

4

50376

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

- Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Wirtschaft von Präsident der Reichsbahndirektion Stettin Lohse.
- Die Bedeutung Pommerns für die deutsche Volkswirtschaft von Dr. H. Schrader.
- Die Bedeutung der Versicherung für Handel u. Industrie von Gerichtsassessor Fromm.
- Umsatzsteuerfragen der Seehafenspediteure von Dr. Kosanke.
- Die Geschäfte der lettländischen Privat- und Kommunalbanken von Dr. E. v. Bulmerincq.
- Die Entwicklung der mechanischen Schuhindustrie Polens von Dr. E. Kulschewski.
- Der Aussenhandel Rußlands im Wirtschaftsjahr 1927-28.

4° Se 576

RASTLOS STREBT
STOEWER



Anspruchsvolle Kreise lieben beim **Stoewer-Acht-Zylinder** die seltene Vereinigung von Schönheit, Eleganz und Zuverlässigkeit, die hohe Geschwindigkeit und das fabelhafte Steigungsvermögen. Besonders angenehm empfunden wird noch die unerreichte Sicherheit durch die neue hydraulische Vierradbremse, die große Bequemlichkeit durch neuartige Federung und die tiefe Schwerpunktage.



NEUE
ZEICHEN:

Fabrikmarke · Kühler · Acht Zylinder-
-ABER IN ALTER ART
wirtschaftlich · zuverlässig · u. unverwüstlich

STOEWER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT
VORMALS GEBRÜDER STOEWER / STETTIN



Wir bitten um zwanglose Besichtigung der neuen Modelle durch unsere Filiale am Paradeplatz, Stettin.

29. 2869.

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

**SINGER****HAUSHALT-
NÄHMASCHINEN**
*in altbewährter Güte**Weitestgehende
Zahlungserleichterungen,
Mäßige Monatsraten***SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT***Singer-Läden überall***Geschäftsstellen in Pommern:**

Anklam, Beenstr. 7 • **Baeth** 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 2
Demmin, Frauenstr. 9 • **Gollnow** i. Pom.,
Wollweberstraße 7 • **Greifswald**, Lange
Straße 15 • **Köslin**, Bergstr. 1 • **Kolberg**,
Kaiserplatz 6 • **Labes** i. Pom., Hindenburgstr. 57
Neustettin, Preussische Str. 2 • **Pölich**, Baustr. 7
Polzin, Brunnenstr. 17 • **Pritz** (Pom.), Bahner
Straße 50 • **Rügenwalde**, Lange Straße 32
Schivelbein, Polziner Straße Nr. 22 •
Stargard i. Pom., Holzmarktstr. 3 • **Stettin**,
Gießereistr. 23, Breite Str. 58 und Luisenstr. 19
Stolp, Mittelstr. 5 • **Stralsund**, Apollo-
nienmarkt 7 • **Stwinemünde**, Färberstraße 5
Wolgast, Wilhelmstraße 4.

STETTINER OELWERKE A.-G. ZÜLLCHOW I. POM.



BOHNENSCHROT MARKE IMPERIAL

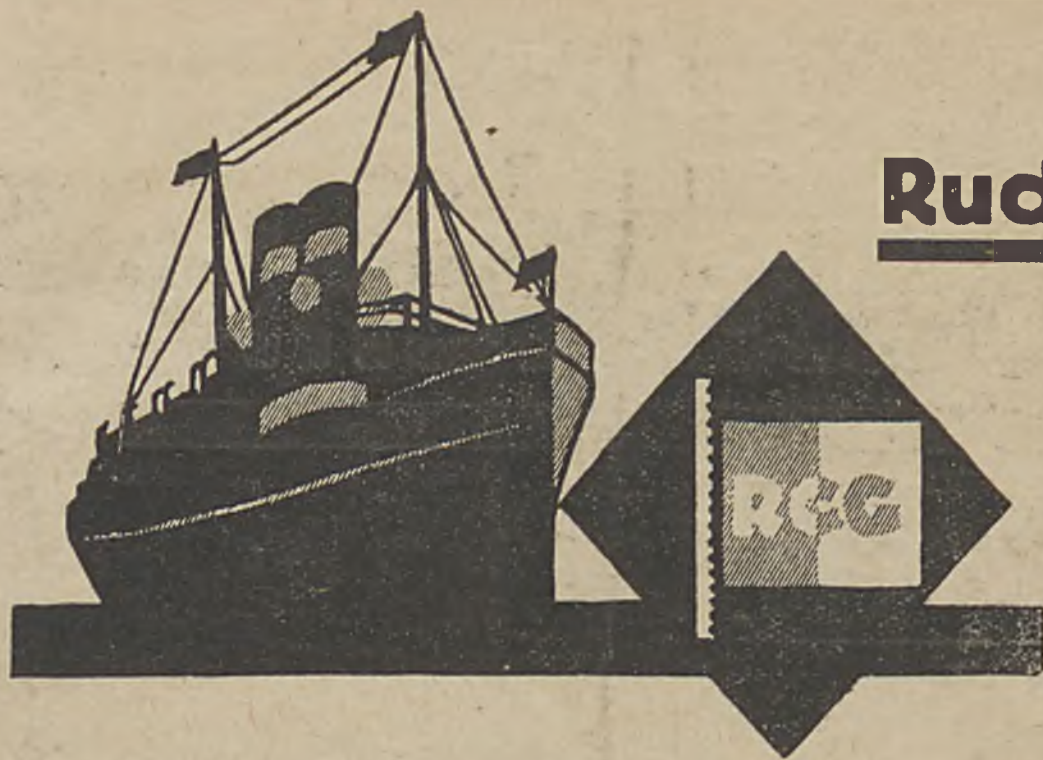
Das Universalfutter

für alle landwirtschaftlichen Nutztiere. **Unentbehrlich** für intensive Milchwirtschaft und moderne Viehzucht. Zu Mastzwecken für Rindvieh, Schafe u. Schweine, ganz besonders aber zur Verbesserung und Verbilligung der Ernährung der Pferde. Von namhaften Landwirten u. Autoritäten landwirtschaftlicher Hochschulen anerkannt u. aufs beste empfohlen.

**Verlangen Sie beim Kauf von Soya-Schrot ausdrücklich „Marke Imperial“
der Stettiner Oelwerke A.-G.**

damit Sie wissen, was Sie bekommen. Verkauf durch alle Großhändler

Stettiner Oelwerke A.-G. Züllchow bei Steffin.
Vertreter in Helsingfors: Firma Sören Berner & Co.



Rud. Christ. Gribel

STETTIN

Regelmäßige Frachtdampfer-Linien

zwischen

Stettin – Danzig	7	tägig	Stettin—Norrköping—Stockholm	15	tägig
Stettin – Elbing	7	„	Stettin—Kiel	14	„
Stettin—Königsberg	3	„	Stettin—Flensburg	14	„
Stettin—Libau	7	„	Stettin—Hamburg	7	„
Stettin—Riga	7	„	Stettin—Bremen	7	„
Stettin—Reval—Helsingfors	7	„	Stettin—Rotterdam	7	„
Stettin—Abo	7	„	Stettin—Antwerpen	7	„
Stettin—Kotka—Wiborg	7	„	Stettin—Rheinhäfen bis Köln	14	„
Stettin—Raumo—Mäntyluoto—Wasa	14	„	Stettin—anderen Ost- u. Nordseehäf. nach Bedarf		

Regelmäßige Passagierdampfer-Verbindungen

Stettin—Reval—Helsingfors

Im Sommer: Doppelschrauben-Schnelldampfer „Rügen“

Abfahrten:

von Stettin jeden Sonnabend, nachmittags 4 Uhr

von Helsingfors jeden Mittwoch nachmittags 2 Uhr, von Reval . . . jeden Mittwoch nachmittag 6 Uhr

Im Winter: Eisbrecher-Passagierdampfer „Nordland“

Abfahrt von Stettin jeden zweiten Sonnabend nachmittag 3 $\frac{1}{2}$ Uhr

Abfahrt von Helsingfors jeden zweiten Sonnabend vorm. 10 Uhr

STETTIN—RIGA

Im Sommer: Schnelldampfer „Nordland“ und „Regina“

Abfahrt von Stettin jeden Sonnabend 3 $\frac{1}{4}$ Uhr nachm., Abfahrt von Riga jeden Sonnabend 4 Uhr nachm.

Im Winter: Schnelldampfer „Regina“ und „Ostsee“

Abfahrt: von Stettin und Riga jeden Sonnabend 3 $\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags.

STETTIN—STOCKHOLM

Im Sommer: Dampfer „Victoria“

Abfahrt von Stettin am 5. und 20. jeden Monats, nachmittags 6 Uhr

Abfahrt von Stockholm am 13. und 28. jeden Monats nachm. 5 Uhr.

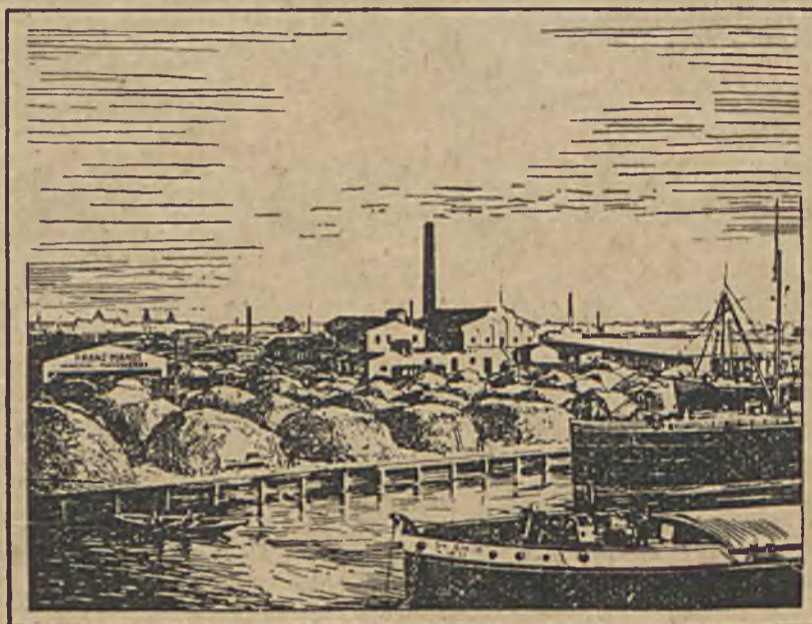
Falls dies Sonn- oder Festtage sind, erfolgt die Abfahrt am Abend des vorhergehenden Tages.

Auskünfte in allen Fracht- und Passage-Angelegenheiten durch die Reederei

RUD. CHRIST. GRIBEL, STETTIN

Grosse Lastadie 56, II: Telegramm-Adresse: Gribel, Stettin.

Feldspat-Mehle



für alle Zwecke erprobt, bei den ersten Werken in dauernder Verwendung, **Skand. Feldspat in Stücken**, in jeder Farbe und Sortierung, **Skand. Kristall-Quarz**, roh und gebrannt, in Stücken und feingemahlen, **China-Clay**, **Dolomit**, **Kalkspat**, **Kugelflintsteine**, **Flußspatmehl**, **Glasmehl**, **Rutil**

Franz Mandt

MINERAL-MAHLWERKE

STETTIN

Eigene Grubenbetriebe in Skandinavien.



Hansa-Haus, Geschäftshaus der Firma Chors & Ammé Nachfolger in Stettin.

Cohrs & Ammé Nachfolger Stettin

Telgr.-Adr.: Cohrsam / Fernruf: Ortsgespräche Sammel-Nr. 35291 (4 Anschlüsse), Ferngespräche 24740/41

Spedition · Lagerung · Versicherung

Grosse Lagerräume mit direktem Bahnanschluss an seetiefen Kais

Spezialität:

**Spedition, Verfrachtung und Lagerung von Zucker,
Getreide, Futter- und Düngemitteln / Durchführung von
Massentransporten in Erzen, Holz, Kohlen, Eisen**

Erstellung von Durchfrachten nach und von allen Richtungen
Charterung von Seeschiffen / Bemusterungen / Verwiegungen / Kontrollen

Książnica Pomorska

*Das Beste seiner Art:*

Original = Elysium = Doppel = Pils

Paul Körner

STETTIN



Herings- Import und Export

Eigene Kühlhaus-Anlagen

Telegramm-Adresse: „Peka“
Fernsprecher: Sammelnummer 35161

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

Steffin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Kong Haakon“
jeden Dienstag 18 Uhr

Steffin - Kopenhagen - Gothenburg

S/S „Odin“ S/S „Tjaldur“
jed. Donnerstag u. Sonnabend
18 Uhr

Steffin - Kopenhagen - Westnorwegen

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

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königsstr. 4/5

Massengut - Transporte

25 Seedampfer mit ca. 75000 Ladetonnen — 10 Schlepper

17 Leichterfahrzeuge — 5 Personendampfer

Emil R. Retzlaff

Stettin und Swinemünde

Königstor 8 - Fernspr. Sammelnummer 25371 - Tel.-Adr.: Carmen-Stettin

Reederei

Schiffsmakler
Bunkerkohlen
Schlepp- und
Personenschiffahrt



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

Germania-Versicherung Stettin

Aktienkapitalien 10 000 000 RM

Ursprung 1857 / 70 jährige traditionelle Erfahrungen.

Grundkapital, Sicherheitsfonds und offene Reserven:

40 Millionen Reichsmark

Prämieneinnahme 1927: 24 Millionen RM.

Gesamtbestand Ende 1927 mehr als 307 Millionen RM.
Versicherungssumme

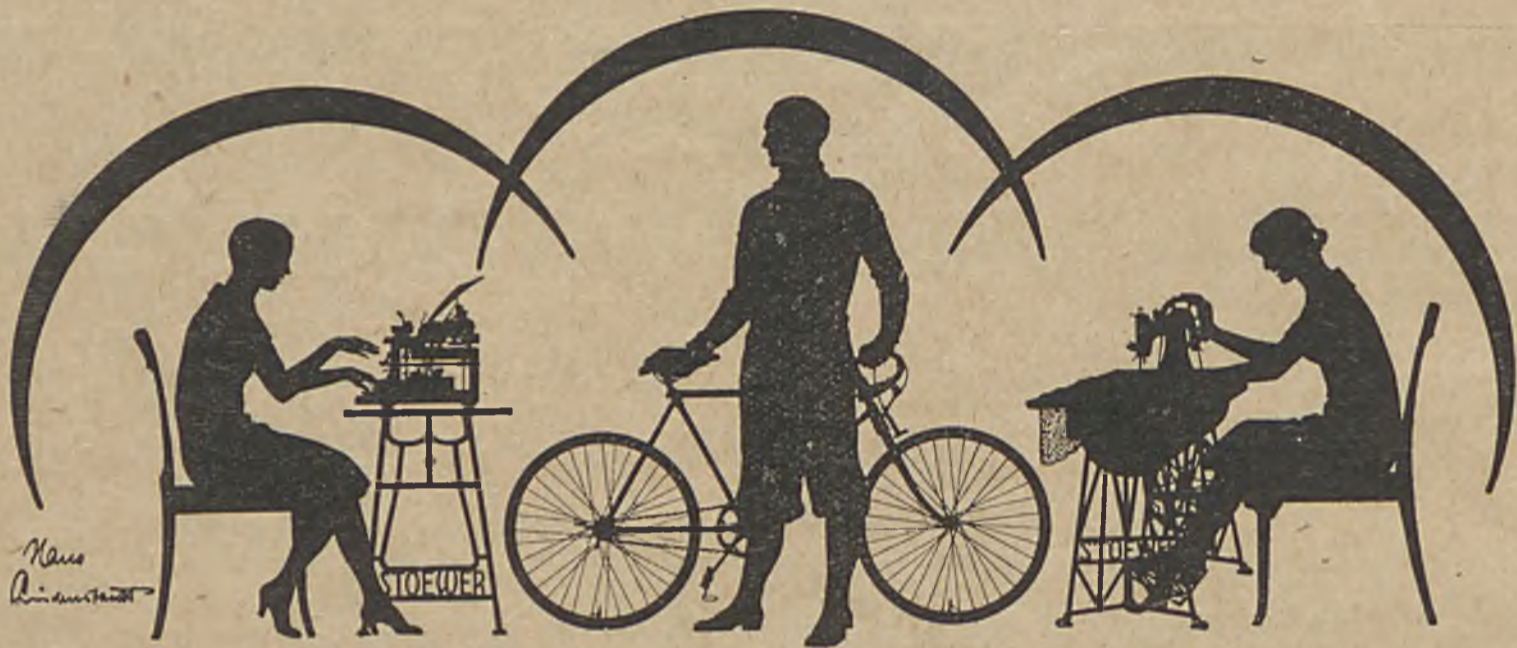
Sie sparen Zeit, Geld, Umstände, wenn Sie Ihre Versicherungen vereinigen bei den

GERMANIA-GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

Lebens-Versicherungen mit ärztlicher und ohne ärztl. Untersuchung, Invaliditäts-, Aussteuer-, Leibrenten- und Alters-Renten-Versicherungen. — Einzel-Unfall- und Kollektiv-Unfall-, lebenslängliche 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.



NÄHMASCHINEN-UND FAHRRÄDER-FABRIK
BERNH: **STOEWER** A.G.

STETTIN - GRÜNHOF

Fahrräder
Nähmaschinen Schreibmaschinen

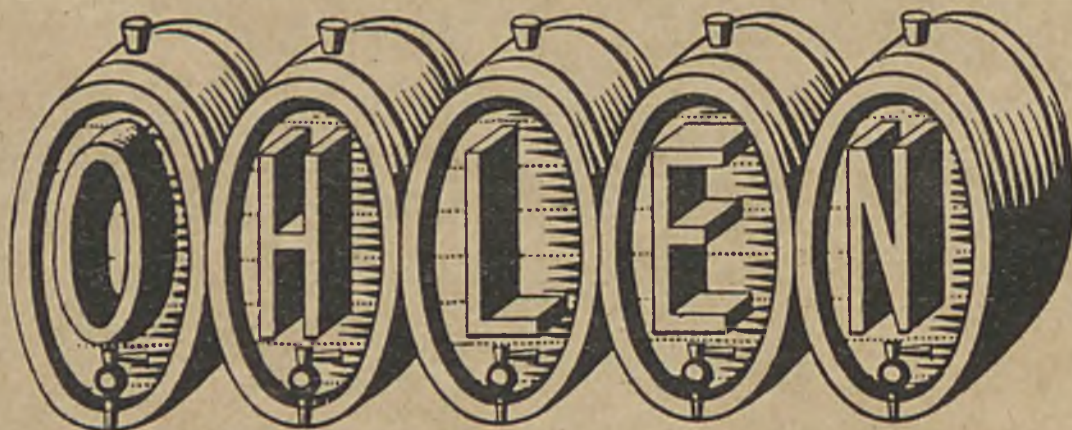
Wein- Abtlg.

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

Stimmungs-Kapelle
„Schim-Schu-Vö“

**W.
Ohlen**

Neu! WEINSTUBEN Neu!



STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664
Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.

Bier- Abtlg.

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

Stimmungs-Kapelle
„Schim-Schu-Vö“

**W.
Ohlen**

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

SR 5764
KASIK
STETTIN
16758

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin
Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin
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. Schoene, 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. 1

Stettin, 1. Januar 1929

9. Jahrg.

Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Wirtschaft.

Aus dem Vortrag, gehalten vom Präsidenten der Reichsbahndirektion Stettin, Lohse, am 16. November 1928 im großen Börsensaal zu Stettin.

Die Befriedigung der Lebensbedürfnisse durch die Wirtschaft geschieht durch Erzeugung von materiellen Gütern und durch deren Heranbringung an die Verbraucher. Zur Erzeugung sowohl wie zur Heranbringung gehört in großem Umfange der Besitz- und Ortswechsel aller Güter vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat. Der Besitzwechsel wird durchgeführt vom Handel, der Ortswechsel durch das Verkehrswesen. Also sind Handel und Verkehr untrennbare Teile der Wirtschaft selbst. Sie sind auch an Umfang der Gütererzeugung durchaus nicht unterlegen. Denn wenn man einmal untersucht, wie sich die Anzahl der im Handelsgewerbe Tätigen und der vom Verkehr beschäftigten Erwerbstätigen zu der in der Produktion Tätigen verhält, so wird man finden, daß alle drei, Erzeugung, Handel und Verkehr durchaus gleich starke und einander ebenbürtige Glieder der Wirtschaft sind.

Also ist es begründet, zu beanspruchen, daß jedes von ihnen die ihm zukommende Abgeltung erfährt. Zum Verkehr, der die Warenherstellung und den Handel bedient, kommt noch die Beförderung von Menschen und Nachrichten als Nebenleistung hinzu. Dieser Verkehr ist zum Teil selbständig, zum größeren Teil aber bedingt durch die beiden andern Wirtschaftsfaktoren, Gütererzeugung und Handel. Bedient wird dieser Verkehr von einer großen Zahl von Verkehrsmitteln z. B. Schifffahrt, Eisenbahn, Post und Telegraph, Fernsprechwesen, tierischen Kräfte, Kraftfahrwesen und Luftfahrt.

Die Bedeutung der Deutschen Reichsbahn in der deutschen Wirtschaft ist nun neben dem dargelegten Zusammenhange dadurch gekennzeichnet, daß dieses große Unternehmen mit seinen 700 000 Bediensteten der größte Arbeitgeber ist — es gibt auch sonst in der Welt kein größeres Wirtschafts-

*1/4 Million
tägliche Schadenszahlung*

**Allianz und
Stuttgarter Verein**

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft



Aktiva über 201 000 000 RM.

Bayertische 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

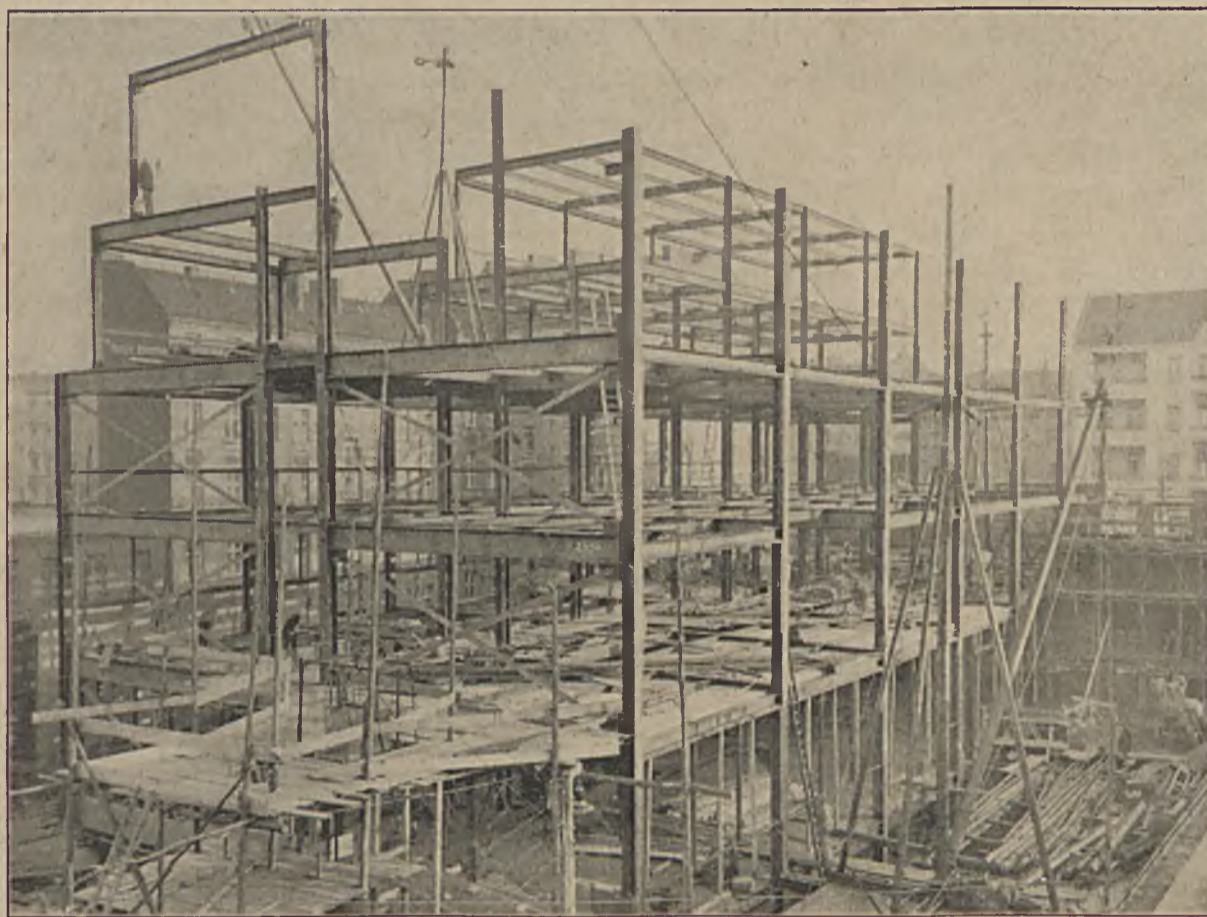
Allianz und Stuttgarter Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft
Gesamtversicherungssumme über 1,8 Milliarden RM.

AKC. Nr. 1/16

I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN
KRANBAHNEN
STAHLSCHELETTBAUTEN

STAHL-BAU



„Stahlskelett für einen Fabrikbau der A. E. G., Berlin“.

FESTE BRÜCKEN
BEWEGLICHE BRÜCKEN



STETTIN

gebilde, weder an Arbeitskräften noch an Umfang —. Wenn man dieser Zahl die Familienangehörigen hinzurechnet und auch die Pensionäre hinzunimmt, so ist jeder 20. Reichsdeutsche ein unmittelbares Glied einer Reichseisenbahnerfamilie. Nimmt man ferner die mittelbar von der Reichsbahn Beschäftigten hinzu, also alle die, die mit der Herstellung der Sachbedürfnisse der Reichsbahn sich befassen, so hat jeder 15. Reichsdeutsche die Reichsbahn zum Brotherrn.

Ich habe in diesem Zusammenhange absichtlich von der Reichsbahn und nicht von der Reichsbahn-Gesellschaft gesprochen. Die Reichsbahngesellschaft ist ein Wirtschaftsgebilde ganz eigener Art. Sie hat nämlich kein Sachvermögen. Das ganze bewegliche und unbewegliche Vermögen, das sie bewirtschaftet, gehört ihr nicht. Grundeigentum, Bahnstrecken, Bahnhöfe, Häuser, Fahrzeuge in dem geschätzten Gesamtwerte von 26 Millionen Goldmark sind ur-eigenstes Eigentum des deutschen Volkes; die Reichsbahngesellschaft hat im wesentlichen nur ein unsichtbares Eigentum, nämlich das Betriebsrecht an den Anlagewerten und die Pflicht der guten Instandhaltung und Weiterentwicklung bis zu dem Zeitpunkt, wo die ihr auferlegten Reparationslasten abgetragen sind, was nach dem vom deutschen Volke gebilligten Dawesplan bis 1964 erledigt sein soll. Zu diesem Zeitpunkte hat sich die Gesellschaft aufzulösen und die Betriebsführung wieder in die Hand des Reiches zu legen.

Wenn man beachtet, daß gar keine Gesellschafter da sind, weil die Stammaktien Eigentum des Reiches sind, daß ferner alles was bei der Reichsbahn verdient wird, lediglich der Allgemeinheit zugute kommt, daß weiterhin durch Gesetz und Rechtsprechung der öffentliche rechtliche Charakter der Gesellschaft gesichert und die Eigenschaft des Reichsbahnbeamten als öffentlicher Beamter gewährleistet ist, so ist es klar, daß man die Reichsbahngesellschaft nicht als eine Aktiengesellschaft, nicht als Erwerbsgesellschaft, ja überhaupt nicht als eine Gesellschaft im üblichen Sinne ansehen darf. Es liegt hier eine ganz besondere, für einen bestimmten Fall durchgebildete Form der Organisation vor, die nur äußerlich zwecks Lösung von der inneren und äußeren Politik die privatwirtschaftliche Struktur nachahmt. Im innersten Wesen fühlt sich auch heute noch jeder Reichsbahnbedienstete als Diener des öffentlichen Wohles.

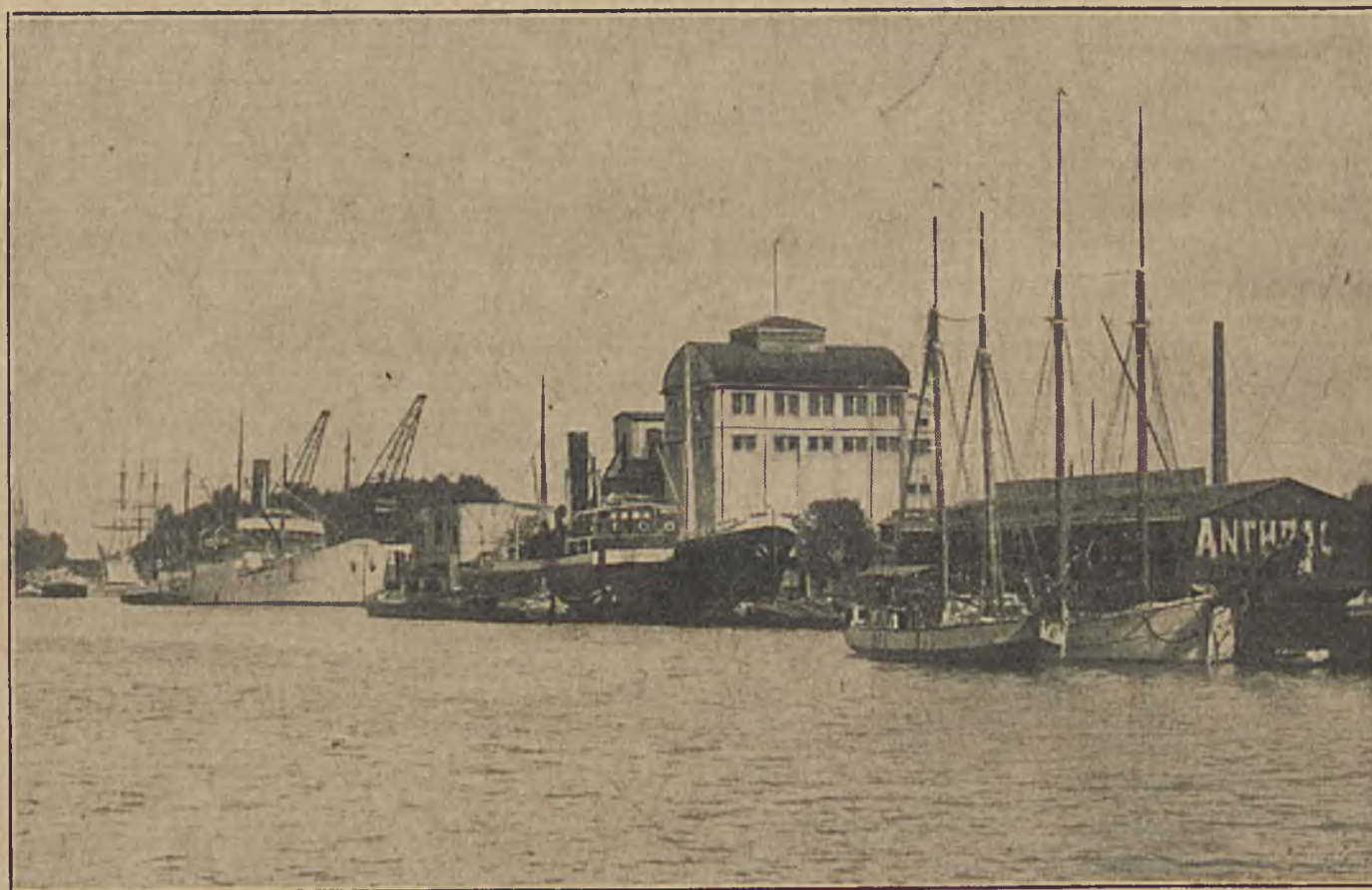
Für das deutsche Volk als der Gesamtheit aller Steuerzahler hat sich durch die Bildung der Reichsbahngesellschaft auch nichts geändert. Wenn man einmal, um den Zusammenhang recht klar herauszuschälen, die 120 000 km Gleise der Deutschen Reichsbahn, mit denen man 3 mal den Erdäquator umspannen kann, samt den ganzen sonstigen Anlagen, dem Grundeigentum, Bahnkörper, den Brücken, Bahnhöfen, Gebäuden, Werkstätten, Sicherungseinrichtungen usw., die insgesamt Eigentum des deutschen Volkes sind, gleichmäßig auf das Volk verteilt, so entfallen auf jeden Einwohner des deutschen Reiches 2 m Gleise mit reichlich bemessenem Grundeigentum dazu und mit je einem gewissen Bruchteil der übrigen Anlagen. Diese auf jeden Deutschen entfallende, wenn auch kleine Betriebsanlage stellt einen Wert von 430 RM.

dar. Ein Familienvater mit Frau und 3 Kindern, der vielleicht auch noch seine Schwiegermutter miternährt, würde also in seinem 12 m langen Gleisrahmen mit Grundeigentum und Zubehör ein Kapital von 2600 RM. besitzen, dessen nutzbringende Verwertung seine wirtschaftliche und ihm selbst nützliche Pflicht ist. Er selbst kann es nicht auswerten, weil dies nur im Großen möglich ist. Früher hat er die Länderregierungen, später das Reich und jetzt die Reichsbahngesellschaft mit der betrieblichen Ausnutzung betraut. Da alle drei keinen Eigengewinn daraus ziehen, weil die Ueberschüsse nach Abzug der Unkosten der Allgemeinheit zufließen, kann es ihm vollständig gleichgültig sein, wem er die Betriebsführung anvertraut, wenn diese nur uneigennützig ist und in treuen Händen liegt. Beides nehmen wir als Reichsbahngesellschaft voll für uns in Anspruch. Wir erwarten allerdings, daß das deutsche Volk die Einsicht aufbringt, uns dabei zu helfen. Denn je besser die Betriebsabschlüsse sind, um so weniger braucht das deutsche Volk an Steuern aufzubringen oder um so eher können die Tarife wieder gesenkt werden. Diesen Zustand hatten wir ja vor dem Kriege, wo ein großer Anteil der Jahresüberschüsse der preußischen Eisenbahnen in die Staatskasse floß und bewirkte, daß entsprechend weniger Steueraufkommen nötig war.

Hier will ich bezüglich des besagten Familienvaters mit 2600 RM. Kapitalbeteiligung an der Reichsbahn nur noch erwähnen, daß ihm im Jahre 1927 die Gesellschaft durch ihre Betriebsführung eine Einnahme von 504 RM., also 20% des Anlagekapitals, verschafft hat; von dieser mußte er 344 RM. für Betrieb und Unterhaltung und 72 RM. für Erneuerung der Anlagen ausgeben, und es blieb ihm dann ein Betriebsüberschuß von 88 RM., den er aber leider nicht selbst einstecken konnte, sondern der Schuldendienst und die notwendigen Rückstellungen erforderten den hohen Betrag von 87½ RM., so daß nur noch 50 Pfg. verblieben, die als Uebertrag aufs neue Betriebsjahr zu schreiben waren.

Was die sehr verwickelte allgemeine Organisation der Deutschen Reichsbahngesellschaft betrifft, so ist das verantwortliche Organ der Vorstand, bestehend aus einem Generaldirektor, seinem Stellvertreter und 7 Direktoren, von denen einer Chef der Gruppenverwaltung Bayern ist. Diesem Direktorium, die alle Deutsche sein müssen, steht der große Körper der Hauptverwaltung und diesem angegliedert das Reichsbahnzentralamt zur unmittelbaren Hilfeleistung zur Verfügung. Organisatorisch ist die Reichsbahn von der übrigen Reichsverwaltung losgelöst; jedoch steht sie unter deren Kontrolle durch den Reichsverkehrsminister; die Befugnisse der Reichsregierung sind jedoch durch das Reichsbahngesetz und die Gesellschaftssatzung scharf umrissen und im Vergleich mit den Organen anderer Reichsressorts stark eingeschränkt. Meinungsverschiedenheiten der Reichsregierung und der Hauptverwaltung werden durch ein Reichsbahngericht entschieden, das beim Reichsgericht gebildet wird.

Der Vorstand arbeitet ferner unter Aufsicht eines Verwaltungsrats von 18 Mitgliedern. 9 von ihnen ernennt die Reichsregierung und 9 der von



BESTWERKE

Kohlen-Koks-Anthracit

G. m. b. H.

Berlin W 35

Kurfürstenstraße 56

Tel.-Adresse: Bestwerke

Telef.: Nollendorf Nr 3527

Kurfürst „ 9626

Stettin-Züllchow

Rechtes Oderufer

Telefon Nr. 31594, 31595

Telegr.-Adr.: Bestwerke

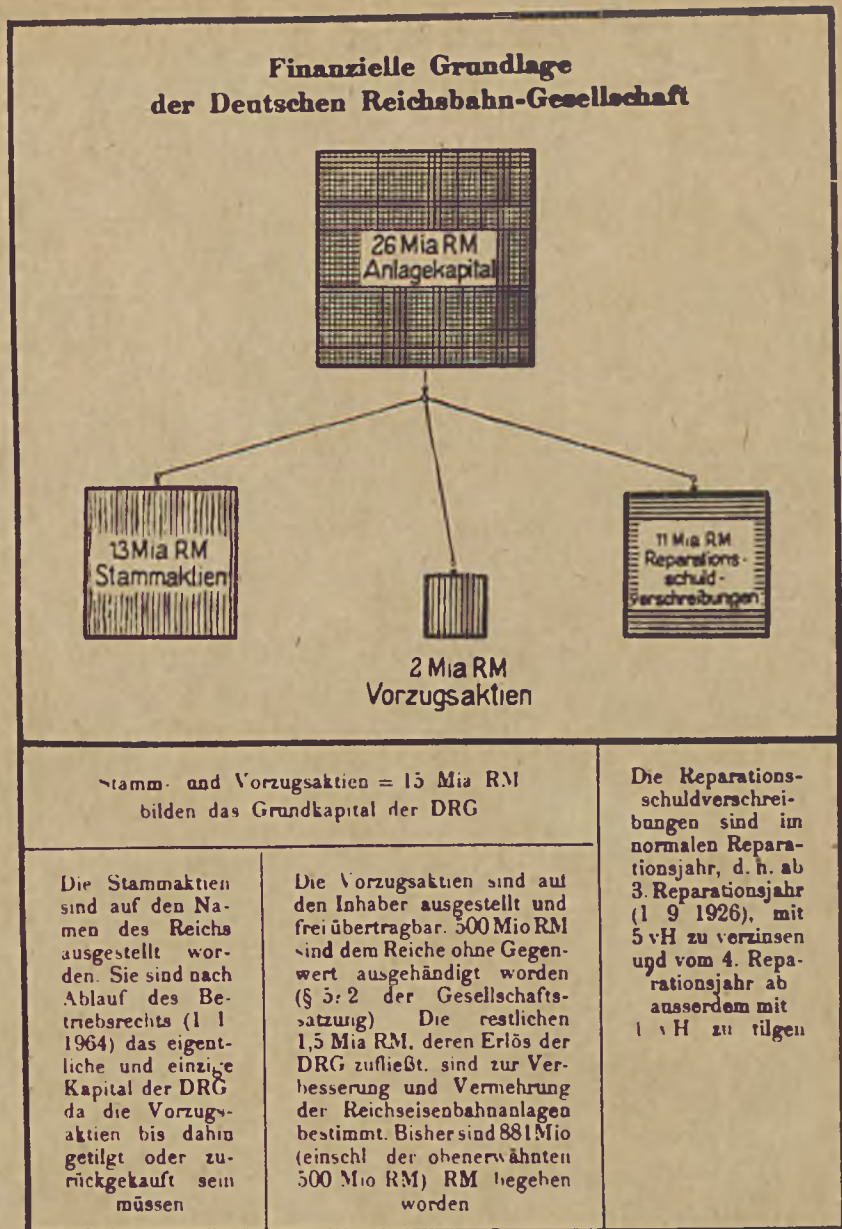
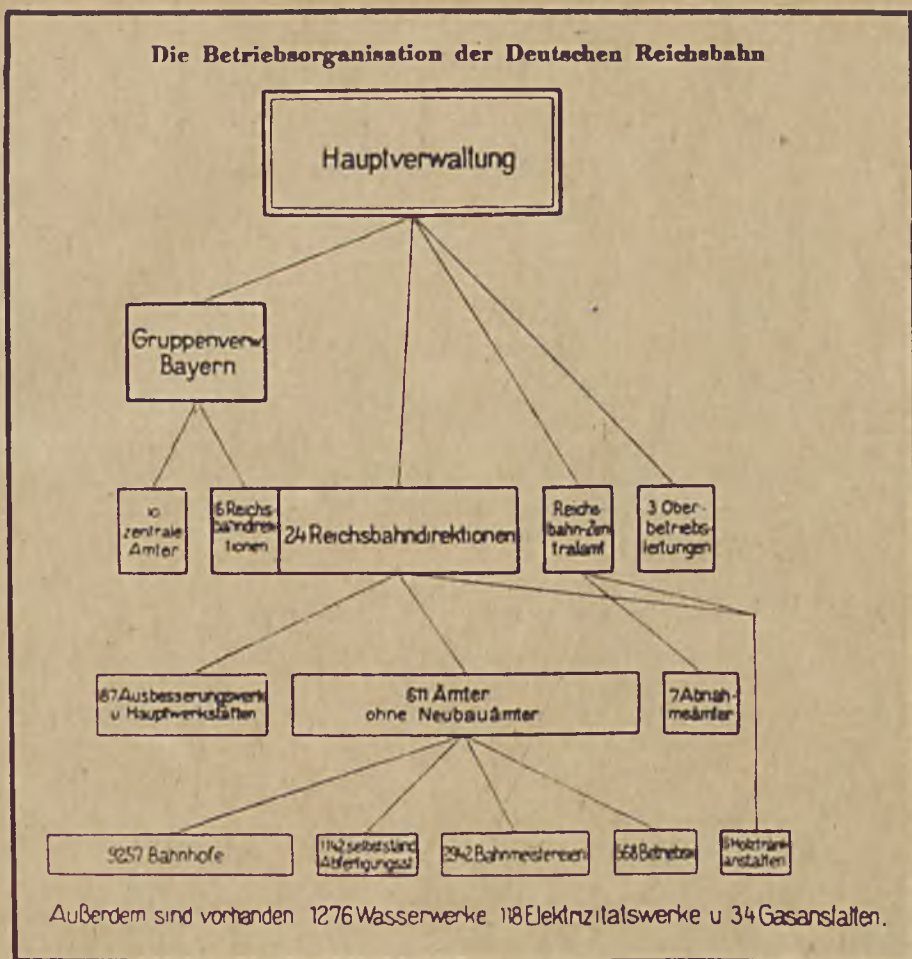
Anthracit-Aufbereitungen

Herstellung von

Bestwerk - Anthracit - Eiform - Lochbriketts

Bunkerkohlen

Umschlag von Massengütern für Seeverladung



der Reparationskommission ernannte Treuhänder als Vertreter der Gläubiger der Reparations-schuldverschreibungen; erstere 9, samt dem Vorsitzenden, müssen Deutsche sein; unter letzteren 9 können 5 Deutsche sein; sie sind es auch tatsächlich. Die Befugnisse des Verwaltungsrats sind etwa die gleichen wie die des Aufsichtsrats einer Privatgesellschaft.

Daneben haben die 4 ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrats einen Eisenbahnkommissar zu bestellen, der die Interessen der Reparationsgläubiger vertritt, aber nur Beobachter sein darf, solange die Reparationszahlungen nicht gefährdet sind. Sollte letzteres aber eintreten, dann hat er weitgehende Befugnisse, die bis zur Selbstübernahme oder Verpachtung der Reichsbahn führen können. Ueber ihm steht im Streitfalle lediglich noch ein Schiedsrichter, der vom jeweiligen Präsidenten des Ständigen Internationalen Gerichtshofs in Haag bestellt wird und auf Verlangen neutrale Staatsangehörigkeit haben soll.

Zusammen hat die Reichsbahn 950 Millionen jährlich als Reparationsbeitrag zu zahlen. Das ergibt bei einem Gesamtumsatz des Jahres 1927 von 5330 Millionen rd. 18%. Um diese 18% und, weil dann die Wirtschaft erstarren würde, um noch mehr, also mindestens um $\frac{1}{5}$ könnten alle Frachten und Fahrpreise gesenkt werden, wenn diese enorme Vorbelastung nicht vorhanden wäre; oder wenn man die Tarife nicht ändern wollte, könnten die allgemeinen Steuern um den entsprechenden Betrag gesenkt werden.

Die Betriebsrechnung der Reichsbahngesellschaft schloß in Einnahme und Ausgabe Ende 1927 mit 5040 Millionen ab. Der Unterschied von 290 Millionen sind die Verkehrssteuern, die in der Betriebsrechnung nicht erscheinen, weil sie vor der Buchung bereits abgeführt werden. Die Einnahme setzte sich zusammen zu 27,38%, also zu etwas mehr als $\frac{1}{4}$, aus dem Personen- und Gepäckverkehr, zu 62,02%, also zu fast $\frac{2}{3}$, aus dem Güter-

verkehr und zu 8,60%, also zu etwa $\frac{1}{11}$, aus sonstigen Einnahmen, d. h. zumeist Pacht- und Mieteinnahmen.

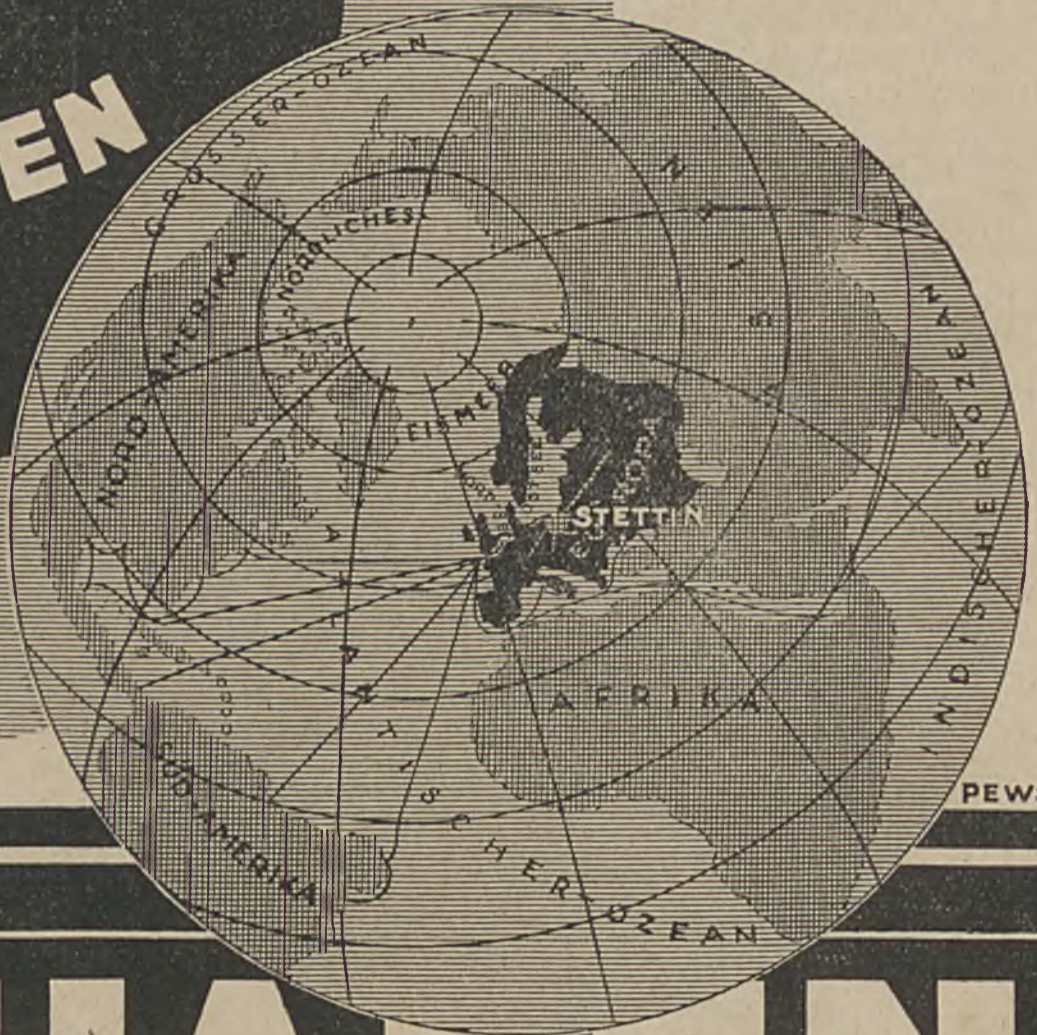
Die Betriebsausgaben — 4160 Mill. RM. — im Jahre 1927 entfallen zu 61% auf persönliche (Gehälter, Löhne und Sozillasten) und zu 39% auf sächliche (nämlich Betrieb, Unterhaltung und Erneuerungen).

Von dem im Jahre 1927 verbliebenen Ueber-schuß von 880 Millionen wurden bestritten 592 Millionen Reparationszahlungen, 101 Million gesetzliche Ausgleichsrücklage, 62 Millionen Dividende für ausgegebene Vorzugsaktien, 120 Millionen Rückstellungen für Betriebsrechtsabschreibungen, für Verlustgefahren und für die Monatsschwankungen der Ausgaben in ihrem Verhältnis zu denen der Einnahmen und 5 Millionen Vortrag auf neue Rechnung. Man erkennt, wie ganz unzulänglich ein solch geringer Vortrag in Höhe von nur 0,12% der Betriebsausgaben namentlich in Bezug auf die Liquidität ist, und der Abschluß wäre katastrophal gewesen, wenn nicht aus den Jahren 1925 und 1926 noch ein Vortrag von zusammen 168 Millionen verfügbar gewesen wäre, so daß der Gesamtvortrag auf 1928 sich auf 173 Millionen stellte. Aber auch dieser Betrag stellt nur 3,4% der Gesamteinnahmen dar.

Er war besonders daher zu niedrig, weil nun zu Beginn des Jahres 1928 die stets erheblich unter dem Durchschnitt sich bewegenden Einnahmen der Wintermonate den nicht im gleichen Verhältnis stehenden Ausgaben dieser Monate gegenüberstanden, vor allem aber weil die festen Ausgaben

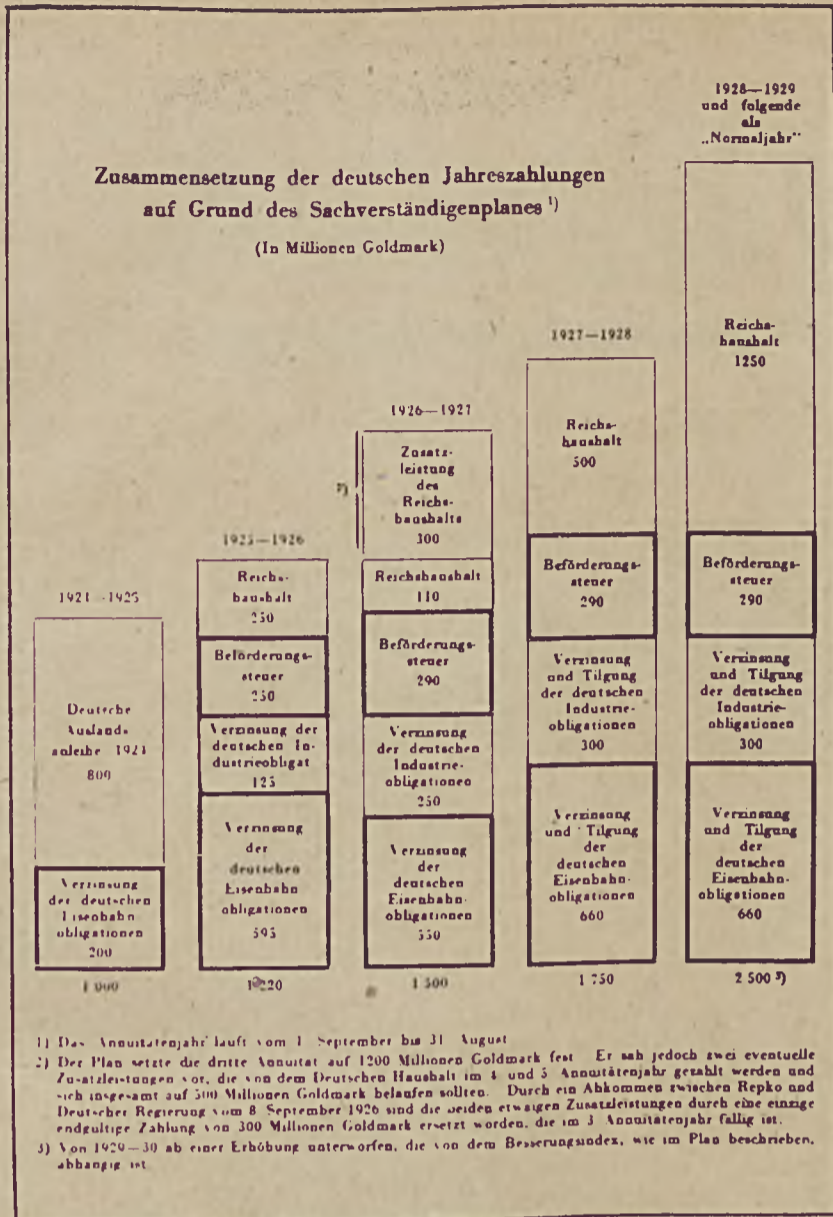
STETTIN

CA 700 KM SCHIFFBARE ODER
 KANALVERBINDUNGEN
 MIT
 WEICHSEL,
 ELBE GEBIET
 UND
 BERLIN
 FREIHAFEN



SEEHAFEN

MODERNSTE KAI, UMSCHLAGS, LAGER- UND KÜHLHAUSEINRICHTUNGEN,



und die leider im Eisenbahnbetriebe begründete Dienstbereitschaft wird nur als halbe Dienstzeit gerechnet, so daß an Stellen mit schwachem Betriebe der einzelne bis zu 16 Stunden täglich im Dienst ist.

So blieb nur zu prüfen, ob an den 39% der Ausgaben betragenden sächlichen Kosten noch zu sparen möglich war. Aber hier waren bereits in den letzten Jahren hohe Einschränkungen vorgenommen, und eine weitere Drosselung führt an die Grenze der Betriebssicherheit.

Die Instandhaltung der baulichen Anlagen, Hochbauten, Bahnsteighallen, Tunnels, Sicherungsanlagen, Zufuhr- und Ladestraßen, der Brücken und vornehmlich der Gleise ist durchweg aus der Kriegszeit her immer noch im Rückstande, das gleiche gilt von den Personenwagen. Hierzu kommt aber, daß die Entwicklung uns schwerere Lokomotiven gebracht hat und wieder erhöhte Geschwindigkeiten Platz greifen und schwerere Züge gefahren werden müssen. All dies bedingt aber erhöhten Aufwand an die Streckenausrüstung. Statt einzuschränken müßten wir also mehr aufwenden. Da bleibt nur noch die Einschränkung an der Fortentwicklung der Anlagen. Also Bauprojekte müssen zurückgestellt werden, wenn die Betriebssicherheit sie nicht unabweislich verlangt. Der bloße Nachweis der Rentabilität allein genügt nicht mehr. Das Betriebskonto kann keine Mittel hergeben, und der Anleihemarkt ist uns aus den verschiedensten Gründen für gewisse Zeit verschlossen. Der innere Geldmarkt kann die Summe nicht aufbringen, und der äußere darf aus Gründen der hohen Politik nicht mobil gemacht werden. Gerade hier in Stettin zeigt sich diese Wirkung sehr deutlich. So ist das Stettiner Programm für die großen Bahnhofsumbauten und Linienverlegungen so stark reduziert worden, daß ein Ende überhaupt noch nicht abzusehen ist.

Nun, die Tariferhöhung hat sich nach vielen Kämpfen durchgesetzt und bringt für dieses Jahr statt der zum Jahresbeginn geforderten 250 Millionen Mehreinnahmen nur knapp 1/4 davon. Zum Glück wird aber auch der Einnahmeveranschlag überschritten, wiewohl z. Zt. der Eisenkampf im Westen wieder Einnahmeausfälle erkennen läßt.

kein Anlaß vorlag anzunehmen, daß sich auch die Einnahmen erhöhen würden.

Zunächst mußten nämlich für die Reparationslast der nunmehr auf das Normaljahr erhöhte Ausgabebetrag von 660 Millionen, also 68 Millionen mehr vorgesehen werden. Durch Besoldungs- und Lohnerhöhungen waren für 1928 ferner 310 Millionen Mehrausgaben einzusetzen, und schließlich waren für sonstige Lasten bei schärfster Kalkulation noch 90 Millionen zuzusetzen. Dies ergab zusammen eine Erhöhung der Ausgaben für 1928 gegen 1927 um 470 Millionen, also um nahezu 10%. Von Beginn des Geschäftsjahres 1927 ab gerechnet beträgt die feste Mehrlast sogar 651 Millionen.

Wer wollte es daher der Reichsbahngesellschaft verdenken, wenn sie auch bei höchstmöglicher Einschränkung und Fortsetzung der seit mehreren Jahren im Gang befindlichen Rationalisierung auf allen Gebieten und angesichts des trotz höherer Gesamtleistung bereits auf den Friedensstand zurückgeführten Personalkörpers, wenn sie, sage ich, nunmehr keinen anderen Ausweg wußte, als eine Tariferhöhung zu beantragen, die ihr wenigstens 250 Millionen pro Jahr Mehreinnahmen bringen sollte?

An den persönlichen Ausgaben, die sich auf 61% aller Ausgaben belaufen, ließ sich nichts Wesentliches mehr ersparen. Das gesamte Reichsbahnpersonal darf nicht noch weiter ausgenutzt werden, es tut voll seine Pflicht, und die Reparationslasten dürfen nicht dazu führen, die Leistungsfähigkeit des Menschen zu überspannen.

Die Reichsbahn hat im Durchschnitt die 54-Stundenwoche, also den neunstündigen Arbeitstag,

Kennziffern

Stand April 1928

1913 = 100

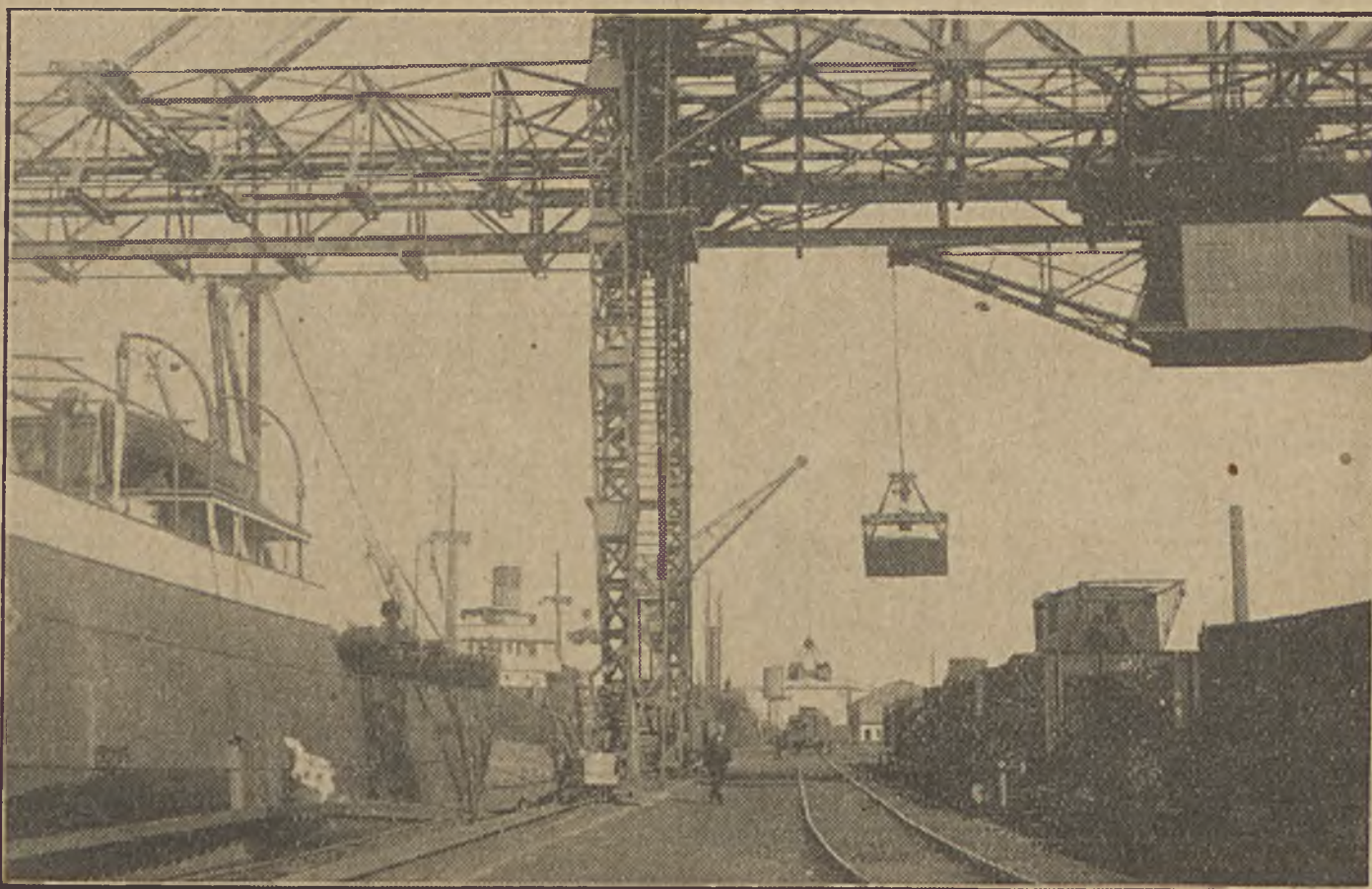
Ud Nr.	Bezeichnung	Kennziffer	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220
	Einnahmen														
1	Einnahme auf 1 Perskm	122,67													
2	Einnahme auf 1tkm	132,14													
	Ausgaben														
	Personliche Ausgaben														
3	Besoldungsdurchschnitt auf 1Kopf der Beamten	182,70													
4	Stundenlohn auf 1Kopf der Arbeiter	200,00													
5	Gesamtpersonalkosten auf 1Kopf des Personals	214,32													
	Sächliche Ausgaben														
6	Ausgaben für 1t Kohle	142,22													
7	Kosten für 1km Gleisumbau	196,72													
8	Reichsbahnstoffkosten	156,00													
9	Schuldendienst Reparationsverschreibungen usw	194,32													
			100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220

*) Einschl. sämtlicher Nebenbezüge, Pensions und sozialer Lasten

Hugo Stinnes

G. m. b. H.

Stettin



Abteilung Kohlen

Englische, Westfälische, Oberschlesische und Niederschlesische Kohlen / Briquets / Alle Sorten Koks

Abtlg. Betriebsstoffe

Benzin / Benzol / Gasöl / Paraffinöl / Schmieröle
Petroleum

Abtlg. Düngemittel

Belgisches Thomasmehl und sämtliche Inlandsdüngemittel

Abtlg. Umschlag

Umschlag und Lagerung aller Art Massengüter
vermittels eigener moderner Umschlagsanlagen

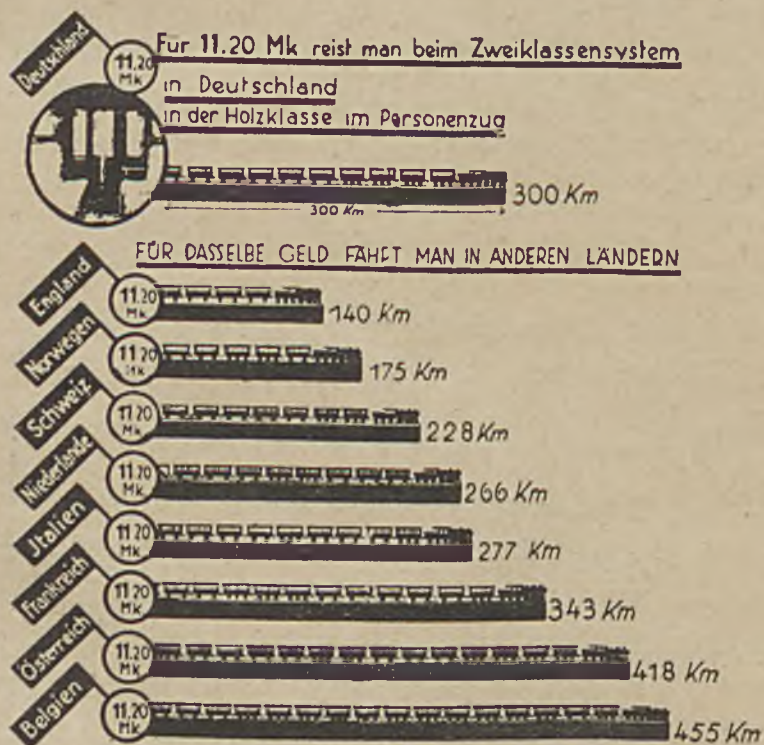
Export

Import

In welcher Weise waren nun die Tarife zu erhöhen um die notwendigen Mehreinnahmen von 250 Millionen sicherzustellen?

Ganz allgemein betrachtet, hätte eine gleichmäßige 5%ige Erhöhung aller Frachten und Fahrpreise diesen Zweck erfüllt. Doch war dies angesichts einer unaufschieblichen Neuregelung im Personenverkehr und angesichts der verschiedenen schwerwiegenden Tarifsätze im Güterverkehr nicht möglich.

Im Personenverkehr hatte sich allmählich ein Zustand herausgebildet, der nicht mehr haltbar war. Deutschland hatte als einziges Land ein Vierklassensystem; das war ungewöhnlich, hätte aber beibehalten werden können, wenn nicht in der Benutzung der Klassen allmählich eine betrieblich und wirtschaftlich sich höchst nachteilig auswirkende Verschiebung eingetreten wäre; diese hatte zur Ursache die sich einander immer mehr nähernde Ausstattung der 3. und 4. Klasse. Früher gab es auch in Deutschland nur die 1., 2. und 3. Klasse. Aus sozialen Rücksichten wurde eines Tages für den Berufsarbeiterverkehr eine 4. Klasse als Stehplatzklasse für kurze Entfernungen geschaffen, in denen um $\frac{1}{3}$ billiger als in der 3. Klasse gefahren werden konnte.



Die Entwicklung ist nun den Weg gegangen, daß diese 4. Klasse ganz allmählich immer besser ausgestattet wurde. Erst kamen seitliche Sitzbänke, dann auch Mittelbänke, dann Trennung des Traglasten- vom sonstigen Verkehr, Trennung von

Raucher und Nichtraucher; nebenher wurden die Wagen auch in weit durchlaufende und zuletzt auch in schnellfahrende Züge außer in D-Züge eingestellt. Das Publikum, das selbst zu dieser Entwicklung drängte, benutzte alle diese Vorteile für den billigen Fahrpreis immer mehr.

Wenn man von dem besonders gelagerten Vorortverkehr Berlins und Hamburgs absieht, führen zuletzt in der 4. Wagenklasse $83\frac{1}{2}\%$ aller Reisenden, in der 3. Klasse $15,3\%$, in der 2. $1,2\%$ und in der 1. Klasse $0,05\%$. Es hatte also eine sogenannte innere Abwanderung aus der 2. und 3. Klasse nach der 4. Klasse und dann von der 2. nach der leer gewordenen 3. Klasse stattgefunden. Da war nun der letzte logische Schluß der: die 3. und 4. Klasse zu einer Holzklasse zusammenzulegen.

Die Tariferhöhung traf nun die, die die 4. Klasse benutzt hatten, und zwar mit 11% Erhöhung. Die 2. und 3. Klasse erhielt ermäßigte Fahrpreise.

Wer darin eine unsoziale Maßnahme erblickt, möge bedenken, daß

1. $83\frac{1}{2}\%$ aller Reisenden betroffen wurden, also alle die bisherigen 4. Klasse-Reisenden;
2. daß aber von diesen der Berufsverkehr (mit 43% der 4. Klasse-Reisenden) von der Erhöhung wieder ausgenommen wurde;
3. daß man, wenn eine Ware schwer verkäuflich ist, den Preis herabsetzen muß; hierzu waren wir bei der 2. Klasse also nach rein kaufmännischen Grundsätzen gezwungen.

Die Tariferhöhung im Personenverkehr soll 25% des Mehrbedarfs = 50 Millionen bringen und wird dies voraussichtlich auch tun, da eine Aufwanderung in die 2. Klasse in nicht geringem Ausmaße stattfindet.

Den zweiten Teil des Mehrbedarfs $75\% = 200$ Millionen sollen die Gütertarife bringen. Hier war es besonders schwer, in dem umfangreichen und komplizierten Tarifgebiet den volkswirtschaftlich richtigen Weg zu finden. Dieser führte dazu, eine allgemeine 11% ige Erhöhung zu wählen, aber von der Erhöhung freizulassen alle Lebensmitteltarife, die meisten Ausnahmetarife und die Wettbewerbsstarife und Milch, Kohlen sowie Eisen und Stahl, unedle Metalle und Metallwaren für die Ausfuhr zu schonen.

Die für das Stettiner Wirtschaftsgebiet im letzten Jahre geschaffenen Ausnahmetarife sind von der Tariferhöhung nicht betroffen, so daß in dieser Hinsicht die Stettiner Wirtschaft gut abgekommen ist. Die Reichsbahn wird sich auch weiterhin für Tarifhilfe für Stettin einsetzen.

Schlesische Dampfer-Compagnie - Berliner Lloyd

Aktiengesellschaft — Zweigniederlassung Stettin

Regelmäßiger, zuverlässiger

Eildampferverkehr

Route	Frequenz	Reisedauer
Stettin—Berlin	täglich	ca. $1\frac{1}{2}$ Tag
Stettin—Breslau	2 mal wöchentlich	ca. 4 Tage
Stettin—Magdeburg	3 mal wöchentlich und umgekehrt	ca. 4 Tage

Prompter

Schleppkahnverkehr

von und nach Berlin, Breslau, Cosel, Hamburg, Magdeburg und sämtlichen Oder- und Elbestationen

Betriebsmittel der Gesellschaft

39 Eilfrachtdampfer, 50 Schleppdampfer, 21 Motorkähne, 265 Frachtkähne, 200 Leichter, Schuten u. kl. Fahrzeuge

Direktionssitz Hamburg.



National- Versicherungs-Konzern

Ursprung 1845 **Stettin** Ursprung 1845

Garantiemittel rund 30 Millionen Reichsmark
Große Auslandsguthaben

Denkbar bester Versicherungsschutz

Feuer-, Transport-, Unfall-,
Haftpflicht-, Kraftfahrzeug-,
Einbruchdiebstahl-, Wasser-
leitungsschäden- und Auf-
ruhr-Versicherungen - - -

Vertretungen an allen Plätzen
Leistungsfähige Vertreter noch an allen Orten gesucht.



Sorge rechtzeitig für Deine Familie!

Das erreichst Du
am besten und
sichersten durch
sofortigen
Abschluß einer

ausreichenden Lebensversicherung

bei der

„National“ Lebensversicherungs-A.-G., Stettin
im National - Versicherungs - Konzern, Stettin
mit seinen rund 30 Millionen Reichsmark Garantiemitteln

Todesfall-, Erlebensfall-, Kinder-,
Aussteuer-, Studiengeld-, Teilhaber-
und Erbschaftssteuer-Versicherung

Bezirksdirektionen in jeder Großstadt

Geschäftsstelle für Pommern:

Bernhard Göbner, Stettin

Roßmarkt 2.

National-Versicherungs-Konzern Stettin.

Traditioneller hanseatischer Kaufmannsgeist Stettiner Bürger gründete im Jahre 1845 die älteste Privat-Versicherungs-Anstalt der Provinz Pommern die

„Preußische National-Versicherungs-Gesellschaft in Stettin“ mit einem Kapital von 9 000 000.— Mark (damals 3 000 000.— Taler). Der Betrieb blieb zunächst auf die Transport- und Feuerversicherung beschränkt. Im Jahre 1891 wurde die Unfallversicherung aufgenommen, der in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts in schneller Folge die Einbruchdiebstahlversicherung, Wasserleitungsschädenversicherung, Haftpflichtversicherung und Kraftfahrzeugversicherung, nach dem Weltkriege schließlich auch die Aufruhrversicherung folgten. Aus in den Verhältnissen liegenden Gründen wurde der Name der Gesellschaft im Jahre 1919 in

„National“ Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft“ geändert. Trotz empfindlicher Rückschläge durch Weltkrieg und Inflation war es der Gesellschaft bei der Goldmarkumstellung im Jahre 1924 möglich, das Aktienkapital von M. 9 000 000.— unverwässert in gleicher Höhe in Goldmark zu erhalten.

Bereits im Jahre 1879 entstand als erste Tochter-Gesellschaft die

„Stettiner Rückversicherungs-Aktien-Gesellschaft“ mit einem Kapital von M. 1 800 000.—, das nach der Inflation ebenfalls in voller Höhe auf Reichsmark umgestellt wurde.

In konsequenter Durchführung erkannter Tagesfragen wurde dann im Jahre 1924 die

„National“ Lebensversicherungs-Aktien-Gesellschaft“ mit einem Aktienkapital von RM. 1 000 000.— gegründet. Im Jahre 1927 ist dann die schon im Jahre 1919 errichtete

„Orion“ Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Hamburg, die ein Kapital von RM. 1 000 000.— aufweist, dem Konzern angegliedert worden aus der Erwägung heraus, am ersten Seehafenplatz Deutschlands über eine Platzgesellschaft zu verfügen, die sich dem dortigen Transportversicherungsgeschäft besonders widmet.

Als 5. Gesellschaft arbeitet die

„Stettiner Kredit-Anstalt Aktien-Gesellschaft“ Hand in Hand mit den übrigen im National-Konzern vereinigten Unternehmungen. Diese Konzernbank wurde bereits im Jahre 1909 in Berlin gegründet, ihr Sitz aber 1925 nach Stettin verlegt. Sie regelt den umfangreichen Geldverkehr des Konzerns und besonders die zweckentsprechende Verwaltung und Anlage der einlaufenden Beträge unter Berücksichtigung der vom Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung, Berlin, erlassenen besonderen Vorschriften.

So können heute die im National-Versicherungs-Konzern vereinigten Gesellschaften mit Stolz auf eine erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken. Auch die kommenden Jahre werden zeigen, daß Gesellschaften alter Tradition mit anerkannt solider Geschäftsgebarung ihren Platz mit Erfolg zu behaupten und ihre Stellung zu fördern wissen.

Im übrigen verweisen wir auf die nebenstehende Propaganda-Anzeige des National-Versicherungs-Konzerns.

Pommerns Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft.

Von Dr. phil. Hans Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

I. Bevölkerung, Landwirtschaft und Fischerei. *)

Hinter Brandenburg, Hannover und Ostpreußen ist die Provinz Pommern mit 30 208 qkm Preußens viertgrößte Provinz. Vergleicht man die Wohnbevölkerung der preußischen Provinzen, so rückt Pommern mit nur 1 878 781 Bewohnern an die 10. Stelle vor Schleswig-Holstein, Westerschlesien und die Grenzmark. Wenn auch durch die Rückwanderung aus den verlorenen deutschen Ostprovinzen die Bevölkerungsdichte von 62,24 Einwohnern auf 1 qkm im Jahre 1910 auf 66,41 im Jahre 1928 angestiegen ist, so gehört Pommern neben Hohenzollern und Ostpreußen doch zu den am dünnsten bevölkerten deutschen Gebieten. Im Gegensatz zu der Provinz Westfalen, deren städtische und ländliche Bevölkerung einen Männerüberschuß aufweist, teilt Pommern mit sämtlichen übrigen preußischen Provinzen das Schicksal, in allen Gemeindeeinheiten, in den Städten, den Landgemeinden und Gutsbezirken, einen nicht unerheblichen Frauenüberschuß aufzuweisen. Die pommersche Heiratsziffer liegt mit 7,57 Eheschließungen auf 1000 der mittleren Bevölkerung 0,25 unter derjenigen des Staates Preußen und wird nur noch von derjenigen Ostpreußens, der Grenzmark, Oberschlesiens, Hannovers und Hohenzollerns unterschritten. Die Geburtenziffer Pommerns liegt mit 22,35 Geburten auf 1000 der mittleren Bevölkerung über derjenigen Preußens, bleibt jedoch nicht unerheblich hinter der Geburtenziffer der Grenzmark, Ostpreußens, Oberschlesiens und Westfalens zurück. Der Geburtenüberschuß liegt nur 0,89 über dem Preußens, aber auch hier wird Pommern von Ostpreußen, der Grenzmark, Oberschlesien und Westfalen erheblich übertroffen. Die Sterbeziffer ist in den Provinzen Oberschlesien, Niederschlesien, Ostpreußen, Hohenzollern und Pommern am höchsten, diejenige Pommerns überschreitet die Sterbeziffer Preußens um 1,11. So ist das Bild, das die Statistik der Bevölkerungsbewegung Pommerns bietet, kein besonders günstiges, kann aber auch nicht als ungünstig bezeichnet werden. Von der pommerschen Bevölkerung wohnen rund 824 000 in den Städten und rund 1 074 000 in Landgemeinden und Gutsbezirken. Es überwiegt somit die ländliche Bevölkerung und erweist den landwirtschaftlichen Charakter der Provinz. Von der erwerbstätigen Bevölkerung der Provinz ist mit 465 000 Bewohnern über die Hälfte in Landwirtschaft, Gärtnerei und Tierzucht, Forstwirtschaft und Fischerei tätig, während etwas über $\frac{1}{4}$ (209 000) Industrie und Handwerk und $\frac{1}{7}$ dem Handels- und Verkehrsgewerbe angehört. Die berufliche Gliederung der pommerschen Bevölkerung ähnelt am meisten derjenigen Ostpreußens und der Grenzmark. Mit über 16% selbständigen Erwerbstätigen steht Pommern vor Brandenburg, Berlin, Niederschlesien, Oberschlesien, Westfalen und der

Rheinprovinz und über dem Durchschnitt des preußischen Staates, während es in Bezug auf Heimarbeiter, Angestellte und Beamte, Arbeiter und Hausangestellte hinter den für den Staat Preußen errechneten Hundertsätzen zurückbleibt.

Die Verteilung des Bodens nach Nutzungsarten bietet in Pommern in 1000 ha folgendes Bild:

Mit 1602,6 Ackerland steht Pommern von den preußischen Provinzen an dritter Stelle. Ein Vergleich mit 1913 zeigt jedoch eine Abnahme von 41 000 ha; Garten- und private Parkanlagen haben zugenommen, Wiesen zeigen mit 309,3 gegenüber 1913 eine Abnahme von 5400 ha, Viehweiden und Hutungen sind mit 152,1 gegenüber 1913 um 4000 ha gestiegen. Die Moorflächen haben eine Ausdehnung um 6000 ha erfahren, Oedland und Unland um 3000, Forsten und Holzungen sind mit 680,6 um 25 000 ha gegenüber 1913 gestiegen, während sich die gesamte Bodennutzung mit 3020,8 um 1600 ha gegenüber 1913 gehoben hat. Pommern steht unter den preußischen Provinzen in Bezug auf seine landwirtschaftliche genutzte Bodenfläche hinter Brandenburg, Hannover und Ostpreußen an vierter Stelle.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebszählung von 1925 besaß Pommern 204 583 landwirtschaftliche Betriebe mit einer Gesamtfläche von 2 847 291 ha. Nach der Betriebszahl steht Pommern unter den preußischen Provinzen an neunter Stelle, nach der Gesamtfläche nimmt es dagegen hinter Brandenburg, Ostpreußen und Hannover den vierten Platz ein. Die größte Zahl der Betriebe fällt in Pommern auf die Betriebsgröße von 5—20 ha, während die in die Größenklasse von 100—500 ha fallenden 2056 pommerschen Betriebe mit 777 000 ha die größte Fläche innehaben.

In einem Staat, dessen unzureichende Ernährungsbasis in Folge des Verlustes seiner Kolonien und weiter landwirtschaftlicher Produktionsgebiete ungeheuer beschnitten worden ist und dessen wirtschafts-, sozial- und außenpolitische Lage durch diese Tatsache sich äußerst kompliziert hat, lohnt es der Mühe, festzustellen, was die landwirtschaftliche Produktion der Ostsee- und Grenzprovinz Pommern für die deutsche Ernährungswirtschaft und die deutsche Volkswirtschaft bedeutet.

Pommern besaß 1927 in 232 000 Vieh haltenden Haushaltungen 258 600 Pferde und mit 839 700 Stück Rindvieh den sechsfachen Bestand der deutschen Einfuhr des Jahres 1927. In Bezug auf die Pferdehaltung steht Pommern unter den preußischen Provinzen hinter Ostpreußen, Hannover, Brandenburg an vierter Stelle, in der Rindviehhaltung, die gegenüber der Vorkriegszeit um 25 000 Stück zurückgegangen ist, steht es an 7. Stelle. Trotzdem die Schafhaltung mit 525 000 Stück gegenüber 1913 um 190 000 Stück gesunken ist, hat Pommern den größten Schafbestand nicht nur aller preußischen Provinzen, sondern auch aller deutschen Länder. Der Schweinestapel übertrifft denjenigen des Jahres 1913 um 100 000 Stück und führt Pommern mit 1 439 000 Schweinen hinter Hannover und Sachsen, Schleswig-Holstein und Westfalen an die fünfte Stelle. Die deutsche Schweineinfuhr betrug be-

*) Dieser die neuesten statistischen Erhebungen berücksichtigende Aufsatz gibt einen kurzen Ueberblick über Größenverhältnisse, Bevölkerung, berufliche Gliederung und Bevölkerungsbewegung sowie die Bedeutung der Ueberschußprovinz Pommern für die deutsche Ernährungs- und Volkswirtschaft. Ueber die Bedeutung der pommerschen Industrie, des Handels und der Schifffahrt für die deutsche Wirtschaft wird ein weiterer Aufsatz folgen.

kanntlich 1927 mit 13 240 Stück nicht einmal 1% des pommerschen Stapels. Die Ziegenhaltung ist mit 76 600 Stück 1927 und 87 500 Stück 1913 in Pommern immer verhältnismäßig gering gewesen. Pommern wird hierin von Brandenburg, Niederschlesien, Oberschlesien, Hannover, Sachsen, Westfalen, Hessen-Nassau und der Rheinprovinz ebenso von der Mehrheit der deutschen Freistaaten erheblich übertroffen. Schließlich sind noch 3 500 000 Stück Federvieh und über 100 000 Bienenstöcke zu erwähnen.

Nach den Saatenstandsberichterstattungen wurden in Pommern in Tonnen zu 1000 kg 1913 (a) und 1927 (b) geerntet:

	a	b	in % der deutschen Gesamt- produktion	in % der deutschen Einfuhr
Weizen	149 930	110 645	1,6	4,2
Roggen	810 764	576 075	17,5	73
Gerste	125 561	123 793	4,5	6,1
Hafer	619 032	523 020	8,2	183
Kartoffeln	3 216 546	2 901 083	7,7	453
Zuckerrüben	958 854	553 879	5,1	—
Futterrüben	753 851	349 378	1,4	—
Heu von Klee und Luzerne	573 675	606 533	5,2	—
Heu	1 195 007	1 125 166	4,6	—

Den Kommentar zu diesen Zahlen liefert ihre Beziehung zu der deutschen Gesamtproduktion und den Einfuhrziffern des Jahres 1927. Weitere Erläuterungen erübrigen sich.

Abgesehen von der sehr erheblichen Milch- und Butterproduktion kommt Pommern als Fischlieferant in Frage und zwar liefern sowohl die pommerschen Flüsse als insbesondere das Stettiner Haff und die pommerschen Seen ebensowohl fast alle Arten von Süßwasserfischen, als die pommerschen Küstengewässer Seefische. Nach der soeben veröffentlichten Statistik der Deutschen Seefischereien für 1927 lieferte das Stettiner Haff allein 2 948 623 kg Süßwasserfische, darunter 108 937 kg Zander, 238 852 kg Hechte und 555 102 kg Aale. Bedauerlicherweise geht der Ertrag der Haff-Fischerei immer mehr zurück. Der größte Rückgang ist im Stettiner Haff mit — 36,4% zu verzeichnen. Im übrigen wurden 1927 an der pommerschen Küste an Seefischen 13 173 019 kg gleich 62% der gesamten Fänge der Ostsee und 7% der gesamten Fänge des Nordseegebietes gefangen.

Die Bedeutung des Versicherungswesens für Handel und Industrie.

Von Gerichtsassessor F r o m m , Stettin.

Ein Blick in die Tageszeitungen lehrt, welche erheblichen Vermögenswerte durch Feuer, Transportschäden, Unwetterkatastrophen und andere Ereignisse der Volkswirtschaft jährlich verloren gehen. Genauere Statistiken fehlen; doch kann man sich von den Verlusten der Volkswirtschaft ein Bild machen, wenn man bedenkt, daß der allein durch Feuer entstandene Schaden in Deutschland auf jährlich etwa 300 bis 400 Millionen Reichsmark geschätzt wird. Trifft ein solches Ereignis den kaufmännischen oder industriellen Unternehmer, so kann seine Existenz in Frage gestellt werden. In den wenigsten Fällen wird er in der Lage sein, aus eigenen Mitteln die Verluste auszugleichen, da es ihm meist an flüssigen Geldern fehlen wird. Aber auch fremdes Kapital wird bei der heutigen Kapitalknappheit in Deutschland, einmal ganz abgesehen von den hohen Zinssätzen und den sonstigen Spesen, schwer aufzutreiben sein, so daß die Lage eines solchen Unternehmers verzweifelt werden kann.

Hier kommt nun der Wirtschaft Hilfe von dem Versicherungswesen, das auf dem Gedanken einer Gemeinschaft aller gefährdeten Unternehmer beruht. Die Lasten, die den Einzelnen wie den Wirtschaftsbetrieb ruinieren könnten, sollen auf die Schultern des gesamten Kreises der Interessenten, der Versicherten, verteilt werden. Mit den Anfängen wirtschaftlichen Lebens überhaupt hat dieser Gemeinschaftsgedanke sich bei den handeltreibenden Völkern Bahn gebrochen, und in einer langen Entstehungsperiode ist aus dem ursprünglichen Hilfgewerbe des Handels ein selbständiger, bedeutungsvoller volkswirtschaftlicher Faktor geworden, der nach den Worten eines der verdienstvollsten Förderer des Versicherungswesens, des Prof. Dr. Manes-Berlin, geradezu ein untrüglicher

Beweis für die politische, soziale und wirtschaftliche Reife eines Volkes ist.

Die Träger dieses Gemeinschaftsgedankens sind, wenn man von der nur wenig bedeutungsvollen Selbstversicherung der Betriebe absieht, die Versicherungs-Gesellschaften, mögen sie als Privat-Gesellschaften, mögen sie als öffentliche Versicherungen auftreten.

Unterzieht man nun die Bedeutung des Versicherungswesens für die Volkswirtschaft einer näheren Untersuchung, so ergibt sich, daß die Aufgabe der Versicherungsgesellschaften sich nicht darin erschöpft, die durch den Eintritt des Schadensfalles entstandenen Verluste zu ersetzen. Es ist zwar zuzugeben, daß diese Seite der Tätigkeit der Gesellschaften am stärksten und nachhaltigsten in die Augen tritt, weil die geschädigten Unternehmer durch die Leistungen der Gesellschaften unmittelbar die Vorteile der Versicherung spüren.

Von weit größerer Bedeutung für die Wirtschaft sind aber die durch die Beiträge der Versicherten angesammelten Kapitalien der Gesellschaften, die von ihnen gewissermaßen als Treuhändern der Wirtschaft verwaltet werden. Diese Kapitalmacht kann als das große Sammelbecken angesehen werden, auf das die Volkswirtschaft zurückgreift, wenn der normale Verlauf der Geschäfte durch unvorhergesehene Naturereignisse, sei es Feuer, sei es der Untergang des die Ladung befördernden Schiffes oder sei es sonst ein zufälliges Ereignis, unterbrochen wird. Dank der hinter ihr stehenden Kapitalmacht kann die Wirtschaft in Ruhe und Sicherheit arbeiten und disponieren und braucht nicht täglich um ihre Existenz zu bangen. Wo immer eine Gefahr die Kalkulationen des Kaufmannes oder des industriellen Unternehmers bedrohen könnte, tritt der Versicherungsgedanke

schützend vor den Unternehmer, sich den jeweiligen Bedürfnissen des Wirtschaftslebens anpassend. Ein gerade für den Handel und die Industrie bedeutendes Beispiel ist die erst in der letzten Zeit entstandene Speditions-Versicherung, die dem Kunden des Spediteurs ohne Rücksicht auf die Haftungsgrenzen der Allgemeinen Spediteurs-Bedingungen Schutz gegen Schadenfälle gewähren soll.

Die von den Gesellschaften verwalteten Kapitalien erfüllen aber noch eine andere Aufgabe. Ein großer Teil der Gelder wird entsprechend den Grundsätzen einer ordentlichen Finanzwirtschaft unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Versicherungswesens ausgeliehen, so daß die Versicherungs-Gesellschaften auch auf dem Gebiete des Kreditwesens eine erhebliche Rolle spielen. Die Bedeutung des Versicherungswesens für den Kreditmarkt ist um so größer, als in vielen Fällen erst das Vorhandensein von Versicherungsverträgen die Voraussetzung für die Hergabe fremder Gelder schafft. Hier sei nur an die Kreditgeschäfte auf Schiffsladungen und an die Hypothekengelder auf Fabriken und sonstige Gebäude erinnert. Diese Gelder würden ohne den Schutz der Versicherungsobjekte durch Versicherungsverträge nicht gewährt werden.

Schließlich soll in diesem Zusammenhange noch auf die vorbeugenden Wirkungen der Versicherung

hingewiesen werden. Durch die Anforderungen, die die Versicherungs-Gesellschaften an den Zustand und an die Kontrolle der versicherten Risiken stellen, sowie durch sonstige Maßnahmen (Beiträge für Feuerwehren u. a.) bleiben der Volkswirtschaft wesentliche Vermögenswerte erhalten.

Auf Grund der dargelegten engen Verbundenheit zwischen dem Versicherungswesen und der Wirtschaft ist es nicht weiter verwunderlich, daß sich das Versicherungswesen gerade in den Brennpunkten des Handels und der Industrie entfalten konnte. Auch in Stettin, als Preußens größtem Seehafen, befindet sich der Sitz von mehreren großen Gesellschaften, neben denen zahlreiche Vertretungen auswärtiger Versicherungsbetriebe bestehen. Für alle, für den Handel und die Industrie des Stettiner und darüber hinaus des pommerschen Wirtschaftsgebietes bedeutsamen Versicherungszweige gewähren diese Gesellschaften Schutz, mag es sich um die Transport- oder die Feuer-Versicherung, um die Unfall- oder die Haftpflicht-Versicherung oder um sonst einen Zweig des Versicherungswesens handeln. Auch sie nehmen daher, wenigstens soweit der Stettiner Platz in Frage kommt, lebhaften Anteil an den Sorgen Stettins um seine Zukunft und hoffen mit den Wirtschaftskreisen des Handelskammerbezirkes auf eine bessere Zukunft.

Umsatzsteuerfragen der Seehafenspediteure.

(Unter besonderer Berücksichtigung der Verordnung vom 17. März 1928.)

Von Steuersachverständigen V. W. Dr. Kosanke, Stettin.

1. Warum ist der Spediteur umsatzsteuerpflichtig?

Bekanntlich unterliegen der Umsatzsteuer Lieferungen und sonstige Leistungen, die jemand innerhalb der von ihm selbständig ausgeübten gewerblichen oder beruflichen Tätigkeit im Inland gegen Entgelt ausführt.

Auf dieser einleitenden allgemeinen Vorschrift des Umsatzsteuergesetzes beruht selbstverständlich auch die Umsatzsteuerpflicht des Spediteurs; denn er führt in selbständiger gewerblicher Tätigkeit Leistungen, und zwar die Vermittlung von Beförderungen, gegen Entgelt aus.

Mit dieser Feststellung ist zugleich gesagt, daß der Spediteur nicht etwa unter die Befreiungsvorschrift des § 2 Ziffer 5 des Umsatzsteuergesetzes fällt, wonach von der Besteuerung ausgenommen sind Beförderungen im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917. Denn der Spediteur befördert nicht, sondern er vermittelt nur Beförderungen. Seine Vermittlungsleistung ist ebenso umsatzsteuerpflichtig wie alle etwaigen Nebenleistungen (Lagerung, Abrollen der Güter durch eigene Fuhrwerke, Inkassogeschäfte).

2. Inlandstätigkeit des Spediteurs.

Es entsteht noch eine weitere Zweifelsfrage, die damit in Zusammenhang steht, daß das Umsatzsteuergesetz ausdrücklich nur solche Leistungen für umsatzsteuerpflichtig erklärt, welche innerhalb selbständiger gewerblicher Tätigkeit im Inland gegen Entgelt ausgeführt werden. Ein Spediteur, welcher eine Beförderung ins Ausland oder auch zwischen ausländischen Orten übernimmt, schließt zu diesem Zwecke im Inland mit einem in- oder ausländischen Schiffahrtsunternehmen oder mit einer Bahn einen Frachtvertrag. Er wird somit als Spediteur im Inlande tätig und hat vom Entgelt für seine vermittelnde Tätigkeit beim Abschluß des Frachtvertrags, die Umsatzsteuer zu entrichten. „Seine Tätigkeit, für die diese Provision gezahlt wird, gehört zum inländischen Geschäftsbetrieb des Spediteurs und bildet einen Teil der im Inlande für die Versendung ausgeführten Tätigkeit des inländischen Spediteurs: im Auslande ist diese Tätigkeit des inländischen Spediteurs entweder überhaupt nicht ausgeführt oder es handelt sich doch nur um nebensächliche Ergänzungen seiner inlän-

dischen Tätigkeit.“ (Speditions- und Schiffahrts-Zeitung 1928 S. 367.) Dementsprechend hat auch der Umsatzsteuersenat des Reichsfinanzhofs in seiner Entscheidung vom 14. März 1928 (V. A. 169/27) entschieden.

Da dies Urteil auch in anderer Hinsicht von Bedeutung ist, sei es auszugsweise zitiert, obwohl es für einen Binnenpediteur ergangen ist. Es handelt sich um ein Speditions-geschäft, das u. a. Speditionen und Beförderungen von Gütern nach England besorgt. Streitig war, ob der Rohgewinn aus Speditionsgebühren hierfür (also nach Abzug aller unten näher erörterter abzugsfähiger Posten) als Vergütung für eine Inlandsleistung umsatzsteuerpflichtig sei. Die Beschwerdeführerin hatte behauptet, dieser Rohgewinn stelle eine Vergütung für eine Tätigkeit dar, deren Hauptleistung im Auslande erfolge.

Der Reichsfinanzhof verweist zunächst darauf, daß, wenn der Spediteur bei seiner dem Wesen nach einheitlichen Vermittlungsleistung selbst oder durch Angestellte teils im Inland, teils im Ausland tätig werde, es darauf ankomme, ob der eine Teil der Leistung den wesentlichen Teil der Gesamtleistung, die Hauptleistung, der andere nur den minder wesentlichen Teil, die Nebenleistung, darstelle, oder ob beide Teile gleich wesentlich seien. (Für den zweiten Fall als Beispiel: ausländische Flugleistungen einer inländischen Luftreederei, teils steuerpflichtig, teils steuerfrei; für den ersten Fall Beispiel: ganze Leistung steuerpflichtig bei einem inländischen Vermittlungsbüro, welches Rückversicherungsverträge mit ausländischen Gesellschaften vermittelt.)

„Im vorliegenden Falle kommt regelmäßig im Inlande der Speditionsvertrag zum Abschluß. Von inländischen Verlegern und Fabrikanten werden der Beschwerdeführerin hier die Güter zur Beförderung ins Ausland übergeben, von ihr in die Eisenbahnwagen verladen, die Frachtbriefe ausgestellt, die zur Beförderung erforderlichen weiteren Spediteure, Verfrachter und Frachtführer ausgewählt und beauftragt, die ihrerseits die Güter in Empfang zu nehmen und bis zur Ablieferung an den Empfänger weiterzubefördern haben. Die Güter gehen regelmäßig mit der Bahn nach Hamburg unter Zollverschluß, wo sie durch die Kaiverwaltung in die Schiffe umgeladen werden. Sie werden an

einen von der Beschwerdeführerin bestimmten ausländischen Spediteur adressiert, an dessen Adresse der Schiffsmakler das Konnossement ausstellt. Die Beschwerdeführerin erteilt eine Aufstellung der Güter und Empfänger dem ausländischen Spediteur. Dieser übernimmt die Güter am Schiffe im Auslandshafen, verzollt sie und führt sie den Empfängern zu. Auch wenn die Beschwerdeführerin den Auftrag von einem ausländischen Besteller erhält, erfolgt seine Ausführung in dieser Weise. Danach liegt die Tätigkeit, die von der Beschwerdeführerin selbst oder durch Angestellte ausgeübt wird, ausschließlich im Inland. Im Ausland wird die Beschwerdeführerin, worauf es ankommt, in dieser Weise überhaupt nicht tätig. Soweit sie dort, worauf sie sich beruft, eine Beförderung selbst besorgt, geschieht sie durch selbständige Unternehmer, durch selbständige Erfüllungsgelhilfen. Die Beschwerdeführerin sagt selbst, daß sie keine Filialen im Ausland unterhalte, sondern sich anderer Beförderungsunternehmen bediene und daß die Beförderung der Güter im Ausland lediglich durch die von ihr damit beauftragten Firmen ausgeführt werde. Auch soweit Auslandsspeditionsfirmen, mit denen die Beschwerdeführerin in ständiger geschäftlicher Beziehung steht, gewissermaßen als Agenten für sie im Ausland tätig werden, sind sie selbständige Unternehmer.“

Der Reichsfinanzhof kommt somit zu dem Schlusse, daß weder von im Auslande liegenden Hauptleistungen, noch Teilleistungen die Rede sein könne. Auch die von der Beschwerdeführerin behauptete vorbereitende Werbetätigkeit durch das Aufsuchen englischer Importeure kommt für die streitige Vergütung nicht in Frage.

Es steht hiernach zweifelsfrei fest, daß generell die Leistung des Spediteurs, auch wenn sie die Vermittlung von Beförderungen ins Ausland oder zwischen ausländischen Orten darstellt, umsatzsteuerpflichtig ist.

Die Befreiungsverordnung vom 17. März 1928.

Die Umsatzsteuerpflicht des Seehafen-Spediteurs ist mit Wirkung ab 1. Januar 1927 wesentlich geändert worden durch die Verordnung über Befreiung von der Umsatzsteuer für Leistungen in Seehäfen vom 17. März 1928. Die Befreiungsvorschrift stützt sich auf den Härteparagrafen der Reichsabgabenordnung (§ 103 Abs. 2).

Diese Befreiungsverordnung bedeutet eine Ergänzung der bereits im Umsatzsteuergesetz vorgesehenen Befreiungsvorschrift bei Warenlieferungen aus dem Ausland in das Inland (Einfuhr) einschließlich der sogenannten „verlängerten Einfuhr“ (d. h. Lieferung der eingeführten Waren innerhalb oder aus den Zollausschlüssen, Freihafenbezirken und umsatzsteuerfreien Lagern, ferner in oder aus Seehafenplätzen bei Einfuhr auf dem Seewege). Während die Lieferung in solchen Fällen kraft Gesetzes umsatzsteuerfrei war und zwar auch dann, wenn die Gegenstände nacheinander in verschiedene bevorrechtigte Gebiete (§ 7 der Durchführungsbestimmungen) oder aus einem der bevorrechtigten in ein anderes Gebiet gebracht werden, waren bisher die hiermit verknüpften Leistungen umsatzsteuerpflichtig. Umsatzsteuerpflichtig war somit die Beförderung von einem Freilager in das andere, das Be- und Entladen der zur Beförderung benutzten Schiffe, das Einladen der Güter und der dazu gehörigen Hilfsdienste. Diese Tätigkeiten sind nunmehr umsatzsteuerfrei geworden.

Im einzelnen erstreckt sich die Befreiung von der Umsatzsteuer auf folgende Tätigkeiten bzw. Leistungen:

a) Beförderung von Gegenständen aller Art zu Wasser innerhalb der nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 a und c der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz (U. St. D. B.) bevorrechtigten Gebiete (Zollausschlüsse, Freibeirke, Seehafenplätze bei Einfuhr auf dem Seewege; es gelten als Seehafenplätze alle unmittelbar am Meere gelegenen Orte, die von Natur oder auf Grund besonderer Einrichtungen Schiffen einen gesicherten Ankerplatz bieten und im Seeverkehr mit dem Auslande stehen, sowie eine Reihe besonderer Plätze, welche im Erlaß des Reichsfinanzministers III U. 10250 vom 10. Januar 1925 besonders aufgeführt sind. Zu diesen gehören in Pommern Barth, Greifswald, Rügenwalde, Stettin und Vororte, Stralsund, Wolgast), zwischen einem Seeschiff einerseits und einem anderen Seeschiff oder einem anderen Fahrzeug, einem Kai oder einem Lager andererseits.

Da die Verordnung vom 17. März 1928 in § 1 Ziff. 1 ausdrücklich von „Gegenständen aller Art“ spricht, ist nicht anzunehmen, daß bei der besonderen Befreiung der Leistungen des Spediteurs die Beschränkung des § 7 U. St. D. B. auf Gegenstände der Freiliste 1a bzw. für

die Lieferung in oder aus Seehafenplätzen auf zollfreie oder erst durch Gesetz vom 7. August 1925 über Zolländerungen zollpflichtig gewordene Gegenstände der gleichen Freiliste Platz greift.

Als Seeschiffe gelten dabei nur solche Schiffe, deren Be- oder Entladen anlässlich einer Seereise erfolgt, auf der auch ausländische Seehafenplätze oder neben anderen deutschen Seehafenplätzen auch ostpreußische Seehafenplätze berührt werden. Andere Schiffe (z. B. Leichter) stehen den Seeschiffen dann gleich, wenn sie zwischen zwei vorberechtigten Gebieten Güter befördern, die mit Seeschiffen in einem dieser Gebiete angekommen sind oder von dort abgehen sollen.

In dem Ministerialerlaß III U. 5100 vom 17. März 1928 wird auch der sogenannte „verlängerte Wasserverkehr“ ausdrücklich als befreit bezeichnet. Es gilt demnach als Beförderung zu Wasser zwischen einem Seeschiff und einem Kai auch eine etwaige Beförderung zu Lande, soweit sie ursächlich mit der Beförderung vom oder zum Seeschiff in Zusammenhang steht und sich räumlich auf die Beförderung am Kai beschränkt (z. B. das zu beladende Seeschiff liegt an einer anderen Stelle des Kais als die für das Seeschiff bestimmten Gegenstände).

b) Leistungen zum Be- oder Entladen der Schiffe einschließlich Stauerei und Bunkern bei Beförderungen im Sinne von a).

c) Handelsübliche Leistungen bei Beförderungen im Sinne von a) oder beim Be- oder Entladen im Sinne von b) (Besichtigung, Verwiegen, Sortieren, Markieren, Probeziehen, Ausbessern der Verpackung, Gewichtskontrolle, Gestellung von Winden, Lagerung von beschränkter Dauer u. a.) sowie Hilfsleistungen bei Beförderungen im Sinne von a) und bei der Beförderung der Seeschiffe selbst (Schlepphilfe). Diese handelsüblichen Leistungen müssen in Verbindung mit dem Be- oder Entladen von Seeschiffen stehen. (Die Lieferung von elektrischer Kraft durch private Elektrizitätswerke an die Kaiverwaltung ist also nicht etwa befreit, dagegen die Gestellung von Winden oder Lieferung von Kraft durch die Kaiverwaltung an die Reederei oder deren Beauftragte.)

d) Einlagerungen von aus dem Auslande eingeführten Massengütern in den unter a) erwähnten bevorrechtigten Gebieten, wenn sich die Einlagerung unmittelbar an die Einfuhr aus dem staatsrechtlichen Ausland anschließt. Als solche Massengüter gelten: Getreide, Reis, Hülsenfrüchte, Oelrüchte und Oelsaaten, Futtermittel, pflanzliche und tierische Spinn- und Faserstoffe, Rohtabak, Steinüsse, Südfrüchte, Kaffee, Kakao, Gewürze, Holz, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge, Gummi (einschließlich Gummiafälle und Altgummi), pflanzliche und tierische Oele und Fette, Haare, Borsten, Felle und Häute, Mehl, Rohrzucker, Erden und Steine, Erze, Schwefelkies, Kohlen, Mineralöle, Düngemittel (einschließlich Rohphosphat), Metalle, Eisen- und Stahlwaren.

Diese Befreiungsvorschrift erstreckt sich auch auf die mit den Einlagerungen handelsüblich verknüpften Nebenleistungen (Kosten der Ein- und Ausladung, der Besichtigungen und aller übrigen unter c) genannten Leistungen). Befreit ist auch die Einlagerung in Kähnen (Schuten).

Steuerfrei sind ferner die Lagerhalter selbst für die von ihnen den Einlagernden in Rechnung gestellten Lagergelder und Entgelte für Nebenleistungen. Nicht befreit sind dagegen die Vermietung eingerichteter Räume an Lagerhalter, die Lieferung von Kraft und die Gestellung von Winden an die Lagerhalter.

Der Begriff Einlagerung im unmittelbaren Anschluß an die Einfuhr aus dem Ausland wird in dem erwähnten Ministerialerlaß vom 17. März 1928 erläutert als Einlagerung in demjenigen Lager, in dem der Gegenstand nach Ueberschreiten der Reichsgrenze erstmalig in einem der bevorrechtigten Gebiete eingelagert wird. Die Steuerfreiheit gilt für die ganze Dauer der Lagerung an dieser Stelle, auch wenn die Ware, ohne das Lager zu wechseln, inzwischen umgesetzt ist.

e) Einlagerung von für die Ausfuhr oder das Verbringen in das Ausland bestimmter Gegenständen in Zollausschlüsse oder Freibeirke. Auch hier gilt für die mit der Einlagerung von Ausfuhrgütern handelsüblich verbundenen Nebenleistungen das vorstehend unter d) für Einuhrgüter gesagte.

Die hiernach für eine große Zahl von Leistungen befreiten Unternehmen, insbesondere also die Seehafenspediteure, haben nur dann Anspruch auf Steuerfreiheit, wenn sie ihre Voraussetzungen buchhaltungstechnisch nachweisen

können. Es empfiehlt sich daher für jeden Seehafenspediteur, derartige, nunmehr umsatzsteuerfrei gewordene Leistungen im Speditionsbuch von vornherein als solche zu kennzeichnen. Es wird noch unten zu erörtern sein, daß diese Buchführungsvorschrift, welche derjenigen für den Einfuhrhandel (§ 12 U. St. D. B.) entspricht, nicht ganz leicht durchzuführen ist.

Die Verordnung vom 17. März 1928 leidet an dem wesentlichen Mangel, daß in ihr nicht klipp und klar zum Auskommt, ob auch die Tätigkeit des Spediteurs im eigentlichen Sinne (Vermittlung von Beförderung) unter die Befreiungsvorschriften der Verordnung fällt.

Der Spediteur ist das wichtige Hauptgewerbe im Verkehrswesen, welcher erst die zur mechanischen Fortbewegung der Güter notwendigen Hilfsgewerbe, wie Stauerer, Kai-Verwaltung usw. in Nahrung setzt bzw. ihre Beförderung veranlaßt. Es würde nun dem wirtschaftlichen Sinn und Zweck der Verordnung, den Verkehr in und aus deutschen Seehäfen zu heben, vollkommen widersprechen, wenn man das für die Beförderungstätigkeit in Betracht kommende Hauptgewerbe, eben den Seehafen-Spediteur, von der Vergünstigung der Verordnung ausschließen wollte.

Entscheidend für die Auslegung der Verordnung insbesondere für den wichtigen in ihr geprägten Begriff „Beförderung von Gegenständen aller Art“ kann einzig und allein nur sein die Verkehrsauffassung darüber, ob unter diesen Begriff lediglich rein mechanische Beförderungsleistungen fallen oder aber auch die Leistung des Spediteurs, welcher erst durch seine eigene Tätigkeit die Beförderungen veranlaßt. Die Verkehrsauffassung geht aber dahin, daß unter „Beförderung“ in erster Linie die sie veranlassende und vermittelnde Tätigkeit des Spediteurs zu verstehen ist, welche dafür Sorge trägt, daß die zu befördernden Güter in Seehäfen den kürzesten und billigsten Umschlagweg finden. — Erst durch diese wesentliche Tätigkeit des Spediteurs, welche die Hauptleistung für die Beförderung darstellt, wird es möglich, daß alle mechanischen Hilfsleistungen, welche zur Fortbewegung der Güter von einem bestimmten Punkt zu einem anderen notwendig sind, in Tätigkeit gesetzt werden.

Die umgekehrte, also erheblich einengende Auslegung der Verordnung würde überdies zu dem Ergebnis führen, daß der Seehafenspediteur im eigentlichen Sinne des Wortes, welcher also nur Beförderungsleistungen veranlaßt, nicht aber solche durch eigene Arbeitskräfte bzw. Transportmittel vollbringen läßt, in gleichem Umfange wie bisher umsatzsteuerpflichtig bleiben würde. Es würde sich dann also das im Hinblick auf Sinn und Zweck der Verordnung absurde Ergebnis herausstellen, daß alle mechanischen Beförderungsleistungen als solche umsatzsteuerfrei sein würden, nicht aber die jene Tätigkeiten erst veranlassende Leistung des Spediteurs. Zweifelsfrei ist wirtschaftlicher Sinn und Zweck der Verordnung, den Verkehr in und aus deutschen Seehäfen zu heben. Wesentlich zur Erfüllung dieses Zweckes ist aber zweifelsfrei auch die Befreiung der eigentlichen Spediteurleistung von der Umsatzsteuer, soweit es sich um die Beförderung bzw. Einlagerung von Ein- und Ausfuhrgütern handelt; denn gerade seine Tätigkeit ist es ja, welche dafür Sorge trägt, daß diese Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen bzw. eingelagert werden. Man denke nur an den sehr schweren Konkurrenzkampf, den Preußens größter Seehafenplatz Stettin mit Danzig bzw. Gdingen auszufechten hat, oder an den Konkurrenzkampf zwischen Hamburg und Rotterdam, und der letzte Zweifel darüber wird schwinden, daß eine einengende Auslegung der Verordnung im angedeuteten Sinne mit ihrem wirtschaftlichen Zweck völlig unvereinbar ist.

Auch hier, wie in so zahlreichen Streitfällen des Steuerrechts und speziell des Umsatzsteuerrechts kann einzig und allein die wirtschaftliche Betrachtungsweise entscheidend sein, und diese zwingt im Zusammenhang mit der oben geschilderten Verkehrsauffassung zu dem Schlusse, daß nicht nur die vom Seehafenspediteur eigenen Arbeitskräften gewährten Arbeitslöhne, ebenso wie die Verdienste eines fremden Stauererunternehmens umsatzsteuerfrei sind, soweit es sich um Beförderungstätigkeiten im Sinne obiger Verordnung handelt, sondern vor allen Dingen ist auch die eigentliche Provision des Seehafenspediteurs dann abzugsfähig, wenn es sich um Umschlag bzw. Einlagerung von Einuhr- oder Ausfuhrgütern handelt und im übrigen die Voraussetzungen der Verordnung vom 17. März 1928 erfüllt sind.

4. Welche Positionen in der Rechnung des Spediteurs sind abzugsfähig?

Es würde eine große Unbilligkeit bedeuten, wenn der Spediteur in allen anderen, nicht unter Ziffer 3 benannten Fällen das gesamte, von ihm erzielte Entgelt (also einschließlich aller baren Auslagen) versteuern müßte; denn bekanntlich beträgt die von ihm erzielte Provision nur einen geringen Bruchteil des dem Auftraggeber in Rechnung gestellten Betrages. Der Spediteur kann daher von dem Entgelt abziehen:

- a) die von ihm ausgelegten Beförderungskosten, soweit er nicht selbst als Beförderungsunternehmer auftritt,
- b) die von ihm verauslagten Versicherungskosten,
- c) die verauslagten Zölle.

Zu a: Wichtig ist hier zunächst die Feststellung von Popitz, Kommentar S. 368, daß dem Spediteur diese besondere Vergünstigung auch dann einzuräumen ist, wenn er den Auslagenbetrag nicht für jede einzelne Beförderungsleistung genau in der entstandenen Höhe dem Auftraggeber in Rechnung gestellt hat. Es genügt vielmehr, daß er die gesamten, in einem Kalenderjahr tatsächlich entstandenen Beförderungskosten von seinen Einnahmen kürzt. Diese Vergünstigung ergab sich zunächst für das alte Umsatzsteuergesetz von 1918, durch Rundschreiben des Reichsschatzamts vom 30. November 1918 (Amtl. Mitt. S. 109). Popitz hebt jedoch ausdrücklich hervor, daß diese Vergünstigung dem Spediteur auch in dem neuen Umsatzsteuergesetz zugestehen ist. Das alte Umsatzsteuergesetz stellte die Abzugsfähigkeit der Auslagen für Versendung und Versicherung nur ausdrücklich bei Lieferungen fest, während nunmehr durch den jetzigen Wortlaut des § 8 Ziff. 5 des Umsatzsteuergesetzes auf die Abzugsfähigkeit der Auslagen des „Leistungsverpflichteten“ abgestellt ist.

Zu den Beförderungskosten gehören zunächst die Frachten, also Eisenbahn-, See- und Binnenfrachten. Ferner gehören hierzu die Umschlagskosten einschließlich der Kaigebühren, Arbeitslöhne und Fuhrlöhne, welche der Spediteur verauslagen muß. Nicht abzugsfähig sind natürlich die Kosten der Beförderung in eigener Schute oder durch eigene Fuhrwerke. Daß die Kaigebühren zu den Beförderungskosten gehören, ist ausdrücklich festgestellt durch die Entscheidung des Umsatzsteuerensats des Reichsfinanzhofs V. 318/24 vom 17. Februar 1925. Wichtig ist in dieser Entscheidung insbesondere folgender Satz: „In dem Speditions-gewerbe liegen die Verhältnisse insofern eigenartig, als die Provision des Spediteurs im Verhältnis zu den von ihm gemachten Auslagen, die sich in der Hauptsache aus den Beförderungskosten zusammensetzen, häufig nur gering ist und das Gewerbe durch die Umsatzsteuer zu stark belastet würde, wenn diese Auslagen in das Entgelt eingerechnet würden.“ Nach der Verkehrsauffassung gehören zur Beförderung alle Handlungen, die zur Fortbewegung des Gutes vom Abgangsort zu dem Bestimmungsort erforderlich sind. „Hiernach fallen auch die Kaigebühren unter die Auslagen für die Beförderung; denn bei der Verfrachtung von Gütern über See ergibt sich die Notwendigkeit, die Güter über den Kai fortzubewegen und die dort befindlichen Einrichtungen zu benutzen.“

Zu den abzugsfähigen Posten gehören als durchlaufende Posten ferner die von dem Spediteur verauslagten Nachnahmebeträge, also des Primaversenders, der Binnenspediteure und sonstigen Auftraggeber.

Zu b: Zu der Abzugsfähigkeit der Versicherungskosten ist auch hier nur kurz zu bemerken, daß unter der Herrschaft des alten Umsatzsteuergesetzes von 1918 das bereits erwähnte Rundschreiben des Reichsschatzamtes vom 30. November 1918 die gleiche Ausdehnung auf Leistungen vornahm wie bei den Beförderungskosten. Auch für die Versicherungskosten ist in dem gleichen Rundschreiben anerkannt worden, daß eine genaue Berechnung der Auslagen für jede übernommene Ladung unmöglich sei. Es genüge daher die Angabe der tatsächlichen Gesamtversicherungskosten während eines Jahres.

Zu c: Die verauslagten Zollausgaben bilden dagegen an sich wie jede andere öffentliche Abgabe (z. B. die Zuckersteuer bei der Verbrauchszuckerfabrik) einen steuerpflichtigen Bestandteil des Entgelts und zwar auch dann, wenn der Auftraggeber des Spediteurs diesem den bei Ausführung des Auftrages verauslagten Zoll erstattet; denn der Spediteur war als Einbringender Zollschuldner und überwältigte lediglich diese Spese auf seinen Auftraggeber. Es

ist daher an sich nicht richtig, wenn die Ausführungsbestimmungen in § 30 Abs. 2 die Zollauslagen des Spediteurs als durchlaufende Posten anspricht. Aber bereits für das alte Umsatzsteuergesetz hatte der Staatenausschuß den Abzug der Zollauslagen von dem vereinnahmten Entgelt zugelassen. Auch hier beruht der Schutz des Spediteurs auf § 108 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung und stützt sich auf die Erwägung, daß der deutsche Spediteur sein für die deutsche Volkswirtschaft wichtiges Auslandsgeschäft verlieren könnte, wenn er um die Umsatzsteuer teurer die Zollabfertigung besorgen müßte, als ein im Auslande sitzender, für einen deutschen Auftraggeber tätiger Spediteur (Popitz a. a. O. S. 358—362).

5. Die buchtechnische Behandlung der abzugsfähigen Posten bzw. der umsatzsteuerfreien Einnahmen.

Nach den vorstehenden Ausführungen war die Rechtslage bezüglich der Umsatzsteuerpflicht der Leistungen des Spediteurs vollkommen geklärt. Er deklarierte alljährlich als umsatzsteuerpflichtig seine Bruttoeinnahmen (am besten die Habensumme des Speditionskontos) und setzte auf der anderen Seite alle diejenigen Sollziffern der Unterkonten seines Speditionsunkostenkontos ab, soweit sie nach den vorstehenden Ausführungen als abzugsfähig anzusprechen waren. Abzugsfähig waren somit alle Ausgaben über Frachtkonto, Nachnahmekonto, Kaigebührenkonto, Statistische Gebühren-Konto, Versicherungsprämien-Konto, Eisbrechergebühren-Konto, Brückengelder-Konto, Hafengelder-Konto; ferner alle Posten, welche über das allgemeine Speditionsunkosten-Konto in der Regel laufen und unter die Begriffe Havariegroßbeiträge, Stauerlöhne (gezahlt an fremde selbständige Stauereiunternehmungen), Fuhrlohne (gezahlt an fremde Fuhrunternehmungen), Taxationsgebühren, Wiegekosten, Bollwerksgelder und dergleichen fallen. Soweit in der Buchhaltung der einzelnen Spediteure eine Aufteilung der einzelnen Speditionskosten nicht durchgeführt wurde, bestanden seitens der Finanzämter in wichtigen Seehafenplätzen keine Bedenken dagegen, daß als abzugsfähig die gesamte Sollseite des Speditionskontos angesehen wurde. In solchen Fällen versteuerte also der Spediteur als umsatzsteuerpflichtiges Gesamtentgelt eines Kalenderjahres den Bruttogewinn auf Speditionskonto, vorausgesetzt, daß er nicht die Kosten für eigenes Fuhrwerk, für eigene Arbeiter oder eigene Schuten ebenfalls über Speditionskonto buchte.

Zunächst ist die buchtechnische Lösung der Umsatzsteuerpflicht des Spediteurs durch die Verordnung vom 17. März 1928 wesentlich erschwert worden. Er muß jetzt nicht nur die umsatzsteuerfreien Bruttoeinnahmen von den umsatzsteuerpflichtigen scheiden, sondern er muß auf der Seite des Ausgaben an sich eine Trennung nach der Richtung vornehmen, welche Ausgabeposten mit umsatzsteuerpflichtigen, welche dagegen mit umsatzsteuerfreien Einnahmen in Zusammenhang stehen. Diese Sonderung wird jedoch in Betrieben mit zahlreichen Positionen außerordentlich schwierig und zeitraubend sein. Ob sich die Veranlagungsbehörden auf eine Schätzung einlassen werden etwa dergestalt, daß zunächst der anteilige Prozentsatz der umsatzsteuerfreien Einnahmen an den umsatzsteuerpflichtigen festgestellt und von den abzugsfähigen Ausgaben alsdann der gleiche Prozentsatz gestrichen wird, um eine Art „Doppelbefreiung“ zu vermeiden, muß dahingestellt bleiben. Andererseits würde es den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten, auch noch die buchtechnische Lösung für diese Frage zu bringen. Es soll dies jedoch in einem späteren Aufsatz nachgeholt werden.

Da die Verordnung vom 17. März 1928 auf rein wirtschaftlichen Gründen beruht und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Spediteure in Seehäfen stützen soll, wird man auf einer solchen oben angedeuteten Schätzung bestehen müssen, da sonst der ganze Zweck der Verordnung dem Seehafenspediteur verloren gehen würde. Das Gleiche gilt erst recht für die rückliegende Zeit seit dem 1. Januar 1927; denn in allen denjenigen Fällen, wo die umsatzsteueranlagung noch nicht rechtskräftig durchgeführt ist, wird sich der Seehafenspediteur auf die Befreiungsvorschriften der Verordnung vom 17. März 1928 berufen und somit im Rechtsmittelverfahren die Herabsetzung der Umsatzsteuer um die jetzt befreiten Posten durchsetzen können. Es ist aber praktisch völlig unmöglich, bei einem Betriebe mit aber tausend Positionen noch nachträglich für den gesamten Zeitraum eine genaue Scheidung zwischen steuerpflichtigen und steuerfreien Einnahmen vorzunehmen, geschweige denn eine entsprechende Scheidung bei den Ausgabeposten durchzuführen. Für die rückliegende Zeit dürfte es sich empfehlen,

für zwei oder drei ausgewählte Monate, teils in der verkehrsarmen, teils in der verkehrsreichen Zeit gelegen, möglichst sorgfältig die Einnahmeposten durchzugehen und hiernach eine vorsichtige Schätzung vorzunehmen.

Bezüglich der Ausgabeposten und ihrer Schätzung steht dem Spediteur zudem die oben erwähnte Auffassung von Popitz zur Seite, wonach die genaue Feststellung weder der tarifmäßigen Beförderungskosten noch der Versicherungskosten für jede einzelne Beförderungsleistung möglich ist.

6. Der Seehafenspediteur und die Entscheidung des Reichsfinanzhofes vom 24. Juni 1927.

Große Bedenken in den Fachkreisen sind durch eine weitere Entscheidung des Umsatzsteuersenats des Reichsfinanzhofes hervorgerufen worden, nämlich durch das Urteil V A. 31/27 vom 24. Juni 1927. Der Beschwerdeführer betreibt ein Möbeltransport- und Fuhrgeschäft. Seine Geschäftstätigkeit besteht in der Uebernahme von Lastfahren, dem An- und Abfahren von Stückgütern vom oder zum Bahnhof sowie in der Uebernahme von Möbeltransporten. Hin und wieder beauftragt er andere selbständige Unternehmer mit den Fuhren, die er selbst bezahlt. Er verlangt die Absetzung dieser an Hilfsunternehmer entrichteten Beträge, der veranlagten Bahnfrachten sowie der Vergütung an auswärtige Fuhrunternehmer für das Abrollen und Auspacken am Bestimmungsorte bei Möbeltransporten nach auswärts als steuerfrei. Der Beschwerdeführer stützt sich auf das vom Reichsminister der Finanzen herausgegebene Merkblatt für die Umsatzsteuerpflicht im Speditions-gewerbe. Trotzdem ist der Rechtsbeschwerde der Erfolg versagt worden. In dem streitigen Falle war nämlich die Beförderung von Gütern gegen Zahlung einer einheitlich bemessenen Vergütung (Pauschale) übernommen worden. Zum Teil führte der Steuerpflichtige die mit der Beförderung in Zusammenhang stehenden Leistungen selbst aus, zum Teil schloß er hierwegen mit Dritten auf eigene Rechnung unter eigenem Namen Frachtverträge ab. Hieraus folgert der Reichsfinanzhof, daß er nicht als Spediteur im Sinne des § 407 H. G. B., sondern als Frachtführer gemäß §§ 413 Abs. 1, 425 H. G. B. anzusehen sei. Die von ihm übernommene Gesamtleistung habe ausschließlich die Beförderung von Gütern zum Gegenstand. Die Abzugsfähigkeit der für Fuhrlohne an fremde Fuhrunternehmer und für Frachten an die Bahn verauslagten Posten wird verneint, weil sie nicht in Erfüllung einer Verbindlichkeit seines Auftragsgebers, sondern in Erfüllung einer eigenen Verbindlichkeit gezahlt worden seien.

Diese Entscheidung ist in der Hafen-Verkehrs-Zeitung in dem Aufsatz „Reichsfinanzhof contra Reichsfinanzhof“ von Blum sehr ausführlich behandelt worden. Mit Recht weist Blum auf die Widersprüche im Urteil des gleichen Umsatzsteuersenats über die Kaigebühren mit dem vorstehend erwähnten Urteil hin. Es ist ihm auch darin Recht zu geben, daß die Grundsätze des Reichsfinanzhofes in dem letzten Urteil, welches sich ja speziell mit der Möbelspedition befaßt, nicht ohne weiteres auf die reine Spedition oder die Spedition mit gleichzeitiger nebensächlicher eigener Beförderungsleistung übertragen werden könne. Es ist dies mit besonderem Nachdruck deswegen hervorzuheben, weil einzelne Finanzämter in Seehafenplätzen gegenwärtig mit dem Versuch beschäftigt sind, die steuerlich ungünstigen Momente des Urteils auch auf den Seehafenspediteur für alle diejenigen Fälle zu übertragen, wo er eine einheitliche Gebühr vereinbaren sollte.

In der Regel sieht die Rechnung des Spediteurs bekanntlich wie folgt aus. Vorausgesetzt sei, daß ein Spediteur es übernommen hat, die Beförderung von 10 to Papier von Stettin nach Riga zu vermitteln.

Vorfracht bis Stettin ab Fabrik	RM 300.—
Umschlagkosten Stettin	RM 30.—
Seefracht Stettin/Riga	RM 200.—
Nachnahme des Primaversenders, z. B. des Binnenhafenspediteurs	RM 1000.—
Porti und Formulare	RM 1.—
zusammen	RM 1531.—

In den vorstehenden fünf Posten sind zunächst als umsatzsteuerpflichtig nur anzusehen die Umschlagkosten Stettin sowie Porti und Formulare mit insgesamt RM. 31.—, also noch nicht 2 % der Gesamtrechnung. Dabei befinden sich in den Stettiner Umschlagkosten anteilige Kaigebühren, Arbeitslöhne und Fuhrlohne neben der eigentlichen Provision des Spediteurs. Es ist nach meinem Dafürhalten völlig undenkbar, daß, wenn der Seehafenspediteur in einem

solchen Falle, statt eine einzeln spezifizierte Rechnung zu erteilen, eine Gesamtvergütung vereinbart haben sollte, nunmehr das Gesamtentgelt als steuerpflichtig erklärt werden dürfte. Zumindest wäre dies mit der seitens des Reichsfinanzhofs ständig und immer wieder betonten wirtschaftlichen Betrachtungsweise der Steuergesetze noch viel weniger vereinbar als im Falle des Möbelspediteurs.

Auch dieser besorgt ja nur einen kleinen Teil der Beförderung mit eigenem Fahrzeug, nämlich das Anrollen zur Bahn oder das Abrollen von der Bahn. Blum ist auch insofern zuzustimmen, daß das Gesetz nichts davon sagt, daß der Spediteur dann von der Begünstigung des § 8 Abs. 5 ausgeschlossen sein soll, wenn er aus Gründen des § 413 H. G. B. Rechte und Pflichten des Frachtführers hat (wodurch er aber niemals, wie der Reichsfinanzhof meint, selbst zum Frachtführer wird); denn er bleibt nach wie vor Leistungsverpflichteter im Sinne des Gesetzes. Hinzu kommt, daß die Parteien in ihren Geschäftsbedingungen das Gegenteil vereinbaren können, wie es gegenwärtig bei den Geschäftsbedingungen der Seehafenspediteure der Fall ist. Mit Recht verweist Blum ferner darauf, daß § 4 der Reichsabgabenordnung (Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedeutung der Steuergesetze und ihres Zweckes bei ihrer Auslegung) nicht beachtet worden ist. Praktisch würde auf Grund des Urteils ein Beförderungsgeschäft zu einem festen Uebnahmesatze einfach unmöglich gemacht werden.

Blum führt ferner aus: „Zur Entscheidung der Frage, ob eine Auslage des Spediteurs (Lieferungsverpflichteten) als Geschäftsspese oder als Auslage für die Beförderung anzusehen ist, kann niemals das Verhältnis des Spediteurs zu seinem Auftraggeber maßgebend sein, sondern nur das

Verhältnis des Spediteurs zu dem von ihm Beauftragten. Maßgeblich ist die Frage: Wofür erhält der Beauftragte . . . das Entgelt von dem Spediteur? Erhält der Beauftragte das Entgelt für die Leistung einer Beförderung, also für eine Werkleistung, dann ist der Betrag für den zahlenden Spediteur eine Auslage für die Beförderung.“ Diese Rechtsauffassung wird wesentlich gestützt durch die Ausführungen des gleichen Umsatzsteuerensats in dem eingangs erwähnten Urteil vom 28. April 1928. Hier heißt es wie folgt: „Bei dieser Sachlage (Inlandstätigkeit des Spediteurs) kommt es für die Umsatzsteuer auch gar nicht auf die handelsrechtliche Stellung der Beschwerdeführerin gegenüber den an der Beförderung Beteiligten und darauf an, ob sie nach der Vereinbarung über die Beförderungskosten und der Art der Verladung der Güter als Spediteur oder als Frachtführer im Sinne des im wesentlichen die Haftung betreffenden § 413 des Handelsgesetzbuches anzusehen sei.“

Diese letzteren Auslassungen des Reichsfinanzhofs stehen erneut in Widerspruch zu den Grundsätzen, die er in seinem so lebhaft angefochtenen Urteil vom 24. Juni 1927 ausgesprochen hat. Es ist daher nur durchaus zu begrüßen, daß der Reichsverband des deutschen Speditionsgewerbes erneut eine ähnliche Sache an den Reichsfinanzhof hat gehen lassen, um eine Entscheidung des Großen Senats nach § 44, 46 der Reichsabgabenordnung zu erwirken. Der Reichsminister der Finanzen hat sich dem Verfahren angeschlossen und vertritt die hier wiedergegebene Auffassung.

Abschließend sei aber hervorgehoben: nicht nur ist das erwähnte Urteil vom 24. Juni 1927 außerordentlich anfechtbar, sondern es ist vor allem keineswegs auf die Verhältnisse bei der Seehafenspedition übertragbar.

Die Geschäfte der lettländischen Privat- und Kommunalbanken.

Von Dr. E. von Bulmerincq, Direktor des Statistischen Büro's der Stadt Riga.

Neben 34 Gesellschaften Gegenseitigen Kredits die hier der Betrachtung nicht unterliegen, arbeiten in Lettland 20 Aktienbanken und 12 kommunale Bankinstitute, von welch letzteren jedoch nur die Rigaer-Diskontobank und die Rigaer Börsenbank dem Umfange ihrer Tätigkeit nach größeres Interesse beanspruchen.

Aus Tabelle 1 ist ersichtlich, daß das Eigenkapital der Aktien-Banken von 1926 bis 1928 um 4 409 000 Lat zugenommen hat, wobei einzelne Banken eine stärkere Erhöhung ihrer Kapitalien zu verzeichnen haben, andere aber auch Verluste aus ihren Kapitalien haben decken müssen. Die stärkere Erhöhung ist durch Ausgabe neuer Aktien erfolgt,

Tabelle 1

In 1000 Lat.	Eigenkapital			Einlagen und laufende Rechnung			Rediskontierte Wechsel, empfangene Vorschüsse und Darlehen		
	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
1. Kooperative Transitbank	2 245	3 288	3 296	2 535	3 418	3 071	2 812	741	3 044
2. Lettgalische Akt.-Bank	417	427	832	341	219	444	830	927	975
3. Lettische Akt.-Bank	632	638	643	824	850	928	316	175	359
4. Lettländische Kommersbank	525	530	508	770	1 036	923	1 544	2 145	2 065
5. „ Privatbank	2 022	2 044	2 060	1 457	1 333	1 412	330	329	701
6. „ Landwirtsbank	518	519	506	1 373	1 137	887	1 987	1 978	1 996
7. „ Volksbank	733	751	776	835	861	1 230	1 082	1 043	787
8. „ Handels- und Industriebank	2 460	2 105	2 105	3 057	3 088	3 117	1 193	1 326	1 555
9. „ Handelsbank	613	600	404	56	42	11	1 487	1 430	909
10. Landw. Zentralbank	713	927	812	1 085	1 173	1 327	2 231	2 319	2 247
11. Libauer Bank	1 119	1 131	1 599	3 062	2 390	2 830	44	205	210
12. Libauer Kaufmannsbank	1 035	1 054	1 077	1 852	2 214	3 198	—	—	175
13. Rigaer Bank für auswärt. Handel	1 002	1 002	1 003	229	303	32	—	2	2
14. Rigaer Kommersbank	8 277	8 134	8 144	4 648	6 553	8 414	780	817	1 853
15. Rigaer Kreditbank	814	1 006	1 005	2 606	1 189	2 958	—	—	398
16. Rigaer Internat. Bank	1 339	2 252	2 340	2 879	3 898	4 149	2 818	2 295	3 025
17. Rigaer Handelsbank	514	522	569	540	730	789	112	120	116
18. Rigaer Kaufmannsbank	538	2 075	2 189	779	1 458	1 854	—	5	100
19. Rigaer Unionbank	1 014	1 016	1 017	310	313	460	589	615	826
20. Nordische Bank	884	921	969	1 812	2 930	3 718	—	—	120
20. Aktienbanken hatten zum:	27 444	30 942	31 853	31 050	35 135	41 752	18 155	16 471	21 490
12. Kommunalbanken hatten zum:	2 454	2 837	3 096	7 149	9 672	13 356	4 575	3 165	5 196
darunter: *)									
Rigaer Stadt-Diskontobank	513	579	596	2 028	2 750	4 520	1 362	813	1 383
Rigaer Börsenbank	1 519	1 639	1 802	3 080	4 349	5 342	2 116	1 154	1 831

*) 1926 nur 9.

welch letztere zum größten Teil vom Auslande aufgenommen wurden. Die Beteiligung ausländischen Kapitals an den Aktienbanken beträgt zum 1. 1. 1928 — 16,5 Mill. Lat, also über 50% der gesamten eigenen Mittel. Uebergend zu dem in den Banken arbeitenden Fremdkapital, läßt sich feststellen, daß dasselbe von 1926 bis 1928 um 10 702 000 Lat zugenommen hat. Doch verteilt sich diese Zunahme auf die einzelnen Banken sehr ungleichmäßig. Die größeren, gut geleiteten Bankinstitute haben eine z. T. sehr erhebliche Zunahme an fremden Geldern aufzuweisen, während andere ihren Stand nicht wesentlich verändern konnten, und die schwächsten Institute einen starken Rückgang an Einlagen zu verzeichnen haben. Es kann hier nur mit Genugtuung ausgesprochen werden, daß das Publikum sich nicht mehr so stark durch höheren Zinsgenuß angezogen fühlt, und lieber mit einer kleineren Rente vorlieb nimmt, indem es seine Gelder sicher fundierten Banken anvertraut. Weiterhin zeigen die Beträge der in der „Latvijas Banka“ rediskontierten Wechsel, empfangene Vorschüsse und Darlehen, daß gerade kleinere Banken sehr stark den Rediskont bei dem Zentralnoteninstitut des Landes in Anspruch nehmen und außerdem zur Verstärkung ihrer Mittel auch noch Darlehen aufnehmen müssen, was bei einigen so weit geht, daß sie überhaupt nur noch durch Kredite der „Latvijas Banka“ über Wasser gehalten werden können. Von einer Zusammenlegung der Banken ist viel geredet und geschrieben worden: die Ausführung jedoch bis jetzt scheinbar an dem Umstande gescheitert, daß niemand die einträglichen Direktorenposten aufgeben will. —

Tabelle 2 zeigt, daß bei den Aktienbanken die diskontierten Wechsel von 1926 bis 1928 eine Zu-

nahme von 8 715 000 Lat erfahren haben, erteilte Vorschüsse und Darlehen jedoch nur um 2 846 000 Lat; es macht sich eben das Bestreben geltend die leichter Verluste bringenden Darlehensgeschäfte nach Möglichkeit einzuschränken und den Wechseldiskont zu bevorzugen. Dem Anwachsen der Einlagen um 10 702 000 Lat steht im selben Zeitraum ein Anwachsen der eben angeführten Hauptaktivgeschäfte mit 11 561 000 Lat gegenüber. Tatsächlich sind Wechseldiskont, das Darlehensgeschäft und die Erteilung von Vorschüssen die fast einzigen Aktivgeschäfte der lettländischen Banken. Ein Wertpapiergeschäft gibt es nicht, nur die Reservekapitalien der Banken müssen in staatlichen Anleihen resp. staatlichen Pfandbriefen angelegt sein und betragen diese für 20 Aktienbanken

am 1. 12. 1926 rund 1 805 000 Lat

„ 1. 9. 1927 „ 2 167 000 „

„ 1. 9. 1928 „ 2 684 000 „

Die Beträge der Konten „nostro“ und „loro“ gleichen sich auf der Aktiv- und Passivseite im allgemeinen aus. Weiterhin wird das Akreditivgeschäft in nennenswertem Umfange von nur wenigen Banken betrieben und sind hier zu nennen

	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
Kooperative Transitbank	1 482 000	2 96 000	839 000
Internationale Bank	503 000	1 709 000	1 608 000
Libauer Kaufmannsbank	-97 000	228 000	394 000

Die Libauer Bank, die dies Geschäft früher auch pflegte, hat es in den letzten Jahren aufgegeben.

In Immobilien haben größere Beträge nur die Lettlands Handels- und Industriebank mit Ls. 2 341 000 Rigaer Kommerzbank „ „ 2 234 000 Rigaer Kaufmannsbank „ „ 1 210 000 und Rigaer Börsenbank „ „ 1 000 000 investiert.

Tabelle 2

in 1000 Lat	Diskontierte Wechsel*)			Erteilte Vorschüsse und Darlehen		
	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
1. Kooperative Transitbank	1 331	1 703	5 678	6 981	5 503	3 035
2. Lettgalische Akt.-Bank	885	721	1 032	571	695	584
3. Lettische Akt.-Bank	1 071	1 209	1 366	22	17	40
4. Lettländische Kommerzbank	1 596	1 475	1 521	1 297	1 901	1 094
5. „ Privatbank	1 203	915	859	3 673	3 690	5 561
6. „ Landwirtsbank	2 786	2 689	3 006	1 435	1 597	1 051
7. „ Volksbank	1 337	1 648	1 737	511	279	240
8. „ Handels- und Industriebank	2 621	2 598	2 690	1 746	1 200	1 143
9. „ Handelsbank	632	470	303	951	1 000	1 154
10. Landw. Zentralbank	2 373	2 391	2 559	1 541	1 434	946
11. Libauer Bank	962	927	1 141	4 675	3 766	3 033
12. Libauer Kaufmannsbank	1 353	1 161	787	2 557	3 679	5 013
13. Rigaer Bank für auswärtigen Handel	260	312	164	1 124	1 155	657
14. Rigaer Kommerzbank	2 490	3 340	4 035	9 322	10 064	9 213
15. Rigaer Kreditbank	737	459	1 519	4 361	2 788	2 021
16. Rigaer Internat. Bank	3 711	4 061	3 833	6 774	12 286	12 549
17. Rigaer Handelsbank	419	320	895	324	442	543
18. Rigaer Kaufmannsbank	2 297	2 994	3 153	5	2	3
19. Rigaer Unionbank	1 088	840	914	853	1 050	1 292
20. Nordische Bank	288	456	963	1 434	2 214	3 831
20. Aktienbanken hatten zum:	29 440	30 689	38 155	50 157	54 762	53 003
12. Kommunalbanken hatten zum: darunter: **)	7 044	7 535	10 980	4 767	4 599	7 435
Rigaer Stadt-Diskontobank	1 899	1 858	4 514	1 836	1 694	2 072
Rigaer Börsenbank	3 385	3 789	4 281	1 660	1 226	2 179

*) Inlands- und Auslandswechsel.

**) 1926 nur 9.

Weiterhin wäre zu bemerken, daß die Rigaer Internationale Bank noch ausländische Kredite in größerem Maße in Anspruch genommen hat, deren Beträge sich am 1. 9. 1927 auf 4 076 000 Lat und am 1. 9. 1928 auf 4 399 000 Lat beliefen und außerdem noch Akreditivkreditoren Verpflichtungen mit Lat 1 709 000 resp. 1 608 000 hatte. Von weiteren Geschäften wäre noch zu erwähnen das Inkasso von Wechseln, Warranten, Konossementen usw., die den größeren Banken erheblichen Gewinn abwerfen. Es betrug der Posten

Inkassokreditoren am	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
für 20 Aktienbanken	Lat. 26 345 000	26 302 000	28 702 000
für 12 Kommunalbanken	„ 1 579 000	1 106 000	1 927 000

außerdem nehmen die Garantieverpflichtungen bei einigen Banken einen mehr als ihnen entsprechenden Raum ein. Es betrug der Posten

Avalkreditoren am	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
für 20 Aktienbanken	„ 27 653 000	23 784 000	27 833 000
für 12 Kommunalbanken	„ 1 522 000	1 699 000	3 019 000

Aus Tabelle 3 ist zu sehen, daß der Umsatz der 20 Aktienbanken im Jahre 1927 im Vergleich zu 1926 gefallen war, 1928 aber eine Steigerung aufweist, besonders ist diese Steigerung des Umsatzes bei den Kommunalbanken zu bemerken, wo sie von 1926 bis 1928 Ls. 8 512 000 ausmacht, wobei die beiden größten, die Rigaer Stadt-Diskontobank und die Rigaer Börsenbank mit 5 736 000 Umsatzsteigerung partizipieren. Auch ein Zeichen, daß das Wirtschaftsleben gesundet und das Vertrauen zu soliden, gut geleiteten Kreditinstituten mit einer vorsichtigen Geschäftsgebahrung, zurückgekehrt ist und die Nachkriegserscheinungen mit ihrem Jagen nach hohem einmaligen Verdienst bei stark risikanten Geschäften vorüber ist.

Tabelle 3

In 1000 Lat	Umsatz		
	1. 12. 1926	1. 9. 1927	1. 9. 1928
1. Kooperative Transitbank.....	14 382	9 813	13 413
2. Lettgälische Akt.-Bank.....	2 045	2 000	2 388
3. Lettische Aktienbank.....	2 184	1 989	2 303
4. Lettländische Kommerzbank.....	4 730	5 546	4 654
5. „ Privatbank.....	6 442	6 475	8 478
6. „ Landwirtsbank.....	5 198	5 148	4 630
7. „ Volksbank.....	3 077	3 052	3 196
8. „ Handels- und Industriebank.....	10 329	8 790	8 941
9. „ Handelsbank.....	2 548	2 278	2 098
10. Landw. Zentralbank.....	6 156	6 408	5 921
11. Libauer Bank.....	10 344	7 196	7 120
12. Libauer Kaufmannsbank.....	5 135	6 794	8 477
13. Rigaer Bank für auswärtigen Handel.....	1 698	1 766	1 424
14. Rigaer Kommerzbank.....	24 780	23 930	23 803
15. Rigaer Kreditbank.....	7 183	4 657	5 680
16. Rigaer Internat. Bank.....	14 139	22 631	22 103
17. Rigaer Handelsbank.....	1 708	1 625	2 656
18. Rigaer Kaufmannsbank.....	5 613	5 942	6 831
19. Rigaer Unionbank.....	2 423	2 327	2 706
20. Nordische Bank.....	3 046	4 236	6 277
20. Aktienbanken hatten zum:.....	133 160	132 604	143 099
12. Kommunalbanken hatten zum: *)	18 774	20 569	27 286
darunter:			
Rigaer Stadt-Diskontobank.....	5 605	5 580	8 667
Rigaer Börsenbank.....	9 055	10 122	11 729

*) 1926 nur 9.

Die Entwicklung der mechanischen Schuhindustrie Polens.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Als typische Nachkriegserscheinung war die mechanische Schuhindustrie Polens in den ersten Jahren schweren Schicksalsschlägen ausgesetzt, die teils bedingt waren durch die übermächtige Auslandskonkurrenz, welche den polnischen Markt beherrschte, teils wiederum als Begleiterscheinung der fluktuierenden Entwicklung des allgemeinen Wirtschaftslebens zu betrachten ist. So mußte erst im Vorjahre ein Teil der mechanischen Betriebe stillgelegt werden, der Rest dagegen reduzierte die Erzeugung auf ein Minimum, um sich schlecht und recht erhalten zu können. Diese Notlage erfuhr mit der Valorisierung des polnischen Zolltarifs eine grundsätzliche Entspannung, denn dadurch erfuhr das Auslandsprodukt eine unverhältnismäßig hohe Belastung, die erst dem einheimischen Erzeugnis einen erfolgreichen Wettbewerb ermöglichte.

Zudem haben sich die jetzt noch tätigen Fabriken auf dem Wege namhafter Neuinvestierungen den technischen Fortschritten mehr und mehr angepaßt, was nicht nur zur Verminderung der Selbstkosten, sondern auch zur Steigerung der Erzeugung in hohem Grade beitrug. So haben insbesondere die Warschauer Fabriken Ceda, Slon, Wojnarowski und Marco ihren Produktionsgrad im laufenden Jahr um 20—25% steigern können. Dessen ungeachtet ist es der polnischen Industrie noch nicht gelungen, die Auslandsindustrie vom einheimischen Markt völlig zu verdrängen. Dieser Prozeß wird namentlich auch durch die Gestaltung des Kredits hemmend beeinflusst. Die ausländische Konkurrenz gewährt dem polnischen Schuhhandel neben Wechselkrediten mit einer Laufzeit bis zu 6 Monaten vielfach sogar ein offenes Warenkonto, wozu die

einheimischen Fabrikanten nicht in der Lage sind. Allerdings wird das Interesse am Importschuh dadurch stark reduziert, daß der polnische Importeur den Einfuhrzoll, der immerhin ca. 20—30% des Gesamtwertes beträgt, bei Grenzüberschreitung der Ware sofort bezahlen muß, was ihm angesichts des notorischen Mangels an Betriebskapital vielfach sehr schwer wird. Dieser Umstand beeinträchtigt andererseits auch das Tempo der Entfaltung der Inlandsindustrie, denn der Fabrikant muß, da der Einzelhandel nur über beschränkte Mittel verfügt und nur zu kleinen Abschlüssen bereit sein kann, große Lagerbestände unterhalten, was sein Betriebskapital festlegt.

Was das Importschuhwerk betrifft, so verliert die Schweiz, die früher hauptsächlich den Bedarf an Damenschuhen speiste, (sie lieferte in der Hauptsache die Marke „Baalli“) heute mehr zugunsten Frankreichs, welches sich mit dem Damenschuh „Pinet“ gut einfuhrte. Die Führerstellung unter

den Lieferanten hat unstreitig die Tschechoslowakei, deren Produkt gerade wegen des geschmackvollen Aeüßeren viel Anklang auf dem polnischen Markte findet. Namentlich die Provinz kauft tschechische Schuhe, die sich billiger kalkulieren als einheimische. Oesterreich wiederum beherrscht aus der alten Territorialverbundenheit heraus den kleinpolnischen Markt, der ihm unter Berücksichtigung des Qualitäts- und Preisstandards vorerst auch erhalten bleiben dürfte.

Ganz allgemein gesehen liegen die Entwicklungsperspektiven für die mechanische Schuhindustrie nicht ungünstig. Eine weitere Verbesserung der Produktionsmethoden in Verbindung mit der ständigen betriebstechnischen Anpassung an die Konkurrenzländer wird ihre Stellung auf dem Binnenmarkte unzweifelhaft festigen. Dafür spricht schon der jetzige Beschäftigungsgrad, der das technische Leistungsvermögen der Fabriken nahezu erreicht.

Der Außenhandel Rußlands im Wirtschaftsjahr 1927/28.

Die wertmäßige Beteiligung der einzelnen Staaten an dem Außenhandel der Union der SSR. im Wirtschaftsjahr 1927/28 (1. Oktober 1927 bis 30. September 1928) gestaltete sich im Vergleich zu dem vorjährigen Ergebnis wie folgt:

(In Millionen Rbl. zu Gegenwartspreisen.)

	1927/28		1926/27	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
Australien	0,0	29,0	0,0	15,6
Oesterreich	7,6	16,8	3,6	19,7
England	147,7	45,4	197,5	97,1
Belgien	11,2	1,3	13,2	0,1
Deutschland	185,4	242,0	167,3	157,7
Holland	16,6	3,7	23,2	4,9
Griechenland	5,5	0,2	6,8	0,4
Dänemark	11,4	2,0	9,9	0,9
Aegypten	9,5	32,6	5,9	20,8
Italien	25,8	9,1	37,7	3,2
Lettland	79,9	5,8	57,4	1,6
Norwegen	2,4	5,0	15,7	3,0
Polen	14,9	6,9	19,5	13,1
V. St. v. Amerika	22,1	181,5	17,3	143,4
Finnland	7,6	16,5	10,5	17,7
Frankreich	40,4	35,3	54,1	21,7
Tschechoslowakei	3,7	17,2	2,2	10,8
Schweden	3,5	15,9	6,2	11,8
Estland	4,8	2,7	6,9	3,6
Sonstige Staaten	35,8	151,2	23,3	76,7
Insgesamt	635,8	820,1	678,2	623,8

Wie aus den vorstehenden Zahlen hervorgeht, stand Deutschland unter den am Außenhandel der Union der SSR. beteiligten Staaten sowohl hinsichtlich des Gesamtumsatzes als auch der Aus- und Einfuhr an der Spitze; am Außenhandelsumsatz war es mit 29,3% gegen 25% im Vorjahre beteiligt; ferner an der Einfuhr zu 29,5% gegen 25,3% und an der Ausfuhr zu 29,2% gegen 24,7%.

Wertmäßig zeigt die Einfuhr Deutschlands nach der Union der SSR. eine Zunahme von 84,3 Mill. Rbl. und die Ausfuhr der Union der SSR. nach Deutschland eine Steigerung um 18,1 Millionen Rbl. Der Warenverkehr zwischen beiden Staaten schloß im Berichtsjahr mit einem Saldo zu Gunsten Deutschlands von 56,6 Mill. Rbl. gegen ein Passivsaldo von 9,6 Mill. Rbl. im Vorjahre.

Nach Deutschland hatten die Vereinigten Staaten von Amerika den größten Warenumsatz

mit der Union der SSR., was zum größten Teil auf die Baumwolleneinfuhr zurückzuführen ist. Unter den Einfuhrländern hatten die Vereinigten Staaten von Amerika wie im Vorjahre den zweiten Platz inne. Die Handelsbilanz zwischen beiden Staaten war mit 159,4 Mill. Rbl. für die Union der SSR. passiv.

Im Gegensatz zur Entwicklung des Handels mit Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika weist der Warenaustausch zwischen der Union der SSR. und England einen erheblichen Rückgang auf, und zwar sowohl auf der Ausfuhr- als auch der Einfuhrseite; trotzdem stand England unter den Ausfuhrländern der Union der SSR. an zweiter Stelle. Die Bilanz war mit 102,3 Mill. Rbl. für die Union der SSR. aktiv.

Baustoffe

besonders

Klinker — Dachsteine — Zement — Betonrohre
Isoliermaterialien

General-Vertreter der Permulit A.-G.

Hesse & Falkenthal

G. m. b. H.

STETTIN, Kaiser-Wilhelm-Str. 18, Fernruf 29883

30 000 Klopfensen

Steiermark-System, aus bestem schwedischen Stahl, Länge 65 bis 85 cm, lagernd Stockholm, extra billig im ganzen oder Partienweise abzugeben. Anfragen

Möller & Persson, A.-B., Stockholm

Telegramm-Adresse: Möllerson.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Ein Zusatzvertrag zum deutsch-schwedischen Handelsvertrag vom 14. Mai 1926 ist in Stockholm unterzeichnet worden, er unterliegt jedoch noch der Ratifikation durch die Parlamente.

Matte Stimmung für nordisches Holz in London. An der Londoner Holzbörse war die Stimmung diesmal ziemlich flau. Die Nachfrage nach gelöschter Ware darf zwar als gut bezeichnet werden aber die Verkäufer drängten mit ihrem Angebot derartig, daß ein Preisdruck nicht zu vermeiden war. Für Floorings und planed goods bestand wenig Kauflust und laths sowie slating battens wurden zu sehr niedrigen Preisen angeboten. Auf dem Lokomarkt notierten Munksund $1\frac{1}{4}\times 9$ unsorted yellow planed 23 Lstrs.; Sävenäs 1×11 second yellow 28 Lstrs. Söderham 1×9 unsorted white planed 21 Lstrs. 10 sh.

Das Geschäft zu Fobbedingungen hat sozusagen gänzlich aufgehört, da man überall erst die russischen Angebote abwarten will. Dagegen werden vom Cifmarkte lebhaftere Geschäfte gemeldet. Obwohl die Zufuhr immer weiter zurückgeht, besteht doch eine merkwürdige Zurückhaltung bei den Käufen von prepared material. Dies dürfte auf die überreichlichen Lagerbestände am Platze zurückzuführen sein, welche die Verdienstmöglichkeiten auf das Mindestmaß herabsetzen.

Preissteigerung für schwedisches Zeitungspapier. Die Lage auf dem schwedischen Papiermarkt hat während der ersten Dezemberhälfte keine wesentliche Veränderung erfahren, schreibt „G. H. & S. T.“ Der Umsatz war im allgemeinen einigermaßen befriedigend und die Zeitungspapierfabriken haben von ihrer Produktion des kommenden Jahres so wenig unverkauft, daß man für die nachgebliebenen Partien den Preis erhöhen konnte.

Der chinesische Markt ist nach wie vor still und dürfte vor Februar bzw. März kaum lebhafter werden. Mit Südamerika sind in letzter Zeit einige Abschlüsse getätigt worden.

Rückgang der schwedischen Erzvers Schiffungen. Die Erzvers Schiffungen der Grängesberggesellschaft sind im vergangenen November um 100 000 Tonnen geringer gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. „Affärsvärlden“ führt diesen Rückgang auf die Verlangsamung der Vers Schiffungen nach Deutschland zurück, wo in den Ruhrhäfen große Erzmengen bereits lagern. Außerdem liegen auch in Rotterdam bedeutende Erzbestände. Dadurch ist das ganze Transportsystem gelähmt, da ja sonst der größte Teil des schwedischen Erzes direkt nach den deutschen Schmelzöfen geliefert worden ist.

Grängesberg schließt mit 8 Mill. Kr. Verlust ab. Nach dem jetzt veröffentlichten Bericht der Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund weist der Geschäftsbericht der Luosavaara-Kirunavaara Aktiebolaget am 30. September infolge mehr als 7 Monat währenden Streiks einen Verlust von 8 843 270 Kr. aus, wobei jedoch zu bemerken ist, daß die Abgabe an den Staat bezahlt worden ist. Die Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund schließt mit einem Verlust von insgesamt 7 793 093 Kr. ab.

Der deutsch-schwedische Wirtschaftsverband. Die Stockholmer Handelskammer teilt mit, daß die im Jahre 1920 mit obigem Namen gebildete Vereinigung, die die Aufgabe hatte, bei der Lösung der unzähligen während der Inflationszeit zwischen schwedischen und deutschen Geschäftsleuten entstandenen Streitfragen mitzuwirken, schon nach einigen Jahren umgebildet wurde, indem die ursprüngliche Verwaltung zurücktrat, nachdem die Vereinigung ihre Aufgabe erfüllt hatte. Die jetzt bestehende Vereinigung gleichen Namens ist ein Unternehmen ganz privaten Charakters. Die schwedische offizielle Vertretung in Berlin hat öffentlich bekanntgegeben, daß sie mit der jetzigen Gesellschaft keinerlei Verbindungen unterhält. (I.- u. H.-Ztg.)

Zusammenschluß der schwedischen Fruchthandelsleute.

Wie „G. H. u. S. T.“ meldet, haben die bedeutendsten Fruchthandelsleute Schwedens, die zusammen etwa $\frac{2}{3}$ der gesamten, auf 30 Mill. Kr. zu schätzenden Fruchteinfuhr des Landes darstellen, unter dem Namen „Svenska Fruktimportörers Förening“ einen Verband mit dem Sitz in Stockholm gegründet zwecks Wahrnehmung gemeinsamer Interessen. Zum Vorsitzenden wurde der Großhändler J. Möller, Stockholm, und zum zweiten Vorsitzenden I. Busk,

Gotenburg, gewählt. Dem Verbandsbüro in Gotenburg wird Advokat Arvid Schulz vorstehen.

Norwegen.

Norwegens Export von Eisenerz und Schwefelkies in den ersten 9 Monaten 1928. Die Ausfuhr von Eisenerz und Schwefelkies aus Norwegen betrug in den ersten 9 Monaten 1928: Eisenerz insgesamt 23 165 000 kg, Eisenerzkonzentrat insgesamt 304 163 672 kg, Eisenerzbriketts insgesamt 110 121 000 kg, Schwefelkies kupferfrei insgesamt 150 950 479 kg, Schwefelkies kupferhaltig insgesamt 310 272 860 kg. Nach Deutschland gingen davon: Eisenerz 16 138 000 kg, Eisenerzkonzentrat 265 220 672 kg, Eisenerzbriketts 24 827 000 kg, Schwefelkies kupferfrei 106 329 484 kg, Schwefelkies kupferhaltig 152 561 000 kg. (I.- u. H.-Ztg.)

Das Einfuhrverbot von Fleisch- Speck und Talg aus bestimmten Gebieten Schwedens ist aufgehoben worden, so daß aus ganz Schweden diese Waren wieder ungehindert nach Norwegen eingeführt werden können.

Der Herings-Export nach Amerika hat im laufenden Jahre gute Fortschritte gemacht und es sind dabei auch recht gute Preise erzielt worden. Dies hat eine Anzahl Exporteure veranlaßt, sich mehr als seither dem lohnenden amerikanischen Geschäft zu widmen und sich auf den drüben gewünschten Geschmack einzustellen. Eine hiesige Firma hat bereits begonnen, eine ganz neue „amerikanische“ Packung herauszubringen, bei der der Fisch nur in größten ausgesuchten Exemplaren (meist Islandhering) und ohne Kopf und Eingeweide zur Versendung gelangt. Für eine solche Tonne (zu 120 kg) ist von amerikanischen Aufkäufern 50.— Kr. bezahlt worden, was mit Rücksicht auf die Qualität und Behandlung der Ware einem Preis von etwa 25.— Kr. per Tonne gewöhnlich verpackter Fische gleichkommt.

Zunächst war in Aussicht genommen, 500 Tonnen solcher Packung für den amerikanischen Markt vorzubereiten. Da aber die Nachfrage nach dieser neuen Ware gut ist und steigenden Tendenz aufweist, wird die geschilderte Zubereitung fortgesetzt werden.

Dänemark.

Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des dänischen Staates erteilen folgende Auskünfte über ökonomische und erwerbsmäßige Verhältnisse im November:

Die dänische Landwirtschaftsausfuhr war im November für Butter und Eier größer als in dem entsprechenden Monat des Vorjahres, jedoch etwas niedriger für Speck und Fleisch. Die Preise waren für Speck etwas höher, für die übrigen Waren etwas niedriger als im vorigen Jahre.

Der Warenumsatz mit dem Auslande betrug im Oktober, was die Einfuhr betrifft, 151 Mill. Kr., was die Ausfuhr betrifft, 143 Mill. Kr., so daß ein Einfuhrüberschuß von 8 Mill. Kr. gegen 10 Mill. Kr. im Oktober 1927 zu verzeichnen war. Der gesamte Einfuhrüberschuß in den Monaten Januar bis Oktober d. Js. betrug 92 Mill. Kr. gegen 76 Mill. Kr. in 1927.

Die Engrospreiszahl stieg im November von 150 auf 151.

Die Frachtratenzahl stieg von 111,2 auf 114,6.

Die sich im Umlauf befindende Notenmenge ist 7—8 Mill. Kr. heruntergegangen — von 361,3 auf 353,9 Mill. Kr.

Die Arbeitslosigkeit war im November, ebenso wie in den vorhergehenden Monaten geringer als in dem entsprechenden Monat des Vorjahres, in dem die Arbeitslosigkeit ultimo November 1928 17,6 gegen 21,8 % ultimo November 1927 war. In den eigentlichen Industriefächern war der Prozentsatz 15,1 bzw. 18,5.

Große Silo-Anlage in Aarhus. Die „Dänische Handelsrundschaue“ berichtet: Vor kurzem wurde in Aarhus eine Silo-Anlage, die größte ihrer Art in Europa, für die dortige Firma A/G. Aarhus Oelfabrik vollendet. Die Anlage liegt am neuen Kai der Fabrik im Südhafen und besteht aus 36 zusammengebauten Riesensilos, welche Bauart nicht nur die ökonomisch zweckmäßigste ist, sondern dem Bauwerk zugleich ein dekoratives Aussehen verleiht.

Der durchweg aus Eisenbeton hergestellte Silo ist 33 Meter hoch und bedeckt eine Fläche von 75×50 m. So-

wohl die Cylinder als auch die Zwischenräume zwischen diesen werden als Silo ausgenutzt, so daß man im Ganzen 52 Silos mit einem Gesamtrauminhalt von 20 000 kbm erhält. Ferner sind 6 Schächte mit Treppen und Aufzügen vorhanden.

Vor dem Gebäude liegt ein 11 m breiter Kaiplatz, unter dem sich ein mannshoher Tunnel erstreckt. In diesem Tunnel läuft ein Transportband, auf welchem die Rohstoffe, nachdem sie das Schiff verlassen und durch Trichter abgestürzt sind, selbsttätig nach einem der 6 Aufzüge gelangen, von denen jeder im Stande ist, 80 to je Stunde zu fördern.

Die Aufzüge führen die Rohwaren zum Speicher und hier werden sie wiederum mit Hilfe von Transportbändern den einzelnen Silos zugeführt. Die moderne Hebe-technik ermöglicht, ein Schiff in kürzester Zeit zu löschen, und das Ueberführen des Rohstoffs zur Fabrik geschieht durch große Lastkraftwagen, die zwischen Silo und Fabrik verkehren. Diese Wagen, die nebst Beiwagen bis zu 10 to fassen, können in etwa 40 Sekunden gefüllt oder geleert werden. Die ganze Anlage ist durchweg von dänischen Firmen hergestellt worden. Die Firma Christiani & Nielsen hat die Eisenbetonarbeiten ausgeführt, während die mechanischen Einrichtungen von den Firmen Hans Jessen, Vejle, A. G. Titan und Laur. Knudsen, Kopenhagen, sowie „Rou-lunds Fabriker“, Odense, geliefert wurden.

Geplante Gründung einer Schiffshypothekenbank in Kopenhagen. Wie „Handelstidningen“ aus Kopenhagen erfährt, soll zu Neujahr in der Hauptstadt Dänemarks eine Schiffshypothekenbank gegründet werden. Gerüchtweise verlautet, daß in dem neuen Unternehmen amerikanisches Kapital interessiert ist. Von anderer Seite wird behauptet, daß dänische Reeder die Bank finanzieren würden.

Die dänische Konkursstatistik im November wenig verändert. Nach den jetzt erschienenen amtlichen Veröffentlichungen belief sich die Zahl der im vergangenen November erfolgten Konkurserklärungen auf 48 gegen 47 im Oktober. Gesuche um Zwangsvergleich sind 8 eingereicht worden gegen 9 im Vormonat. Von den im Berichtsmonat vorgenommenen 186 Zwangsversteigerungen entfielen 59 auf Landgüter. Die entsprechenden Ziffern vom Oktober lauteten 201 bzw. 70.

Lettland.

Außenhandel. Im September betrug der Wert der Einfuhr 32,48 Mill. Lat, der Wert des Ausfuhr 25,57 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 6,91 Mill. Der Einfuhrüberschuß ist im Vergleich zum Vormonat (4,3 Mill.) gewachsen, was hauptsächlich auf die verstärkte Getreideeinfuhr zurückzuführen ist. Es stieg z. B. die Einfuhr von Weizen auf 2,2 Mill. Lat (Sept. 1927: 1 Mill.), von Roggen auf 2,9 Mill. Lat (Sept. 1927: 0,7 Mill.); aber auch die Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten nahm zu. Andererseits nahm die Ausfuhr von Fabrikaten zu und stieg von 6,4 Mill. Lat (Sept. 1927: 4,1 Mill.), während auch Rohstoffe und Halbfabrikate für 12,9 Mill. Lat (1927: 11,3 Mill.) ausgeführt wurden. Auf absteigender Kurve befindet sich die Nahrungsmittel-Ausfuhr 6,3 Mill. (gegen 6,5 Mill. Sept. 1927), was in Anbetracht der Mißernte noch als recht günstig bezeichnet werden kann. — Für die Zeit Januar bis September d. Js. ergibt sich eine Einfuhr von 218,83 Mill., eine Ausfuhr von 195,61 Mill. und ein Einfuhrüberschuß von 23,22 Mill. Lat (gegen 12,53 Mill. Lat Einfuhrüberschuß in den ersten 9 Monaten 1927).

Die Basis der russischen Handelsflotte in den baltischen Gewässern wurde vom 20. Dezember an von Leningrad (Petersburg) nach Riga verlegt.

Eine Instruktion zur Anwendung des Gesetzes über die Kontrolle der Ein- und Ausfuhr von Kartoffeln ist erlassen worden, man findet sie im „Handels-Archiv“.

Säcke sind bei der Einfuhr zollfrei, wenn sie mit Getreide gefüllt ausgeladen werden (in Geltung ab 8. Nov. 1928).

Ursprungszeugnisse sind bei Einfuhr lebender Pflanzen nicht erforderlich, wenn sie von einer Bescheinigung ausländischer Institutionen oder Organisationen begleitet sind, die bestätigen, daß die Pflanzen keine Krankheiten haben oder frei von Philoxera sind.

Russische Bestellungen. Die Außenhandels-Kommission stellte fest, daß seitens Rußlands bis jetzt für 40 901 890 Lat Bestellungen gemacht worden sind. Ein großer Teil dieser Bestellungen ist noch nicht effektuiert worden. Bis zum 31. August v. Js. hat Rußland nach Lettland Waren für 8 Mill. Lat ausgeführt. Im nächsten Vertragsjahr soll die Höhe der russischen Bestellungen wieder 40 Mill. Lat betragen.

Einfuhr von Spiritus. Das Finanzministerium hat mit zwei Importfirmen Verträge auf Lieferung von insgesamt 8 Mill. Grad ausländischen Spiritus abgeschlossen, und zwar zum Preise von 7,5 Santim je Grad. Dieses Quantum dürfte den Bedarf der Monopolverwaltung bis zum Februar nächsten Jahres decken. Ende Dezember sollten weitere Lieferungen vergeben werden.

Rigaer Internationale Bank A.-G. Die „Rigaer Rundschau“ schreibt: Nachdem das der Familie Hoff gehörige Aktienpaket der „Rigaer Internationalen Bank A.-G.“ — ein Drittel der Gesamtaktien — von der „Dresdener Bank“ und der „Kommerz- und Privatbank“ in Berlin (die bereits zwei Drittel der Aktien der „Internationalen Bank“ besaßen) übernommen worden ist — sind die Herren Jakob Hoff und Arnold Hoff am 1. Dezember d. Js. aus dem Verwaltungsrat der „Internationalen Bank A.-G.“ ausgeschieden. Mit ihnen scheiden auch aus dem Aufsichtsrat die Vertrauensleute der Hoff'schen Gruppe aus. (Vgl. „O.-H.“ Nr. 23 „Die Lettische Aktienbank“.)

Neugründung. Dem Finanzministerium sind die Statuten der Gegenseitigen Kredit-Gesellschaft der lettlandischen Textilindustriellen zur Bestätigung der Gesellschaft eingereicht worden. Gründer der Gesellschaft sind J. Wittenberg, J. Lifschütz, A.-G. „Morosow & Co.“, N. A. Schilling, J. A. Teitelbaum, N. Binder, D. Lurje, H. Laerum und M. Markowitsch.

Der Vertrag mit dem schwedischen Streichholztrust ist vom Parlament ratifiziert worden. Bekanntlich erhält Lettland auf Grund dieses Vertrages eine Anleihe von 6 Mill. Dollar, deren erste Rate von 2 Mill. Lat am 15. Januar d. Js. ausgezahlt werden soll. — Der Vertrag ist in einigen Punkten zu Gunsten Lettlands abgeändert worden. (Vgl. „O.-H.“ Nr. 13.)

Estland.

Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Estland ist, wie bereits gemeldet wurde, unterzeichnet worden, aber die deutsche Regierung hat der estländischen erklären lassen, daß der Vertrag dem Reichstage zur Ratifikation nicht zugehen könne, solange die Frage der Entschädigung reichsdeutscher Grundbesitzer, deren Güter bekanntlich konfisziert wurden, nicht geregelt worden ist. Die estländische Regierung hat ihrerseits, zur Verhütung eines Zollkrieges, beim Parlament beantragt, daß die Maximalzölle Staaten gegenüber, die Handelsverträge mit Estland abgeschlossen aber noch nicht ratifiziert haben, bis zum 1. August 1929 nicht in Anwendung gebracht werden sollen.

Der Butter-Export im November 1928. Es wurden im November von der Ausfuhrkontrollstation geprüft und zur Ausfuhr tauglich befunden 11 280 Faß Butter = 574 432 kg, welches Quantum hauptsächlich nach Deutschland ausgeführt wurde. Im November des verflossenen Jahres passierten die Ausfuhrkontrollstation 12 760 Faß = 651 523 kg Butter, somit 1480 Faß mehr als in diesem Jahre.

Der Butter-Export den Ländern nach im November 1928:

nach Deutschland	11 269 Faß = 573 863,8 kg
nach England	10 Faß = 518,5 kg
nach Frankreich	1 Faß = 49,8 kg.

Der Eier-Export im November 1928. Laut den Angaben der Ausfuhrkontrollstation wurden im November d. Js. 2 016 720 Hühnereier ausgeführt; von diesen gingen nach Deutschland 1 636 200 Stück, nach England 216 000 Stück, nach Lettland 144 000 Stück, nach Finnland 19 440 Stück und nach Schweden 1 080 Stück.

Im November des verflossenen Jahres passierten die Kontrolle 873 000 Stück Eier, somit hat sich der Eierexport in diesem Jahre bedeutend erhöht.

Estländische Kommerzbank. Ab 1. Januar 1929 nimmt in Reval eine Bank unter diesen Namen ihre Tätigkeit auf. Die neue Bank ist entstanden durch Fusion der Estländischen Industrie- und Handelsbank A.-G. und der Kommerzbank, beide in Reval. — Dadurch wird erfreulicherweise wiederum die unverhältnismäßig große Zahl der Kreditinstitute in Estland verringert.

Die Narowa Wasserfälle. Schon seit einigen Jahren zeigt das ausländische Kapital Interesse für die Ausnutzung der Wasserkraft der Narowafälle in Estland. Neuerdings hat eine amerikanische Finanzgruppe sich an die Regierung mit einem konkreten Vorschlag über die Gewährung einer entsprechenden Konzession gewandt. Der Inhalt des Vorschlages ist etwa folgender: Die Konzessionsdauer soll 75 Jahre betragen, nach deren Ablauf die zu erbauende Ueberlandzentrale in den Besitz des Staates übergehen soll. Der Konzessionär bietet dem Staat eine einmalige Zahlung

für die Konzession im Betrage von 500 000 Kr. und verpflichtet sich, für jede verbrauchte Kilowattstunde jährlich dem Staate 0,07 Cent zu zahlen. Bei voller Ausnutzung der Wasserkraft könnten 400 Mill. Kilowattstunden erzielt werden, so daß der Staat jährlich eine Einnahme von 280 000 Kr. beziehen würde. In Vorschlag ist auch die Gründung einer gemischten Aktiengesellschaft gebracht worden, deren Aktienmajorität im Laufe von 75 Jahren in den Besitz des Staates übergehen würde.

Zur Verwertung der Energie ist die Elektrifizierung des Landes in Betracht gezogen worden. Ueberdies soll in Narwa eine große Zellulosefabrik errichtet werden, die das Papierholz aus Rußland beziehen würde.

Litauen.

In der litauisch-polnischen Streitfrage hat der Völkerbundsrat beschlossen, den beratenden technischen Ausschuß für Verkehrs- und Transitfragen mit der Vorlage eines Berichtes über die praktischen Maßnahmen zu beauftragen, die zur Behebung der zwischen Polen und Litauen bestehenden Verkehrshindernisse und zur Abschwächung ihrer internationalen Rückwirkungen getroffen werden können.

Begründet wird dieser Beschluß mit dem Artikel 23 des Völkerbündpakt, in dem sich die Völkerbundsstaaten verpflichten, die für die Gewährleistung der Freiheit des Verkehrs und Durchgangsverkehrs und für eine gleichberechtigte Behandlung des Handels aller Völkerbundsstaaten nötigen Maßnahmen zu treffen. Außerdem wird in dem Beschluß darauf hingewiesen, daß bereits die erste Völkerbundversammlung den beratenden Verkehrs- und Transitausschuß beauftragt hat, geeignete Maßnahmen zu prüfen und vorzuschlagen, die zu jeder Zeit die Freiheit der Verkehrs und Durchgangsverkehrs sicherstellen.

Eine neue Verordnung über die Kartoffelausfuhr ist am 10. Dezember in Kraft getreten. Jeder Sendung muß eine Bescheinigung beiliegen, daß die Kartoffeln einwandfrei sind. Die Beimischung minderwertiger Kartoffeln darf 4 % nicht übersteigen.

Der landwirtschaftliche Genossenschaftsverband (Lietuvos Kooperacijos Sąjunga) ist in Zahlungsschwierigkeiten geraten. Die ausländischen Gläubiger stehen in Unterhandlung miteinander, um ihre Interessen gemeinsam zu wahren. Der Genossenschaftsverband ist mit 45 % auch am Schlachthause „Maistas“ A.-G. in Kowno beteiligt. Man ist bemüht, den Zusammenbruch dieses über ganz Litauen verbreiteten Verbandes zu verhindern, denn mit ihm würden auch der litauische Milchwirtschafts-koooperativ und viele Genossenschaften zu Falle kommen.

Auch in Litauen Fürsorge für die von der Mißernte Betroffenen. Der Landwirtschaftsminister hat von der Regierung einen Kredit bis zu 10 Mill. Lit. erhalten, aus dem durch Mißernte geschädigten Landwirten Anleihen zu 4% auf 2—4 Jahre bewilligt werden können. Die Lage der Landwirtschaft ist besonders im Norden des Landes schwierig.

Wechselproteste. Die Zahl der Wechselproteste steigt weiter. Im September gingen 8785 Wechsel für eine Gesamtsumme von 2 985 860 Lit zum Protest (im August 7567 Wechsel mit 2 591 725 Lit).

Freie Stadt Danzig.

Außenhandel. Im November betrug Danzigs Einfuhr 953 421 Doppelzentner und Ausfuhr 6 765 880 Dz.

Die Einfuhr von Heringen ist in den letzten Jahren beständig gestiegen; von 41 341 to im Jahre 1925 auf 76 976 to 1926 und 91 115 to 1927. Für das Jahr 1928 ist mit einer gleichen Einfuhr wie 1927 zu rechnen.

Der Generalhandel in den ersten sieben Monaten d. Js. zeigt folgendes Bild:

	Hafeneingang	Hafenausgang
Januar	967 871 Dz.	4 986 347 Dz.
Februar	1 451 588 „	5 192 372 „
März	1 815 230 „	4 987 429 „
April	1 576 444 „	5 424 158 „
Mai	2 063 686 „	5 335 841 „
Juni	1 947 940 „	6 373 180 „
Juli	1 285 295 „	5 934 454 „
August	1 140 755 „	6 184 155 „
September	1 383 466 „	5 257 133 „
Zusammen	13 632 275 Dz.	49 675 069 Dz.

Danzig als Umschlaghafen. Im Gebiet der Freien Stadt Danzig wurden im Oktober 1928 täglich durchschnittlich 455 Waggons zu 15 to beladen, im September 411, August

455, Juli 392 Waggons. Im Oktober 1927 betrug der Tagesdurchschnitt 512 Waggons, im Jahre 1927 413, im Jahre 1926 250, im Jahre 1925 291 Waggons.

Polen.

Außenhandel. Im November d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 261,09 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 255,11 Mill. Zloty, mithin der Einfuhrüberschuß 5,98 Mill. Dieses überraschend günstige Ergebnis ist durch Verminderung der Einfuhr um rund 16 Mill. und Erhöhung der Ausfuhr um den gleichen Betrag herbeigeführt worden.

Neue Zolltariferläuterungen des Finanzministers sind im Dziennik Ustaw Nr. 98 veröffentlicht worden und am 25. Dezember in Kraft getreten. Die Verordnung bezieht sich auf Einfuhr von Nähmaschinen in Teilen, Fahrradteilen, Fahrrädern in zerlegtem Zustande, Automobilen (komplett und in Teile zerlegt), Motorrädern in Teile zerlegt und Metallteilen von Automobilen, Zyklonetten und Motorrädern. Zu beachten ist, daß die in der Verordnung erwähnte Position 167 P. 27 sowie die Position 173 P. 3 und 8 unter das Einfuhrverbot für deutsche Waren fallen.

Die Schonfrist für polnische Holzsendungen nach Deutschland, die bis zum 4. Dezember von Polen abtransportiert wurden, ist am 18. Dezember abgelaufen. Praktisch ist sie bereits früher abgelaufen, da die Sendungen bereits vor dem genannten Termin die deutsche Grenze passiert haben. Es sind nunmehr wieder Einfuhrbewilligungen für polnisches Holz erforderlich. Für Schnittholz besteht deutscherseits ein Einfuhrverbot, für Rundholz ist der polnische Ausfuhrzoll derart hoch, daß er die Ausfuhr nach Deutschland praktisch unmöglich macht.

Das Weizeneinfuhrverbot ist aufgehoben worden, statt dessen ist ab 16. Dezember 1928 ein Einfuhrzoll von 11 Zl. je 100 kg zu erheben. (Vgl. „O.-H.“ Nr. 24 v. J. 1928). — Der Finanzminister ist berechtigt, die zollfreie Einfuhr einer bestimmten Menge Weizen zu gestatten.

Polnische Kohle nach Norwegen. Die polnische Kohlenindustrie schloß einen neuen Vertrag über die Lieferung von 55 000 to Steinkohle an die norwegischen Bahnen. Unter vielen Offerten wurde die polnische bevorzugt. Der von den polnischen Gruben geforderte Preis war um 3 Schilling je to niedriger als der Preis der englischen Gruben. Die Lieferungstermine laufen bis 1. Mai 1929.

Die deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen haben ihren schwankenden Charakter beibehalten. Die polnische Presse insbesondere mißverstet die von Deutschland in der Frage der Einfuhr von Vieh, Fleisch und Kohle gemachten entgegenkommenden Vorschläge. Von einem Entgegenkommen Polens ist nichts zu hören. — Unter solchen Umständen ist es verständlich, daß von deutscher Seite eine gesonderte Erledigung des Holzabkommens abgelehnt wird, das ist der einzige Hebel, der angesetzt werden kann, um die Verhandlungen in Fluß zu bringen, da Polen an diesem Abkommen interessiert ist. Die deutsche Delegation hat, laut amtlicher polnischer Mitteilung, angeregt, daß die Eisenbahntarife nach Danzig und Gdingen den Eisenbahntarifen nach Stettin und Königsberg angeglichen werden. Mitte Januar soll weiter verhandelt werden.

Der amerikanische Finanzbeirat Mr. Dewey, der sich in auffälliger Weise an der Bewegung gegen die Einfuhr ausländischer Waren beteiligt hatte, ist abberufen worden.

Rußland.

Außenhandel. Im Oktober d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 56,7 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 67 Mill. Rbl., mithin der Ausfuhrüberschuß 10,3 Mill. Rbl. Der erste Monat des neuen Wirtschaftsjahres setzte also mit einer aktiven Handelsbilanz ein. Es entfielen auf die Ausfuhr von Industrieprodukten 34,9 Mill., auf die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte 32,1 Mill., davon Getreide bloß für 3,6 Mill. Rbl. Holz wurde für 16,1 Mill., Naphta für 10,1 Mill., Rauchwaren für 8,8 Mill., Butter für 3 Mill. Rbl. ausgeführt.

Eingeführt wurden Maschinen und sonstige Fabrikeinrichtungen für 21,2 Mill., Baumwolle für 8,8 Mill., Wolle für 3,3 Mill., Buntmetalle für 2,7 Mill. Rbl. usw.

Sinken der russischen Valuta. Aus Rußland kommen Nachrichten, die darauf hindeuten, daß infolge der starken Vermehrung des russischen Staatspapiergeldes der Wert des Tschernowez in Rußland dauernd sinkt. Die russische

Staatsbank notiert ihn freilich auf Währungsparität, nämlich mit 5,15 Dollar, im freien Markt steht der Tschernowetz aber auf unter 2 Dollar. Das dürfte einmal mit der starken Zunahme der russischen Einfuhr und dem Rückgang der Getreideausfuhr zusammenhängen, und zum andern mit der Beobachtung, daß die Sowjetregierung immer wieder genötigt ist, für fällige Auslandsverpflichtungen Gold ins Ausland zu schicken. (D. N. N.)

Das Wasserkraftwerk „Swirstroi“ soll mit 4 Turbinen von je 27 500 Kilowatt Leistungsfähigkeit ausgerüstet werden. Zwei Turbinen sollen im Inlande gebaut und zwei im Auslande bestellt werden.

Für das große Kraftwerk „Wolchowstroi“ hat bekanntlich die schwedische Firma „Karlstars Mekaniska Verk-

stads A. B.“ in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft „Ny-dqvist & Holm“ bei Trollhättan die Turbinen geliefert. Wie „Svensk Handelstidningen“ mitteilt, haben die Turbinen die Garantien bei weitem übertroffen, so daß der Firma Geldprämien zuerkannt wurden.

Das gesamte technische Personal der Textilfabrik „Krasni Perekop“ in Jaroslaw hat um Entlassung gebeten. Dieser ungewöhnliche Schritt ist auf die dauernden Anfeindungen und Verleumdungen durch die Arbeiter und die dadurch erschütterte Arbeitsdisziplin zurückzuführen. Das technische Personal einschl. der Meister besteht aus 48 Personen; die Zahl der Arbeiter beträgt 14 000. — Das Büro des Ingenieur-technischen Rats ersuchte die technischen Leiter bis zum Abschluß einer sofort eingeleiteten Untersuchung auf ihren Posten zu bleiben.

Finnland

Minister Hauschild †

Aus Helsingfors kommt die Trauerkunde, daß der deutsche Gesandte Hauschild verschieden ist. Seit 1925 hat der nun Verstorbene mit viel Geschick die freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Finnland gepflegt und vertieft. — Auch der deutschen Schule in Helsingfors wandte er sein volles Interesse zu.

Besonderen Dank schuldet dem nun Heimgegangenen der Deutsch-Finnländische Verein zu Stettin für manch guten Rat und freundliche Förderung. Den in voller Manneskraft stehenden hat der Tod dahingerafft. — Er ruhe in Frieden!

Außenhandel. Im November betrug der Wert der Einfuhr 735,0 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 625,3 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 109,7 Millionen.

Der Einfuhrüberschuß ist geringer als im Oktober aber doch wesentlich höher als im November 1927 (67,7 Mill.). Für die wichtigsten Gruppen der Einfuhrgüter macht der Wert in Millionen Fmk. aus:

	November 1923	November 1927
Getreide	115.5	78.7
Metalle	88.7	69.6
Viehfutter	58.8	34.4 *
Kolonialwaren	55.4	51.3
Stein- und Erdarten	52.3	40.3
Maschinen und Apparate.....	44.1	48.5
Oele und Fette	40.2	23.9
Häute und Felle	30.7	32.5
Zeuge.....	30.5	30.8
Chemische Grundstoffe	26.9	16.3
Früchte.....	26.6	17.5
Spinnstoffe.....	24.7	37.0
Versch. Textilerzeugnisse	21.4	21.1
Transportmittel	20.0	13.0
Garne usw.	17.1	16.1

Die meisten Posten weisen eine Zunahme gegenüber November 1927 auf, einen Rückgang zeigen bloß Maschinen und Apparate, Häute und Felle, Spinnstoffe und auch Zeuge.

Für die wichtigsten Gruppen der Ausfuhrgüter betrug der Wert in Millionen Fmk.:

	November 1928	November 1927
Holzwaren.....	363.1	317.8
Erzeugnisse der Papierindustrie ...	183.6	158.4
Animalische Lebensmittel.....	34.1	32.5

Wie man sieht ist die Ausfuhr aller drei Gruppen dem November 1927 gegenüber gewachsen, am wenigsten noch bei den animalischen Lebensmitteln, hier ist es hauptsächlich Butter, die eine Zunahme zu verzeichnen hat.

Für die 11 Monate, Januar—November 1928 sind folgende Zahlen zu verzeichnen (in Klammern die Zahlen für die gleiche Zeitspanne 1927): Einfuhr 7425,7

Mill. Fmk. (5822,4), Ausfuhr 5747,8 Mill. Fmk. (5935,2). Einfuhrüberschuß 1677,9 Mill. Fmk. (Ausfuhrüberschuß 112,8).

Die Genehmigung zum Aufenthalt in einem bestimmten Län ist nach wie vor vom zuständigen Landeshauptmann zu erteilen. Eine Ablehnung durch den Landeshauptmann ist, gemäß Verordnung des Präsidenten der Republik Finnlands vom 26. Oktober 1928, als definitiv zu betrachten. Eine Beschwerde gegen die Ablehnung ist unwirksam.

Die Mitteilung, daß Direktoren ausländischer Gesellschaften die 1000 Mark Steuer nicht zu zahlen haben, wenn sie Finnland lediglich zur Organisation oder Kontrolle ihrer Geschäftsbeziehungen aufsuchen und z. B. mit ihren Kunden gemeinsam mit ihrem ständigen Vertreter unterhandeln aber nicht abschließen, eilt den Tatsachen voraus. Die Helsingforser Handelskammer hat wohl ein entsprechendes Gutachten abgegeben, die Zentralhandelskammer Finnlands behandelt die Frage aber noch in einem besonderen Ausschuß. Sollte sich auch die Zentralhandelskammer der Auffassung der Helsingforser Handelskammer anschließen, müßte erst ein entsprechender Zusatz zum Stempelsteuergesetz vom Reichstage beschlossen werden. — Zunächst bleibt also diese Frage noch offen.

Warenzeichenschutz. Zwecks Unterrichtung der deutschen Exportkreise bezüglich der gesetzlichen Bestimmungen über die Einfuhr von Waren, die mit in Finnland eingetragenen Warenzeichen versehen sind, wird auf die nachstehende gesetzliche Bestimmung hingewiesen. Der erste Absatz des Paragraphen 10 der finnländischen Verordnung vom 11. Februar 1889, betreffend Warenzeichenschutz, lautet in der Fassung des Gesetzes vom 3. Juni 1921 folgendermaßen:

„Die Einfuhr von Waren, die mit einem in Finnland eingetragenen einheimischen Warenzeichen versehen sind, ist verboten, sofern nicht der Warenzeicheninhaber dazu nachweislich seine Zustimmung erteilt. Findet eine solche Einfuhr trotzdem statt, so wird der Schuldige nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend Verbot unrichtiger Bezeichnungen über den Ursprung oder die Art von Waren (vergl. Deutsches Handels-Archiv 1924 S. 665), bestraft und die Ware, gleichviel ob der Schuldige ermittelt wird oder nicht, eingezogen.“

Auf Grund dieser Bestimmung haben die Inhaber der in Finnland eingetragenen ausländischen Warenzeichen den zuständigen Behörden in Helsingfors diejenigen finnischen Firmen mitgeteilt, die ausschließlich zur Einfuhr der mit dem fraglichen Warenzeichen versehenen Waren berechtigt sind. Infolgedessen sind von deutschen Exportfirmen aufgekaufte, mit derartigen Warenzeichen versehene Waren bei der Einfuhr nach Finnland beschlagnahmt und eingezogen worden, wenn sie an andere als die ausschließlich zur Einfuhr berechtigten Firmen adressiert waren.

Da die betreffende Bestimmung ausdrücklich von in Finnland eingetragenen einheimischen Warenzeichen spricht, ist die Patentbehörde um Aufschluß über die Bedeutung dieser Bestimmung ersucht worden. Der Jurist der Patentbehörde äußerte sich dahin, daß infolge der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums vom 2. Juni 1911 den Angehörigen der Vertragsstaaten der gleiche Schutz zugesichert ist, wie der durch die geltende Gesetzgebung den eigenen Staatsangehörigen gewährte Schutz, so daß also auch ausländische Warenzeicheneigentümer, die ein Warenzeichen in Finnland haben

eintragen lassen, in den Genuß der Bestimmung des § 10 gelangen.

Auch das mit der Ueberwachung der Befolgung der Gesetze beauftragte Justizkanzleramt hat auf eine Anfrage erklärt, daß es die Auslegung der fraglichen Bestimmung durch die Behörden Finnlands für richtig halte, da dem Zusatz „einheimische“: der noch aus der alten Gesetzgebung stamme, keine Bedeutung mehr beizumessen sei.

Deutsche Exportfirmen, die mit Warenzeichen versehene Waren ausführen, werden sich deshalb bei Ankauf davon überzeugen müssen, ob das Zeichen etwa in Finnland geschützt und die Einfuhr solcher Waren daher nur mit Zustimmung des Warenzeicheninhabers erlaubt ist. (I. u. H. Ztg.). —

Staatliche Holzauktionen. Bei den staatlichen Holzauktionen, die wie gewöhnlich in Uleaborg, Tamerfors und Viborg Ende September abgehalten wurden, wurden insgesamt 1828 430 Sägemühlen-Stämme, 20 680 Säge- und Papierholzbalken, 32 920 Birken- und Espenstämme und 83 503 kbm Props und Papierholz angeboten. Bei den Auktionen wurden Gebote abgegeben für alle Posten, ausgenommen 57 869 Sägemühlen-Stämme und 11 841 Birken- und Espenstämme; die Forstverwaltung wies jedoch den größten Teil der Gebote wegen der unbefriedigen-

den Preise zurück. Nach den Auktionen wurden in beträchtlichem Umfange höhere Gebote gemacht und für folgende Mengen wurden sämtliche Gebote angenommen: 1 190 590 Sägemühlen-Stämme, 20 680 Säge- und Papierholzbalken, 11 516 Birken- und Espen-Stämme und 53 250 kbm Props und Papierholz. Die Gesamtkäufe erreichten eine Summe von 51,7 Millionen Fmk. Da die Verhandlungen über die Preise für einige Partien noch andauern, wird der Gesamtwert der Verkäufe noch steigen. Die Preise sind im allgemeinen niedriger als im vergangenen Jahre, eine natürliche Folge davon, daß die Preise für Sägemühlen-Produkte, besonders für Fichtenholz-Ware, gefallen sind.

Imatra-Kraftstation. Die Arbeit an der Imatra-Kraftstation, die vor einigen Jahren begonnen wurde, ist jetzt soweit fortgeschritten, daß das Wasser vor kurzem in das neue Flußbett geleitet werden konnte. Teile der Kraftstation sollten schon Ende vorigen Jahres in Betrieb gesetzt werden.

Auf einer finnländisch-russischen Eisenbahnkonferenz in Leningrad einigte man sich über einen direkten Warenverkehr zwischen Finnland und Deutschland im Transit über Rußland.

Deutscher Außenhandel, Helsingfors Boulevardsgatan 28 — Katalogausstellung und Auskunftsbüro, — nennt sich eine neue Firma in Helsingfors. Die Redaktion des „O.-H.“ ist in der Lage, Auskunft über diese Firma zu erteilen.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Kurse

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	Gemacht	21. Dez.		22. Dez.		24. Dez.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	372.85	373.85	372.85	373.85	373.—	374.—
London . . .	—	18.10	18.15	18.10	18.15	18.11	18.16
Berlin . . .	—	88.90	89.50	18.90	89.50	88.95	89.55
Helsingfors . . .	—	9.38	9.48	9.38	9.43	9.38	9.43
Stockholm . . .	—	99.90	100.50	99.95	100.55	100.—	100.60
Kopenhagen . . .	—	99.60	100.20	99.55	100.15	99.60	100.20
Oslo . . .	—	99.40	100.10	99.40	100.10	99.40	100.10
Paris . . .	—	14.60	14.85	14.60	14.85	14.60	14.85
Amsterdam . . .	—	149.85	150.65	149.85	150.65	149.90	150.70
Riga . . .	—	71.90	72.40	71.90	72.40	71.90	72.40
Zürich . . .	—	71.90	72.50	71.90	72.50	71.95	72.55
Brüssel . . .	—	51.90	52.40	51.90	52.40	51.90	52.40
Mailand . . .	—	19.55	19.95	19.55	19.95	19.55	19.95
Prag . . .	—	11.05	11.25	11.05	11.25	11.05	11.25
Wien . . .	—	52.55	53.15	52.50	53.10	52.55	53.15
Budapest . . .	—	65.—	65.70	64.95	65.65	65.—	65.70
Warschau . . .	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno . . .	—	36.75	37.35	36.75	37.35	36.75	37.35
Moskau (Scheck) . . .	—	101.75	193.25	191.75	193.25	191.75	193.25
Danzig . . .	—	72.40	73.—	72.40	73.—	72.40	73.—

	20. Dez.		21. Dez.		22. Dez.	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.182	5.192	5.182	5.192	5.182	5.192
1 Pfund Sterling . . .	25.185	25.235	25.18	25.23	25.18	25.23
100 franz. Francs . . .	20.25	20.40	20.25	20.40	20.26	20.41
100 belg. Belga . . .	72.—	72.5	72.—	72.55	72.—	72.55
100 schweizer Francs . . .	99.75	100.50	99.75	100.50	99.75	100.55
100 italienische Lire . . .	27.10	27.31	27.10	27.31	27.10	27.31
100 schwed. Kronen . . .	138.75	139.45	138.75	139.45	138.85	139.55
100 norweg. Kronen . . .	138.20	138.90	138.20	138.90	138.20	138.90
100 dänische Kronen . . .	138.30	139.—	138.30	139.—	138.30	139.—
100 österr. Schilling . . .	72.70	73.40	72.70	73.40	72.70	73.40
100 tschecho-slowac. Kr. . .	15.32	15.47	15.32	15.47	15.32	15.47
100 holländ. Gulden . . .	208.15	209.20	208.15	209.20	208.15	209.20
100 deutsche Mark . . .	123.50	124.15	123.50	124.15	123.50	124.15
100 finnland. Mark . . .	12.98	13.10	12.98	13.10	12.98	13.10
100 estländ. Mark . . .	138.30	139.—	138.30	139.—	138.30	139.—
100 poln. Zloty . . .	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits . . .	51.—	51.70	51.—	51.70	51.—	51.70
1 SSS R-Tscherwonez . . .	—	—	—	—	—	—

Steuerkalender für den Monat Januar 1929.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

5. Januar:

Abführung der im Monat Dezember 1928 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit sie nicht schon am 20. Dezember abzuführen waren. Gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat Dezember 1928 einbehaltenen Beträge.

10. Januar:

1. Vorauszahlung auf die Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer für das vierte Kalendervierteljahr 1928. Für die Umsatzsteuer besteht eine Schonfrist bis zum 15. Januar 1929.
2. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Kirchensteuer 1928.

15. Januar:

1. Ablauf der Schonfrist für die Zahlung der Umsatzsteuer für das vierte Kalendervierteljahr 1928.

2. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Dezember 1928, soweit nicht Sondervorschriften bestehen. In Stettin ist die Zahlung erst am 21. Januar 1929 fällig.
3. Zahlung der Grundvermögenssteuer für Januar 1929 für alle nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke.
4. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat Januar 1929.
5. Ablieferung der Steuerkarten nebst Einlagebogen für 1928.

(20.) 21. Januar:

1. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. Januar 1929 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200 Reichsmark übersteigen.
2. Zahlung der Lohnsummensteuer in Stettin. Ob und in welchem Umfange im Monat Januar 1929 Steuererklärungen abzugeben sein werden, steht noch nicht fest.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D. 30 a (Verkehr Niederlande—Polen). Wie wir schon in Nr. 24 des „Ostsee-Handel“ berichteten, wurde am 3. Dezember 1928 vorgenannter Durchfuhr-Ausnahmetarif für Schrotsendungen eingeführt. Nunmehr wurde das Wort „Schrot“ durch „Eisenschrot“ ersetzt.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1928 wurde das besondere Tarifheft 1 (Entfernungszeiger) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II, Heft B, vom 1. März 1925 nebst Nachträgen aufgehoben und durch eine Neuauflage ersetzt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife). Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1928 wurde der Nachtrag 7 herausgegeben. Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen die infolge der Gütertariferhöhung vom 1. Oktober 1928 umgerechneten erhöhten Ausnahmetarife 1 c (beschlagenes usw. Holz), 1 f (Daub- (Faß-) Holz usw.), 1 g (Holzdraht), 1 m (Prügelholz), 1 r (Scheitholz usw.), die mit dem 1. Januar 1929 in Kraft treten. Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. Im weiteren wurde der Ausnahmetarif 2 a für Stoffe zum Spülversatz zum 1. Januar 1929 durch einen neuen Ausnahmetarif ersetzt.

Im Ausnahmetarif 31 (Baumwolle) wurden ab 16. Dezember 1928 die Bahnhöfe Augsburg West und Haunstetten unter den Sonderfrachtsätzen als Empfangsbahnhöfe aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 33 (Thür. Waren) wurden mit Gültigkeit vom 16. Dezember d. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 die Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe durch neue Frachtsätze ersetzt. Durch diese Maßnahme wurden die Frachtsätze der betreffenden Bahnhöfe erheblich ermäßigt.

Im Ausnahmetarif 35 (Eisen und Stahl usw.) wurden mit Gültigkeit vom 16. Dezember d. Js. verschiedene Bahnhöfe als Versandbahnhöfe nachgetragen und gleichzeitig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 die Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe ermäßigt.

Im Ausnahmetarif 35 e (Eisenschrot) wurden mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1928 verschiedene Dortmunder Bahnhöfe und Dortmundfeld unter den Sonderfrachtsätzen als Empfangsbahnhöfe nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 52 (Papier usw.) wurden mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1928 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 die Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe durch neue ersetzt. Hierdurch ist eine bedeutende Ermäßigung der Frachtsätze eingetreten.

Im Ausnahmetarif 61 (Tonwaren) wurden mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 die Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe geändert, wodurch eine Ermäßigung eingetreten ist.

Im Ausnahmetarif 91 (Ammoniak usw.) wurde der Gültigkeitsvermerk mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 wie folgt gefaßt: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1929.“

Im Ausnahmetarif 135 (Hafer zur Ausfuhr nach Frankreich, Italien, Oesterreich und der Schweiz) wurde der Gültigkeitsvermerk bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1929 verlängert.

Im Ausnahmetarif 138 (Kupfervitriol zur Ausfuhr) wurde die Geltungsdauer bis längstens 31. Dezember 1929 verlängert.

Im Ausnahmetarif 145 (Azeton usw.) wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1929.“

Die Ausnahmetarife 193 (Milchsäure) und 194 (Siliziumkarbid, Schleifscheiben usw. aus Siliziumkarbid usw., Schmirgel usw.), welche zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze gelten, wurden mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1928 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1929 eingeführt.

Am 17. Dezember 1928 trat der Ausnahmetarif 196 für Phosphate, natürliche, mineralische, auch gemahlen, über

See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, zur Durchfuhr durch Deutschland nach Polen bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. März 1929 in Kraft.

Der Ausnahmetarif gilt für Sendungen bei Beförderung als Frachtgut in Wagenladungen von Stettin Hgbf. nach Markowitz. Der Frachtsatz beträgt in der Hauptklasse 0,71 RM. Der 5%ige Zuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen wird nicht berechnet.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1929 wird zu den Teilen II, III und IV je der Nachtrag I ausgegeben. Die Nachträge enthalten außer den bisher bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen Frachtsätze und Entfernungen für eine größere Anzahl neu einbezogener Bahnhöfe.

Die bisherigen Ausschreiben zu den Tarifteilen II—IV werden mit der Ausgabe der Nachträge außer Kraft gesetzt.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A und B. Am 1. Januar 1929 wird der Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abt. A und B unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. April 1927 neu ausgegeben.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 4 (Verkehr mit mitteldeutschen Stationen). Am 1. Januar 1929 wird das Tarifheft 4 unter Aufhebung des bisherigen Tarifheftes vom 1. April 1927 nebst Nachträgen neu ausgegeben. Grundsätzliche Änderungen sind nicht eingetreten. Der Tarif wird ohne weiteres angewendet für Stückgüter und für Güter in Wagenladungen, für die keine Ausnahmetarife (Verbands- oder Binnenausnahmetarife) bestehen.

Zum gleichen Zeitpunkt erscheint als Anhang zu diesem Tarifheft ein Nottarif für gewisse Güter bei Verwendung im Deutschen Reich mit ermäßigten Schnittfrachtsätzen I.

c) Ausländische Tarife.

Jugoslawien. Höchstwahrscheinlich werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 die Frachtsätze der Gütertarife im Königreich S. H. S. eine 5%ige Erhöhung erfahren.

Oesterreichisch-Ungarischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 werden zum Heft A der Nachtrag 2 und zum Anhang der Nachtrag 3 sowie neue Verkehrsleitungsvorschriften herausgegeben.

Polnische Staatsbahnen. Zum Kilometerzeiger der polnischen Staatsbahnen wird zum 1. Januar 1929 der Nachtrag IV herausgegeben.

Voraussichtlich wird zum gleichen Zeitpunkt zum Gütertarif für Polen (Teil II—V) Nachtrag V erscheinen.

Tschechoslowakische Staatsbahnen. Höchstwahrscheinlich wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 Nachtrag I zum Eisenbahn-Gütertarif, Heft 2, ausgegeben werden.

Tschechoslowakisch-Oesterreichischer Verbandtarif. Voraussichtlich wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1929 für die Hefte 1, 2 und 3 sowie für die Verkehrsleitungsvorschriften je ein Nachtrag I herausgegeben werden.

d) Verschiedenes.

Ab 1. Januar 1929 erhält der Bahnhof Bruchhausen im Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe die Bezeichnung Bruchhausen bei Ettlingen.

Ab 1. Januar 1929 wird der Bahnhof Heegermühle der Eberswalde—Schöpforth Eisenbahn in Finow (Mark) umgetauft.

Am 1. Januar 1929 wird in Seehausen (Kreis Angerburg) eine Reichsbahn-Güternebenstelle eröffnet werden. Sie wird die Ortschaften Seehausen, Zabinken, Jakunowken, Knobbenort, Frankenort, Gr. Lenkuck, Teufelsberg, Gr. Eschenort, Hegewald und Waldgut bedienen. Der zugehörige Reichsbahntarifbahnhof ist Kruglanken. Die Zuschlagsfrist für die Beförderung der Güter zwischen Kruglanken und Seehausen (Kreis Angerburg) beträgt 1 Tag.

Zum 1. Januar 1929 erhält der Bahnhof Bergkamen-Werne im Bezirk der Reichsbahndirektion Essen die Bezeichnung Bergkamen.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Lieferungen und Leistungen auf hoher See. Die Industrie- und Handelskammer richtete in dieser Frage die nachstehende Eingabe an den Präsidenten des Landesfinanzamtes, Stettin:

„Vom Finanzamt Stettin-Süd ist unter dem 1. Oktober d. Js. eine Verfügung ergangen, nach der Lieferungen und Leistungen im Sinne des § 1 Nr. 1 des Umsatzsteuergesetzes auch dann als im Inland ausgeführt gelten, wenn sie auf hoher See auf deutschen Handelsschiffen ausgeführt sind, die die Berechtigung zur Führung der deutschen Flagge haben. In der Verfügung ist besonders betont, daß der Begriff „Inland“ grundsätzlich staatsrechtlich zu verstehen ist.“

Wir sind der Ueberzeugung, daß die Umsatzsteuerpflicht für die in Rede stehenden Leistungen oder Lieferungen in Anbetracht der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs über die Frage, wann ein Umsatz im Inland stattfindet, zweifelhaft ist. Lediglich im Inland ausgeführte Lieferungen oder sonstige Leistungen werden von der Umsatzsteuer erfaßt. Eine steuerpflichtige Lieferung ist mithin nur dann anzunehmen, wenn dem Abnehmer die Verfügung über die Sache im Inland verschafft wird.

Als „Inland“ im staatsrechtlichen Sinne gilt das deutsche Reichsgebiet einschließlich der sogenannten extraterritorialen Grundstücke nebst denjenigen Teilen der Nord- und Ostsee, auf die sich die Staatshoheit des Reiches oder der einzelnen Länder erstreckt (Dreimeilenzone). Somit sind auch innerhalb dieser Gebiete ausgeführte Leistungen im Inland erfolgt. Für die Beurteilung der umsatzsteuerlichen Behandlung ist es gleichgültig, wo der Sitz des Unternehmens oder wo das Rechtsgeschäft abgeschlossen und die Leistung bezahlt worden ist (R.F.H.-Entscheidung vom 5. Juli 1922 — R.St.Bl. 1922 S. 252). Im gleichen Urteil hat diese Spruchbehörde Leistungen auf hoher See als solche im Ausland erklärt und sie von der Umsatzsteuer freigestellt, ohne daß eine Verteilung nach dem Gesichtspunkt in Frage käme, ob der Steuerpflichtige einen unwesentlichen Teil seiner Tätigkeit im Inland ausgeübt hat. Ausschlaggebend ist, daß die Hauptleistung als Gegenstand des Vertrages auf hoher See, d. h. im Ausland, vorgenommen wird. Diese Auslegung steht auch im Einklang mit der Auslegung des Begriffs „Inland“ durch § 9 Nr. 2b Ums.St.G. — D.B. 1926, gemäß dem das Verbringen von Waren ins Inland, die auf hoher See gekauft und übernommen worden sind, der Lieferung aus dem Auslande gleichgestellt wird.

Wir haben von einer anderen Seehandelskammer erfahren, daß im Bezirke des Landesfinanzamts Unterweser bereits ein Rechtsmittelverfahren in dieser Sache schwebt, das beschleunigt durchgeführt werden soll. Mit Rücksicht darauf soll der Herr Reichsminister der Finanzen das betreffende Landesfinanzamt angewiesen haben, den Ausgang des Rechtsmittelverfahrens abzuwarten und streitige Veranlagungen vorläufig auszusetzen. Wir bitten, auch für den Bezirk des Landesfinanzamts Stettin gegebenenfalls entsprechende Anordnungen zu treffen.

Abgesehen von der rechtlichen Seite der Angelegenheit machen wir darauf aufmerksam, daß im Falle der Erklärung der Rechtsgültigkeit der angezogenen Verfügung ihre Durchführung zu großen Schwierigkeiten führen und außerdem eine Sonderbelastung für die deutschen Reedereien darstellen wird, wie sie in keinem anderen seeschiffahrtstreibenden Staate vorhanden ist. Das Ausland subventioniert vielmehr seine Reedereien in ganz erheblichem Umfange, während die Entwicklung der deutschen Linienreedereien durch derartige Verfügungen beeinträchtigt wird. Der nachträgliche Nachweis über die im Inland ausgeführten Lieferungen und Leistungen, d. h. nach der Auffassung der angezogenen Verfügung der Nachweis darüber, wieviel innerhalb der ausländischen Dreimeilenzone geleistet oder verkauft ist, ist, besonders nachdem bereits der größte Teil des Jahres verstrichen ist, schwierig, wenn nicht unmöglich. Aber auch in Zukunft sind derartige Feststellungen kaum durchführbar und erscheinen in Anbetracht der geringfügigen Werte, um deren Umsatz es sich dabei handelt, als unnötige Belastung des Betriebs. Wenn tatsächlich die einzelnen Umsätze nach ihrer örtlichen Entstehung zum Zwecke der Besteuerung aufgeführt werden sollen, so müssen un-

seres Erachtens die Finanzämter die entsprechende Anzahl von Beamten, die sich mit der Anschreibung der an Bord von Passagierschiffen entstandenen Lieferungen oder Leistungen befassen, zur Verfügung stellen. Im anderen Falle wäre es nur denkbar, daß wegen der Trennung des Verzehrs auf hoher See und im Inland von dem ausländischen Verzehr pauschale Abmachungen mit der zuständigen Finanzbehörde getroffen werden.

Aber auch durch Pauschalzahlungen wäre nur nach der kaufmännischen Seite hin, soweit es die Betriebsführung der Schifffahrtsunternehmungen betrifft, eine gewisse Entlastung erreicht. Es bliebe immer noch die Tatsache der Vorbelastung der deutschen Reedereien gegenüber den anderen seefahrenden Nationen. Eine solche Vorbelastung muß gerade unter den heutigen, schon an sich ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen unbedingt vermieden werden, wenn die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Schifffahrt erhalten werden soll. Wir bitten deshalb, aus diesen wirtschaftlichen Erwägungen heraus die ergangene Verfügung bis zur Klärung der Rechtslage zurückzunehmen und unseren grundsätzlichen Protest gegen die der Wirtschaft abträgliche Auslegung des Begriffs „Inland“ dem Herrn Reichsminister der Finanzen weiterzuleiten.“

Radio bei Küstenfunkstellen. Der Kammer ist mitgeteilt worden, daß jede Küstenfunkstelle nach dem Weltfunkvertrag, dessen Bestimmungen mit dem 1. Januar 1929 in Kraft treten, zu ihrem Namen den Zusatz „Radio“ erhält. Diese neue Bezeichnung, die vom 1. Januar ab bei allen Funktelegrammen an Schiffe in See in der Anschrift (an letzter Stelle) anzuwenden ist, ist bereits für die deutschen und einen Teil fremder Küstenfunkstellen eingeführt und veröffentlicht. Die übrigen fremden Küstenfunkstellen führen diese Bezeichnung zwar auch vom 1. Januar 1929 ab, sie werden aber erst im neuen etwas später erscheinenden Verzeichnis der festen und Landfunkstellen entsprechend aufgeführt.

Binnenschifffahrt.

Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg über Lade- und Löscheziten. Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg hat auf Grund des § 29 Absatz 4 des Reichsgesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vom 15. Juni 1895 als vom preußischen Minister für Handel und Gewerbe beauftragte höhere Verwaltungsbehörde für den Umfang der Provinz Brandenburg und des Stadtkreises Berlin unter dem 20. November 1928 folgendes verordnet:

Die in den § 29 Abs. 2, § 38, § 48 Abs. 2 und § 53 Abs. 2 des Gesetzes vom 15. Juni 1895 (R.G.Bl. S. 301) vorgeschriebenen gesetzlichen Lade- und Löscheziten werden hiermit in Abänderung meiner Verordnung vom 22. Mai 1928, O.P. 2988, anderweit dahin festgesetzt, daß sie betragen:

Tage	für Gesamtladungen t	für Teilladungen t
1	—	bis 75
2	bis 50	150
3	125	225
4	200	300
5	250	375
6	300	450
7	350	525
8	400	600
9	475	700
10	550	800
11	625	900
12	700	1000 und mehr
13	800	
14	900	
15	1000	
16	1200 und mehr.	

Diese Neuregelung tritt am 1. Januar 1929 in Wirksamkeit. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung vom 22. Mai 1928 O.P. 2988 mit sofortiger Wirkung außer Kraft gesetzt.“

Sperrung der Schleusen Lehnitz und Niederfinow. Das Preußische Wasserbauamt in Eberswalde hat unter dem 18. Dezember 1928 folgende Bekanntmachung erlassen:

„Die in der Bekanntmachung des Herrn Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen vom 30. Okt. 1928 — W.S. 7111. — festgesetzte Sperrung der Schleuse Lehnitz und Niederfinow beginnt, sofern nicht vorher Eissperre eintritt, mit dem 5. Januar 1929. Während der Dauer dieser Sperrung muß die Scheitelhaltung des Hohenzollernkanals zwischen der Pechteicher Wassertorbrücke und dem Schleusenabstieg Niederfinow trockengelegt werden. Die Schifffahrttreibenden werden darauf hingewiesen, daß ein Verbleiben von Fahrzeugen in der vorgenannten Strecke in diesem Winter nicht gestattet werden kann. Die Strecke muß vielmehr mit Beginn der Sperrung von sämtlichen Fahrzeugen geräumt sein. Im Hinblick auf die z. Zt. drohende Frostgefahr werden die Schifffahrttreibenden aufgefordert, die Strecke so rechtzeitig zu räumen, daß die Fahrzeuge nicht vorher einfrieren.“

Sperrung des Kaiser-Friedrich-Kanals. Das Preußische Wasserbauamt Fürstenwalde/Spree hat unter dem 21. Dezember 1928 folgende Bekanntmachung erlassen:

„Infolge eingetretenen Eisstandes wird die Schifffahrt auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal vom 21. d. M. an bis auf weiteres gesperrt. Schifffahrttreibende, welche das Eis mit ihren Fahrzeugen aufbrechen wollen, haben hierzu in jedem einzelnen Falle die Genehmigung des unterzeichneten Wasserbauamts einzuholen und die von diesem gestellten Bedingungen genau zu befolgen.“

Zuwiderhandlungen werden auf Grund der §§ 59 und 217 der Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915 und 7. Oktober 1924 bestraft.“

Post, Telegraphie.

Postpaketverbindungen von Stettin nach fremden Ländern. Im Monat Januar 1929 bestehen folgende Postpaketverbindungen von Stettin nach Finnland, Lettland und Estland:

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland		Stettin Leitstelle Stettin 5	5. 19. 15½	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin *)	Helsingfors	2
			12. 26. 15½ Uhr	Wellamo	Finnländ. Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors		
Lettland	Am Tage des Abgangs der Dampfer um 6 ⁰⁰	Stettin Leitstelle Stettin 5	5. 12. 19. 26. 15¼ Uhr	Regina Ostsee Regina Viktoria	Rud. Christ. Gribel Stettin *)	Riga	2
			5. 19. 15½ Uhr	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin *)		
Estland		Stettin Leitstelle Stettin 5	4. 11. 18. 25. 15½ Uhr	Wartbg. Sachsen Wartbg. Sachsen	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
			12. 26. 15½ Uhr	Wellamo	Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors		

*) Änderungen bleiben vorbehalten.

Handel und Gewerbe.

Termin der Inventurausverkäufe. Die Inventurausverkäufe in der Textil- und Schuhwarenbranche beginnen gemäß der bereits im Vorjahre in Kraft getretenen Ver-

ordnung wiederum am 1. Montag nach dem 4. Januar und dauern 14 Werkstage. Danach beginnen die Ausverkäufe also am Montag, den 7. Januar und dauern bis zum Dienstag, den 22. Januar einschließlich.

Steuern.

Wohlfahrtsbriefmarken. Die Beträge, die für den Erwerb von Wohlfahrtsbriefmarken aufgewendet werden, sind als Werbungskosten bei der Körperschaftsteuer abzugsfähig. Es ist hierzu folgendes Urteil des Reichsfinanzhofes vom 23. März 1927, betreffend Körperschaftsteuer, ergangen:

„Aufwendungen einer Erwerbsgesellschaft zu gemeinnützigen oder wohltätigen Zwecken können, auch soweit die Voraussetzungen des § 14 Nr. 1 KStG. nicht vorliegen, als Werbungskosten abzugsfähig sein, sofern sie nämlich dem geschäftlichen Interesse auch nur mittelbar zu dienen bestimmt sind. Diese Voraussetzung ist gegeben, wenn die Aufwendungen nach Art und Höhe bei Geschäften gleicher Art als üblich anzusehen sind und wenn sich ihnen die Gesellschaft mit Rücksicht auf ihre Stellung im Erwerbsleben bei vernünftiger Abwägung ihrer Aufgaben und Interessen nicht entziehen kann. Soweit dagegen derartige Ausgaben außer Verhältnis zur Bedeutung des Unternehmens und zu den entsprechenden Ausgaben der Berufsgenossen stehen, sind sie nicht abzugsfähig.“

Messen und Ausstellungen.

Eröffnung der Musterlager der Prager Mustermesse. Neben den selbständigen Ausstellungen von einigen hundert tschechoslowakischen Firmen werden zur Zeit besondere Exportmusterlager der Prager Mustermesse errichtet. Diese selbständige Einrichtung soll auch mittlere und kleinere Firmen umfassen, denen keine Möglichkeit geboten ist, in direkte Handelsbeziehungen mit den ausländischen Groß-Einkäufern zu treten. Die Muster werden nach Fachgruppen untergebracht. Die Musterlager werden einen ganzjährigen Dienst für die ausländischen Besucher darstellen. Interessenten können schon jetzt im Messeamt der Prager Mustermesse in Prag VII. Veletrzní trída alle näheren Informationen einholen.

Verschiedenes.

Reichsunfallverhütungswoche. Der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften und der Verband der deutschen landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften werden in der Zeit vom 24. Februar bis 3. März 1929 unter Mitwirkung sämtlicher für die Volksgesundheit und besonders für die Unfallverhütung verantwortlicher bzw. daran interessierter Behörden, Organisationen und Verbände eine Reichs-Unfallverhütungswoche (RUWo) veranstalten, um über den Rahmen der gewerblichen und landwirtschaftlichen Betriebe hinaus notwendige Aufklärungs- und Erziehungsarbeit für die überaus wichtige und lohnende Aufgabe der Unfallverhütung zu leisten. Im Verlaufe der RUWo soll durch Vorträge in den Betrieben, durch öffentliche Vorträge, durch Vorführung geeigneter Filme und Lichtbilder, durch Sonderlehrgänge an den Hochschulen und Fachschulen, durch Hinweise in den Schulen sowie durch geeignete Veranstaltungen des Rundfunks, der Presse usw. auf die Notwendigkeit und volkswirtschaftliche Bedeutung der Unfallverhütung nachdrücklich hingewiesen werden. Auch für Pommern wird für die oben angegebene Zeit eine Reichsunfallverhütungswoche vorbereitet.

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. Stoltz, Wilhelm (35 Jahre bei den Germania-Versicherungs-Gesellschaften zu Stettin),
2. Roesler, Lebrecht (35 Jahre bei den Germania-Versicherungs-Gesellschaften zu Stettin),
3. Retzlaff, Richard (25 Jahre bei der Stettiner Centralheizungs-Fabrik Bruno Runge, Stettin),
4. Krüger, Hermann (25 Jahre bei der Pommerschen Landesgenossenschaftskasse, e. G. m. b. H., Stettin),
5. Arndt, Rudolf (25 Jahre bei der Firma Stettiner Spritwerke Akt.-Ges., Stettin),
6. Page, Albert (35 Jahre bei der Firma Tetzlaff & Wenzel, Stettin),

7. K r o e t k e, Hermann (34 Jahre bei der Firma Tetzlaff & Wenzel, Stettin),
 8. L ü t k e, Ludwig (30 Jahre bei der Firma Wilhelm Burmeister, Anklam),
 9. K ö p p e n h a g e n, Julius (50 Jahre bei der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft Werk Hohenkrug).

Beeidigung und öffentliche Anstellung als Sachverständiger. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 19. Dezember 1928 ist Herr

Franz Hertel, Mitinhaber der Firma Gebert & Hertel, Stettin,
 als Sachverständiger für
 Lumpen und Knochen
 öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Buchbesprechungen.

„Regenhardt's Geschäftskalender für den Weltverkehr“.
 (Zugleich das Handbuch für direkte Auskunft und Inkasso)
 54. Jahrgang 1929. C. Regenhardt A.-G., Berlin N 24, Friedrichstr. 110/12. Preis Rm. 11.—.

Die Geschäftswelt schätzt seit Generationen den „Regenhardt“ wegen der Möglichkeit, Kreditauskünfte, Inkasso und sonstige geschäftliche Angelegenheiten durch die für jeden Ort der Welt genannten Gewährleute gegen eine mäßige Gebühr besorgen zu lassen. Auch der sonstige Inhalt dient den täglichen Bedürfnissen des Geschäftsverkehrs, z. B. die Adressen der Banken, Spediteure, Rechtsanwälte etc.; ferner die Angaben der Bahn- und Schiffsverbindungen, Einwohnerzahlen, Zoll- und Handelsbehörden, Hotels, Konsulate, Gerichte usw., die sowohl für das gesamte Ausland wie für Deutschland, für dieses auch die kleinsten Orte, vertreten sind. Die neue Ausgabe ist um 40 Seiten stärker geworden, was eine gründliche Durchsicht, Berichtigung und Vermehrung des Inhaltes erkennen läßt.

Angebote und Nachfragen.

7258 Norwegen sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die für den Export von Schiffs- und Fischereiartikeln

- Interesse haben, ferner mit Importeuren und Agenten für norwegisches Heringsmehl.
 7262 Lübeck sucht einen Vertreter für Chilesalpeter und Superphosphat, der bei Händlern und Genossenschaften eingeführt ist.
 7289. Elsterwerda sucht Vertreter für elektro-magnetische Apparate.
 7028 Eisfeld (Thür.) sucht Vertreter für Kleinmöbel aller Art (Kluttische, Rauchtische, Truhen usw.).
 7331 Köln sucht Vertreter für Strick- und Wirkwaren-erzeugnisse.
 7430 Friedrichroda (Thür.) Puppenfabrik sucht einen Reisevertreter, der bei Spielwarengeschäften eingeführt ist.
 7450 Mailand sucht Geschäftsverbindung mit Oliven-ölimporteuren.
 7428 Karlsruhe sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Möbelstoffe und Dekorationen im Groß- und Kleinhandel vertreiben.
 7513 Aachen sucht Vertreter aus der Kurzwarenbranche, Bekleidungsbranche, Lederwarenbranche, Schuh- und Kofferbranche für einen patentierten Reißverschluß.
 7553 Nizza sucht Geschäftsverbindung mit Holzkorken-fabriken.
 7537 Baden-Baden sucht Vertreter für metallo-chemische Fabrikate.
 7542 Stuttgart sucht für den Absatz von württembergischen Tafelobst Geschäftsverbindung mit Obst-großhändlern und Kommissionären und Konserven-fabriken.
 7626 Exporteur ägyptischer Zwiebeln in Alexandria sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren.
 7640 Import-, Kommissions- und Agenturgeschäft in Cavalla (Griechenland) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Handels- und Industriefirmen.

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

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

England: Schutzzoll in der Wolltextilindustrie. — Angeblich zum Ersatz amerikanischer Baumwolle geeignete natürliche Stapelfaser einer in Europa anbaufähigen Pflanze.

Ungarn: Zollfreie Einfuhr von Reise-Mustern und Proben.

Holland: Die Exportschlächtereien und der Fleischhandel. — Absatzbedingungen für Kleinmöbel, Speise- und Herrenzimmer. — Die Mehlindustrie und der Mehlhandel.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Liste deutscher Ein- und Ausfuhrfirmen in Manila. — Liste außerdeutscher Ein- und Ausfuhrfirmen auf den Philippinen. — Handelsfirmen in Singapore. — Liste von Vertreterfirmen der Autoindustrie in Oesterreich. — Großhändler in Meßwerkzeugen, Maschinenfabriken, Schiffswerften, Flugmaschinen- und Motorenfabriken in Holland.

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

Nachfrage bzw. Vertretungsgesuche ausländischer Firmen. Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel, Stettin, Börse II, liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben.

Belgien: Chemische Produkte für industrielle Zwecke. — Landwirtschaftliche Maschinen und Apparate. — Saatgut und Rübensamen.

Tschechoslowakische Zahlungsbilanz 1925—1927. Das Statistische Staatsamt in Prag veröffentlichte vor kurzem eine Studie über die Zahlungsbilanz der Tschechoslowakischen Republik in den Jahren 1925—1927. Nach Durcharbeitung dieser sehr umfangreichen Studie ist ein Bericht über die für die Beurteilung der wirtschaftlichen Gesamtlage der Tschechoslowakei wichtigsten Ergebnisse der Berechnungen und Schätzungen des Statistischen Staatsamtes verfaßt worden, den Interessenten in Abschrift von der Reichsnachrichtenstelle erhalten können.

Die Niederländische Zuckerindustrie. Ein Bericht über die wirtschaftliche Lage der niederländischen Zuckerindustrie kann Interessenten von der Reichsnachrichtenstelle zur Verfügung gestellt werden.

Entwicklung und Stand des schweizerischen Obstbaues. Ueber die Entwicklung und den Stand des schweizerischen Obstbaues, der Obstverwertung mit besonderer Berücksichtigung der Fruchtsaftpressung und der Herstellung alkoholfreier Obstäfte liegt der Reichsnachrichtenstelle ein Bericht vor, den sie Interessenten in Abschrift überlassen kann.

Türkische Außenhandelsstatistik. Da die türkische Außenhandelsstatistik in ihren Veröffentlichungen noch stark im Rückstande ist, hat sich ein belgischer Statistiker, der einen leitenden Posten im türkischen statistischen Zentralbüro innehat, entschlossen, die Ziffern des Jahres 1927 und des laufenden Jahres bearbeiten und veröffentlichen zu lassen. Demzufolge sind vergleichende Aufstellungen über den türkischen Ein- und Ausfuhrhandel während der ersten 4 Monate der Jahre 1927 und 1928 veröffentlicht worden. Eine Abschrift dieser Aufstellung ist der Reichsnachrichtenstelle zugegangen und kann Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden.

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachtenmarkt. Stettin, 27. Dezember. Der Frachtenmarkt hat sich im allgemeinen gehalten, wenn auch wegen der Feiertage eine gewisse Geschäftsstille verzeichnet werden muß. Der Kohlenfrachtenmarkt von Danzig hat etwas angezogen; nach dem Mittelmeer wird eine Rate von 11/6 genannt, rückkehrend notieren Erze von Melilla nach Danzig unverändert mit 6/6. Einige kleinere Ladungen Erz von Oxelösund wurden zu Kr. 3.25 geschlossen. Kohlenfrachten von der Tyne haben ein wenig nachgelassen und bewegen sich zwischen 5/6 und 5/9. Im übrigen sind noch folgende Frachten zu nennen:

Dampfer: Stettin—Konstantinopel 1000 tons Weizen 16/— 17/— per ton; Stettin und Hamburg—Westitalien einschließlich Sizilien 1500/2000 tons Schwergetreide 14/—, ein Hafen 15/—; Stettin—Boulogne sur mer ca. 1300 cbm Bau-

material £ 350.— £ 380.—; Stettin—Helsingborg 711 tons Schiffbaumaterial Kr. 6.— fio; Stettin—Kopenhagen 250 tons Roggen Kr. 7¹/₂ per ton; Stettin—Nysted 450 tons Phosphat 7/—; Stettin—Stubbeköping 300 tons Phosphat 7/—; Stettin—Dänemark 3/400 tons Soyaschrot Kr. 9.— 10.— per ton; Stettin—Horsens 4/500 tons Briketts Kr. 7.—; Stolpmünde oder Königsberg range — Wiborg Abo range 5/800 tons Schwergetreide 9/— 9/6 option Hafer 10/6 11/—; Kolberg—Rotterdam 1000 tons Roggen Hfl. 4¹/₂ per ton. — **Motorsegler:** Stettin—Aalborg 3/450 tons Briketts Kr. 7.— per ton; Stettin—nördl. Aarhus 100/125 tons Roggen Kr. 8.— 9.—; Stettin—nördl. Aarhus 100/120 tons Briketts Kr. 7¹/₂ per ton; Fowey—Stettin 2/300 tons Clay 11/—; Köping—Stettin 2/300 tons Feldspat RM. 9.— per ton; Stettin—Rönne 100 tons Roggen Kr. 9.— 10.— per ton.

Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V. Steffin.

Einzelhandel und Handwerkerzwangsorganisationen. Der Oberpräsident der Provinz Pommern fällt in der Beschwerdeinstanz folgende Entscheidung hinsichtlich der Zugehörigkeit des Einzelhandels zu den Zwangsorganisationen des Handwerks:

„Auf die Beschwerde vom 18. November 1927 über den Entscheid des Regierungspräsidenten in Stettin vom 17. Oktober 1927 — Pr. I G. 4654 — wird unter Aufhebung dieser Verfügung entschieden, daß die Firma M. K. in K. nicht beitragspflichtig zur Handwerkskammer ist.

Gründe: Die beschwerdeführende Firma befaßt sich neben ihrem Manufakturwarengeschäft mit der Herstellung von Schürzen, Hemden und Hauskleidern. Diese Waren werden serienweise in bestimmten Einheitsgrößen und nicht nach Maß hergestellt. Die Firma besitzt hierfür eine eigene Werkstätte mit elektrisch betriebenen Maschinen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Betrieb in dieser Werkstätte nur ein fabrikmäßiger ist. Daß daneben Arbeit auch noch an Heimarbeiterinnen vergeben wird, nimmt dem Betrieb nicht den Charakter eines Fabrikunternehmens. Wegen der Beschäftigung der Heimarbeiterinnen allein kann eine Heranziehung zu Beiträgen für die Handwerkskammer nicht erfolgen. Würde die Firma über keine eigene Fabrikationsstätte verfügen, würde die Lage eine andere sein. (O.P.I. Nr. 8352.)“

Die Zulässigkeit des Verkaufs von Resten. Das bei der Industrie- und Handelskammer zu Köln bestehende Einigungsamt in Sachen des unlauteren Wettbewerbs nimmt zu dieser Frage folgende Stellung ein:

Die gesonderte Behandlung der Restetage ist als eine Ausnahme zu betrachten und als solche eng auszulegen. Wenn die Zulässigkeit solcher Restetage anerkannt wird, so muß als Ausgangspunkt gedacht werden an das Beispiel von übriggebliebenen Stücken an Leinen, Stoffen und dergl., wie sie sich durch fortlaufenden Einzelverkauf als Reste schließlich ergeben.

Für solche restlichen Teilstücke erscheint eine Ausnahme zulässig und billig, weil deren Verkauf sonst ungewöhnlich schwierig, vielleicht sogar unmöglich ist. Das Kennzeichnende ist, daß hier das Publikum seinerseits nach Länge und Ausmaß nicht bestimmen kann, was es haben will, sondern angewiesen ist, zu nehmen, was aus früheren Verkäufen von einem größeren einheitlichen Ganzen zufällig übriggeblieben ist.

Es ist zuzugeben, daß der allgemeine Sprachgebrauch den Begriff des Restes weiter faßt und jedes aus einer größeren Menge verbliebene Stück als Rest bezeichnet. Das Einigungsamt war jedoch der Meinung, daß, wenn es sich darum handelt, Restetage von den Bestimmungen über Ausverkäufe auszunehmen, solche Ausnahme, von den Bestrebungen nach guter kaufmännischer Sitte aus betrachtet, möglichst eng zu fassen sei. Gute kaufmännische Sitte verlangt, daß solche Resteverkäufe nicht zu einem alltäglichen

Mittel werden, um Kunden anzulocken. Es ist aber begrifflich keine Grenze mehr zu finden, wenn man bei jedem Restbestand den Verkauf im Wege der Ankündigung von Restetagen zuläßt. In einem Warenhaus beispielsweise könnten solche Restetage alsdann für diesen oder jenen Verkaufsgegenstand so gut wie täglich anberaumt werden.

Das Einigungsamt war deshalb der Meinung, daß zur Vermeidung von Mißbräuchen eine Beschränkung hier angebracht sei. Es wurde für richtig gehalten, als solche Reste, für die der Resteverkauf zugelassen werden kann, nur solche aus früheren Verkäufen verbliebenen Teile eines Ganzen anzusehen, bei denen der Teil für sich genommen nicht den vollen Verkaufswert mehr hat, den er im Zusammenhang mit dem Ganzen vor dem besessen hat. Der Zusammenhang mit dem Ganzen muß also ein preis- oder wertsteigernder Faktor gewesen sein, das verbliebene Stück für sich nicht den vollen Verkaufswert besitzen.“

Restetage nach einem Ausverkauf. Eine württembergische Firma hatte im unmittelbaren Anschluß an einen Inventurausverkauf „Reste-Verkaufs-Tage“ veranstaltet, um mit den übrig gebliebenen Ausverkaufswaren zu räumen. Die Preise waren gegenüber den Ausverkaufspreisen noch herabgesetzt.

Das Oberlandesgericht Stuttgart führt in einem Urteil zu der Frage der Zulässigkeit einer solchen Veranstaltung folgendes aus:

„Das Kennzeichen jedes Ausverkaufs ist das Streben nach einem beschleunigten, aus dem Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsganges herausfallenden und darum billigen Verkauf bestimmter Warenvorräte. Treffen diese Voraussetzungen zu, liegt ein Ausverkauf im Sinne des § 9 Unlauteren Wettbewerbsgesetzes vor. Es ist gleichgültig, ob die Veranstaltung als „Sonderverkauf“, „Sonderangebot“, als „günstige Gelegenheit“ und dergl. bezeichnet wird, und daß der Absatz hierdurch „belebt“ werden soll. Eine Belebung des eigenen Absatzes auf Kosten der Konkurrenz bezwecke regelmäßig alle im Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb verbotenen bzw. geregelten Vertriebshandlungen. Wenn ein zahlenmäßig bestimmter Vorrat weit unter Preis angeboten wird, und der Verkauf dieser erheblichen Menge sich beschleunigt binnen weniger Tage vollziehen soll, außerdem es sich um Waren handelt, die wegen vorgeückter Saison beschleunigt abgestoßen werden sollen, liegt eine unzulässige Verlängerung des Inventurausverkaufs vor.

Restetage sind nicht ohne weiteres dem Ausverkauf wesensgleich, wohl aber dann, wenn der Eindruck erweckt werden soll, daß ein bestimmter Warenvorrat außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsganges mit Beschleunigung billig geräumt werden soll. Gerade der Umstand, daß auf die Ausverkaufspreise noch ein Rabatt gewährt wird, zeigt, daß es sich um eine Fortsetzung der Ausverkaufsgelegenheit handeln sollte.“

Schluß des redaktionellen Teils.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn

Aus Steffins Wirtschaft.

Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke, Aktiengesellschaft.

Das bedeutendste Unternehmen des Groß-Stettiner Wirtschaftsbezirks ist die Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, die im Rahmen ihrer Branche das überhaupt größte Unternehmen im Reiche ist. •

Ihre Erzeugnisse sind in erster Linie Papier, und zwar Zeitungsdruckpapier, Einschlagpapiere aller Arten und Schreibpapiere, unter letzteren sei das für Schreib- und Druckzwecke gleichermaßen verwendbare Feldmühle 1528 Special-Bank-Post 1528, kenntlich an seinem gleichnamigen Wasserzeichen, besonders erwähnt.

Daneben wird in den Betrieben der Feldmühle noch Sulfitzellstoff, ungebleicht und gebleicht, Holzschliff (nur für eigenen Bedarf), Spiritus, (rektifizierter und absoluter Alkohol) und Aetznatron hergestellt, ferner Ziegel in einer dem Betrieb angegliederten Ziegelei.

Sämtliche Betriebe sind nach dem neuesten Stande der Technik eingerichtet und können auch beim Vergleich mit führenden ausländischen Unternehmungen dieser Art als mustergültig bezeichnet werden; ihre Leistungsfähigkeit ist daher auch beträchtlich.

Wenn man nun hört, daß z. B. auf den 12 Papiermaschinen der Feldmühle, unter denen sich Maschinen bis zur Breite von 6 Metern befinden, innerhalb 24 Stunden bis fast 400 000 kg Papier hergestellt werden, so fragt man sich unwillkürlich, auf welchem Wege und wohin diese Unmengen von Papier, die Tag für Tag, größtenteils auf dem Wasserwege — das Hauptwerk der Feldmühle liegt unmittelbar an dem auch für Seeschiffe fahrbaren Oderstrom — das Werk verlassen, denn eigentlich abgesetzt werden.

In einem kurzen Ueberblick wollen wir nachstehend das Wesentlichste über die Verkaufsorganisation der Feldmühle und gleichzeitig über die gesamte Außenorganisation dieser Gesellschaft zusammenfassen.

Beim Verkauf ihrer Papier-Erzeugnisse schaltet die Feldmühle im allgemeinen bewußt den Zwischenhandel ein. Eine Ausnahme hierbei macht nur das Druckpapier, dessen Verkauf dem Druckpapier-Syndikat obliegt.

In einer ganzen Zahl von Städten des In- und Auslands hat die Feldmühle mit Vertretungsfirmen des Papierfachs Abkommen getroffen, auf Grund deren diese die Erzeugnisse ihrer Papierfabriken absetzen.

Solche Vertretungen bestehen im Inland u. a. in Leipzig, Dresden, Hannover, Hamburg, Köln, München, Breslau, Stettin und Danzig. Von Auslandsvertretern seien neben denen in Kopenhagen und in Konstantinopel noch besonders Mr. H. B. Legge, London genannt, der mit seinen Firmen H. B. Legge & Sons Ltd. sowie Legge Bros. Export den Vertrieb ihrer Papiere für Großbritannien, d. h. für England mit seinen Kolonien übernommen hat, ferner die Firma Perkins-Goodwin Co., New York, welcher die Ver-

tretung für die Vereinigten Staaten von Nordamerika übertragen worden ist.

In einzelnen Fällen ist die Feldmühle aus besonderen Gründen dazu übergegangen, eigene Verkaufsorganisationen ins Leben zu rufen.

So liegt z. B. die Vertretung des Groß-Berliner Bezirks in den Händen eines langjährigen Beamten Herrn Ernst Grube, dem in Herrn Hubert Müller ein gleichfalls seit Jahrzehnten bewährter Feldmühle-Beamter zur Seite steht, und die des Bezirks Königsberg in den Händen des früheren Beamten Herrn Paul Brede.

In Holland werden die Interessen der Feldmühle durch die Hollandsche Papier- en Cellulosemaatschappij in Amsterdam wahrgenommen, deren Kapital von 50 000 holl. Gulden in ihrem Besitz ist. Die Leitung dieser Gesellschaft liegt in den Händen des Groß-Berliner Vertreters Herrn Grube.

Die Feldmühle verfügt also über eine ausgedehnte Verkaufs-Außenorganisation, deren Bedeutung der des Betriebes kaum nachsteht.

Die Gesellschaft hat sich aber damit nicht begnügt, nur für den Verkauf ihrer Fabrikate eine besondere Organisation zu schaffen, sie hat vielmehr dem wachsenden Umfang des Unternehmens Rechnung getragen und auch eine Anzahl von Tochtergesellschaften ins Leben gerufen.

Hierunter ist an erster Stelle die finnische Gesellschaft Pohjolan Puutavara Vienti O. Y. in Helsingfors zu nennen, deren Aktienkapital von 300 000 Finnmark sich vollständig im Besitz der Feldmühle befindet und deren Hauptaufgabe die Beschaffung des aus Finnland stammenden Papierholzes für das Werk Odermünde ist.

Ferner sei in diesem Zusammenhang noch die Nord-Ostsee-Schiffahrt- und Transport-Gesellschaft m. b. H. in Stettin erwähnt, deren Anteile gleichfalls völlig im Besitz der Feldmühle sind. Die Aufgabe dieser im Jahre 1925 gegründeten Gesellschaft, zu deren Leitern die Herren Spaude und Meyer bestellt sind, besteht vor allem in der Uebernahme von Speditions- und Verfrachtungsgeschäften für die Feldmühle, daneben führt sie aber auch Schiffsmakler- und Reedereigeschäfte für fremde Rechnung aus.

Die Fäden dieses ganzen, hier kurz skizzierten Apparates laufen bei der Hauptverwaltung der Feldmühle in Stettin in den Händen des Vorstandes und seiner Organe zusammen. Hier wird das umfangreiche von allen Seiten Tag für Tag einlaufende Material gesichtet und verarbeitet, um schließlich in der Festsetzung von Richtlinien für den Innen- und Außendienst der Gesellschaft seinen Niederschlag zu finden oder zu oft schwerwiegenden Entscheidungen über organisatorische oder fabrikationstechnische Maßnahmen für das gesamte Unternehmen zu führen.

Rud. Christ. Gribel, Steffin.

Von den wenigen Firmen Stettins, welche auf eine mehr als hundertundfünfzigjährige Tätigkeit zurückblicken können, ist eine der ältesten die Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin. Sie wurde im Jahre 1773 als Segelschiffsreederei gegründet und stellte im Jahre 1850 die ersten Dampfer in ihren Dienst. Ihr Hauptaugenmerk richtete die Reederei seit der Aufnahme des Dampfer-Verkehr auf die Unterhaltung und den Ausbau von regelmäßigen Schifflinien für den Frachtverkehr von Stettin nach den wichtigsten Hafenplätzen der Ost- und Nordsee. Die Zahl der Dampfer erhöhte sich von Jahr zu Jahr bis der ausbrechende Weltkrieg, zu einer Zeit als die deutsche Ausfuhr in größter Blüte stand, der Entwicklung der Reederei einen Riegel vorschob. Die schweren Verluste, welche die Reederei infolge des Weltkrieges erlitten hatte, wurden nach Friedensschluß durch den Neubau moderner Dampfer nicht nur ausgeglichen sondern noch überholt. Während die Reederei Rud. Christ. Gribel am 1. August 1914 über 23 Dampfer mit 18 000 Brutto-Register Tons verfügte, setzt sich die Flotte am 1. Januar 1929 aus 26 Dampfern mit 26 000 Brutto-Register Tons zusammen. Mit modern eingerichteten Schiffen werden heute regelmäßige Frachtdampferlinien von Stettin nach Danzig, Elbing, Königsberg, Libau, Riga, Reval, Helsingfors, Kotka, Wiborg, Raumo, Abo, Mäntyluto, Wasa, Stockholm, Norrköping, Flensburg, Kiel, Hamburg, Bremen,

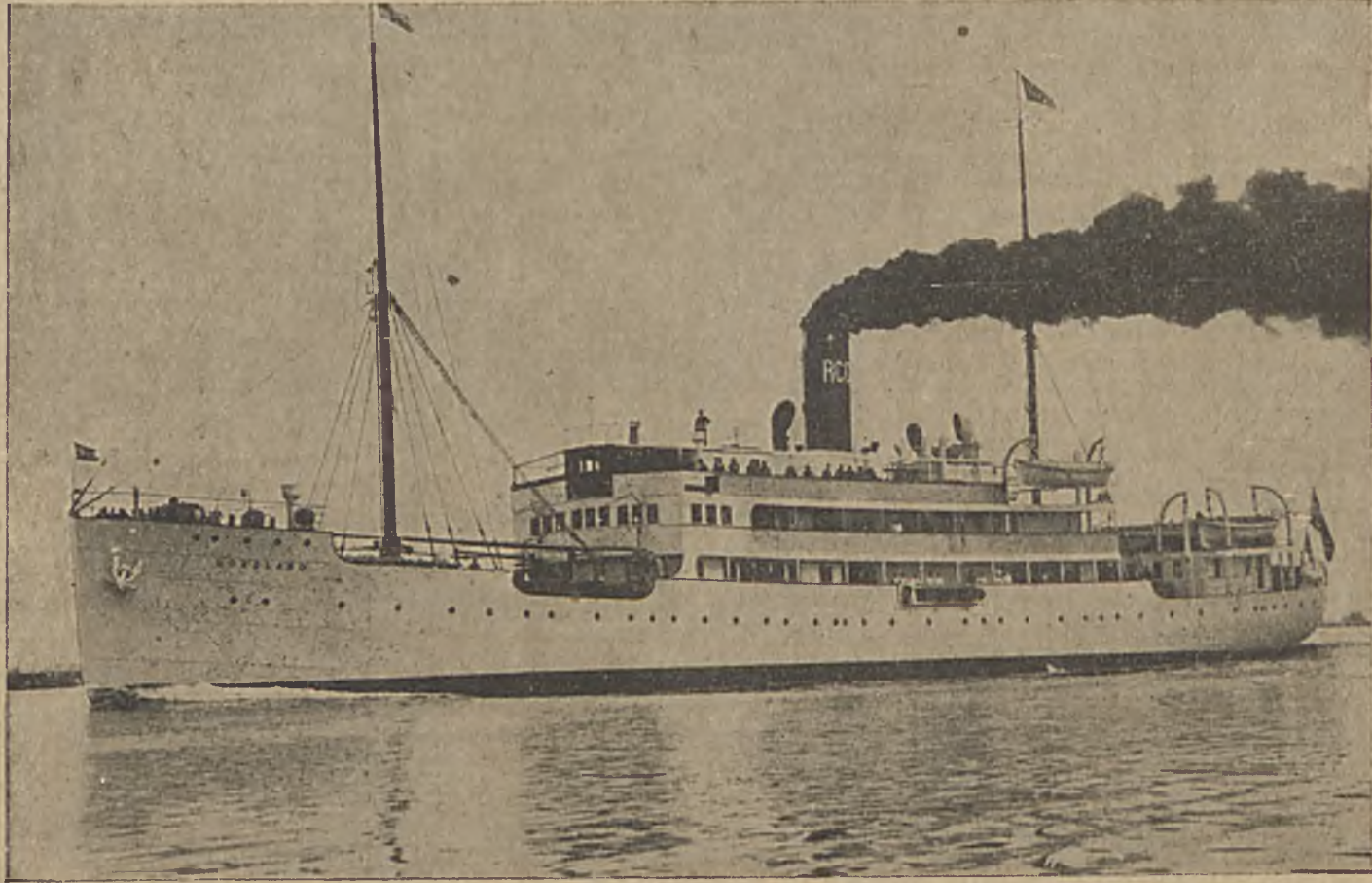
Rotterdam, Antwerpen, sowie nach den Rheinhäfen bis Köln ohne Umladung unterhalten. Die auf der Linie Stettin—



Frachtdampfer „Rose“ der Reederei Rud. Christ. Gribel.

Riga verkehrenden Dampfer besitzen moderne Kühlanlage-Einrichtungen, welche für die von Lettland zur Einführung gelangenden Buttertransporte von hohem Wert sind. Neben dem auf den Tourlinien beschäftigten Schiffsraum ist die Reederei in der Lage, auch Dampfer für Massentransporte in der europäischen Fahrt zu stellen.

der vor einigen Jahren erbaute Passagier-Schneldampfer „Nordland“, welcher speziell als Eisbrecher konstruiert ist, um auch in strengen Wintern die Verbindung mit Finnland aufrechtzuerhalten. Während des Sommers verkehrt dieser Dampfer zusammen mit den Passagierschiffen „Regina“ und „Ostsee“ auf dem vielbenutzten Seeweg zwischen Stettin



S. S.
„Nordland“
Reederei
Rud.Christ.
Gribel



S. S.
„Rügen“
Reederei
Rud.Christ.
Gribel

Außer dem Frachtdampferdienst werden mit großen, mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Passagierdampfern regelmäßige Verbindungen von Stettin nach Riga, Reval, Helsingfors und Stockholm unterhalten. Besonders zu erwähnen ist der große und elegante Doppelschrauben-Schneldampfer „Rügen“, welcher während des Sommerhalbjahrs zwischen Stettin—Reval—Helsingfors verkehrt und sich einer großen Beliebtheit bei dem Reisepublikum erfreut. Ferner

und Riga. Auch von Stettin nach Stockholm bietet sich Gelegenheit mit dem kombinierten Fracht- und Passagierdampfer „Victoria“ als Fahrgast zu reisen.

Mit weiteren Neubauten von Dampfern sowie einer Ausdehnung des Liniennetzes ist auch für die Zukunft zu rechnen, und es ist zu begrüßen, daß die Flagge Stettins dadurch in zahlreichen Häfen der Ost- und Nordsee sowie auf dem Rhein gezeigt wird.

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G.

Als das größte Binnenschiffahrtsunternehmen im Osten Deutschlands konnte die

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G. im Dezember v. Js. auf ein 40-jähriges Bestehen zurückblicken. Aus kleinen Anfängen heraus wurde die Schlesische Dampfer-Compagnie A.-G. im Jahre 1887 in Breslau gegründet. Sie erweiterte sich im Jahre 1906 durch Uebernahme der Breslauer Schiffahrtsgesellschaft, früher Reederei vereinigter Schiffer, und nahm ferner im Jahre 1914 die Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft in sich auf. Während des Krieges, im Jahre 1917, fusionierte sich die Schlesische Dampfer-Compagnie mit der Berliner Lloyd A.-G. und die nunmehr vereinigten Gesellschaften übernahmen mehrere Jahre später auch die Magdeburger Reedereifirma Fr. Andreae.

Die Schlesische Dampfer-Compagnie betrieb bis zur Fusion mit dem Berliner Lloyd unter tatkräftiger Leitung des Direktors Albert Thielecke in Breslau ein ausgesprochenes Schleppkahngeschäft und beförderte vorwiegend Massengüter, während die Berliner Lloyd A.-G. einen umfangreichen, gut organisierten Eisdampferverkehr unter Leitung des Dir. Eduard Cords in Hamburg unterhielt. Beide Betriebe zusammengelegt ergänzten sich in vortrefflicher Art. Durch Abbau veralteter, unrentabler Schleppkähne und Dampfer und Neubau großer eiserner Kähne sowie leistungsfähiger Schleppdampfer und namentlich moderner Motorschiffe, ferner durch Schaffung von eigenen, großzügig angelegten Umschlagsvorrichtungen, Lagerhäusern, Krananlagen pp. an den eigenen Grundstücken in Hamburg, Breslau, Cosel, Berlin, Magdeburg, Maltsch, Tschicherzig, Havelberg ist die Gesellschaft z. Zt. als ein vorbildlich organisiertes und gut fundiertes Unternehmen anzusehen.

Der Direktionssitz der Gesellschaft wurde vor zwei Jahren von Breslau nach Hamburg verlegt, wo ein eigenes,

großes Kontorhaus und ein modernes Hafenbecken mit Kränen, Schuppen pp. im Billhafen gebaut wurde.

In Stettin war bis zum 30. Juni 1914 unter seiner eigenen Firma Otto Lange Vertreter der Schlesischen Dampfer-Compagnie, mit dem 1. Juli wurde die Zweigniederlassung Stettin errichtet, deren Leitung Otto Lange als Direktor übernahm. Bald darauf wurde das Grundstück Klosterstraße 4, gegenüber der Lösch- und Ladestrecke, am früheren Kartoffelbollwerk, in Stettin erworben, in dem das Büro Stettin untergebracht ist.

Von und nach Stettin betreibt die Gesellschaft einen regen, bedeutenden Schleppkahnverkehr, ferner wird ein vortrefflich einziehender Eisdampfer-Güterverkehr unterhalten.

Die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G. verfügt in Stettin über einen größeren, eigenen Schutenpark mit und ohne Deck, eigene Schleppdampfer, mehrere Lagerkähne mit Selbstladegerüst und andere Hilfsfahrzeuge, so daß sie auch stärkeren Ansprüchen an den Verkehr jederzeit gewachsen ist.

Als ausgesprochenes Verkehrsunternehmen großen Stils ist die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G. nicht nur im eigenen, sondern im allgemeinen Interesse besonders bemüht gewesen, in diesem Jahre zu einer recht baldigen Wiedereröffnung der Flußschiffahrt durch Gestellung von Eisbrechdampfern auf dem Kanal beizutragen, damit über den Seehafenplatz Stettin die Güterein- und -Ausfuhr auf dem Wasserwege keine unnötige Stockung erleidet.

Von den ca. 300 Frachtkähnen der Gesellschaft verkehren ca. 200 auf der Oder, außerdem wird noch eine große Anzahl von Privatschiffen laufend beschäftigt, so daß die eigenen Kähne nur die Grundlage bilden.

Emil R. Retzlaff, Stettin.

Die Reederei Emil R. Retzlaff.

Dieses Unternehmen, 1898 als Schiffsmakler- und Befrachtungsgeschäft entstanden, erwarb rasch mehrere Schiffe und wußte sich der großen Konkurrenz gegenüber geschickt durchzusetzen, indem es einen starken Frachtverkehr mit Getreide, Phosphaten, Erzen und Massengütern von den Mittelmeerländern nach England, Rotterdam und Hamburg aufnahm. Eine Zweigniederlassung in Nantes fiel dem Eingreifen der französischen Regierung zum Opfer.

1914 besaß die Firma schon 17 Dampfer, darunter Schiffe bis zu 8000 To. Außerdem hatte sie sich die Dampfschiffsreederei „Merkur“ G. m. b. H. angegliedert und damit einen zweiten Stamm von 10 Schiffen gewonnen. Ein verheißungsvoller Fortgang winkte nach diesem Aufschwung. Da brach der Weltkrieg aus und gebot auf der ganzen Linie Halt.

Bald aber wies er der Reederei neue Ziele. Den feindlichen Blockadegürtel zu sprengen, sandte die Firma, ungeachtet der Gefahren durch englische U-Boote und

Minen, ihre Schiffe durch die Ostsee nach den neutralen Ländern bis hinauf nach Lulea und brachte Erze und andere Stoffe herein. Der Versailler Friede beraubte auch sie dann ihres gesamten Schiffsparkes. In dieser Unglückslage hielten die kaufmännische Intelligenz und der Wagemut des Reederleiters dem Zusammenbruch die Waage: Herr Emil R. Retzlaff erwarb 1921 sieben Dampfer von der Entente zurück, 1922 noch sieben Prisenschiffe und fünf andere Schiffe dazu, so daß er nach der Einverleibung der A.-G. Pauline Haubuß mit ihren drei Schiffen sich wieder auf die Höhe der Vorkriegszeit zurückgearbeitet und unter den preußischen Reedereien die Führung an sich gerissen hatte. — Unter der Flagge der Reederei Retzlaff fahren heute folgende Dampfer:

„Ymir“, „Wanaheim“, „Yotunheim“, „Alfheim“, „Hagen“, „Fasolt“, „Fafner“, „Siegmund“, „Asgard“, „Erda“, „Fricka“, „Wotan“, „Woglinde“, „Gunther“, „Brünhilde“, „Freya“, „Ortlinde“, „Helmwige“, „Sieglinde“, „Flosshilde“, „Swanhild“, „Borghild“, „Bodwild“, „Utgard“ und „Donar“.

Paul Zimmermann.

Die Firma Paul Zimmermann, Merkurhaus, wurde im Jahre 1878 von dem Kaufmann Paul Zimmermann gegründet und hat sich im Laufe eines halben Jahrhunderts unter der umsichtigen Leitung seines jetzigen Inhabers seit 1907, dem Sohne des Begründers, Herrn Fritz Zimmermann zu seiner heutigen Größe emporgearbeitet.

Der günstige Einkauf beruht auf die alten guten Beziehungen zum In- und Auslande, durch den das Haus in die vorteilhafte Lage gesetzt ist, ihre treuen Abnehmer bezüglich Qualität und Preis in vollstem Maße zufriedenzustellen. Das Geschäft erstreckt sich über Stettin und die Heimatprovinz-Grenzen hinaus nach Mecklenburg, Uckermark, Grenzmark, und hat den guten Vorzug, zum größten Teil ein ausgesprochen persönliches zu sein. In den geräumigen Speichern auf der Lastadie und in der Speicherstraße

werden die Handelswaren fachmännisch gelagert. Besonderer Erwähnung bedarf der Handel in den Vertrauensartikeln Hering und Kaffee, der neben umfangreichem Handel in Zucker, Schmalz, Reis, Tee, Gewürzen, Früchten, Hülsenfrüchten und vielen Markenartikeln einer ganz besonderen Pflege untersteht. Die unter der bekannten Schutzmarke „Pezet“ verpackten Waren verbürgen ausgewählte Qualitätsware zu besonders äußerst kalkulierten Preisen, und erfreuen sich stets wachsender Beliebtheit.

Alle eben erwähnten achtbaren Kennzeichen dieses alten Handelshauses werden ihm auch fernerhin das Vertrauen seines Abnehmerkreises und den guten Ruf einer ersten Stettiner Großhandelsfirma sichern und vergrößern.

Union Actien-Gesellschaft für See- und Fluss-Versicherungen in Stettin.

Die im Jahre 1857 gegründete Union Actien-Gesellschaft für See- und Fluß-Versicherungen in Stettin ist das älteste Spezialinstitut für Transportversicherungen am Platze. Die

Gesellschaft betreibt das direkte Transportversicherungsgeschäft in allen Zweigen. Sie versichert See- und Fluß-Schiffe aller Art gegen die Gefahren der Schiffahrt und

Waren aller Art gegen die Gefahren des Transportes zur See, auf Flüssen und zu Lande und der mit diesen Transporten zusammenhängenden Lagerungen zu billigen Prämien und kulanten Bedingungen. Daneben pflegt sie das Reisegepäckversicherungsgeschäft. Ihr Wirkungskreis ist unbeschränkt. Während ihrer mehr als siebenzigjährigen Tätig-

keit ist es stets das Bestreben der Gesellschaft gewesen, ihre Versicherungsnehmer aufs beste zu bedienen und durch glatte und entgegenkommende Schadenregulierung dauernde Geschäftsverbindungen zu schaffen. Die Leitung der Gesellschaft liegt in den Händen der Herren Stange und Dr. Lange. —

Hugo Stinnes, G. m. b. H.

Die Firma Hugo Stinnes G. m. b. H., Stettin, besitzt am Industriehafen ausgedehnte Lagerplätze für Kohlen, Koks, Briketts, sowie Tankanlagen für Oele und besonders leistungsfähige Verladeeinrichtungen für Kohle und Erze. Sie befaßt sich neben dem Handel mit oberschlesischer und westfälischer Kohle mit dem Import englischer Kohle. Ein großer Lagerplatz am Bahnhof Torney mit eigenem Gleis-

anschluß steht für den Platzhandel zur Verfügung. Die Firma beschäftigt sich auch mit der Schlepp- und Flußschiffahrt, dem Import und Großvertrieb von Heiz-, Treib- und Schmierölen sowie mit dem Import von ausländischem Thomasmehl und Großhandel in inländischen Düngemitteln. Für den Oelhandel stehen ihr außer in Stettin eine große Anzahl Tankanlagen in der Provinz zur Verfügung.

Paul Körner.

Eine führende Stellung im Salzheringshandel nimmt die Firma

Paul Körner

ein. — Hervorgegangen aus der am 1. Juli 1881 von dem Kaufleuten Rudolf Ikier und Paul Körner unter der Firma Ikier & Körner zu Stettin gegründeten Herings-Großhandels- und Import-Firma erhielt dieselbe ihren jetzigen Namen 1895, nachdem der Mitbegründer, Herr Ikier, 1893 ausgeschieden und das Unternehmen auf Herrn Paul Körner als Alleininhaber übergegangen war.

Unter der zielbewußten und sicheren Leitung des Herrn Stadtrat Körner hat die Firma, die ununterbrochen bis Ende Januar 1912 in den Händen des Genannten gewesen ist, stetige Entwicklung und Aufschwung erfahren. — Am 1. Februar 1912 ging die Firma in den Besitz der Herren Ernst Ortman und Albert Conrad über, die, selbst Fachleute der Branche, für ihren weiteren Ausbau wirken.

Die Ein- und Ausfuhrziffern der Firma sprechen für die Bedeutung des Unternehmens.

H. A. Hansen.

Herr Hansen von der Firma H. A. Hansen, China- und Japan-Import, Kopenhagen und Stettin, ist vor wenigen Tagen von seiner letzten Einkaufsreise durch Japan und China zurückgekehrt. Er ist in Japan direkt in die Produktionsgebiete im Innern gegangen und dort dank seiner japanischen Sprachkenntnisse und Erfahrungen mit gutem Erfolg tätig gewesen. In China besuchte er die wichtigeren Plätze zwischen Peking und Canton, ebenfalls kaufend, sobald sich Interessantes darbot. Von den Resultaten der Reise wird die Ausstellung in Leipzig (Meßhaus Petershof) das beste Bild ergeben.

Das Geschäft H. A. Hansen bestand als Engros-China- und Japan-Importhaus schon seit 1911 in London, wurde liquidiert, als Herr Hansen im Kriege war, 1919 in Kopenhagen neu gegründet und in Stettin 1922 begonnen. Die Engländer konnten — wie so vielen deutschen Firmen in China selbst — alles nehmen bis auf die Erfahrung und Energie. Dank ihrer ist die Firma H. A. Hansen schnell gestiegen, sodaß sie jetzt zu den wenigen führenden der Branche gehört. Den besten Beweis für den Fortschritt zeigt vielleicht die Zahl der Reisenden — es sind jetzt 6 —, die in Skandinavien, Deutschland und anderen Ländern tätig sind.

„Union“ Speditions- und Lagerhausgesellschaft m. b. H.

Die Firma „Union“ Speditions- und Lagerhausges. m. b. H. wurde im Jahre 1923 von Herrn Gunnar Lindqvist gegründet und befaßt sich mit Transporten jeder Art nach allen Weltteilen sowie sämtlichen zur Branche gehörigen Aufträgen. Spezialität der Firma ist der vorzüglich eingerichtete Eildienst für Stück- und Massengüter aller Art und der Paketexpressdienst nach den nördlichen Ländern, wodurch die Firma in der Lage ist, die Kundschaft stets zufriedenstellend, prompt und billig zu bedienen.

Die Errichtung einer eigenen Zweigniederlassung in Finnland — der Union Speditionsaffär A.-B. in Helsingfors — macht die Union gerade nach diesem Lande am hiesigen Platze sehr gesucht; denn hierdurch wird den Exporteuren die Gewißheit gegeben, daß Ihre Interessen im vollsten Umfange gewahrt werden.

Die alleinige Leitung beider Geschäfte — unterstützt durch gut geschultes erprobtes Personal — liegt in Händen des Direktors Gunnar Lindqvist.

Gauger & Schünke.

In der Automobil-Branche ist als maßgebende Stettiner Reparatur-Werkstatt die Firma Gauger & Schünke, Sannestr. 12a, zu erwähnen. Die Werkstatt wurde am 15. Mai 1924 von den jetzigen Inhabern, Fritz Gauger und Willy Schünke, ins Leben gerufen. Durch unermüdlichen Fleiß, äußerster Willenskraft und vor allen Dingen durch große fachmännische Kenntnisse verstanden es die beiden Inhaber, innerhalb von 4 $\frac{1}{2}$ Jahren ihr Unternehmen zur größten Automobil-Reparatur-Werkstatt Stettins zu machen. Die Werkstatt, welche nur mit geringen Mitteln gegründet wurde, beschäftigt heute einen gut ausgebildeten Stamm von ca. 40 Facharbeitern und ist den größten Anforderungen der

Kundschaft gewachsen. Bezeichnend ist, daß ein gutes Einvernehmen zwischen Kundschaft und Werkstatt besteht, welches sich weit über den Stettiner Bezirk hinaus erstreckt. Die Werkstatt ist mit modernsten Maschinen und Werkzeugen ausgerüstet und beschäftigt sich mit der Instandsetzung von Automobilen aller Arten, Motorbooten und landwirtschaftlichen Maschinen, sodaß eine Spezialisierung auf eine Type nicht berücksichtigt wurde. Es sind für sämtliche Typen Spezialisten beschäftigt und steht die Werkstatt unter persönlicher Leitung der Inhaber. Ersatzteile für sämtliche Wagentypen sind zum großen Teil ab Lager zu Fabrikpreisen zu erhalten.

Schröder & Co., G. m. b. H.

Die Firma Schröder & Co. G. m. b. H. stellt besonders Massenaufgaben von Schachteln, Faltschachteln, wie auch Drucksachen her und ist besonders dazu eingerichtet, neben diesem auch Lohnbeutel, Gewürzbeutel, sowie Plakate, Etikette, Packungen und Faltschachteln in lithographischem Druck anzufertigen. Außerdem besitzt sie ein ständig großes

Lager in allen für Apotheken und Drogerien in Frage kommenden Flaschen und Bedarfsartikeln.

Sie verfügt infolge der Güte der gelieferten Waren über einen großen Abnehmerkreis, der sich von Jahr zu Jahr erweitert.

Kohl, Neels & Eisfeld m. b. H.

„Haben Sie auch Zentralheizung und Warmwasserversorgung?“

Diese Frage, bisweilen zweifelnd, meistens aber selbstverständlich gestellt, bildet den Gesprächsstoff derjenigen, welche eine Wohnung zu tauschen, neu zu beziehen und einzurichten gedenken, oder solcher Glücklichen, die sich ein Eigenhaus bauen können.

Wie jede neuzeitliche Einrichtung, ist auch Zentralheizung und gemeinsame Warmwasserversorgung Angriffen von Seiten der Zweifler und Mißvergnügten ausgesetzt, welche aber leicht abzuwehren sind, wenn Grundsätzlichkeiten bei der Anlage vermieden werden. Es ist nämlich durchaus nicht selbstverständlich, daß die Zentralheizung, ihrem Namen entsprechend, immer nur für eine größere Anzahl von Wohnungen anzulegen ist, oder ob in entsprechenden Fällen die zentrale Beheizung einzelner Wohnungen vorgezogen werden muß, ferner ob Warmwasserheizung als Schwerkraftheizung mit eigenem Umlauf, oder daß dieser Umlauf durch Zwischenschaltung einer Umwälzpumpe mit motorischem Antrieb zu wählen ist, und schließlich, ob Warmwasserheizung, Niederdruck-Dampfheizung oder Luftheizung den Vorzug verdient.

Diese Fragen zu beantworten ist nur der erfahrene Fachmann berechtigt, welcher gemeinsam mit dem berufenen Berater des Bauherrn, den leitenden Architekten unter Berücksichtigung des Zweckes, der Lage und der Ausführung des Baues, das jeweils Zweckmäßige vorschlagen wird.

Die Vorzüge der Zentralheizung sind, kurz gefaßt, folgende:

Die Wärme wird an einer Stelle des ganzen Hauses bzw. der Wohnung (bei Kleinheizungen) erzeugt, die Bedienung ist daher wesentlich einfacher, als bei Kachelöfen, die Staubentwicklung bei Aschen- und Schlackentransport ausgeschaltet; in großen Zügen wird die Raumwärme zentral von der Feuerstelle aus reguliert, außerdem erhält aber jeder Heizkörper ein besonderes Regulierventil, so daß die gewünschte Raumtemperatur leicht erzielt werden kann.

Die Anlagekosten einer Zentralheizung sind nur unwesentlich höher, als diejenigen der Aufstellung von Kachelöfen. Letztere benötigen eine größere Grundfläche, als der Zentralheizungskörper, die Raumersparnis spricht also ebenfalls zu Gunsten der Zentralheizung.

Von großer Wichtigkeit sind auch zentrale Warmwasserversorgungsanlagen für Küchen und Badzwecke, deren Vorteile darin liegen, daß Tag und Nacht Warmwasser und zwar sofort zur Verfügung steht. Die Betriebskosten einer solchen Anlage sind wesentlich geringer, als bei der Einzelerwärmung durch Gasautomaten oder Kohlenöfen.

Sowohl Zentralheizungen, als auch zentrale Warmwasserbereitungen können zweckmäßig nur von Spezialfirmen hergestellt werden, welchen jahrelange Erfahrungen zur Seite stehen. Unsere Firma besteht nunmehr seit 39 Jahren, in dieser Zeit sind Tausende von Anlagen von uns ausgeführt. Wir stehen mit Kostenanschlägen und Entwürfen, sowie Referenzen über ausgeführte Anlagen gern zur Verfügung.

ARA

Automobil-Reparatur-Anstalt

Gauger & Schünke / Stettin

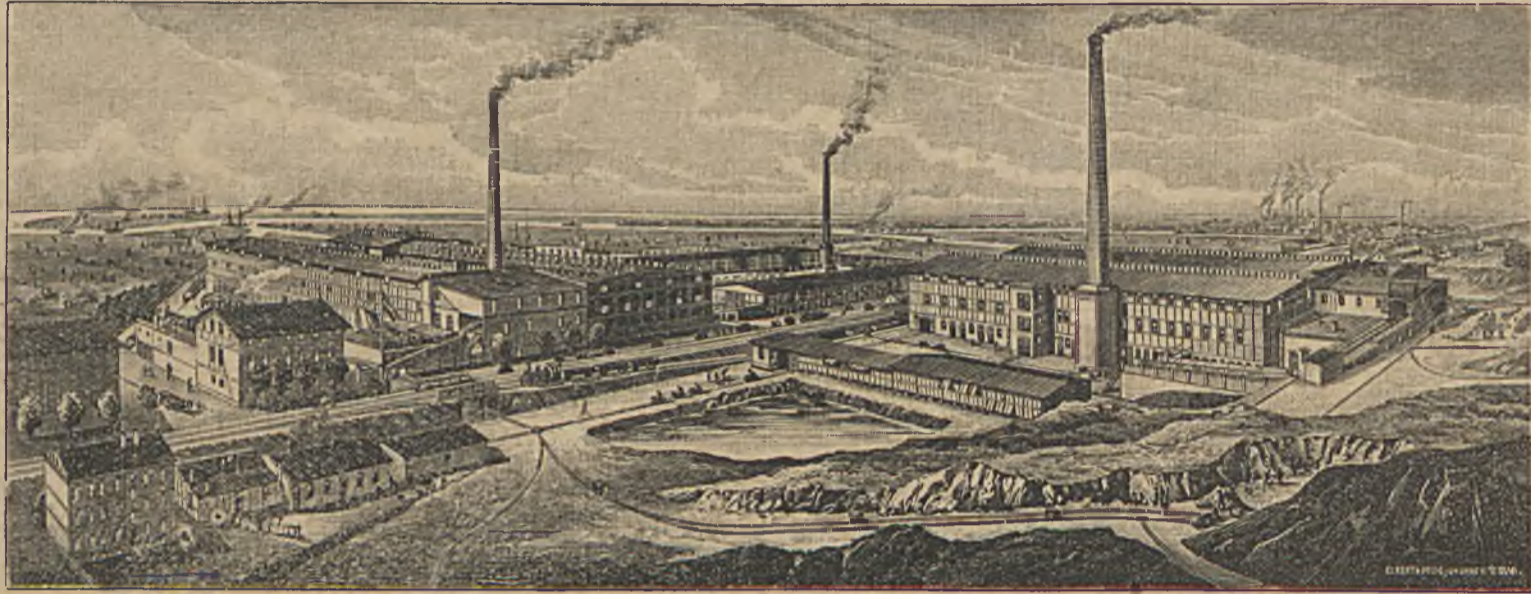
Sannestraße Nr. 12a (Galgwiese) — Telefon 31485



Reparaturen an Automobilen, Treckern u. Motoren aller Art
Kraftwagenverleihung

Pommersche Ziegeleien

Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kraatzwieck



Mauersteine, Dachziegel, Hohlpfannen, Fliesen, Falzsteine, Lochsteine, Radialsteine sowie Formsteine aller Art, Deckensteine, Drainrohre. Spezialität: Verblendziegel. Jahresproduktion: ca. 10 Millionen Ziegel.

Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien

Kontor: STETTIN, Bollwerk 3

Ziegelwerk Berndshof bei Ueckermünde

liefert

Hintermauerungssteine, Verblender, Dachsteine, Falzziegel, Deckensteine usw.

Jährliche Leistungsfähigkeit etwa 20 Millionen Hintermauerungssteine.

Mauersteine

direkt ab naher Ziegelei und frei Bau
in **verbesserter Güte** preiswert

Dampfziegelei Mügge
Stettin, Warsowerstr.
Fernsprecher 227 94.

Ziegel- und Drainröhrenwerke Klützw

Frhr. Heinrich v. Seckendorff

Fernruf: Stargard i. Pom. Nr. 21 — Post- und Bahnstation Klützw
Telegramm-Adresse: Ziegelwerke Klützw

Fabrikation:

Masch.-Mauersteine, por. Langlochsteine,
Förstersche und Kleinsche Deckensteine

Spezialität:

**Drainröhren mit glatt geputzten Stoß-
flächen von 4 bis 31 cm l. W.**

Empfehlenswerte Wein- u. Bierrestaurants.

Restaurant Puhlmann

Rohmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

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

Leistungsfähigste Bestellküche

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

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



Mittagsgedeck

RM. 1.25, 2.25, 3.25

Abendgedeck

RM. 2.25 und 3.25

Haupt-Bahnhofs-Wirtschaft

Inhaber: R. Schmoldt, Stettin

Das Haus der guten Küche

Täglich nachmittags und abends im Fürstensaal und
Nebenräumen erstklassige Künstler-Konzerte

„Katskeller“

Detonom: John Meyer

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

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

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

„Union“

Speditions- und Lagerhausgesellschaft
m. b. H.

Fernspr. 26506 **STETTIN** Speicherstr. 28
Telegramme: Transunion

Transporte nach allen Weltteilen
Spezialität:

**Eildienst und Paketexpressverkehr
nach den nordischen Ländern**

Eigene Niederlassung in Helsingfors
Anerkannt prompte und billige Bedienung

Das Arbeitsamt Stettin

vermittelt

tüchtige Arbeitskräfte aller Berufe

unparteiisch und kostenlos

Anruf: Sammelnummer 256 61

Hut - Scheye

Breite Straße 6 Herrenhüte
Ruf 26020 Elegante Mützen

Beste deutsche Fabrikate :: :: Erste Weltmarken
Aufbesserungen, Modernisierungen an Herrenhüten
erstklassig, schnell, preiswert.

**Bitte bei Anfragen
stets auf den „Ostsee-Handel“
Bezug nehmen!**

Schröder & Co. G. m. b. H. STETTIN

(Vereinigte Betriebe von Schröder & Co., G. m. b. H. und Wiese & Co., G. m. b. H.)

Wir liefern als Spezialität:

Kartonagen aller Art

für die gesamte Industrie und für den Apothekenbedarf. Ganz besonders leistungsfähig sind wir in der Herstellung von

Faltschachteln

ohne und mit Druck bei Massenaufgaben. In Verbindung mit unserem Papierverarbeitungswerk verfügen wir über eine leistungsfähige Buch- und Steindruckerei, sowie erstklassige Zeichner und Lithographen, sodaß wir auch

Geschäftsdrucksachen, wie alle Werbedrucksachen

in gediegener Ausführung zu billigsten Preisen liefern können. Weiter stellen wir als einzige Firma Norddeutschlands

Wellpappe in Rollen u. Tafeln

her und liefern Rohkartons aus Wellpappe wie auch aus allen anderen Pappensorten.

Für pharmazeutischen Bedarf empfehlen wir
Beutel, Etiketten, Flaschen, Blechdosen,
Deckelkruken usw.

Stettiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und

Leningrad wöchentlich

jeden Freitag von Stettin
jeden Sonnabend von Leningrad

Reval wöchentlich

jeden Freitag von Stettin
jeden Freitag von Reval

Stockholm vierzehntägig

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

Danzig—Memel vierzehntägig

Königsberg zehntägig

London vierzehntägig

Rotterdam—Norrköping—Stockholm vierzehntg.

Rotterdam—Finnland vierzehntägig

Stettin—Levante ca. vierzehntägig

Drahtanschrift: Dampferco — Fernsprecher Nr. 35301

Pommersches STETTIN Isolierwerk Kaiser-Wilhelm- Straße 26 Fernspr. 20877 F. Schallehn

empfehl

Wärme-Isolierungen

mit

Lüneburger 85% Magnesia

Leichtkieselguhrmasse = Toalit

Asbestmasse

Glasgospinst

Kork-Isolierungen für Kühlanlagen

H. A. HANSEN

China- u. Japan-Import

Gegr. in London 1911

Kopenhagen K

St. Kannikestr. 18

Stettin

Unterwiek 19

Freihafenlager in Kopenhagen

Dampfærgevej 3

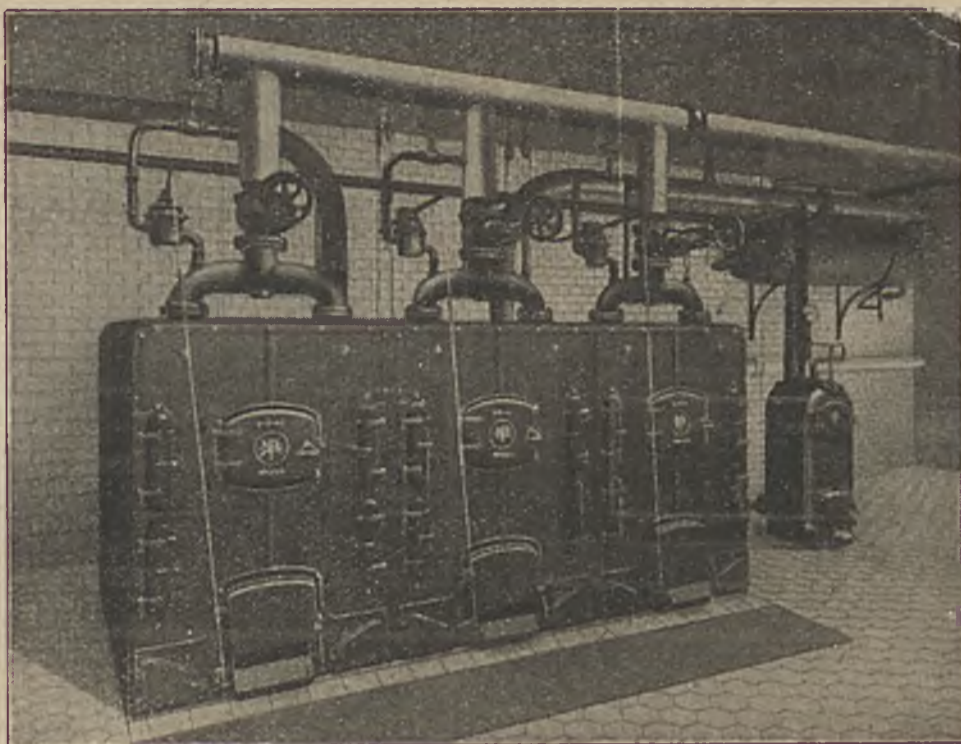
Direkter Import, Billigste Preise

Spezialitäten:

China — Messing, Emaille
Porzellan, Blackwood,
Shawls usw.

Japan — Service, Lackwaren,
Antimon, Schirme, Papier-
laternen, Spielsachen usw.





Kohl, Neels & Eisfeld m. b. H.

Fernsprecher 22020

STETTIN-GRABOW

Schmiedestraße 37

Entwurf • Ausführung • Umbau • Beratung

Zentralheizungen, Lüftungs-, Trocken- und Warmwasserbereitungs-Anlagen, Wohnungs- (Narag-) Heizungen, Be- und Entwässerungen, Gewächshausheizungen, Hauswasserversorgungs-, Klär- und Badeanlagen, Sanitäre Installation, Rohrleitungen für jeden Zweck, Abwärmeverwertung, Fernheizungen, autogene Schweißerei.

Victoria - Dampfwäscherei

Modern
engerichteter
Betrieb

G. Vander Haegen

Stettin, Hohenzollernstraße 10

Fernsprecher 31770

Wäscht • Plättet Gut / Schonend / Preiswert

Ihr bester und billigster Vertreter

ist der **„Ostsee-Handel“**

denn er kommt monatlich zweimal zu Ihren Kunden
im In- und Ausland.

Parkettfabrik Greifenhagen

Greifenhagen bei Stettin

liefert in sauberster Ausführung

Stabfußboden

in Eiche und Buche

Modernste Maschinen Neuzzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,
Anschlußgleis Parkettfabrik

Eigener Hafen an der Oder

Lohff & Siedler

Stettin

Swinemünde

Fernspr. 34605 und 34606



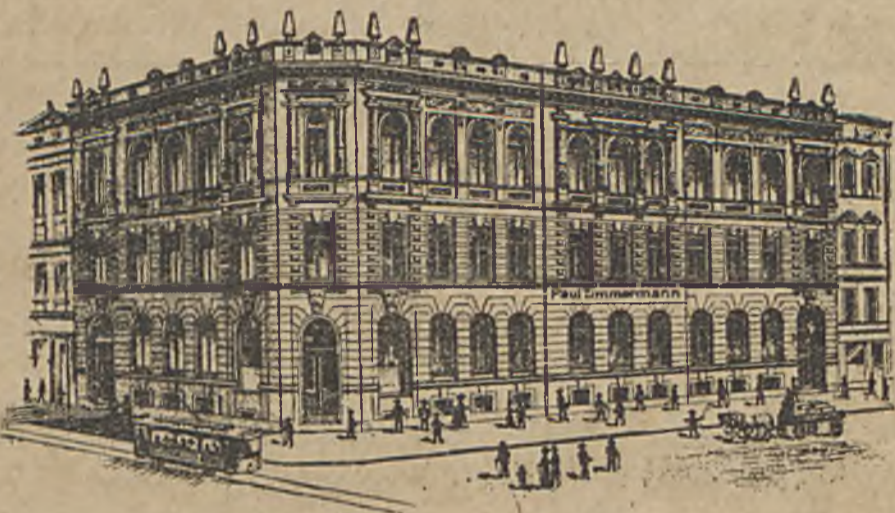
Fernsprecher Nr. 2034

Telegramme: Lofsiedel

Telegramme: Lofsiedel

Schiffsmakler — Bunkerkohlen

Agentur überseeischer Dampferlinien und der
Egon-Linie Stettin-Südschweden.



Paul Zimmermann

Stettin

Merkurhaus / Gegründet 1878

Import-Großhandel

Kolonialwaren

Hering :: Schmalz :: Zucker

Kaffee-Rösterei

NORD-OSTSEE

SCHIFFAHT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 6

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

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



Reklame ist teuer, aber noch
teurer ist keine Reklame!