

UnionAction-Gesellschaft
für See- und Fluss-
Versicherungen in**Stettin**

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

**Das neue
Kleid**

und alles, was wir brauchen,
um uns und unser Heim zu
schmücken, näht uns mit
ihren zeit- und geldsparenden
Spezialapparaten
die gute „Singer“.

**SINGER NÄHMASCHINEN
AKTIENGESELLSCHAFT****Geschäftsstellen in Pommern:**

Anklam, Peenstr. 7 • **Barth i. Pom.**, Lange
Straße 50 • **Belgard (Pers.)**, Karlstraße 27
Bergen (Rügen), Bahnhofstraße Nr. 52
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
Pölis, Baustraße 7 • **Polzin**, Brunnenstraße 17
Pveth (Pom.), Bahner Straße 50 • **Rügen-
walde**, Lange Str. 32 • **Stargard i. Pom.**,
Holzmarktstr. 3 • **Stettin**, Luisenstr. 19, Breite Str. 58
Stolp, Mittelstraße 5 • **Stralsund**, Mönchen-
straße 30 • **Swinemünde**, Färberstraße 6.

Regelmässige Passagierdampferlinien:

◆

Sommer
1928

◆

Stettin-Reval-Helsingfors

Doppelschrauben - Schnelldampfer „Rügen“

Abfahrt von Stettin jeden Sonnabend nachmittags 4 Uhr
 Abfahrt von Helsingfors jeden Mittwoch nachmittags 2 Uhr
 Abfahrt von Reval jeden Mittwoch nachmittags 6 Uhr

Stettin-Riga Schnelldampfer „Nordland“ und „Regina“

Abfahrt von Stettin jeden Sonnabend nachmittags 3 1/4 Uhr
 Abfahrt von Riga jeden Sonnabend nachmittags 4 Uhr

Dampfer „Ostsee“

Abfahrt von Stettin jeden Freitag nachmittags 7 Uhr
 Abfahrt von Riga jeden Dienstag nachmittags 4 Uhr

Stettin-Stockholm Dampfer „Victoria“

Abfahrten von Stettin*) . . . am 5. und 20. d. M., 6 Uhr nachmittags
 Abfahrten von Stockholm . . am 13. und 28. d. M., 5 Uhr nachmittags

*) evtl. über Norrköping — Falls diese Tage auf einen Sonn- oder Feiertag fallen, findet die Abfahrt am Abend vorher statt.

Ausführliche Fahrpläne durch die Reederei:

RUD. CHRIST. GRIBEL / STETTIN



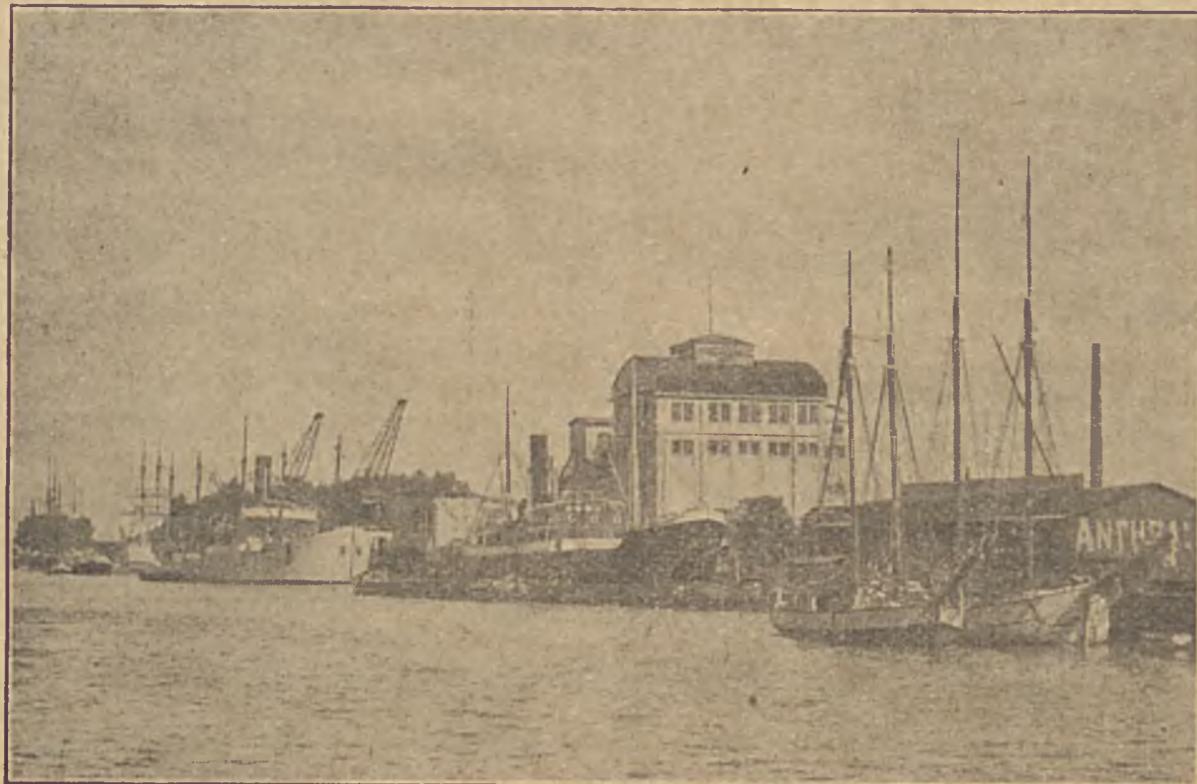
NÄHMASCHINEN-UND FAHRRÄDER-FABRIK

BERNHARD

STOEWER AG

STETTIN - GRÜNHOF

Fahrräder
 Nähmaschinen Schreibmaschinen



BESTWERKE

Kohlen-Koks-Anthracit

G. m. b. H.

Berlin W 35

Kurfürstenstraße 56
Tel.-Adr.: Anthracitwagner
Telef.: Nollendorf Nr. 3527
Kurfürst „ 9626

Stettin-Züllchow

Rechtes Oderufer

Telefon Nr. 31594, 31595
Telegr. - Adr.: Bestwerke

Anthracit-Aufbereitungen

Herstellung von

Bestwerk - Anthracit - Eiform - Lochbriketts

Bunkerkohlen

Umschlag von Massengütern für Seeverladung

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

Stettin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Kong Haakon“
„ „Dronning Maud“
jeden Dienstag u. Freitag 18 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Gothenburg

S/S „Tjaldur“ S/S „Odin“
jeden Mittwoch u. Sonnabend
18 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Westmorwegen

S/S „Bergenus“ S/S
„Trondhem“ alle 10 Tage

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königsstr. 4/5

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

Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien

Kontor: STETTIN, Bollwerk 3

Ziegelwerk Berndshof bei Ueckermünde

liefert

gut gebrannte Ziegeleierzeugnisse, in Sonderheit Verblender, Dachsteine, Falzziegel,
Deckensteine usw.

Jährliche Leistungsfähigkeit etwa 20 Millionen Hintermauerungssteine.

Sonder-Angebot zur Geschäfts-Erweiterung!

Für die nasse Jahreszeit empfiehlt sich die Anschaffung einer

Regen-Haut-Pelerine

D. R. P. und D. R. G. M. nur 110 Gramm schwer, Fischhaut-Imm., vorzüglich bewährt gegen Durchnässung, bequem zusammengefaltet wie ein Notizbuch in der Tasche mitführbar; dauerhaft und haltbar. Sehr vorteilhaft für Damen und Herren (auch Kinder) in Regen und Schnee, bei Ausflügen und Sport. Reklamepreis mit Extra-Kapuze und Etui **nur RM. 4,50 franko als Nachnahme** oder bei Voreinsendung auf Poscheckkonto Köln 112567 franko RM. 4,— (3 Stück RM. 10,50). **Bei Nichtgefallen garantierter Umtausch.** Preisliste und Probesendung auch über sonstige Regenbekleidung auf gefl. Anfrage. — (Adressen deutlich schreiben)

Lavu-Export in Bonn a. Rh.

Vertreter werden noch eingestellt!

Empfehlenswerte Wein- u. Bierrestaurants.

Restaurant Puhlmann

Rossmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

Ausschank von Dortmunder Union, Nürnberger
Sleichen, Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

HOTEL PREUSSENHOF

150 ZIMMER MIT FLIESENDEM WASSER — PRIVAT-BÄDER

RESTAURANT
WEIN- UND BIERSTUBEN
KONDITOREI — KAFFEE

Zur Hütte • Moltkestraße Nr. 14

Fernsprecher 26311

Pilsner Urquell * * Spezial-Ausschank

Mittagessen 12—3 Uhr, RM. 1,60 und 2,25
Abendessen RM. 2,25 und nach Karte

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Kaiser's Hotel, Stettin

Königstraße 8 — Fernruf 303 20 u. 303 21

Modern eingerichtet

Restaurant, Weinstuben, Vereinszimmer

Täglich Konzert / Original Wiener Küche / Zivile Preise



Mittagsgedeck

RM. 1.75, 2.25, 3.25

Abendgedeck

RM. 2.25 und 3.25

„Ratskeller“

Defonom: John Meher

Stettin, Grüne Schanze — Telephon 31128. — 2 Minuten vom Bahnhof.

Seit 1876. Erstklassiges Wein- und Bierlokal
mit bester Küche bei soliden Preisen.

Gut gepfl. Weine und Biere. Bestes einheimisch. u. Fremdenpublikum.

Ziegelwerk Lorenz Inh. O. Kluß

Ückermünde-Neuendorf

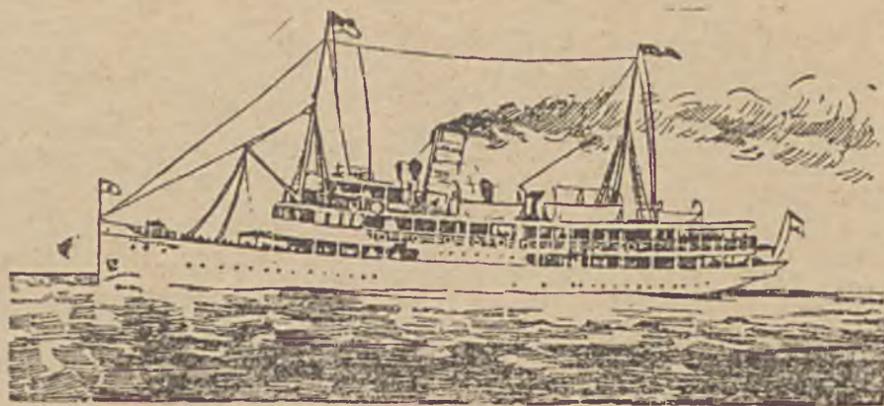
Fernsprecher 215

liefert laufend

Hintermauerungssteine, Klinker
Vormauerungssteine, Formsteine

Jahresproduktion ca. 6 Millionen

1928



1928

Nach den Ostseebädern

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz, Insel Rügen

(Uhlbeck, Bansin, Osiernothhafen, Misdrön) und der dänischen Insel

Bornholm

Ab Stettin regelmäßig. Schnelldampferverkehr mit den großen, komfortabel eingerichteten Salondampfern

„Deutschland“ „Berlin“ „Stettin“ „Swinemünde“

Linie 1: Stettin—Swinemünde—Stettin.

In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 24. 6.—26. 8.						In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 24. 6.—26. 8.			
So	W	So, Do	W	So	Mi, Sa		W	So	Mo, Fr	So, Do	W	So	
6 ⁰⁰	13 ⁰⁰	*3 ⁰⁰	6 ³⁰	9 ³⁰	16 ³⁰	ab Stettin an	13 ⁰⁰	21 ³⁰	*4 ³⁰	9 ⁰⁰	21 ³⁰	22 ⁰⁰	
9 ⁰⁰	16 ⁰⁰	*6 ⁰⁰	9 ³⁰	12 ³⁰	19 ³⁰	an Swinemünde ab	10 ⁰⁰	18 ³⁰	*1 ³⁰	6 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	

Anmerkung: So-Sonntags, M-Montags, Di-Dienstags, Mi-Mittwochs, Do-Donnerstags, Fr-Freitags, Sa-Samstags, W-Werktags.
* Vergleiche Fahrplan Linie III.

Linie 2: Swinemünde—

Heringsdorf—Zinnowitz—Insel Rügen

Vom 24. 6. b. 26. 8. regelmäßig jeden Montag, Mittwoch, Freitag.

6 ⁰⁰	ab Swinemünde an	21 ³⁰
6 ³⁰	ab Heringsdorf ab	21 ⁰⁰
8 ⁰⁰	ab Zinnowitz ab	19 ³⁰
10 ¹⁵	ab Binz ab	17 ¹⁵
11 ⁰⁰	an Sapnik ab	16 ⁴⁵

Aufenthalt auf Rügen ca. 6 Stunden.

Linie 3:

Stettin—Swinemünde—Insel Bornholm

Vom 1. 7. bis 23. 8. regelmäßig jeden Sonntag und Donnerstag.

3 ⁰⁰	ab Stettin (Halenterrasse) an	4 ³⁰
6 ⁴⁵	ab Swinemünde (Rathausplatz) ab	1 ³⁰
12 ³⁰	an Bornholm ab	19 ³⁰

Aufenthalt auf Bornholm ca. 7 Stunden.
Visumzwang aufgehoben.

Rundreisehefte und Sommerfahrkarten haben Gültigkeit. — Direkte Gepäckabfertigung von und nach allen Stationen
Reisegepäckversicherung.

Eigene Reisebüros in Swinemünde, Zinnowitz.

Vertretung des Mitteleuropäischen Reisebüros G. m. b. H. (Mer), Berlin, und der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen A.-G., Berlin (Mitropa). — Sämtliche Reisebüros erteilen Auskunft. — Prospekte überall kostenlos. — Direkte Anschlüsse an die Schnellzüge von und nach Berlin, Breslau, Dresden, Leipzig usw.
Erstklassige Küche an Bord.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G.

Swinemünde, Rathausplatz Ecke Lindenstraße — Fernsprecher 2869, 2543.

Vertreter in Stettin: Oskar Braeunlich, Bollwerk Nr. 1b. — Fernsprecher Nr. 21449.

Wirtschafts-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-Finländischen Vereins e. V. zu Stettin

Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

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. Schöne, 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-Aannahme: 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. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 12

Stettin, 15. Juni 1928

8. Jahrg.

Deutschland — Lettland.

Von Edg. Kreevinsch, Lettländischer Generalkonsul in Berlin.

Die lettlandisch-deutschen Beziehungen haben in der letzten Zeit eine erfreuliche Belebung erfahren, sowohl auf kulturellem, wie auch auf wirtschaftlichem Gebiet. Vor zwei Jahren waren die Stettiner Handelsherren Gäste der Stadt Riga. Im vergangenen Sommer hat eine größere Gruppe deutscher Parlamentarier und Wirtschaftler von Stettin aus Lettland einen längeren Besuch abgestattet. Im Herbst 1926 haben lettlandische Journalisten der Aufforderung des Reichsverbandes der Deutschen Presse, Deutschland zu besuchen, Folge geleistet, und in diesem Sommer erwarten die Lettländer die Gegenvisite. Die Lettländische Universität unterhält rege Beziehungen zu den wissenschaftlichen Kreisen Deutschlands. Seit der Gründung der Universität sind 5—6 Gelehrte aus den Hochschulen des Deutschen Reiches nach Riga berufen worden, während alljährlich etwa 400 junge Lettländer ihrem Studium in Deutschland

obliegen. Der Verein lettlandischer Staatsbürger in Deutschland veranstaltet von Zeit zu Zeit in Berlin Vorträge über Lettland. Noch dieser Tage hat sich der Chor der Lettischen Nationaloper an den Gastspielen Schaljapins in Berlin beteiligt und ganz beachtenswerte Erfolge errungen, und auf der „Pressa“ in Köln ist Lettland mit einer eigenen Abteilung vertreten. Das gegenseitige Sichkennlernen fördert natürlich eine gesunde Verständigung und trägt viel zur günstigen Entwicklung der beiderseitigen kulturellen Beziehungen bei.

Gleichzeitig mit dem Austausch der Kulturwerte gewinnen auch die Wirtschaftsbeziehungen zwischen beiden Ländern an Umfang und Mannigfaltigkeit, wobei sowohl die nahe Nachbarschaft, als auch die alten, durch viele Jahrhunderte gehenden Bindungen, eine ausschlaggebende Rolle spielen. Deutsches Kapital arbeitet nicht nur in lettlandischen Banken, sondern auch in der Indu-

Allianz und Stuttgarter Verein

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

Aktiva über 176 000 000 RM. — Prämieinnahme 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 Automobil-
clubs 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 — Kauton — Auto (Unfall, Haftpflicht
Kasko) — Leben — Aussteuer — Invalidität — Renten — Pension — Spar- und Sterbekasse — Hagel — Pferde und Vieh — Regen

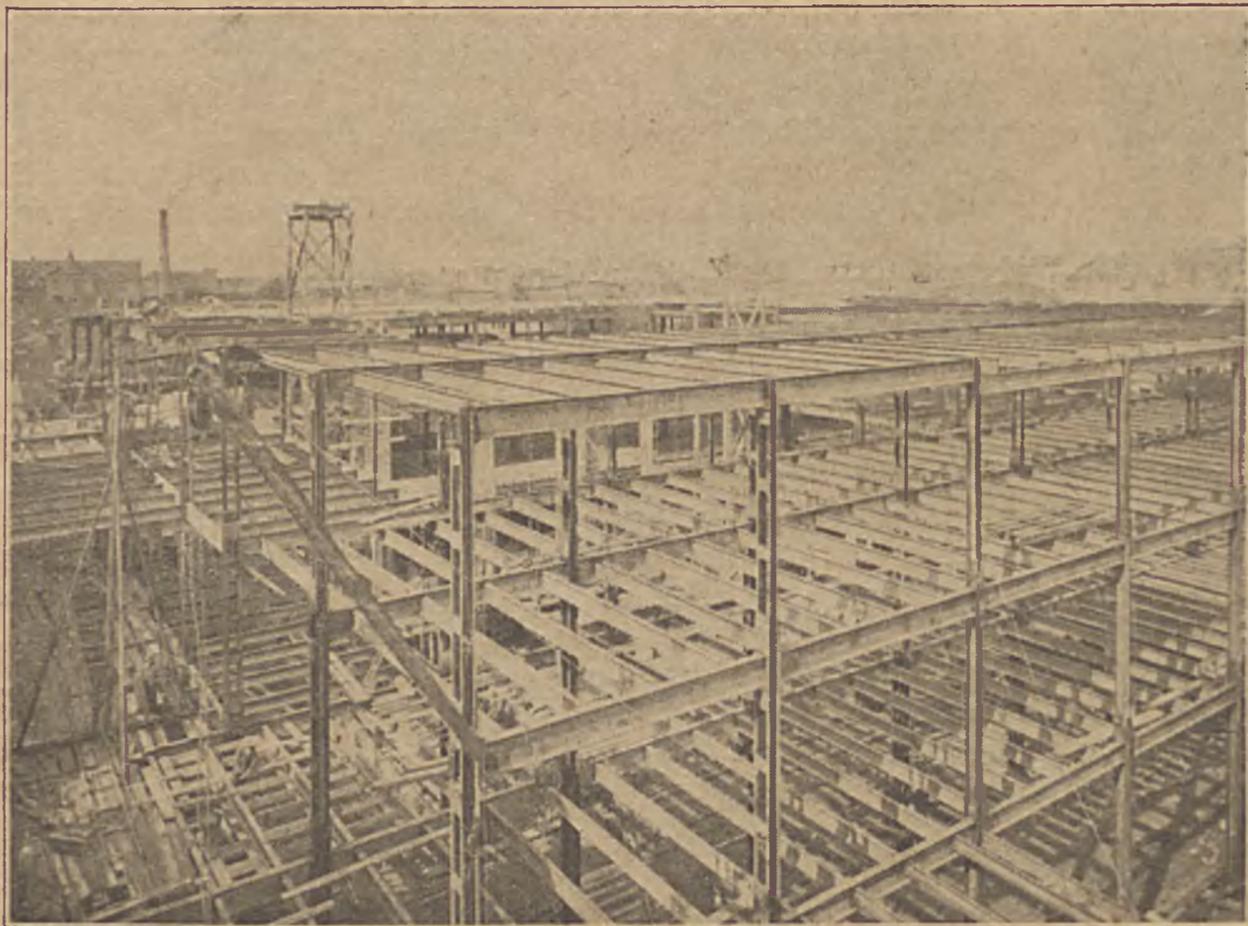
I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN

KRANBAHNEN

VERLADEANLAGEN

STAHL-BAU



Stockwerkbau in Stahlkonstruktion.

FESTE BRÜCKEN
BEWEGLICHE BRÜCKEN

STETTIN

strie. Mit ca. 70 Millionen Lat macht die deutsche Beteiligung an lettländischen Aktienunternehmungen etwa 50% der des gesamten Auslandes aus.

Eine unbestreitbare Tatsache ist es, daß Lettland trotz seiner jungen, aufstrebenden Industrie in der Hauptsache als Agrarland, Deutschland hingegen, seiner wirtschaftlichen Struktur nach, als typisches Industrieland angesprochen werden muß. Dieser Umstand ist denn auch für den Charakter des Warenaustausches beider Länder ausschlaggebend. Während Lettland aus Deutschland Maschinen für seine Industrie und Landwirtschaft, Molkereimaschinen und Geräte für seine in starkem Aufschwung begriffene Milchwirtschaft, sowie Kunstdünger und verschiedene Halbfabrikate bezieht, liefert es nach Deutschland Butter, Flachs, Flachsgarn, Leinsaat, Rauchwerk, Häute, Leder, Papierstoff u. a.

Obwohl Deutschland als Abnehmer lettländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse in den

letzten Jahren an Bedeutung zugenommen hat, ist die lettländisch-deutsche Handelsbilanz doch noch zu Ungunsten Lettlands passiv. Zur weiteren Vertiefung der beiderseitigen Wirtschaftsbeziehungen wäre es durchaus erforderlich, daß Deutschland in Zukunft nicht nur als Lettlands Lieferant, sondern auch als dessen Kunde mehr in Erscheinung tritt, als es bis jetzt der Fall gewesen ist. Dadurch wäre es auch der lettländischen Wirtschaft ermöglicht, die deutschen Industrieerzeugnisse ohne Gefährdung der lettländischen Zahlungsfähigkeit in wachsendem Maße aufzunehmen. Dies sollten namentlich die Kreise berücksichtigen, die sich gegen die Einfuhr einiger lettländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse, namentlich Fleisch, energisch wehren, sei es durch Prohibitivzölle, sei es durch sog. „veterinärpolizeiliche Maßnahmen“. Im Interesse einer endgültigen Wirtschaftsverständigung zwischen beiden Ländern ist dringend zu wünschen, daß der gegenwärtige Zustand bald eine Aenderung erfährt.

Der baltische Außenhandel im letzten Jahre.

Von Percy Meyer-Riga.

Im Jahre 1927 hat die Wareneinfuhr Lettlands nur 249,0 Millionen Lat ergeben gegen 260,3 Mill. im Jahre vorher und 280,6 Mill. im Jahre 1925. Wenn soweit ein stetiger Rückgang festzustellen ist, so zeigt andererseits die Warenausfuhr einen ebenso anhaltenden Aufstieg, gekennzeichnet durch die Zahlen von 179,6, 188,5 und 220,2 Mill. für die drei letzten Kalenderjahre (in chronologischer Reihenfolge). Importminus und Exportplus haben denn auch die Unterbilanz, die zeitweilig in Lettland schon einen bedrohlichen Umfang angenommen hatte, stark herabgedrückt. Unter den Lieferstaaten stand im Jahre 1927 Deutschland mit 98,7 Mill. Lat = 39,5% der lettländischen Gesamteinfuhr weitaus an erster Stelle. Gegenüber 1926, als Deutschland mit 39,9% beteiligt war, hat sich dieses Verhältnis so gut wie gar nicht verschoben. Etwas gestiegen sind die englischen Lieferungen, nämlich von 9,9 auf 10,6%. In die Höhe gegangen ist auch der russische Anteil, weniger derjenige Dänemarks und Schwedens, während die übrigen Lieferstaaten im letzten Jahre meist mit geringeren Wertbeträgen im Verhältnis zum Jahre 1926 vertreten sind. Ausgegangen von den Hauptwarengruppen, dominierten im Berichtsjahre (in Klammern die bezüglichen Jahreszahlen für 1926) in der lettländischen Einfuhr Rohstoffe und Halbfabrikate mit 25,0% (22,8), Fertigwaren mit 45,9% (50,6), Nahrungs- und Genußmittel mit 26,0% (24,9), übrige Waren mit 1,1% (1,7). Hieraus geht hervor, daß die wirtschaftliche Umstellung Lettlands noch in der Entwicklung begriffen ist: die Industrialisierung senkt den Import von Fabrikaten, hebt dagegen die Rohstoffeinfuhr, mittelbar wohl auch den Import von Nahrungs- und Genußmitteln, wobei allerdings die in den letzten Jahren so schwankenden Ernteergebnisse mitsprechen. Hauptsächlich importiert Lettland von Rohstoffen Kohle, Metalle, Leinsaat, Baumwolle und Wolle, Felle, Häute, Leder, Rauchwerk, Chemikalien; von Fertigwaren

Baumwoll- und Wollgewebe, künstliche Düngemittel, Industrie- und Landmaschinen (die ersteren bezeichnenderweise immer noch dem Werte nach in größerem Umfange als die letzteren), Garne, Werkzeuge, elektrische Apparate und Zubehör, Farben usw.; von Nahrungs- und Genußmitteln endlich Roggen- und Weizenkorn, Zucker, Heringe, Tabak, Hafer, Gerste usw. Die Bezeichnung Lettlands als Agrarstaat ist auch nach diesen Daten nicht im vollen Maße aufrecht zu erhalten.

In der Ausfuhr überwogen im Berichtsjahre Rohstoffe und Halbprodukte mit 57,7% (54,1), Fabrikate 18,3% (19,7), Nahrungs- und Genußmittel 23,8% (26,0). Hier liegen also bedeutendere Schwankungen nicht vor. Die landwirtschaftlichen Produkte sind mit 42 gegen 55% wohl zurückgegangen, drücken aber der lettländischen Ausfuhr zum Teil noch ihren Stempel auf. Die Konjunktur bewirkte ein Hinaufschneiden des Anteils der Holzausfuhr von 22 auf 36%, und dieses Plus hat auch wesentlich zur Gesundung der Handelsbilanz beigetragen. Zurückgegangen ist dagegen der Flachsexport von rund 38 auf 26,6 Mill. Lat, während die Ausfuhr von Butter von 37,4 auf 41,3 Mill. stieg, diejenige von Fleisch wiederum von 6,8 auf 6,0 Mill. fiel, während die übrigen Tierprodukte mit 6,1 gegen 7,0 Mill. in etwas geringerem Maße ausgeführt wurden. Die Krise der Landwirtschaft macht sich auch in Lettland in empfindlicher Weise geltend; bei Flachs sprach der geringere Ernteertrag mit. Hauptabnehmer für die wichtigsten lettländischen Ausfuhrartikel sind: für Butter — Deutschland, Holz — England, Flachs — Belgien und Frankreich. Der Transit ergab im Berichtsjahre mit 839,900 To. gegen 626,100 To. im Jahre vorher eine Steigerung um 32%. Besonders in die Höhe gegangen ist der Warenumschlag über die Landgrenze, namentlich derjenige im direkten Eisenbahnverkehr zwischen dem Rätebunde und Deutschland über Lettland und Litauen. 40%



Didier-Stettin

liefert

feuerfeste Materialien

für Kupolöfen / Hochöfen / Glühöfen
jeder Art / Schmiede- und Härteöfen / Kessel-
einmauerungen / Kesselfeuerungen jeder Art /
Kohlenstaub- und Oelfeuerungen / Generatoren /
Kalköfen / Zement-Drehrohröfen / Wannen- und
Hafenglasöfen / Ausmauerungen von Säurebehältern
Herde und Backöfen / Ausmauerungen von
Schornsteinen u. Rauchkanälen u. a. m.

Bitten Spezial-Offerten einzuholen.



Technische Beratungen und Ingenieurbesuch kostenlos!

Stettiner Chamotte - Fabrik

Akt. - Ges., vorm. Didier

Werk Stettin

des Transitverkehrs stammten aus dem Rätebunde, 23% aus Polen, 21% aus Deutschland, je 6% aus Estland und Litauen. Die Bedeutung Lettlands als Durchfuhrland hat offensichtlich zugenommen, die Zahlungsbilanz wird dadurch gefördert, aber die auch hierin zutage tretende wirtschaftliche Entwicklung scheint ihren Abschluß noch lange nicht gefunden zu haben. Die überaus günstige geographische Lage Lettlands mit seinem zentralen Hafen und Verkehrsknotenpunkt Riga tritt immer mehr in den Vordergrund, wiewohl der alte Verkehr aus der Vorkriegszeit noch lange nicht wieder erreicht ist. Entscheidendermaßen hängt diese Evolution von der wirtschaftlichen Konsolidierung des östlichen, teils auch des südöstlichen Hinterlandes — Rußland und Polen — ab. Was Polen betrifft, so tritt hier die Tendenz, sich vom Transit durch Lettland freizumachen, hervor, während dieses Bestreben seitens Rußlands trotz der künstlichen Förderung des Hafens von Leningrad, der aber in der kalten Jahreszeit ausgeschaltet ist, neuerdings stark in den Hintergrund tritt.

Estland spielt im Rahmen des baltischen Wirtschaftslebens eine unverkennbar geringere Rolle als der vorbehandelte Staat, jedoch zeigt die estländische Handelsbilanz an sich ein günstigeres Bild. Im Jahre 1927 handelte es sich um einen gesamten Exportwert von 10 577 572 000 E.-Mark = 105,78 Mill. E.-Kronen (1 Kr. = 100 Mk.), sowie um einen Import von 96,43 Mill. Kr. Der Überschub ergab somit 9,35 Mill. und übertraf um mehr als das Zehnfache das geringe Plus von 1926. In den vorherigen Jahren handelte es sich meist um ein bedeutendes Minus. Unter den Lieferstaaten stand im Berichtsjahre Deutschland mit 26,4% (29,1) an der Spitze, es folgten England mit 14,3% (12,2), die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika mit 14,2% (23,6), die Sowjetunion mit 9,1% (4,4), alsdann Schweden, Polen, Frankreich, Lettland, Finnland und andere Staaten. Im estländischen Export dominierte England mit 31,5% (28,8), dicht gefolgt von Deutschland mit 29,8% (23,1), erst in weitem Abstände kommen Rußland mit 6,3% (12,9), Belgien mit 5,5% (6,1), Lettland mit 5,2% (6,2), Finnland mit 4,5% (3,6), ferner Schweden, Dänemark und andere Staaten. Hieraus erhellt, daß das estländische Außenhandelsverhältnis so ziemlich demjenigen Lettlands entspricht, mag auch die Frage des Vertragsabschlusses mit Deutschland noch ungelöst sein. Alle Bemühungen, dem Warenaustausch mit Skandinavien und den nächsten Nachbarländern zu fördern, haben zu offensichtlichen Erfolgen nicht geführt; Deutschland und England bleiben die wichtigsten Bezug- und Lieferstaaten auch für diese Ostseerepublik. Einen wesentlichen Aufstieg könnte höchstens der Vertragsabschluß mit dem Rätebunde in Aussicht stellen, wenn es zu einem solchen Abkommen kommen sollte. Im Berichtsjahre ist der englische Importanteil hauptsächlich infolge verstärkter Einfuhr von Eisenbahnbaumaterial gestiegen; bei den mehr und mehr in ein konkretes Stadium tretenden estländischen Eisenbahnbauplänen mag dieser Einfuhrzweig demnächst eine weitere Steigerung erfahren. Stark zurückgegangen ist die Einfuhr aus Amerika infolge

geringeren Roggenimports. Von estländischen Exportwaren gehen hauptsächlich Holz, Fleisch, Butter und Flachs nach England, wiederum Butter, Eier und billigere Baumwollerzeugnisse nach Deutschland. Im übrigen erinnern Export und Import stark an den lettländischen Handelsverkehr, freilich mit der Einschränkung, daß der estländische Transit gegenüber dem lettländischen sehr stark zurücktritt und sich eigentlich nur auf den Revaler Umschlag, besonders in den Wintermonaten, bezieht. —

Litauen kam im Berichtsjahre auf einen Import im Werte von 265,7 Mill. Lit gegen 240,8 Mill. im Jahre vorher, dagegen erreichte es einen Export von nur 245,9 gegen 253,3 Mill. Einem Minus von 19,8 Mill. im letzten Jahre hat man ein Plus von 12,5 im vorvergangenen gegenüberzustellen. Litauen ist wirtschaftlich durchaus von Deutschland abhängig. Allerdings verschweigt die amtliche Kownoer Statistik die polnischen Lieferungen und bucht sie zum Teil zugunsten des Handelsverkehrs mit Deutschland oder Lettland. Mangels genauerer Anhaltspunkte hat man aber von den offiziellen Daten auszugehen. Diesem zufolge ist der deutsche Anteil an der Warenversorgung Litauens im Berichtsjahre auf 53,1% gekommen gegenüber 53,8% im Jahre 1926, bei England handelte es sich um 6,7% (7,9), Nordamerika 5,5% (4,4), der Tschechoslowakei 5,2% (6,3), Lettland 3,8% (3,1), Holland 3,4% (3,4). Der Anteil der übrigen Staaten ist nur gering. Was die litauischen Warenlieferungen betrifft, so hat sich das Gesamtbild in den beiden letzten Kalenderjahren gleichfalls nur unwesentlich verschoben. Deutschlands Anteil ergab 51,5 (46,8%), derjenige Englands 24,8% (24,9), Lettlands 8,9% (10,5), während derjenige der übrigen Staaten gegenüber diesen Verhältniszahlen verschwindend gering war. Wie hieraus ersichtlich, ist der Aktionsradius des litauischen Außenhandels ziemlich eng begrenzt.

In der litauischen Wareneinfuhr figurierten Nahrungs- und Genußmittel im Berichtsjahre mit 49,0 Mill., hauptsächlich Zucker, Heringe, Reis, Früchte, Kaffee umfassend, Rohstoffe und Halbprodukte mit 71,7 Mill., hier wiederum überwiegend Superphosphat, Metalle, Erdölprodukte, Zement, Tabak einschließend, endlich Fertigwaren mit 144,9 Mill. In der Ausfuhr handelte es sich um lebende Tiere (Pferde, Schweine, Rinder) für 35,2 Mill., Lebensmittel (Butter, Eier, Fleisch) für 42,7, Rohstoffe und Halbprodukte (Flachs, Zellulose, Holz, Leinsaat, Häute und Felle) für 162,6 Mill., Fertigwaren (Papier, Karton, Streichhölzer) für 5,2 Mill. Litauen ist also immerhin ganz überwiegend ein Agrarland mit ganz schwach entwickelter eigener Industrie. Für eine ganze Reihe von Artikeln ist Deutschland, wenn nicht einziger Abnehmer, so doch Hauptkäufer, desgleichen bestreitet es die Versorgung des litauischen Absatzmarktes mit billigeren Waren und Massenartikeln aller Art. Der litauische Transit entwickelt sich in jeder Beziehung, indem er letzthin auf 383,606 Tonnen kam, wovon nicht weniger als rund 202 000 Tonnen, also weitaus das Meiste auf aus Deutschland stammende

Ziegeleivereinigung Falkenburg u. Umgebung G.m.b.H.

Falkenburg (Pomm.)

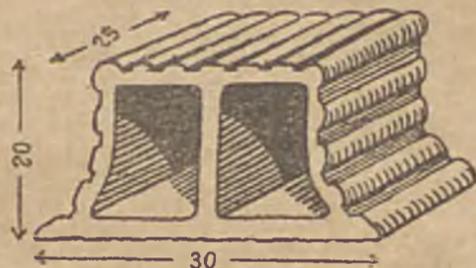
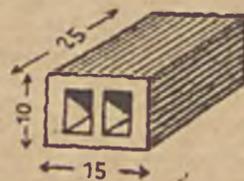
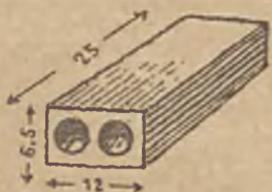
Lindenstrasse Nr. 14 — Fernsprecher 36 u. 98

9 Dampfziegeleien

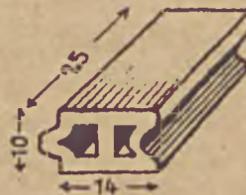
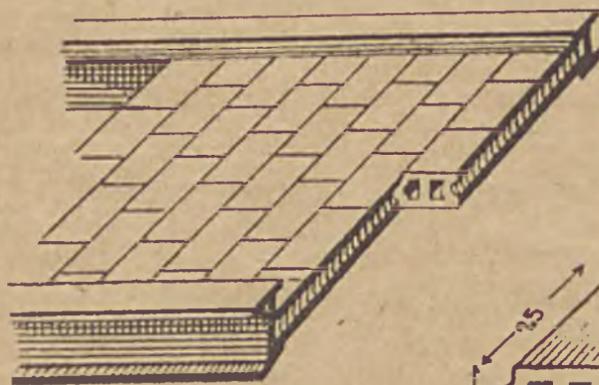
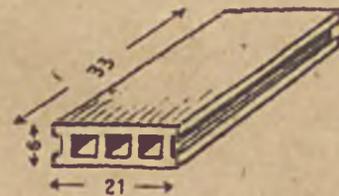
Jahresproduktion ca. 30 Millionen

liefert

Vor- und Hintermauerungssteine /
Loch- u. Deckensteine / Formsteine
poröse Ziegelwaren / Ia naturrote
Biberschwänze / Firstziegel / Drain-
röhren in den Weiten von 4 bis 32 cm,
alles in bester Qualität.



*Bauherr, merk auf:
In der Zeiten Lauf
Tonziegel besteht,
Erfah vergeht.*



Postscheckamt: Stettin 4013 — Bankkonten: Pommersche Bank für Landwirtschaft
und Gewerbe A. G., Falkenburg (Pomm.) — Stadtparkasse Falkenburg (Pomm.)
Kreissparkasse Dramburg — Dramburger Bank, Dramburg.

Sendungen entfiel. Der Rest kam größtenteils aus Rußland. Nächst Lettland ist Litauen der wichtigste baltische Transitstaat, wobei die geographische Lage Litauens in der Nähe von zwei Großstaaten entscheidend ins Gewicht fällt. Im übrigen geht aus dem in der gegenwärtigen Uebersicht enthaltenen Zahlenbild der drei Staaten hervor, daß der Außenhandelsumsatz Litauens wertmäßig fast genau demjenigen Estlands entspricht. Die

Umsatzsumme beider Länder zusammengenommen entspricht wiederum dem Umsatz Lettlands. Das Verhältnis Lettlands, Estlands, Litauens zueinander ist also in diesem Falle wie 2:1:1. Dagegen beträgt die Zahl der Einwohner in derselben Staatenreihenfolge rund 1,85, 1,15 und 2,25 Mill., woraus bezeichnende Schlüsse auf die derzeitige wirtschaftliche Kapazität der baltischen Staaten gezogen werden können.

Stettin und die Oststaaten.

Von Dr. E. Schoene.

Trotz der Verkehrsabwanderung von Stettin hat der größte deutsche Ostseehafen auch in den Jahren nach dem Kriege seine Stellung als hauptsächlichlicher Mittler des Güterverkehrs Deutschlands mit den östlichen Ostseeländern in vollem Umfange erhalten und ausbauen können. Die Stettiner Verkehrsverluste erstrecken sich vorwiegend in anderen Richtungen: sie beruhen in erster Linie auf der Erstarkung Danzigs und Gdingens als Folge der neuen Grenzziehung im deutschen Osten sowie zum anderen auch auf der fortgesetzt vermehrten Einflußnahme der Nordseehäfen auf den deutschen Ostseeverkehr. Von diesen beiden Momenten ist der erste gegenwärtig der bei weitem schwererwiegende, indem nämlich der Stettiner seewärtige Güterumschlag im Hinblick auf den Massengutverkehr (hauptsächlich von, aber auch nach Skandinavien) durch die Konkurrenz Danzigs und Gdingens empfindlich beeinträchtigt worden ist. Demgegenüber war der Stückgutverkehr im Jahrzehnt nach dem Kriege zwar auch nicht gleichmäßig befriedigend, hat aber doch mit manchen gerade der nordosteuropäischen Staaten einen erfreulichen Aufschwung nehmen können.

Natürlich sind auch im Verkehr Stettins mit dem Osten infolge der veränderten politischen Verhältnisse bedeutsame und einschneidende Verschiebungen eingetreten. Es ist hier in erster Linie Rußland zu erwähnen. Der deutsch-russische Güterverkehr vor dem Kriege, der verhältnismäßig intensiv und teilweise gerade durch hochwertige Güter gekennzeichnet war, vollzog sich zu einem beträchtlichen Teile über den Stettiner Hafen. Die Hoffnung, die man in Mitteleuropa nach dem Kriege auf eine Intensivierung des Außenhandels mit Rußland, auf die wirtschaftliche Erschließung der weiten russischen Absatzgebiete und damit auf vermehrte Absatzmöglichkeiten gerade auch für deutsche Erzeugnisse setzte, haben sich bisher infolge des russischen Außenhandelsmonopols und der außerordentlich schwierigen, sich gerade in jüngster Zeit immer mehr zuspitzenden Wirtschaftslage im Innern Rußlands bisher nur zu einem verschwindend geringen Teil erfüllt. Und auch eine wesentliche Aenderung dieser Verhältnisse kann kaum erhofft werden, so lange das gegenwärtige russische Regime an seinen bisherigen Wirtschaftsmethoden festhält.

Der Güterumschlag Stettins mit dem Osten betrug im Jahre 1913 insgesamt 538 992 to, wobei auf Rußland 412 878 to und auf Finnland 126 114 to entfallen. In den Jahren 1925, 1926, 1927 betrug der entsprechende Verkehr mit der U. d. S. S. R., Finnland, Lettland, Estland und Memel (Litauen) 552 317 to, 653 580 to und 488 423 to. Wenn der Güterumschlag Stettins mit den angegebenen Staaten der östlichen Ostsee demnach in den letzten Jahren trotz den oben erwähnten Verhältnissen hinsichtlich Rußlands dem Vorkriegsverkehr ungefähr entsprach, ihn teilweise sogar beträchtlich überstieg, so legt dies Zeugnis ab von den erfolgreichen Bemühungen Stettins, den Güterumschlag mit den neuen Staatengebilden im Nordosten Europas, im besonderen mit Finnland, so zu intensivieren, daß hierdurch ein Ausgleich für den Rückgang des eigentlichen Rußlandverkehrs geschaffen ist.

Insbesondere ist dies hinsichtlich Finnlands der Fall. Die Verkehrszahlen lauten hier:

1913	126 114 to,
1925	323 477 to,
1926	348 672 to,
1927	273 933 to.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Finnland — unbeschadet der wirtschaftlichen Bedeutung namentlich auch Lettlands und Estlands für uns — weitaus an erster Stelle im Güterumschlag Stettins mit dem Osten steht. Denn während

der Verkehr mit der U. d. S. S. R. heute klein ist und sich ungefähr auf der Höhe des Verkehrs mit Estland und Lettland hält, (1926: 40 731 to, 1927: 74 149 to) hat sich Finnland mehr und mehr zu einem Hauptabsatzmarkt und Hauptbezugsland Deutschlands in der östlichen Ostsee entwickelt, wobei allerdings seine Bedeutung als Lieferant von wichtigen Rohstoffen und Landesprodukten mengenmäßig beträchtlich überwiegt. Diese Entwicklung ist, wenn auch vielleicht noch der eine oder andere Wunsch auf diesem Gebiet offen sein mag, durch das Handelsabkommen mit Finnland vom 26. Juli 1926 gestützt und gefördert worden. Durch dieses Abkommen, das seine günstige Wirkung gerade auf den Wechselverkehr mit Stettin nicht verfehlt hat, haben sich bekanntlich beide Länder, abgesehen von einer Reihe von Zolltarifgeständnissen, die gegenseitige Meistbegünstigung eingeräumt.

Wie schon erwähnt wurde, übersteigt die Einfuhr von Finnland über Stettin die Ausfuhr ganz wesentlich. In erster Linie werden von Finnland Holz, insbesondere Papierholz, das zum großen Teil von der Stettiner Papierindustrie weiterverarbeitet wird, sowie die Verarbeitungsprodukte von Holz eingeführt (1927: Papierholz 141 400 to, Bau- und Nutzholz 33 700 to, Papier aller Art 4 300 to, Zellstoff 11 800 to). Daneben spielen aber auch Butter (3200 to) und Preiselbeeren (1260 to) eine wichtige Rolle. Umgekehrt sind im Ausgang nach Finnland regelmäßig die verschiedensten deutschen Agrar- und Industrieprodukte, wie Getreide, Kartoffeln, Zucker, Mehl, Heringe, Futtermittel, Düngemittel, Zement, Eisenröhren, Maschinen, Maschinenteile etc. in erster Linie vertreten. Dieser wechselseitige Verkehr wird durch ein dichtes Schiffliniennetz vermittelt, durch das Stettin mit fast allen wichtigen finnländischen Häfen verbunden ist.

Wenn der Verkehr mit Lettland und Estland nicht die Dichtigkeit des Stettin-finnländischen erreicht hat, so ist hier wieder darauf hinzuweisen, daß sich gerade in den Stettiner Beziehungen zu diesen Ländern das Fragmentarische bemerkbar macht, das der wirtschaftlichen Verknüpfung Ost- und Nordosteuropas durch die Veränderung der politischen und kommerziellen Struktur Rußlands anhaftet. Die Haupthäfen dieser Länder, Reval, Riga und Libau, vor dem Kriege als Winterhäfen Rußlands von besonderer Bedeutung, sind der Vorteile ihres weiten Hinterlandes durch die geringe räumliche Tiefe der Staaten, deren Hauptstädte die beiden erstgenannten gleichzeitig sind, einstweilen bis zu einem gewissen Grade verlustig gegangen. Das organische Wachstum dieser Häfen, mit denen gerade Stettin zu allen Zeiten rege Handels- und Schifffahrtsbeziehungen unterhalten hat, hat sich darauf gestützt, daß sie auf Grund ihrer natürlichen Lage die gegebenen Aus- und Einfalltore von und nach dem weiten russischen Reich waren. Heute ist diese Entwicklung abgeschnitten, und eine sichere Voraussage darüber, ob es den Häfen Lettlands und Estlands gelingen wird, im Güterumschlag mit Rußland wieder eine wichtige Rolle zu spielen, dürfte angesichts der sich dauernd umgestaltenden russischen Wirtschaftsverhältnisse und zumal angesichts des Problematismus, was den Außenhandelsmethoden und -möglichkeiten des heutigen Rußlands anhaftet, kaum möglich sein.

Die Häfen Estlands und Lettlands sind heute also in der Hauptsache als Träger der seewärtigen Ein- und Ausfuhr dieser Länder mit ihrer nicht eben großen, räumlichen Ausdehnung und ihrer verhältnismäßig geringen und im wesentlichen noch agrarischen Bevölkerung anzusehen. Und es ist nur natürlich, wenn sich dies auch gerade auf ihren seewärtigen Warenaustausch mit Stettin auswirkt. Stettin empfängt von

Lettland und Estland in erster Linie solche Produkte, die für ihren Charakter als überwiegende Agrarländer kennzeichnend sind. Besonders ist dies hinsichtlich Lettlands der Fall, während Estland, wenn auch dies vorwiegend als Agrarland bezeichnet werden muß, im Vergleich zur Größe des Landes bereits eine verhältnismäßig lebhaft bodenständige Industrie besitzt. Bei der relativ geringen Aufnahmefähigkeit Estlands steht es daher mengenmäßig im Gesamtverkehr auch beträchtlich hinter Lettland. — Von beiden Ländern sind insbesondere die Stettiner Bezüge von typischen Agrarprodukten, wie Butter und Eiern, bedeutend. An erster Stelle steht in dieser Beziehung Lettland, da sich Riga in der Nachkriegszeit zu einem wichtigen Buttergroßhandelsplatz entwickelt hat. Daneben spielen Leinsaat, Flachs und Hanf eine bedeutende Rolle. Die großen Mengen von russischem Flachs und Hanf, die Stettin vor dem Kriege regelmäßig über die baltischen Häfen einfuhrte, sind aber in den Jahren nach dem Kriege auch nicht annähernd wieder erreicht worden. — In umgekehrter Richtung beziehen Estland und Lettland über Stettin hauptsächlich Maschinen, Düngemittel, Zement, Textilien, Zucker, Heringe, teilweise auch Getreide.

Der Gesamtgüteraustausch Stettins betrug mit Lettland 1926: 95 385 to, 1927: 78 546 to, mit Estland 1926: 40 667 to, 1927: 33 534 to. Zweifellos ist — auch dann, wenn man das russische Hinterland der beiden Länder außer acht läßt — noch eine Steigerung dieses Güterverkehrs möglich, und Stettin ist dauernd bestrebt, diese durch geeignete Maßnahmen herbeizuführen. Was Estland anbetrifft, so würde der Stettiner Güterumschlag, namentlich die Ausfuhr nach Estland, sicherlich durch eine befriedigendere Regelung des handelspolitischen Verhältnisses mit Estland befruchtet werden. Während sich die wirtschaftlichen Beziehungen mit Lettland seit dem 1. Dezember 1926 im Wege der Meistbegünstigung abwickeln, ist Deutschland durch das deutsch-estländische Wirtschaftsprovisorium vom Jahre 1923 die Meistbegünstigung leider noch nicht eingeräumt worden, so daß der autonome estländische Zolltarif für deutsche Waren zur Anwendung gelangt.

Abschließend sei daher an dieser Stelle der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die dem Abschluß eines brauchbaren Meistbegünstigungsvertrages im Wege stehenden Schwierigkeiten in Bälde aus dem Wege geräumt sein mögen, damit der deutsche Güteraustausch mit Estland über Stettin sich in Zukunft ungehemmter als bisher entwickeln kann.

Estlands Außenhandel im ersten Vierteljahr 1928.

Die Wertziffern für den estländischen Außenhandel in den ersten 3 Monaten der Jahre 1927 und 1928 geben folgendes Bild:

	1927	1928	
Import	18.56	26.95	+ 8,39 Mill. Kronen
Export	17.56	23.53	+ 5.97 Mill. Kronen
Umsatz	36.12	50.48	+ 14,36 Mill. Kronen
Bilanz	-1.00	-3,42	+

Bemerkenswert ist hierbei in erster Linie die Steigerung des Umsatzes im Außenhandel um rund 40%, wobei der Import um 45% und der Export um 34% gewachsen ist. Diese Steigerung im Außenhandelsverkehr ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Was den Import anbetrifft, so ist er fast in allen Warengruppen gestiegen. In erster Linie hat die Einfuhr von Getreide, Mehl und Futtermitteln beträchtlich zugenommen und zwar von 2,42 auf 6,25 Mill. Kronen. Gegen Ende des vorigen Jahres waren die Vorräte an inländischem Getreide zur Neige gegangen, und auch die Vorräte an importiertem Getreide und Mehl waren unbedeutend, so daß mit einer verstärkten Einfuhr von Brotgetreide zu Beginn des Jahres gerechnet wurde. Die Hausse in den Getreidepreisen führte zu einer bedeutenden Verteuerung des Imports, die um so größer war, als es wegen der mangelhaften Sommerkornerte notwendig wurde, größere Partien wertvolles Saatgut (Hafer und Gerste) einzuführen. Berücksichtigt man ferner das Steigen der Nachfrage nach Kraftfutter, so erscheint die hohe Importziffer für Getreide und Mehl keineswegs als unnormal. Immerhin hat die recht bedeutende Einfuhr von Getreide wirtschaftlichen Kreisen Veranlassung gegeben, dem Problem einer Steigerung der inländischen Getreideproduktion näher zu treten. Die Industrie war im ersten Vierteljahr bedeutend besser beschäftigt als vor einem Jahr, — die steigenden Importziffern für Roh- und Hilfsstoffe geben

dafür ein deutliches Zeichen. So wurden textile Rohstoffe (Baumwolle, Jute etc.) für 3,57 gegen 2,42 Mill. Kr. importiert, Häute und Leder für 1,41 gegen 1,02 und Chemikalien für 1,02 gegen 0,79 Mill. Kr. Die Einfuhr verschiedener Metallwaren und Maschinen hat ebenfalls zugenommen, landw. Maschinen von 0,17 auf 0,23, Industriemaschinen und Transportmittel von 1,57 auf 1,66 Mill. Kr. Der Import von Kohle ging von 0,58 auf 0,24 der von Oelen und Fetten von 1,23 auf 1,19 Mill. Kr. zurück. Bemerkenswert ist schließlich die Steigerung in der Einfuhr von Gebrauchsartikeln, wie z. B. von Textilwaren von 2,26 auf 3,71, Holz- und Papierwaren von 0,47 auf 0,64 und verschiedenen Lebens- und Genußmitteln von 2,41 auf 2,68 Mill. Kr.

Der Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse zeigt eine weitere Zunahme. So stieg die Ausfuhr von Produkten der Viehzucht (Butter, Bacon etc.) von 4,01 auf 5,54, von lebenden Tieren von 0,04 auf 0,19, von Häuten von 0,39 auf 1,25, von Getreide und Kartoffeln von 0,18 auf 0,47 und von Faserstoffen (Flachs) von 3,25 auf 4,81 Mill. Kr. Die Holzausfuhr war durch Eisschwierigkeiten behindert, so daß ihr Wert von 2,05 auf 1,68 Mill. Kr. zurückging. Dagegen hat die Industrie ihre Ausfuhr erheblich gesteigert. Papier und Zellulose wurden für 3,22 gegen 2,88 Mill. Kr., Erzeugnisse der Textilindustrie für 4,95 gegen 3,55 Mill. Kronen exportiert.

Bei der Beurteilung der Handelsbilanz für die ersten 3 Monate des laufenden Jahres kann mithin festgestellt werden, daß das Passivum der Bilanz im Betrage von 3,42 Mill. Kronen keineswegs als eine gefährliche Erscheinung zu bewerten ist. Den größten Teil der Importwaren bilden Produktionsmittel für die Landwirtschaft und die Industrie, die späterhin durch eine Erhöhung des Exports wieder in Erscheinung treten werden.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn



Freihafen. — Westliches Hafenbecken.
Abfahrtstelle der Passagierdampfer nach Lettland, Estland und Finnland.

Phot. Dreblow.

Der Regierungsanleihefonds für die Entwicklung der Handelsmarine Finnlands*)

Von K. W. Hoppu, M.A.

Vorsitzender des Statistischen und Schiffsregister-Büros des Schiffsamtes.

Die Entwicklung der finnischen Handelsmarine.

Man kann nahezu von einer Butezeit der finnischen Handelsmarine sprechen zu der Zeit als die Seetransporte fast ausschließlich auf Segelschiffen angewiesen waren. So bestand im Jahre 1877 die Handelsflotte aus ungefähr 2000 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 303 000 Reg.-To. Hiervon war der größere Teil, ungefähr 85%, in der Ozeanfahrt und in der Nordseeschifffahrt beschäftigt. Kapitalmangel und besonders der große Bedarf an Kapital, der durch die außerordentliche Ausdehnung des Holzhandels entstand, hinderten die Entwicklung dieser Handelsmarine. Die Beschaffung von Dampfschiffen erforderte ein so großes Kapital, daß die finnischen Reeder, die bisher gewöhnt waren, ihre Schiffe im eigenen Lande, unter ihrer persönlichen Aufsicht und mit der Hilfe ihrer guten Schiffszimmerleute zu bauen, unfähig waren, mit der modernen Entwicklung Schritt zu halten und den erhöhten Anforderungen, die der überseeische Handel des Landes an sie stellte, zu genügen. Weitere ungünstige Einflüsse entstanden durch die unsichere Lage unter der russischen Regierung und die Unzulänglichkeiten im Nachrichtendienst, der im modernen Frachtverkehr einen Faktor von erster Bedeutung

darstellt. Am Ende des Jahres 1918, dem ersten Jahre der finnischen Unabhängigkeit, bestand die Handelsmarine aus 2036 Schiffen mit einem Gesamttraumgehalt von 245 000 Reg.-To., am Ende des Jahres 1925 aus 1207 Schiffen mit 202 000 Reg.-To. und am Ende des Jahres 1927 aus 1180 Schiffen mit insgesamt 227 000 To. Von der Tonnage des vergangenen Jahres wurden etwa 60% in der Ozeanfahrt und in der Nordseeschifffahrt verwendet.

Eine Folge davon, daß die finnische Handelsmarine unfähig war, sich im gleichen Maße zu entwickeln, wie die Ein- und Ausfuhr des Landes zunahm, war, daß die ausländische Tonnage in erhöhtem Maße in Anspruch genommen wurde. Von einem Prozentsatz von 77% der finnischen Tonnage bei ankommenden Frachten im Jahre 1883 war der Anteil der finnischen Tonnage im Jahre 1903 auf 68% gesunken. Im Jahre 1923 war dieser Prozentsatz auf 23% gesunken, um im Jahre 1927 auf ungefähr 29,6% wieder zu steigen. Bei den ausgehenden Frachten betrug der Prozentsatz der

*) Dieser Bericht ist dem Mai-Bericht der Finlands-Bank entnommen.

im Jahre 1883 beschäftigten finnischen Tonnage 59%, gegen 36% im Jahre 1903, 16% im Jahre 1923 und 16,4% im Jahre 1927.

Die Zahlen für eingehende und ausgehende Tonnage geben jedoch nicht ein genaues, übersichtliches Bild darüber, wieviel Fracht in finnischen und wieviel in ausländischen Schiffen befördert wird. Bei der regelmäßigen Linienschiffahrt z. B. müssen die Schiffe mehr als einen finnischen Hafen anlaufen und in jedem Hafen nur einen Teil ihrer Ladung laden oder löschen. Trotzdem wird in der Statistik die Tonnage der Schiffe jedesmal in voller Höhe eingetragen. Um ein genaues Bild der Lage in dieser Hinsicht zu bekommen, muß man feststellen, wieviel von der Ein- und Ausfuhr des Landes tatsächlich in finnischen und wieviel in ausländischen Schiffen befördert worden ist.

Nach den beim Schiffsamt geführten Statistiken ist nur ein sehr kleiner Teil der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1926 in finnischer Tonnage befördert worden. Von der Gesamtmenge der eingeführten Waren, 2 064 932 to wurden nur 504 780 to oder 24,4% von finnischen Schiffen gebracht und 1 560 152 to oder 75,6% von ausländischen Schiffen. In Hinsicht auf die verschiedenen Warenarten standen sich folgende Anteile der finnischen und ausländischen Tonnage gegenüber:

	Finnland		Ausland	
	to	%	to	%
Stückgüter	330.103	37,2	556.252	62,8
Getreide	21.906	15,2	123.124	84,8
Kohle	53.590	9,6	499.400	90,4
Maschinen und andere schwere Güter	24.407	42,1	33.367	57,9
Sonstige Waren	74.774	17,7	348.009	82,3

Die Ausfuhr betrug insgesamt 4 702 204 to, von denen 538 998 to oder 11,5% von finnischen Schiffen und 4 163 206 to oder 88,5% von ausländischen Schiffen befördert wurden. Die wichtigsten Gruppen der verschiedenen Warenarten verteilten sich wie folgt:

		Finnland		Ausland	
		Menge	%	Menge	%
Papier u. Papiermasse	to	130 228	26,8	355.386	73,2
Schnittholz	std.	84.665	7,0	1.124 378	93,0
Rundholz	std.	49.565	20,9	189.464	79,1
Schwellen	std.	56 196	27,5	151.462	72,5
Papierholz	std.	16.093	0,9	1.603.999	99,1
Grubenholz	std.	2.993	0,3	975.114	99,7
Pfähle	std.	3.026	2,6	110.887	97,4
Brennholz	std.	46.255	55,5	45.550	44,5
Stückgüter	to	105.390	55,0	86.025	45,0
Sonstige Waren	to	57.025	33,7	111.639	66,3

Von der Gesamtein- und -ausfuhr, 6 767 136 to wurden insgesamt 1 043 778 to oder 15,4% von finnischen Schiffen und 5 723 358 to oder 84,6% von fremden Schiffen befördert. Da der Export von Holzmasse und Holz in jedem Jahre anzuwachsen pflegt, wird dieses Verhältnis für die finnische Tonnage, die ihrer Zahl nach zu klein ist, um ihren Anteil an den Frachten zu behaupten, noch ungünstiger werden, falls der Export auch weiterhin anwachsen sollte.

Die Regierung behandelt die Frage über die Unzulänglichkeit der finnischen Tonnage.

Die Tatsache, daß wir gezwungen sind, uns für unsere Ein- und Ausfuhr auf ausländische Tonnage

zu verlassen und daß die finnische Tonnage schon für einen sehr kleinen Prozentsatz der Frachten, die von unserem Außenhandel bedingt werden, unzureichend ist, hat die Aufmerksamkeit des Reichstages und der Regierung auf sich gelenkt. Im Reichstag wurden Vorschläge für eine Vergrößerung der finnischen Handelsmarine erörtert. Gleichzeitig begann auch die Regierung ihre Aufmerksamkeit dieser Angelegenheit zuzuwenden, zumal der strenge Winter 1925/26 klar erkennen ließ, daß unser Außenhandel, um mit den schwierigen Eisverhältnissen fertig zu werden, eisverstärkte Fahrzeuge von einer Klasse benötigt, an die die ausländische Tonnage, die im Verkehr mit Finnland gebraucht wird, im allgemeinen nicht heranreicht. Im März 1926 betraute die Regierung den Verfasser dieses Artikels mit der Aufgabe, Vorschläge für eine Wiederbelebung des Schiffsbestandes auszuarbeiten. In einem Bericht, datiert vom 26. November 1926, kam der Verfasser zu dem Schluß, daß für eine Hebung des Schiffsbestandes von der Regierung ein Darlehnsfonds von 100 Millionen Mark außerhalb des Budgets ausgesetzt werden müßte. Aus diesem Fonds müßten mit 4% verzinste Darlehen ausgegeben werden bis zu einer Höhe, die sich mit dem halben Wert des Schiffes deckt und mit einer Rückzahlungsfrist von acht Jahren. Die Regierung holt Auskünfte über die Firmen der in Betracht kommenden Schiffsreederei von den Handelskammern und von verschiedenen Regierungsbehörden ein; die Gesamtheit der Äußerungen bestimmt dann ihren Beschluß. Am 7. Oktober 1927 wurde ein entsprechender Entwurf von der Regierung fertiggestellt, dem Reichstag vorgelegt und am 29. März 1928 durch den Reichstag genehmigt. Nach der Verabschiedung durch den Reichstag wies das Gesetz über einen Darlehnsfonds der Regierung für die Entwicklung der Handelsmarine im Vergleich zu dem von der Regierung eingereichten Entwurf verschiedene Abweichungen auf. Nach dem Entwurf sollte die Höhe des Fonds 100 Millionen Mark betragen, die im Laufe der fünf Jahre 1929 bis 1933 durch jährliche Zuwendungen von 20 Millionen Mark aufgebracht werden sollten. Der Reichstag läßt die schließliche Höhe des Fonds offen und macht sie von Anweisungen, durch das Budget, abhängig. Auch was die Verzinsung an betrifft, ist der von dem Reichstag eingenommene Standpunkt abweichend von dem der Regierung. Der Entwurf der Regierung schlug einen Zinsfuß von 6% vor; aber in gewissen Fällen sollten niedrigere Sätze bis zu 4% in Anwendung gebracht werden. Der Reichstag setzte den Zinsfuß auf 6% fest; bei einem Sinken des geltenden Zinssatzes für langfristige Regierungsanleihen unter 6% wurde die Regierung jedoch ermächtigt, den Zinssatz in einer entsprechenden Höhe festzusetzen.

Der Zweck dieses Anleihefonds ist, solchen finnischen Schiffsreedern, die imstande sind, die Entwicklung der finnischen Handelsmarine tatkräftig zu fördern, durch Gewährung von Darlehen zu helfen, die zur Beschaffung brauchbarer Schiffe Verwendung finden sollen. Darlehen sollen im allgemeinen in einer Höhe, die den halben Wert eines Fahrzeuges nicht übersteigt, gewährt werden; in Fällen jedoch, in denen der Vorteil für das Land außergewöhnlich groß zu werden verspricht, kann

das Darlehen bis zu zwei Dritteln des Schiffswertes erhöht werden. Die äußerste Frist zur Rückzahlung eines Darlehens beträgt acht Jahre; ferner können Darlehen nur für solche Schiffe gewährt werden, die nicht älter als fünf Jahre und nicht länger als ein Jahr im Besitz eines finnischen Schiffreeders

gewesen sind. Die Bedingungen, die für die Gewährung einer Anleihe das Alter der Schiffe auf 5 Jahre begrenzt, läßt deutlich den Zweck der Anleihe erkennen, in erster Linie für neuzeitliche Tonnage für die Handelsmarine des Landes Sorge zu tragen.



Großer Ozeandampfer verholt im Hafen.

Danzigs wirtschaftliche Lage in der Gegenwart.

Von Handelskammersyndikus Dr. Bruno Heinemann.

Danzig macht eine außerordentlich kritische Periode der wirtschaftlichen Umwälzung durch und es läßt sich noch nicht übersehen, wieweit die augenblicklichen wirtschaftlichen Verhältnisse von Bestand sein werden. Die staatliche Abtrennung Danzigs vom Deutschen Reiche und der Zusammenschluß seiner Wirtschaft mit Polen in einer Zollunion haben tiefgreifende Änderungen mit sich gebracht.

Danzig war vor der staatlichen Abtrennung von einem breitausgedehnten Nachbargesamt mit guter Kaufkraft rings umgeben. Die östlichen Gebiete Pommerns und die südliche Hälfte Ostpreußens sind für den Danziger Absatz in Fortfall gekommen, die restlichen an Polen abgetretenen Gebiete sind in ihrer Kaufkraft stark geschwächt. Das Freistaatsgebiet selbst stellt in Verbindung mit dem polnischen Korridor einen schmalen Flaschenhals dar,

der an der äußersten Peripherie des Zollunionsgebiets liegt. Wenn ich ein Beispiel herausgreife, so lagen im Eisenhandel die Verhältnisse so, daß der Danziger Eisenhandel seine Halb- und Fertigfabrikate aus der rheinisch westfälischen Industrie, zum Teil auch aus der oberschlesischen bezog und nun von Danzig aus als Mittelpunkt ein weites Absatzgebiet bearbeitete. Heute ist dies Absatzgebiet auf Danzig und die allernächste Umgebung beschränkt, da der Eisenhandel seine Waren hauptsächlich aus Polnisch-Oberschlesien beziehen muß und die betreffenden Märkte, soweit sie durch die Zolllinie nicht sowieso bereits in Wegfall gekommen sind, rentabler von Bromberg und Posen aus bearbeitet werden können.

Im starken Maße hat sich die Struktur des seewärtigen Handels geändert. Während vor dem Kriege die Mengen der Ein- und Ausfuhr an-

nähernd gleich waren oder sich je nach der wirtschaftlichen Lage Unterschiede bis zu 25% zeigten, haben wir im Jahre 1925 das Bild, daß die Ausfuhr nahezu dreimal so groß ist wie die Einfuhr, und im Jahre 1926 können wir sogar die Feststellung machen, daß die Ausfuhr ungefähr neunmal so stark wie die Einfuhr ist. Die seewärtige Ein- und Ausfuhr stellt sich folgendermaßen:

Jahr	Einfuhr in t	Ausfuhr in t
1923	1 233 630	878 471
1924	884 472,9	1 731 539,8
1925	774 925,0	2 155 309,5
1926	619 647,2	5 793 252 8
1927	1 352 651,6	6 315 936,0

Wir sehen in diesen Zahlen einen außerordentlichen Aufschwung des Hafenverkehrs. Man möchte meinen, daß es der Danziger Wirtschaft glänzend geht. Doch das statistische Bild trügt; denn diese Ziffern sind wohl Mengenzahlen aber keine Wertzahlen. Der Danziger Hafen, dessen Bedeutung im Umschlage hochwertiger Waren, in Getreide und Zucker, bestand, ist ein Ausfuhrhafen für Massengut geworden. Die hochangeschwollene Ausfuhrziffer ist in der Hauptsache auf Kohle und Holz zurückzuführen. Während Danzig vor dem Kriege ein Einfuhrhafen für Kohle war, ist es für diese zum Ausfuhrhafen geworden. Die starke Holz- ausfuhr Danzigs droht zurückzugehen. Der Absatz nach England ist bereits beträchtlich zurückgegangen. Von England sind seit Beginn des Jahres keine Kaufverträge auf Lieferung polnischen Holzes mehr abgeschlossen worden. Wieweit es gelingen wird, die Kohlenausfuhr nach den baltischen und nordischen Märkten aufrecht zu erhalten, ist fraglich. Vorläufig versucht Polen, diese Ausfuhr mit allen Mitteln zu forcieren, um im Wege einer Absatzvereinbarung mit den englischen Zechen sich einen entsprechenden Anteil für späterhin zu sichern. Es liegt in der Art des Artikels, daß sich in der Kohlenausfuhr, die über die Hälfte des Gesamtumschlages ausmacht, die Tätigkeit der Danziger Kaufmannschaft lediglich auf die Spedition beschränkt und der Danziger Eigenhandel an diesem Geschäft keinen Anteil hat. Der Danziger Eigenhandel ist durch die polnischen Einfuhrverbote, die neuerdings zum Teil aufgehoben, an dessen Stelle aber Zollerhöhungen getreten sind, in der Einfuhr von hochwertigen Waren, z. B. Kolonialwaren, sehr begrenzt. Der Zuwachs der Einfuhr im Jahre 1927 gegenüber 1926 ist in der Hauptsache auf die Steigerung der Einfuhr von Erz, Düngemitteln und Schrott zurückzuführen, also auch auf Massengüter. Die wichtigen Zweige des Getreide- und Saatenhandels sowie des Zuckerhandels liegen brach. Die anderen Zweige des Eigenhandels sind in ihrer Tätigkeit stark zurückgegangen.

Auch die Danziger Industrie bietet kein befriedigendes Bild. Die drei Werften: F. Schichau, Schiffswerft zu Danzig, Klawitter Werftbetriebsgesellschaft m. b. H. & Co., The International Shipbuilding and Engineering Co Ltd (früher Reichswerft), die Waggonfabrik und die Eisenbahnhauptwerkstätte waren durchweg auf Staatsaufträge angewiesen, die sie von den Verwaltungen des Reichs, Preußen und auch von Kommunalverwaltungen erhielten. Heute sind die deutschen Aufträge in Fortfall gekommen. Andererseits gibt Polen trotz günstiger Angebote nur in ganz besonderen Ausnahme-

fällen solche Aufträge nach Danzig. Die Danziger Metallindustrie hat daher im allgemeinen mit Schwierigkeiten zu kämpfen, wenn auch einzelne Spezialbetriebe Absatz nach Polen haben.

Andere Industrien sind infolge der indirekten Steuern und Monopolmaßnahmen Polens auf den Absatz im kleinen Freistaat beschränkt worden. So leidet unter diesen Verhältnissen z. B. die Danziger Schokoladen- und Zuckerwarenindustrie. Die altberühmte Danziger Likörindustrie hat ihre Betriebe zum Teil eingestellt, zum Teil den Versuch gemacht, durch im Reich gelegene Filialbetriebe sich über Wasser zu halten.

Danzig ist früher in der richtigen Erkenntnis der Bedeutung der Weichsel als Verkehrsweg und seiner günstigen Lage an der Mündung der Weichsel als „die Königin der Weichsel“ bezeichnet worden. Heute ist der Weichselstrom nur noch von sehr geringer Bedeutung. Während der Rhein eine regelmäßige Schifffahrt bis Basel, die Elbe eine solche bis Prag und die Oder eine solche bis Kosel kennt, ist die Weichsel nur bis Thorn reguliert. Gerade aus Gründen verkehrstechnischer Art und einer mangelnden Binnenschiffahrtsverbindung, die eigentlich naturgemäß gewesen wäre, hat Danzig im Laufe der vergangenen Jahrhunderte die Rolle verloren, die es früher eingenommen hat, nicht allein aus Gründen politischer Grenzziehung. Das Zurücktreten der Ostseeschifffahrt und ihrer Bedeutung überhaupt sowie im besonderen das Zurücktreten der verkehrstechnischen Verbindungen Danzigs mit seinem Hinterlande infolge des Rückganges der Weichsel-schifffahrt und einer ungünstigen Linienführung der Eisenbahnwege sind die direkten Ursachen, welche die Bedeutung Danzigs in der Vorkriegszeit im Vergleich zu den Blüteepochen gemindert haben. Ob es die Republik Polen zustande bringen wird, in die Regulierung des Weichselstromes in jahrzehntelanger Arbeit Millionen und aber Millionen hineinzustecken, ob ferner es gelingen wird, die Linienführung der Eisenbahnen und damit das Transportwesen so zu verbessern, wie es erforderlich wäre, ist zweifelhaft und für die Danziger Kaufmannschaft ein Gegenstand banger Sorge.

Danzig ist seinerzeit von den alliierten und assoziierten Mächten vom Deutschen Reiche abgetrennt worden, um für Polen einen freien Zugang zum Meere zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist Polen auch die Verpflichtung auferlegt worden, den Danziger Hafen voll auszunutzen. Polen wendete jedoch für den Ausbau des Danziger Hafens im Verhältnis nicht diejenigen Mittel auf, die es zur Schaffung von Konkurrenzhäfen gegen Danzig aufbringt, nämlich für die Errichtung eines neuen Hafens in Gdingen und für den Ausbau von Umschlagseinrichtungen in Dirschau, beides Plätze, die in unmittelbarer örtlicher Nähe links und rechts von Danzig liegen. Während Danzig über weite natürliche Hafenflächen verfügt, an denen noch ungefähr 20 km Ufer kaimäßig ausgebaut werden können, muß in Gdingen jedes Becken künstlich geschaffen werden. Der Bau des Hafens Gdingen und die Einstellung Dirschaus auf den Seeverkehr sollen offenbar dazu dienen, auf Danzig einen weiteren politischen und wirtschaftlichen Druck auszuüben.

Die Entwicklung der polnischen Papierindustrie.

Von Dr. E. Kulschewski, Königsberg.

Auf eine günstige Rohstoff- und Absatzbasis gestützt, hat die polnische Papierindustrie namentlich in den letzten drei Jahren einen wirtschaftlichen Aufschwung erfahren, wie er in dem Maße bei anderen Industrien kaum zu beobachten ist. Dafür ist nicht nur der Neubau von zwei Fabriken bezeichnend, sondern auch die ständige Produktionssteigerung spricht für die günstigen Absatzperspektiven, die diesem Produktionszweig offen stehen. Die gegenwärtige Erzeugung, die nur einen Teil der technischen Produktionskapazität erreicht, deckt den Inlandsbedarf noch nicht, so daß ein Zuschuß auf dem Importwege beschafft werden muß. Handelt es sich dabei meist auch um Spezialerzeugnisse, die im Inlande gar nicht oder doch nicht in ausreichender Qualität hergestellt werden können, so beweist auch das nur, daß bei technischer Vervollständigung den künftigen Entwicklungsmöglichkeiten der polnischen Papierindustrie ein verhältnismäßig weiter Spielraum offen gelassen ist. In den letzten Jahren haben einige Betriebe wesentliche Neuerungen in technisch-organisatorischer Hinsicht durchgeführt, indessen gestaltet sich die Produktion noch zu teuer, als daß sie mit Auslandserzeugnissen konkurrieren könnte. So sind es lediglich die Protektionszölle, die ein weiteres Vordringen ausländischer Erzeugnisse auf dem polnischen Markte unmöglich machen.

Die polnische Papierindustrie, die nach dem gegenwärtigen Stande insgesamt 26 Fabriken umfaßt, wovon zwei ausschließlich auf die Erzeugung von Kartonage eingestellt sind, hat ihren Standort hauptsächlich in Zentralpolen gewählt, wo 15 Betriebe produzieren. In Ostpolen, wo die Rohstoffbedingungen an sich noch günstiger liegen, arbeitet nur eine Fabrik, während in Westpolen drei und in Ostoberschlesien vier Betriebe tätig sind. Auf Südpolen, also die ehemals österreichischen Gebiete, entfallen schließlich drei Betriebe. Von diesen 26 Fabriken sind 16 Papier- und die zwei Tekturfabriken mit insgesamt 7000 Arbeitern im Verband der polnischen Papierproduzenten organisiert, während die übrigen acht Betriebe mit insgesamt etwa 1000 Arbeitern außerhalb dieser Organisation stehen. Im Neubau sind ferner zwei Papierfabriken begriffen, mit deren Inbetriebnahme für die nächste Zeit gerechnet wird.

Was nun die Produktion der polnischen Papierindustrie sowie den Inlandsbedarf im Verlaufe der letzten vier Jahre betrifft, so würde sich unter Berücksichtigung der aus dem Auslande importierten sowie der exportierten Menge etwa folgendes Bild ergeben:

	1924	1925	1926	1927
Gesamtproduktion in to	51 340	85 340	88 370	118 640
Einfuhr in to	18 230	31 980	12 120	29 260
Ausfuhr in to	2 780	5 350	5 080	4 600
Inlandsbedarf in to	66 790	111 970	95 410	143 300

Sonach zeigt die Produktion eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung, die sich insbesondere im verfloßenen Betriebsjahr durch ein Emporschnellen der Produktionsziffern kennzeichnet. In Anpassung an den Bedarf des Binnenmarktes werden vorwiegend Papiersorten mittlerer Güte erzeugt. Die aus

dem Auslande und zwar vorwiegend aus der Tschecho-Slowakei bzw. Deutschland bezogene Einfuhrmenge ist durchaus beweglich und namentlich im Jahre 1926 trat als Begleiterscheinung der rigorosen Einfuhrdrosselung ein merklicher Rückgang des polnischen Einfuhrbedarfes ein. Partizipierten Auslandserzeugnisse an der Bedarfsdeckung des Binnenmarktes im Jahre 1924 noch mit 27%, so ging diese Ziffer bis zum verfloßenen Jahr auf 20% zurück, d. h. vier Fünftel des Inlandsbedarfes wird gegenwärtig von der einheimischen Papierindustrie gedeckt. Der Import bezieht sich vornehmlich auf Druckpapier mittlerer und guter Qualität, welches stark nachgefragt ist und das im Inlande nicht in ausreichender Menge hergestellt wird. Dennoch wird mit einem Rückgang der polnischen Papiereinfuhr umso eher zu rechnen sein, als die technische Verbesserung einiger Fabriken bereits in diesem Betriebsjahr eine Mehrproduktion von 33 600 to gestattet, also eine Menge, die das bisherige Importquantum übertrifft.

Die Papierausfuhr Polens zeigt abnehmende Tendenz, was mit dem geringen Qualitätsstandard und Wettbewerbsvermögen in ursächlichem Zusammenhang steht. Die für den Inlandsbedarf angegebenen Ziffern sind durchaus nur approximativ zu nehmen, sie decken sich keineswegs mit dem tatsächlichen Verbrauch des Binnenmarktes, denn sie umfassen sowohl die Lagerbestände der Fabriken wie auch die Vorräte des Handels. Immerhin ist eine merkliche Zunahme des polnischen Papierkonsums unverkennbar, was jedoch nicht hindert, daß Polen unter den Papier verbrauchenden Ländern mit eine der letzten Stellen einnimmt.

Im letzten Jahre betrug der Rohstoffverbrauch Polens etwa 60 000 to Zellulose und 70 000 to Holzmasse, um nahezu 120 000 to Papier herzustellen. Geht man davon aus, daß aus einem Raummeter Zelluloseholz etwa 160 kg Zellulose bzw. 265 kg Holzmasse erzeugt werden, so würde der Rohstoffverbrauch des Jahres 1927 insgesamt über 636 000 Raummeter Zelluloseholz in Anspruch genommen haben. Da im Verlaufe der nächsten fünf Jahre mit einer Verdoppelung des einheimischen Papierkonsums gerechnet wird, würde sich der Rohstoffverbrauch der Papierindustrie auf etwa 1,2—1,3 Millionen Raummeter heben, was im allgemeinen etwa die Maximalgrenze des natürlichen Zuwachses an Papierholz sowohl in den Staats- wie auch in den Privatwäldern erreichen würde. Nun hat aber die polnische Papierholzausfuhr in den letzten Jahren einen Umfang angenommen, der in keinem Verhältnis mehr zum Normalzuwachs des Waldes steht. Im Jahre 1924 wurden insgesamt etwa 230 000 to Papierholz aus Polen exportiert und zwar richtete sich diese Ausfuhr hauptsächlich nach Deutschland. 1925 erreichte der Papierholzexport bereits 691 000 to, stieg 1926 weiter auf 1 126 000 to und betrug 1927 sogar 1 273 000 to. Rechnet man diesen Mengen noch den Verbrauch der einheimischen Zellulosefabriken hinzu, dann ergibt sich, inwieweit der polnische Bestand in den verfloßenen Hiebperioden über die normale Abtriebsgrenze hinaus genutzt,

d. h. ein planmäßiger Raubbau getrieben worden ist. Diese Nutzungspolitik bedeutet im Hinblick auf die künftige Entwicklung, daß Polen entweder dem Beispiel anderer Rohstoffländer folgend den Papierholzexport mit hohen Ausfuhrzöllen belastet und im Interesse der einheimischen Papierindustrie die Ausfuhr faktisch stilllegt oder aber es legt das produktionspolitische Schwergewicht auf die Rohstoff-

gewinnung und deren Ausfuhr, um andererseits Halbstoffe bzw. Fertigfabrikate aus dem Auslande zu beziehen. Diese letzte Lösung erscheint schon darum zweifelhaft, als sie der allgemeinen Tendenz der polnischen Wirtschaftspolitik widerspräche, die in dem Bestreben gipfelt, sich durch Erstarbung der nationalen Industrie vom Auslande weitestgehend unabhängig zu machen.



Ausfahrt in See.

Der russische Außenhandel.

Von Carlo von Kügelgen, Berlin.

Der russische Außenhandel ist einer der besten Gradmesser für die Entwicklung des Wirtschaftslebens der Sowjet-Union. Die russischen Angaben für Ein- und Ausfuhr sind leicht kontrollierbar und nicht so undurchsichtig wie die Sowjetstatistik in bezug auf die übrigen Zweige des Wirtschaftslebens, für die die Erreichung des Vorkriegsniveaus vielfach behauptet wird. Dabei ist es bekannt, daß die Sowjet-Union alle verfügbaren Kräfte aufbietet, um den Umsatz ihres Außenhandels zu steigern. Der gangbare Weg zu diesem Ziel ist Steigerung der Ausfuhr, da Rußland beim Fehlen von Reserven und beim Ausbleiben großer Auslandskredite auf eine aktive Handelsbilanz angewiesen ist. Wenn also der Umfang des russischen Außenhandels, der bekanntlich weit hinter dem Vorkriegsniveau zurückbleibt, und im besonderen die Handelsbilanz einen ausgezeichneten Maßstab für die Wirtschaftslage Sowjetrußlands bieten, so ist vorwegzunehmen, daß die Gestaltung des Außenhandels die schlimmen Nachrichten, die aus verschiedenen Teilen Sowjetrußlands einlaufen, vollauf bestätigt.

Schon im Laufe der letzten drei Jahre hat sich der russische Außenhandel nach amtlichen Angaben nicht entwickelt, sondern eher ungünstig gestaltet. Sein Gesamtbetrag ist von 1318,3 Mill. Rubel im Jahre 1925 auf 1286,2 Mill. 1927 zurückgegangen, und die Handelsbilanz war 1927 mit 18 Mill. Rubel passiv gegenüber einer Aktivität von 224 Mill. Rubel im Jahre 1926 und einer Passivität von 141,4 Mill. Rubel im Jahre 1925.

Die Entwicklung des Außenhandels im ersten Halbjahr 1927/28 (Oktober 1927 bis März 1928) erregt mit Recht in noch stärkerem Maße die Besorgnis der russischen Wirtschaftskreise, wie aus folgender Tabelle in Millionen Rubel hervorgeht:

Erstes Halbjahr:			
1926/27		1927/28	
Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
248,6	370,4	353,1	300,3
Ausfuhrüberschuß 121,8		Einfuhrüberschuß 52,8	

Soweit die Passivität der Handelsbilanz der Steigerung der Einfuhr entspricht, entspringt sie den Bedürfnissen der Volkswirtschaft. Rußland müßte an sich seine Ausfuhr, namentlich in bezug auf Industrieausrüstungen, in weit höherem Maße

steigern, um sein Wiederaufbauprogramm durchführen zu können. Leider haben die Ereignisse der letzten Monate im Zusammenhang mit dem Schachty-Prozeß offenbart, daß die teuer erkauften Industrieinrichtungen durch Lotterwirtschaft, Organisationsfehler und Mangel an geschultem Personal größtenteils in unrationeller Weise verwendet werden oder sogar brachliegen.

Noch viel ernster ist der Rückgang der Ausfuhr. Der wichtigste Grund dafür, daß die Ausfuhr im ersten Halbjahr d. Js. um 70 Mill. Rubel zurückgegangen ist, liegt in dem Zusammenbruch der Getreideausfuhr. Das Getreide hat immer das Rückgrat der russischen Ausfuhr gebildet, von der es vor dem Kriege etwa 45% ausmachte. 1913 wurden 10,6 Mill. to Getreide ausgeführt. Im ersten Halbjahr 1926/27 gelang es immerhin über 2 Mill. to Getreide im Auslande unterzubringen, was sogar 48,2% der Gesamtausfuhr ausmachte. Im letzten Halbjahr wurden aber noch nicht einmal 500 000 to ausgeführt, d. h. 15% der Gesamtausfuhr. Dieser Zusammenbruch ist nicht etwa die Folge einer Mißernte, im Gegenteil: die Ernte des letzten Jahres war, wie die beiden vorhergehenden, mittelgut, und die Sowjetpresse hat unablässig versichert, daß die Bauern über bedeutende Getreidevorräte verfügen. Der Mißerfolg in der Getreideausfuhr ist ausschließlich auf die verfehlte, kommunistisch verrannte Wirtschaftspolitik der Sowjets zurückzuführen.

Zuerst wurden durch unsinnige Preispolitik die Bauern, die für die Produkte ihrer technischen Kulturen verhältnismäßig viel Geld vereinnahmt hatten, vom Verkauf der Getreidevorräte abgeschreckt. Dann wurde ihnen das Getreide gewaltsam abgenommen. Wohl gelang es den staatlichen Ankaufsorganen, in den Bereitstellungen landwirtschaftlicher Produkte mit rund 10 Mill. to das Resultat des vorigen Jahres zu erreichen. Doch hat man hierbei die Landwirtschaft schwer geschädigt, die Bauernschaft aufs tiefste aufgebracht und die Quellen für die Zukunft verstopft. Der große Ausfall in der Versorgung der wachsenden Stadtbevölkerung, der durch die Zerschlagung des Privathandels entstanden ist, bleibt ungedeckt und macht sich neben anderen Gründen im Rückgang der Getreideausfuhr bemerkbar.

Wohl ist es gelungen, die Ausfuhr sonstiger landwirtschaftlicher Produkte, wie namentlich Butter und Eier, bedeutend zu steigern (Butter von 3300 auf 8200 to in diesem Jahr). Aber zugleich wird aus allen Städten Rußlands berichtet, daß Eier und Butter vom Markt so gut wie verschwunden sind, ebenso wie Zucker. Wenn unter diesen Umständen die völlig geschrumpfte Ausfuhr von Zucker neuerdings wieder forciert wird, beweist das, wie ungesund die russische Ausfuhrpolitik ist. Nach den letzten Nachrichten sind die Butterbereitstellungen in Sibirien neuerdings scharf zurückgegangen. Dank den guten Flachspreisen und der verstärkten Ausfuhr der sonstigen Landwirtschaftsprodukte, wie Geflügel, Fische, Hanf, Borsten, Därme, Rauchwaren usw., gelang es, die gesamte landwirtschaftliche Ausfuhr, abgesehen von Getreide, von 115,7 Mill. Rubel im ersten Halbjahr des Vor-

jahres auf 165,5 Mill. in diesem Jahr hinaufzuschrauben.

Der Ausfall des Getreides läßt sich aber auf diesem Wege nicht decken, um so weniger, als auch die Ausfuhr von Manganerzen und Eisenerzen bedeutend zurückgegangen ist. Wohl war es möglich, die Ausfuhr von Holz ein wenig zu steigern und die der Naphthaprodukte für das erste Halbjahr von 878 000 to im Vorjahr auf 1,1 Mill. zu steigern. Doch ist diese Steigerung zum Teil leider dadurch zu erklären, daß zur Ausfuhr bestimmte Naphthaprodukte mit Verspätung eintrafen und zur Verschiffung gelangten. Neuerdings wird in der Sowjetpresse heftig geklagt, daß Naphthaverarbeitung und -transport mit der Naphthage-winning nicht Schritt halten. Die wichtigsten Naphthatrüsts „Asneft“ und „Grosneft“ verlangen besondere Millionenkredite, um den Anforderungen nachkommen zu können. Im April sind nur drei Viertel der Naphthage-winning des März erzielt worden. Selbst in diesem besten Posten der russischen Ausfuhr drohen Rückschläge, ganz abgesehen vom Preisrückgang auf dem Weltmarkt für Naphthaprodukte.

Was nun die Beteiligung der wichtigsten Handelspartner Rußlands am Außenhandel anlangt, so stand in der russischen Ausfuhr noch im Wirtschaftsjahr 1926/27 (Oktober 1926 bis September 1927) England mit 197,5 Mill. Rubel (29,1% der Gesamtausfuhr) gegen 187,1 Mill. (31,8%) im Vorjahr an erster Stelle. Deutschland folgte mit 167,3 Mill. Rubel (24,7%) gegen 111 Mill. Rubel (18,9%) 1925/26. Das ist eine kräftige Steigerung in der Aufnahme russischer Waren. Dagegen war in der Einfuhr Rußlands Deutschland, wenn auch nicht vom ersten Platz verdrängt, so doch beträchtlich zurückgegangen. Deutsche Waren gingen nach Rußland für 157,7 Mill. Rubel (25,2% der russischen Gesamteinfuhr) gegen 172,2 Mill. Rubel (25,6%) im Wirtschaftsjahr 1925/26. Indessen war die Aufnahme amerikanischer Waren 1926/27 bedeutend gestiegen; sie betrug 143,4 Mill. (23%) gegen 119,9 Mill. Rubel (17,8%) 1925/26 und hatte England auf den dritten Platz gedrängt (97,1 Mill. Rubel d. h. 15,6% gegen 125,4 Mill. d. h. 18,6%). Auch Frankreich und Polen hatten ihre Ausfuhr nach Rußland 1926/27 bedeutend steigern können. Wenn man in Betracht zieht, daß einerseits der russisch-englische Bruch vorlag und daß andererseits Deutschland durch die Gewährung des 300-Millionen-Kredits und auch sonst durch weitgehende Kreditierung Rußland viel günstigere Bedingungen gewährte als z. B. Amerika, so muß diese Entwicklung als äußerst ungünstig für Deutschland aufgefaßt werden.

Die Entwicklung im ersten Halbjahr des Wirtschaftsjahres 1927/28 gab ein für Deutschland bedeutend günstigeres Bild, indem sich erst jetzt der 300-Millionen-Kredit voll auswirkte. Die russische Ausfuhr nach Deutschland betrug 84,1 Mill. Rubel gegen 81,6 im ersten Halbjahr 1926/27, die Einfuhr aus Deutschland nach Rußland stieg aber im gleichen Zeitraum von 60,8 Mill. auf mehr als das Doppelte, nämlich 124,3 Mill. Rubel. Nach England führte Rußland Waren für 59,6 Mill. (gegen 111,2) aus, aber aus England nur noch für 21,8 Mill. gegen 48,5 im ersten Halb-

jahr 1926/27 ein. Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten war gering (10,3 Mill.), die Einfuhr von dort aber recht bedeutend, nämlich 56,3 Mill. Im übrigen steht Lettland in der russischen Ausfuhr mit 48,6 Mill. Rubel an dritter Stelle. Die Mitteilungen der Berliner Sowjethandelsvertretung über ihre Bestellungen im zweiten Quartal des laufenden Jahres zeigen einen starken Rückgang der russischen Bestellungen. Es wurden insgesamt 6043 Bestellungen im Werte von 122,2 Mill. Rm. vergeben und Verkäufe im Werte von 105,7 Mill. Rm. getätigt. Im ersten Halbjahr 1927/28 sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 1926/27 die russischen Bestellungen durch die Berliner Sowjethandelsvertretung um 85,3 Mill. Rm. zurückgegangen und die Handelsbilanz ist in Berlin für Rußland aktiv geworden.

Die vorliegende Aktivität der deutschen Handelsbilanz im Verkehr mit Rußland ist neben der Wirkung des 300-Millionen-Kredits auf den besprochenen allgemeinen Rückgang der russischen Ausfuhr zurückzuführen. Dieser wird von den russischen Wirtschaftsorganen auch für die Zukunft als größte Gefahr betrachtet. Die Bauernschaft hat nach ihrer gewaltsamen Auspressung die Getreideabgabe fast vollständig eingestellt. Es ist daher anzunehmen, daß das Endergebnis von der Getreidebereitstellung hinter dem vorjährigen zurückbleiben wird und man bis zur neuen Ernte auf eine Belebung der Getreideausfuhr nicht rechnen kann. Es wird, wie stets in Rußland, die Gestaltung des Außenhandels, ja des gesamten Wirtschaftslebens, von dem Ausfall der Ernte abhängen. Für das laufende Jahr hat man schon auf eine aktive Handelsbilanz verzichtet. Leider sind auch die Hoffnungen auf das nächste Jahr trübe.

Wohl suchen die offiziellen Berichte über den Saatenstand einen gewissen Optimismus zu wahren, doch kommen selbst in ihnen ernste Besorgnisse zum Ausdruck. So heißt es in dem offiziellen Bericht des staatlichen Planausschusses über die Aprilkonjunktur: infolge des verspäteten Frühjahrsbeginns hat sich die Frühjahrssaatkampagne um drei bis vier Wochen verzögert. Die staatlichen Organe zur Förderung der Aussaat haben „nicht überall befriedigende Ergebnisse gezeitigt“. Denn aus vielen Gebieten werde Mangel an Saatgut, Kunstdünger, landwirtschaftlichem Inventar und ver-

schiedenen Landmaschinen gemeldet. „Angesichts der unklaren Ernteaussichten“ ist ein starker Rückgang der Getreideankäufe erfolgt. Das Landwirtschaftskommissariat der R.S.F.S.R. meldet, daß die Winter- und Frühjahrssaaten durch die kalte Witterung in ihrem Wachstum zurückgehalten sind. Im allgemeinen sei der Stand der Wintersaaten befriedigend. Doch sei in einigen Gouvernements, wie Kursk, Woronesh und Tambow, eine Beschädigung der Wintersaaten zu verzeichnen. Im Nordkaukasus haben schwere Stürme die Saaten vernichtet. Wie aus verschiedenen Teilen Südrußlands, z. B. durch Privatbriefe deutscher Kolonisten gemeldet wird, haben die Frühjahrsstürme in weiten Gebieten, besonders in der Krim und Ukraine schlimme Verwüstungen angerichtet, die Ackerkrume mit den Saaten fortgeführt und eine neue Aussaat nötig gemacht. Die Bauern sind mithin in diesen Gebieten ganz auf das Sommergetreide angewiesen, das nur allzu leicht der Dürre anheimfällt. — In Weißrußland wie in den westlichen Teilen der Ukraine sind die Ernteaussichten allem Anschein nach ebenso katastrophal wie in Polen.

Man muß demnach darauf gefaßt sein, daß in den wichtigsten Korn produzierenden Gebieten Rußlands zum Teil Mißwachs herrschen wird. Das Sommergetreide kann auch, falls es gut einschlägt, den Ausfall des Winterkorns nicht wettmachen. Zu den Witterungsschädigungen kommt aber als die schlimmste und allgemeinste die für die Landwirtschaft verheerende Politik der Sowjets. Sie hat es zustande gebracht, daß die Bauern überall ihre Saatfläche eingeschränkt haben und daß die Landwirtschaft, die aus eigener Kraft vorübergehend einen Aufschwung genommen hatte, ihre Pforten zurücksteckt. So wird denn die nächste Ernte voraussichtlich hinter den Ernten der letzten Jahre bedeutend zurückbleiben. Wenn schon in diesem Jahr die Wirtschaftsverhältnisse in Rußland eine unerträgliche Anspannung erhalten haben, so ist zu befürchten, daß es bei einer auch nur teilweisen Mißernte wiederum zu Ausbrüchen der Volksunzufriedenheit kommt. Jedenfalls hat der mit Rußland in Handelsbeziehung stehende Ausländer dessen gegenwärtig zu sein, daß das russische Wirtschaftsleben und im besonderen der russische Außenhandel neuen Prüfungen und Belastungsproben entgegengehen.

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachtenmarkt. Stettin, 11. Juni. Der Ostseefrachtenmarkt war weiterhin ungünstig dadurch beeinflusst, daß der schwedische Erzarbeiterstreik noch andauerte. Neue Verhandlungen, die zur Beilegung des Streiks angeknüpft worden sind, haben bedauerlicherweise bisher zu keinem Ergebnis geführt. An und für sich sind in Lulea einige Ladungen vorhanden, die aber nicht zur Abladung gekommen sind, da auch die Hafentarbeiter in Lulea sich dem Bergarbeiterstreik angeschlossen haben. Schätzungsweise wird von Lulea eine Rate von s. Kr. 4,10 nach Stettin genannt. Abladungen von Narvik und Kirkenes haben ebenfalls nicht stattgefunden. Von Gefle wird eine Rate von s. Kr. 3,50 nach Stettin, s. Kr. 3,25 nach Danzig genannt. — Von Karlshamn wurden einige Ladungen Abbrände verschifft zu Raten von s. Kr. 2,75 fio nach Stettin, s. Kr. 2,50 fio nach Danzig. — Für einen Dampfer mit Riferzen von Melilla nach Stettin/Danzig wurde eine Rate von 6/— erzielt.

Auch die Holzfrachten waren weiter gedrückt. Hier machte sich der finnländische Hafentarbeiterstreik ungünstig

und verteuern bemerkbar, man nimmt jedoch an, daß die Verladeverhältnisse für Holz von finnischen Häfen durch vermehrte Einstellung von Arbeitswilligen sich bald bessern werden (s. auch unter „Finnland“).

Der Kohlenfrachtenmarkt war weiterhin gedrückt. Von Tyne wurde eine Rate von 4/9 für einen Dampfer von 2000 t erzielt.

Im übrigen sind noch folgende Frachten zu nennen: Stolpmünde—E. C. C. P. 400/500 Faden Props 36/— 28/— per Faden; Stolpmünde und Kolberg—Elsfleth 600/700 fm Telegrafentangen 7/10 m lang Hfl. 5.— 6.—; Fowey—Stettin 2/350 To. Clay 12/—; Südfinnland—Stettin 4/6000 rm Papierholz 3/9 4/— per rm; Stettin—Malmö 140/150 To. Eisen Kr. 4—4½ per To.; Stettin—Upsala 100 To. Sand und 20 To. Ton Kr. 7.— per To.; Stettin—Königsberg 100/200 To. Zement Rm. 6½—7.—; Rendsburg—Stettin 1/200 To. Chamottebrocken Rm. 4.— per To.; Abo—Stettin 100/110 Stds. Holz Rm. 35.—36.— per 15.; Abo—Stettin 75/90 Stds. Holz Rm. 35.—36.— per Ende.

Bericht der pommerschen Ziegeleiindustrie für das Jahr 1927.

Am 18. Mai hielt der Verband Pommerscher Ziegel- und Hartsteinwerke eine außerordentliche Vollversammlung ab, in der der Geschäftsführer Dr. Schrader folgenden Bericht für das Jahr 1927 erstattete:

„Während im Jahre 1926 die Bautätigkeit sowohl in Preußen als auch im Reich als durchaus unzureichend bezeichnet werden mußte, ist im Jahre 1927 eine nicht unerhebliche Besserung eingetreten. Die Zahl der überhaupt neu erbauten Gebäude stieg in Preußen von 105 361 im Jahre 1926 auf 132 602 1927, der Wohngebäude von 61 079 auf 80 323. Der Reinzugang an Wohnungen betrug 1926 129 092, 1927 178 375. Nach Schätzung des Zu- und Abgangs an Haushaltungen auf Grund der Eheschließungen und Sterbefälle ergab sich 1926 ein Reinzugang von 140 000 Haushaltungen, dem nur ein Zugang von rund 129 000 Wohnungen gegenüberstand. Es war also nicht einmal gelungen, alle im Jahre 1926 neu hinzugekommenen Haushaltungen in Wohnungen unterzubringen, geschweige denn die tatsächliche Wohnungsnot herabzumindern. Es wurden also 1926 die alten, auf eigene Wohnung wartenden Wohnungssuchenden um rund 13 000 neue Wohnungssuchende in Preußen allein vermehrt. 1927 ist es gelungen, nicht nur den Wohnungsbedarf der neu hinzugekommenen Haushaltungen, sondern auch der alten, sich seit Jahren hinschleppenden Wohnungsnot Abbruch zu tun. Werfen wir einen Blick auf die Wohnungsnot und ihre Bekämpfung im Reich, so hat doch die nunmehr durchgeführte Reichswohnungszählung, die durch das Gesetz vom 2. März 1927 angeordnet war, ein erschütterndes Bild geliefert. In Deutschland sind danach fast noch ca. 500 000 Familien ohne eigene Wohnung, und zwar sind die Hauptherde der Wohnungsnot die großstädtischen Wohngebiete, trotzdem war auch im Jahre 1927 die Neubautätigkeit in Gemeinden bis 2000 Einwohnern mit 101 096 Wohnungen am stärksten, während die Großstädte über 100 000 Einwohner nur einen Zugang von 26 897 Gebäuden aufwiesen. Es ergibt sich somit erneut die Tatsache, daß, wenn auch Fortschritte gemacht sind, das bisherige Tempo nicht ausreicht, um den dringendsten Wohnungsbedarf in absehbarer Zeit zu befriedigen. Die Wohnungsnot besteht seit Beendigung des Krieges, also seit 10 Jahren. Rechnet man die Inflationsjahre, in denen man durch Freigabe der Baustoffbewirtschaftung und zur Verfügungstellung von Mitteln Wohnhäuser über Wohnhäuser hätte herstellen sollen, ab, so verbleiben 4½ Jahre bei stabiler Währung. Die Wohnungsnot ist nicht behoben, also erscheint die Annahme berechtigt, daß die Mittel ihrer Bekämpfung ungeeignete oder zumindestens unzureichende waren. Bauen heißt, wie ein bekannter Staatsmann zutreffend definiert hat: „Werte für langdauernden Gebrauch und langsamen Verbrauch schaffen“, Werte, die wegen ihrer Lebensdauer als wirkliches Anlagekapital der Volkswirtschaft neue Dienste leisten, aber nicht nur dieses, die Bauten saugen auch gewaltige Mengen aller Handwerksprodukte in sich auf und schaffen Arbeit für eine Fülle von Arbeitszweigen. 1927 sind nun tatsächlich sehr bedeutende Mittel dem Neubau von Wohnungen zugeführt worden, und zwar durch die Hauszinssteuer etwa 550 Millionen, durch sonstige öffentliche Zwischenkredite 310 Millionen, durch Anleihen 200 Millionen, Hypothekenbanken, die in ihrer Finanzgebarung unter öffentlicher Aufsicht stehen, 250 Millionen, Versicherungsgesellschaften mit Anlagezwang 150 Millionen, öffentlich rechtliche Kreditanstalten und Sparkassen etwa 700 Millionen, insgesamt etwa 3 Milliarden Mark. Außerdem sollen für etwa 1000 Millionen Mark Reparaturen und Umbauten ausgeführt sein.

Die Zahl der im Jahre 1927 fertiggestellten Wohngebäude betrug 131 368 und übertraf damit das Vorjahr mit 97 838 Wohnungen um 34 %, durch öffentliche Körperschaften und Behörden wurden 8,6 % aller Wohngebäude, durch die Gemeinnützigen Baugesellschaften 18,8 % und durch sonstige private Bauherren 72,6 % errichtet. Nach der von dem früheren Staatssekretär Hirsch und Dr. Kühne aufgestellten interessanten Baustoffbilanz waren Zement-, Kalk-, Gips-, Ziegel- und Hartsteinindustrie an dieser Bilanz mit folgenden sehr beachtlichen Zahlen vertreten: 236 000 Arbeitern, 559 000 Pferdekräften, 443 Millionen Arbeitsstunden, einer Bruttoproduktion von 1330 Millionen Mark. Der Nettowert der gesamten Baustoffproduktion wird mit 2,4 Milliarden Mark errechnet.

Wenn, wie erwähnt, erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen sind, so scheint doch mit der Verewigung der Wohnungsnot bei gleichbleibendem Bautempo gerechnet werden zu müssen, denn die Zahl der überabbruchreifen Woh-

nungen und Wohngebäude weist, wie die Statistik bestätigt, steigende Tendenz auf. Berücksichtigt man, daß ein erheblicher Teil, namentlich der kleinen Wohnungen, in durchaus mangelhaften Ersatzbauweisen ausgeführt ist und trotz aller Fehlschläge weiter ausgeführt wird, so wird man mit starken Abgängen und ständig steigenden Abbruchziffern rechnen müssen.

Der Verband Pommerscher Ziegel- und Hartsteinwerke hat sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wie stets seit seinem Bestehen bemüht, aufklärend zu wirken und vor allen bisher bekannt gewordenen Ersatzbauweisen zu warnen. Während bedauerlicherweise fortgesetzt illustrierte Zeitungen immer und immer wieder Bilder bringen, aus denen der Laie den Eindruck erhält, als sei z. B. die Frankfurter Plattenbauweise des Rätsels Lösung, hat sich fast immer bei näherer Untersuchung herausgestellt, daß diese Bauweisen schwerste Mängel enthalten, insbesondere scheinen alle diese Ersatzbauweisen vorzügliche Feuchtigkeitsleiter zu sein, so daß die unglücklichen Bewohner solcher Wohnungen nicht nur ihrer Einrichtungsgegenstände durch Verquellen und Verziehen mehr oder weniger verlustig gehen, sondern auch an ihrer Gesundheit Schaden nehmen. Die Ziegelindustrie hat es nicht nötig, Reklame zu machen. Man kehrt stets reumütig zu ihr zurück, aber man läßt auch auf dem Rückwege zu ihr Blut in Gestalt vergeudeter Mittel eines ausgeplünderten Volkes. Nur um das zu vermeiden, klären wir auf und werden weiter aufklären. Pommersche rührige Verfechter von Ersatzbauweisen haben der Ziegelindustrie vorwerfen zu sollen geglaubt, die Ziegelindustrie sei antiquiert und ihre Hinweise auf die seit Tausenden von Jahren bewährte Ziegelbauweise könnten keinen Grund dafür bieten, neuzeitlichere, billigere und angeblich ebenso zweckdienliche Ersatzbauweisen zu verwenden. Die absolute Unrichtigkeit dieser Behauptungen braucht nicht bewiesen zu werden. Unseres Erachtens hat das ausgeplünderte deutsche Volk alle Ursache, kostspielige Experimente, die bisher zum allergrößten Teil fehlgeschlagen sind, zu unterlassen. Der Wohnungsnot geschieht durch derartige, in kurzer Zeit unbewohnbar werdende Gebäude kein Abbruch, wohl aber werden diese Bauten sehr bald selbst abbruchreif. Ich wiederhole die Definition des Staatssekretärs a. D. Hirsch: „Bauen heißt Werte für langdauernden Gebrauch und langsamen Verbrauch schaffen“. Alle mit dem Wohnungsbau befaßten Behörden und behördenähnlichen oder gemeinnützigen Organe sollten dieses Wortes eingedenk sein und Wohngebäude aus Ziegelsteinen für langdauernden Gebrauch und langsamen Verbrauch schaffen. Nur dann schaffen sie bleibende Werte dem deutschen Volke und der deutschen Wirtschaft. Mag die Reichsforschungsgesellschaft für Wohnungsbau den Gedanken, dem Baugewerbe den Saisoncharakter zu nehmen und es zu einem Dauergewerbe umzubilden, durch wissenschaftliche Erörterung und Erprobung neuer fabrikmäßiger Gebäudeherstellung weiter verfolgen und zu fördern versuchen, in die Praxis umgesetzt werden sollten diese Bauweisen erst dann, wenn sie sich tatsächlich als dem Ziegelbau überlegen, als wirtschaftlicher und als billiger in der Herstellung, aber auch als gesundheitlich im Gebrauch erwiesen haben. Zur Zeit sind Stahl- und Stahlskelettbauten mit Plattenausbau teurer als Ziegelbauten, und kein einziger Ersatzbaustoff hat den Ziegel als Baustoff für Wohnungsbauten auch nur zu einem kleinen Teil zu erreichen vermocht.

Wir verlangen daher erneut, daß die Hergabe von Baugeldern an die Bedingung der Verwendung alter bewährter Baustoffe geknüpft wird und daß, bevor die Genehmigung zur Ausführung von Bauten in Ersatzbauweisen erteilt wird, Sachverständigenausschüsse befragt werden, in denen auch die Ziegel- und Hartsteinindustrie vertreten ist.

Wie hat sich nun bei dieser Lage des Wohnungs- und Baumarktes die Lage der Ziegel- und Hartsteinindustrie dargestellt? Das Jahr 1926 war unbefriedigend, das Jahr 1927 brachte, wie in der gesamten Industrie, eine gewisse, durch Kapitaleinfuhr hervorgerufene Scheinblüte und ist auch für die Ziegelindustrie ein Jahr vorübergehender Besserung gewesen. Die Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer nahm gegenüber 1926 zu, die Gesamtproduktion hat sich gegenüber dem Vorjahre gehoben. Der Bestand an Ware war nur im Osten unseres Bezirkes groß und ist in einzelnen Gebietsteilen noch jetzt erheblich. Es darf allerdings nicht vergessen werden, daß auch im Jahre 1927 ein Teil der Werke wegen Kapitalmangels, ein Teil wegen Absatzmangels sowie großer

Lagerbestände still lag. Die Gesamtproduktionsziffern für Ziegel- und Hartsteine des Jahres 1927 liegen leider noch nicht vor. Fest steht jedenfalls, daß die Ziegelproduktion zur Zeit nur etwa 50 % der Vorkriegsproduktion ausmacht, bei Drainröhren und Hartsteinen liegt die Zahl etwas günstiger.

Eine Umfrage bei den Mitgliedsfirmen hat ergeben, daß das Produktionsergebnis des Jahres 1927 im allgemeinen als befriedigend hingestellt werden kann. Allerdings wurde von allen Werken betont, daß der im Anfang des Jahres einsetzende gute Absatz gegen Ende des Jahres völlig ins Stocken geraten war. Die Ursache hierfür liegt im Mangel an Baugeldern, in der überaus schwierigen Lage der Landwirtschaft, der Einstellung von Siedlungsbauten und insbesondere dem unregelmäßigen Fließen der öffentlichen Mittel. Immer und immer wieder ist aber hervorgehoben worden, daß trotz des verhältnismäßig guten Absatzes ein wirtschaftlich befriedigender und gesunder Nutzen, der die Erhaltung der Werke sichere und ihren weiteren Ausbau gewährleiste, nicht verbleibe, da die Aufblähung der Produktionskosten und die Belastung der Werke mit Steuern und sozialen Abgaben nicht nur den Ertrag verzehre, sondern in vielen Fällen auch noch Rückgriffe auf das Betriebskapital notwendig gemacht habe.

Wie steht es nun um die Zukunft der Ziegel- und Hartsteinindustrie? Sie wird im wesentlichen bestimmt durch die Mittel, die in diesem Jahre dem Baumarkt zugeführt werden können. Die Hauszinssteuer ergibt bekanntlich einen Betrag von 1 Milliarde Reichsmark. Da der in dem Steuervereinlichungsgesetzentwurf enthaltene Gebäudeentschuldungssteuergesetzentwurf nicht mehr bis zum 1. 4. 1928 in Kraft gesetzt werden konnte, ist die preußische Hauszinssteuer, an deren Stelle die sogenannte Gebäudeentschuldungssteuer treten soll, bis zum 31. März 1929 verlängert worden. Von dem Ertrage dieser ursprünglich als Zwecksteuer zur Bekämpfung der Wohnungsnot durchgedrückten Hauszinssteuer wird nur wieder ein Teilbetrag, im Höchstfalle von 500 Millionen Mark, dem Wohnungsbau zugeführt werden. Ob durch Zwischenkredite, Anleihen, Hypothekenbanken, Sparkassen usw. ein gleicher Betrag wie im Jahre 1927 wird verfügbar gemacht werden können, ist unsicher und erscheint stark zweifelhaft.

Daß die Ankurbelung der die Wirtschaft stark befruchtenden Bauwirtschaft durch rechtzeitige Hergabe ausreichender Baukredite im Interesse des gesamten Volkes und der gesamten Wirtschaft geschehen muß, ist eine Binsenwahrheit. Nur durch Belebung des Baumarktes ist die zunehmende Arbeitslosigkeit bekämpfbar, nur durch Abzweigung starker Mittel der produktiven Erwerbslosenfürsorge für Bauzwecke schafft man den Arbeitslosen Lohn und Brot und erhält für die Milliardenbeträge der Erwerbslosenfürsorge, die anderenfalls restlos verzehrt werden, wirtschaftlich nutzbare Dauerwerte in Gestalt von Wohnhäusern. Unbedingt erforderlich erscheint uns die schleunige Rationalisierung der Organisationen des Wohnungsbaues. So verteilen sich 1926 in Berlin die Mittel, die aus der Hauszinssteuer für Bauzwecke gegeben wurden, auf 500 verschiedene Baustellen und Hunderte von Bauträgern. Die Zahl der Baugenossenschaften in Deutschland betrug 1913, zur Zeit der Hochkonjunktur des Baumarktes nur etwa 1400, 1926 trotz gesunkener Bevölkerungsziffer 4000. Wenn Baulustige zur Erlangung der öffentlichen Baudarlehen mit 30—40 Dienststellen verhandeln müssen, wenn sie zum Ziel kommen wollen, so bedeutet das praktisch die Unterbindung jeder Neubautätigkeit. Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens ist daher dringend geboten.

Nun zu der inneren Lage unserer Industrie. Wenige Worte genügen, um sie zu schildern. Starke Abhängigkeit von der Landwirtschaft, Not der Landwirtschaft, Not der pommerschen Ziegel- und Hartsteinindustrie, Kreditnot auf der einen Seite, versteinerte Wechsel der Käufer, Dumping der polnischen unendlich viel billigeren Wettbewerbsindustrie, steigende soziale und steuerliche Belastung, steigende Produktionskosten durch Verteuerung aller Produktionsmittel, insonderheit der Löhne, das Ergebnis selbstverständlich steigende Preise und die Folge steigender Preise verminderter Absatz oder starke Einfuhr polnischer Fabrikate, das ist das Bild, das sich bei nüchterner Betrachtung der Sachlage ergibt. Die soziale Gesetzgebung der Nachkriegszeit bezweckte, die Solidarität der Interessen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu verstärken oder herbeizuführen. Ich nenne insbesondere das Betriebsrätegesetz, das das Interesse der Arbeitnehmer am Betrieb verankern sollte. Die Ziegelindustrie hat eine Zunahme eines in der Erhaltung der Produktionsstätte gipfelnden Solidaritätsgefühls nicht feststellen können. Einer kurzen Ruhezeit folgten neue Belastungen durch neue tarifvertragliche Bestimmungen. Auf Grund neuer Gesetze folgte in diesem Jahre trotz weiterer Erleichterungen der Arbeitsverhältnisse die Kündigung sämtlicher Tarifverträge, selbst solcher, die von beiden Seiten als notorisch gut bezeichnet wurden, es folgten und folgen noch neue Lohnbelastungen. Die Ziegelindustrie in Pommern kann für sich nur das unterstreichen, was die deutschen Spitzenverbände, zuletzt die hanseatischen Handels-, Gewerbe- und Kleinhandelskammern der Öffentlichkeit unterbreitet haben: Die Wirtschaft ist am Ende. Die Ueberlastung durch Steuern und soziale Abgaben, die hohen Leihgeldzinsen, die durch Schlichtungsausschüsse und staatliche Schlichter zudiktierten Zwangslöhne, die die wirtschaftliche Lage der Betriebe ganz unberücksichtigt lassen, müssen in der schwer bedrohten Grenzmark Pommern auch die Ziegel- und Hartsteinindustrie zum Erliegen bringen. Die Besserung des letzten Jahres hat sich als eine Scheinblüte erwiesen. Wir wissen alle, daß wir uns in einem Zustand der Selbstkostenkrise befinden. Die Sucht des absichtlichen Uebersehens wirtschaftlicher Zusammenhänge, das Nichterkennenwollen wirtschaftlicher Grundgesetze dauert an und muß in seinen Folgen zum Zusammenbruch führen. Land, Kapital und Arbeit sind Bestandteile der Produktionskosten, sind die Produktionsfaktoren und müssen als solche gewertet werden. Eine Festsetzung der Arbeitslöhne, dieses wichtigen Produktionskostenbestandteiles durch außenstehende, weder am Produktionsprozeß und seinen wirtschaftlichen Erträgen noch am Risiko des Produktionsunternehmens beteiligten Organe, seine Bemessung nach rein sozialen oder politischen Gesichtspunkten ist wirtschaftlich untragbar. Wir verlangen daher in Uebereinstimmung mit den wirtschaftlichen Spitzenverbänden Abbau des unerträglichen Steuerdruckes, Abbau der sozialen Belastung, Revision des Schlichtungswesens, Abbau der Wohnungszwangswirtschaft, Einführung eines Zollschutzes für Ziegel und Ziegelfabrikate, insbesondere Drainröhren gegen Polen, Aufnahme dieser Waren in die Einfuhrverbotsliste, Befreiung der pommerschen Ziegelindustrie als Saisonindustrie der wirtschaftlich schwer bedrohten pommerschen Grenzmark von den Vorschriften des Arbeitszeitnotgesetzes, Ankurbelung der Bautätigkeit in Pommern durch Bewilligung ausreichender, mit größter Beschleunigung zur Verfügung zu stellender Mittel und vor allem schleunige Hilfe. Nur durchgreifende und schnelle Maßnahmen können noch Hilfe bringen. Hoffen wir, daß unsere Stimmen nicht wie bisher ungehört verhallen."

Der Kaufmann

der sich über die Preisbewegung auf den Ostseemärkten, über Angebot und Nachfrage im allgemeinen und über das gesamte Wirtschaftsleben im besonderen informieren will, schätzt die rasche und zuverlässige Berichterstattung des

Ostsee-Handels

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Der schwedische Außenhandel im April mit 28 Mill. Kr. passiv. Wie aus den jetzt vom Handelsamt in Stockholm veröffentlichten Wertziffern über das Ergebnis des schwedischen Außenhandels im April erhellt, erreichte die Einfuhr in diesem Monat 135 745 000 Kr., während die Ausfuhr nur 87 462 000 Kr. betrug, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 28 283 000 Kr. ergibt. Im April vorigen Jahres betrug der Einfuhrüberschuß bei einer Einfuhr von 134 und einer Ausfuhr von 118 Mill. Kr. nur 16 Mill. Kr. Die Einfuhrseite war besonders durch eine wesentliche Steigerung der Getreideeinfuhr, nämlich von 6,7 Mill. Kr. auf diesmal 13 Mill. Kr. gekennzeichnet. Auf der Ausfuhrseite fällt vor allen Dingen der außerordentliche Rückgang auf bei den Warengruppen Papiermasse, Pappe und Papier von 36,673 Mill. Kr. im April 1927 auf nur 11,766 Mill. Kr. im Berichtsmonat.

Neue schwedische Einfuhrvorschriften für Vieh und Fleisch. Mit Wirkung vom 15. Mai 1928 ab sind, wie die I. u. H.-Ztg. berichtet, in Schweden neue Einfuhrvorschriften für Vieh und Fleisch in Kraft getreten. Wiederkäuer und Schweine dürfen, soweit ihre Einfuhr überhaupt nach den bestehenden Vorschriften zur Vermeidung der Einschleppung von Viehseuchen zugelassen ist, bis auf weiteres nur über die Städte Gothenburg, Helsingborg, Malmö, Stockholm, Sundsvall, Umea und Haparanda, und auch nur dann eingeführt werden, wenn sie sogleich nach erfolgter Quarantäne im Einfuhrorte geschlachtet werden. Das Fleisch dieser Tiere muß zur Kenntlichmachung des ausländischen Ursprungs mit dem Wort „Import“ gestempelt werden. Diese letztere Vorschrift richtet sich insbesondere gegen das aus den baltischen Randstaaten eingeführte Fleisch, das zu einem immer größeren Wettbewerb für die schwedische Landwirtschaft zu werden drohte, da es wegen des Fehlens einer Kontrolle trotz seiner angeblichen Minderwertigkeit als inländisches Fleisch verkauft werden konnte.

Unveränderte schwedische Eisennotierungen. Der Verband schwedischer Eisenwerke hat unterm 24. Mai folgende, im Vergleich mit dem vorigen Male unveränderten Notierungen festgesetzt: 1.) Exportroheisen (max. 0,015 Prozent Schwefel, 0,025 Prozent Phosphor) 5,17 Lstrs. bzw. 28,55 Dollar die englische Tonne von 1016 kg fob Exporthafen netto 30 Tage. 2.) Billets, einfachgeschweißte über 0,45 Kohlegehalt. 3.) Walzdraht, über 0,45 Kohlegehalt, schwed. Kr. 270 bis 320. 4.) Gewalztes Martinseisen, weich, Grundpreis schwed. Kr. 170 bis 200. 5.) Gewalztes Lancashireisen, Grundpreis 280 schw. Kr. — Bei den Gruppen 2 bis 5 bezieht sich die Notierung auf 1000 kg frei Bahnwagen Werk netto 30 Tage.

Wiederaufnahme der schwedischen Erzvers Schiffungen trotz der Blockade. Nach einer (TT)-Meldung aus Lulea an „Stockholms Dagblad“ sind die Erzvers Schiffungen von Svartön trotz der Blockade wieder aufgenommen worden. Die Ladung des ersten Erzdampfers begann am 23. Mai früh 5 Uhr mit zwar verkleinertem, aber — wie die Verwaltung der Gesellschaft betont — durchaus genügendem Personal. Nach Ansicht der Verwaltung besteht auch durchaus keine Gefahr, daß die auf Svartön lagernden 700 000 to. Erz nicht verschifft werden können.

Norwegen.

Außerordentliche Geschäftsstille auf dem norwegischen Holzmarkt. Nach einem Privatbericht an „Börsen“ haben die norwegischen Holzausfuhrhändler während der ersten zwei Maiwochen nur etwa 1200 Standards verkauft und zwar soll hiervon der größte Teil nach England gegangen sein. Seitens der englischen Einfuhrhändler sind in der letzten Zeit verschiedentlich Anfragen eingelaufen, die jedoch im allgemeinen zu keinem Ergebnis geführt haben, da die norwegischen Ausfuhrhändler auf die niedrigen Gebote nicht eingehen konnten. Kleinere Partien sind nach Südafrika und Australien gegangen, nach Frankreich und Holland jedoch nichts.

Nur noch zwei norwegische Segelschiffe im Verkehr. Nach einem Privatbericht an „Handelstidningen“ ist dieser Tage das größte norwegische Segelschiff, die Stahlbarke „Auldgirith“ von 2570 To. Ladefähigkeit, 1893 bei der weltberühmten Werft Russel & Co. in Port Glasgow gebaut, nach Stavanger geführt worden, um abgewrackt zu werden.

Nach dem Abgang dieses Schiffes aus dem Register wird Norwegen nur noch zwei größere Segelschiffe im Verkehr haben, nämlich die zwei Barken „Ariel“ von 1300 und „Pamelia“ von 2400 To. Ladefähigkeit.

Gründung einer neuen norwegischen Bank. In Bergen wird zur Aktienzeichnung einer neuen Bank, Bergens Kreditbank A./S. mit einem Kapital von wenigstens 6 und höchstens 8 Mill. Kr. eingeladen, wovon 4 896 700 Kr. bereits gezeichnet worden sind. Die neue Bank übernimmt die Liquidierung von Foreningsbankens-Abteilungen in Bergen und Oslo und wird im übrigen zufolge „Börsen“ allgemeine Bankgeschäfte zum Gegenstande haben.

Gründung einer schwedisch-amerikanischen Grubengesellschaft in Norwegen. Wie „Sydsv. Dagbl.“ meldet, steht die Eröffnung eines riesigen Betriebes zur Ausbeutung der vor einigen Jahren in der Nähe von Drontheim entdeckten Erzgruben unmittelbar bevor. Eine schwedisch-amerikanische Gesellschaft, an deren Spitze Guggenheim steht, interessiert sich für das Objekt und verhandelt wegen des Ankaufs. Die Erzfelder liegen nur zwei Kilometer von der Eisenbahn entfernt, und das Erz enthält bis zu 83 Prozent Eisen.

Streik der norwegischen Bauarbeiter. Wie aus Oslo gemeldet wird, haben die Bauarbeiter in der Hauptstadt sowie verschiedenen anderen Städten Norwegens beschlossen, in den Streik zu treten, falls die vom Arbeitsschiedsgericht festgesetzten Lohnsätze zur Anwendung kommen sollten. Die Regierung hat eine öffentliche Warnung, in der auf die gesetzlichen Folgen eines ungesetzlichen Streiks hingewiesen wird, erlassen.

Dänemark.

Außenhandel im April. Nach den jetzt veröffentlichten amtlichen Feststellungen belief sich die Einfuhr im vergangenen April auf rund 143 Mill. Kr. gegen 155,3 Mill. Kr. im Vormonat, während die Ausfuhr einen Wert von 131 Mill. Kr. erreichte gegen 144 Mill. Kr. im Monat zuvor. Auf die Wiederausfuhr ausländischer Waren entfielen diesmal 11,1 und im März 10,3 Mill. Kr.

Zolländerungen. Nach einem Berichte des „Deutschen Außenhandels“ hat der dänische Reichstag eine Aenderungs-vorlage des Finanzministeriums zu einigen Abschnitten des Zolltarifes angenommen. Das Gesetz ist am 1. April 1928 in Kraft getreten.

In erster Linie sind die bisher zeitlich befristeten Zoll-erhöhungen auf Luxuswaren als dauernd erklärt worden.

Ferner sind folgende Aenderungen getroffen worden:

Für Magnesiumsulfat (Pos. 4), bisher 10 Oere per kg, Ultramarin (Pos. 49), bisher 3 Oere per kg, und Aceton (Pos. 4), bisher 10 Oere per kg, wird Zollfreiheit gewährt.

Für Textilmaschinen (Pos. 224/225) wird die bisher befristete Zollfreiheit beibehalten.

Für Häute und Felle (Pos. 300 und 302) wird die Zollfreiheit gewährt, wenn sie zu Leder verarbeitet werden. Werden sie aber zu Pelzwerk verarbeitet, so unterliegen sie einem Zoll von 20 % vom Werte.

Die übrigen Punkte der Vorlage beziehen sich hauptsächlich auf administrative Aenderungen, u. a. zur Bekämpfung des Schmuggels von Spirituosen. Ein Neudruck des Zolltarifs mit den bisherigen Aenderungen sei in Aussicht genommen.

Aufhören der Schiffsauflegungen in Dänemark. Der Dänische Dampfschiffsreederverband hatte zufolge „Börsen“ am 29. Mai noch 15 aufgelegte Schiffe von zusammen 27 219 Bruttotonnen festgestellt gegen 28 Schiffe von insgesamt 43 958 Bruttotonnen am 21. Mai. Seitdem sind jedoch schon wieder verschiedene Schiffe in Fahrt gesetzt worden, u. a. der Dampfer „Middelhavet“, welcher der Reederei „Botnia“ gehört und von Kopenhagen nach Finnland gefahren ist. Die Reederei Nielsen hat nur noch ein Schiff „Bertha“ im Hafen liegen, aber auch dies wird bereits in den nächsten Tagen in See stechen. Der Rest der jetzt noch offiziell als aufgelegt bezeichneten Fahrzeuge darf als Reserveschiffe der Reedereien bzw. als ausrangiertes Material angesprochen werden.

Herabsetzung der Hafengebühren auch in Aalborg und Nørresundby. Im Anschluß an die kürzlich in Aarhus vorgenommene Herabsetzung der Hafengebühren hat der Hafenausschuß von Aalborg-Nørresundby jetzt beschlossen, die Gebühren in beiden Häfen den neuen Sätzen in Aarhus an-

zugleichen. Diese Maßnahme bedeutet für Aalborg eine Mindereinnahme von 150 000 und für Nørresundby einen Ausfall von etwa 50 000 Kr. Der Zusammenschluß „Die ostjütländischen Häfen“ hat auf einer am 2. Juni abgehaltenen Versammlung ebenfalls eine Verbilligung der Hafengebühren in ernste Erwägungen gezogen und wird mit entsprechenden Beschlüssen an die Öffentlichkeit treten.

Zahlungseinstellung der Nordisk Film Company, Kopenhagen. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Verwaltung der Nordisk Film Co. folgende Bekanntmachung veröffentlicht: „Obwohl der von der Verwaltung am 21. April zum Direktor ernannte Dr. R. Becker während der kurzen Zeit seiner Tätigkeit außerordentlich energisch gearbeitet hat und dem Unternehmen auch von interessierter Seite wirtschaftliche Unterstützung gewährt worden ist, haben doch die gegen den früheren Direktor der Gesellschaft, C. Bencard, anhängig gemachten gerichtlichen Klagen sowie die daran anschließenden Erörterungen in der Presse zur Folge gehabt, daß die Kredite in Deutschland gekündigt worden sind. Da sich die Beschaffung neuer Kredite als unmöglich erwiesen hat, sieht sich die Verwaltung jetzt gezwungen, die Zahlungen einzustellen.“

Wie wir weiter erfahren, ist die alte Kopenhagener Bankfirma Green infolge des Zusammenbruchs von Nordisk Film Co. jetzt ebenfalls genötigt worden, ihre Zahlungen einzustellen. In eingeweihten Kreisen rechnet man damit, daß auch die Deutsch-Nordische Film Union im Zusammenhang mit diesen Geschehnissen in Schwierigkeiten geraten werde.

Noch eine Zahlungseinstellung in Kopenhagen durch den Zusammenbruch der Nordisk Film Co. Wie „Börsen“ meldet ist die Bankfirma Pontoppidan & Bencard, die sofort nach dem Zusammenbruch der Nordisk Film Co. mit ihren Gläubigern wegen eines Moratoriums verhandelte, jetzt in Liquidation getreten. Das genannte Haus gehörte der Fondsbörse nicht als Mitglied an.

Lettland.

Lettlands Staatshaushalt 1927/28 schloß mit einem Ueberschuß von 12 Mill. Ls. Statt der veranschlagten 163,6 Mill. Ls. sind 175,2 Mill. Ls. vereinnahmt worden. Und zwar haben folgende Zweige Mehreinnahmen ergeben: Einkommensteuer 1 Mill. Ls., Tabakakzise 0,66 Mill. Ls., Einfuhrzoll 4,4 Mill. Ls., Ausfuhrzoll 2,7 Mill. Ls., Hafengebühren 0,8 Mill. Ls. Einige Ressorts sind aber auch unter dem Voranschlag geblieben und zwar: Stempelsteuer mit 0,4 Mill. Ls., Spiritusmonopol mit 0,7 Mill. Ls., Verkehrsministerium mit 1 Mill. Ls. und das Innenministerium (Paßgebühren) mit 1,1 Mill. Ls.

Außenhandel. Im März betrug der Wert der Einfuhr 24,9 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 20,5 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 4,4 Millionen. Für die drei ersten Monate d. J. ergibt sich ein Einfuhrwert von 60,6 Mill., ein Ausfuhrwert von 60,9 Millionen, also ein Ausfuhrüberschuß von 0,3 Mill. Lat. Für die entsprechende Zeit 1927 lauteten die Zahlen 53,1 Mill. 47,4 Mill. und 5,7 Mill. Lat der Einfuhrüberschuß. Es hat also im Vergleich zu 1927 die Einfuhr zugenommen von 7,5 Mill., die Ausfuhr aber um 13,5 Mill. —

Schiffahrt. Im April liefen in lettländischen Häfen 270 Schiffe mit 161 857 Nrgt. ein und gingen aus 254 Schiffe mit 240 548 Nrgt. In den drei Haupthäfen zeigte der Verkehr folgendes Bild:

	Eingang		Ausgang	
Riga	142 Schiffe	102 704 Nrgt.	121 Schiffe	80 787 Nrgt.
Libau	77 Schiffe	33 205 Nrgt.	78 Schiffe	34 191 Nrgt.
Windau	51 Schiffe	25 948 Nrgt.	55 Schiffe	25 580 Nrgt.

Der Butterexport nimmt wieder lebhaften Aufschwung. Im April wurden in den staatlichen Kühlhäusern 19 474 Tonnen bzw. 989 279 kg Butter eingelagert. Im April des vorigen Jahres betrug die Zahl der eingelagerten Butter 15 532 Tonnen. Ins Ausland wurden im April 18 076 Tonnen exportiert (= 918 260 kg), während im April des vorigen Jahres 16 782 Tonnen ausgeführt wurden. Im März 1928 waren 18 600 Tonnen exportiert worden. Von der exportierten Menge ging der Hauptanteil, nämlich 16 620 Tonnen nach Deutschland, ferner gingen 1391 Tonnen nach England und 65 Tonnen nach Dänemark.

Aufhebung des Paßvisums. Das Abkommen über Aufhebung des Paßvisums im Verkehr zwischen Deutschland und Lettland wurde unterzeichnet und soll am 1. Juli d. J. in Kraft treten.

Neue Verordnungen zum lettländischen Zolltarif

W. W.*) 4. Mai 1928 No. 104 und ergänzend vom 19. Mai Verordnungen über Verzollung von Waren, die im Zolltarif nicht genannt sind. (Für chem. Erzeugnisse Verordn. vom 12. Mai 1928, No. 148). —

W. W. 7. Mai 1928 No. 107 Verzeichnis der Transitwaren, die in Privatspeichern aufbewahrt werden dürfen.

W. W. 7. Mai 1928 No. 107 Verzeichnis derjenigen chemischen Produkte, die auf Grund einer besonderen Expertise verzollt werden.

W. W. 7. Mai 1928 No. 107 Verordnung über Zollenerhebung bei Einfuhr von Reinkulturen von Bakterien für Meiereien und von Pilzen für Käsebereitung (gemäß litte. P. 3 Art. 113).

W. W. 8. Mai 1928 No. 108. Verzeichnis der Waren, die nach Gewicht zu verzollen sind, obwohl sie nach Stückzahl gehandelt werden und deren Menge in den Zertifikaten summarisch aufgegeben werden darf.

W. W. 8. Mai 1928 No. 108. Verzeichnis der Waren, die auf Grund der Verladedokumente kontrolliert werden.

W. W. 8. Mai 1928 No. 108. Verzeichnis der Waren, deren Gewicht bei der Ein- oder Ausfuhr in den Zertifikaten nicht angegeben werden muß, sondern auf Grund der Verladedokumente bei der Kontrolle bestimmt wird.

W. W. 8. Mai 1928 No. 108. Verzeichnis der Waren, bei denen in den Verladedokumenten etliche Angaben fortgelassen werden können.

W. W. 8. Mai 1928. Verzeichnis der Organisationen und Amtsstellen, deren Ursprungszeugnisse in Lettland anerkannt werden.

W. W. No. 111. Verzeichnis der Waren, deren Gewicht im Waggon, ohne Ausladung, festgestellt werden darf. —

W. W. 11. Mai 1928. Verzeichnis von Schüttwaren und Stückgütern, die bei der Einfuhr in den Warenanmeldungen mit ihrer einfachen Benennung angeführt werden können, deren Menge bei der Verzollung aber auf Grund der Frachtpapiere bestimmt wird.

W. W. 16. Mai 1928 No. 154. Verzeichnis der Waren, die bei der Einfuhr ohne Ausladung in den Waggons besichtigt werden können.

W. W. 16. Mai 1928 No. 155. Verzeichnis von leichtentzündlichen Stoffen, die laut § 151 der Zollordnung bei Einfuhr auf Schiffen besonders anzumelden sind.

Zollbehandlung von unter Zollausschluß hergestellten Waren. Durch Verordnung No. 128 des lettländischen Finanzministeriums sind Bestimmungen erlassen worden über die Zollbehandlung von unter Zollausschluß hergestellten Waren, die in das lettländische Zollgebiet gelangen.

Milderung lettländischer Strafbestimmungen im Zolltarif. Die „I.- u. H.-Ztg.“ berichtet: Die durch das Inkrafttreten des neuen lettländischen Zolltarifs notwendig gewordene Beibringung von Ursprungszeugnissen hat infolge unvollständiger und teilweise falscher Ausfüllung der Ursprungszeugnisse eine Menge Strafen, Beschwerden und Klagen zur Folge gehabt. Die lettländische Regierung hat sich daher veranlaßt gesehen, durch ein besonderes Gesetz eine Milderung der Strafbestimmungen eintreten zu lassen, sowie auch die aus diesem Anlaß bisher auferlegten Strafen und eingeleiteten Gerichtsverfahren rückgängig zu machen.

Artikel 4 Absatz 3 und Anmerkung 2 der allgemeinen Bestimmungen des Zolltarifs sind, unter dem 16. Mai 1928, wie folgt, geändert worden:

Artikel 4 Abs. 3: Falls es sich erweisen sollte, daß in den Ursprungszeugnissen unzutreffende Angaben über den Ursprungsort angegeben sind, die bei der Anwendung des Zolltarifs dem Staate Verluste bringen könnten, sind die betreffenden Waren nach den Höchstzollsätzen zu verzollen, wobei eine Strafe in der doppelten Höhe der Differenz zwischen dem Höchst- und dem Mindestzollsatz zu erheben ist. —

Anmerkung 2: Die Straf gelder, die seit dem 16. April 1928 für unzutreffende Angabe der Menge oder der Bezeichnung der Waren in den Ursprungszeugnissen erhoben worden sind, sowie auch die überzahlten Zollgefälle sind zurückzuzahlen und alle in dieser Frage angestregten Prozesse niederzuschlagen.

*) W. W. = Regierungsanzeiger — „Wald. Westnesis.“

Die Firma G. Bertin Behrsin in Riga, bekanntlich eine in Zahlungsschwierigkeiten befindliche Holzbearbeitungs- und Parkettfabrik, soll durch Beteiligung von englischem Kapital saniert werden.

Bevorstehende Errichtung eines Streichholzmonopols in Lettland. Nach einer (TT)-Meldung aus Riga an „Sydsv. Dagbl.“ werden die Verhandlungen zwischen der Regierung Lettlands und den Vertretern des schwedischen Streichholztrustes fortgesetzt. Seitens der Regierung wird betont, daß es sich hierbei keineswegs um die Errichtung eines direkten schwedischen Monopols handle, sondern lediglich um die Gründung eines Syndikats lettischer Streichholzfabriken unter Mitwirkung des Trustes. Nach Angabe anderer, in die Angelegenheit eingeweihter Kreise soll es sich dagegen doch um die Schaffung eines wirklichen Monopols handeln. Um dies zu erreichen, soll der Trust Lettland ein mit 6 Prozent zu verzinsendes Darlehen von 6 Mill. Dollar gewähren, das im Laufe von 36 Jahren zu amortisieren wäre. Soweit sich aus den Berichten der lettischen Zeitungen erkennen läßt, wird man sich von beiden Seiten entgegenkommen und die endgültige Entscheidung dürfte in kurzer Zeit zu erwarten sein.

Estland.

Estlands neuer Zolltarif. Ein vom Parlament angenommenes Gesetz, welches am 15. September in Kraft tritt, sieht die Erhöhung des Grund-Einfuhrzolltarifs um 50 % für diejenigen Staaten vor, mit denen Estland noch keinen Handelsvertrag abgeschlossen hat oder zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes noch nicht in Handelsvertragsverhandlungen steht. Bis zur Annahme des neuen estländischen Zolltarifs, der wohl erst im Herbst ins Parlament eingebracht werden wird, wird der jetzige Grundzolltarif mit den Konventionaltarifen als Minimaltarif gelten. Der um 50 % erhöhte Tarif wird spätestens am 1. Januar 1929 für die Waren aller derjenigen Staaten zur Anwendung gelangen, mit denen Estland noch keinen Handelsvertrag abgeschlossen hat. (Veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15. Mai 1928.)

Der Kurs des Goldfranken ist auch für den Juni auf 0,73 Kronen festgesetzt worden.

Estland will mit den enteigneten deutschen Grundbesitzern verhandeln. Der estländische Außenminister Rebane überreichte in diesen Tagen dem deutschen Gesandten die Antwort auf das deutsche Memorandum vom 10. Februar über die Entschädigung deutscher Reichsangehöriger, deren Güter in Estland eingezogen worden sind. Die estnische Regierung bestätigt ihren früheren Standpunkt und weist darauf hin, sie habe von den Gutsbesitzern, die die deutsche Staatsangehörigkeit angenommen haben, den Vorschlag erhalten, mit ihnen in Verhandlungen einzutreten. Die Regierung sei bereit, den Vorschlag anzunehmen. — Falls diese Verhandlungen erfolgreich verlaufen wäre das Hindernis, das der Eröffnung von Handelsvertragsverhandlungen entgegenstand, beseitigt.

Die Aussichten für die estländische Oelschieferindustrie. Außer der staatlichen Oeldestillationsanlage in Kochtel sind gegenwärtig zwei Fabriken im Bau, von denen die eine bereits mit dem Betrieb begonnen hat. Bei dieser handelt es sich um eine Probefabrik mit einer Durchlaßfähigkeit von 50 to. Brennschiefer pro Tag, die von der schwedischen Gesellschaft „Emissionsinstitut A/B“ zu Versuchszwecken am Nordstrande Estlands in Sillamägi errichtet worden ist. Die Gesellschaft besitzt eine Konzession auf ein Brennschieferlager von 10 000 ha und hat bisher ca. 4 Mill. Kronen investiert. Die Versuche haben ausgezeichnete Resultate ergeben, wobei aus dem Rohöl ca. 20% reines Benzin gewonnen wurde. Die mit englischem Kapital finanzierte „Estländische Steinöl-Ges.“ wird ihre Probefabrik (60—70 to. Brennschiefer pro Tag) im Juni in Betrieb setzen. Das Verfahren der Destillation ist etwa dasselbe wie das der Schweden. — Die Kalkulation hat ergeben, daß bei einer Massenproduktion die Gewinnung von Benzin sich wesentlich billiger stellen wird, als bei der Destillation von Naphta. Falls die Einrichtungen der Probefabriken sich in technischer Hinsicht vollkommen bewähren sollten — das Destillationsproblem an sich ist bereits als gelöst zu betrachten — so wird an den Bau großer Betriebe geschritten werden. Bei voller Ausnutzung aller Möglichkeiten wird Estland imstande sein, im Verlaufe von 100 Jahren dieselbe Menge von Oelen auf den Weltmarkt zu liefern, wie Baku. — In letzter Zeit kann ein erhöhtes Interesse seitens des ausländischen Kapitals an der Exploitation der estländischen Brennschieferlager festgestellt werden. Unter-

handlungen mit englischen Finanzgruppen sind im Gange und Anfragen sind auch aus Amerika, Frankreich und Italien eingegangen. (Vergl. auch „O.-H.“ Nr. 11.)

Litauen.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 24,5 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 14,6 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 9,9 Millionen. Die Einfuhr war um 6,6 Mill. Lit geringer als im Vormonat, doch auch die Ausfuhr ging im Vergleich zum März zurück, woran namentlich Flachs beteiligt war, lebhafter war die Ausfuhr von Papierholz, Brettern, Roggen, Eiern und Butter. Für die ersten vier Monate ist die Handelsbilanz mit 15,3 Mill. Lit passiv. (Einfuhr 96,8 Mill., Ausfuhr 81,5 Mill.). —

Schiffahrt. Im April liefen in Memel ein 63 Schiffe mit 30 928,6 Rgt. (3 Frachtdampfer und 2 Motorsegler leer) und gingen aus 68 Schiffe mit 37 043 Rgt. (21 Frachtdampfer und 5 Motorsegler leer). Der Flagge nach standen 39 Schiffe Deutschlands mit 39 655 cbm an erster Stelle, es folgten Frankreich (2 Dampfer = 19 598 cbm), England (2 Schiffe 7 850 cbm), Schweden (10 Schiffe 7 366 cbm), Norwegen (1 Schiff 2 143 cbm) usw.

Erhöhung der Zölle. Der Staatspräsident unterzeichnete ein Gesetz, das den Finanzminister ermächtigt, die Zollsätze um 150—300% für Waren zu erhöhen, die aus Staaten kommen, mit denen Litauen keinen Handelsvertrag bzw. Zollkonvention abgeschlossen hat. — Das Gesetz soll am 1. Oktober d. J. in Kraft treten. Auch Deutschland fällt unter die Bestimmungen dieses Gesetzes falls die bis jetzt erfolgreich geführten Verhandlungen nicht auch zu einer Zollkonvention führen sollten.

Die Wirtschaftsverhandlungen mit Polen, die in Berlin und Warschau gleichzeitig betrieben werden, haben unterbrochen werden müssen, ohne daß eine Einigung erzielt wurde, bloß in der Frage des kleinen Grenzverkehrs konnte ein vorläufiger Vertrag unterzeichnet werden. Ueber direkten Eisenbahnverkehr, Transit, Flößerei usw. konnte man sich nicht verständigen, da Litauen die Wilnagrenze nicht anerkennt.

Augenblicklich geht der Verkehr zwischen Polen und Litauen über Ostpreußen und Lettland; auf diesen Wegen führte Polen nach Litauen 1928 Waren für 16 Millionen und 1927 für 21 Millionen Zloty ein.

Freie Stadt Danzig.

Danzig wird Umschlaghafen der Tschechoslowakei. Den „Danz. N. N.“ vom 1. Juni d. Js. entnehmen wir folgenden sehr beachtenswerten Bericht:

Die Möglichkeit der besseren Ausnutzung der zum Danziger Hafen führenden Schienenwege für die Ein- und Ausfuhr der Tschechoslowakei interessiert die polnischen Staatsbahnen, wie dem Organ des polnischen Verkehrsministeriums zu entnehmen ist, insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit der Erlangung von Frachten für Langstrecken, während die tschechischen Staatsbahnen dahin drängen, für die auf dem Seewege auszuführenden tschechischen Waren, wie für die Einfuhr von Uebersee neue Häfen zu gewinnen und sich von den bisherigen Ausfallstorten Stettin und Hamburg unabhängig zu machen.

Bei der Bearbeitung der diesbezüglichen neuen Verbindungen durch die beiden verhandelnden Länder hat man, um die Transporte die kürzesten Wege gehen zu lassen, auch die deutschen Reichsbahnen einbezogen, in den Fällen nämlich, wenn der Durchgang durch Niederschlesien und das deutsche Oberschlesien nennenswerte Verkürzungen bot. In diesem Sinne ist bisher festgesetzt, daß Frachten zwischen Danzig und der eigentlichen Slowakei sowie Mähren (dem östlichen Teil des Landes) ausschließlich durch die polnischen Staatsbahnen, die Transporte von Danzig nach der eigentlichen Tschechei (Böhmen) aber sowohl auf deutschen wie auf polnischen Bahnen zu befördern sein werden.

Der Hafenausschuß in Danzig hat, da er den tschechischen Transporten große Bedeutung beimißt, an die Verwaltung der verhandelnden Staatsbahnen eine Denkschrift gerichtet, die Angaben über den bisherigen Umfang des tschechischen Warenumschlags im Danziger Hafen enthält und auf die Möglichkeit einer weiteren Entwicklung hinweist, wenn Maßnahmen getroffen werden, die dem Danziger Hafen größere Chancen gegenüber den im Wettbewerb stehenden Häfen einräumen. Nach Angaben des Hafenausschusses wurden im letzten Jahre (1927) über Danzig nach der Tschechoslowakei insgesamt 112 375 To. Güter geleitet (im Jahre 1926 waren

es nur 44 874 To.). Davon waren 97 000 To. Erze aller Art (1926: 44 496 To.), außerdem 5375 To. Eisen und Eisenwaren (1926 keine Einfuhr) und 7000 To. Kunstdünger (1926: ebenfalls keine Einfuhr). — Aus der Tschechoslowakei gingen 1927 über den Danziger Hafen insgesamt 7085 To. Güter (1926: 1410 To.), davon 1706 To. Eisenwaren (1926: 39 To.) und 1804 To. Holz (1926 keine Holzausfuhr).

Aus den Zahlen des Hafenausschusses ist zu ersehen, daß der tschechische Umschlag über Danzig rasch ansteigt. In der Hauptsache dürften die niedrigen polnischen Tarife für Erze und Eisenbruch ihn gefördert haben. Eine Unterstützung bedarf nach Ansicht des polnischen Verkehrsministeriums eigentlich nur die tschechische Ausfuhr über Danzig.

Den Standpunkt der tschechischen Staatsbahnen begründen die Prager „Lidove Noviny“ wie folgt:

„Die Tschechoslowakei muß jetzt, veranlaßt durch die letzthin von der Reichsbahn betriebenen, dem tschechischen Durchgangsverkehr ungünstigen Politik, neue Wege suchen. Hierbei kommen vornehmlich die nördlichen Häfen in Betracht, insbesondere Danzig, das gute Eisenbahnverbindungen sowohl mit dem mährischen Industriegebiet und Oberschlesien, wie mit der Slowakei besitzt, für welche Gebiete Danzig den nächsten Hafen darstellt. Der tschechische Durchgangsverkehr über Danzig ist nicht zu unterschätzen, da er 1926 bereits eine starke Zunahme zu verzeichnen hat. Danzig kommt vor allem für den tschechischen Import in Frage. Einen Hauptposten stellt hierbei die Durchgangsbeförderung von schwedischen Eisenerzen für die Witkowsker Werke dar, die von 27 903 To. auf 70 187 To. angewachsen ist. Dazu treten die anderen Erze, von denen 27 113 To. eingeführt wurden, endlich die Einfuhr von Kunstdünger (7000 To.) und Eisen (5354 To.). Im Vergleich zur Einfuhr ist die Ausfuhr bisher unbedeutend, obwohl auch hier ein erheblicher Zuwachs zu vermerken ist. Die tschechische Ausfuhr über Danzig bilden vornehmlich Melasse, Nutzholz und Eisen. Die Danziger Verhandlungen (inzwischen stattgefunden. D. Red. d. „D. N. N.“) werden vor allem die Frage der Ausnutzung der Waggons, die Erze in die Tschechoslowakei bringen, zu lösen haben. Da es sich hierbei um offene Wagen mit niedrigen Seitenwänden handelt, wird man tschechisches Holz darauf nach Danzig befördern können. Die Danziger Verhandlungen haben große Bedeutung, da sie die Grundlage für einen Vertrag schaffen, der ein Gegengewicht gegen die Tarifpolitik Deutschlands (!) bilden soll. Diese Politik macht sich am meisten im Wettbewerb der deutschen mit den adriatischen Häfen bemerkbar.“

Soweit das tschechische Organ. — Den heutigen Stand der Verhandlungen kennzeichnen die Schlußsätze des Berichts des polnischen Verkehrsministeriums: Danach sind die tschechischen Bahnen bereit, für die Ausfuhr tschechischer Waren über Danzig 5- bis 15prozentige Ermäßigungen zu den verbindlichen Sätzen — je nach der Streckenlänge — zu gewähren, während die polnischen Staatsbahnen, die zur Zeit niedrigere Tarife als die tschechischen besitzen, mit der Festsetzung entsprechender Tarife für die Gesamtstrecke in tschechischen Hellern einverstanden sind, um auf diese Weise den Geschäftsleuten die Kalkulation der Fracht zu erleichtern. Die Bearbeitung der Einzelheiten des neuen Tarifs ist einer amtlichen Sonderkommission übertragen worden.

Ausbau des Danziger Hafens. Mit Rücksicht auf die Konkurrenz des Hafens Gdingen und vom Wunsche getragen außer dem polnischen auch sonstigen Umschlagverkehr nach Danzig zu leiten hat der Hafenausschuß beschlossen, den Hafen weiter auszubauen und die Mittel hierzu im Wege einer Auslandsanleihe zu beschaffen. Es sollen die Anlagen für Stückgüter verbessert werden und weitere Umschlagseinrichtungen für den Massengutverkehr gebaut werden.

Schiffahrt. Im Mailiefen in den Hafen Danzig ein 557 Schiffe mit 332 284 Nrgt. oder 74 Schiffe mit 4 329 Nrgt. weniger als im Mai v. J.; ausgegangen sind dagegen 606 Schiffe mit 361 204 Nrgt. Im Mai liefen leer ein 248 Schiffe mit 173 604 Nrgt. und gingen leer aus 112 Schiffe mit 55 323 Nrgt.

Polen.

Der deutsch-polnische Handel. In den ersten drei Monaten 1928 ist nach den soeben veröffentlichten Zahlen des Warschauer Statistischen Hauptamts der deutsche Anteil am polnischen Außenhandel auf beiden Seiten der Handelsbilanz sowohl relativ wie absolut weiter gestiegen.

Nach der „Katt. Ztg.“ betrug er in Millionen Zloty bzw. in Prozenten der Gesamt-Ein- und Ausfuhr:

	im 1. Vierteljahr	
	1927	1928
die Einfuhr aus Deutschland	149,5 24,9%	237,4 26,0%
die Ausfuhr nach Deutschland	178,0 28,5%	198,8 31,8%

Der Wert der Einfuhr aus Deutschland ist also im ersten Quartal dieses Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um ca. 88 Millionen Zloty, der Wert der Ausfuhr Polens nach Deutschland um ca. 20 Millionen Zloty gestiegen. An dieser Entwicklung dürften die Märzfiguren einen besonderen Anteil haben, weil ja bekanntlich in diesem Monat vor dem Inkrafttreten der valorisierten Zölle die Einfuhr besonders forciert wurde.

Jedenfalls behauptet Deutschland weiter seine führende Stelle im polnischen Außenhandel mit sehr erheblichem Vorsprung vor den nächst beteiligten Staaten: Tschechoslowakei, Oesterreich und England.

Bemerkenswert ist auf der Einfuhrseite der wachsende Anteil der Vereinigten Staaten: Der Wert der von dort im ersten Quartal 1928 importierten Waren beträgt 122 Millionen Zloty gegenüber 75 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Gestiegen sind auch die Umsätze mit der Tschechoslowakei, sodaß diese mit einem Anteil von 13% an zweiter Stelle der Kunden Polens steht: Ausfuhrwert Januar bis März 1928 ca. 81 Millionen gegen ca. 52 Millionen im Vorjahr.

Einen Rückgang zeigt dagegen die Ausfuhr nach England: ca. 47 Mill. gegen ca. 67 Mill., ferner der Export nach Schweden ca. 26 Mill. gegen ca. 46 Mill. und auch der ohnehin nicht beträchtliche Export ca. 10 Mill. gegen ca. 16 Mill. Auch die Einfuhr aus Rußland zeigt eine starke Verminderung: ca. 10 Mill. gegen ca. 26 Millionen Zloty.

Der scharfe Rückgang der polnischen Holzausfuhr beschäftigt die polnischen Wirtschaftsblätter lebhaft. Zwar tritt der Rückgang weniger bei Rohholz in Erscheinung, wo sogar eine gewisse Steigerung zu erkennen ist, doch läßt die schwächere Ausfuhr von verarbeitetem Holz erkennen, daß die polnische Sägewerksindustrie sich in einer schweren Krise befindet. Die durchschnittliche Abnahme des Exports für verarbeitetes Holz beträgt allein in der Zeit vom Januar bis März 15 Prozent. In einzelnen Zweigen ist die Abnahme jedoch noch größer. Auch für Papierholz ist der Exportrückgang recht erheblich und beträgt etwa 40 Prozent.

Vor neuen Zusammenschlüssen in der ostoberschlesischen Schwerindustrie. Zwischen der Kattowitzer Bergbau- und Eisenhüttenindustrie und einer amerikanischen Industriegesellschaft schweben Verhandlungen, die eine Fusion beider Unternehmen bezwecken.

Sowpoltorg. Aus der soeben veröffentlichten Abschlußbilanz der Russisch-Polnischen Handels-Akt.-Ges. „Sowpoltorg“ zum 1. Oktober 1927 geht hervor, daß die Gesellschaft das Geschäftsjahr 1926/27 mit einem Gewinn von 529 882 Rubel abgeschlossen hat. Als Dividende an die Aktionäre werden 357 670 Rubel ausgeschüttet.

Zusammenbruch einer kongreßpolnischen Holzfirma. In Gorzkowice bei Petrikau hat, wie die „Danzig. N. N.“ berichten, ein ziemlich bedeutendes Holzunternehmen, Gerson Winter, die Zahlungen eingestellt. Eine ganze Reihe von Petrikauer, Lodzer und Krakauer Finanziers sowie Privateskompteure ist an diesem Bankrott stark beteiligt. Es steht zu erwarten, daß diese Zahlungseinstellung eine Reihe von Zusammenbrüchen einiger schwacher Holzfirmen nach sich ziehen wird. Die Passiven des bankrotten Unternehmens betragen eine Million Zloty.

Keine günstigen Ernteaussichten. Die langanhaltende schlechte Witterung läßt in diesem Jahre keineswegs auf eine gute Ernte hoffen. Große Mengen von Rotklee, Raps und Gerste sind infolge der großen Temperaturschwankungen in den letzten Wochen erfroren. Ungünstig sind weiterhin die Ernteaussichten für Weizen, speziell in der Provinz Posen und in Ostgalizien. Der Stand des Roggens ist gleichfalls nicht als der beste zu bezeichnen. Mit einem Rückgang der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse im Herbst ist also schwerlich zu rechnen. Um nun einer großen Teuerung zu begegnen, wird sich eine Streckung des Brotes durch eine Beimischung von 10 Prozent Kartoffeln und Kartoffelmehl höchstwahrscheinlich als notwendig erweisen.

(Kattow. Ztg.)

Rußland.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 59,5 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 45,4 Mill. Rbl., mithin der Einfuhrüberschuß 14,1 Millionen. Diese Zahlen beziehen sich auf den Handel über die europäische Grenze.

In den ersten 7 Monaten 1927/28 belief sich der Handelsumsatz auf 757,6 Mill. gegen 719,6 Mill. im Vorjahre, der Umsatz ist also um 38 Mill. gestiegen, aber wohl bemerkt stieg die Einfuhr um 114,1 Mill. während die Ausfuhr um 76,1 Mill. Rbl. zurückging.

Ein russischer Konjunkturbericht und seine Folgen. Das „Memel. Dampf.“ läßt sich aus Moskau folgendes berichten: Der jetzt im Druck erschienene, 116 Seiten umfassende Konjunkturbericht für 1926/27 verschweigt nicht die in Rußland festzustellende Inflation des Papierscherwonez. Der Kurs ist nur noch 48—50. Die Notendeckung ist von 53 Prozent im Jahre 1923 auf 26 Prozent letztthin gefallen, zumal die „Bevölkerung psychologisch gegen die Stabilität der Währung eingestellt ist“; noch sind die Erinnerungen an den Währungsschwund in den Kriegs- und Nachkriegsjahren nicht verblaßt. Gold- und Silbermünzen werden „thesauriert“, besonders beliebt ist das „Wurststopfen“ mit den fast vollwertigen Rubel- und Halbrubelstücken. Weiter wird zugegeben, daß das Land immer wieder

von Krisen heimgesucht wird: heute ist Ware da, aber es fehlt an Geld, morgen sind die Verhältnisse umgekehrt und die wartenden Menschenreihen vor den Läden werden immer länger. Der Ketten- und Schleichhandel entwickelt sich unentwegt. Der Sowjetregierung liegt daran, die städtische Arbeiterschaft möglichst hoch zu lohnen, um in ihr eine politische Stütze zu finden. Aber diese Aufgabe ist unerfüllbar, solange die staatswirtschaftlich betriebene Industrie sich nicht bezahlt macht, insonderheit keinen genügenden Nutzen abwirft, um Kapital sammeln zu können. Der Bauer leistet in der Ablieferung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen passiven Widerstand, meidet die Staatsspar-kassen und boykottiert auch die inneren Anleihen. Der Fiskus ist und bleibt daher blutarm. Die Sowjetregierung ist durch die Aufrichtigkeit des immerhin vorher scharf zensierten amtlichen Bulletins überrascht und hat veranlaßt, daß künftighin keine Konjunkturberichte mehr erscheinen. Es wird erwartet, daß auch das Konjunkturinstitut selbst demächst geschlossen werden wird.

Finland

Hafenarbeiterstreik. In der Nr. 11 des „O.-H.“ wurde bereits vom drohenden Hafenarbeiterstreik berichtet. Am 2. Juni ist der Streik tatsächlich für 29 Häfen (mit rund 12 000 Arbeitern) erklärt worden. Der Transportarbeiterverband verlangte Lohnerhöhungen von 20—25% und einen Kollektivvertrag. Ohne die zum 6. Juni in Aussicht gestellte Antwort des Arbeitgeberverbandes abzuwarten, wurde der Streik erklärt.

Auf einen Kollektivvertrag können die Arbeitgeber sich nicht einlassen, dazu sind die Verhältnisse in den einzelnen Häfen zu verschieden, ebenso der Beschäftigungsgrad. In einem Hafen kann zu Zeiten die Arbeit kaum bewältigt werden, während im anderen Hafen volle Ruhe herrscht. — Was die Löhne der Hafenarbeiter anlangt, so sind sie entsprechend den Verhältnissen der letzten Jahre erhöht worden. Da der Transportarbeiterverband an eine internationale Organisation angeschlossen ist und politische Motive mitspielen, kann damit gerechnet werden, daß der Streik nicht so bald erledigt werden wird. Natürlich wird der eben einsetzende Holzexport empfindlich durch den Streik gestört, sodaß wohl alle Anstrengungen gemacht werden dürften, um ihn möglichst schnell zu beendigen.

Der Hafenarbeiterstreik in Finnland wenig wirksam. Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, dauert der Hafenarbeiterstreik in Finnland zwar an, aber gleichzeitig ist ein stetiger Strom von Arbeitswilligen nach den Küstenstädten zu beobachten. Am 5. Juni waren bereits etwa 2000 freiwillige Arbeitskräfte tätig. Infolge von Drohungen seitens der Streikenden haben sich jetzt auch die Chauffeure der Lastautomobile dem Streik angeschlossen und weigern sich, Transporte von und nach den Häfen zu übernehmen. In der Hauptstadt Finnlands gestaltet sich das Arbeitsergebnis immer befriedigender. Es gibt nicht ein einziges Schiff, das aus Mangel an Arbeitern weder löschen noch laden könnte. Auch in den übrigen Häfen wird die Arbeit, wenn auch mit Einschränkungen, fortgesetzt.

„Börsen“ veröffentlicht folgenden Drahtbericht der Association of finnisch Stevedores an die Firma Fester & Andersen: „In Kemi, Uleaborg, Brahestad und Yxpila nimmt die Zahl der freiwilligen Arbeiter von Tag zu Tag zu. In Räfsö und Mäntyluoto sind genügend freiwillige Arbeiter vorhanden. Abo verfügt über 300, Helsingfors und Sörnäs über 600 und Kotka über 400 Arbeitswillige.“

Weitere Nachrichten besagen, daß das Laden und Löschen der Schiffe durch freiwillige Arbeiter sichergestellt ist, die Linienschiffahrt auf Stettin hat keine Unterbrechung erfahren.

Wer hat am meisten vom großen Import der ersten 4 Monate gevorteilt. Bei Untersuchung dieser Frage stellt der „Mercator“ fest, daß beim Vergleich der Einfuhr der ersten vier Monate dieses Jahres mit dem der entsprechenden Zeit 1927 sich folgendes ergibt: Die Einfuhr von Deutschland erhöhte sich von 547,0 auf 815,2 Mill. Fmk. (also um 268,2 Mill.), die Einfuhr aus Großbritannien von 232,9 auf 270,2 Mill. (also um 37,3 Mill.), die Einfuhr aus den Verein. Staaten von 264,8 auf 367,2 Mill. (also um 102,4 Mill.), die Einfuhr von Schweden von 125,4 auf 173,0 Mill. (also um 47,6 Mill.) usw. Am meisten hat also Deutschland gevor-

teilt, es wurden hauptsächlich Maschinen und Apparate eingeführt, wohl eine Folge des vorigjährigen Stillstandes in der Metallindustrie, aber auch der Getreideimport erhöhte sich; aus den Verein. Staaten ist die Getreideeinfuhr kräftig gestiegen, da Rußland bedeutend weniger Getreide liefern kann.

Die Holzverkäufe. Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, dürften die Verkäufe seitens Finnlands an Schnittholz für Verschiffung in diesem Jahre bis Ende Mai nach den vorliegenden Schätzungen etwa 700 000 Standards erreicht. Im Mai haben die Verkäufe rund 70 000 Standards betragen oder wenig mehr als im April.

Rückgang der finnischen Holzproduktion um 100 000 Standards. Auf der dieser Tage in Helsingfors auf Veranlassung des Verbandes finnischer Sägewerksbesitzer abgehaltenen Versammlung von Holzausfuhrhändlern des Landes berichtete der Geschäftsführer des genannten Vereins, Freiherr Wrede über die gegenwärtige Lage auf dem Holzmarkte. Die Versammlung beschloß auf Vorschlag der Vereinsleitung die zur Zeit geltenden Preisnotierungen beizubehalten. Bei der Besprechung der geplanten Produktionseinschränkungen wurde festgestellt, daß eine Anzahl von Mitgliedern bereits eine Verringerung der Produktion um insgesamt etwa 100 000 Standards angemeldet haben. Die Versammlung beschloß einstimmig, daß diejenigen Holzausfuhrhändler Finnlands, welche eine entsprechende Einschränkung noch nicht angezeigt haben, sich verpflichten sollen, ihre Produktion in diesem Jahre um wenigstens zehn Prozent ihres zu Anfang des Jahres vorgenommenen Programms einzuschränken. Die Anwesenden wären der Meinung, daß es von größter Bedeutung sei, diese Einschränkung so bald als möglich durchzuführen, um noch einen Einfluß auf den diesjährigen Markt ausüben zu können.

Die Versammlung der Sägewerksbesitzer beschäftigte sich dann noch mit der Frage, ob die Produktion im Jahre 1929 einzuschränken sei und sprach sich im Prinzip für die Notwendigkeit einer derartigen Maßnahme aus. Zweck's Fassung endgültiger Beschlüsse hierüber soll eine neue Versammlung einberufen werden.

Geringe Aussichten für Schaffung einer Seidenindustrie in Finnland. Natürliche Bedingungen für die Schaffung einer Seidenindustrie liegen in Finnland nur für die Kunstseide vor. Mit Rücksicht auf die bedeutenden Kapitalien, die eine derartige Industrie beanspruchen würde, dürften zur Zeit keinerlei Aussichten für die Errichtung von Seidenfabriken in Finnland bestehen. Insbesondere wird es angesichts der internationalen Vertrustung auch auf diesem Gebiete wesentlich von der Einstellung der dafür maßgebenden internationalen Kreise abhängen, inwieweit derartige Pläne zur Durchführung kommen könnten.

Handelsverkehr mit Finnland. Das finnische Konsulat für Ostpreußen gibt zufolge Mitteilung des „Außenhandelsverbandes“ folgendes bekannt:

„Waren, für die auf Grund des Handelsvertrages Zollfreiheit oder ermäßigter Zoll zu beanspruchen ist, werden, nachdem das Ursprungsland der Ware vom Importeur im

Warenverzeichnis vermerkt ist, zollfrei oder nach ermäßigtem Tarif durchgelassen:

- a) wenn die Herkunft der Ware durch eine amtliche Ursprungsbescheinigung bestätigt wird;
- b) ohne Vorlegung einer amtlichen Ursprungsbescheinigung, falls kein besonderer Grund vorliegt, den angegebenen Ursprung der Ware zu bezweifeln;
 - 1. wenn die Ware direkt vom Ursprungslande oder von einem Lande importiert wird, welches die gleichen Vorrechte wie das Ursprungsland genießt, oder als Transitgut mit direktem Konossement durch ein drittes Land;
 - 2. wenn Art, Fabrik- oder Warenmarke an sich unlegbar den Ursprung der Ware beweist;
 - 3. wenn die Ware aus einem anderen als dem Ursprungslande eingeführt wird und der Ursprung der Ware durch eine von der Handelskammer, Zoll- oder Hafenbehörde des betreffenden Landes ausgestellte Bescheinigung nachgewiesen wird;
 - 4. wenn die Ware die Berechtigung auf eine den Ursprung angegebende Ortsbezeichnung besitzt, was von einer kompetenten und vom Finnischen Staat genehmigten Anstalt zu bescheinigen ist;
 - 5. wenn es sich um solche Sendungen handelt, die nicht geschäftlicher Art sind;
 - 6. wenn der unverzollte Wert der Ware am Einfuhrort höchstens 200 Mark erreicht;
 - 7. wenn in anderen als den in den Punkten 1—6 vorausgesetzten Fällen durch eine anderweitige schriftliche Bescheinigung als die Ursprungsbescheinigung der Ursprung der Ware nachgewiesen wird, und diese Bescheinigung von der Zollverwaltung genehmigt wird.

Wenn besondere Gründe vorliegen, zu bezweifeln, daß die Ware von einer anderen als der angegebenen Herkunft ist, so ist die Zollbehörde berechtigt, eine vollständige Bescheinigung über den Ursprung der Ware zu verlangen, und hat sie unter den gegebenen Umständen ebenfalls das Recht, der vorgelegten Bescheinigungen ungeachtet, eine von der Zollverwaltung genehmigte Ursprungsbescheinigung zu verlangen.

Geschäftsergebnisse. „Pargas Kalkbergs A. B.“

zahlt für 1927 auf das verdoppelte Aktienkapital eine Dividende von 10%; „Läskelä Bruks A. B.“ zahlt für 1927 eine Dividende von 8%, das große Bauprogramm ist durchgeführt worden, das Waldareal der Gesellschaft ist alljährlich durch Ankäufe vergrößert worden und umfaßte zum Schlusse 1927 insgesamt 100 000 ha, der Buchwert für Immobilien stieg auf 57,6 Mill. Fmk., das Sägewerk hat 14 000 Stds. Holz verarbeitet, die Zellulosefabrik kann jetzt 15 000 t produzieren.

VII. Studienfahrt (im September 1928) deutscher Wissenschaftler, Industrieller und Kaufleute veranstaltet von der Deutschen Gesellschaft zum Studium Finnlands in Greifswald.

Die VII. Studik geht im September von Stettin über Reval und Helsingfors und durch

Mittelfinnland nach Kuopio. Wird in dieser außerordentlich schönen, typisch finnischen Gegend, sowie auf der weiteren Reise über Kymene ein Einblick in die landschaftliche Eigenart, in die forst-, landwirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse gewonnen, so wird dann der längere Aufenthalt in Helsingfors ein anschauliches Bild von dem kulturellen Leben des geistigen Zentrums von Finnland vermitteln.

Die Rückreise führt über Abo und Stockholm und Trälleborg. Die Reise wird mit allen nur möglichen Bequemlichkeiten durchgeführt. Die Kosten werden je Person wohl 710 Mark betragen.

An der Reise können nur Mitglieder der Deutschen Gesellschaft zum Studium Finnlands teilnehmen (Mitgliedsbeitrag 20 Mark, für Firmen und Gesellschaften 50 Mark).

Dauer der Reise 19 Tage. — Nähere Auskunft durch die Deutsche Gesellschaft zum Studium Finnlands, Greifswald, Domstr. 14. —

Studien- und Erholungsreisen nach Finnland und Lapp-land.

Die Deutsch-Finnische Vereinigung (Berlin W. 50) veranstaltet im kommenden Sommer wiederum Fahrten nach Finnland, dem seereichen Lande der hellen Nächte und der unberührten Naturschönheiten, sowie nach Finnisch-Lappland. Die Reisen führen unter wissenschaftlicher Führung über die Hauptstast des Landes nach Besichtigung von Museen, Fabriken etc. durch die Naturschönheiten des Landesinnern bis zum hohen Norden, wo eine Fahrt durch reißende Stromschnellen den Höhepunkt bildet. Durch wissenschaftliche Vorträge, Verteilung wertvoller Literatur über Finnland sowie durch Zusammenkünfte mit den Kreisen der Auslandsdeutschen und denen der Deutschenfreunde in Finnland ist dafür gesorgt, daß die Reisen neben umfassender Erholung den Teilnehmern auch die Grundlage für das Verständnis der hochstehenden Volkskultur, für eine wertvolle Bereicherung ihres Wissens sowie für weitere Studien bieten. Alles Nähere durch die Deutsch-Finnische Vereinigung, Berlin W. 50, Augsburger Str. 44.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	31. Mai	1. Juni	2. Juni	4. Juni
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	194,05	194,05	194,05	194,05
Stockholm	1066,50	1067,00	1067,00	1067,00
Berlin	952,00	952,00	952,00	952,00
Paris	157,00	157,00	157,00	157,00
Brüssel	556,00	556,00	556,00	556,00
Amsterdam	1604,50	1604,50	1604,50	1604,50
Basel	766,50	766,50	766,50	766,50
Oslo	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Kopenhagen	1066,50	1067,00	1067,00	1067,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	210,00	210,00	210,00	210,00
Reval	1069,00	1069,00	1069,00	1069,00
Riga	770,00	770,00	770,00	770,00
Madrid	675,00	675,00	670,00	670,00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	Gemacht	1. Juni		5. Juni		7. Juni	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork	—	3.72	3.73	3.72	3.73	3.72	3.73
London	—	18.17	18.22	18.17	18.22	18.16	18.21
Berlin	—	89.05	89.65	88.05	89.55	88.90	89.50
Helsingfors	—	9.35	9.40	9.35	9.40	9.35	9.40
Stockholm	—	99.85	100.45	99.85	100.45	99.80	100.40
Kopenhagen	—	99.90	100.50	99.85	100.45	99.80	100.40
Oslo	—	99.60	100.30	99.55	100.25	99.55	100.25
Paris	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.65	14.90
Amsterdam	—	150.20	151.—	150.25	151.05	150.15	150.95
Riga	—	71.95	72.45	71.95	72.45	71.95	72.45
Zürich	—	71.70	72.30	71.70	72.30	71.70	72.30
Brüssel	—	51.95	52.45	51.95	52.45	51.95	52.45
Mailand	—	19.60	20.—	19.60	20.—	19.60	20.—
Prag	—	11.05	11.25	11.05	11.25	11.05	11.25
Wien	—	52.35	52.95	52.35	52.95	52.35	52.95
Budapest	—	65.—	65.70	64.95	65.65	64.95	65.65
Warschau	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno	—	36.70	37.30	36.70	37.30	36.70	37.30
Moskau (Scheck)	—	191.20	192.75	191.20	192.75	191.50	193.—
Danzig	—	72.65	73.25	72.65	73.25	72.65	73.25

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	7. Juni		8. Juni		9. Juni	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.158	5.17	5.158	5.17	5.158	5.17
1 Pfund Sterling	25.195	25.245	25.195	25.245	25.195	25.245
100 franz. Francs	20.25	20.40	20.25	20.40	20.25	20.40
100 belg. Belga	71.85	72.40	71.85	72.40	71.90	72.45
100 schweizer Francs	99.30	100.05	99.30	100.05	99.30	100.05
100 italienische Lire	27.15	27.35	27.15	27.35	27.15	27.35
100 schwed. Kronen	138.35	139.05	138.35	139.05	138.35	139.05
100 norweg. Kronen	138.10	138.80	138.10	138.80	138.10	138.80
100 dänische Kronen	138.35	139.05	138.35	139.05	138.35	139.05
100 tschecho-slowac. Kr.	15.22	15.44	15.22	15.44	15.22	15.44
100 holländ. Gulden	208.05	209.10	208.05	209.10	208.05	209.10
100 deutsche Mark	123.20	123.80	123.25	123.85	123.20	123.80
100 finnländ. Mark	12.96	13.08	12.96	13.08	12.96	13.08
100 estländ. Mark	138.30	139.—	138.30	139.—	138.30	139.—
100 poln. Zloty	57.45	58.65	57.45	58.65	57.45	58.65
100 litauische Lits	51.—	51.70	51.—	51.70	51.—	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
100 österr. Schilling	72.45	73.15	72.45	73.15	72.45	73.15

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe in Deutschland und Lettland. Durch Notenwechsel vom 13. April 1928 ist zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Lettland ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe abgeschlossen worden. Das Abkommen hat folgende Fassung:

„**Bekanntmachung**
über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe in Deutschland und Lettland.

Zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Lettland ist am 13. April 1928 durch Notenwechsel folgendes über die gegenseitige Anerkennung deutscher und lettlandischer Schiffsmeßbriefe vereinbart worden.

1. In deutschen Häfen werden die seit dem 4. Juni 1925 von den zuständigen lettlandischen Behörden ausgestellten Meßbriefe lettlandischer Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt.
2. In lettlandischen Häfen werden die von den zuständigen deutschen Behörden ausgestellten Meßbriefe deutscher Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt.
4. Die Vereinbarung ist am 13. April dieses Jahres in Kraft getreten.“

Binnenschifffahrt.

Beseitigung von Eisversetzungen durch die Reichswasserstraßenverwaltung. Zu dieser Frage richtete die Kammer folgende Eingabe an den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe:

„Da sich bisher alljährlich bei der Beseitigung der Eisbarren auf der oberen Oder in der Nähe von Nipperwiese Schwierigkeiten betreffs des Zeitpunktes ihrer Ausführung und ihrer Kostendeckung ergeben haben, gestatten wir uns ergebenst in folgendem die Auffassung der Verkehrsinteressenten zu der grundsätzlichen Frage der Beseitigung derartiger Eisversetzungen auf den Oderwasserläufen und der Frage der Kostendeckung unter besonderer Berücksichtigung der Notlage der Binnenschifffahrt und des Stettiner Seehafens zu unterbreiten:

Vor dem Kriege wurden durch die preußische Wasserstraßenverwaltung Eisversetzungen auf den Strömen nur im Interesse der Landeskulturbauten ohne Rücksicht auf Bedürfnisse der Schifffahrtstreibenden ausgeführt. Von diesem Standpunkt wurde jedoch während der Kriegszeit, und zwar seit dem Jahre 1917, abgewichen. Von diesem Jahre an wurden die Eisbrecherarbeiten nicht nur zur Abwendung von Hochwasser und Eisgefahren, sondern auch im Schifffahrtsinteresse ausgeführt, die dafür benötigten Beträge wurden alljährlich durch besondere Anweisung des Ministers für die öffentlichen Arbeiten bereitgestellt. Auch in der Nachkriegszeit wurden zunächst die nötigen Eisbrecherarbeiten im Verkehrsinteresse vorgenommen, bis am 21. November 1921 der Herr Regierungspräsident zu Stettin mitteilte, daß für das Rechnungsjahr 1921 nur die vor dem Kriege vorgesehenen Mittel für das Offenhalten der Wasserstraßen bereitgestellt werden könnten. Infolgedessen würden in Zukunft Eisbrecherarbeiten im Verkehrsinteresse nur ausgeführt werden können, wenn die Reichskasse dadurch nicht belastet würde, d. h. wenn sie auf Kosten der Interessenten vorgenommen würden.

Diese Rückkehr zu den Vorkriegsgrundsätzen bedeutet für die Binnenschifffahrt bei der grundlegenden Veränderung ihrer Verhältnisse eine schwer tragbare Belastung. Auf die Ursachen und die Wirkung dieser veränderten Lage der Binnenschifffahrt glauben wir nicht weiter eingehen zu sollen, da sie im allgemeinen bekannt sind. Es sei nur andeutungsweise darauf hingewiesen, daß sich die Wettbewerbsstellung der Binnenschifffahrt infolge der tarifarischen Maßnahmen unendlich verschlechtert hat. Infolge des während der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Kapitalmangels war es der Binnenschifffahrt auch nicht möglich, durch stärkere Rationalisierungsmaßnahmen in den Betrieben sowie Modernisierung der Tonnage die Nachteile gegenüber dem Schienen-schiffahrtstonnage in Händen kapitalschwacher Einzel-

Neben dem gesteigerten Wettbewerb durch die Reichsbahn leidet die Binnenschifffahrt unter dem Mißverhältnis von Fracht- und Selbstkostenhöhe. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Frachten seit der Vorkriegszeit auf der Oder und den benachbarten Wasserstraßen nur etwa um 10—25% gestiegen sind:

Kohlenfrachten von Stettin nach Berlin

1914	M. 1,80 pro To.
1927	M. 2,25 pro To.

daß sich dagegen alle Gesteigungskosten des Transportvorganges in der Binnenschifffahrt wie z. B. Flußschiffbau- und Unterhaltungskosten, Löhne der Mannschaften, soziale Lasten usw. mehr als verdoppelt haben. Die wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt kann der der Vorkriegszeit in keiner Weise gleichgestellt werden. Daraus leitet die Flußschifffahrt den berechtigten Wunsch her, ihr hinsichtlich der Befahrungsmöglichkeit der Stromläufe alle möglichen Erleichterungen zukommen zu lassen.

Der Herr Preußische Minister für die öffentlichen Arbeiten wie auch der Herr Reichsverkehrsminister als dessen Nachfolger in der Verwaltung der Reichswasserstraßen haben durch ihr Verhalten anerkannt, daß in Notzeiten, wie sie von 1917 bis 1921 unzweifelhaft vorlagen, der Binnenschifffahrt durch Entgegenkommen in der Frage der Kostentragung für im Verkehrsinteresse nötige Eisbrecherarbeiten geholfen werden müßte. Diese Notzeiten bestehen für die ostdeutsche Binnenschifffahrt leider noch immer. Die daraus zu ziehende Folgerung wäre daher, als Unterstützung für die Binnenschifffahrt, die sich in einem schweren Kampf um ihren Bestand befindet, zumindest die seinerzeit gewährten Notmaßnahmen beizubehalten und die jeweils für Eisbrecherarbeiten erforderlichen Mittel in der Weise bereitzustellen, wie das in der Zeit von 1917—1927 gehandhabt wurde.

Wenn wir noch einen Schritt weitergehen und die generelle Freistellung der Flußschifffahrt von den Kosten der im Verkehrsinteresse erforderlichen Eisbrecherarbeiten beantragen, geschieht das aus dem Grunde, weil das eine Maßnahme bedeuten würde, die in dem von der Stettiner Wirtschaft vertretenen Notprogramm im Hinblick auf die Förderung und Unterstützung der Stettiner Verkehrsbeziehungen eine wesentliche Rolle spielt. Es würde an sich schon der Forderung der Billigkeit entsprechen, wenn von der Reichswasserstraßenverwaltung dafür gesorgt würde, daß die ostdeutsche Flußschifffahrt nicht mit Kosten vorbelastet wird, die die Flußschifffahrt auf den westdeutschen Strömen niemals getragen hat und auch nie zu tragen braucht, weil dort Eis-schwierigkeiten zu den großen Seltenheiten gehören. Da also die Rhein-, Donau-, Weser- und Elbeschifffahrt Lasten für das Aufbrechen des Eises zur Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht zu tragen braucht, müßte, um die Schifffahrt auf den ostdeutschen Strömen, besonders auf der Oder, nicht zu benachteiligen, ein Ausgleich durch die behördliche, aus öffentlichen Geldern finanzierte Tätigkeit geschaffen werden. Auch damit würde noch keine Gleichstellung der Flußschifffahrtsinteressenten im Osten und Westen geschaffen sein, denn erfahrungsgemäß gibt es trotz Einsetzens von Eisbrechern auf den ostdeutschen Strömen fast in jedem Winter eine Periode, in der die Schifffahrt trotz Eisbrecherhilfe zum Erliegen kommt. Es handelt sich bei der Forderung behördlicher Eisbrecherarbeiten daher immer nur um eine Unterstützung der Schifffahrt zum Zwecke der Zerstörung besonders hartnäckiger Eisbarren und Verstopfungen, die ohne den Einsatz von Eisbrechern die Schifffahrt auf den sonst vollkommen eisfreien Gewässern vollständig lahmlegen können. Beispiele solcher Art mußten wir gerade auf der Oder in der Gegend von Nipperwiese häufig erleben.

Wenn sich die Beseitigung solcher Eisversetzungen auch häufig im Interesse der Vorflut, etwa bei Deichbruchgefahr, nötig erweist, sodaß in solchen Fällen damit gleichzeitig der Schifffahrt geholfen ist, stehen doch auch die Fälle nicht vereinzelt da, in denen seitens der zuständigen Verwaltung ein Eingreifen unter Hinweis auf die ministeriellen Richtlinien abgelehnt wurde. Hier müßte die generelle Gleichstellung der Interessen des Verkehrs und der Landeskulturbauten einsetzen. —

Wir haben bereits mehrfach in unseren Eingaben, betreffend die Beseitigung der Eisversetzungen auf der Oder,

darauf hingewiesen, daß der Seehafen Stettin durch diese immer wiederkehrende Verstopfung des nach Oberschlesien und über den Großschiffahrtsweg nach Berlin gehenden Binnenschiffsverkehrs schwer geschädigt wird. Es war infolge der geschilderten bedrängten Lage der Flußschiffahrt bisher nicht zu erreichen, daß diese sich an der Aufbringung der Kosten eines Eisbrechdienstes auf den Binnenwasserstraßen beteiligte. Infolgedessen ist bisher in den meisten Wintern der Fall eingetreten, daß der Stettiner Verkehr binnenwasserwärts noch auf lange Zeit vollkommen lahmgelegt war, als bereits ein reger Gütertausch zwischen Oberschlesien über die märkischen Wasserstraßen von und nach Hamburg eingesetzt hatte. Den Schaden hatte also nicht nur die Flußschiffahrt selbst, infolge übermäßig langer Winterliegezeit, sondern auch der Seehafen Stettin infolge erheblicher Verschlechterung seiner Wettbewerbslage gegenüber der ohnehin übermächtigen Stellung Hamburgs zu tragen.

Die zuständigen Reichs- und Landesbehörden haben sich davon überzeugt, daß die Notlage des Stettiner Wirtschaftsbezirks als eines stark gefährdeten Grenzgebiets dringender Abhilfe bedarf. Zu den geeigneten Abhilfsmaßnahmen gehört auch die Uebernahme des im Verkehrsinteresse nötigen Eisbrechdienstes auf den Wasserläufen dieses Notgebietes auf den Haushalt der Reichswasserstraßenverwaltung.

Abschließend weisen wir noch insbesondere auf die Verhältnisse während der letzten Eisperiode hin, in der sich zeigte, wie wichtig es war, daß bei Eintreten der milden Witterung die Eishindernisse auf der Ostoder bei Peetz durch Eisbrecher der Wasserbaubehörde beseitigt wurden. Dadurch wurde es der Flußschiffahrt möglich, schon in den ersten Tagen des Februar die Fahrten wieder aufzunehmen und die große Zahl der im Winter beladenen und unterwegs festliegenden Fahrzeuge weiterzubefördern. Die dann wieder einsetzende neue Frostperiode konnte der Schiffahrt nicht mehr hinderlich werden, da das leichte Neueis infolge der vorherigen Beseitigung der alten Eisbildungen ohne Schwierigkeiten zum Abtreiben gebracht werden konnte. Ohne rechtzeitige Beseitigung der alten Eisversetzungen wäre dagegen eine Wiederaufnahme der Binnenschiffahrt wahrscheinlich erst Mitte oder Ende März möglich gewesen.

Abgesehen von den Vorteilen, die dem Seehafen Stettin, seinem Handel und seiner Industrie durch die frühzeitige Wiederaufnahme der Flußschiffahrt erwachsen, muß berücksichtigt werden, daß eine große Anzahl von Schiffen, die infolge ihrer durch die winterliche Stilllegung der Schiffahrt bedingten Arbeitslosigkeit Erwerbslosenunterstützung beziehen, wieder ihrem Berufe zugeführt werden und somit nicht länger dem Staat und den Kommunen zur Last fallen. Wir sind der Ueberzeugung, daß die für Eisbrecharbeiten seitens der zuständigen Behörden aufzuwendenden Kosten vollkommen aufgewogen werden durch die Ersparnis an Mitteln der Erwerbslosenfürsorge, die durch die frühere Wiederaufnahme der Flußschiffahrt herbeigeführt wird.

Wir bitten, aus allen diesen Erwägungen heraus dahin zu wirken, daß den Wasserbauämtern ausreichende Mittel für Eisbrecharbeiten im Interesse der Aufrechterhaltung der Flußschiffahrt zur Verfügung gestellt werden."

Steuern.

Lohnsummensteuer von Aufsichtsratsmitgliedern. Die Kammer richtete zu dieser Frage ein Schreiben an den Vorsitzenden des Gewerbesteuerausschusses in Stettin, aus dem folgendes wiedergegeben sei:

„Die Steuerpflicht kann jedenfalls nicht, wie es in anderen Bezirken gelegentlich geschehen ist, schlechthin auf § 8 Abs. 3 der Gewerbesteuerverordnung gestützt werden. Es ist in dieser Vorschrift zwar gesagt, daß auch Tantiemen der Lohnsummensteuer unterliegen. Dies gilt aber selbstverständlich nur dann, wenn die Bezieher der Tantiemen an sich Arbeitnehmer im Sinne der Gewerbesteuerverordnung sind. —

Richtig ist, daß der Begriff des Arbeitnehmers nicht ohne weiteres in dem Sinne übernommen werden kann, wie er im Arbeitsrecht gilt, daß vielmehr das Steuerrecht einen eigenen Begriff des Arbeitnehmers kennt. Nach § 8 Abs. 2 G.St.V. hängt die zu entscheidende Frage also davon ab, ob die Mitglieder des Aufsichtsrats „im Betriebe beschäftigt sind“ und deshalb als Arbeitnehmer gelten.

Diese Frage, ob die Mitglieder des Aufsichtsrats im Betriebe beschäftigt sind, ist aber nach unserer Auffassung unter allen Umständen zu verneinen. Als im Betriebe beschäftigt kann man, abgesehen von den eigentlichen Arbeitnehmern

im Sinne des Arbeitsrechtes, nur diejenigen Organe einer Gesellschaft bezeichnen, deren Tätigkeit einen unmittelbaren Zusammenhang mit der eigentlichen Betriebsführung hat. Die Aufsichtsratsmitglieder haben aber keinen unmittelbaren Einfluß auf die Betriebsführung, sie können grundsätzlich lediglich von dem Vorstande Auskünfte verlangen und diesem Anweisungen für seine Betriebsführung erteilen. Der Aufsichtsrat als solcher ist dem Vorstande übergeordnet. Ueber dem Vorstande kann es aber keine im Betrieb beschäftigten Personen geben, da die Leitung des Betriebes dem Vorstande obliegt. Es ist unmöglich, daß jemand, der dem Leiter des Betriebes übergeordnet ist, „im Betriebe beschäftigt ist“.

Im übrigen sind wir der Auffassung, daß auch schon mit Rücksicht auf die Regelung des Einkommensteuergesetzes eine Heranziehung der Aufsichtsratsvergütungen zur Lohnsummensteuer unmöglich ist."

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Auslandsgiroverkehr. Künftig können auch Aufträge zu Ueberweisungen an Personen oder Firmen in Oesterreich entgegengenommen werden, die nicht Girokunden der Oesterreichischen Nationalbank sind. Insbesondere kommen Ueberweisungen auf Konten bei der Oesterreichischen Postsparkasse in Frage. Bei derartigen Ueberweisungen ist neben dem genauen Wortlaut des betreffenden Kontos die Nummer des Postsparkassenkontos anzugeben; sie sind stets an die Hauptanstalt der österreichischen Nationalbank in Wien zu richten. Ueberweisungsaufträge an Personen oder Firmen, die weder bei der Oesterreichischen Nationalbank noch bei der Postsparkasse ein Konto haben, werden von der Bankanstalt des Bestimmungsortes bzw. des Bezirkes oder, falls die dem Wohnorte des Empfängers nach zuständige Bankanstalt nicht festgestellt werden kann, von der Hauptanstalt in Wien erledigt. In letzterem Falle kürzt die Oesterreichische Nationalbank die auszahlenden Beträge um die ihr entstehenden Auslagen (Porto und Gebühren).

Post, Telegraphie.

Nachsendung von Postsendungen in der Reisezeit. Allen Personen, die eine Erholungs-, Badereise oder dergl. unternehmen, empfehlen wir, rechtzeitig für die Zeit der Abwesenheit die Nachsendung ihrer Postsendungen bei der zuständigen Postanstalt ihres ständigen Wohnorts zu beantragen und dieser auch die Wohnung im Kurort usw. schon vor der Abreise mitzuteilen, oder, wenn dies nicht möglich, sobald die Wohnung bekannt ist. Zu den Nachsendungsaufträgen werden zweckmäßig die besonderen Formblätter benutzt, die an den Postschaltern und von den Zustellern unentgeltlich abgegeben werden.

Wertkästchen nach Jugoslawien. Vom 15. Juni an sind im Verkehr mit Jugoslawien außer Wertbriefen auch Wertkästchen bis zum Meistbetrag von 8000 Rm. zugelassen. Leitung über Oesterreich oder Tschechoslowakei. Jedem Wertkästchen sind — außer einem statistischen Anmeldeschein für die deutsche Warenstatistik — bei der Leitung über Oesterreich eine, über die Tschechoslowakei zwei Zollinhaltsklärungen in französischer Sprache beizufügen.

Sendungen mit der Bezeichnung „bahnhofspostlagernd“. Um zu erreichen, daß Sendungen mit der Bezeichnung „bahnhofspostlagernd“ oder einer ähnlichen Angabe unmittelbar der in Betracht kommenden Bahnhofspostanstalt zugeführt werden, wird den Postkunden, namentlich den Geschäftsreisenden, empfohlen, die Bezeichnung „bahnhofspostlagernd“ usw. in die Augen fallend farbig zu unterstreichen. Diese Kennzeichnung ist nötig, um die Verteilbeamten, die sich bei der Eile, mit der sie den Dienst wahrnehmen müssen, im allgemeinen darauf beschränken, den Bestimmungsort zu lesen, auf die besondere Behandlung der Sendung aufmerksam zu machen.

Verschieben von Briefen und Postkarten in Drucksachensendungen. Das Verschieben von Briefen und Postkarten in Drucksachensendungen bildet noch immer vielfach die Ursache unliebsamer Briefverzögerungen und Briefverluste. Viele Drucksachen werden leider immer noch in so mangelhafter Verpackung zur Post eingeliefert, daß sie leicht zu Fallen für kleine Briefsendungen werden. Besonders gefährlich in dieser Beziehung sind die häufig zur Versendung von Drucksachen benutzten offenen Briefumschläge, bei denen die Absender die am oberen Rand oder an der Seite vorhandene Klappe nach innen einschlagen. In den dadurch entstehenden Spalt verschieben sich unbemerkt Briefe, Postkarten usw., die dann in der Drucksache oft weite Irr-

fahrten machen. Im eigensten Belange der Postkunden wird davor gewarnt, die Umschlagsklappen nach innen einzuschlagen, die Klappe bleibt am besten lose über die Rückseite des Umschlags hängen. Als recht zweckmäßig haben sich Umschläge bewährt, die an der Verschlussklappe einen zungenartigen Ansatz haben, der in einen äußeren Schlitz des Umschlags gesteckt wird. Sie sichern den Inhalt vor dem Herausfallen und verhindern das Einschieben anderer Sendungen; ihre möglichst ausgedehnte Verwendung ist zu wünschen.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind Ehrenurkunden für langjährige und treue Dienste an folgende Herren verliehen worden:

1. Harder, Adolf (46 Jahre bei der Firma Bernhard Saalfeld, Stettin);
2. Brussig, Max (25 Jahre bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft);
3. Baruth, Albert (25 Jahre bei der Firma Hermann Otto Ippen, Stettin);
4. Borstell, Albert (25 Jahre bei den Stettiner Spritwerken, Aktiengesellschaft, Stettin);
5. Plath, Friedrich (35 Jahre bei der Firma Fr. Düker, Stettin);
6. Schwede-Wengatz, Willi (32 Jahre bei der Firma Korth & Büttner, Stettin).

Beeidigung von Sachverständigen. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 5. Juni 1928 sind folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beeidigt worden:

- Dr. Carl Höltzer, Inhaber des Oeffentlich Chemischen Laboratoriums Dr. Mecke und Dr. Wimmer, Stettin, für technische Chemikalien;
Walter Neumann, Prokurist der Firma Paul Julius Stahlberg, Stettin, für Oelfrüchte insbesondere Soyabohnen,
Hans Bohn, Inhaber der Firma Bohn & Gaß, Stettin, für Oelsaaten (Raps, Rübsen);
Ferner ist die Beeidigung folgender Herren ausgedehnt worden:

Max Hildebrandt, Ingenieur, Stettin, auf Maschinen und maschinelle Einrichtungen, Schiffe und Schiffbauangelegenheiten, Schiffsschäden und Schiffsreparaturen und Schiffsmotore;

James Hirschfeld, Inhaber der Firma Emil Halle, Stettin, auf die Tätigkeit eines Abladetaxators für Getreide;

Friedrich Wilhelm Schröder, Inhaber der Firma Friedrich Wilhelm Schröder, Stettin, auf Oelsaaten (Raps, Rübsen) und Abladetaxator für Getreide und Oelsaaten (Raps, Rübsen);

Georg Stenger, Inhaber der Firma Dobrin & Loewenthal, Stettin, auf Oelsaaten (Raps, Rübsen) und Abladetaxator für Getreide und Oelsaaten (Raps, Rübsen).

1. Herr Max W. Breitsprecher hat seine Aemter als Schiedsrichter bei dem Schiedsgericht der Stettiner Kartoffelhändler,
2. als Regulierungskommissar für Kartoffeln,
3. als Mitglied der Fachkommission für den Kartoffelgroßhandel,
4. als Sachverständiger für Kartoffeln,

bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 25. April 1928 niedergelegt. An seiner Stelle sind in der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses vom Mittwoch, den 16. Mai 1928, gewählt worden:

- als Regulierungskommissar für Kartoffeln für den Monat Juni
Herr Albert Brasch, i. Fa. M. Wolfen, Stettin, Gr. Oderstr. 9,
als Schiedsrichter für das Schiedsgericht der Stettiner Kartoffelhändler
Herr Albert Brasch, i. Fa. M. Wolfen, Stettin, Gr. Oderstr. 9, und
Herr Günther Paesch, i. Fa. Gebr. Paesch, Stettin, Kaiser Wilhelmstr. 76.

Verschiedenes.

Vorkriegsversicherungen bei amerikanischen Gesellschaften. Die Vereinigung amerikanischer Versicherter zu Berlin W. 50, Tauentzienstr. 3 teilt uns mit:

Wie wir aus Zuschriften uns angeschlossener Versicherter entnehmen, bietet die Germania Life Insurance Company (Guardian) ihren Markversicherten zur Zeit eine Abfindung in Höhe von 18% des Goldwertes der Prämienreserve unter der Bedingung an, daß die Versicherten ausdrücklich bescheinigen, daß sie auf alle weiteren Aufwertungsansprüche aus ihrer Versicherung verzichten. Im Gegensatz zu diesem Vorschlag hatte die Gesellschaft bisher den Aufwertungssatz auf 12—15% angegeben. Wir halten uns verpflichtet, die Versicherten auf die ihnen gebotene Möglichkeit hinzuweisen und sehen in dem Angebot ein Zeichen dafür, daß sie mit einem Erfolg unserer Bemühungen auf eine angemessene Erfüllung der Ansprüche der uns angeschlossenen Versicherten rechnet. Zu einer Annahme dieses Angebots können wir aber nicht raten, da der Satz geringer ist als der mancher deutschen Gesellschaften, und die Tatsache nicht berücksichtigt, daß die Germania in ihrer Gesamtvermögenslage in einem erheblich geringeren Umfang als die deutschen Gesellschaften durch die Inflation berührt worden ist.

Fest- und Erinnerungsschrift an den ersten deutschen Ozeanflug. Zur Förderung der Deutschen Flugspende erscheint mit besonderer Genehmigung des Staatskommissars für die Regelung der Wohlfahrtspflege in Preußen vom 8. Mai 1928 Nr. KW 349 im Verlag A. Kortekamp, Berlin-Wilmersdorf, Mansfelder Str. Nr. 27, Anfang Juni d. J. eine mit reichem Bildmaterial und entsprechendem Begleittext ausgestattete Fest- und Erinnerungsschrift an den ersten deutschen Ozeanflug im April 1928. Die besonders für unsere Jugend sehr interessante und auch lehrreiche Schrift bringt u. a. bildliche Darstellungen der „Bremen“ und ihrer Besatzung, eine Chronik aller bisherigen Ozeanflüge, zahlreiche graphische Aufzeichnungen, neue Ozeanflugprojekte von Junkers, die vielbesprochene künstliche Ozeaninsel als Zwischenlandung für Ozeanpassagierflüge der nahen Zukunft usw. —

Bestellungen werden durch den vorgenannten Verlag schon jetzt entgegengenommen. Im Hinblick auf den geringen, mit 0,50 RM. festgesetzten Preis der Schrift und den mit dem Vertrieb verbundenen Wohlfahrtszweck können Einzellieferungen bis zu 10 Stück nur gegen Berechnung von 30 Pfg. Porto pro Sendung (möglichst bei Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto des Verlages A. Kortekamp Berlin Nr. 121124) — zur Ausführung gebracht werden.

Lokales.

Schwedisches Konsulat in Stettin. Das Königl. Schwedische Konsulat in Stettin hat die Industrie- und Handelskammer davon in Kenntnis gesetzt, daß die Expeditionszeit des Konsulats vom 1. Juni 1928 ab verändert worden ist, und zwar wird das Konsulat an allen Wochentagen ununterbrochen von 9 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags geöffnet sein.

Die Stettiner Herbstausstellung. Der Beginn der Stettiner Ausstellung „Die Gesundheitspflege“ ist nunmehr endgültig auf den 4. August festgesetzt worden. Soweit sich die Dinge bisher übersehen lassen, darf Stettin endlich auf die Durchführung einer großzügig angelegten Ausstellung hoffen. Handel und Industrie können das nur begrüßen. Die in erster Linie interessierten Branchen haben, wie mitgeteilt werden kann, sich zum Teil in sehr großzügiger Weise bereits angesagt. Wesentlich ist, daß diesmal die großen Firmen vorangehen. Damit wird von vornherein die ernste Bedeutung des Unternehmens charakterisiert. —

Der Aufbau der Ausstellung wird in der Weise erfolgen, daß die Sonderschau des bekannten Deutschen Hygienemuseums-Dresden in der Mitte der Hallen plaziert wird. Sie wird mit ihren Darstellungen und Modellen den Menschen „in gesunden und kranken Tagen“ demonstrieren. Dieses Mittelstück der Ausstellung allein sichert den großen Zustrom der Bevölkerung aus Stettin und Pommern. Um dieses Zentrum werden sich zunächst die Stände der öffentlichen Anstalten und wissenschaftlichen Institute legen. Um sie herum wird die Wirtschaft sich gruppieren. Da es sich diesmal nicht um eine Messe, sondern um eine Ausstellung handelt, wird man die Gewerbebezüge geschlossen zusammenlegen und überhaupt die Hallen durch großzügige Einbauten künstlerisch so herrichten, daß sich innenarchitektonisch ein einwandfreies Bild bietet.

Angebote und Nachfragen.

- 1517 Neuß sucht Geschäftsverbindung mit Eisenwarenhandlungen, die als Spezialität Fenster- und Türbeschläge führen.
- 1518 Leipzig wünscht die Vertretung einer Firma für holländische Sardellen für den Bezirk Leipzig und evtl. Halle a. d. S. zu übernehmen.
- 1544 Liesing b. Wien: Technisches Büro wünscht die Vertretung für Maschinen und Apparate für die chemische und verwandte Industrie, sowie für chemische und metallurgisch-technische Artikel für den Bezirk Oesterreich zu übernehmen.
- 1545 Saint-Etienne (Loire) sucht Geschäftsverbindung mit Baumaterialien-Firmen, Schieferdeckermeistern, Bauunternehmern etc.
- 1559 Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Großabnehmern von Sensenwetzsteinen.
- 1655 Madras (Indien) sucht Geschäftsverbindung mit Großhändlern für Kolonialwaren und für Parfümerien und Toiletteartikel.
- 1669 Stuttgart sucht Geschäftsverbindung mit einer Firma (Lieferant von Kanzlei- und Büroartikeln) die den Vertrieb eines Buchschutzdeckels übernimmt.
- 1670 Prato-Toscana sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Gewebe in Italien einkaufen und nach dem Osten und Amerika ausführen.
- 1710 Bukarest sucht Geschäftsverbindung mit den in unserem Bezirk ansässigen Fabriken.
- 1711 Chicago sucht mit Vertretern in Verbindung zu treten, die es in ihrer freien Zeit übernehmen würden, Artikel über Handelsangelegenheiten für eine Zeitschrift zu schreiben.
- 1736 Probstzella i. Thür. sucht einen bei Kurz-, Spiel- und Galanteriewaren der Provinzstädte gut eingeführten Vertreter für Ballnetze, Zerstäubernetze, Kinderzählrahmen, Mosaikkugelspiele usw.
- 1737 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Firmen des Gips-, Stukkateur- und Baugewerbes, die als Abnehmer von Leimgallerte in Frage kommen.
- 1738 Cluj-Kolosvar sucht Geschäftsverbindung mit Bananenimporteuren.

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.

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

Vereinigte Staaten von Amerika. Plan einer Textilausstellung in New York. — Edelputzindustrie.

Tschechoslowakei. Einstellung der Tätigkeit der Kaschauer Warenbörse.

Luxemburg. Absatzmöglichkeiten für Grubenholz.

Griechenland. Wirtschaftliche Auswirkung der Zerstörung Korinths.

Italien. Puppenindustrie.

Schweiz. Erfindung einer neuen Bandweblade.

Türkei. Absatzmöglichkeiten für deutsche Kleisenwaren.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Anschriften zuverlässiger Rechtsanwälte in Jugoslawien. — Vertreterfirmen für Trockenmörtel in Polen. — Salzimporteure in Finnland. — Deutsche Firmen im Irak.

Nachfrage bzw. Vertretungsgesuche ausländischer Firmen. Der Reichsnachrichtenstelle liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben:

Türkei. Herrenkleider- und Krawattenstoffe, Leder zur Herstellung von Schuhen, Lederhandschuhe.

Oesterreich. Kunstseidenabfälle, roh und bearbeitet. — Kopier- oder Nocken-Schlei-Maschinen.

Vereinigte Staaten von Amerika. Bedarfsartikel für die Möbelindustrie. — Oelpressen.

Mitnahme von Zahlungsmitteln in der U. d. S. S. R.

Wegen § 1 der Valutaverordnung vom 21. März d. Js. wird folgendes bemerkt: Obwohl das Einwechseln des zur Ausfuhr zugelassenen Sowjet-Geldbetrages bis 300 Rbl. in ausländische Valuta bei der Staatsbank für alle Personen vorgesehen ist, die einen zur Ausreise gültigen Paß vorzeigen, wird in der Praxis gegenwärtig dieser Betrag nur denjenigen Personen umgewechselt, die sich auf dem Gebiete der U. d. S. S. R. nicht weniger als 18 Monate ununterbrochen aufgehalten haben. Dieses Verfahren stützt sich auf eine interne Verfügung des Volkskommissariats für Finanzen, deren Veröffentlichung nicht erfolgt ist. Ferner ist wichtig, daß die Reisenden sich den mitgeführten Betrag fremder Devisen von der sowjetrussischen Eingangszollstelle bescheinigen lassen. Diese Bescheinigung ist für die Wiederausfuhr der Devisen unerlässlich.

Inkassobüro in Jassy. Das Inkassobüro des Advokaten C. Diamant, Jassy, Scoala de Arte 9, hat sich an die Reichsnachrichtenstelle gewandt und sie über seine Tätigkeit unterrichtet. Herr Diamant arbeitet demnach schon seit der Vorkriegszeit als Anwalt für zahlreiche deutsche Fabrikanten und Grossisten, die ihm Inkassos oder die Regelung von Handelsuneinigkeiten zu übergeben pflegen. Auch das

Deutsche Konsulat in Czernowitz bezeichnet Herrn Diamant als einen zuverlässigen und geschickten Anwalt, der sich gut bewährt hat. Interessenten können Näheres auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle erfahren.

Oesterreichischer Kreditschutzverein. Ueber dieses Unternehmen liegt der Reichsnachrichtenstelle eine vertrauliche Auskunft vor, deren Inhalt interessierten Firmen auf Wunsch bekannt gegeben wird.

Holland. Der Reichsnachrichtenstelle ging eine Aufzeichnung über die niederländische Maschinenindustrie, niederländische Metallindustrie, Hollands Oster-Vieh-Ausstellung und den Export nach Niederländisch-Ost-Indien zu, die für weitere Kreise von Interesse sein dürfte. Interessenten können den Bericht von der Reichsnachrichtenstelle beziehen.

Schwedischer Schiffsverkehrsbericht. Der Reichsnachrichtenstelle ging der Gothenburger Schiffsverkehrsbericht für das Jahr 1927 und die ersten Monate 1928 zu, dessen Inhalt sich wie folgt gliedert:

1. Allgemeine Lage der schwedischen und Gothenburger Schifffahrt und Werften;
2. Passagierverkehr nach New York;
3. Veränderungen in der schwed. Handelsflotte im Laufe des Jahres 1927;
4. Schiffs- und Warenverkehr im Gothenburger Hafen 1927;
5. Rechnungsabschlüsse 1927 und Berichte über Gothenburger Reedereien;
6. Verkehr im Trollhätta-Kanal;
7. Wichtige neue Reedereien, neue Linien, Liquidationen in Gothenburg (seit Mai 1927);
8. Staatlicher Reederei-Darlehnsfonds;
9. Wetterdienst;
10. Neue Hafen-, Löschanlagen und Feuerschiffe;
11. Lohnkämpfe und Arbeitsabkommen;
12. Der Freihafen Gothenburg;
13. Rechnungsabschluß des Gothenburger Hafens für 1927;
14. Werften und Schiffsbau in Gothenburg;

Interessenten können den Bericht oder Teile des Berichtes von der Reichsnachrichtenstelle beziehen.

Sonderarbeiten zur Förderung des deutschen Außenhandels. Der Deutsche Wirtschaftsdienst, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, hat ein Verzeichnis der von ihm bisher herausgegebenen Merkblätter und Firmenlisten veröffentlicht, das von der Reichsnachrichtenstelle bzw. vom Deutschen Wirtschaftsdienst bezogen werden kann. Es handelt sich bekanntlich um die vertraulichen Merkblätter und Firmenlisten, auf die hier regelmäßig hingewiesen worden ist. Die Merkblätter und Listen können nur an reichsdeutsche Firmen, und nur unter der Bedingung abgegeben werden, daß die betreffenden Firmen schriftlich versichern, sie nur vertraulich und persönlich zu benutzen und nicht weiterzuleiten. Bestellungen sind zweckmäßigerweise unmittelbar an den Deutschen Wirtschaftsdienst zu richten.

Nachrichten des Verbandes des Steffiner Einzelhandels e. V., Steffin.

Unerlaubte Ausspielung. „Bei einer von einem Waren-geschäft veranstalteten Ausspielung kann der Einsatz in den Warenpreisen versteckt sein.“ (Entscheidung des Reichs-gerichts 3. S. v. 8. März 1926 3 D 308/25.)

Die Begründung des angefochtenen Urteils reicht nicht aus, um die Freisprechung zu rechtfertigen; denn sie bietet keine Gewähr dafür, daß der erste Richter den Begriff des „versteckten Einsatzes“ richtig aufgefaßt hat. Der Senat findet keinen Anlaß, in dieser Frage von dem in seinem Urteile vom 18. November 1901 (RGSt. 34,447) eingenommenen Standpunkt abzugehen (zu vergl. auch RGSt. 59,347 ff.). Anzuerkennen ist allerdings, daß ganz uneigennützig veranstalteten, sog. Gratisausspielungen, nicht unter den Tatbestand des § 286 Abs. 2 StGB. fallen. Davon wird aber in einem nach kaufmännischen Grundsätzen geleiteten Geschäftsbetriebe nur in den allerseltensten Fällen die Rede sein können, auch wenn es sich um Lokalartikel handelt, deren Kosten als Teil der allgemeinen Ausgaben für Reklamezwecke betrachtet werden. Denn jeder verständige Kaufmann wird seine allgemeinen Geschäftskosten, unter die selbstverständlich auch die Ausgaben für Reklamezwecke fallen, bei der Festsetzung der Einzelpreise berücksichtigen müssen. Es handelt sich hier also um eine Frage der kaufmännischen Kalkulation, und es bedarf in solchen Fällen, wenn nicht einer Umgehung der Gesetzesvorschrift die Wege geebnet werden sollen, einer besonderen sorgfältigen Prüfung, ob nicht anzunehmen ist, daß solche Ausgaben, von denen der Veranstalter eine Vergrößerung seines Kundenkreises erhofft, in jedem einzelnen Warenpreise, weil dieser einen Teil der allgemeinen Geschäftskosten in sich schließt, ihre Auswirkung gefunden haben müssen. Dann zahlt aber jeder Käufer mit dem von ihm gezahlten Preise nicht nur den reinen Warenwert, sondern gleichzeitig einen Einsatz für die ihm gewährte Gewinnhoffnung. Diese Mehrleistung des Käufers braucht in solchem Falle nach außen — etwa in der Form eines Zuschlages zu den sonst üblichen Preisen — nicht besonders in die Erscheinung zu treten; sie steckt — wenn auch dem Käufer verborgen — einkalkuliert in jedem im Geschäft geforderten Preis. Damit ist das Erfordernis des versteckten Einsatzes erfüllt. Der vom Veranstalter verfolgte Reklamezweck schließt die Annahme eines solchen versteckten Einsatzes nicht aus.

Eine neue Entscheidung gegen den Innungszwang. In der folgenden Entscheidung wird eine Befreiung von dem Zwange der Zugehörigkeit zu Damenschneiderzwangsinnungen ausgesprochen.

Tatbestand:

Der Stadtrat München hat am 15. März 1928 in erster Instanz entschieden, daß ein Konfektionshaus, dem eine Abänderungswerkstätte angegliedert ist, nicht verpflichtet ist, der Zwangsinnung für das Schneidergewerbe anzugehören. Die fragliche Firma betreibt in München ein Mode-waren- und Konfektionsgeschäft, ferner eine Schneiderwerkstätte, in der eine Direktrice, ein Zuschneider, 15 Schneiderinnen, 15 Zuarbeiterinnen und 5 Lehrlinge beschäftigt werden; es liegt also ein sogenannter gemischter Betrieb vor, so daß zu untersuchen war, ob die verschiedenen Betriebe für sich allein zu beurteilen sind oder ob das Unternehmen als einheitliches Ganzes betrachtet werden muß, d. h. ob die Schneiderwerkstätte ein Nebenbetrieb des Handelsgeschäftes oder nur ein sog. Hilfsbetrieb ist.

Entscheidungsgründe:

Es war auseinanderzuhalten, inwieweit die Schneiderwerkstätte dazu dient, von Kunden gewünschte Aenderungen fertiggemachter Konfektionsware vorzunehmen und inwieweit sie unabhängig von dem Konfektionsgeschäft Maßarbeit ausführt. Einer reinen Aenderungswerkstätte kommt keine wirtschaftliche Bedeutung zu; sie wirft vor allem für sich allein keinen Gewinn ab, wenn sie schließlich auch im Zusammenhang mit dem Handelsgeschäft den Umsatz und damit die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens wesentlich unterstützt. Konfektionsware wird nie allen Kunden ohne weiteres entsprechen, kann aber meist durch unwesentliche Aenderungen dem einzelnen Kunden, der nicht in der Lage ist, teure Maßarbeit zu kaufen, angepaßt werden und so Maßarbeit ersetzen. Eine Abänderungswerkstätte ist deshalb im Zusammenhang mit einem Konfektionsgeschäft als Hilfsbetrieb anzusehen, in dem zwar auch handwerksmäßig gearbeitet wird, der aber lediglich der Förderung des kaufmännischen Unternehmens dient, für sich allein nicht ausscheidbar ist, vielmehr hinsichtlich der Zugehörigkeit dem Gesamtbetrieb, hier dem Handelsgeschäft, folgt. Soweit also die Firma eine Abänderungswerkstätte betreibt, ist sie nicht verpflichtet, einer Zwangsinnung anzugehören, weil dieser Betrieb für sich nicht ausscheidbar ist, vielmehr hinsichtlich der Betriebsweise dem Handelsgeschäft folgt.

Nun stand jedoch fest, daß die Firma auch Maßarbeiten ausführt. An sich ist eine Maßabteilung nicht ein mit einem Konfektionsgeschäft notwendig verbundener Gewerbebetrieb, sondern ein selbständiger Teilbetrieb mit eigenen Zwecken. Es ist ferner nicht zu bestreiten, daß es, falls ein Konfektionsgeschäft eine eigene Maßabteilung angegliedert hat, für die Beurteilung der Zugehörigkeitspflicht zu einer Zwangsinnung unwesentlich ist, in welchem Verhältnis der Umsatz der Maßabteilung zum Handelsgeschäft steht. Die Firma weist weder durch Aufschriften am Geschäft noch sonstwie auf die Möglichkeit der Entgegennahme von Maßanfertigung hin; sie bemüht sich auch in keiner Weise, Maßaufträge zu erhalten. Daß einmal ein langjähriger Kunde den Wunsch äußerte, ein Kleid oder ein Kostüm aus irgend welchen Gründen gefertigt zu erhalten, wird zugegeben. Ein solcher Auftrag, der aber nur ganz vereinzelt und selten in Betracht komme, könne aus Geschäftsinteresse natürlich nicht zurückgewiesen werden. Im Rahmen des Gesamtunternehmens komme aber einem derartigen Ausnahmefall keinerlei Bedeutung zu.

Man konnte deshalb bei der Firma nicht von einer Abänderungswerkstätte und einer besonderen, selbständigen wirtschaftlichen Bedeutung besitzenden Maßabteilung sprechen, weil die ausnahmsweise Fertigung eines Kleides nach Maß, die nur unter ganz besonderen Umständen erfolgt, nicht als Maßabteilung bezeichnet werden kann. Die immerhin erhebliche Zahl von Arbeiterinnen (Schneiderinnen usw.) findet ihre Erklärung dahin, daß bei den vielseitigen Wünschen der Kundinnen fast in 80 % aller erfolgten Verkäufe kleine Aenderungen vorgenommen werden müssen.

Die Firma betreibt also das Schneiderhandwerk nicht als selbständiges Gewerbe, weil einmal die Abänderungswerkstätte als Hilfsbetrieb nicht ausscheidbar ist und dem Handelsgeschäft in der Beurteilung der Betriebsform zu folgen hat, dann auch, weil von einem eigenen Maßgeschäft nicht gesprochen werden kann. Als reines Handelsgeschäft kann aber die Firma nicht verpflichtet sein, der Zwangsinnung für das Schneidergewerbe anzugehören. (Ia 904/28.)

Schluß des redaktionellen Teils.

Aus der pommerschen Ziegeleindustrie.

„Im Sommer 1919 ging das seit 1888 bestehende Ziegelerwerk der Fa. Wilh. Witte & Sohn in den Besitz des Hauptmann a. D. Georg Langhoff über. Im Laufe der Jahre wurde das nur für Handbetrieb eingerichtete Werk völlig auf maschinellen Betrieb umgestellt und die Produktion verdreifacht. Das Werk hat Wasser- und Bahnanschluß. Alle technischen Neuerungen werden in weitestem Umfange dem Betriebe dienstbar gemacht. Die gute Beschaffenheit der erzeugten Steine hat es mit sich gebracht, daß der größte Teil der 5 Millionen Steine betragenden

Jahreserzeugung von Staats- und Kommunalbehörden abgenommen werden.

In den Jahren 1921 und 1922 baute die Firma noch ein neues Unternehmen auf, die Ueckerländer Zementwaren- und Dachsteinwerke, **Georg Langhoff & Co.** Obgleich dieses Unternehmen nur zur Herstellung von Betonwaren bestimmt war, dehnte sich der Geschäftsbetrieb doch sehr bald erheblich aus und heute ist diese Firma besonders für Terrazzoarbeiten und Grundwasserabdichtungen in weiten Kreisen Pommerns und angrenzender Gebiete sehr bekannt.

Pommerscher Industrieverein.

Unter den Werken am Haff ist das bedeutendste die Ziegelei Berndshof. Das Gut Berndshof soll seinen Namen nach einer Familie Bernd haben, welche es früher besaß. Im Jahre 1872 kaufte es der verstorbene Kommerzienrat Johannes Quistorp.

Die Ziegelherstellung erhielt dann durch die Erfindung des Hoffmann'schen Ringofens einen großen Anstoß. Im Jahre 1873 wurde auf dem Gut ein großer Ringofen erbaut, welchem später ein zweiter etwas kleinerer folgte.

Ursprünglich wurden die Ziegel von Hand gestrichen, dann folgte die Herstellung der Steine in Strangpressen, daneben ging man vor zwei Jahrzehnten zu den Pressenbauarten über, die das Ziegelstreichen von Hand maschinell nachahmten und den sauberen Handstrichstein in riesigen Mengen herzustellen erlaubten.

Die Ziegelei betreibt heute die erwähnten zwei Ringöfen mit drei Feuern, besitzt zwei Zentraltonschneider und vier Pressen für gewöhnliche Steine, zwei Dachfalzriegelpressen, sowie Pressen für besondere Fabrikate. Der maschinelle Betrieb wird durch eine zentrale Dampfmaschinenanlage besorgt, die durch Elektromotoren ergänzt wird, welche ihren Strom durch die Ueberlandzentrale erhalten, sowie durch drei Dieselmotore, welche in Baggern usw. arbeiten. Am eigenen Haff (am Stettiner Haff) stehen dem Werk moderne Löschanlagen zur Verfügung. Es ist mit dem 3 km entfernten Bahnhof Ueckermünde durch einen Stein-damm verbunden.

Die Erzeugungsfähigkeit ist heute 20 Millionen Hintermauerungssteine, daneben einige Millionen Verblender, Biber-schwänze, Dachfalzziegel, Deckensteine usw.

Im Interesse eines guten landwirtschaftlichen Betriebes ist von jeher Wert darauf gelegt worden, daß durch das Entnehmen von Ton aus dem Boden, die Gutswirtschaft möglichst wenig geschädigt wird. Das Areal von Gut und Ziegelei ist etwa 700 Morgen groß.

Das

Ziegelwerk Lorenz Inh. O. Kluß, Ueckermünde-Neuendorf, wurde im Jahre 1898 von Herrn Albert Lorenz gegründet und erbaut und liegt ca. 2 km von Ueckermünde entfernt an der gepflasterten Straße Ueckermünde—Bellin. Das Werk hat direkten Wasseranschluß, das Gesamtarial beträgt ca. 120 Morgen. Sämtliche Ziegel wurden zuerst mit der Hand hergestellt; seit 1914 ist eine Dornbusche'sche Streichmaschine aufgestellt.

Das Werk stellt in erster Linie Hintermauerungssteine her und fertigt ferner Klinker, Handstrichverblender und Formsteine an. Die Jahresproduktion beträgt ca. 6.000.000.

Am 1. Januar 1927 hat Herr Albert Lorenz den Betrieb seinem Schwiegersohn, Herrn Oskar Kluß, übergeben.

Die im Jahre 1900 erbaute

Ziegelei Pennekow,

Spezialfabrik für Hohlwaren, wurde im Jahre 1927 umgebaut und gleichzeitig eine künstliche Trocknerei errichtet. Der Betrieb wurde vollkommen modernisiert und mit den neuesten Maschinen versehen. Die Jahresproduktion beträgt ca. 6 Millionen Steine.

Als Spezialität wurde die Herstellung von porösen Decken-, Langloch- und Spezialsteinen aufgenommen.

Die Fabrikation von Drainröhren ist sehr umfangreich. Die Qualität ist von Staats- und Kommunalbehörden anerkannt und gehören diese zu den ständigen Abnehmern.

Vormauerungssteine sind, da das Werk über ein besonders gutes und kalkfreies Rohmaterial verfügt, sehr gefragt.

Seit dem Frühjahr 1928 steht dem Werk ein eigener Gleisanschluß zur Verfügung.

Die Dampfziegelei

Vereinsziegelei Virchow, Venz & Co.

in Virchow i. Pom. wurde im Jahre 1913 von den Herren Sigmund Fürst, August Venz, Albert Schramm und Eduard Haß durch die Ofenbaufirma Friedrich Pfunfke-Görlitz, jetzt Friedrich Pfunfke-Breslau 2, erbaut.

Im Jahre 1918 traten die Herren Eduard Haß und Albert Schramm aus und übereigneten ihre beiden Anteile dem Ziegeleibesitzer Ernst Treptow in Falkenburg i. Pom.

Das Werk hat eine moderne Strangpresse und als Antriebskraft eine 70 PS. Lanz'sche Heißdampflokobile.

Erzeugt werden ca. 2½ Millionen wetterbeständige Vor- und Hintermauerungssteine.

Die Belegschaft beträgt 140 Arbeiter und Arbeiterinnen.

Falkenburger Ziegelindustrie.

Im Kreise Dramburg finden sich zahlreiche Tonlager, die schon vor vielen Jahren zum Aufbau von Ziegeleien größeren und kleineren Umfangs führten. Letztere, hauptsächlich Gutziegeleien, sind fast gänzlich verschwunden, dagegen haben sich die größeren Dampfziegeleien zu behaupten verstanden. Da dieselben zumeist gleichartige Waren fabrizierten, deren Absatz sich auf ein kleines Absatzgebiet beschränkte, kam es naturgemäß bald zu heftigen Konkurrenzkämpfen, die erst beseitigt wurden, als am 8. Dez. 1910 eine Vereinigung dieser Werke mit dem Sitze in Falkenburg gegründet wurde unter dem Namen

Ziegeleivereinigug von Falkenburg und Umgebung

G. m. b. H. Falkenburg i. Pom.

Derselben schlossen sich 10 Ziegeleien an mit einem Stammkapital von Rm. 29.500.—. Zum Geschäftsführer wurde Herr Wilhelm Richter aus Falkenburg bestellt. Gegenstand des Unternehmens sollte sein der Verkauf sämtlicher Ziegeleifabrikate aus den Ziegeleien der Gesellschafter, sowie der Betrieb aller sonstigen Geschäfte, die mit dem Vertrieb von Ziegeleierzeugnissen in unmittelbarem Zusammenhange stehen oder zur Erleichterung des Betriebes dienen konnten. Die Dauer der Gesellschaft war ursprünglich auf die Zeit vom 1. Januar 1911 bis zum 1. April 1915 festgelegt, vorbehaltlich der Verlängerung durch einstimmigen Beschluß der Generalversammlung. Am 31. Dezember 1911 schied der Geschäftsführer Wilhelm Richter aus.

Mit dem 1. Januar 1912 übernahm der in der Pommerschen Ziegelindustrie seit 15 Jahren als Geschäftsführer der Ueckermünder Ziegeleigenossenschaft und der großen Klützower Ziegelwerke bekannte Kaufmann Franz Holzhausen aus Halle a. S. die leitende Stelle als Geschäftsführer der Ziegeleivereinigug Falkenburg, welche er noch heute nach 15½ jähriger Tätigkeit in segensreicher Form verwaltet. Am 2. Dezember 1919 erhielt die Ziegeleivereinigug neue Satzungen, wobei die Dauer auf unbestimmte Zeit festgelegt wurde, mit einjähriger Kündigungsfrist für jeden Gesellschafter. Am 5. Februar 1915 war das Stammkapital auf Rm. 31.500.— und am 12. Februar 1918 auf Rm. 63.000.— erhöht worden. Dasselbe ging während der Inflationszeit verloren bis auf Rm. 1890.—, jedoch ist die Ziegeleivereinigug mit Erfolg bemüht, durch große Sparsamkeit die frühere Höhe des Stammkapitals wieder zu erreichen.

Im April des Jahres 1925 konnte die Ziegeleivereinigug in Falkenburg, Lindenstraße 14, ein eigenes Grundstück erwerben und die Kontorräume im November desselben Jahres dorthin verlegen. Das Grundstück ist inzwischen durch sachgemäße Umbauten bedeutend verbessert worden.

Dem Geschäftsführer steht ein Aufsichtsrat zur Seite, welcher sich z. Zt. aus den Herren

Kammerherr von Griesheim, Schloß Falkenburg,

Ziegeleibesitzer Ernst Treptow, Falkenburg,

Tuchwarenfabrikant und Ziegeleibesitzer Ludwig Graffunder, Falkenburg,

Ziegeleibesitzer Willy Keiper, Dramburg,

Ziegeleibesitzer Karl Albert Kieß, Falkenburg

zusammensetzt. Der Vorsitz im Aufsichtsrat ist Herrn Ziegeleibesitzer Ernst Treptow übertragen worden.

Eine Gesellschaftsziegelei wurde im Jahre 1918 durch Brand zerstört, weshalb deren Besitzer Herr von Hartmann in Hoffstädt, welcher die Ziegelei nicht wieder aufbauen wollte, als Gesellschafter ausschied. Es gehören seitdem nur noch 9 Ziegeleien zum Ring, nämlich:

Grünberger Dampfziegelei, G. m. b. H. in Grünberg bei Falkenburg,

Willy Keiper in Zülshagen bei Dramburg,

Gustav Rönnspeiß in Virchow,

Vereinsziegelei Virchow, Venz & Co. in Virchow

sowie 5 Falkenburger Werke, nämlich:

wdie Schloßziegelei des Herrn von Griesheim,

Dampfziegelei Ernst Treptow,

Dampfziegelei Krüger & Kieß,

Dampfziegelei Venzke, Viglahn & Co.,

Dampfziegelei Ernst Birnbaum.

Ueber die einzelnen Werke ist folgendes zu berichten:

Die Dampfziegelei

Ernst Treptow

in Falkenburg i. Pom. wurde im Jahre 1897 von den Herren Franz Wegner-Falkenburg, Wilhelm Krause-Falkenburg, Gustav Venske-Falkenburg, Julius Weiland & Co.-Dramburg unter der Firma Wegner, Krause & Co., Falkenburg i. Pom. gegründet. Nachdem die beiden Inhaber Wegner und Krause verstorben waren, kam die Ziegelei in den Besitz

Greifswald.

Die alte Stadt Greifswald, die auch einst ein angesehenes Mitglied der Hansa war, beherbergt in ihren Mauern die älteste preußische Universität (gegründet 1456).

Eingebettet in die nördlichen Ausläufer der norddeutschen Tiefebene liegt sie am Greifswalder Bodden in unmittelbarer Nähe der Ostsee. Von allen Seiten mit hohen alten Laub- und Nadelwäldern umgeben, ist sie vor rauhen Winden geschützt und bietet gleichzeitig eine milde, erfrischende und anregende, nur geringen Temperaturschwankungen unterworfenen, staubfreie, sauerstoff- und ozonreiche Seeluft. Hohe Temperaturen gehören infolge der Nähe der Ostsee zu den Seltenheiten.

Im Schmucke ihrer Anlagen, der die efeumrankten Stadtmauerreste rings umschließenden breiten Wallpromenade mit ihren zahlreichen historischen Erinnerungen, den gotischen Giebelhäusern und den Renaissancebauten, die darauf hinweisen, daß Greifswald zur Zeit der Hansa eine bedeutende Rolle gespielt hat, macht die Stadt einen höchst malerischen Eindruck.

Unmittelbar am Wall in nächster Nähe des Bahnhofes ist das modern eingerichtete, durch seine glänzenden Heilerfolge sehr geschätzte und viel besuchte Sool- und Moorbad, das eine der heilkräftigsten Solquellen Deutschlands besitzt, mitten in einem schönen Park gelegen, an dem sich die Universitätskrankenhäuser anschließen. Die idyllische, abwechslungsreiche und reizvolle Umgebung bietet eine Fülle herrlichster Spaziergänge und Ausflüge auf gut gepflegten Straßen.

Da Greifswald durch den die Stadt durchfließenden Ryckstrom mit dem Greifswalder Bodden und der Ostsee verbunden ist, ist reiche Gelegenheit zur Ausübung des Ruder- und Segelsports und zu Ausflügen in die umliegenden Seebadeorte Eldena und Lubmin gegeben. Dank der günstigen Lage zur Ostsee und der Verkehrsverhältnisse (Schnellzugstation Berlin—Saßnitz—Schweden) ist Greifswald Durchgangsort für sämtliche Rügen- und Schwedenbesucher, zumal von hier aus auch die bequemste, günstigste und billigste Dampfverbindung (Wochenendkarten) mit den rügenschen Ostseebädern besteht. Ferner werden während

des Herrn Ziegeleibesitzers Ernst Treptow und führt dieser als alleiniger Inhaber die Firma unter seinem Namen weiter. Das Werk hat ein doppeltes Anschlußgleis, einen Hoffmann'schen Ringofen von 100 m Brennkannlänge, eine neue 100 PS. Wolf'sche Heißdampflokobile mit Kondensation als Antriebskraft.

Die Ziegeleimaschinen, und zwar: eine moderne Strangpresse, eine stehende Röhrenpresse, ein Rundbeschicker und eine Kugelmühle etc., sind von der Maschinenfabrik Roscher G. m. b. H. in Görlitz geliefert.

Zur Heranschaffung der Tonmengen zur Herstellung von 4—4½ Millionen Vor- und Hintermauerungssteinen, Lochsteinen, Deckensteinen, verschiedene Systeme, Wandplatten und Drainrohren von 4—32 cm l. W. dient eine 10 PS. Motorlokomotive der Firma Orenstein & Koppel-Berlin. Ein Tonlager von unerschöpflicher Mächtigkeit und von über 100 Morgen Größe sichert den Betrieb auf einige 100 Jahre.

21 Werkwohnungen für Beamte und die 40 Arbeiter sind auch vorhanden. Außerdem hat Herr Treptow eine Landwirtschaft von ca. 250 Morgen, die mit den neuesten Maschinen (Trecker, Hackmaschine etc.) ausgerüstet ist.



des Sommerhalbjahres von dem nahen und bequem zu erreichenden Saßnitz billige Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeit nach den schönsten Orten Südschwedens ausgegeben.

Greifswald ist auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiete mit Finnland, den Staaten des Baltikums und Skandinavien eng verbunden. Das Institut für Finnlandkunde der Universität dient ebenso wie das Nordische Institut der Pflege der Beziehungen zu Finnland und den nordischen Staaten. An der Universität besteht ein eigenes finnisches Lektorat. In jedem Sommer werden besondere Ferienkurse für Nordländer abgehalten. Studierende aus allen Ostseeländern weilen auch sonst in großer Anzahl in Greifswald.

Mit allen Ostseeländern bestehen lebhafteste Handelsbeziehungen, besonders in Getreide, Holz und Steinen.

Grünberger Dampfziegelei G. m. b. H.

in Grünberg bei Falkenburg i. Pom.

Das Unternehmen wurde im Jahre 1908 von der Firma Loll & Graffunder und dem Rittergutsbesitzer von Wolden in Grünberg gegründet. Jetzige Inhaber sind die Firmen Loll & Graffunder, Krüger & Block und der Kaufmann Fritz Adler. Die Ziegelei liegt ca. 4 km von Falkenburg entfernt unmittelbar an der Eisenbahn und besitzt eigenes umfangreiches Anschlußgleis an die Reichsbahn. Die Anlage besteht aus großem massiven dreistöckigem Fabrikgebäude mit Bockschem Ringofen; über dem Ofen befindet sich die künstliche Großraumtrocknerei mit Dampfheizung und automatischem Betrieb, System Keller, welches Sommer- und Winterbetrieb gestattet. Fünf große Trockenschuppen für Lufttrocknung mit einem Belag von ca. 500 000 Stück ermöglichen eine restlose Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Werkes. Für die Fabrikation sind vorhanden 3 Pressen zur Herstellung von Vor- und Hintermauerungssteinen, Lochsteinen, Deckensteinen verschiedener Systeme, Wandplatten, Dachsteinen und Drainrohren von 4—21 cm l. W. Reichlich vorhandene Gleisanlage in alle Schuppen und Gebäude und dazu gehörige

Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

<p>Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs-Aktien-Gesellschaft Zweigniederlassung Stettin</p> <p>Sammel-Nr. 354 71 Marienplatz 3</p>	<p>Bauhütte für Pommern Bauausführungen jeder Art</p> <p>22920, 22921 Schlutowstr. 14</p>
<p>„Dapolin“ Deutsch-Amerikanische Petroleum-Ges. Petroleum — Benzin — Gasöl</p> <p>Sammel-Nr. 25066 Elisabethstr. 20</p>	<p>Deutsche Elektrizitäts-Ges. Elektrogerät — Installation — Lichttechnik</p> <p>Sammel-Nr. 25551 Pölitzer Str. 97</p>
<p>A. Druckenmüller G. m. b. H. Berlin -Tempelhof — Zweigniederlassung Stettin Eisenhoch- und Brückenbau</p> <p>21327 Kronenhofstr. 10</p>	<p>Germania -Versicherung Versicherungen aller Art</p> <p>Sammel-Nr. 25286 Paradeplatz 16</p>
<p>Stettiner Drahtgeflechtfabrik Richard La Grange Drahtzäune</p> <p>21310, 21311 Wussower Str. 4</p>	<p>Hagen & Co. Gegr. 1853 Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf Asbest □ Gummi</p> <p>21673 Bollwerk 3</p>
<p>Huta Hoch- und Tiefbau-Aktiengesellschaft Eisenbeton</p> <p>21407, 27636 Drei Eichen 1—2</p>	<p>Kohl, Neels & Einfeld m. b. H. Zentralheizungen</p> <p>22020 Schmiedestr. 37</p>
<p>Louis Lindenberg Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken Aktiengesellschaft</p> <p>Sammel-Nr. 35356 Altdammer Str. 5</p>	<p>Richard Marcks Vermittlung von Gütern, Grundstücken, Hypotheken gegründet 1892</p> <p>27260 und 26958 Elisabethstr. 61 Ecke Greifenstr.</p>
<p>Erich Mascow Buchdruckerei und Papiergroßhandlang</p> <p>37360, 37361 Gr. Lastadie 76</p>	<p>Auskunftei W. Schimmelpfeng</p> <p>27151 Augustastr. 15/17</p>

Ziegelwerk Pennekow

Spezialfabrik für Hohlwaren

liefert laufend

**poröse „Förstersche“ Deckensteine
Langlochsteine
und Zwischenwandsteine.**

Es werden poröse Spezialsteine
auf Wunsch angefertigt.

Drainröhren

1 1/2 bis 8 Zoll stark

Vormauerungssteine

Hintermauerungssteine

in anerkannt bester Qualität.

Das

„Stettiner Handels-Register 1928“

ist soeben erschienen!

Die Buchausgabe des Stettiner Handelsregisters
enthält 6000 im Handelsregister eingetragene
Firmen des Regierungsbezirks Stettin **nach
dem neuesten Stande** und gibt Auskunft
über alles Wissenwerte bei diesen Firmen.

Das Buch ist erhältlich

an der Kasse der

Industrie- und Handelskammer

Stettin, Schuhstrasse 16/17, I

Preis 3.— RM.

Paul Körner

STETTIN

Herings- Import und Export

Eigene Kühlhaus-Anlagen

Telegramm - Adresse: „Peka“

Terrazzoarbeiten

Grundwasserabdichtungen

führen aus

Ückermünder Zementwaren- und Dachsteinwerke

Georg Langhoff & Co.

Germania-Versicherung Stettin

Aktienkapitalien 10 000 000 RM

Ursprung 1857 / 70jährige traditionelle Erfahrungen.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

40 Millionen Reichsmark

Prämieneinnahme 1927: **24 Millionen RM.**

Gesamtbestand Ende 1927 mehr als **307 Mill. RM.**

Versicherungssumme

Sie ersparen **Zeit, Geld, Umstände**, wenn Sie
Ihre Versicherungen vereinigen bei den

GERMANIA-GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

Lebens-Versicherungen mit ärztlicher und ohne
ärztl. Untersuchung, Invaliditäts-, Aussteuer-,
Leibrenten- u. Alters-Renten-Versicherungen

Einzel-**Unfall-** und Kollektiv-Unfall-, lebensläng-
liche Passagier-Unfall Versicherungen

Haftpflicht — Radio-Haftpflicht-Versicherungen
Auto-, Auto-Einheits-Versicherungen

Luftfahrzeug-Versicherungen

Feuer-, Einbruch-Diebstahl-Versicherungen

Wasserleitungsschäden-Versicherungen

Büromaschinen-Versicherungen

Transport-Versicherungen aller Art

Reisegepäck-Versicherungen

Auskunft erteilen die Generaldirektion, Stettin,
Paradeplatz 16, und sämtliche Vertreter.