zwar mit Staatsunterstützung (137 000 Kr.). — Mit Recht wird vor neuen Experimenten gewarnt, da man damit schon genügend schlechte Erfahrungen in den ersten fünf Jahren des Bestehens der Republik gemacht hat. Bekanntlich geht jetzt der Lebensmittelexport Estlands vorherrschend nach Deutschland. Eine Dampfschiffsverbindung Reval—London besteht bereits, wegen Mangel an Ladung muß aber oft noch Riga angelaufen werden; wozu nun noch eine Linie schaffen? Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß dieser Plan aus einer gewissen Verärgerung darüber entstanden ist, daß es mit dem Handelsvertrage Estland-Deutschland nicht vorwärts geht. Lieber schaffe man doch das Hindernis für den Fortgang dieser Verhandlungen aus dem Wege, indem man den billigen Anspruch Deutschlands, daß seine Staatsangehörigen für die Enteignung von Grund und Boden in gleichem Maße entschädigt werden, wie die Angehörigen anderer Staaten, anerkennt.

Silbermünzen von 1 und 2 Kronen sollen geprägt werden. Die Münzen sollen einen 50 prozentigen Silbergehalt haben. Maschinen zum Prägen von Silbermünzen sind bereits vorhanden.

Fahrpreisermäßigung Estlands für Messebesucher. Das „Deutsche Ausstellungs- und Messeamt" schreibt: Wie amtlich bekannt wird, hat sich der Tarifkonseil des estnischen Verkehrsministeriums in einer seiner letzten Sitzungen entschlossen, denjenigen Personen, welche ausländische Messen besuchen, auf den estnischen Eisenbahnen eine Fahrpreisermäßigung von 25 Prozent zu gewähren. Der Messebesucher muß vor Antritt der Reise beim Fahrkartenschalter des Bahnhofs, von welchem er seine Reise beginnt, seinen Messeausweis vorweisen und erhält eine Fahrkarte gegen Zahlung des vollen Preises, was auf dem Messeausweis entsprechend vermerkt wird. Bei der Rückreise hat der Reisende auf dem Grenzbahnhof diesen Messeausweis im Fahrkartenschalter abzugeben, wobei ihm eine Rückfahrkarte mit einer Preisermäßigung von 50 Prozent ausgegeben wird. Die Fahrpreisermäßigung wird sowohl Inländern wie Ausländern bei Fahrten zu Messen durch Estland gewährt. Auch die Reisebüros können solche Fahrscheine zu ermäßigten Preisen ausgeben.

Verzollung von Warenumschließungen. Nach zuverlässiger Mitteilung ist die Frage der Verzollung von Warenumschließungen nicht einheitlich durch das estnische Zollgesetz geregelt. Es werden jedoch Puppen, Spielwaren und Christbaumschmuck in der Regel nach dem Reingewichte verzollt. Mithin wird das Gewicht der gewöhnlichen Kartons, die meistens nur mit Drahtklammern zusammengehalten werden, von dem Rohgewicht abgezogen. Hierbei wird so verfahren, daß zunächst das Rohgewicht der Kartons ermittelt wird. Alsdann wird ein Karton ohne Inhalt verwogen und die Tara prozentual von dem ermittelten Rohgewicht abgezogen.

Revolver und Riechmittel werden, da sie in der Regel in Originalkartons oder in Kartons aus feinerem Stoffe versandt werden, z. B. nach dem Rohgewichte verzollt.

Sind den Sendungen nach Estland genaue Gewichtsspezifikationen beigefügt, so werden diese in der Regel der Verzollung zugrunde gelegt und in einzelnen Fällen durch Stichproben nachgeprüft. (I. u. H.-Ztg.)

Das schwedische Streichholzmonopol in Estland gesichert. Die Verhandlung zwischen den Vertretern der estländischen Regierung und Svenska Tändsticksaktiebolaget haben jetzt, wie „Stockholms Dagblad" meldet, zu dem Ergebnis geführt, daß beide Parteien ein Abkommen unterzeichnet haben, nach dem einer in Estland zu bildenden Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 4 Mill. Kr. das Alleinrecht zur Herstellung und zum Verkauf von Streichhölzern in Estland übertragen wird. Durch dieses Abkommen erhält der estnische Staat zunächst eine einmalige Abgabe von 3 Mill. Kr. und außerdem eine jährliche Abgabe, deren Höhe von dem erzielten Gewinn bezw. dem Konsum abhängt. Im Zusammenhang mit diesem Abkommen hat sich die Verwaltung von Svenska Tändsticksaktiebolaget bereit erklärt, gewisse vom Staate garantierte Obligationen im Betrage von zusammen 7 Mill. Kr. zu übernehmen. Da vor dem Inkrafttreten des neuen Abkommens die Zustimmung des estländischen Landtages zu verschiedenen Gesetzesänderungen erforderlich ist, werden vorläufig weiter keine Einzelheiten über den Inhalt desselben veröffentlicht.

Freie Stadt Danzig.

Die Bank von Danzig. Der Reingewinn für 1927 beträgt nach verschiedenen Abschreibungen und Rücklagen 1 385 066 Gulden (1926: 1 318 087 Gulden). Es wird vorgeschlagen, von dem Reingewinn 844 116 Guldem dem Reservefonds zu überweisen, der dadurch auf 3,69 Mill. Gulden anwachsen würde, 106 709 Gulden auf neue Rechnung vorzutragen und eine Dividende von 7 % zu verteilen. Die Generalversammlung fand am 13. März statt.

Die Danziger Bank für Handel und Gewerbe A. G. schlägt für 1927 eine Dividende von 10 % vor (1926: 9 %). Der am 24. März stattfindenden Generalversammlung liegt der Antrag vor, das Aktienkapital um 700 000 Gulden auf 2 500 000 Gulden zu erhöhen.

Danziger Privat-Aktienbank. Für 1927 wird eine Dividende von 7½ % in Vorschlag gebracht. Die Generalversammlung findet am 16. März statt.

Schiffahrt. Im Februar kamen in Danzig ein 402 Schiffe mit 265 818 Nrgt. und gingen aus 412 Schiffe mit 279 955 Nrgt.

Polen.

Außenhandel. Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 271,1 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 218,4 Mill. Zloty, mithin der Einfuhrüberschuß 52 7 Mill.

Der Einfuhrzoll für Mazzes wurde (laut Dz. Ustav Nr. 18) für die Zeit vom 1. März bis zum 15. April d. Js. auf 40 % des Normalzolles ermäßigt.

Das Einfuhrverbot für Weizen und Weizenmehl ist bis zum 30. April d. Js. verlängert worden.

Die Textilindustrie arbeitete im Jahre 1927 unter verhältnismäßig günstigen Bedingungen. Am günstigsten kann die Lage der Industrie im Bielitzer Bezirk bezeichnet werden. Die Spinnereien waren dauernd mit großen Aufträgen versehen, die Produktion war schon immer vor Beginn der Saison ausverkauft. Wenn auch der Umfang der Aufträge etwas zurückgegangen ist, so ist der Beschäftigungsgrad auch gegenwärtig immer noch bedeutend. Weniger günstig liegen die Verhältnisse im Lodzer Bezirk, dessen Betriebstätigkeit im vorigen Jahre recht groß gewesen ist. Für dieses Jahr wird wohl hier mit einer erheblichen Einschränkung der Produktion gerechnet werden müssen. Das Jahr 1927 zeichnete sich durch eine ansehnliche Ueberproduktion aus, die durch das Bestreben, eine Verringerung der Produktionskosten herbeizuführen, veranlaßt wurde und zu einer erheblichen Ansammlung der Lagerbestände führte. Als Folge davon setzte eine sinkende Preistendenz für Baumwollgarne und Rohgewebe ein. Demgegenüber sahen sich die Lodzer Textilindustriellen genötigt, ein Preisabkommen zu schließen. Allerdings betrifft dies nur gedruckte Sommerwaren. Außerhalb der Konvention stehen nur die sehr gut fundierte und geleitete „Widzewska Manufaktura". Wie sich diese Maßnahme auswirken wird, läßt sich heute noch nicht sagen.

Energische Bekämpfung des Kartoffelkrebses. Durch Verordnung (Dz. Ustar 18) wird sämtlichen Kartoffelbauern in Polen (mit Ausnahme der Wojewodschaft Schlesien) die Bekämpfung des Kartoffelkrebses zur Pflicht gemacht. Wer die Erfüllung der Verordnung unterläßt, hat zu gewärtigen, daß die erforderlichen Maßnahmen für seine Rechnung vom Starosten durchgeführt werden.

Verständigung in der Zementindustrie. Dieser Tage wurde das polnische Zementexportsyndikat unter dem Namen „Polski Cement Eksport" gegründet. Die Verkaufszentrale befindet sich in Warschau, ul. Moniuszki Nr. 1 und wird alle Exportangelegenheiten nach den baltischen Staaten, Skandinavien, Großbritannien mit seinen Kolonien, Palästina, Syrien und der Türkei führen. Den Export nach dem südamerikanischen Markt leitet die Wiener Filiale des Warschauer Institutes. Diese Filiale wird jedoch am Ende d. Js. geschlossen und ihre Funktion geht dann auf die Warschauer Zentrale über. Diese Verständigung in der Zementindustrie ist ein weiterer Fortschritt auf dem Wege der Vereinigung dieses in Exportangelegenheiten so wichtigen Wirtschaftszweiges des polnischen Wirtschaftslebens. (Kattow. Ztg.)

Polen bevorzugt Stettin. Ermäßigte Eisenbahnfrachten für Bunkerkohle. „Danziger Neueste Nachrichten" schreiben:

Wie die polnische offiziöse Telegraphenagentur (Pat) meldet, wird demnächst eine Verordnung des Verkehrs-

ministers bekanntgegeben, wonach zeitweilig die Eisenbahnfrachten für Bunkerkohlentransporte, die in ganzen Zugtransporten von mindestens 700 To. mit der Bestimmung nach Stettin aufgegeben werden, ermäßigt werden. Diese Ermäßigungen kommen in Frage bei Transporten über Drawski Mlyn (Dratzigmühle) und Poznan, Tama Garbarska (Posen, Bahnhof Gerberdamm). Bei diesen Transporten wird eine Gebühr von 6,20 Zl. für die Tonne erhoben. Obige Verordnung soll in großem Maße zur Steigerung des Bunkerkohlenexports über Stettin beitragen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit geschaffen, die Kohle über Posen zum Weitertransport auf der Warthe und Oder nach Stettin zu befördern. Der Posener Hafen besitzt nach der Pat-Meldung eine Umschlagsfähigkeit von etwa 3000 To. täglich.

Verordnung des Staatspräsidenten vom 14. Dezember 1927 über die Regelung der Wechselverhältnisse, für welche die Bestimmungen des Handelskodexes des Jahres 1808 gelten. (Dziennik Ustar Nr. 114 vom 23. Dezember 1927.)

Auf Grund von Art. 44 Abs. 6 der Verfassung und des Gesetzes vom 2. August 1926 über die Ermächtigung des Staatspräsidenten, Verordnungen mit Gesetzeskraft zu erlassen (Dz. Ust. Nr. 78 Pos. 443) treffe ich folgende Verfügung:

Artikel 1.

Es verjähren am 30. Juni 1928 jegliche Forderungen der Besitzer von Wechseln, welche vor dem 1. Januar 1925 ausgestellt und zahlbar waren.

Die Forderungen der Besitzer von Wechseln, welche vor dem 1. Januar 1925, ausgestellt und nach diesem Datum zahlbar waren, verjähren mit Ablauf von 3 Jahren, gerechnet vom Tage der Fälligkeit des Wechsels, nicht früher jedoch, als am 30. Juni 1928.

Für Wechsel, welche unter Abs. 1 und 2 dieses Artikels fallen, werden die Termine für die Ausübung jeglicher Tätigkeit zwecks Wahrung der Wechselansprüche bis zum 30. Juni 1928 verlängert. Rückforderungen der Indossanten untereinander und gegen den Akzeptanten oder Aussteller verjähren nach einem Monat, gerechnet vom Tage, an welchem der Indossant den Wechsel ausgekauft hat, oder an welchem ihm eine Klage zugestellt wurde, nicht früher jedoch, als am 30. Juni 1928.

Artikel 2.

Obige Bestimmungen finden keine Anwendung auf Wechsel, welche vor dem 30. Juli 1914 zahlbar waren.

Artikel 3.

Ausgenommen von Artikel 1 werden Wechsel, welche im Augenblick des Inkrafttretens dieser Verordnung sich im Bereich der Union des Sozialistischen Sowjetrepubliken befinden.

Es werden die Fristen bezüglich der eben genannten Wechsel im Bereich des Appellationsgerichts Warschau zur Ausübung jeglicher Tätigkeit zwecks Wahrung der Wechselansprüche, nicht ausgeschlossen die Vorladung der Wechselschuldner, vor Ablauf der in Artikel 189 des Handelsgesetzbuches vorgesehenen fünfjährigen Frist, hingegen im Bereich des Appellationsgerichts Lublin die Fristen zur Vorladung der Indossanten desgleichen zur Ausübung des Regreßanspruchs bis zum Erlassen einer weiteren Verordnung durch den Ministerrat verlängert.

Artikel 4.

Vor Präsentierung der in den Artikeln 1 und 3 bezeichneten Wechsel zur Zahlung, kann jeder Interessierte die Wechselsumme zuzüglich der nicht verjährten Zinsen auf Kosten und Gefahr des Besitzers im Gericht des Zahlungsorts hinterlegen; falls der Zahlungsort sich im Bereich der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken befindet, erfolgt die Hinterlegung im Kreisgericht Warschau ohne Rücksicht auf die Höhe der Summe.

Mit dem Augenblick der Hinterlegung der Wechselsumme, kann jeder Interessierte im Klagewege die Aufhebung der Sicherheit für diese Forderung beantragen: Löschung der Hypothek, Rückgabe des Pfandes, Entlastung des Bürgen.

Artikel 5.

Es können Wechselforderungen für Wechsel, welche nicht unter die Verordnung des Staatspräsidenten vom 14. Mai 1924 über die Aufwertung privatrechtlicher Forderungen (Dz. Ust. vom Jahre 1925 Nr. 30 Pos. 213) fallen, auf Zloty aufgewertet werden, sofern eine Analogie nach den in der angeführten Verordnung und in ihren Ergänzungen enthaltenen Grundsätzen begründet ist.

Artikel 6.

Es können polnische Staatsangehörige, welche vor dem 7. November 1917 Besitzer von Wechseln waren, welche im Bereich der jetzigen Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken nach diesem Datum fällig waren, ohne Anfertigung eines Protestes Nachforschungen gegen im Bereich der Polnischen Republik wohnhaften Gläubiger durchführen innerhalb von 6 Monaten vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung oder am Tage der Fälligkeit des Wechsels, sofern der Wechsel erst nach dem Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung fällig ist.

Artikel 7.

Bis zu der in Artikel XVI ff des Rigaer Vertrags (Dz. Ust .1921 Nr. 49 Pos. 300) vorgesehenen Verrechnung, können Wechselforderungen, welche aus irgendeinem Titel früher oder jetzt im Besitz russischer und ukrainischer staatlicher und privater Anstalten sich befinden, welche noch bestehen oder liquidiert und nationalisiert wurden, endlich im Besitz physischer und juristischer Personen waren oder sind, welche früher oder jetzt ihren Wohnsitz oder Sitz im Bereich der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken hatten, nur mit Genehmigung des Finanzministers eingetrieben werden.

Ist jedoch ein Wechsel an die vorbezeichneten Anstalten oder Personen auf Grund eines Indossaments übergegangen, so kann der Inhaber des Wechsels — falls er polnischer Staatsangehöriger ist — die Tilgung desselben mit den weiteren Rechtsfolgen, die in Art. XVI der Verordnung des Staatspräsidenten vom 14. November 1924 über das Wechselrecht (Dz. Ust. Nr. 100 Pos. 926) vorgesehen sind, verlängern.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf Wechsel, welche nach Unterzeichnung des Rigaer Vertrags ausgestellt wurden.

Artikel 8.

Mit der Durchführung dieser Verordnung wird der Justizminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Handel und Gewerbe betraut.

Rußland.

Außenhandel. Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 58,2 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 42 Mill. Rbl., mithin der Einfuhrüberschuß 16,2 Mill. Rbl. — Trotz Steigerung der Ausfuhr anderer Lebensmittel läßt sich der Ausfall in der Getreideausfuhr nicht ausgleichen. Wenn in der Einfuhr Rohstoffe zurückgingen, so konnte doch die einmal begonnene verstärkte Einfuhr von Maschinen zum Aufbau der Industrie nicht gehemmt werden, sie hielt sich auf der Höhe des Dezember v. Js.

Mangel an Lebensmitteln und Waren des ersten Bedarfs. Die Organisation der Sowjetregierung zur Beschaffung von Getreide hat versagt. Nicht bloß, daß Getreide für den Export nicht in genügender Menge zu beschaffen ist, sogar für die Volksverpflegung fehlt es an Getreide und sonstigen Lebensmitteln, so daß zur Zuteilung von Rationen gegriffen werden mußte; doch auch an Textilwaren macht sich ein empfindlicher Mangel geltend, ebenso fehlt es an Papier- und Gummiwaren. Mit Fleisch und Kartoffeln ist der Binnenmarkt genügend versorgt.

Flugpostlinie Leningrad—Berlin. Mit der „Deruluft" wurde ein Vertrag über Anschluß Leningrads an die europäischen Flugpostlinien abgeschlossen. Die Linie geht über Leningrad—Riga—Berlin, die Strecke wird an einem Tage zurückgelegt.

Die Lena-Goldfields-Konzession. die sich bekanntlich, wie schon vor dem Weltkriege, in englischen Händen befindet, hat in einem Jahre 499 Pud Gold ausgebeutet. In die Vervollkommnung der Betriebsanlage sind bereits 12 Mill. Rbl. hineingesteckt worden, weitere 13 Mill. sollen folgen. Die neue Baggeranlage soll die vollkommenste der Welt sein. Der Sowjetstaat bezog vom Konzessionären Abgaben im Betrage von 2 Mill. Rbl. Die Konzession liegt im Norden Sibiriens am Lenafluß.

Der Sowjetgoldtrust. Die Goldtrust der Sowjets sind in einen Sowjetgoldtrust zusammengeschlossen worden. Die Goldgewinnung soll um über 80 % gehoben werden. Für die Entwicklung der Anlagen für Goldgewinnung sind 24 Mill. Rbl., für Arbeiterwohnungen 2 Mill. Rbl. vorgesehen werden; in fünf Jahren sollen 22 Goldwäschereien von russischen Fabriken hergestellt werden, davon sind sieben Wäschereien bereits in Arbeit.

Finnland

Außerordentlich günstige Entwicklung der Banken im Jahre 1927. Wie aus den jetzt vorliegenden Jahresabschlüssen der Banken Finnlands erhellt, können diese das Jahr 1927 in ihrer Geschichte als eines der glänzendsten verzeichnen. Wir entnehmen darüber „Börsen" folgenden, K. E. D. gezeichneten wenig gekürzten Bericht:

Die bereits 1925 zu beobachtende Geldflüssigkeit, die auch 1926 angehalten hat, kennzeichnete auch das Jahr 1927, in dem die Banken — besonders zum Herbst — Mühe hatten, alle verfügbaren Mittel unterzubringen. Trotzdem besteht für sie noch lange keine Gefahr der Ueberkapitalisierung, denn ungeachtet aller Erweiterungen ist ihnen eine Finanzierung der Holzveredelungsindustrie, die einen bedeutenden Teil ihres Betriebskapitals aus England und Amerika unter Bürgschaft der finnländischen Großbanken erhalten hat, noch immer nicht möglich gewesen. Vermutlich werden die Banken nunmehr in dem Maße, wie es die eigenen Mittel zulassen, diese Bürgchaften, weche eine unbedingte Voraussetzung zur Erlangung ausländischer Anleihen gewesen sind, versagen und auf diese Weise die kapitalschwächere Industrie des Landes zwingen, das einheimische — allerdings etwas teuere Kapital in Anspruch zu nehmen.

Das gesamte Aktienkapital der Banken belief sich Ende 1927 auf 920,5 Mill. Fmk. gegen 792,9 im Jahre 1926 und der Gesamtumsatz beläuft sich auf 9540,6 Mill. Fmk. gegen 8232,4 Mill. Fmk. im Jahre zuvor. Hiervon entfallen auf die vier Großbanken — Nordiska Föreningsbanken, Kansallis Osakepankki, Unionbanken und Helsingfors Aktiebank — allein 6611 Mill. Fmk.

Die gesamten Einzahlungen beliefen sich auf 6977 Mill. Fmk. (6100 i. J. 1926) und die Auszahlungen betrugen insgesamt 8135 Mill. Fmk. (7108 i. J. 1926). Die Rediskontierungen erreichten bei Finnlands Bank Ende Dezember allerdings nur 55 Mill. Fmk. Uebrigens haben die Großbanken dieses Sicherheitsventil im Laufe des vergangenen Jahres überhaupt nicht gebraucht und die kleineren Banken haben es auch nur in geringerem Umfange benutzt. Um ihr Kapital arbeiten zu lassen, hat Finnlnads Bank ihre direkten Ausleihungen an Private wesentlich erhöht, und dieses Konto ist im Laufe des Jahres auf nicht weniger als fast 200 Mill. Fmk. angeschwollen. Diese Maßnahme bedeutet für die Privatbanken begreiflicherweise eine recht fühlbare Konkurrenz.

Zum ersten Male seit 1916 weisen die Privatbanken gegenüber dem Auslande eine aktive Bilanz auf, nämlich plus 14 Mill. Fmk. gegen minus 46 Mill. Fmk. im Jahre 1926 und minus 907 Mill. Fmk. 1921, dem in dieser Beziehung ungünstigsten Jahre.

Der gesamte Reingewinn betrug 176,7 Mill. Fmk. gegen 160,9 i. J. 1926. Berücksichtigt man, daß das Aktienkapital eine Erhöhung um 16. Prozent erfahren hat, so ist die Ausbeute des Berichtsjahres doch etwas geringer als 1926, in dem der Reingewinn den des Vorjahres um über 20 Prozent übertraf, ohne daß eine wesentliche Vergrößerung des Aktienkapitals eingetreten wäre. Verursacht ist diese verhältnismäßig geringere Ausbeute keineswegs durch erhöhte Abschreibungen oder Rücklagen, wozu keine Veranlassung gegeben war, sondern durch die infolge des Geldreichtums erfolgte Senkung der Auslandszinsen, die angesichts der Konkurrenz der Sparkassen durch eine Entsprechende Herabsetzung der Inlandzinsen nicht ausgeglichen werden konnte. Die hohen Unkosten — oft 2,3 Prozent vom Umsatz — sind ebenfalls nicht ohne Einfluß geblieben. Daß die Dividenden durchschnittlich nur eine Erhöhung um 1 Prozent erfahren konnten, bedeutet für die Aktionäre eine Enttäuschung. Wie unerwartet sie war, erhellt schon aus dem Umstande, daß der Index der Bankaktien im Laufe des Jahres um über 40 Prozent gestiegen war. Der Börsenkurs der Aktien der vier Großbanken betrug z. B. Ende 1926 bei durchschnittlich 14 Prozent Dividende und 7,8 tatsächlicher Verzinsung 179 gegen 14,75 bezw. 5,4 und 272 Ende 1927. Wie unvorteilhaft diese Verzinsung war, geht aus einem Vergleich mit den von soliden Sparkassen gewährten Zinsen hervor, die etwa 7 Prozent betragen.

Trotz dieser bescheidenen Verzinsung hielt sich der Börsenkurs auch im neuen Jahre, da man Gerüchten über bevorstehende Neuemissionen Glauben schenkte. Erst in den letzten Wochen ist ein Sturz der Bankaktienkurse eingetreten, weil die Bewahrheitung dieser Hoffnungen zu lange auf sich warten läßt.

Die Entwicklung des Bankwesens im vergangenen Jahre zeigt jedenfalls ziemlich klar, daß die Verluste der Nachkriegszeitzeit abgewickelt worden sind und daß die Banken Finnlands in der Lage sein werden, die schwierigen Aufgaben zu lösen, die mit der Finanzierung des Handels und der Industrie des Landes verbunden sind.

Zollzuschläge. Die Zollzuschläge, die der Staatsrat zu den sog. „Sternchenpositionen" am 30. Dezember 1927 beschloß, betragen ebenso wie 1927 für die nächsten zwei Jahre 2 Prozent.

Geplante Verkehrsregelung zwischen Finnland und Estland. Eine Kommission von Vertretern beider Länder tagte in Reval und arbeitete Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Finnland, den baltischen Staaten, Polen und Deutschland aus. Mit Hilfe staatlicher Unterstützung soll der Dampferverkehr zwischen Finnland und Estland (Passagiere und Frachten) täglich stattfinden, wozu der Bau zweier neuer Dampfer in Aussicht genommen wurde. Diese Dampfer sollen auch für den Winterverkehr tauglich sein. Der Transitverkehr Reval—Riga—Eydkuhnen und Reval—Riga—Warschau soll bequemer und schneller gestaltet werden.

Einen Dampferdienst für die Auswanderung von Finnland nach Kanada und den Vereinigten Staaten will die schwedische Amerikalinie einrichten. Die Auswanderer sollen aus Finnland mit einem besonderen Dampfer, der im Bau ist, abgeholt und nach Stockholm oder Gothenburg zum schwedischen Auswandererschiff gebracht werden. In Finnland sollen direkte Fahrkarten verkauft werden.

Der Jahresbericht der Finnlands-Bank (Report of the Bank of Finnland for the year 1927) ging uns aus Helsingfors zu. Er enthält die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung der Finnlands-Bank für 1927. Es ist daraus zu ersehen, daß den gesamten Vermögensbestandteilen auf der Aktivseite in Höhe von 3 017 238 430,82 Fmk. folgende Passivposten gegenüberstehen: Notenumlauf 1 514 407 119,00 Fmk., versch. Verpflichtungen 633 704 051,97 Fmk., Grundkapital 500 000 000 Fmk., Reservefonds 240 462 502,11 und Grund und Boden, Gebäude und Inventar 12 000 100,00 Fmk. Es bleibt ein Reingewinn von 116 664 657,74 Fmk.

Änderung der Zollverordnungen.

In Zukunft bei allen Sendungen nach Finnland Konnossement und Konnossementkopie nötig. Der Finnisch-Deutsche Handelskammerverein teilt mit: Mit Verordnung Nr. 313 vom 25. 11. 1927 erhielt u. a. § 71 der „Zollverordnungen" vom Jahre 1887 folgende Fassung:

§ 71, Abs. 1. „Die Zollmeldungseingaben sollen Angaben enthalten, auf welche Art und woher die Ware nach Finnland gekommen ist, die Bezeichnung, Zahl und Beschaffenheit der Kolli, die Benennung und Menge der Ware in Uebereinstimmung mit dem Konnossement, dem Frachtschein oder der Faktura. Außerdem ist der Wareneigentümer verpflichtet, bei der Zollbehandlung von Waren dem die Verzollung vornehmenden Zollbeamten alle diejenigen Angaben zu machen, welche für die Zollbelastung oder die Handelsstatistik notwendig sind, sowie auf Anforderung hin Konnossement und Faktura vorzuzeigen."

Der Finnisch-Deutsche Handelskammerverein bemerkt dazu: Die finnische Zollverwaltung verlangt nunmehr auf Grund dieses Paragraphen stets Vorzeigung des Konnossementes durch den Wareneigentümer. Da aber die Originalkonnossemente meist bei der Verzollung vom Wareneigentümer nicht mehr präsentiert werden können, ist es nötig, Konnossementskopien für den Wareneigentümer jeder Sendung beizugeben, um dem Verlangen der Zollbehörde nachkommen zu können. Dies genau durchzuführen, stößt jedoch in der Praxis bei Sammelsendungen mit mehreren Empfängern auf Schwierigkeiten, da der deutsche Spediteur oft unmöglich bei Absendung wissen kann, an wieviele Empfänger in Finnland die einzelnen Sendungen gehen. Der Finnisch-Deutsche Handelskammerverein hat daher bei den finnischen Zollbehörden auf diese Schwierigkeiten hingewiesen und die allerdings unverbindliche Zusage erhalten, daß man bei derartigen Sammelsendungen von dem Vorzeigen des Konnossements bei der Verzollung absehen wolle.

Anerkennung deutscher Schularbeit. Der Bericht der Deutschen Schule in Helsingfors über das Schuljahr 1926/27 gibt im ersten Abschnitt „Zur Schulgeschichte" das denk-

würdige Schreiben der finnischen Schuloberbehörde wieder, durch welches der deutschen Schule die finnischen Mittelschulrechte zugesprochen wurden. Das ist ein gutes Zeichen für die zielbewußte Arbeit der Schule unter B. Stude; denn das Mittelschulexamen umfaßt einen Aufsatz in finnischer und schwedischer Sprache. — Es ist aber auch ein schönes Zeugnis dafür, welches Verständnis die Leitung des Schulwesens für die Bedeutung einer deutschen Unterrichtsanstalt hat. Die Schule zähte 1927 rund 25 Lehrer und 250 Schüler, davon 108 mit deutscher Muttersprache. Die übrigen gehörten zwölf verschiedenen Nationalitäten an! (D.A.J.)

Anmerkung der Redaktion: Für den Bau eines neuen Schulhauses wurde kürzlich eine Sammlung veranstaltet, an der Stettiner Freunde der deutschen Schule in Finnland sich mit 12 850 Mark beteiligten.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	29. Feb.	1. März	2. März	3. März
New-York	39.70	39,70	39.70	39,70
London	193.80	193,80	193,75	193.75
Stockholm	1066.50	1067.00	1067,00	1067.00
Berlin	950,00	950,00	950.00	950,00
Paris	157,00	157.00	157.00	157,00
Brüssel	555.00	555.00	555.00	555.00
Amsterdam	1599.50	1599.50	1599.00	1599.00
Basel	765.50	765.50	765.50	765.00
Oslo	1059.00	1059.00	1059.00	1059.00
Kopenhagen	1065.50	1065 50	1065,00	1065,00
Prag	119,00	119.00	119,00	119,00
Rom	211,00	211,00	211,00	211,00
Reval	1068.00	1068.00	1068.00	1068.00
Riga	768.00	768,00	768,00	768.00
Madrid	680.00	680.00	680,00	680,00

Der Deutsch-Finnländische Verein zu Stettin zur Hebung und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V. begeht am 27. März d. Js. das Fest seines 10 jährigen Bestehens. Die Redaktion des „Ostsee-Handels" bringt dem in engster Arbeitsgemeinschaft mit ihr stehenden Verein zum Jahrestage zehnjähriger erfolgreicher gemeinnütziger Arbeit die herzlichsten Wünsche für weiteres Blühen und Gedeihen dar.

Kurse.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	Gemacht	5. März Käufer	5. März Verk.	7. März Käufer	7. März Verk.	9. März Käufer	9. März Verk
Neuyork	—	3.72	3.73	3.72	3.73	3.72	3.73
London	—	18.14	18.19	18.14	18.19	18.14	18.19
Berlin	—	88.80	89.40	88.85	89.45	88 90	89.50
Helsingfors	—	9.36	9.40	9.36	9.40	9.36	9.40
Stockholm	—	99.80	100 40	99.75	100.35	99.75	100.35
Kopenhagen	—	99 60	100 20	99.60	100 20	99.55	100.15
Oslo	—	99.05	99 85	99.00	99.80	99.00	99.80
Paris	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.65	14.90
Amsterdam	—	149.55	150 35	149.60	150.40	149 60	150.40
Riga	—	71.80	72 30	71.80	72 30	71.80	72 30
Zürich	—	71.55	72.15	71.55	72.15	71.60	72 20
Brüssel	—	5 .80	52.30	51.85	52.35	51 8[illegible]	52.35
Mailand	—	19.65	20.05	19 65	20.05	19 65	20.05
Prag	—	11.00	11.20	11.00	11.20	11.00	11 20
Wien	—	52.10	53.00	52.40	53.00	52.35	52.95
Budapest	—	65 00	65.70	65.05	65 75	65.05	65.75
Warschau	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno	—	36.76	37.30	36.70	37 30	36.70	37 30
Moskau (Scheck)	—	192.00	193.50	192.00	193.50	192.00	193.50
Danzig	—	72.55	73.15	72.55	73.15	72.55	73.15

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	8. März Käuf.	8. März Verk.	9. März Käuf.	9. März Verk.	10. März Käuf.	10. März Verk.
1 amerik. Dollar	5.171	5.181	5.171	5.181	5.17	5.18
1 Pfund Sterling	25.205	25.255	25.20	25.25	25.20	25. 5
100 franz. Francs	20.25	20.55	20.20	20.50	20.20	20.50
100 belg. Belga	71.85	72.55	71 80	72.55	71.85	72.55
100 schweizer Francs	99.35	100.10	99.35	100.10	99.35	100 10
100 italienische Lire	27.15	27.60	27.15	27.60	27.15	27.55
100 schwed Kronen	138.70	139.40	138.70	139.40	138.70	139.40
100 norweg Kronen	137.60	138.25	137.50	138.20	137.55	138 25
100 dänische Kronen	138.40	139.10	138.30	139 00	138.30	139.00
100 tschecho-slowac. Kr.	15.20	15.50	15.20	15.50	15.20	15.50
100 holländ. Gulden	207.[illegible]0	208.85	207.75	208.80	207.85	208.85
100 deutsche Mark	123.30	124.25	123.30	124 25	123.30	124.20
100 finnländ Mark	12.98	13.12	12.98	13.12	12.98	13.12
100 estländ. Mark	138.40	139.40	138.40	139.40	138.40	139.40
100 poln. Zloty	57.50	59.50	57.50	59.50	57.50	59.50
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	91.00	99.00	91.00	99.00	91.00	99.00

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachten. Stettin, den 10. März. Die allgemeine Frachtlage an der Ostsee blieb weiter gedrückt. Infolge des schwedischen Erzgrubenarbeiterstreiks, der sich allem Anschein nach noch längere Zeit hinziehen dürfte, sind nur ganz geringe Erzmengen von Oxelösund zur Verschiffung gelangt. Die vorhandenen Vorräte dürften trotz der Geringfügigkeit der Verschiffungen bald ganz vergriffen sein. Von Oxelösund nach Stettin und Danzig haben in der letzten Zeit keine Verschiffungen stattgefunden, so daß Raten hierfür nicht notiert werden können. Zuletzt ist mit s. Kr. 3,25, Löschen Schiffs Rechnung, Oxelösund—Stettin und s. Kr. 3,40 Löschen Schiffs Rechnung, Oxelösund—Danzig geschlossen worden. Für die wenigen Abladungen Oxelösund—Nordsee war eine Rate von s. Kr. 2,9—3,— fio zu erzielen. Kopparverkshamn—Danzig ist zuletzt mit s. Kr. 3,15 Löschen Schiffs Rechnung geschlossen worden.

Eine Ladung Grubenholz von Stettin nach Hartlepool konnte zu 34/— per Faden geschlossen werden. An neuen Frachten für Grubenholz nach West Hartlepool werden jedoch nur noch Raten von 31/— bis 31/6 genannt.

Im übrigen sind folgende Frachten zu nennen: Stettin—Reval 300 tons Hafer 9/—; Middlesbrough—Stettin 400/600 tons Pig-iron 8/—; Fowey—Stettin 200/250 tons Chinaclay 10/6, 11/—; Stettin—Königsberg 150/200 tons Cement Rm. 5½; Stettin—Königsberg 190 tons Zucker Rm. 6.—; Rendsburg—Stettin 100/300 tons Chamottebrocken Rm. 5,—; Peenehafen—nördl. Aarhus option nördl. Aalborg 100/120 tons Hafer Kr. 7—7½; Peenehafen—nördl. Aarhus option nördl. Aalborg 150 tons Hafer 5% mehr/weniger Kr. 7—7½; Peenehafen—nördl. Aarhus option nördl. Aalborg 125/150 tons Hafer Kr. 7.—; Kristiansands—Stettin 150 tons Feldspat Rm. 7—7½; Kragerö—Stettin 150/200 tons Feldspat Rm. 7—7½; Köping—Stettin 150/200 tons Feldspat Rm. 7½—7¾; Ytterby—Stettin 150/200 tons Feldspat Rm. 6½; Ytterby—Lübeck 150/200 tons Feldspat Rm. 7½—7¾; Köping—Lübeck 150/200 tons Feldspat Rm. 7½—7¾; Stockholm—Stettin 150/170 tons Feldspat Rm. 6,25; Kristianssands—Stettin 130 tons Feldspat Rm. 7—7½; Lillesand—Stettin 67 tons Feldspat Rm. 7—7½; Risoer—Stettin 110 tons Feldspat Rm. 7—7½; Arendals—Stettin 150/200 tons Feldspat Rm. 7—7½; Lysekils—Stettin 150 tons Feldspat Rm. 6.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Französische Reparationsabgabe.

Nach langwierigen Verhandlungen ist es der deutschen Regierung gelungen, mit der französischen Regierung ein Abkommen abzuschließen, durch das das bisherige Einzelerhebungsverfahren der 26 prozentigen Reparationsabgabe nach dem Vorbild der Regelung mit England durch Pauschalzahlungen von Regierung zu Regierung ersetzt werden soll. Es besteht die Aussicht, daß das Einzelerhebungsverfahren der französischen Reparationsabgabe bereits im März d. Js. eingestellt wird. Die Aufhebung des bisherigen Verfahrens wird von allen beteiligten Firmen zweifelsohne sehr begrüßt werden. Es ist bekannt, daß das jetzige Erhebungsverfahren außerordentliche Belästigungen für den deutschen Exporteur wie für den französischen Importeur mit sich bringt. Jeder französische Importeur muß den Wert der von Deutschland bezogenen Waren besonders deklarieren, 26 % dieses Wertes sofort bei Empfang der Ware als Reparationsabgabe an die französische Zollverwaltung zahlen und den von letzterer über diese Zahlung ausgestellten Reparationsschein dem deutschen Exporteur übersenden. Der Importeur kann infolgedessen ein etwaiges längeres Zahlungsziel nur bezüglich der restlichen 74 % des Kaufpreises ausnutzen. Dies hat erfahrungsgemäß die französischen Kaufleute häufig veranlaßt, nichtdeutsche Waren zu kaufen.

Das neue Abkommen sieht nun die Suspendierung der französischen Reparationsabgabe vor. Die Regelung soll nunmehr lediglich durch monatliche Pauschalzahlungen der Reichsbank an den Generalagenten für die Reparationszahlungen in Berlin für die französische Regierung erfolgen. Mit diesen Zahlungen hat der französische Importeur überhaupt nichts mehr zu tun. Dagegen ist die Mitwirkung der deutschen Exporteure bei der Beschaffung der für diese Pauschalzahlungen erforderlichen Devisen eine unvermeidliche Voraussetzung des neuen Verfahrens. Dies kann nur durch die Organisation einer freiwilligen Devisenablieferung geschehen, wie sie bei Neuregelung der englischen Reparationsabgabe bereits mit Erfolg durchgeführt worden ist. — Es haben daher die am Außenhandel mit Frankreich meistbeteiligten deutschen Firmen ein Schreiben des Reichskommissariats für Reparationslieferungen erhalten, in dem sie gebeten werden, eine Erklärung zu unterzeichnen, in der sie sich zur Ablieferung von 30 % des Gesamtbetrages ihrer abgabepflichtigen Ausfuhr nach Frankreich und Algier an die Reichsbank und zwar in den ihnen aus ihrer Ausfuhr zufließenden Devisen verpflichten.

Der Satz von 30 % ergibt sich aus der Tatsache, daß bei der großen Anzahl von Exporteuren nicht jeder die Aufforderung erhalten kann, sondern nur die meistbeteiligten Firmen. Den betreffenden Firmen ist die sofortige Unterzeichnung der gewünschten Erklärung und die alsbaldige Aufnahme der vorgesehenen Devisenablieferung dringend zu empfehlen, da nur hierdurch die Suspendierung der Reparationsabgabe ohne weitere Verzögerung mit der französischen Regierung vereinbart werden kann.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß die Einstellung der Reparationsabgabe für den einzelnen Exporteur folgendes bedeutet:

Wegfall der bisherigen Belästigungen, also insoweit Gleichstellung mit jedem anderen Konkurrenten auf dem französischen Markte; Möglichkeit, den Kaufpreis in der geschäftlich notwendigen Höhe zu kreditieren; Zahlung des vollen Rechnungsbetrages durch den Importeur; sofortige Vergütung des Gegenwertes der abzuliefernden Devisen zum Tageskurs.

Für die Gesamtheit der Exporteure bedeutet die Aufhebung der Reparationsabgabe die Sicherstellung der Meistbegünstigung und die Sicherung gegen die Gefahr, daß auch andere Länder Deutschland durch die Einführung der Reparationsabgabe diskriminieren können.

Auf Wunsch kann von der Industrie- und Handelskammer ein Aufruf des Deutschen Industrie- und Handelstages, des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und des Reichsverbandes des Deutschen Groß- und Ueberseehandels überlassen werden, der sich im Sinne der obigen Ausführungen mit der Einstellung der Erhebung der französischen Reparationsabgabe befaßt und den deutschen Exporteuren dringend anrät, die gewünschte Erklärung für das Reichskommissariat für Reparationslieferungen möglichst umgehend zu unterzeichnen, sowie die Devisenabgabe alsbald aufzunehmen.

Kriegsschädenschlußgesetz (Ausgleichs- und Rußlandgläubiger).

Angesichts des bisherigen Verlaufs der Beratungen des 22. Ausschusses des Reichstages hat der Deutsche Industrie- und Handelstag zugleich namens des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, des Reichsverbandes des Deutschen Groß- und Ueberseehandels, des Centralververbandes des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes und des Reichsverbandes der Privatversicherung folgendes Telegramm an den 22. Ausschuß des Reichstages gerichtet:

„Die Spitzenorganisationen der gewerblichen Wirtschaft betonen erneut die Notwendigkeit, bei der endgültigen Regelung des Kriegsschäden die Ausgleichsgläubiger und die Gläubiger russischer Vorkriegsforderungen zu berücksichtigen. Sie beziehen sich auf die in ihrer gemeinsam am 13. Januar 1928 im Ausschuß überreichten Eingabe enthaltenen Vorschläge. Ohne eine Berücksichtigung der Ausgleichs- und Rußlandgläubiger im Sinne dieser Vorschläge würde die abschließende Regelung der Kriegsschäden nicht als gerechte Befriedigung der Ansprüche sämtlicher durch die Kriegsfolgen Geschädigter anerkannt werden müssen." (S. auch Nr. 3 des „O.-H." vom 1. Februar 1928.)

Seeschiffahrt.

Der Seedienst Swinemünde—Pillau—Memel. Im Seedienst Swinemünde—Ostpreußen—Memel werden von der Wiederaufnahme dieses Verkehrs am 28. März 1928 ab folgende Tarife gelten:

Swinemünde—Zoppot 14 RM. (einschließlich Rückfahrt mit sechzigtägiger Gültigkeit 21 RM.).

Swinemünde—Pillau 16 (24) und Swinemünde—Memel 18 (27) RM. Kinder von vier bis zehn Jahren zahlen, wie übrigens auch Kriegsbeschädigte, die Hälfte dieser Beträge; ebenso Schüler auf Ferienkarten und Studenten bei der Fahrt vom und zum Semester. Daneben wird diese Ermäßigung auch solchen Jugendgruppen von 10 und mehr Personen gewährt, die unter die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft anerkannten Jugendpflegezwecke fallen. Außerdem werden zur besonderen Förderung der Jugendwanderung in allen diesen Fällen für Gesellschaftsreisen von 20 und mehr Teilnehmern doppelte Ermäßigungen auf die einfachen Fahrpreise (d. h. nicht auf die Rückfahrkarten) gewährt. In diesen Fällen würde also die Fahrt Swinemünde—Zoppot 3,50, Swinemünde—Pillau 4 und Swinemünde—Memel 4,50 RM. kosten. Allerdings gilt dieser Tarif nur in den Monaten März, April, Mai, Juni, September und Oktober 1928. Der Seedienst wird 1928 vom 28. März bis 16. Oktober verkehren und von Pfingsten (26. Mai) bis Ende August viermal wöchentlich mit beiden Schiffen „Hansestadt Danzig" und „Preußen" betrieben und in dieser Zeit bis Memel ausgedehnt werden.

Eisenbahn.

Seehafen-Ausfuhrfrachten für tschechoslowakisches Eisen. Mit Gültigkeit vom 1. März 1928 wird in den Durchfuhrausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen — deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt) eine neue Abteilung 23 aufgenommen, die folgende Güter enthält:

1. Stahlröhren aller Art, schwarz und verzinkt, Rohrmasten mit den erforderlichen Armaturen, wie Fußplatten, Sockel, Ringen, Auslegern usw.
2. Stab- und Formeisen.
3. Eiserne Bleche und Platten sowie Feinbleche, schwarz und verzinkt.
4. Gußeiserne Radiatoren, Rippenröhren und Formstücke.

Für diese Abteilung sind Frachten vorgesehen von Oderberg Ort und Uebergang nach Stettin, Saßnitz-Hafen, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Lübeck-Warnemünd, Hamburg-Wilhelmsburg. Die Fracht Oderberg Ort und Uebergang Stettin beträgt einschließlich der Ueber-

fuhr in Oderberg in der 10-Tonnenklasse 1,92 Rm. per 100 kg, in der 15-Tonnenklasse 1,60 Rm. per 100 kg. Diese Frachten ermäßigen sich bei Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen binnen 12 aufeinanderfolgenden Monaten um 5 Prozent, bei 3000 Tonnen um 6 Prozent, bei 4000 Tonnen um 7 Prozent, bei 5000 Tonnen um 8 Prozent, bei 6000 Tonnen um 9 Prozent, bei 7000 Tonnen um 10 Prozent. Die Auflieferung muß durch einen Absender erfolgen. Diese prozentualen Ermäßigungen werden im Rückvergütungswege gewährt, wobei der Absender für den Rückvergütungsbetrag empfangsberechtigt ist. Die neue Abteilung gilt nur im Verkehr nach den Seehafenstationen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2. Der neue Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2 ist nunmehr erschienen und kann von der Güterkasse der Güterabfertigung Hamburg, Hauptgüterbahnhof, für den Preis von 0,50 Rm. bezogen bezw. auch auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

Zulassung von Nachnahmen im Expreßgutverkehr und Einführung neuer Expreßgutkarten. Nach Genehmigung des Beschlusses der ständigen Tarifkommission in ihrer 148. Vollsitzung vom 29. und 30. Juni 1927 über die Zulassung von Nachnahmebelastungen bei Expreßgütern ist diese Maßnahme nunmehr mit Gültigkeit vom 1. März 1928 durchgeführt. Laut Mitteilung der geschäftsführenden Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes werden für solche Sendungen besondere Expreßgutkarten mit angebogener Postanweisung oder Zahlkarte eingeführt. Die Karten können von den Expreßgutannahmestellen bezogen werden. Ferner ist für Sendungen ohne Nachnahme eine vereinfachte Expreßgutkarte zum 1. März ds. Js. eingeführt worden. Schließlich werden auch die Beklebezettel und Anhänger für Expreßgut zur Aufnahme der Anschrift des Empfängers vereinfacht. Die Aufbrauchsfrist der veralteten Expreßgutkarten mit grünem Rande ohne die Spalte „bezahltes Gewicht" läuft bis zum 31. März ds. Js. Die Bestände an Expreßgutkarten sowie die bisherigen Beklebezettel und Anhänger können aufgebraucht werden.

Post, Telegraphie.

Verzeichnisse der Postscheckkunden. Die Verzeichnisse der Postscheckkunden bei den Postscheckämtern im Deutschen Reich werden in nächster Zeit nach dem Stande vom 1. Januar 1928 neu erscheinen. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen, die auch über die Preise Auskunft erteilen. Postscheckkunden erhalten die Verzeichnisse auf Wunsch von ihrem Postscheckamt unter Abbuchung des Preises von ihrem Konto; sie können sich auch den regelmäßigen Bezug durch einmalige Bestellung bei ihrem Postscheckamt sichern.

Rechtsfragen.

Grenzen des Kleinhandels. Zu dieser Frage nahm die Industrie -und Handelskammer in einem Schreiben an ein Amtsgericht der Provinz wie folgt Stellung:

Nach § 4 HGB. finden die Vorschriften über die Firmen, die Handelsbücher und die Prokura auf Handwerker sowie auf Personen, deren Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht, keine Anwendung. Der Begriff des Kleingewerbes ist nach der Rechtsprechung aus den Erfordernissen abzuleiten, die § 2 HGB. aufstellt, d. h. als Kleingewerbe ist ein Gewerbebetrieb anzusehen, der wegen seiner Art und seines Umfanges eine kaufmännische Einrichtung nicht erfordert. Es ist zu prüfen, ob ein Unternehmen mit ständiger Inanspruchnahme von Kredit betrieben wird, ob die Waren auf längeres Ziel gekauft werden, ob sie von wenigen oder mehreren Lieferanten bezogen werden, ob Wechsel gegeben und genommen werden, ob auf Borg geliefert wird usw., lauter Einzelheiten, aus denen zu ersehen ist, ob eine ausführliche Buchführung, eine umständliche Kalkulation usw. notwendig ist, so daß der Betrieb nicht ohne kaufmännische Organisation ordnungsgemäß geführt werden kann. Außerdem ist für die Beurteilung des Umfanges eines Betriebes auch die Höhe des Umsatzes mit zu Rate zu ziehen. Hiernach kann die Frage, ob es sich um einen Minder- oder Vollkaufmann handelt, nur von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der Art und des Umfanges des Betriebes beurteilt werden. Es ist auch unmöglich, etwa von einem bestimmten Jahresumsatz ab einen Betrieb als vollkaufmännischen Betrieb zu rechnen. Der Inhaber eines Pferdehandels und der Vermittler von Grundstücksverkäufen kann z. B. trotz einem verhältnismäßig hohen Jahresumsatz noch nicht eintragungsfähig sein, weil die Zahl der abgeschlossenen Geschäfte so gering und die Art der Abwickelung so einfach ist, daß es einer kaufmännisch eingerichteten Geschäftsführung nicht bedarf. Andererseits kann bei einem Einzelhändler, insbesondere in der Lebensmittelbranche, schon ein Jahresumsatz von 10 000 RM. ausreichen, um die Eintragungspflicht und die Vollkaufmannseigenschaft zu begründen, da es sich hier um Hunderte von Bestellungen bei den verschiedensten Lieferanten mit den verschiedensten Bedingungen handelt, in der Regel auch ein beständiger Verkehr mit einer Bank stattfindet, so daß ohne kaufmännische Organisation nicht auszukommen ist.

Steuern.

Warnung vor falschen Lohnsteuertabellen. In letzter Zeit sind mehrfach Tabellen zum Ablesen der Lohnsteuer auf Grund der am 1. Januar 1928 in Kraft getretenen Neuregelung erschienen, die zum Teil unrichtige Zahlen enthalten. Das Reichsfinanzministerium weist darauf hin, daß, wenn infolge der Benutzung solcher Tabellen zu wenig Lohnsteuer abgeführt wird, die Arbeitgeber zu Nachzahlungen verpflichtet sind. Amtliche Tabellen können vom Verlag der Reichsdruckerei, Berlin SW. 68, Alte Jakobstraße 106, bestellt werden.

Persönliches.

Wahl eines neuen Syndikus. In ihrer am 6. März 1928 abgehaltenen 7. Vollversammlung wählte die Industrie- und Handelskammer einstimmig Herrn Amtsrichter a. D. Alfred Berger, Direktor der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. zum Syndikus, mit der Maßgabe, daß die Geschäfte der Kammer in Zukunft gemeinsam von dem neu erwählten und dem seit 1½ Jahrzehnten im Dienste der Kammer und ihrer Rechtsvorgängerin, der Korporation der Kaufmannschaft tätigen Syndikus Dr. Schrader geführt werden.

Herr Konsul Theodor Lieckfeld, der dem Vorsteherkollegium der Kaufmannschaft als Vertreter des Wein- und Spirituosenhandels seit dem 1. Januar 1916 und nach Umstellung in die Industrie- und Handelskammer dieser angehört hat, hat aus Gesundheitsrücksichten seine Aemter in der Kammer niedergelegt. Herr Konsul Lieckfeld hat sich nicht nur um die von ihm besonders vertretene Fachgruppe, sondern um die gesamte Stettiner Wirtschaft große und bleibende Verdienste erworben. Als Mitglied zahlreicher Ausschüsse und Organe der Korporation der Kaufmannschaft, sowie ihrer Rechtsnachfolgerin, der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, hat Herr Konsul Lieckfeld allezeit erfolgreich seine Kraft in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Die Industrie- und Handelskammer hat Veranlassung genommen, Herrn Konsul Lieckfeld für die erfolgreiche und uneigennützige Arbeit, die er fast 1½ Jahrzehnte hindurch der amtlichen Wirtschaftsvertretung Stettins geleistet hat, ihren Dank auszusprechen.

Verschiedenes.

Wirtschaftlicher Bildungskursus des Verbandes reisender Kaufleute. Vom Verband reisender Kaufleute Deutschlands, Leipzig C 1, wurde der Industrie- und Handelskammer ein Prospekt über seinen 4. wirtschaftlichen Bildungskursus überreicht. Der Einrichtung der Bildungskurse, die von dem genannten Verband veranstaltet werden, liegt die Idee zugrunde, dem reisenden Kaufmann, dessen Berufstätigkeit sich wie kaum bei einem anderen Berufe auf Vielseitigkeit in Wissen und Können gründen muß, die Wege zur allgemeinen und beruflichen Fortbildung und zur Vertiefung der in der Praxis erworbenen Erfahrungen zu ebnen. Die Kurse sind zu einem wesentlichen Bestandteil der Verbandsarbeit geworden. Der vorliegende Kursus findet vom 26. März bis zum 4. April in der Handelshochschule in Berlin statt. Der Vorlesungsplan enthält neben Vorlesungen bekannter Wissenschaftler über Rechts- und Steuerfragen, über die Grundlagen der Volkswirtschaft u. a. insbesondere Vorlesungen über besonders aktuelle Themen wie Psychotechnik des Verkaufs, Reklamewesen und Reisetätigkeit in ihren Wechselbeziehungen, über die Bedeutung des Handelsteiles der Tageszeitungen für den reisenden Kaufmann usw. Die Teilnahme ist außer Verbandsmitgliedern, deren Söhnen und Angestellten auch Nichtmitgliedern gegen eine mäßige Teilnahmegebühr möglich. Prospekte werden an Interessenten vom Verband reisender Kaufleute Deutschlands, Leipzin C 1, Dittrichring 15 (VRKD.-Haus) abgegeben.

Angebote und Nachfragen.

10159. Agence d'Alexandrie: Kreditanstalt und Auskunftsbüro sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Banken und Auskunfteien.

10279. Chemnitz sucht Geschäftsverbindung mit günstig gelegenen Geschäften für Automobilzubehör (Verkauf eines Nickelputzmittels).

10288. Palermo sucht Vertreter für sizilianische Mandeln, Haselnüsse, Pistazien und Manna.

10327. Grüna i. Sa. sucht Vertreter für Stoffhandschuhe.

10367. Paris sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Automobilzubehörteilen (Plüsche und Tuche für Dekoration und Bedeckung des Wagens).

10367. Polen sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren technischer Artikel zur Modernisierung technischer Installationen.

10398. Hamburg 20 sucht Vertreter für Rohglimmer und Erzeugnisse aus Rohglimmer, die als Isolierungsmaterial in der elektrotechnischen Branche Verwendung finden.

10468. Dresden-A 1 sucht Reisevertreter, die bei der Schuh- und Spielwarenindustrie-, sowie bei Waren- und Kaufhäusern gut eingeführt sind.

10455. Catania: Exporteur von Lebensmittelkonserven sucht Abnehmer.

10469. Berlin N.W. 87: Importeur japanischer Perlenimitation sucht Vertreter.

10501. Bombay (Indien) wünscht folgende Waren aus Deutschland zu beziehen:
2. Aluminium-Platten, -Ringe, -Drähte,
3. Neusilber-Ringe, -Platten, -Drähte,
4. Kupfer-Stäbe, -Röhren, -Drähte,
5. Messing-Stäbe, -Röhren, -Drhäte,
6. Gußeiserne und galvanisierte Drähte,
7. Galvanisierte Platten, Zinnplatten,
8. Galvanisierte Röhren,
9. Stahl-Ringe, -Platten, -Reifen,
10. Hartzink, Ingot, Muttern, Bolzen, Schrauben, Beile, Nägel etc.,
11. Perlenimitationen,
12. Armringe aller Art und Knöpfe,
13. Weine, Spirituosen, Biere, Liköre und Mineralwasser,
14. Glaswaren aller Art, Fensterglas, Tassen, Schüsseln und Platten,
15. Parfüms und Seife,
16. Seidenschirme, Lampen, Batterien,
17. Juwelenkassetten,
18. Türkische Mützen, Astrachantuche,
19. Schirmteile,
20. Gold- und Silber-Garne, -Flitter,
21. Briefumschläge, Papier, Tapeten,
22. Alle Arten Feuerwerk.

10526. Konstantinopel übernimmt Vertretungen für deutsche Firmen, ist gleichzeitig Auskunftei, insbesondere für Konstantinopel, Smyrna, Messine, Adana, Trebizonde, Samsoun, Brousse und andere türkische Städte.

10548. Dresden-A 16 sucht Geschäftsverbindung mit Molkereien zum Bezug von Milchflaschenscherben.

10549. Krakow sucht Geschäftsverbindung mit Im- und Exportfirmen für Kartoffelmehl.

10616. Hamburg 36: Hamburger Teeimporteure suchen eingeführten Vertreter zur Bearbeitung der Grossistenkundschaft.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen, werktäglich 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).

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

Finnland. Absatzmöglichkeiten für Schokoladen- und Süßigkeiten.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Importeure und Großhändler für elektrophysikalische Lehrmittel in den Vereinigten Staaten. — Papier- und Schreibwarenhändler in Ungarn. — Futtermittelhändler, Hersteller- und Händlerfirmen für chirurgische und medizinische Bedarfsartikel sowie Warenhäuser und Gardinengeschäfte in Oesterreich.

Deutschlands Außenhandel mit China. Der Reichsnachrichtenstelle liegt eine Aufzeichnung über den deutschen Außenhandel mit China im Jahre 1926 vor, die u. a. auch bedeutendes statistisches Material enthält. Interessenten wird anheimgestellt, sich dieserhalb an das Büro der Stelle zu wenden.

Kreditunwürdige Firmen im Auslande. Die Möglichkeit, daß man bei der Anknüpfung von Geschäftsverbindungen im Auslande an kreditunwürdige Firmen gerät, wird nach vorliegenden Nachrichten von den deutschen Firmen immer wieder viel zu wenig beachtet. Es wird daher darauf hingewiesen, daß Erkundigungen über ausländische Firmen, die bei Geschäftsfreunden der deutschen Firmen in Deutschland eingeholt werden, oft, auch wenn sie günstig sind, noch keinen Schluß auf die Zuverlässigkeit der betreffenden Auslandsfirma gewähren. Die in Deutschland erteilten Auskünfte können nicht eine Gesamtbeurteilung einer ausländischen Firma enthalten, sondern nur einzelne Erfahrungen wiedergeben, deren Verallgemeinerung gefährlich ist. In den meisten Fällen wird es nicht genügen festzustellen, daß eine ausländische Firma ein oder mehrere Male ihre Verpflichtungen erfüllt hat. Erfahrungsgemäß gehen gerade die kreditunwürdigen Firmen darauf aus, zunächst durch Abwickelung kleinerer Geschäfte das Vertrauen der Lieferanten zu wecken, um später bei größeren Lieferungen ihren Verpflichtungen nicht mehr nachzukommen. Die Einholung von Auskünften durch die Reichsnachrichtenstelle oder die betreffenden Konsulate ist daher dringend anzuraten.

Handelsfirmen im Irak. Da es kein taugliches Handelsadreßbuch für den Irak gibt, hat das Deutsche Konsulat in Bagdad in zwei Listen die im Irak vorhandenen Firmen mit ihren Branchen zusammengestellt. Interessenten werden gebeten, sich an das Büro der Reichsnachrichtenstelle zu wenden.

Die Verzollung von Postsendungen nach Jugoslavien. Die Postverwaltung von Jugoslavien teilt mit, daß die aus Deutschland stammenden Pakete vielfach wegen ihrer ungenügenden Verpackung und der ungenauen Angabe in den Zollinhaltserklärungen von der Zollbehörde beanstandet werden müssen. Namentlich mangelt es an genauen Angaben für das Roh- und Reingewicht, das beidemal in kg und g zu vermerken ist. Für die Bezeichnung von Waren oder Gegenständen in den Paketen dürfen ferner keine allgemeinen Ausdrücke, wie „Textilwaren", „Gewebe", „Stoffe", „Schönheitsmittel", usw. benutzt werden, die Angaben müssen vielmehr im einzelnen so genau wie möglich gemacht werden, z. B. „Strümpfe aus Seide", „Wäsche aus Leinen", „Zahnpulver" usw. Es empfiehlt sich, wenn irgend möglich, die Bezeichnungen des jugoslavischen Zolltarifs für die Inhaltsangabe der Pakete zu wählen. Zur Vermeidung von Verzögerungen und Weiterungen werden die Absender gut tun, auf genaue Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen und sorgfältige Verpackung der Pakete ihr Augenmerk zu richten. Die Verpackung geschieht am zweckmäßigsten in festen Holzkisten oder in Stücken, in Pack- oder Sackleinewand; die Pakete müssen gehörig verschnürt sowie versiegelt oder verbleit sein.

Nachfragen bezw. Vertretungsgesuhe ausländischer Firmen. Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin, Börse II, liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben:

Marokko. Automobil-, Fahrrad-, Motorrad-Zubehörteile, wie Accumulatoren, Scheinwerfer und elektrische Lampen.

Irak. Petroleumöfen.

Schweden. Patentierte Neuheiten.

Der ADAC, sein Wirken und seine Leistungen.

Von E. Ernst Richter, 1. Vorsitzender des ADAC Gau 8 b Pommern.

Wenn man heute sehr oft hört, daß Deutschland „mobbelt", d. h. im Zeichen des Automobils steht, so ist das durchaus richtig und zutreffend. Diese erfreuliche Entwicklung des Automobilwesens im deutschen Wirtschaftsleben — insbesondere in der Nachkriegszeit — ist nicht zum wenigsten eine Auswirkung der regen Tätigkeit des ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), welcher als eingetragener Verein seinen Sitz in München hat.

Der ADAC mit seinen rund 70 000 Mitgliedern in 25 Gauen und etwa 600 Ortsgruppen ist die weitaus größte motorsportliche Organisation des europäischen Kontinents. Seine Mitglieder setzen sich aus allen Schichten des deutschen Bürgertums zusammen. Der ADAC vertritt seit Jahrzehnten mit vollem Erfolg die sportlichen, wirtschaftlichen und juristischen Belange dieser Kreise, soweit es sich um das Kraftfahrwesen handelt. Er gilt daher im deutschen Motorsport nicht nur als sehr angesehener größter Automobilclub, sondern auch als führende Verbraucherorganisation.

Die Aufgaben des ADAC erstrecken sich hauptsächlich auf rein touristische, sportliche, technische, wirtschaftliche und juristische Gebiete. In seinen zahlreichen, über ganz Deutschland verteilten Ortsgruppen bietet er seinen Mitgliedern gesellschaftlichen Verkehr. Manche traditionell gewordene Veranstaltung dieser örtlichen Clubs hat heute weit über den eigenen Wirkungskreis hinaus einen guten Klang und Namen.

Die Sportabteilung des ADAC veranstaltet alljährlich eine Reihe von Wettbewerben, wie Rennen, Tourenfahrten, Zuverlässigkeitsfahrten, Geschicklichkeitsprüfungen. Hierzu kommen die sog. Richterfahrten, mit welchen den Gerichts- und Polizeibehörden Gelegenheit gegeben wird, die Abwicklung des täglichen Verkehrs auf der Straße in Stadt und Land vom Kraftfahrzeug aus selbst zu beobachten und so die sich dabei für den Kraftfahrzeugführer oft urplötzlich ergebenden Schwierigkeiten und kritischen Situationen kennen zu lernen. Eine ganz neue Sache des ADAC ist die Katastrophen-Dienstübung, welche in diesem Jahr in jedem der 25 ADAC-Gaue zur Durchführung kommt. Die Veranlassung dazu gibt der Erfolg, welchen der Gau 3 a Hessen mit seiner Uebung dieser Art im Dezember 1927 im Taunus gehabt hat. Dieser Uebung lag die Annahme zugrunde, daß ein Wirbelsturm die Ortschaften im Saalburg-Gelände zerstören, die Verbindung mit benachbarten Ortschaften unterbrechen und die Straßen unpassierbar machen würde. Außer den ADAC-Mitgliedern des Gaues 3 a beteiligten sich Schutzpolizei, Rotes Kreuz, freiwillige Sanitätskolonne, Arbeiter-Samariterkolonne, freiwillige Feuerwehr und technische Nothilfe an dieser Uebung. Unsere waldreiche pommersche Provinz bietet schon die Möglichkeit für eine solche Katastrophen-Dienstübung. Es sei an den recht gefährlichen Waldbrand bei Hornskrug vor etwa 1½ Jahren erinnert, wobei auch der Ort Hornskrug stark gefährdet war. — Der ADAC-Gau 8 b Pommern wird also nach den Richtlinien der Münchener Sportleitung eine solche Uebung in diesem Jahre im Gebiet Pommern durchführen.

Weiter ist eine neue Sache der ADAC-Straßenhilfsdienst, welcher mit Beginn der Reisezeit 1928 auf den Straßen Deutschlands in Erscheinung treten wird. Dieser Straßenhilfsdienst ist zugleich eine gemeinnützige Einrichtung und wird mit eigenen ADAC-Patrouillen-Fahrzeugen unter Führung besoldeten Personals durchgeführt. Die Straßenhilfsdienst-Organisation besteht für den Anfang aus 34 Fahrzeugen und wird über ganz Deutschland ausgebaut werden.

Während der Rennsport den sportlichen Wünschen eines Teiles der ADAC-Mitglieder Rechnung trägt, erschließt der Tourensport seinen Mitgliedern die landschaftlichen und kulturellen Schönheiten der Länder, in erster Linie unseres eigenen Vaterlandes und der engeren und weiteren Heimat.

Alle ADAC-Veranstaltungen bzw. Wettbewerbe haben den Zweck, seine Mitglieder in den Stand zu setzen, solche Fahrten mit Ruhe und Sicherheit ausführen zu können und ihnen Gelegenheit zur Erlangung guter Fahrereigenschaften zu geben bezw. sie dazu zu erziehen und zu schulen. Es liegt daher in der Natur der Sache, daß die bedeutendsten und tüchtigsten Kraftfahrer dem ADAC angehören oder aus ihm hervorgegangen sind.

Wenn auch die sportliche Tätigkeit des ADAC sehr groß ist, so wird diese doch noch übertroffen von den Leistungen, welche der ADAC als Wirtshafts- und Verbraucherorganisation seinen Mitgliedern bietet. Die Versicherungsverträge, welche der ADAC mit seiner Vertragsgesellschaft abgeschlossen hat, sichern den Mitgliedern bei vollwertigster Versicherung die niedrigste Prämie und bewahren sie vor allen möglichen juristischen Versicherungskniffen. Zu diesen Vorteilen bei Abschluß eigener Versicherungen für Haftpflicht, Kasko usw., kommt als ungemein wichtige Leistung des ADAC die kostenfreie Auto-Unfallversicherung, derzufolge jedes ordentliche Mitglied mit Mk. 5000.— im Todesfall oder bei gänzlicher Jnvalidität versichert ist.

Zu den für die Mitglieder kostenfreien Versicherungen gehört auch die Sport-Haftpflicht-Versicherung der ADAC-Mitglieder bei sportlichen ADAC-Veranstaltungen. Die Wirksamkeit beider kostenlosen Versicherungen bedingt als selbstverständlich die vorherige volle Bezahlung des ADAC-Mitgliedbeitrages.

Der ADAC hat als große Verbraucherorganisation besondere Verträge mit DAPO und Shell abgeschlossen, welche den Mitgliedern daheim und unterwegs Vergünstigungen beim Kauf von Betriebsstoffen (Benzin, Schmieröl, Fett) geben. (Gutscheinhefte ohne umständliche Verrechnungsart, sondern Rabattabzug sofort beim Kauf des Betriebsstoffes).

Für Auslandfahrten steht den Mitgliedern die glänzend ausgebaute Grenzkartenabteilung des ADAC zur Verfügung, welche an allen wichtigen Plätzen und Grenzorten Grenzkartenstationen unterhält und nach Bedarf noch einrichtet. Die Gebühren für die Grenzkarten (Triptyks) einschl. Bürgschaftsversicherung sind außerordentlich niedrig.

Das Verbandsorgan die „ADAC-Motorwelt" ist nicht nur ein Propagandaorgan des ADAC, sondern es bietet bei seinem allwöchentlichen Erscheinen den Mitgliedern in Wort und Bild Alles, was dem Kraftfahrer von Interesse und Nutzen ist. Es informiert über alle sportlichen, technischen, wirtschaftlichen, juristischen und gesellschaftlichen Neuigkeiten und Veranstaltungen. Technische Neuerungen und Erfindungen werden objektiv und kritisch beleuchtet. Die Beilage „Deutsches Autorecht" behandelt Rechts-, Wirtschafts- und Verkehrsfragen vom juristischen Gesichtspunkt aus. Erste Fachjuristen sind die Mitarbeiter. Das Verbandsorgan wird allen Mitgliedern völlig kostenlos geliefert.

Die juristische Centrale des ADAC in München wird von einem bedeutenden bekannten Auto-Rechtsfachmann geleitet. Außerdem stehen den Mitgliedern auch noch über 200 Gau- und Ortsgruppen-Sindici als Berater kostenlos zur Verfügung. In Fällen von allgemeiner prinzipieller Bedeutung gewährt der ADAC seinen Mitgliedern sogar unentgeltliche Prozeßhilfe.

Die Geschäftsstellen der Gaue und Bezirke stehen allen Mitgliedern kostenlos zur Verfügung.

Zum Schluß sei die Gliederung des ADAC dargelegt. Er ist eingeteilt in Gaue, Bezirks- und Ortsgruppen. Die Leitung des Gesamtklubs liegt in den Händen des Präsidiums mit dem Sitz in München. Das Präsidium erledigt den Verkehr mit den Reichsbehörden, mit anderen Verbänden und internationalen Clubs, schließt die Wirtschaftsverträge ab, regelt die Beziehungen zur Presse und besorgt die planmäßige Werbetätigkeit. Es hat für den Eingang der Einnahmen und die Leistung der Ausgaben zu sorgen. In Berlin ist kürzlich eine Präsidial-Abteilung eingerichtet worden.

Die Gaue und Bezirke sind Verwaltungsabteilungen des ADAC mit eigenen Geschäftsstellen und haben die Aufgabe, die Ziele des ADAC in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern und die Interessen der Kraftfahrer zu wahren und zu fördern, stets mit den Behörden des Gaugebietes in Fühlung zu bleiben. Das gleiche gilt auch für die Beziehungen zur Presse, mit welcher innigstes Zusammenarbeiten gewünscht wird.

Die Gaue haben die Aufgabe, an größeren Plätzen für eine geeignete Vertretung durch Gründung und Unterhaltung von Ortsgruppen zu sorgen und diese mit Rat und Tat zu unterstützen. Den Ortsgruppen obliegt es, die gesellschaftlichen und sportlichen Aufgaben lokal zu er-

füllen und stets im Sinne des ADAC zu wirken. Die Propaganda und Mitgliederwerbung soll eine Hauptaufgabe für die Ortsgruppen sein.

Gegenüber den so vielen Leistungen des ADAC an seine Mitglieder ist der Jahresmitgliedbeitrag von Mk. 20.— für Motorradfahrer und Mk. 30.— für Wagenfahrer eine wirklich kleine Gegenleistung.

Die Geschäftsstelle des Gau 8b Pommern ist gekennzeichnet durch das Wachstum seines Gaues. Die bisherige Geschäftsstelle in Stettin, Pölitzer Str. 5 genügte den Anforderungen nicht mehr. Es sind daher anderwärts größere Räume gemietet und in zweckentsprechender und zugleich repräsentativer Weise neu hergerichtet worden. Der Geschäftsbetrieb ist in die neue Geschäftsstelle in der „Deutsche Str. 11" (Fernruf: Stettin 30382) am 1. 3. 28 verlegt worden. —

ADAC-Geist ist Kraftfahrergeist. Die Interessen der Kraftfahrer wahren, heißt mitarbeiten, das Ziel zu erreichen, welches wir gemeinsam anstreben, nämlich den Motorsport so angenehm und so billig wie nur irgend möglich zu machen und damit nicht nur uns, sondern dem gesamten Verkehrs- und Wirtschaftsleben einen wichtigen Dienst zu leisten. In diesem Sinne mit froher Zuversicht nach wie vor: „Töff—Töff—Hurrah!"

Die Kraftverkehrswirtschaft Pommerns und sein Kraftfahrzeuggewerbe.

Von Karl vor Mohr, 1. Vorsitzender der Sektion Pommern des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes.

Die deutsche Kraftverkehrswirtschaft hat, wie allgemein bekannt, in den letzten Jahren, ganz besonders aber im letzten Jahre, einen bedeutenden Aufschwung genommen. Nicht alle Gebiete des Deutschen Reiches sind an diesem Aufschwung in gleicher Weise beteiligt. Naturgemäß stehen hier die stark industrialisierten Gebiete, wie Freistaat Sachsen, Rheinland und die großen Städte an erster Stelle, während die vorzugsweise landwirtschaftlichen Gebiete von der Kraftverkehrswirtschaft noch nicht in dem gleichen Maße erfaßt sind.

Die letzte Statistik über den deutschen Kraftfahrzeugbestand datiert vom 1. Juli 1927. Danach beträgt der Zuwachs in dem letzten vorangegangenen Jahr innerhalb des Deutschen Reiches 26,6 %. Sehen wir uns nun den Zuwachs in der Provinz Pommern an, so sind hier die Kraftfahrzeuge insgesamt (Personenwagen, Lastkraftwagen und Krafträder) von 11 317 am 1. Juli 1926 auf 14 632 am 1. Juli 1927 gestiegen. Der Zuwachs in Pommern beträgt mithin 3 315 Fahrzeuge, also ungefähr 33 1/3 %, ist somit nicht unbeträchtlich größer als der durchschnittliche Zuwachs im Deutschen Reiche.

Trotzdem ist der Kraftfahrzeugbestand in Pommern, verglichen mit dem anderer Provinzen, noch außerordentlich gering. Wenn man den Bestand in Beziehung zu der Bevölkerung setzt, so entfielen am 1. Juli 1926 auf je 10 000 Einwohner im Reichsdurchschnitt 87 Kraftfahrzeuge, in Pommern nur 61,5 Kraftfahrzeuge. Am 1. Juli 1927 dagegen entfielen schon 82,6 Kraftfahrzeuge auf je 10 000 Bewohner Pommerns.

Diese kurze Betrachtung zeigt, daß der pommersche Kraftverkehr bereits im vergangenen Jahre gute Fortschritte gemacht hat, gleichzeitig aber auch, daß er noch sehr entwicklungsfähig ist. Besonders interessant ist die Statistik, soweit sie auf die landwirtschaftlichen Betriebe, also auf die hauptsächlichste Berufsart der Provinz Pommern, Bezug nimmt. Die landwirtschaftliche Betriebsstatistik hat im Jahre 1925 zum ersten Mal auch über die Verwendung von Kraftmaschinen und Kraftfahrzeugen in der Landwirtschaft besondere Erhebungen angestellt. Bei dieser Statistik scheiden die Krafträder und Personenwagen aus, und es sind lediglich die Lastkraftwagen und Kraftschlepper (Traktoren), so wie sie in der Landwirtschaft verwendet werden, gezählt worden. Während Pommern bei der Gesamtstatistik, die wir oben besprachen, dem gesamten mitteldeutschen Gebiet nachsteht und an Dichtigkeit nur die Provinz Ostpreußen noch hinter sich läßt, zeigt diese Erhebung, daß gerade die pommersche Landwirtschaft von allen preußischen Provinzen hinsichtlich der Verwendung von Kraftfahrzeugen an erster Stelle steht. Schon am 1. Juli 1925 wurden in Pommern 402 landwirtschaftliche Betriebe mit 448 Traktoren gezählt und 178 landwirtschaftliche Betriebe mit 186 Lastkraftwagen. Diese Zahlen werden von keiner anderen preußischen Provinz übertroffen; sie zeigen, wie sehr gerade in der pommerschen Landwirtschaft das Zeit und Arbeitskraft sparende Kraftfahrzeug Eingang gefunden hat. Diese Entwicklung wird sich in den seit Aufnahme der Betriebsstatistik verflossenen 2 1/2 Jahren sicherlich weiter fortgesetzt haben, so daß man heute mit wesentlich höheren Zahlen rechnen kann.

Der Vermittlung der Kraftfahrzeuge dienen heute eine Reihe von Gewerben, die erst nach dem Kriege mehr in den Vordergrund getreten sind. Hier sind zu nennen die Automobilhandlungen, die Reparaturwerkstätten, Garagen, Zubehörhandlungen etc. Während der Handel für Ausbreitung des Kraftfahrzeugs sorgt, entwickeln sich aus der Tatsache des Kraftfahrzeugverkehrs umgekehrt wieder die mit ihm zusammenhängenden, ihn erzeugenden und durch ihn bedingten übrigen Gewerbe. So finden wir heute nicht nur in größeren Städten, sondern auch in jeder kleineren Landstadt solche Betriebe, die vor dem Kriege noch nicht vorhanden waren und die wohl den neuesten Zweig der gewerblichen Entwicklung darstellen.

Ein gutes Bild von der Bedeutung dieser Gewerbe bietet die Betrachtung des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes E. V. (Reichsverband für Kraftfahrzeughandel und -Bedarf), in dem alle diese Gewerbe zusammengeschlossen sind. Dieser Verband zählt heute im Deutschen Reiche mehr als 3000 Mitglieder. Entsprechend der Entwicklung der Kraftverkehrswirtschaft hat er seine Tätigkeit vom reinen Handel, auf den er ursprünglich allein zugeschnitten war, auch auf die übrigen Gewerbezweige ausgedehnt und vertritt in neun verschiedenen Fachgruppen deren Belange. Seine wichtigsten Aufgaben sieht er in der Interessenvertretung gegenüber den Behörden, der Gesetzgebung, der Oeffentlichkeit und den Lieferantengruppen. Nach ihnen richtet sich seine Tätigkeit in der Hauptsache auf die rasche, erschöpfende und in der Form zweckmäßige Information der Mitglieder über alles, was für die Geschäftsführung notwendig ist, insbesondere auch auf die rechtliche, wirtschaftliche und technische Beratung und Auskunftserteilung.

Für die laufende Information steht an erster Stelle die wöchentlich erscheinende Zeitschrift „Mitteilungen des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes" und ferner die Eildienst-Rundschreiben für besonders eilige Informationen. Für die Rechtsberatung steht den Mitgliedern kostenlos der Syndikus des Verbandes zur Verfügung, für die Steuerberatung eine besondere Steuerberatungsstelle. Im übrigen erstreckt sich die Auskunftstätigkeit der Geschäftsstelle auf alle in der Praxis denkbaren wirtschaftlichen Fragen.

Neben der Gliederung in Fachgruppen besteht eine regionale Gliederung in Sektionen, die ihrerseits die mehr örtlichen Fragen behandeln und in häufigen Sitzungen und gegenseitiger Aussprache den örtlichen Zusammenhalt unter den Mitgliedern besonders betonen. In Pommern werden die Interessen der Automobilhändler durch die Sektion Pommern vertreten, deren Geschäftsstelle in den Händen des Syndikus Dr. Strüwing, Stettin, Friedrich-Ebert-Straße 28, liegt.

Der Pommersche Automobilclub (E.V.)

Stettin I, Merkurhaus, Kartellclub des Automobilclubs von Deutschland (A. v. D.) Berlin.

Der Pommersche Automobilklub (P.A.C.) wurde am 25. März 1907 in Stettin gegründet und feierte im vergangenen Jahre sein 20. Stiftungsfest. Die Gründe des Zusammenschlusses der Automobilbesitzer sind kurz folgende:

1. Die Förderung des Kraftfahrwesens im allgemeinen.
2. Die Vertretung der automobilistischen Interessen in Verbindung mit dem Kartellclub A.v.D. (früher Kaiserlicher Automobilclub) in Berlin gegenüber allen Behörden.
3. Belehrung der Mitglieder durch fachmännische Vorträge mit Lichtbildern.
4. Fachmännische Beratung in Rechts- und Steuerfragen.
5. Aufstellung internationaler Warnungstafeln. Ueberwachung der Landstraßen auch in Bezug auf die polizeilichen Bestimmungen im Verkehr.
6. Ausstellung von Grenzpassierscheinen (Triptyques und Carnets).

7. Preisermäßigungen bei sämtlichen Betriebsstoff-Lieferanten.
8. Auszeichnung von langjährigen Kraftwagenführern.
9. Die Pflege der Geselligkeit durch regelmäßige Club abende, künstlerische Darbietungen, Vorträge, gesellschaftliche und sportliche Veranstaltungen (Clubfahrten) usw.

In den Jahren 1922 und 1923 wurden dem Club die Sektionen Stolp und Stralsund angegliedert, die einen engeren Zusammenschluß der Automobilbesitzer in sämtlichen Kreisen Pommerns herbeiführen sollen. Die Zahl der Mitglieder beträgt z. Zt. 210. Der Vorstand besteht aus folgenden Herren:

Präsident: Fideikommisbesitzer Dr. jur. Graf v. Bismarck-Bohlen auf Carlsburg.
Vicepräsident: Kaufmann Fritz Zimmermann, Stettin.
Schatzmeister: Consul Ernst Werner, Stettin.
Sportleiter: Kaufmann Curt Hirsch, Gollnow.
Beisitzer für den Bezirk Stettin: Direktor Ernst Hinrichs Stettin.
Beisitzer für Ostpommern: Rittergutspächter L. v. Schlieffen Leikow.
Beisitzer für Westpommern: Consul Dr. J. Hartlieb, Stralsund.
Protektor des Clubs ist Sr. Exzellenz Generalfeldmarschall v. Mackensen.

Der Club hält am ersten Mittwoch jeden Monats seine Mitgliederversammlung im Hotel „Preußenhof", Stettin, ab und an jedem dritten Mittwoch seine Clubabende mit Vorträgen oder musikalischer Unterhaltung. Gemeinschaftliche Fahrten der Mitglieder werden auch in Verbindung mit sportlichen bezw. Zuverlässigkeits-Prüfungen mehrmals im Jahre veranstaltet.

Im Laufe des vergangenen Jahres wurden durch den P.A.C. mit Unterstützung der Behörden wieder ca. 300 internationale Warnungstafeln in der Provinz Pommern an Eisenbahnübergängen, Straßenkreuzungen, Kurven und anderen Gefahrstellen aufgestellt.

Es wird fleißig gearbeitet zum Nutzen der Automobilfahrer in Stadt und Land, und es ist notwendig, daß alle Fernstehenden sich dem Pommerschen Automobilclub bezw. dem Kartell des Automobilclubs von Deutschland (A. v. D.) als Mitglieder anschließen, um wirklich für die Allgemeinheit etwas erreichen zu können.

Stoewer auf der Leipziger Frühjahrsmesse.

Die Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vormals Gebrüder Stoewer, Stettin, beschicken die in diesem Jahre stattfindende Internationale Automobil-Ausstellung für Nutz- und Sonderfahrzeuge in Leipzig mit verschiedenen Modellen. Die Stoewer-Werke sind besonders auf die Herstellung dieser Fahrzeugtype eingearbeitet und bieten überaus wirtschaftliche und hochleistungsfähige Wagen. Die meisten städtischen und staatlichen Behörden und die Wehrmacht sind ständige Käufer von Stoewer-Sonderfahrzeugen; das Gewerbe und Handel und Industrie finden in Sonderanfertigungen ihre Wünsche restlos erfüllt.

Der Stoewer Krankenwagen Typ D 12 V, 13/55 PS. läuft in fast allen deutschen Städten als zuverlässiges und angenehmes Sanitätsfahrzeug und erfreut sich besonders im Dienst der Krankenhäuser und städtischen Sanitätskolonnen allergrößter Beliebtheit. Die Ausstattung ist wie gewohnt solide, praktisch und vollständig. Der laufende Absatz in diesem Modell setzt die Werke in die Lage, diese Spezialausführungen preiswert und prompt zu liefern.

Der Stoewer-Lieferwagen Typ F 6, 6/30 PS. ist der wirtschaftlichste und zuverlässigste Gebrauchswagen für alle Zwecke. Die Lieferwagen repräsentieren die vollendetste Ausführung der heute möglichen Konstruktion. Gediegen schöne Ausstattung, formvollendete Karosserie, dauerhafte und moderne Farben, fabelhafte Federung sind die Vorzüge dieses Typs. Hinzu tritt der Vorteil der Verwendung eines Vierzylinder-Motors mit der angenehmen Eigenschaft seiner absoluten Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit. Der Motor ist erstaunlich stark im Anzug, ausdauernd bei höchsten Steigungen trotz schwerer Belastung. Motor und Getriebeteile arbeiten völlig geräuschlos. Leistungsfähiger als Sechszylinder gleicher Klasse. Außerdem die Vorzüge einer geringen Jahressteuer, dazu geringe Betriebsunkosten. Also bei erdenklichster Ersparnis die höchste Leistung. Außerdem niedrig in der Anschaffung. Die zahlreichen Aufträge des Jahres 1927 bewiesen, daß die Stoewer-Werke mit diesem Typ ein unverwüstliches und wirtschaftliches Gebrauchsfahrzeug geschaffen haben. Stoewer wird seinen Erfolg in diesem Jahre fortsetzen.

Die Stoewer-Mannschaftswagen sind bei der Schutzpolizei in Gebrauch. Stets bereit und schnell gaben sie vielen vorgesetzten Stellen genug Grund, dem Stoewer-Wagen seine Zuneigung zuzuwenden.

Bei dieser Gelegenheit sei noch darauf verwiesen, daß die Stoewer-Werke im diesjährigen Fabrikationsproprogramm mit einem Achtzylinder-Typ aufwarten, der in zwei Modellen herausgebracht wird, dem Typ **G. 14, 14/70 PS.** und dem Typ **S. 8. 8/45 PS.** Besonders der letztere dürfte der gesuchteste deutsche Gebrauchswagen werden. Lange kostspielige Konstruktionsversuche ließen den Achtzylinder erstehen, den Staatswagen für den Kenner, der alle berechtigten Wünsche der verwöhntesten Käuferkreise befriedigt. Stoewer-Personenwagen wie Stoewer-Sonderfahrzeuge behaupten ihren Ruf seit drei Jahrzehnten. Stoewer-Wagen sind unverwüstlich und wirtschaftlich.

Die Dürkoppwerke Aktiengesellschaft, Bielefeld

haben neben ihren bewährten 3½ to. Lastwagen und Omnibussen auch den Bau ihres 5 to. wieder aufgenommen. Sie zeigen auf der vom 4.—14. März stattfindenden Internationalen Leipziger Automobil-Ausstellung ein Fahrgestell L 3 für eine Nutzlast von 3,5 to., einen Omnibus O 3 mit Leichtmetall-Aufbau für 25 Personen, der in eigenen Karosseriewerkstätten gefertigt wird, sowie ein Fahrgestell L 5 für 5 to. Nutzlast und ein O 5 Omnibus-Fahrgestell mit seitlich neben dem Motor angeordneten Führersitz, das Aufbauten bis zu 36 Sitzplätzen als Eindecker und bis zu 52 Sitzplätzen als Doppeldecker trägt.

Die ausgestellten Fahrzeuge sind das Ergebnis einer jahrzehntelangen Erfahrung der Dürkoppwerke im Lastwagenbau. Sie zeichnen sich aus durch einfachste, übersichtliche Bauart, geringes Eigengewicht, unübertroffene Betriebssicherheit infolge der Verwendung erstklassiger Materialien und sorgfältigster Herstellung, sowie äußerst geringen Brennstoffverbrauch.

Bei den Typen L 3 und O 3 findet ein Vierzylinder-Motor von 110 oder 120 mm Bohrung und 150 mm Hub Verwendung, der bei 1000 Umdrehungen 45 bezw. 55 PS leistet. Der gleiche Motor kann bei den Typen L 5 und O 5 eingebaut werden, vorzugsweise erhalten diese Fahrzeuge jedoch einen Sechszylinder-Motor von 110 mm Bohrung und 140 mm Hub, dessen Leistung bei 1200 Umdrehungen 75 PS, bei 1500 Umdrehungen 90 PS beträgt. Beide Motore haben von oben gesteuerte Ventile, die ohne Abnehmen des Zylinderkopfes samt ihren Sitzen leicht aus dem Zylinder herausgenommen werden können. Die Kurbelwelle des Vierzylinder-Motors hat 3, die des Sechzylinder-Motors 7 Hauptlager, die durch eine Zahnradölpumpe unter hohem Druck geschmiert werden. Die Pleuellager erhalten ihr Oel durch Bohrungen in der Kurbelwelle. Die Ventilsteuerung wird ebenfalls durch Drucköl geschmiert. Vor der Oelpumpe liegt ein Saugfilter, in der Druckleitung ein Stoffilter, der jede Verunreinigung des Oels zurückhält. Die Antriebsräder der Nockenwelle liegen auf der Schwungradseite des Motors, um einen völlig geräuschlosen Gang zu erzielen. Die Kurbelwelle des Sechzylinder-Motors trägt außerdem noch einen -Schwingungsdämpfer.

Das Kühlsystem umfaßt eine Wasserpumpe, einen Ventilator und den Kühler mit auswechselbaren Elementen. Der Kühler ist elastisch am Rahmen befestigt und gegen Verwindungen des Rahmens unempfindlich. Der Vergaser ist mit Vorwärmer, Luftfilter und Starterklappe versehen, die Brennstoffzufuhr erfolgt durch Unterdruck. Magnetzündung, elektrische Beleuchtungs- und Anlasser-Anlage und untersetzte Andrehkurbel gehören zur Ausrüstung eines jeden Fahrzeugs. Alle bewegten Teile der Motore sind staub- und öldicht gekapselt, trotzdem aber leicht zugänglich. So können Ventile in einer Minute, Kolben und Pleuelstangen in fünf Minuten ausgebaut werden.

Der Motor ist mit der Trockenlamellen-Kupplung und dem Vierganggetriebe zu einem Block vereint, der in Gummilagern an drei Punkten auf dem Fahrgestellrahmen ruht. Die Kugelschaltung des Getriebes sitzt normal in der Mitte des Wagens, bei vorgebautem Führersitz, rechts neben dem Führer, seitlich vom Motor. Der Führersitz ist in beiden Fällen links angeordnet. Die Fußbremse wirkt auf die außergewöhnlich großen Bremstrommeln aller vier Räder, ihre Nachstellung erfolgt lediglich durch zwei leicht zugängliche Muttern an der Vorderachse. Die Bremszüge sind untereinander ausgeglichen. Bei den Omnibustypen und den 5 Tonnern ist eine Bosch-Dewandre-Bremse vorgesehen. Außerdem haben alle Typen noch eine Handbremse, die auf die Kardanwelle wirkt und die vom Handhebel betätigt wird. Die Rohrkardanwelle hat Gummigelenke, die keiner Schmierung und Wartung bedürfen und stets geräuschlos arbeiten, sie treibt die Hinterachse mit Doppelübersetung, deren Wellen ebenso wie die der Vorderachse auf besonders reichlich bemessenem Rollenlager laufen.

Die Rahmen sind aus hochwertigem Stahlblech gepreßt und durch kräftige Querträger versteift, sie werden bei allen Fahrzeugen in verschiedenen Längen geliefert, um die Fahrgestelle für die verschiedenen Aufbauten, wie kurze und lange Pritschen und Kästen, Kippwagen, Tankwagen, kommunale Fahrzeuge und dergl. bestens geeignet zu machen. Besondere Sorgfalt ist auf die richtige Verteilung des Wagengewichtes auf Vorder- und Hinterachse gelegt worden und es ist damit eine auffällige Schonung der Reifen, eine besonders gute Wendigkeit und die bekannte, unerreicht weiche Federung der Dürkoppwagen erreicht worden.

Das Teilzahlungsgeschäft und die Finanzierung desselben.

Seit diese neue Entwicklung des modernen Handels in unserem Lande ihren Einzug gehalten hat, haben sich wissenschaftliche Autoritäten auf der einen Seite, Kaufleute, Bankiers und Industrielle andererseits lebhaft mit der Frage beschäftigt, ob diese Entwicklung eine segensreiche sei oder ob sie als schädlich und verdammungswürdig angesehen werden muß. Zunächst sei hier bemerkt, daß nicht die Materie selbst, sondern deren Ausbreitung in Frage kommt. Die ersten Anfänge des Abzahlungsverkaufes reichen über 2000 Jahre zurück. Man hat herausgefunden, daß Crassus, der Zeitgenosse Julius Cäsar's ein großes Vermögen dadurch verdient hat, daß er in der Umgebung von Rom Häuser erbauen ließ, die er auf Abzahlung verkaufte. In unserem Lande reichen die Anfänge des Geschäftes bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts ungefähr zurück, als man anfing, Nähmaschinen und Möbel auf Abzahlung zu verkaufen. Eine neue Anregung und daraus resultierend eine normale Entwicklung hat das Abzahlungsgeschäft durch die Vorgänge in den Vereinigten Staaten erfahren. In diesem Lande hat sich das Geschäft jetzt derartig entwickelt, daß alljährlich Automobile, Maschinen, Möbel etc. im Betrage von einigen Milliarden Dollars auf Abzahlung verkauft werden.

Ungefähr vor zwei Jahren hat E. R. A. Seligmann, Professor der Nationalökonomie in New York auf Veralassung der General-Motors-Gesellschaft eine Untersuchung der wirtschaftlichen Probleme, welche durch den Verkauf auf Abzahlung berührt werden, begonnen, und am 17. November 1927, nach einem eingehenden Studium von 15 Monaten, hat er das Resultat seiner Untersuchungen veröffentlicht. Die endgültige Schlußfolgerung, welche er erreicht hat, lautet wie folgt: Wenn der Abzahlungskredit auf die richtigen Gegenstände angewandt wird und wenn dieser Kredit den richtigen Kreditnehmern gewährt wird, so wird das System in natürlicher Entwicklung alle Gefahren und Mißbräuche selbst abstreifen und kann als die größte Errungenschaft des 20. Jahrhunderts betrachtet werden zur Mehrung nationalen Wohlstandes und zur Hebung nationalen Wohlbefindens. — Als nicht passend für die Abzahlungsfinanzierung sind die Gegenstände zu betrachten, deren Abnutzung so groß ist, daß sie schon keinen Nutzwert mehr repräsentieren, bevor die Abzahlung geleistet ist. Außerdem Luxusgegenstände, wobei man nicht den Fehler machen darf, ohne weiteres jeden Gegenstand, welcher nicht absoluten Lebensnotwendigkeit entspricht, als Luxusgegenstand zu verdammen. Wir dürfen nicht verkennen, daß der Begriff „Luxus" ein sehr dehnbarer und vollkommen dem Wechsel der Zeit unterworfen ist. Die Lebenshaltung Friedrich Wilhelm I. war kaum anspruchsvoller und, was die technischen Errungenschaften der Neuzeit anbetrifft, natürlich viel primitiver als diejenige eines gut bezahlten Arbeiters der Jetztzeit.

In unserem deutschen Vaterlande hat im Laufe der letzten zwei Jahre, aus kleinen Anfängen hervorgehend, das System des Teilzahlungsverkaufes eine recht erfreuliche Ausbreitung gefunden. Es erstreckt sich heute auf Automobile, Motorräder, landwirtschaftliche Maschinen, Nähmaschinen, Werkzeugmaschinen etc. Von besonderem wirtschaftlichem Interesse sind Maschinen, die imstande sind, die Ratenzahlungen, welche zur Tilgung der Schuld benötigt werden, selbst zu verdienen. Sie sind von ungeheurem Werte für die Käufer, welche in vielen Fällen niemals imstande sein würden, derartig kostspielige Maschinen anzuschaffen, und die hierdurch die Möglichkeit haben, sie in kleinen, auf 18 Monate verteilte Raten abzuzahlen. Von nicht geringerem Werte ist das Abzahlungssystem für den fabrizierenden Verkäufer, der durch dasselbe in den Stand gesetzt wird, alle Uebelstände, welche mit einem Saisongeschäft verbunden sind, abzustellen. Die Fabrikation kann so eingerichtet werden, daß die vom 1. Januar bis 31. Dezember in regelmäßigen Bahnen verläuft, anstatt daß, wie bisher, zu gewissen Zeiten mit Ueberstunden gearbeitet werden mußte oder zu anderen Zeiten ein großer Teil des Betriebes still lag.

Die Kosten der Abzahlungs-Finanzierung können, mit diesen Vorteilen verglichen, kaum ein Hindernis an der Durchführung dieses Geschäftes sein. Es hat sich in der Praxis immer wieder ergeben, daß der Kaufmann und Fabrikant an den hohen Raten Anstoß nimmt, aber diejenigen weiter blickenden Kaufleute, welche die Vorteile ohne weiteres erkannt haben, zogen aus den Teilzahlungverkäufen in den letzten Jahren großen Nutzen. Sie haben ihre Umsätze gesteigert und ihre eigene Prosperität in bedeutendem Maße erhöht. Wir stehen am Anfang einer Entwicklung, welche noch in ihren Kinderschuhen ist und die in den nächsten Jahren eine bedeutende Ausbreitung finden wird. Je schneller sich der Kaufmann und Industrielle auf diese

Entwicklung einstellen, desto größer wird der Umsatz sein, den sie erzielen werden.

Unter den verschiedenen Instituten, welche sich mit der Finanzierung dieser Geschäfte in Deutschland befassen, möchten wir besonders auf die Commercial Investement Trust Aktien-Gesellschaft (Citag), Berlin W. 56, Jägerstr. 27 (Generalvertretung Pommern: Ulrich Timm, Stettin, Kurfürstenstraße 10) hinweisen, welche eine Tochtergesellschaft eines der größten Institute dieser Art in den Vereinigten Staaten ist. Das Stammhaus mit Untergesellschaften verfügt über ein eigenes Kapital von 27 Millionen Dollars und blickt auf eine zwanzigjährige reiche Erfahrung zurück. Diese Erfahrung kommt natürlicherweise den Auslandinstituten zugute, die dem Stammhause angegliedert sind und auf diese Weise deren Kunden und Freunden. —

Ein Kreditinstitut dieser Art ist nicht als gewöhnliche Bank anzusprechen, sondern zu seinen Obliegenheiten gehört ein genaues Studium der Bedürfnisse seiner Kunden, und die Organisation eines solchen Institutes muß es in den Stand setzen, diesen Bedürfnissen in weitestgehender Richtung Rechnung zu tragen. Das Geschäft besteht nicht allein den Kunden die nötigen Gelder zur Verfügung zu stellen, sondern ganz besonders darin, ihnen in jeder Weise beizustehen, sie auf die Gefahren des Geschäftes aufmerksam zu machen sowie sie in der Untersuchung der Kreditwürdigkeit ihrer Abnehmer zu unterstützen und nötigenfalls ihnen zu helfen, die schwachen Positionen zu liquidieren und saumselige Zahler zur Abzahlung zu veranlassen. Nur in der Erfüllung dieser sämtlichen Bedingungen liegt der Geschäftszweig eines Kreditinstitutes und diese Funktionen können nur von einem Institut erfüllt werden, welches jederzeit über die notwendigen Mittel zur Durchführung der Geschäfte verfügt und in langjährigem Wirken die Erfahrungen gesammelt hat, welche dieses immerhin nicht leicht durchzuführende Geschäft zur Voraussetzung hat.

Einiges aus dem Kraftfahrzeuggewerbe Stettins.

Anschließend an die vorstehenden Artikel geben wir in alphabetischer Reihenfolge einen Ueberblick über verschiedene Firmen der Kraftfahrzeugbranche Stettins, den wir zu beachten bitten.

An der Gabelung Stettin—Pasewalk—Berlin befindet sich der

Auto-Betrieb Grote.

Das Unternehmen befaßt sich mit seinem ununterbrochenen Tag-, Nacht- und Sonntags-Dienst mit allen mit dem Automobilbetrieb zusammenhängenden Obliegenheiten. Insbesondere Tankstelle und Oelstation, Reparatur, Garagenbetrieb, mit Wagenpflege, Autozubehör und Reifenhandel, Auto-Hilfs- und Abschleppdienst und Fahrer-Uebernachtung.

Ebenso besitzt der Betrieb ein Kraftfahrzeug-technische Büro und eine Staatlich konzess. Fahrschule.

Das Unternehmen ist für die örtlichen wie auswärtigen Kraftfahrzeugbesitzer im Kundendienst auf das Neuzeitlichste eingerichtet, für die Unterstellung ist ein besonderer Zubringerdienst für Kraftfahrzeuge eingerichtet.

Außerdem befindet sich ein besonderes Auskunftsbüro des A.D.A.C., unterstützt vom Stettiner Verkehrs-Verein, auf dem Grundstück, das allen Automobilisten, insbesondere den Mitgliedern des A.D.A.C., kostenfrei und ohne jede Verbindlichkeit in allen Angelegenheiten zur Verrfügung steht.

Aus Lederbekleidung Erich Ascher entstanden als prägnante Abkürzung steht auch bei der zeitweiligen Umwandlung in

D. Ascher

unter der Leitung des Herrn Erich Ascher. Derselbe gründete am 15. November 1921 sein s. Zt. über ganz Deutschland bekannt gewordenes Versandhaus für Lederbekleidung, das auch in der Zeit der größten Inflation seine Kunden befriedigen konnte. 1924 nahm dann die Firma in hohem Maße den Engros-Absatz auf, eine Maßnahme, die bei den unsicheren Zeiten zu großen Verlusten führte.

Gleichzeitig wurde für Stettin und Pommern unter dem so schnell populär gewordenen Namen „Lederia" das heute noch bestehende Ladengeschäft an der Grünen Schanze gegründet. Durch eigene Herstellung von Lederbekleidung hat dieses Geschäft sich schnell einen großen Kundenkreis erworben. „Lederia" und „Lederbekleidung" sind für Pommern zwei untrennbare Begriffe geworden. „Lederia" hat sich zum führenden Leder- und Auto-Bekleidungshaus Pommerns entwickelt, und wenn man auf den Autostraßen Pommerns die „Lederia"-Lederjacken zählen würde, so würde man sie wohl ebenso oft vertreten sehen, wie die bekanntesten Automarken.

Dienst am Kunden muß bei Lederbekleidung besonders geleistet werden und zwar durch gutes Ledermaterial und auch durch fachgemäße Ausführung von Reparaturen und Neufärbungen.

So wird auch das Lederbekleidungshaus „Lederia", D. Ascher, Stettin, Obere Grüne Schanze, sich das Vertrauen seiner zahlreichen Kundschaft zu erhalten suchen.

Im Sommer werden der Automobilist und Motorradfahrer Pommerns die Firma in dem Ostseebad Misdroy vertreten sehen.

Das ständige Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs in Deutschland fordert gebieterisch an möglichst vielen Stellen des Reiches Gelegenheit zur sachgemäßen Ausführung von Instandsetzungen an den wichtigsten Teilen der elektrischen Kraftfahrzeugausrüstung, nämlich an der Zündung, Beleuchtung und den Signalinstrumenten.

Aus dieser Notwendigkeit heraus hat die weltbekannte Firma Robert Bosch A.-G., Stuttgart in Deutschland eine Reihe eigener Verkaufshäuser und Bosch-Dienste bis jetzt schon in über 50 deutschen Städten geschaffen.

Der Bosch-Dienst für Pommern ist der Firma

Auto-Licht

Pommersche Auto-Licht- und Magnet-Zentrale Gesellschaft m. b. H. Stettin, Barnimstr. 29, Fernruf Stettin 34432 übertragen .Diese Firma unterhält ständig ein größeres Lager von Bosch-Erzeugnissen, wie Bosch Zündkerzen, Bosch Licht- und Anlasseranlage, Magnetapparate, Sucher, Scheibenwischer, Hörner, Batterien usw. Ihre mit den neuesten Maschinen und Prüfeinrichtungen der Bosch-Werke ausgerüstete Werkstatt sowie bestgeschultes Personal bürgen für sachgemäße Ausführung aller einschlägigen Arbeiten. Ferner ist der Werkstatt eine nach den neuesten Erfahrungen eingerichtete Batterie-Reparatur- und Ladestation für Auto-Batterien angeschlossen. Die Firma ist gern bereit, in allen einschlägigen Fragen kostenlose Auskunft zu erteilen bezw. steht mit ihren Erfahrungen den Kraftfahrzeugbesitzern jederzeit zur Verfügung. (Siehe Inserat dritte Deckelseite.)

Die Automobil-Reparatur-Anstalt

Gauger & Schünke

wurde am 15. Mai 1924 von den beiden Inhabern Fritz Gauger und Willi Schünke gegründet.

Sie ist die größte Reparaturanstalt Stettins und leistet Tag- und Nachtarbeit ohne Unterbrechung bei voller Besetzung. Sie hat einen Aushilfsdienst mit Schnell-Lastwagen und Personenwagen. Weiter beschäftigt sie sich mit der Beratung bei An- und Verkauf von Automobilen und ist infolge erstklassiger und langgeschulter Monteure zu dieser beachtenswerten Größe gekommen, was auch durch die 39 dort beschäftigten Arbeiter und Angestellten bewiesen wird. Sie führt ein großes Lager an Ersatzteilen aller Fabrikate und beschäftigt sich auch mit der Neuanfertigung abnormaler Ersatzteile.

Das schnelle Aufblühen der Firma ist nicht zuletzt durch die praktische Mitarbeit der Inhaber, die gute gelieferte Arbeit und die soliden Preise erfolgt.

Die Firma

Max Gottschalk,

deren Vorgängerin die im Jahre 1878 mit einem Fuhrwerk gegründete Firma W. Gottschalk war, wurde im Jahre 1894 von dem heutigen Inhaber, Herrn Max Gottschalk, gegründet.

Sie begann ihre Tätigkeit ebenfalls mit einem Fuhrwerk und konnte sich dadurch, daß der Inhaber stets mit der Zeit mitging, zu dem größten und führendsten

Unternehmen Stettins und Pommerns dieser Art entwickeln. Sie verfügt heute über 9 Autos und 8 Pferde.

In letzter Zeit wurden in der Poststraße 42 die modern eingerichteten Bismarck-Garagen gebaut, die ebenfalls der Firma gehören. Zwei Tankstellen befinden sich auf dem Garagen-Grundstücke Poststr. 42 ebenfalls.

Die hiesige bekannte Firma

Janson & Co., G. m. b. H.,

die bislang ausschließlich den Vertrieb der Ford-Wagen, Fordson-Traktoren wie auch der Ford und Fordson-Bootsmotore hatte, hat neuerdings auch die Generalvertretung der Hudson Essex Motors Company, A.-G., Werk Spandau übernommen. Dieses Werk bringt ab 10. 3. 1928 eine Neuschöpfung heraus in ihrem 9,6/45 PS Sechszylinder Essex-Wagen, der insofern unter den Sechszylindern eine monopolartige Stellung einnimmt, als er in sehr glücklicher Verbindung Leistung, Qualität und Preis vereinigt. Die Limousine großen Formates, die bequem 5 Personen Platz bietet, kostet beispielsweise ab Spandau neuerdings nur noch Rm. 5 750.—. Die Form des Wagens soll auffallend schön sein.

Genau wie bei den Autobereifungsfabriken dauernd an der besseren Konstruktion und Materialqualität gearbeitet wird, ist man in der Reparaturbranche auch nicht untätig geblieben. Zum normalen „Vulkanisieren" kam das „Protektieren!". Ein noch moderneres Verfahren, das sich in dem praktischen Amerika schon vollkommen eingebürgert hat, ist das „Erneuern" abgefahrener Decken. Von Amerika und Frankreich beginnt diese Bearbeitungsart nun auch den Continent zu erobern. — Das „Erneuern" ist ein Verfahren, mit dem man, unter Verwendung von besonderen Maschinen und extra dazu hergestellten Material, abgefahrene Autodecken mit einer neuen Lauffläche versehen kann. Da der Preis der Erneuerung nur die Hälfte eines neuen Reifens beträgt, ist naturgemäß diese Verbesserung eine große und wichtige Ersparnis.

Der Fabrikationsgang ist folgender:

Von dem abgefahrenen Reifen wird der Rest der bisherigen Lauffläche bis zum Cordgewebe sorgfältig entfernt. In Betracht kommen natürlich nur solche, bei denen der Cordunterbau noch gesund ist. Nach eingehender Untersuchung auf Gebrauchsfähigkeit werden etwaige kleine Durchschläge repariert. Auf das mit neuer Gummilösung getränkte Gewebe wird Bindegummi, Gewebegummi und Laufflächengummi in einzelnen Lagen wie bei der Neufabrikation gelegt. Nun wird in einer patentierten Apparatur der aufgelegte Gummi unter enormen Druck verkautschukiert und gleichzeitig das neue Laufflächenprofil eingepreßt. Die Verschweißung mit dem Gewebe ist vollständig. Zur Erneuerung werden 2 Tage benötigt. Nach dieser Zeit verläßt ein Reifen die Werkstatt, der, mit Gleitschutzprofil versehen von einem neuen kaum zu unterscheiden ist.

Solche Reifen erreichen, wie wir aus den bereits gemachten Erfahrungen ersehen, Strecken, die dem Neureifen gleich sind.

Es ist anzunehmen, daß dies neue Verfahren, auch in Deutschland bei der weiteren Entwicklung unseres Automobilverkehrs immer neue Anhänger finden und festen Fuß fassen wird.

Es ist hier in Stettin in der Pölitzer Str. Nr. 73 vor einiger Zeit eine dieser modernen Anlagen errichtet, die nach dem

„Fit"-

Verfahren eine durch Reichspatent geschützte Art Erneuerung und außerdem Reparaturen an sämtlichen Luftreifen und Schläuchen vornimmt. (Siehe Inserat Seite 1.)

Die

Pommersche Kraftfahrzeugklinik,

deren Inhaber Herr Bruno Sadowski ist, wurde im Jahre 1921 von diesem gegründet. Sie besitzt in ihren Räumlichkeiten, die sich in der Philippstr. 13 befinden, eine Tankstelle, sowie Garagen und unterhält ein Pflegeheim für Herrenfahrer.

Auch unterhält die Firma mit zwei Kraftwagen einen Lohnautobetrieb.

Die Firma hat es infolge der rührigen Tätigkeit ihres Inhabers verstanden, sich einen weiten Kundenkreis zu verschaffen.

In Frankfurt a. M. an der Straße, die nach Höchst a. M. führt, liegen die vier großen geschlossenen Werkskomplexe der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A.-G. Die Adlerwerke haben um 1880 in bescheidenstem Anfang als Fahrradbau den Betrieb aufgenommen. Damals noch als individuele Firma des auch heute noch den Vorsitz im Aufsichtsrat der Adlerwerke innehabenden Kommerzienrats Dr. ing. h. c. Heinrich Kleyer. 1889 hatte Heinrich Kleyer bereits eine Belegschaft von 600 Mann. In ganz unglaublich rascher Zeit folgte der Aufstieg des Hauses zu einer Belegschaft von über 6000 Köpfen. Die Fabrikbauten wurden außerordentlich erweitert, nachdem um die Jahrhundertwende die Fabrikation von Schreibmaschinen und bald darauf von Automobilen dazu genommen wurde. Ueber 6000 Werkzeugmaschinen, darunter ein ganz neuer Park höchst vollendeter Präzisionsmaschinen für modernste Serienfabrikation, werden heute durch zwei Dampfturbinen mit über 10 000kw und ein Dieselmotor von 1000 PS. mit Energie versorgt.

Was heute über den Rahmen der Fahrrad- und Schreibmaschinen-Produktion hinausragend größte Bedeutung hat, das ist die hochwertige Kraftwagen-Erzeugung der Adlerwerke, deren Organisation nach dem gesundesten Prinzip des Herstellungsproblems erfolgt. In vorbildlich harmonischem Rhythmus gleitet die zur Erzeugung aufgelegte Maschine die Bahn bis zum Fabriktor dahin, unterwegs stets strengstens überwacht und geprüft, bis zum Verlassen des Werkes als vollkommen fertiger, eingefahrener, fahrtbereiter Wagen.

Die Adlerwerke erscheinen mit vier Typen von Personenwagen auf dem Markt, die, jede für sich zu einem besonderen Kreis von Interessenten sprechend, zusammengefaßt allen Marktbedürfnissen Rechnung tragen.

Der 6/25 PS Wagen überragt seine schemamäßige Form ganz erheblich durch innere wie äußere Charakterisierung des Fahrzeuges als mittelstarker Wagen für den stärksten Dauergebrauch.

Der 11/50 PS Wagen ist ein vorbildlicher Sechszylinder, wie wir ihn, verstärkt und noch wuchtiger gestaltet, im 18/80 PS schweren Tourenwagen für höchste und schwerste Beanspruchung wiederfinden.

Eine Klasse für sich bildet der „Adler Standard 6", den die gesamte Fach- und Tagespresse bei seinem Erscheinen auf der Berliner Automobil-Ausstellung als den modernsten und hochwertigsten deutschen Serien-Wagen ansprach. Er weist einen überaus geschmeidigen 10 PS Sechzylindermotor von höchstem An- und Durchzugmoment bei rapider Beschleunigung und einem Steigvermögen von 12 % im direkten Gang auf. Der Wagen ist ausgerüstet mit allem, was der an internationalen Vorbildern geschulte Geschmack ersehnt und erträumt: hydraulicher Vierradbremse, die durch einen einzigen Hebeldruck betätigt wird. Zentraldruckschmierung, die durch einen einzigen Pedaldruck sämtliche Gelenke und Gehänge erfaßt, gesonderten Oel- und Luftfilter, eine völlig flatterfreie, neu patentierte spielend leichte Lenkung, Parklicht, weit dimensionierte und geschmeidigste Abfederung. Die 7fach gelagerte Kurbelwelle der Maschine gewährleistet vibrationsfreiesten Lauf. Die Karosserie zeigt in offener und geschlossener Ausführung hochwertigste Ganz-Stahl-Konstruktion.

Außer diesen Personenwagen wird noch der „L 9" Schnell-Lieferwagen für 1½ to. und der „L 6" Schnell-Lieferwagen für 1 to. gebaut, welch letzterer ganz besonders beifällig auf der in diesen Tagen stattfindenden Leipziger Internationalen Lastwagen-Ausstellung beurteilt wurde.

Ein Blick auf die Adlerwerke zeigt somit ein Großwerk mitten in schaffender Kraft und Arbeitsfreude. Würde man nur die eine Tatsache in Betracht ziehen, daß nämlich 10 000 Ganz-Stahl-Karosserien in den Preßwerken für den neuen „Adler Standard 6" in Auftrag gingen, so böte schon diese Ziffer eine für unsere europäischen Verhältnisse grandiose Perspektive.

Der Vertreter für Pommern ist ebenfalls die **Firma Hermann Wagner.**

Auch durch die Pommersche Tagespresse ging vor kurzem die Nachricht, daß bei der Oberpost-Direktion in Stettin eine Anzahl Kraftwagen für die Einrichtung der Landpostbestellung eingetroffen seien, die den Phänomen-Werken Gustav Hiller, A.-G., Zittau, entstammten. Es handelte sich bei diesen Kraftwagen um die Type 4 RL mit Preßluftkühlung, die für eine Tragfähigkeit von 15 Zentnern gebaut wird. Wie zweckmäßig die Aufgabe der Preßluftkühlung gelöst wurde, geht daraus hervor, daß die Reichspost bereits eine Serie von mehreren Hundert dieser Wagen in den Dienst gestellt hat. Gerade auf dem Gebiet der Preßluftkühlung verfügen die Phänomen-Werke über eine jahrzehntelange Erfahrung, und solange laufen auch ihre luftgekühlten Motorräder und die weltbekannten Phänomobile in vielen Ländern der Erde. Insbesondere

waren darunter die über 1500 Lieferungswagen im Dienste der Deutschen Reichspost, verteilt über das ganze Deutsche Reich, scharfe, dankenswerte Lehrmeister. Die Type, von der auf der jetzigen Leipziger Internationalen Lastwagen-Ausstellung gesagt wird, daß sie einem Bedürfnis entspricht, wird gebaut als Lieferungswagen mit geschlossenem Kastenaufbau und Galerie, mit Pritschenaufbau mit Plan und Spriegel und mit Muldenaufbau. Der sehr günstig gestellte Preis beträgt Rm. 4500.— ab Werk. Vertreten werden die Phänomen-Werke durch die Firma **Hermann Wagner,** Stettin, Hellwigstraße 7.

Nachtrag zu Nr. 5 des „Ostsee-Handels".

Infolge verspäteten Eintreffens können wir nachfolgende Zeilen heute erst bringen.

Die

Firma Wiegels & Riegel,

Stettin, Kantstr. 3, die vor 20 Jahren gegründet wurde, hat dank ihrer rastlosen Tätigkeit, künstlerischen Einstellung und kollossaler Entwicklung dazu beigetragen, daß Stettin auch in der Wohnungskultur heute eine führende Stellung einnimmt.

Nicht allein, daß die Firma Wiegels & Riegel in ihrem Ausstellungshaus, Kantstr. 3, welches wie ein Museum geöffnet und jederzeit besichtigt werden kann, die bekannten Möbel der „Deutsche Werkstätten" Hellerau und die deutschen „W. K." Möbel zur Schau stellt, welche durch ihre formvollendete, künstlerische Ausführung, verbunden mit den dazu passenden Dekorationen, Teppichen, Tapeten, Kleinmöbeln, Lampen etc. eine Sehenswürdigkeit darstellt, bringt die Firma auch Erzeugnisse aus eigenen Werkstätten nach gegebenen und eigenen Entwürfen, die vor allen Dingen dazu beigetragen haben, daß die Firma nicht allein in Stettin, sondern auch in ganz Pommern als eine führende bezeichnet werden kann.

Es wird hier, von der wirtschaftlichen sowie künstlerischen Warte betrachtet, Arbeit geleistet, die Generationen hindurch Werte darstellen; es sei hier unter anderem nur eine Arbeit erwähnt, die in letzter Zeit geleistet wurde: Provinzial-Gebäude.

Hier sei vor allen Dingen auf die komplizierte Arbeit der Bibliothek und Wendeltreppe in Nußbaumholz hingewiesen, die allein eine Musterleistung der Schreinerkunst darstellt.

Des ferneren ist der große schöne Ausschuß-Saal, welcher bis an die Decke getäfelt, mit allen Türen und Fenstern, dem großen ovalen Sitzungstisch und den herrlichen Sesseln, wohl der repräsentativste Raum des großen Hauses, zu erwähnen. Gleichzeitig sei das geräumige Arbeitszimmer und Speisezimmer des Herrn Landeshauptmann sowie das Arbeitszimmer des Herrn Landessyndikus und des Herrn Landesbaurat hervorgehoben.

Auch die Dekorationen im großen Erfrischungsraum und Speisezimmer sind von der Firma Wiegels & Riegel ausgeführt worden.

Dieses alles beweist wohl zur Genüge, daß es auch in Stettin Firmen gibt, die sogar die größten und schwierigsten Arbeiten ausführen können und zwar wie hier in allererstklassigster Arbeit und edelstem Material.

Es ist der Bauverwaltung sehr hoch anzurechnen, daß sie diese Arbeiten in Stettin gelassen und nicht wie leider sonst üblich nach außerhalb vergeben hat.

Eine besondere Filiale am Königstor für Teppiche, Gardinen, Decken etc. ist als Spezialgeschäft dieser Art mit seinen großen Schaufenstern ein Anziehungspunkt aller Interessenten.

Die Firma beschäftigt in Ihrem eigenen Hause eine große Anzahl Angestellte und Arbeiter und ist hierdurch in der Lage, allen Anforderungen, die an sie gestellt werden, gerecht zu werden.

Taxameter, Auto u. Droschken
sowie Privatfuhrwesen
Anruf
30609
Tag- und Nachtbetrieb
Büro: Kaiser-Wilhelm-Strasse Nr. 3
Bismarckgaragen Poststr. 42
M. Gottschalk
Poststrasse 39 — Telefon 28324

Lohff & Siedler
Stettin
Fernspr. 34605 und 34606
Telegramme: Lofsiedel
Swinemünde
Fernsprecher Nr. 2034
Telegramme: Lofsiedel
Schiffsmakler — Bunkerkohlen
Agentur überseeischer Dampferlinien und der
Egon-Linie Stettin-Südschweden.

Parkettfabrik Greifenhagen
Greifenhagen bei Stettin
liefert in sauberster Ausführung
Stabfußboden
in Eiche und Buche
Modernste Maschinen Neuzeitliche Trockenanlage
Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,
Anschlußgleis Parkettfabrik
Eigener Hafen an der Oder

ARA

Automobil-Reparatur-Anstalt

Gauger & Schünke / Stettin

Sannestraße Nr. 12a (Galgwiese) — Telefon 31485

Tag- und Nachtdienst ohne Unterbrechung. Sofortige Hilfe bei Anruf. Übernahme von Fahrten mit Schnell-Lastwagen Lieferung von Ersatzteilen aller Fabrikate zum Tagespreis.

HERMANN WAGNER AUTOMOBILE

STETTIN, Hellwigstraße 7

Vertreter der

ADLERWERKE

vorm. Heinrich Kleyer, Act.-Ges., Frankfurt a. M.

und

PHÄNOMEN-WERKE

Gustav Hiller, Act.-Ges., Zittau.

„Lederia"

D. Ascher,

Stettin

Obere Grüne Schanze

Das führende Haus Pommerns für Lederbekleidung u. Motor-Sport-Ausrüstung

Pommersche Kraftfahrzeug-Klinik

Fernsprecher 32487 **Bruno Sadowski** Philippstrasse 13

Wagenpflegehaus
für Herrenfahrer
Autoverleihung

An- und Verkauf von Kraftfahrzeugen jeder Art — Tankstation.