

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Beenstr. 7 • **Barth i. Dom.**, Lange
Straße 50 • **Belgard (Vorf.)**, Karlstraße 27
Bergen (Rügen), Bahnhofstraße Nr. 52
Bublitz, Poststraße 144 • **Bütow**, Lange
Straße 68 • **Cammin i. Dom.**, Wallstraße 2
Demmin, Frauenstr. 9 • **Gollnow i. Dom.**,
Wollweberstraße 7 • **Greifswald**, Lange
Straße 15 • **Köslin**, Bergstr. 1 • **Kolberg**,
Kaiserplatz 6 • **Labs i. Pom.**, Hindenburgstr. 57
Neustettin, Preussische Str. 2 • **Pölich**, Baustr. 7
Polzin, Brunnenstr. 17 • **Pyrch (Dom.)**, Bahner
Straße 50 • **Rügenwalde**, Lange Straße 32
Schivelbein, Polziner Straße Nr. 22 •
Stargard i. Pom., Holzmarktstr. 3 • **Stettin**,
Gießereistr. 23, Breite Str. 58 und Luifenstr. 19
Stolp, Mittelstr. 5 • **Stralsund**, Apollo-
nienmarkt 7 • **Swinemünde**, Färberstraße 5
Wolgast, Wilhelmstraße 4.



Die **SINGER**

MARK E

verbürgt Qualität

*Weitegehende
Zahlungserleichterungen
Mäßige Monatsraten*

SINGER NÄHMASCHINEN
AKTIENGESELLSCHAFT
Singer Läden überall

Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

Allianz und Stuttgarter Verein

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft
Filialdirektion Stettin

Sammel-Nr. 354 71

Marienplatz 3

J. Gollnow & Sohn

Eisenhoch- und Brückenbau
Eisengroßhandel

Sammel-Nr. 25111

Büro: Prutzstr. 1
Werk: Lange Str. 6c

Hagen & Co.

Gegr. 1853
Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Louis Lindenberg

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken
Aktiengesellschaft

Sammel-Nr. 35356

Altdammer Str. 5

Erich Mascow

Buchdruckerei und Papiergroßhandel

37360, 37361

Gr. Lastadie 76

Auskunftei W. Schimmelpfeng

27151

Augustastr. 15/17

Stettiner Träger- u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

Victoria Dampfwascherei

G. Vander Haegen
Dampfwascherei und Wäschevermietung

31770

Hohenzollernstr. 10

C. F. Weber

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken A.-G.
Teerdestillation, Asphalterzeugnisse

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Jedes Feld monatlich RM. 12.—

1528-FELDMÜHLE 1528

SPECIAL-BANK-POST

* QUALITÄT *

muß in erster Linie das von Ihnen verwendete Briefpapier zeigen. „Feldmühle Special-Bank-Post“ ist das Papier, das vornehme Gediegenheit atmet und sich auch für den Druck vortrefflich eignet. Beachten Sie das Wasserzeichen

FELDMÜHLE

PAPIER- UND ZELLSTOFFWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
STETTIN

†

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr**Steffin - Kopenhagen -
Oslo**S/S „Kong Haakon“
jeden Dienstag 18 Uhr**Steffin - Kopenhagen -
Göteborg**S/S „Odin“ S/S „Tjaldur“
jed. Donnerstag u. Sonnabend
18 Uhr**Steffin - Kopenhagen -
Westnorwegen**S/S „Bergenhus“ S/S
„Trondhjem“ alle 10 TageNähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königsstr. 4/5

5

Ernste Fragen an Sie und Ihre Buchhalter:

1. Warum umständlich,
wenn es einfach geht?
2. Warum übertragen,
wenn Sie durchschreiben können?
3. Warum kollationieren,
wenn es nicht notwendig ist?
4. Warum nicht 75% sparen,
wenn es möglich ist?
5. Warum noch dicke Bücher,
wenn Sie Taylorix verwenden können?

Kostenfrei erhalten Sie unsere Taylorix-
Schrift Nr. 101. Sie dürfen uns nur schreiben.

Taylorix

Organisation

Stuttgart 398.

.....
Erstes und führendes **deutsches**
Unternehmen für taylorisierte
Buchhaltungs-Organisation.
.....

Geschäftsstellen:

Stettin, Ernst Torlage, Blumenstraße 13
Telefon 33100

Berlin W 62, Kurfürstenstraße 106
Telefon: Bavaria 4435

Hamburg 36, Heuberg 10
Telefon: C 4 Dammtor 3498

Wien I, Gauer mann gasse 2
Telefon: B 26 - 5-80

Bremen, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frank-
furt a. M., Hagen i. W., Hannover, Koblenz, Köln a. Rh.,
Königsberg, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München,
Münster i. W., Nürnberg, Pforzheim, Saarbrücken, Stettin,
Belgard, Danzig, Kopenhagen, London, Zagreb, Zürich.

I. GOLLNOW

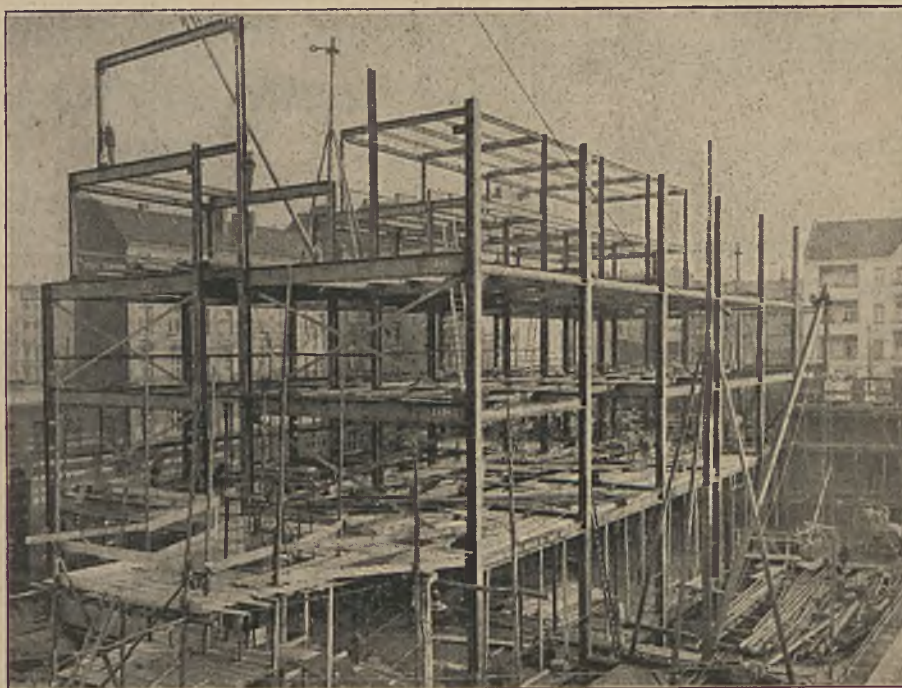
MONTAGEHALLEN

KRANBAHNEN

STAHLSCHELETTBAUTEN

& SOHN

STAHL-BAU



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

FESTE BRÜCKEN

BEWEGLICHE BRÜCKEN



STETTIN

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 Schulstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41. 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. 4

Stettin, 15. Februar 1929

9. Jahrg.

Deutschlands weltwirtschaftliche Luftverkehrslage.

Von Prof. Dr. Ernst Schultze, Direktor des Weltwirtschafts-Instituts, Leipzig.

Befindet sich Deutschland für seinen Fracht- und Personenverkehr mit dem Ausland weltwirtschaftlich in ungünstiger Verkehrslage, so genießt es in einer anderen Beziehung einen weltwirtschaftlichen Verkehrsvorteil: in der Luftschiffahrt. In dessen dürfte die Gunst dieser Lage nur vorübergehend sein. Denn maßgebend dafür ist nicht sowohl die Tatsache, daß Deutschland innerhalb Europas geographisch zu anderen Ländern, die einen starken Personenverkehr ins Ausland entsenden, zentral gelegen ist, — als der Umstand, daß Flugzeuge einstweilen nicht weiter denn 650 km fliegen können, ohne Brennstoff aufzunehmen. Infolgedessen kann der deutsche Luftverkehr von bestimmten Mittelpunkten aus nach den verschiedensten Richtungen ausgebaut werden, und jede Steigerung des Luftverkehrs durch neue Luftlinien führt Deutschland als europäischem Zentrum des Luftverkehrs weiteren Verkehr zu.

Diese Gunst der Verkehrslage findet sich einstweilen nur noch an einer anderen Stelle der Erdoberfläche: in Nordamerika. Ist doch nicht sowohl das Umgebensein von Landmassen die Ursache solcher Gunst der Lage, vielmehr muß sich dazu jener andere Faktor gesellen: ein starker Luftverkehrsbedarf der umgebenden Gebiete. Deshalb finden wir eine Parallele zu der weltwirtschaftlichen Luftverkehrslage Deutschlands nur in den Vereinigten Staaten. Dort gehen Luftlinien strahlenförmig von einigen wenigen Zentralpunkten (Chicago, Detroit, St. Louis) aus, die inmitten starker, verkehrsbedürftiger Bevölkerungsanhäufungen liegen. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß die Bevölkerungsdichte weiter Gebiete für die Entwicklung des Luftverkehrs gar nichts besagt, sondern daß neben dem Verkehrsbedürfnis noch die entscheidende Voraussetzung einer entsprechenden Wohlhabenheit gegeben sein muß, so daß

Wein- Abtlg.

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

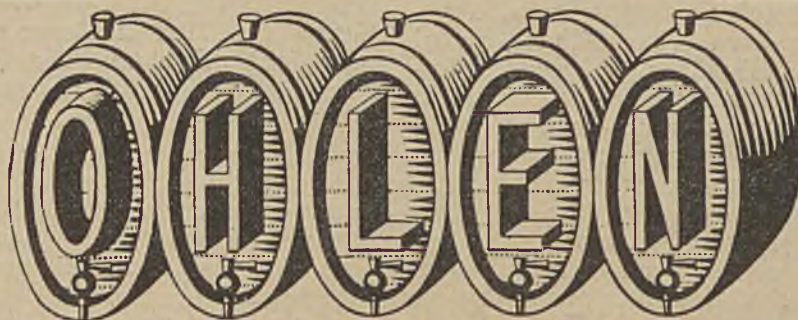
Stimmungs Kapelle
„Schim - Schu - Vö“

**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**

denn dicht bevölkerte Länder wie China und Indien für einen solchen Verkehr noch nicht in Betracht kommen, während sehr dicht bevölkerte, aber küstennahe kleinere Länder (wie Belgien und Holland) viel eher überflogen werden können, als das bei Deutschland möglich ist.

Sobald jedoch weitere Fortschritte des Flugwesens jene Spannweite von 650 km erheblich weiter ausdehnen sollten, so daß es möglich würde, von Croydon oder einem anderen Abflugorte in England nicht nur Belgien und Holland, sondern auch Deutschland zu überspringen, würde der Vorteil der weltwirtschaftlichen Luftverkehrslage, den es einstweilen genießt, zum erheblichen Teil verloren gehen. Es hängt mithin von dem weiteren Fortschritt der Luftverkehrstechnik ab, wie lange sich Deutschland seiner günstigen weltwirtschaftlichen Luftverkehrslage rühmen kann.

Immerhin dürfte, selbst wenn die technische Entwicklung weiterhin stürmisch erfolgt, der Vorteil dieser Verkehrslage für Deutschland vielleicht insofern nicht ohne weiteres verloren gehen, als ich annehmen möchte, daß zugleich mit der weiteren Ausdehnung des Radius der Personenverkehrsflugzeuge auch der Frachtverkehr zur Luftverbesserungen und Verbilligungen erfahren wird. Aus der Geschichte des Eisenbahnwesens, das in seinen Grundlagen manche Ähnlichkeit mit dem Flugverkehr hat, lassen sich, so will mir scheinen, gewisse Entwicklungstendenzen ablesen, die beim Flugverkehr wiederkehren dürften. Dazu gehört jenes eigenartige Verhältnis zwischen Personen- und Frachtverkehr, das den ersteren in bezug auf Schnelligkeit und Weite der zu überwindenden Entfernungen von Zeit zu Zeit einen großen Sprung tun läßt, dem der Frachtverkehr alsdann langsamer nachfolgt. Die Isochronen, d. h. die in einer gewissen tatsächlichen Reisezeit von einem bestimmten Ausgangspunkt zu erreichenden Entfernungen, sind von der Verkehrsgeographie leider nur für den Personenverkehr beachtet worden. Es wäre zu wünschen, daß diese Wissenschaft ihre Arbeiten auch auf die Geschichte des Frachtverkehrs nach derselben Richtung ausdehnte.

Daß Deutschland nach einiger Zeit zunächst von dem weltwirtschaftlichen Luftverkehr Englands übersprungen werden wird, ist mit Sicherheit vorzusehen, und zwar dürfte dies nicht so sehr durch das Flugzeug als durch das Luftschiff erfolgen. Großbritannien selbst bietet infolge der Eigenart seines Bodenumrisses wenig Gelegenheit zum Flugverkehr, abgesehen von den Hemmnissen seines Klimas, zumal des Nebels. Die verhältnismäßig geringen Entfernungen innerhalb Englands fordern jedenfalls nicht so zur Ausgestaltung des Luftverkehrs heraus wie in Deutschland oder den Vereinigten Staaten. Dagegen hat England ein hervorragendes Interesse an der schnellen Ueberwindung größerer Entfernungen. Insbesondere der Wunsch, mit dem mehr und mehr bedrohten Indien als dem Kernstück des abhängigen Kolonialreiches, aber auch mit dem noch weiter entfernten Australien als dem vielleicht am meisten gefährdeten Dominion in schnelle Verbindung treten zu können, hat die britische Regierung (im Gegensatz zu der in dieser Beziehung

merkwürdig kurzsichtigen öffentlichen Meinung) zu tatkräftigen Bemühungen angespornt, den Bau von Luftschiffen zu fördern. Sowohl der Staatssekretär des Luftamtes wie der Staatssekretär für die Angelegenheiten der Dominien drängen mit größtem Nachdruck auf den Ausbau des Luftschiffwesens. Gegenwärtig sind in England zwei Riesenluftschiffe in Bau: R 100 und R 101. Das erstere, das von der Airship Guarantee Company in Howden in der Grafschaft Yorkshire erbaut wird, soll bei einer Nutzlast von 100 Reisenden sowie 10 t Gütern und einer Stundengeschwindigkeit von 120 km eine Reichweite von über 4800 km erhalten. Es soll dem Verkehr zwischen England über Aegypten, nach Indien dienen. Man sieht: die Nutzlast ist sehr gering, die Geschwindigkeit groß, während die Reichweite über alle bisherigen Leistungen hinausgeht, ausgenommen nur die von der deutschen Zeppelin-Werft erbauten Luftschiffe. Deutschland wird von diesen englischen Luftschiffen ohne Aufenthalt überflogen werden. Gelingt es, worauf die britischen Hoffnungen sich spitzen, Luftverkehrsschiffe von dieser Größe und Reichweite durch Sturm und Wetter zu führen, so dürften alsbald auf der Grundlage der englischen Kapitalmacht, mit stärkster Förderung durch alle britischen Behörden, regelmäßige Luftschifflinien mit allen Erdgebieten, die im Bereich dieser Verkehrsweite liegen, eröffnet werden. Schon rechnet man damit, daß dafür Luftschiffe zur Verwendung kommen sollen, die an motorischer Kraft und Reichweite den R. 100 übertreffen sollen.

England strebt, das läßt sich schon heute erkennen, planmäßig die Weltzentralstellung im Luftverkehr an, so wie es die Seezentralstellung durch seine Schiffs- und Kriegspolitik in den letzten 2½ Jahrhunderten erzwungen hat. Die weltwirtschaftlich günstige Luftverkehrslage Deutschlands wird dann zunächst für den Personenverkehr der Vergangenheit angehören.

Die Politik der englischen Regierung strebt ein hohes und weitsichtiges Ziel an. Auffallend genug, daß die „Times“ ihr nicht folgen, sondern einen wahren Feldzug gegen das Luftschiff führen. Die englischen Flugtheoretiker haben die ungeheure Bedeutung einer solchen Luftpolitik erkannt, die vielleicht in der Zukunft, die England allmählich entgleitende Vormacht in der Weltwirtschaft zurückzuerobern. Bleibt nämlich die englische Kauffahrteiflotte die größte der Welt und gelingt es, ihr die größte Weltluftschiffsflotte zur Seite zu stellen, so würde damit ein erheblicher Anreiz gegeben sein, die Verwaltungen aller Großfinanz- und Handelshäuser nach London zu legen oder doch mindestens dort Vertretungen mit weitgehenden Vollmachten zu eröffnen.

Deutschland hat in zäher Arbeit schon vor dem Kriege darum gerungen, sich allmählich von der englischen Vormachtstellung in der Weltwirtschaft freizumachen, nicht alle überseeischen Massenerzeugnisse mehr über London zu beziehen, sondern die in englische Taschen fließenden Zwischenhandelsgewinne mehr und mehr einzusparen. Gelingt aber der englische Plan, durch die Schaffung einer Luftschiffsflotte den Personenschnellverkehr über die ganz weiten Entfernungen des Erdballs an sich zu ziehen, so würde Deutschland welt-

wirtschaftlich in noch höherem Maße in jene Abhängigkeit von England zurückfallen, als dies jetzt schon infolge der Schwächung unserer Handelsflotte und der Uebermacht des englischen Auslandskapitals erfolgt ist.

Es wäre zu wünschen, daß auch in Deutschland mit demselben Weitblick gearbeitet und daß unseren Luftschiffpionieren, an ihrer Spitze Dr. Eckener, alle Förderung zuteil würde, die das geschwächte Deutschland irgend aufbringen kann.

Wirtschaftsbrief aus West-Oberschlesien.

Von Dr. E. Rieger, Berlin.

Kohle.

Welchen Aufschwung die west-oberschlesische Steinkohlenförderung infolge Fehlens der ost-oberschlesischen Kohleneinfuhr auf Grund des Zollkriegs in den letzten Jahren genommen hat, geht aus folgenden Monats-Durchschnittsförderziffern hervor, die zum besseren Vergleich auch für das letzte Vorkriegsjahr 1913 mit angeführt worden sind:

	in 1000 to
1913	840
1925	1189
1926	1455
1927	1615
1928	1642

Hierbei fällt auf, daß die Fördersteigerung im letzten Jahr verhältnismäßig nicht mehr so bedeutend war und im Durchschnitt monatlich nur noch rund 27000 to betrug. Im ganzen ergibt sich, daß die west-oberschlesische Kohlenproduktion rund das Doppelte der von 1913 erreicht hat, im Gegensatz zum ost-oberschlesischen Revier, dessen Förderung im letzten Jahre hinter der 1913er Produktion noch um 6% zurückblieb. Was die Ausfuhr anbelangt, auf die man nicht in dem Maße wie in Polnisch-Oberschlesien angewiesen war, so wies sie zwar mit 1185 (in 1000 to) eine Steigerung gegenüber 1004 im Jahre 1927 auf. Die Forzierung der Ausfuhr war jedoch nur unter erheblichen Preisopfern möglich. Welchen Schwankungen im übrigen der Auslandsabsatz ausgesetzt ist, zeigen folgende Ziffern:

Oktober 1928	201 000 to	(höchste Ausfuhrziffer 1928)
November 1928	135 000 to	
Dezember 1928	94 000 to	
Januar 1929	ca. 100 000 to	

Man wird für die nächsten Monate wohl bestenfalls mit einer gewissen Stetigkeit der Förderziffern zu rechnen haben, um die Bestände, die seit Ende Dezember 1928 von 229 000 to auf 260 000 to angewachsen sind, nicht gar zu heftig weiter ansteigen zu lassen, zumal die rückläufige Konjunktur sich auch in einer Abschwächung am Industriekohlenmarkt fortlaufend äußert.

Inzwischen werfen die Verhandlungen über die Höhe des polnischen Kohlenkontingents ihre Schatten voraus. Wenn die Verhandlungsbasis vor einem Jahre etwa bei einem Monatskontingent von 200 000 to lag, so hat es die geschickte Verhandlungstaktik der Polen zu Wege gebracht, daß bei den Besprechungen ein wesentlich höheres Einfuhrkontingent — man spricht von monatlich 350 000 to — eine Rolle spielt. Ein Monatskontingent von 350 000 to würde aber ein Fünftel der gegenwärtigen Produktion des west-

oberschlesischen Reviers bedeuten. Da an der restlosen Ausnutzung eines einmal bewilligten Einfuhrkontingents von Seiten Polens nicht zu zweifeln wäre, so würden die Folgen ein entsprechender Rückgang des Absatzes west-oberschlesischer Kohle und gezwungenermaßen Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen sein. Man hat berechnet, daß ein solcher Rückgang in der Förderung etwa 10 000 Arbeiter frei setzen würde und daß der Ausfall an Löhnen und Materialaufwendungen, die der ober-schlesischen Wirtschaft verloren gehen würden, auf jährlich 45 bis 50 Millionen zu veranschlagen wäre. Auch die Reichsbahneinnahmen hätten darunter zu leiden, da das Anfahren der polnischen Kohle unter weitmöglichster Benutzung der polnischen Eisenbahnlinien erfolgen würde. Gerade weil das Schwergewicht des west-oberschlesischen Wirtschaftslebens auf dem Kohlenbergbau liegt und weil die hier seit der Teilung Oberschlesiens mühsam geleistete Wiederaufbauarbeit unmöglich aufs Spiel gesetzt werden kann, wird man erwarten müssen, daß die offiziellen Stellen, die für die Aufrechterhaltung einer regen wirtschaftlichen Tätigkeit in den Grenzgebieten verantwortlich sind, die Einfuhr polnischer Kohle nur insoweit zulassen, als darunter nicht der west-oberschlesische Kohlenbergbau und die bei ihm tätige Arbeiterschaft zu leiden hat.

Die rückläufige Bewegung, die der Auslandsabsatz in den letzten Monaten eingeschlagen hat, hängt mit der Einfuhr größerer Mengen ost-oberschlesischer Kohlen in der Tschecho-Slowakei und in Deutsch-Oesterreich zusammen, wobei sie vor der west-oberschlesischen Kohle frachtmäßig einen Vorsprung hat.

Eisen.

Im Zusammenhang mit dem Rückgang der Konjunktur, der besonders deutlich in der zweiten Jahreshälfte in Erscheinung trat, gestaltete sich die Lage der west-oberschlesischen Eisenindustrie im Jahre 1928 wesentlich ungünstiger als im vorangegangenen Jahre. Im neuen Jahre ist keine Besserung eingetreten. Der vorliegende Auftragsbestand reicht zur Vollbeschäftigung der Werke bei weitem nicht aus. Die Lage wird am besten dadurch gekennzeichnet, daß in verschiedenen Geschäftszweigen auf Lager gearbeitet werden muß und vielfach Feierschichten eingelegt werden müssen. Die schwierige Lage der Hochofenindustrie kommt darin zum Ausdruck, daß in dem zu den Vereinigten ober-schlesischen Hüttenwerken gehörigen Hochofenwerk Julienhütte, das über sieben Hochöfen verfügt, seit einiger Zeit nur drei Hochöfen unter Feuer gehalten werden. Die Roheisenproduktion hat von 311 000 to 1927 auf 248 000 to 1928 also um rund 20% ab-

genommen. Die Produktion der gangbaren Roh-eisensorten hatte unter der geringen inländischen Aufnahmefähigkeit und unter der scharfen Auslandskonkurrenz stark zu leiden, während die Erzeugung der teureren Spezialroheisensorten wie des Hämatit-Eisens und des Ferromangans auf Grund günstiger Absatzverhältnisse sogar gesteigert werden konnte.

Die ab 1. Februar geltende neue Lohnregelung, die eine Erhöhung des Stundenlohnes der Zeitlohnarbeiter um 3—4 Pfennig vorsieht, stellt für die oberschlesischen Eisenhütten eine weitere Belastung des Lohnkontos von jährlich mehr als einer Million Reichsmark dar. Diese Neubelastung muß angesichts der ungenügenden Rentabilitätsverhältnisse der Werke mit großer Sorge betrachtet werden. Anstatt die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe auch von der Lohnseite her mit allen Mitteln zu erhöhen, wird immer wieder zu dem Mittel der mechanischen Lohnerhöhung gegriffen. Kommt es nicht zu einem guten Frühjahrsgeschäft, so werden weitere Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen die unvermeidliche Folge sein.

Zink.

An dem internationalen Zinkkartell ist naturgemäß auch die deutsch-oberschlesische Zinkindustrie interessiert. Da in Deutschland keine Zinkhütte verblieben ist — nach Polen fielen bekanntlich 86% der gesamten Zinkerzproduktion, sämtliche Rohzinkhütten und sechs von insgesamt acht Zinkwalzwerken —, gehen fast sämtliche Erze nach Ostoberschlesien, kommen zum größten Teil wieder als Rohzink zurück und werden dann zu Blechen weiter verarbeitet. Die seit längerer Zeit bestehenden Bestrebungen, eine eigene Zinkhütte auf deutschem Boden zu errichten, sind insofern einen Schritt weitergekommen, als von der deutschen Giesche-Gesellschaft eine Versuchsanlage in Ohlau errichtet worden ist, auf der das elektrolytische Zinkgewinnungsverfahren, das vor der bisherigen Destillationsmethode den Vorzug großer Kohleersparnis hat, praktisch erprobt werden soll. Die Versuchsanlage ist seit Ende 1928 im Betriebe. Wenn die Anlage sich bewährt, so steht dem Bau einer fabrikmäßigen Zinkgewinnungsanlage nach dem elektrolytischen Verfahren nichts mehr im Wege.

Gasfernversorgung.

Im vergangenen Jahre hat die Erkenntnis Fortschritte gemacht, daß es ökonomisch richtiger ist, sich der risikofreien Versorgung durch Zechengas anzuschließen, als Gasanstalten unter erheblichem Kostenaufwand auszubauen bzw. neu zu errichten. Die größte Förderung erfuhr die Durchführung der Gasfernversorgung naturgemäß in den Bergbaurevieren. In Oberschlesien ist am 1. Januar 1929 die erste Ferngasleitung Beuthen—Hindenburg in Betrieb genommen worden, die später bis nach Gleiwitz durchgeführt werden soll. Eine Beteiligung der Stadt Gleiwitz an dem Verbandsgaswerk ist bereits vorgesehen. Das Verbandsgaswerk bezieht das Rohgas durch eine 17 km lange Fernleitung von den Hindenburger Kokswerken der Preussag und gibt das gereinigte Gas mit Hilfe seines Rohrnetzes nach Biskupitz, Mikoltschütz, Rokittnitz, Carf und Beuthen ab.

Auch im Waldenburger Revier besteht bereits eine Gasfernversorgung in die Städte Waldenburg, Altwasser, Gottesberg, Freiburg und Schweidnitz sowie in ca. 30 weitere Ortschaften mit Koksofengas der Zechen. Es ist beabsichtigt, die Leitung in nördlicher und südlicher Richtung weiter auszubauen.

Bei der Schlesischen Elektrizitäts- und Gas-A.-G., zu deren Stromversorgungsgebiet nicht nur Deutsch-Oberschlesien, sondern auch Teile von Polnisch-Oberschlesien gehören, hat die günstige Entwicklung des Stromabsatzes sowohl in Deutsch- als auch in Polnisch-Oberschlesien angehalten. Der Stromabsatz in beiden Gebieten zeigte folgende Entwicklung:

	in Millionen Kwst.		
	Deutsch O. S.	Polnisch O. S.	zusammen
1924	106	149	255
1926	163	329	492
1927	203	460	663

Für 1928 wird der Absatz beider Gebiete auf etwa 720 Millionen Kwst. zu schätzen sein und damit die 1927er Stromabsatzziffern nicht unbeträchtlich übertreffen. Aus der obigen Zahlenreihe geht hervor, daß sich von 1924 bis 1927 der polnische Stromabsatz verdreifacht hat, während sich der deutsche Stromabsatz nur verdoppelte.

Steffiner Hafen- und Schiffsabgaben.

Von Dr. G. Röpke.

In Kreisen, die nicht direkt mit der Seeschifffahrt zu tun haben, findet man häufig recht falsche Vorstellungen von den Betriebskosten eines Reedereiunternehmens verbreitet. Der Laie glaubt meist, diese Kosten seien mit einer Addition der Beträge für die Heuern der seemannischen Besatzungen und des Maschinenpersonals sowie der für Betriebsstoffe, Kohle und Oel und für Proviant und laufenden Ersatz von Ausrüstungsgegenständen benötigten Summen erschöpft. Daß außerdem recht erhebliche Beträge an allerlei Abgaben fällig werden, wenn ein Schiff in einem Hafen eintritt, daß hier die Abfertigung und der Aufenthalt im Hafen weitere beträchtliche Kosten verursacht und das ausgehende Fahrzeug wiederum vielfach die gleichen Abgaben zu zahlen hat wie beim Eingang, ist im allgemeinen nicht nur dem Binnenländer, sondern vielfach sogar dem Bewohner einer Hafenstadt unbekannt, und wenn irgend jemand schon einmal etwas von Lotsgeldern oder Hafengebühren gehört hat, so

mißt er diesen Kosten wohl kaum die Bedeutung bei, die sie in ihrer Gesamtheit für die Frachtkalkulation der Seeschifffahrt tatsächlich haben.

Wenn man einmal von der allgemeinen Belastung der Seeschifffahrt, die andere Unternehmungen in gleichem Umfange trifft, wie Amortisations- und Zinsendienst für das investierte Kapital, Reparaturen, Versicherungen, Löhne und Gehälter, Steuern und sonstige Abgaben für soziale und andere Zwecke absehen will, muß gerade den sogenannten „Schiffsabgaben“ im weitesten Sinne als einer Sonderbelastung der Reedereibetriebe besondere Aufmerksamkeit zugewandt werden, obgleich nicht verkannt werden soll, daß auch auf den angelegenen Gebieten, z. B. der Steuern, die Schifffahrt gerade gegenüber anderen Verkehrsmitteln bekanntermaßen außerordentlich stark benachteiligt ist. Angenommen, daß diese allgemeine Belastung in den mit Stettin konkurrierenden Häfen wenigstens einigermaßen

gleich ist, was leider zu Ungunsten Stettins auch nicht überall zutrifft, ist ohne weiteres ersichtlich, daß größere oder geringere Schiffsabgaben das Zünglein an der Waage der Konkurrenzlage leicht in dem einen oder anderen Sinne ausschlagen lassen können.

Die Richtung dieser Ausschläge wird selbstverständlich am ungünstigsten beeinflußt, wenn in einem Hafen eine Abgabe erhoben wird, die eine ausgesprochene Vorbelastung seiner Schifffahrt gegenüber den konkurrierenden Häfen bedeutet, wie wir sie in Stettin in der sogenannten Befahrungsabgabe haben, die außer in Königsberg in keinem anderen deutschen Hafen mehr zur Erhebung kommt. Der Grund dieser Vorbelastung Stettins ist in kurzen Worten der finanzielle Zusammenbruch des Reiches, das durch Staatsvertrag von Preußen die Ausführung der Vertiefung der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde übernommen hatte. Nur unter der Bedingung, daß die Interessenten nahezu die Hälfte der Kosten in Höhe von 5,5 Millionen Mark übernehmen, konnte die unbedingt nötige Vertiefung des Fahrwassers vorgenommen werden. Infolgedessen mußte zur Aufbringung dieser Kosten bezw. zur Verzinsung und Tilgung der zu Bauzwecken aufgenommenen Darlehen die von dem Provinzialverband Pommern, der Stadt Stettin und der Industrie- und Handelskammer gebildete Gesellschaft zum Ausbau der Seeschifffahrtsstraße Stettin—Swinemünde eine Befahrungsabgabe, auch Reichshafengeld genannt, erheben, deren Entwicklung folgende Zusammenstellung vor Augen führt:

Es wurden erhoben je Ein- und Ausgang pro Nettobcm. und je Ein- und Ausgang pro to bei Fahrzeugen über 2500 cbm seit

	10. 5. 24	10. 8. 24	1. 1. 28
Ncbm.	6 Pfg.	8 Pfg.	2 Pfg.
to.	5 Pfg.	7 Pfg.	2 Pfg.

Die Entwicklung der Tarifsätze zeigt, daß die Abgabe zunächst nicht die erforderlichen Beträge ergab, daß aber gleichzeitig mit ihrer Erhöhung die Gefahren für die Konkurrenzfähigkeit des Stettiner Hafens derart wuchsen, daß die Industrie- und Handelskammer in langwierigen Verhandlungen mit dem Reich eine Aenderung des Vertrages und damit eine Senkung der Gebühren durchdrücken mußte, wollte man nicht trotz Vertiefung und Begradigung des Fahrwassers einen großen Teil des früheren Verkehrs verlieren. Allerdings mußte man mit der 75% igen Ermäßigung der Befahrungsabgabe gleichzeitig eine Verlängerung der Erhebungszeit um etwa 20 Jahre in den Kauf nehmen, da das Reich auch jetzt nicht auf die Zuschüsse seitens der Interessenten verzichtete. Trotzdem vertritt die Kammer im Rahmen des zusammen mit den städtischen Behörden aufgestellten Notprogramms die völlige Beseitigung der Befahrungsabgabe, da eine Vorbelastung des Stettiner Verkehrs gegenüber den Hauptkonkurrenten unter allen Umständen abgelehnt werden muß.

In der Frage der Lotsgebühren waren es vor allem drei Dinge, die berechtigte Kritik seitens der Schifffahrtsinteressenten herausforderten. Das war

1. die Belastung der Fahrzeuge, deren Führer sich durch eine Prüfung über ihre Kenntnis des Stettiner Fahrwassers, einschließlich der Seestrecke und der Vorschriften über das Befahren des Fahrwassers ausgewiesen hatten und ein gültiges Zeugnis über die Befreiung vom Lotsenzwang besaßen, mit der Hälfte der tarifmäßigen Gebühr,
2. die Verteilung der Gesamtgebühren von Stettin bis See auf die Teilstrecken See—Swinemünde und Swinemünde—Stettin im Verhältnis von 1 : 1, und
3. die absolute Höhe der Tarifsätze.

Was von der Kammer in diesen Punkten erreicht ist, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Seit 25. 11. 1923.

See—Stettin und umgekehrt	5 Pfg. pro Ncbm. mind. 15 RM.
See Swinemünde u. umgek.	2,5 „ „ „ „ 7,50 „
Swinemünde - Stettin	und umgekehrt 2,5 „ „ „ „ 7,50 „
	Freifahrer Hälfte der Gebühren.

Seit 3. 12. 1928.

See—Stettin und umgekehrt	5 Pfg. pro Ncbm. mind. 15 RM.
See—Swinemünde u. umgek.	1,5 „ „ „ „ 4,50 „
Swinemünde Stettin	und umgekehrt 3,5 „ „ „ „ 10,50 „
	Freifahrer gebührenfrei.

Für das Lotsen der Fahrzeuge innerhalb des Stettiner Hafengebietes wird außerdem eine Gebühr von 1/2 Pfg. pro Nettobcm je ein- und ausgehend erhoben.

Aus der Tabelle geht hervor, daß die im Interesse des Swinemünder Verkehrs geäußerten Wünsche der Kammer hinsichtlich der Verteilung der Gesamtgebühr auf die Teilstrecken zwischen Swinemünde—See und Swinemünde—Stettin erfüllt wurden, da hier anerkannt werden mußte, daß die frühere Halbierung der Gesamtgebühr mit Rücksicht auf die ganz ungleich langen Teilstrecken, die nach der zum Durchfahren benötigten Zeit etwa im Verhältnis von 1:6 stehen, unhaltbar war. Auch die völlige Lotsgeldbefreiung der oben unter 1 gekennzeichneten sogenannten Freifahrer entsprach der von der Kammer mit der Begründung gestellten Forderung, daß diese Schiffe von der staatlichen Einrichtung der Lotsen keinerlei Vorteil hätten, weil sie sie niemals in Anspruch nähmen und dem Staat infolgedessen keine Kosten von dieser Seite erwüchsen. Die erhoffte grundsätzliche Ermäßigung der Lotsgelder brachte der neue Tarif dagegen nicht, obwohl die Kammer immer wieder in Eingaben und Besprechungen darauf hingewiesen hatte, daß die Tarife in den Konkurrenzhäfen trotz zweifellos, beispielsweise in Hamburg, viel schwierigerer Navigationsverhältnisse und damit ungleich größerer Kosten des Lotswesens wesentlich niedrigere Sätze aufweisen als in Stettin.

Die Erhebung der Gebühren für die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der den Hafen Swinemünde anlaufenden Seeschiffe ist von Schifffahrtskreisen seit ihrer Einführung stets als ungerechtfertigte Belastung empfunden worden, denn dieser Gebühr steht als Gegenleistung nur gegenüber, daß ein sogenannter „Gesundheitsaufseher“ im Hafen Swinemünde mit einem Boot längsseits kommt und das vom Kapitän ausgefüllte Formular über den Gesundheitszustand der an Bord befindlichen Personen entgegennimmt. Die Entwicklung und Höhe dieser Gebühr ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

	seit 30. 1. 24	seit 20. 5. 25
Fahrzeuge bis 400 Ncbm.	RM. 1.—	RM. 2.—
je weitere 400 Ncbm.	RM. 1.— mehr	RM. 2.— mehr
ab 2000 Ncbm. je weitere 1000 Ncbm.	RM. 1.— mehr	RM. 2.— mehr

Zu dieser 100% igen Erhöhung der Gebühren sei noch bemerkt, daß die in der gleichen Verordnung geregelten Sätze für die ärztliche Untersuchung auf den Seeschiffen ebenfalls um 100% erhöht wurden. Es ist der Kammer bisher trotz mehrfacher, eingehend begründeter Eingaben nicht gelungen, die Beseitigung oder doch radikale Ermäßigung dieser Gebühren durchzusetzen. Nur in der Frage der Gebührenbefreiung von Schiffen, die den Swinemünder Hafen von einem deutschen Hafen einschließlich Danzig und Bornholm aus anlaufen, ist der Minister ganz kürzlich den Wünschen der Kammer entgegengekommen, indem er diese Fahrzeuge grundsätzlich von der Zahlung der Gebühr befreite, während vorher die Küstenfahrer die Hälfte der tarifmäßigen Gebühren bezahlten und außerdem sofort voll gebührenpflichtig wurden, wenn sie zwischendurch einmal zufällig eine Auslandsreise gemacht hatten.

Die Höhe der Gebühr könnte an sich unwesentlich erscheinen, sie belastet jedoch in ihrer dauernden Wiederholung die Reedereien nicht unerheblich, zumal wenn man in Betracht zieht, daß die Reedereien überhaupt keinen Vorteil oder Nutzen von der Kontrolle haben. Es ergeben sich beispielsweise allein für vier Stettiner Reedereien Jahresbeträge von über Rmk. 12 000,—.

Die Erhebung von Hafengeld in Swinemünde berührt zwar den Stettiner Schiffsverkehr nicht ohne weiteres, jedoch können Fälle eintreten, in denen auch nach Stettin bestimmte Schiffe in Swinemünde hafengeldpflichtig werden. In dieser Beziehung hatten sich seit längerer Zeit folgende Mißstände herausgebildet:

Tiefgehende Seeschiffe, die in Swinemünde leichtern mußten, weil sie mit voller Ladung infolge der noch nicht zu Ende geführten Vertiefung nicht nach Stettin heraufgehen konnten, mußten das Swinemünder Hafengeld und zwar je nach der Menge der abgeleichterten Ladung entweder 12 1/2 Rpf. oder, wenn die Menge der gelöschten Ladung den vierten Teil des Nettoraumgehalts nicht überstieg oder aus Ballastgütern bestand, 6 1/4 Rpf. pro Ncbm. bezahlen. Außerdem wurden sie, wenn sie dann nach geschehener Ableichterung nach Stettin heraufgingen, mit der Befahrungsabgabe belastet. Da also auf der einen Seite das Fahrwasser vertieft wurde, um den Schiffen die durch die Ableichterung in Swinemünde entstehenden Kosten zu ersparen, und auf der anderen Seite von den Schiffen, die wegen zu großen Tiefgangs noch leichtern mußten, noch

dazu Hafengeld in Swinemünde erhoben wurde, was die Leichterungskosten besonders erhöhte, mußte hier selbstverständlich der völlige Wegfall einer der beiden Abgaben und zwar logischerweise des Swinemünder Hafengeldes gefordert werden. Auch die Stettiner Linienschiffahrt, die zum Teil vorübergehend in Swinemünde am Bollwerk anlegt, um Passagiere abzusetzen, mußte das Hafengeld bezahlen. Ebenso traf die Belastung mit den Gebühren in besonders unangenehmer Weise die Fahrzeuge, die nur die Papiere wechselten oder beim Ausgang aus dem Hafen einen neuen Stundenzettel erhielten.

Da aus diesen Gründen eine Ermäßigung und Neuordnung der Swinemünder Hafengelder nötig wurde und die Kammer auch im Interesse der Swinemünder Schiffahrt verpflichtet war, gegen die allgemeine hohe Belastung des Verkehrs Front zu machen, wurde die Angelegenheit mit den zuständigen Behörden in mehrfachen Eingaben und Besprechungen geklärt, bis schließlich in dem Nachtrag zum Tarif für den Hafen Swinemünde vom 20. 6. 28 den Wünschen der Stettiner und Swinemünder Verkehrskreise in ziemlich weitem Umfange Rechnung getragen wurde, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

	seit 15. 3. 24	seit 20. 6. 28
mit Ladung	12,5 Pfg. pro Nebm.	4 Pfg. pro Nebm.
mit Ballast, Ballastgütern oder leer	6,25 Pfg. pro Nebm.	2 Pfg. pro Nebm.

Die Ermäßigung der Gebühr war also durchgreifend. Auch die völlige Befreiung der wegen zu großen Tiefgangs leichteren Fahrzeuge und ihrer Leichter wurde tariflich festgelegt, allerdings mit Befristung bis zum Ausbau der Seewasserstraße Swinemünde—Stettin auf 9,6 m Baggertiefe. Ebenso wurden alle Schiffe von der Zahlung des Hafengeldes befreit, die lediglich zum Wechseln ihrer Papiere in Swinemünde anlegen.

Die allgemeinen Hafenabgaben in Stettin sind in ihrer jetzigen Form in dem Tarif vom 20. August 1921 festgelegt, dessen Sätze nach erfolgter Stabilisierung der Reichswährung wieder in Kraft traten.

	Beladen	Leer
Schiffe über 200 cbm		
Nettoraumgehalt	2 Pfg. pro Nebm.	1 Pfg. pro Nebm.
Schiffe bis zu 200 cbm		
Nettoraumgehalt	1 Pfg. pro Nebm.	0,5 Pfg. pro Nebm.

	Liegegeld
für Schiffe von mehr als 200 cbm	
Nettoraumgehalt	0,5 Pfg. pro Nebm.
für Schiffe bis zu 200 cbm	
Nettoraumgehalt	0,25 Pfg. pro Nebm.

Zu den Liegegeldsätzen ist zu bemerken, daß sie von Fahrzeugen erhoben werden, die länger als 30 Tage im Stettiner Hafengebiet liegen und zwar kommen die angegebenen Gebühren für je 30 Tage der Fristüberschreitung zur Anrechnung. Wie die Zusammenstellung zeigt, sind die Gebühren im Verhältnis zu den neuen Swinemünder Hafengeldsätzen als mäßig anzusprechen, besonders wenn man berücksichtigt, daß die Unterhaltung des Stettiner Hafens viel größere Aufwendungen erfordert, als für den Swinemünder Hafen nötig sind, da ja dessen Wassertiefe infolge der Vertiefung der durchführenden Wasserstraße Stettin—Swinemünde fast ohne besondere Baggerungen gewährleistet wird und der Umfang der Kaianlagen zu denen des Stettiner Hafens in gar keinem Verhältnis steht. Aus diesen Gründen hat die Kammer bisher davon Abstand genommen, eine Senkung der Stettiner Hafenabgaben zu verlangen. Die ebenfalls in dem Hafenabgabentarif enthaltenen, von der Ladung erhobenen Abgaben, wie Kai- und Bollwerksgebühren, interessieren in diesem Zusammenhange nicht.

Schließlich seien noch die Eisbrechergebühren erwähnt, die zwar nur drei Monate lang vom 15. Dezember bis zum 15. März erhoben werden und daher eigentlich nicht in das hier behandelte Gebiet fallen, aber doch der Vollständigkeit halber kurz in folgender Tabelle zusammengestellt seien:

	29. 11. 1923	30. 11. 1925	13. 12. 1927
pro cbm. Nettoraumgehalt	5	3	2 Pfg.
für 100 kg der Ladung	5	3	2 Pfg.

Die Entwicklung zeigt hier eine stark nach unten führende Linie, die von der Eisbrecherverwaltung der Kammer infolge des angespannten Konkurrenzkampfes des Stettiner Hafens gegenüber Hamburg und Danzig verfolgt werden mußte, obgleich der augenblicklich geltende Tarif ein ausgesprochenen Verlusttarif ist. Die schon oft geforderte völlige

Beseitigung der Eisbrechgebühr läßt sich nicht durchführen, da in Stettin nun einmal eine Flotte von Spezialfahrzeugen in der Gestalt der vier Eisbrecher zur Offenhaltung der Fahrt zwischen See und Stettin nötig ist. Hamburg und Danzig dagegen besitzen keine Eisbrecher, sondern dort wird infolge der weitaus günstigeren Verhältnisse das Aufbrechen des Eises von starken Schleppdampfern ausgeführt. Da also das Eisbrecherunternehmen für Stettin eine Lebensnotwendigkeit bedeutet, muß es auch finanziert werden. Irgendwelche Zuschüsse seitens des Staates sind bisher nicht geleistet worden, so daß also kein anderer Weg übrig bleibt, als durch Erhebung von Gebühren den auf-tretenden Finanzbedarf zu befriedigen. Auch die Erhebungsform wird sich kaum noch verbessern lassen, da sie auf 30-jähriger Erfahrung beruht. Trotzdem wird dauernd und augenblicklich wieder in verstärktem Maße daran gearbeitet, die Möglichkeit von Erleichterungen für die Schiffahrt auf diesem Gebiete durchzuprüfen. Allerdings scheinen die augenblicklichen, äußerst ungünstigen Eisverhältnisse einen Strich durch diese Rechnung zu machen, da mit einem ganz gewaltigen Defizit infolge der abnormen Beanspruchung der Eisbrecher gerechnet werden muß.

Dieses Bukett von Gebühren umfaßt natürlich längst nicht alle Lasten der Seeschiffahrt im Stettiner Revier bezw. den beiden Häfen, man denke etwa an die Zollabfertigungsgebühren oder an die Kosten für die Assistenz von Schleppern, die alle Schiffe von einer bestimmten Größe an gemäß den Vorschriften der Seewasserstraßenordnung zu nehmen verpflichtet sind. Jedoch sind solche Kosten nicht als eigentliche Schiffahrtsabgaben anzusehen. Bei der Bewertung der besprochenen Gebühren fällt besonders ins Auge, daß in erster Linie die Tarife, auf deren Gestaltung die Kammer mittelbar oder unmittelbar Einfluß nehmen konnte, wie z. B. Befahrungsabgabe und Eisbrechgebühren, die günstigste Entwicklung für die Schiffahrt genommen haben, wenn auch bei der Befahrungsabgabe das Ziel der völligen Beseitigung noch nicht erreicht ist, sondern vielmehr durch kurzliche Entscheidung des Ministers wiederum in weite Ferne gerückt zu sein scheint. Wenn hier also die Arbeit der Kammer noch keineswegs abgeschlossen ist, so trifft das für die anderen Gebiete noch mehr zu, auf denen nur Teilwünsche erfüllt worden sind.

Daß die Belastung der Schiffahrt im Stettiner Revier den Vergleich mit den Verhältnissen der hauptsächlich konkurrierenden Häfen Hamburg, Lübeck und Danzig noch nicht aushalten kann, beweist die Gegenüberstellung der tatsächlich in den genannten Häfen zu zahlenden Gesamtbeträge für Schiffahrtsabgaben. Dabei sollen die Gebühren für die gesundheitspolizeiliche Kontrolle und die Eisbrecherabgaben der besseren Uebersicht und leichteren Vergleichbarkeit halber außer Anschlag bleiben. Auch eine solche Gegenüberstellung bietet zwar bei so diffizilen Gebilden, wie es die Schiffahrtsabgaben auf den verschiedenen Wasserstraßen und in den Häfen nun einmal sind, infolge ihrer Verschiedenartigkeit an sich sowie infolge der Abweichungen in ihrer Bemessungsgrundlage und ihren Erhebungsmodalitäten überhaupt keinen absolut einwandfreien und bündigen Vergleich. Jedoch sind diese Ziffern schließlich die einzigen Merkmale der Belastungshöhe, die für die Praxis tatsächlich wesentlich sind.

Bei dem Vergleich stellt sich heraus, daß die Gesamtbelastung in Stettin die Hamburger Schiffahrtsabgaben bei Fahrzeugen von etwa 5500 bis 6000 Netto-cbm um nahezu 100% übersteigt. Bei den kleineren Schiffsgefäßen verbessert sich das Verhältnis für Stettin zwar etwas, es bleibt aber auch bei Fahrzeugen von etwa 1500 Netto-cbm noch eine Differenz von ca. 30% zu ungunsten unseres Hafens. Noch ungünstiger gestaltet sich die Lage in allen Größenklassen im Verhältnis zum Lubecker Verkehr, dessen Gesamtbelastung in fast allen Fällen noch erheblich unter Hamburger Ziffern liegt. Die Danziger Schiffahrtsabgaben stellen sich zwar im allgemeinen etwas höher als in Stettin, jedoch sinkt die Kurve Danzigs in der Richtung nach den größeren Schiffsgefäßen ab, so daß schon bei einer Größe von 5700 bis 6000 Netto-cbm ungefähre Gleichheit der Belastung eintritt. Es ist jedoch bekannt, daß der Verkehr über Danzig in anderer Weise gegenüber Stettin derart begünstigt wird, daß diese geringfügige Differenz keine Rolle spielt.

Dieses Ergebnis des Belastungsvergleichs zwischen den genannten Häfen weist darauf hin, daß in Stettin auf diesem Gebiete noch weiter gearbeitet werden muß. Man wird allerdings nicht so weit gehen können, daß man absolute Gleichstellung der Gebührenhöhe in allen Häfen verlangt, wie das im Rahmen der Verwaltungsreform für

andere Gebiete des Gebührenrechts, etwa für die Gewerbe- und Baupolizei oder die handelsregisterlichen und wege- oder wasserrechtlichen Eintragungen gefordert wird. Das würde die natürliche wirtschaftsgeographische Lage der einzelnen Häfen zueinander zu sehr verschieben und zweifellos zum Teil recht nachteilige Wirkungen

haben, ganz abgesehen davon, daß es mit Rücksicht auf die ganz ungleichartigen Gegenleistungen überhaupt undurchführbar erscheint. Gefordert werden muß jedoch mit allem Nachdruck, daß durch Schiffsabgaben höchstens die reinen Selbstkosten der einzelnen Verwaltungen gedeckt werden dürfen.

Danzigs Wirtschaft im Jahre 1928.

Die Konkurrenz von Gdingen. — Danzigs Umschlags- und Schiffsverkehr. — Der Frachtenmarkt. — Landwirtschaft und Industrie. — Geld- und Kapitalmarkt. — Aussichten für 1929.

Danzig ist im Jahre 1928 vor schweren Erschütterungen seines Wirtschaftslebens bewahrt geblieben. Man kann sogar eine ganze Reihe von Erscheinungen anführen, die für eine Besserung und innere Festigung der wirtschaftlichen Lage Danzigs sprechen. So hat die Kapitalbildung im Freistaat Fortschritte gemacht; die Einlagen bei den Banken sind gewachsen und die Spargelder haben bei der Sparkasse der Stadt Danzig eine Zunahme auf 53 Mill. Gulden von 40 Mill. im Vorjahre aufzuweisen. Die Arbeitslosenziffer konnte sich das ganze Jahr hindurch auf verhältnismäßig niedriger Stufe halten; erst Ende 1928 erreichte die Arbeitslosenziffer mit ca. 13 000 Köpfen wieder die Höhe, wie sie Ende des Vorjahres zu verzeichnen war, hauptsächlich unter dem Einfluß der Entlassungen bei Schichau. Auch der Umstand, daß seit dem 18. Januar 1927 eine Aenderung des Diskontsatzes der Bank von Danzig nicht mehr eingetreten ist, spricht für die Konsolidierung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Danzig, ebenso wie die weitere günstige Entwicklung des Pfandbriefabsatzes der Danziger Hypothekenbank bis zur Höhe von 4,8 Mill. Gulden gegenüber 4,4 Mill. am Ende des Vorjahres.

Aber diese günstigen Erscheinungen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß dem Danziger Kaufmann und namentlich dem Danziger Handel in Zukunft von verschiedenen Seiten große Gefahren drohen. Eine der dringlichsten Fragen ist die Konkurrenz von Gdingen. Während Danzig aller Wahrscheinlichkeit nach im abgelaufenen Jahr nicht mehr als die Höhe des vorjährigen Umschlages erreichen konnte, hat der Umschlagsverkehr in Gdingen eine Steigerung von 0,9 Mill. auf 2 Mill. erfahren und damit die Ziffer erreicht, die man sich in polnischen Schiffsreisen für Ende 1928 zum Ziel gesteckt hat. 1,2 Mill. Goldfranken werden allmonatlich in diesen Hafen gesteckt, der dank dieser Staatssubventionen schnell aufgeblüht ist und in ein paar Jahren ein sehr ernsthafter Konkurrent für den Danziger Hafen sein wird. —

Die Mengenziffern des Danziger Hafenumschlages sind bis heute noch nicht bekannt. Es ist jedoch damit zu rechnen, daß der Umschlagsverkehr des Jahres 1927 in Höhe von 7,8 Mill. auch im Jahre 1928 annähernd erreicht worden ist. Diese Annahme erscheint berechtigt, weil der Rückgang des Exports von Holz und Getreide voraussichtlich durch die Erhöhung des Kohlenumschlages ausgeglichen worden ist. Der Holzexport lag im ganzen Jahr 1928 danieder, da infolge der stark angestiegenen polnischen Preise sowie des vermehrten direkten polnischen Exports nach Deutschland der Absatz nach England über

Danzig unrentabel geworden ist. Im Getreidegeschäft setzte vom Mai 1928 ab ein sehr reger Import von Weizen nach Polen ein, der mit insgesamt 120 000 to Umsatz beziffert werden kann. Von der neuen Ernte in Polen standen dem Danziger Export nur Gerste und Hülsenfrüchte zur Verfügung, die beide im Preise ständig zurückgingen, so daß der Nettoverdienst im Getreidehandel gering geblieben ist. In der Einfuhr ist die Zufuhr von Schrott im beachtlichem Maße gewachsen; auch die Einfuhr von Eisenerz, Phosphaten, Salpeter und Schwefelkies ist namhaft gestiegen.

Der Schiffsverkehr im Danziger Hafen betrug:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
1926	5 967	3 432 480	5 963	3 395 840
1927	6 950	3 899 854	6 942	3 932 577
1928	6 927	4 073 144	6 920	4 094 753

Der Schiffsverkehr in Gdingen umfaßt dagegen:

1926	298	204 767	291	208 194
1927	530	422 939	514	416 322
1928	1 100	983 257	1 090	970 157

Für das Schifffahrtsgewerbe war das Jahr 1928 denkbar ungünstig, namentlich durch das Hochkommen der staatlichen Reedereien, welche die mehrfachen Versuche der größeren Reedereivereinigungen, eine Knappheit von Schiffsraum durch Stilllegung zu erzielen, mit Hilfe ihrer Subventionen einfach zunichte machen können. In Danzig sind die Dampfer erst im März 1928 in Fahrt gekommen, allerdings ohne Nutzen. Im Sommer hat sich die Geschäftslage dann etwas gebessert, und bei einzelnen Reisen dürfte ein kleiner Gewinn übriggeblieben sein. Gegen Jahresende zeigte der Markt wieder eine fallende Tendenz, so daß das Gesamtergebnis des Jahres 1928 ein recht wenig günstiges sein und bei einer ganzen Reihe von Schiffen einen Verlust ausweisen dürfte.

In der Landwirtschaft des Freistaates sind die Verhältnisse nach wie vor sehr schwer gewesen, da das Dumping der polnischen Landwirtschaftsprodukte eine Rentabilität der Danziger Betriebe verhinderte. In der Industrie war die Beschäftigung einigermaßen gesichert; die Lebensmittelindustrien hatten zum Teil flotten Geschäftsgang.

Die Finanzen des Freistaates hatten im Jahre 1927 einen Ueberschuß von 0,3 Mill. Gulden gezeigt. Ueber das Ergebnis des Rechnungsjahres 1928, welches am 31. März 1929 abläuft, läßt sich Abschließendes noch nicht sagen; doch zeigen die Einnahmen aus den Steuern, insbesondere aus der Lohnsummensteuer, aus den Zöllen und den Erträgen des Tabakmonopols eine offenbar ansteigende Tendenz.

Der Warenabsatz nach Polen ist durch den dortigen Kapitalmangel stark gehemmt worden. Während Wechsel bisher im wesentlichen nur Zahlungsmittel des Großhandels waren, werden sie zur Zeit in Polen in fast allen Bevölkerungsschichten verwendet. So kommt es, daß in Polen Wechselproteste an der Tagesordnung sind, während die Zahlungsweise des Danziger Wirtschaftslebens gesund geblieben ist. Die von Handel und Industrie ersehnte Kreditverbilligung ist im laufenden Jahre nicht eingetreten.

Hinsichtlich der Einfuhr- und Zollmaßnahmen war für Danzig von Bedeutung, daß am 15. Februar 1928 der größte Teil der Einfuhrverbote aufgehoben wurde. Die seit dem 1. November 1928 erfolgte Durchrechnung der Eisenbahnfrachttarife über die Danzig-polnische Grenze hatte eine wesentliche wirtschaftliche Erleichterung zur Folge.

Ostdeutschland und die Ostseeländer.

Von Percy Meyer, Riga.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß im Außenhandel der baltischen Staaten dem Export Deutschlands die ausschlaggebende Bedeutung zukommt, aber seit einigen Jahren tritt auch der deutsche Import neben dem englischen hier wesentlich hervor. sind somit die Handelsbeziehungen zwischen den neuen Ostseeländern und Deutschland an sich schon recht eng, so sprechen doch jetzt verschiedene Umstände dafür, daß vielleicht schon in naher Zeit das wirtschaftliche Band zwischen hüben und drüben noch fester geknüpft werden wird. Die baltische Landwirtschaft bedarf einer tatkräftigen Förderung in jeder Hinsicht, und schon seit Jahren lag der Gedanke am nächsten, die Rationalisierung des baltischen Agrarwesens mehr und mehr den ostdeutschen Verhältnissen anzupassen. Dagegen sprachen allerdings bis vor kurzem gewisse politische Momente, die nun, nachdem alle drei Staaten ihre Beziehungen zu Deutschland auch handelsvertraglich geregelt haben, wohl nicht mehr ins Gewicht fallen. Wenn man bisher in Lett- und Estland mit der Nachzucht von englischen und skandinavischen Rasserindern, Schweinen, Hühnern experimentierte, während Litauen geradezu eine Großeinfuhr von Zuchttieren aus Schonen und anderen Teilen Südschwedens betrieben hat, so ist in dieser Hinsicht voraussichtlich demnächst in maßgebenden baltischstaatlichen Kreisen ein Umbruch der Mentalität zugunsten des Bezugs aus Ostdeutschland zu erwarten. Besonders kommt für das Baltikum die ostpreußische Tierzucht in Frage, so das Schwarzweißbrind, das deutsche Edelschwein und die ostpreußische Pferdezucht, wie ferner die mecklenburgisch-pommersche-ostpreußische Saat-

zucht. Aber nicht nur ein oder zwei Zweige der Agrikultur, vielmehr so gut wie alle ihre Hauptzweige kommen hier in Betracht. Wie es scheint, wollen bestimmte deutsche Kreise ihrerseits zur Lösung dieser Aufgaben viel beitragen. Dafür spricht jedenfalls die Lettland gegenüber geäußerte Bereitwilligkeit der Reichsregierung, die Ausfallbürgschaft bis zu drei Vierteln des Kaufpreises für

Eine der gefährlichsten Klippen, die es für Danzig im neuen Jahre zu umschiffen gilt, ist die neue Wirtschaftsreform in Polen, die sich neuerdings speziell auf die Gründung von Ein- und Ausfuhrsyndikaten sowie auf die Ersetzung der Ein- und Ausfuhrverbote durch Ein- und Ausfuhrzölle erstreckt. Bei den Zöllen kann der polnische Finanzminister nach eigenem Gutdünken eine Ermäßigung oder völlige Befreiung eintreten lassen. Dadurch wird der Danziger Handel vom guten Willen Polens abhängig gemacht. Das gleiche ist der Fall bei der Bildung von Syndikaten, die quasi halbamtlichen Charakter tragen. Diese in Polen mit allen Mitteln gepflegten Bestrebungen dürften gerade auch für den deutschen Kaufmann von nicht zu unterschätzendem praktischem Interesse sein.

Saatenlieferungen zu übernehmen. Diese Abschlüsse, die zwar in Riga und gleich darauf auch in Deutschland als perfekt gemeldet wurden, liegen freilich noch immer nicht vor, sind aber nicht unwahrscheinlich, sowohl was Lettland wie auch was Estland betrifft. Hier wie dort ist der Bedarf an Saaten für das nächste Frühjahr nach der letzten Mißernte ziemlich groß, weniger in Litauen, dessen ackerbauliche Kapazität seit jeher umfangreicher ist als bei den Nachbarländern im Norden, deren landwirtschaftlicher Schwerpunkt wiederum sich systematisch, bisher jedenfalls viel intensiver als in Litauen, nach der Seite der Viehhaltung und Milchnutzung hin verschiebt.

Von dem Verlauf der jetzt eingeleiteten und demnächst noch bevorstehenden weiteren Verhandlungen wird es abhängen, ob Lettland und Estland, wahrscheinlich aber auch Groß-Litauen, in absehbarer Zeit außer Saaten auch anderen landwirtschaftlichen Bedarf aus Deutschland, hier aber vornehmlich aus Ostpreußen, beziehen werden: Zuchttiere, Landmaschinen und anderes mehr. Auch mineralische Düngemittel kämen in Frage, diese zwar wesentlich aus Stettin und Nordwestdeutschland, weil Ostpreußens Ausfuhrfähigkeit in dieser Hinsicht zurücksteht. Zu der Annäherung der ostseestaatlichen Landwirtschaft an Ostpreußen gehört noch das wissenschaftliche Gebiet, hier besonders durch Königsberg vertreten, wobei aber auch die Lieferung von feinen Prüfungsapparaten und anderen hochspezialisierten Bedarfsgegenständen in Betracht käme. Königsberg, das schon durch Jahrhunderte ein ausschlaggebender, kulturtragender Faktor für den baltischen Raum gewesen ist, ist, nach allem zu urteilen, nun wieder berufen, hier im Osten wenigstens einen Teil seiner früheren Bedeutung wiederzugewinnen.

Ueberhaupt lenken die Verhältnisse in den baltischen Staaten die Blicke auf das klimatologisch und geopolitisch so nah verwandte Ostdeutschland hin. Die hiesigen Bemühungen, sich Skandinavien zum nachahmenswerten Beispiel zu nehmen, sind in zehn Jahren über akademische Erörterungen und einseitige, nämlich fast nur auf den Import

von dort hierher eingestellte Versuche nicht hinausgekommen. Dagegen ist Litauen geradezu gebieterisch auf das angrenzende Ostpreußen angewiesen und von Lettland und Estland kann mit gewissen Einschränkungen dasselbe gesagt werden, wobei in allen drei Fällen das für die baltische Landwirtschaft maßgebende ostpreußische Beispiel auf Ost-

deutschland (Ostbaltien) überhaupt auszudehnen ist. Es wird nur von der Einsicht der maßgeblichen Kreise in Kowno, Riga und Reval abhängen, wann man von der langsam auch hier heranreifenden Erkenntnis den praktischen Gebrauch machen wird. Wie gesagt, auf das Entgegenkommen von deutscher Seite hat man zu rechnen.

Die Struktur der polnischen Flachswirtschaft.

Von Dr. E. Kulschewski.

Das, im Hinblick auf seinen Territorialbesitz, hinter den westeuropäischen Großstaaten weit zurückstehende Polen ist auf flachswirtschaftlichem Gebiete neben Sowjetrußland die bedeutsamste Rohstoffquelle und bei einer planmäßigen Intensivierung dieser Kulturpflanze sowie einer rationelleren Organisation der Erfassung steht diesem Produktionszweig, der sich auf günstige natürliche Bedingungen stützt, noch ein relativ großer Raum künftiger Entwicklungsmöglichkeit offen. Polen hat namentlich im laufenden Betriebsjahr Wege zur Reorganisation seines Flachsgewerbes beschritten, die, wenn sie sich im Rahmen zielbewußter Grenzen bewegen, unstreitig zur weiteren Entfaltung nicht nur des Flachsbaus, sondern vor allen Dingen auch der Bodenerträge beitragen und die Exportkapazität des Landes beträchtlich steigern können. Eine Ertragssteigerung muß umso eher im Bereiche der Möglichkeit liegen, als Polen noch nicht einmal die Norm seiner Nachbarstaaten Litauen und Lettland erreicht, ganz abgesehen von den westlichen Kulturstaaten, die das Ertragsniveau Polens sehr weit übertreffen.

Immerhin hat, was wenigstens das Betriebsareal betrifft, die Flachsbaupolens in der Nachkriegszeit einen nennenswerten Aufstieg genommen. Das Betriebsareal der jetzt polnischen Gebiete wird für den Jahresdurchschnitt 1909—13 auf 81818 ha angenommen, was etwa 0,4% der unter Ackerkultur stehenden Gesamtbodenfläche entsprechen würde. Unter der Antriebskraft einer günstigen Preisbildung auf dem Weltmarkt hat sich diese Ziffer in der Nachkriegszeit konstant gehoben, um 1927 etwa 109506 ha und im letzten Wirtschaftsjahr 110870 ha zu erreichen. Dabei ist bemerkenswert, daß sich mit dem Flachsbaubau fast ausschließlich der bäuerliche Besitz befaßt, wo allerdings auch der sich in durchaus unrationellen Formen bewegende Selbstverbrauch unverhältnismäßig groß ist. Dessen ungeachtet werden jährlich beträchtliche Mengen an Flachsfaser in allen Bearbeitungsgraden zur Ausfuhr bereit gestellt, die analog der allgemeinen Zunahme der Fläche eine steigende Tendenz aufweist.

In der Privatwirtschaft der einzelnen Teilgebiete nimmt die Flachskultur eine absolut verschiedenartige Stellung ein, sie ist gleichsam regional abgestuft. Einen bestimmenden Raum hat sie in den Wojewodschaften Wilna, Nowogrodek, Bialystok, Polesie und Lublin, deren Betriebsfläche 1927 zusammen 65374 ha, d. h. rund 60% des gesamten polnischen Anbaus betrug. Mit Rücksicht auf die Bildung der Flachsfaser sowie der Leinsaat verdienen jedoch die beiden Provinzen Wilna und

Nowogrodek sowie die angrenzenden Kreise der Wojewodschaften Bialystok und Polesie die größte Beachtung, wo die klimatischen und Wachstumsbedingungen ein besonders günstiges Produkt ergeben. Wenn trotzdem die Erträge gerade dieser Gebietsteile den Tiefpunkt erreichen, so liegt das nicht nur in der allgemeinen Extensität der ostpolnischen Landwirtschaft, sondern teils auch in der verkehrspolitischen Abgeschlossenheit begründet. Im Jahre 1927 bewegten sich die durchschnittlichen Hektarerträge des Wilnagebietes bei Leinsaat um 5,6 und bei Flachsfaser um 3,9 Doppelzentner. In der Wojewodschaft Nowogrodek betrug der Leinsaatsertrag 5,1 und der Faserertrag 4,9 Doppelzentner je ha, bei einer Durchschnittsquote für das gesamt-polnische Gebiet in Höhe von 7,1 Doppelzentner Leinsaat und etwa 6,2 Doppelzentner Flachsfaser.

Wenn vorher schon erwähnt wurde, daß im laufenden Wirtschaftsjahr mit einer planmäßigen Reorganisation der polnischen Flachswirtschaft begonnen wurde, so bezieht sie sich in erster Linie auf diese vier Provinzialbezirke. In der richtigen Erkenntnis, daß der Bauer mit den Fortschritten der neuzeitlichen Anbautechnik sowie mit den rationellen Produktionsmethoden vertraut gemacht werden muß, um höhere Erträge zu erzielen, hat das Landwirtschaftsministerium neben der Beschaffung qualitativ hochstehender Sämereien eine Anzahl von Versuchsfeldern organisiert. Durch die Errichtung von Saatreinigungsstationen und die Bereitstellung der notwendigen Kredite sollen die Produzenten zu einer weitgehenden Intensivierung ihrer Kulturen, durch besonders geschulte Instruktoren zur besseren Bearbeitung des Rohprodukts und zur produktiveren Verwendung ihrer Erzeugnisse erzogen werden. Geplant ist ferner die Begründung eines Speziallaboratoriums, das die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung der Praxis vermittelt. Ebenso wie auf dem Gebiete der Rohstoffproduktion sind hinsichtlich des Handels erfolgversprechende Maßnahmen ins Auge gefaßt, die, was namentlich den Export betrifft, in der Zentralisierung des Handels und der Standardisierung des Produkts gipfeln. Diese Aufgaben fallen der kürzlich ins Leben gerufenen Flachsgesellschaft in Wilna zu, die als Bindeglied zwischen den Produzenten und den Abnehmern ihr Schwergewicht auf die Ver- oder Bearbeitung der Flachsfaser legt. Als Absatzzentrale gewinnt sie nicht nur auf die Erfassung der Rohstoffe einen bestimmenden Einfluß, sondern ihre wirtschaftliche Machtfülle vermittelt ihr viel eher die Möglichkeit, die Konjunktur des Weltmarktes wahrzunehmen, und sich den jeweiligen Bedingungen der Nachfrage anzupassen. Was den Export

polnischer Flachsfaser betrifft, so treten als ihre Absatzgebiete hauptsächlich die Tschechoslowakei, Deutschland und Lettland in Erscheinung. Belgien, Frankreich und England spielen in diesem Austausch eine untergeordnete Rolle, was damit zusammenhängt, daß mit diesen Staaten nur ein geringer Handelsverkehr besteht. Wie die amtliche Statistik zeigt, exportierte Polen im Jahre 1924 insgesamt 13 479,3 to Flachs und Abfälle, wovon auf Deutschland als den wichtigsten Absatzmarkt 5909,2 to entfallen. Die Tschechoslowakei partizipiert an diesem Volumen mit 4378,1 to. Wiederum

entfallen auf Lettland 2517,4 to. Im Jahre 1927 ist die Exportmenge bereits auf 17 192,4 to gestiegen und zwar richtet sich das Hauptkontingent dieses Exports nach der Tschechoslowakei, die insgesamt 7777,3 to aufnahm, wogegen Deutschland nur 5076,2 to Flachsfaser und Abfälle aus Polen bezog. Nach den Ergebnissen der ersten 10 Monate des laufenden Jahres bewegt sich der polnische Flachsexport in viel geringeren Grenzen und zwar beläuft sich die exportierte Gesamtmenge auf 10 835,7 to, was man in erster Linie auf die weit schlechteren Ernterträge zurückzuführen haben wird.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Der Außenhandel im Jahre 1928 mit 143 Mill. Kr. passiv. Nach der jetzt vorliegenden amtlichen Wertstatistik betrug die schwedische Einfuhr während des vorigen Jahres 1 710 078 000 Kr., während die Ausfuhr einen Wert von nur 1 566 935 000 Kr. erreicht hat, so daß sich also ein Einfuhrüberschuß von nicht weniger als 143 143 000 Kr. ergibt. Das Jahr 1927 zeigte noch einen Ausfuhrüberschuß von 36 457 000 Kr. bei einer Einfuhr von 1 575 000 000 Kr. und einer Ausfuhr von 1 611 475 000 Kr.

Zwischen Schweden und Polen wurde ein Abkommen über gegenseitige Anerkennung der Schiffsmessbriefe abgeschlossen (publiziert in Schweden am 14. Dez. 1928).

Vorschlag zur Errichtung eines Reedereidarlehensfonds für Segel- und Motorschiffe. Wie „Dagens Nyheter“ erfährt, wird der auf der Jahressitzung des Schwedischen Segelschiffvereins in Gotenburg erhobenen Forderung betreffs Errichtung eines Fonds in Höhe von 2 Millionen Kronen zur Gewährung von Reedereidarlehen für den Bau von Segel- und Motorsegelschiffen seitens der maßgebenden Kreise im Handelsamt größtes Verständnis entgegengebracht. Kommerzienrat Landberg und Kapitän Frankman, der schiffahrts-technische Mitarbeiter des Handelsamts, haben der genannten Zeitung gegenüber geäußert, daß die Forderung durchaus berechtigt sei, gleichzeitig aber auch die mit der Kreditgewährung in dem angedeuteten Sinne verknüpften Schwierigkeiten betont.

Zur Lage in der Eisenindustrie. Wie aus den anlässlich der Zusammenkunft von Vertretern des Verbandes schwedischer Eisenwerke in Örebro abgegebenen Erklärungen erhellt, hat die schwedische Eisenindustrie im Jahre 1928 eine, im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren eine Steigerung der Produktion und im gewissen Sinne auch eine Zunahme der Ausfuhr an Fertigprodukten erfahren. Verglichen mit den Ziffern des Vorkriegsjahres 1913 erscheinen die vorliegenden Export- und Produktionsmengen nach wie vor außerordentlich gering, während die Menge an Einfuhrprodukten im hohen Maße zugenommen hat. Die Erzförderung und die Roheisengewinnung ist während etwa 8 Monaten des Berichtsjahres durch den großen Lohnkampf in der Grubenindustrie gelähmt worden, und demselben Umstande darf man auch den Rückgang der Erzausfuhr von 10 auf nur noch 5 Millionen Tonnen zuschreiben. Den gleichen Grund — wenn auch im geringeren Maße — hat die Abnahme der Produktion und Ausfuhr von Roheisen. Die Einfuhr von Roheisen hat dagegen wesentlich zugenommen. Die Eisenausfuhr zeigt im übrigen eine Senkung in ihrer Gesamtsumme. Wenn man allerdings die Ausfuhr von Eisenschrott unberücksichtigt läßt, da sie 1927 ganz außergewöhnlich groß war, ist die Ausfuhr doch etwas höher als in den vorhergehenden Jahren. Die Eiseneinfuhr hat sich erhöht von 333 200 auf 361 500 to. Abgesehen von Roheisen bleibt gegenüber der hohen Ziffer das Vorjahres ein unbedeutender Rückgang. Gegen Ende des Jahres waren im Betrieb 47 Hochofen, 52 Lancashireofen und 33 Martinsöfen gegen 33, 54 bzw. 31 Ende 1927. Der zunehmende einheimische Verbrauch hat bei den meisten Hauptprodukten der schwedischen Eisenwerke eine gesteigerte Nachfrage zur Folge gehabt. Die Preislage ist dagegen im großen und ganzen unverändert.

Neue, wesentlich erhöhte schwedische Eisenpreise. Wie aus Stockholm gemeldet wird, hat der Verband schwedischer Eisenwerke unterm 25. Januar folgende, im Vergleich mit dem Vormonat merklich erhöhte Notierungen festgesetzt: 1. Exportroheisen (max. 0,015 Prozent Schwefel, 0,025 Prozent Phosphor) 5 Lstrs. 18 sh. für die englische Tonne von 1016 kg fob Exporthafen netto 30 Tage. 2. Billets, einfach geschweißte, über 0,45 Kohlegehalt 250 bis 300 schw. Kr. 3. Walzdraht, über 0,45 Kohlegehalt 280 bis 330 schw. Kr. 4. gewalztes Martineisen, weich, Grundpreis 185 bis 215 schw. Kr. 5. gewalztes Lancashireisen, Grundpreis 280 schw. Kr. — Bei den Gruppen 2 bis 5 bezieht sich die Notierung auf 1000 kg frei Bahnwagen Werk netto 30 Tage.

Der Zündholztrust schloß mit Rumänien einen Vertrag über Gewährung des Zündholzmonopols ab. Rumänien erhält eine Anleihe von 30 Millionen Dollar auf 30 Jahre.

Weitere Bankabschlüsse (vergl. „O.-H.“ Nr. 3). Nach einer (TT)-Meldung an „Stockholms Dagblad“ schließt Göteborgs Handelsbank das verfllossene Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 2,07 Mill. Kr. ab gegen 1,85 Mill. Kr. im Jahre zuvor. Nach erfolgten Abschreibungen in Höhe von 450 000 Kr. (699 000 Kr.) stehen der G.V. einschließlich des Gewinnvortrages von 585 456 Kr. 2,2 Mill. Kr. zur Verfügung. Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll eine Dividende von 3 Prozent oder 600 000 Kr. verteilt werden.

Svenska Handelsbanken weist einen Rohgewinn von 17 Mill. Kr. aus gegen 16,3 Mill. Kr. im Jahre zuvor. Nach reichlichen Abschreibungen stehen der G.V. 16,054 Mill. Kr. zur Verfügung. Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll nach Ueberweisung von 5 Mill. Kr. an den Reservefonds (wie 1927) und Absetzung von 1 114 309 Kr. (1 112 600 Kr. im Jahre 1927) als Steuerreserve eine Dividende von 10 Prozent oder 9 Mill. Kr. (wie im Jahre zuvor) verteilt und 940 332 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Kreditbanken verteilt 8 Prozent Dividende oder 240 000 Kr. Dem Gewinn- und Verlustkonto können 70 284 Kr. zugeführt werden.

Diskontobanken, Stockholm, zeigt für 1928 nach erfolgten reichlichen Abschreibungen einen Reingewinn von 137 000 Kr. Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll eine Dividende von 6 Prozent ausgeschüttet werden.

Sydsvenska Banken hatte im Vorjahre einen Gewinn von 2 502 758 Kr. aufzuweisen. Nach erfolgten Abschreibungen bleibt ein verfügbarer Gewinn von 2 032 572 Kr. Dem Reservefonds sollen 370 000 Kr. zugeführt, auf Steuerkonto 300 000 Kr. abgesetzt und an die Aktionäre 4 Prozent (im Vorjahre 3) oder 1 360 000 Kr. Dividende verteilt werden.

Wert der Ernte. Wie aus den amtlichen Veröffentlichungen hervorgeht, belief sich der Gesamtwert der schwedischen Ernte 1928 auf 1125 Mill. Kr. (ohne Zuckerrüben) oder 27 Mill. Kr. mehr als im Jahre zuvor. Die Zuckerrübenerte erreichte denselben Wert wie im Jahre 1927, nämlich 29 Mill. Kr.

Deutsche Konsignationslager nach Schweden! Die englische Industrie unterhält in Stockholm und in Gotenburg besondere Büros der „Federation of British Industries“, der französische Handel eine eigene „Chambre de Commerce Francaise en Suède“ in Stockholm. Es wäre mithin ratsam, daß auch die deutsche Exportindustrie dem Ge-

danken der Errichtung von Konsignationslagern näherträte. — Von Musterlagern wird von sachkundiger Seite abgeraten.

Die Erzverschiffungen der Grängesberggeleschaft. Wie „Handelstidningen“ meldet, beliefen sich die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft im vergangenen Dezember auf 465 000 to gegen 463 000 im Monat zuvor und 525 000 to im letzten Monat 1927. Für das ganze Jahr 1928 ergibt sich nunmehr eine Verschiffungsmenge von 4 265 000 to, während sie im Jahre vorher 9 690 000 to erreichen konnte. Der außerordentliche Ausfall ist als Folge des langen Streiks aufzufassen.

Norwegen.

Zum deutschen Gesandten in Oslo wurde der Chef des Protokolls im Auswärtigen Amt Dr. Roland Köster ernannt.

Zwischen Norwegen und Griechenland wurde ein vorläufiges Abkommen über gegenseitige Gewährung der Meistbegünstigung getroffen.

Rückgang des Forstbestandes. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Börsen“ wird seitens der Forstgesellschaft von Trøndelagen (Trøndelagens Skovselskab) darauf hingewiesen, daß die norwegischen Forstbesitzer jetzt ernstlich daran arbeiten müssen, um in ihrem Waldbesitz zwischen Ab- und Zugang einigermaßen Gleichgewicht zu schaffen. Der gesamte jährliche Zuwachs beläuft sich nämlich auf etwa 10 Mill. Kubikmeter, während 11 Mill. Kubikmeter abgeholzt werden.

Reederei bestellt Dieselmotorschiff von 5500 Tonnen in Kopenhagen. Wie „Börsen“ erfährt, hat die norwegische Reederei A/S Vesterhavet bei Burmeister & Wain in Kopenhagen ein Dieselmotorschiff von 5500 Tonnen Ladefähigkeit bestellt. Das Schiff erhält einen Motor von 1800 PS und soll im Herbst bereits geliefert werden.

Bankzusammenbruch. Nach einer Ritzmeldung an „Börsen“ hat Tromsø Sparebank die Zahlungen einstellen müssen. Sie befand sich bereits vor etwa einem Jahre in Schwierigkeiten, die jedoch einigermaßen geregelt wurden, so daß eine Fortsetzung der Geschäftstätigkeit möglich war. Die Einlagen erreichten Ende 1928 rund 10,6 Mill. Kr.

Dänemark.

Steigerung des Außenhandels. Nach den jetzt veröffentlichten amtlichen Angaben belief sich die Ausfuhr Dänemarks im Jahre 1928 auf 1653 Mill. Kr. gegen 1551 im Jahre zuvor, während die Einfuhr einen Wert von 1734 Mill. Kr. erreichte gegen 1662 im Vorjahre. Wie der Bericht betont, ist dies das beste Ergebnis seit 12 Jahren. Den größten Anteil hat die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte mit 1158 Mill. Kr. gegen 1104 Mill. Kr. im Jahre 1927. Die Einfuhr von Deutschland und England hat zugenommen, während die von den Ver. Staaten zurückgegangen ist.

Der Einfuhrüberschuß ging von 111 Mill. Kr. im Jahre 1927 auf 81 Mill. Kr. im Jahre 1928 zurück; man muß bis zum Jahr 1910 zurückgreifen, um ein gleich günstiges Ergebnis zu finden.

Nach Staaten geordnet ergab die Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1928 und 1927 folgendes:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1928	1000 Kr.	1927	1000 Kr.
Deutschland	566 417	341 830	509 398	320 701
Britannien u. Irland	239 952	916 086	217 131	876 681
Norwegen	28 233	68 229	21 6 8	50 425
Schweden	107 931	107 489	106 369	107 702
Finnland	14 633	29 069	15 220	34 913
Rußland	24 861	3 414	28 978	1 980
Polen und Danzig	26 909	50 236	31 300	20 674
Tschechow-Slowak.	17 327	3 295	16 592	2 172
Holland	70 669	13 033	59 775	8 670
Belgien	42 696	4 450	37 096	2 546
Frankreich	64 250	12 366	58 950	8 794
Schweiz	13 444	16 973	11 952	15 725
Italien	12 462	8 247	13 628	7 138
U. S. A.	227 059	9 918	251 482	8 767
Andre Länder	277 610	98 239	282 173	84 162
Zusammen	1 734 453	1 652 974	1 661 662	1 551 050

Zwischen Dänemark und Griechenland wurde ein vorläufiges Abkommen über gegenseitige Gewährung der Meistbegünstigung getroffen.

Die Werften im Jahre 1928 gut beschäftigt gewesen. Wie „Handelstidningen“ einem Bericht der schwedischen Gesandtschaft in Kopenhagen an das Ministerium des Aeußeren

in Stockholm entnimmt, waren die dänischen Werften im Jahre 1928 gut beschäftigt. Die vom Stapel gelaufene Tonnage, welche größer war als jemals zuvor, betrug 141 000 Bruttotonnen gegen 85 000 To. im Jahre 1927. Allerdings sind die Aufträge nur unter schärfster Konkurrenz mit dem Auslande und daher nur zu sehr gedrückten Preisen erhältlich gewesen. Für Reparaturen war die Konjunktur 1928 ebenso unbefriedigend wie im Jahre zuvor.

Die dänische Schiffbauindustrie beschäftigte im Berichtsjahre etwa 11 000 Arbeiter. Das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer war befriedigend und Lohnkämpfe von Bedeutung haben sich nicht ereignet. Während 1928 der größte Teil der vom Stapel gelaufenen Tonnage aus Dieselmotortankschiffen bestand, hat die Nachfrage nach diesem Schiffstyp jetzt fast aufgehört, und die Werften werden in diesem Jahre hauptsächlich gewöhnliche Frachtschiffe mit Dieselmotoren bauen.

Lettland.

Außenhandel. Im November v. J. betrug der Wert der Einfuhr 31,8 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 22,5 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 9,3 Millionen. (November 1927: 4,7 Mill. Lat.)

Die Einfuhr in allen wichtigen Warengruppen weist, im Vergleich zum November 1927, eine Steigerung auf, an erster Stelle stehen Lebensmittel, was eine notwendige Folgeerscheinung der Mißernte ist (die Getreideeinfuhr stieg um 3,4 Mill. Lat). —

Die Ausfuhr war um 3,7 Mill. Lat höher als im November 1927. Die größte Steigerung brachte die Holz- ausfuhr mit 8,26 Mill. Lat gegen 4,45 Millionen. Butter zeigte, obgleich die Ausfuhr der Menge nach zurückging, eine Zunahme von 3,08 Mill. auf 3,26 Mill. Nicht unwesentlich stieg die relativ nicht große Ausfuhr von Metallen und bearbeiteten Häuten, Textilerzeugnissen, Papier u. a. Zurück ging aber die Ausfuhr von Flachs.

Russische Bestellungen. Bekanntlich hat die Sowjetunion sich im Handelsvertrage verpflichtet, jährlich nach Lettland Bestellungen für 40 Millionen Lat zu legen. Wie nun die R.R. berichtet, beabsichtigt die russische Handelsvertretung in nächster Zeit an die hiesigen Industrien Aufträge für 20 Millionen Lat zu vergeben. Hierbei werden in erster Linie die Textil-, Leder- und Metallbearbeitungsindustrie berücksichtigt werden. Im laufenden Vertragsjahr, d. h. vom 5. November vorigen Jahres an, hat die sowjetrussische Handelsvertretung bereits mit einer Anzahl von Firmen Verhandlungen über die Lieferung von Waren im Wert von 7 Mill. Lat eingeleitet. Die diesbezüglichen Verträge stehen vor dem Abschluß. Ueber die Ergebnisse des ersten Vertragsjahres herrscht in Fabrikantenkreisen Befriedigung.

Flachsernte. Im laufenden Budgetjahr 1928/29 sind laut Daten des Finanzministeriums ca. 6—7000 to Flachs geerntet worden, während sich die Ernte in vorhergehenden Jahren durchschnittlich auf ca. 20 000 to belief.

Flachsmarkt. Die Monopolverwaltung hat nach Zeitungsmeldungen den ersten Abschluß im neuen Jahr über 500 to Flachs zum Preise von 93 Pfund Sterlnig 10 Schilling getätigt. Die Russen haben ihre Preise nach den Verkäufen der letzten (5000 to) um ein Pfund heraufgesetzt und verlangen zur Zeit 88 Pfund. St. für BKKO. Da die Nachfrage für oberkurischen Flachs nach wie vor gering ist, sind die Preise in Litauen etwas zurückgegangen.

Ziegelexport nach Amerika. Angesichts der Vorschläge amerikanischer Baufirmen ist Blättermeldungen zufolge ein Vertreter der lettländischen Ziegelindustrie nach Amerika gereist, um Verträge vorzubereiten. Die lettländischen Firmen finden die amerikanischen Vorschläge annehmbar. Die jährliche Ausfuhr nach Amerika kann zwischen 30 und 100 Millionen Stück schwanken.

Luftverkehr. Die Meldungen über Wiederaufnahme des Luftverkehrs über Lettland bestätigen sich nicht. Der Verkehr wird erst im Mai wieder aufgenommen werden.

Meerbusen Riga laut Meldung der deutschen Gesandtschaft in Riga gänzlich vereist, bei Domesnaes erhebliche Gefahr. Seedepartement warnt nachdrücklichst ungenügend starke Dampfer, Riga anzulaufen. Hafen Riga wird, wenn irgendmöglich, offengehalten.

Der Lat an der Berliner Börse. Der Lat wird vom 1. Februar d. J. ab an der Berliner Börse kotiert.

Neuer Verein gegenseitigen Kredits. Die größten lettländischen Textilbetriebe und Vertreter der Trikotagen-, Strickwaren- und Strumpfindustrie haben den Verein gegenseitigen Kredits der lettländischen Tex-

tilindustrie gegründet, der bereits vom Finanzminister bestätigt worden ist und seine Tätigkeit Anfang dieses Jahres aufnehmen wird.

Die Vorkriegsschulden der Stadt Riga an das Londoner Bankhaus „Lazard Brothers“ sollen, auf Anregung des Finanzministers, geregelt werden. Die früheren entgegenkommenen Vorschläge des Bankhauses wurden von den Stadtverordneten Rigas abgelehnt. Nun werden die Verhandlungen wieder aufgenommen werden.

Ausschreiben auf Spirituslieferung. Das Finanzministerium beabsichtigt Ende Februar ein Mindestbot auf Lieferung von 15 Millionen Grad ausländischen Spiritus auszuschreiben. Die Lieferung hat sukzessive bis zum Juni zu erfolgen. Der endgültige Termin des Mindestbots wird demnächst bekanntgegeben werden.

Geplante Errichtung einer Fähre nach dem Baltikum. Durch den Direktor der Traikaktiebolaget Stockholm-Nynas, E. Andersson, ist dem Handelsamt in Stockholm der Vorschlag zur Errichtung einer Dampffährenverbindung von Nynashamn nach Reval und Libau mit Hilfe einer neu gegründeten Gesellschaft überreicht worden. Falls das Gesuch um die Gewährung eines Staatsdarlehens genehmigt wird, will die neue Gesellschaft die Errichtung der vorgezeichneten Fähre übernehmen. Das von Lindholmens varv in Gotenburg zu bauende Schiff wird 1 Mill. Kr. Kosten verursachen.

Estland.

Außenhandel. In der Nr. 3 des „Ostsee-Handel“ gaben wir vergleichende Zahlen über den Außenhandel Estlands in den drei letzten Jahren. Für das Jahr 1928 gaben sich folgende Zahlen: Einfuhr 131,3 Mill. Kr., Ausfuhr 127,1 Mill. Kr. Wie sich die Ein- und Ausfuhr auf die wichtigsten Warengruppen verteilt, zeigt folgende Uebersicht in abgerundeten Zahlen, die wir der Rig. Rundschau entnehmen:

	Einfuhr	Mill. Kr.
Getreide.....	19,0	
Mehl.....	2,9	
Heringe.....	2,9	
Zucker.....	6,7	
Baumwolle.....	11,0	
Baumwollstoffe.....	4,0	
Wollene Stoffe.....	4,9	
Eisen.....	3,4	
Rohe Häute.....	2,6	
Düngemittel.....	2,9	
Gummi und Gummiwaren.....	2,2	
	Ausfuhr	
Butter.....	33,0	
Kartoffeln.....	3,9	
Eier.....	2,3	
Fleisch u. Fleischwaren (Bacon).....	5,1	
Holzmaterialien.....	21,5	
Furniere und Stuhlböden.....	5,5	
Zeitungs- und Druckpapier.....	6,7	
Flachs.....	9,1	
Baumwollenes Garn u. Zwirn.....	4,7	
Baumwollstoffe.....	9,4	

Von den Bestimmungsländern stand im Export England mit 44 Millionen Kronen an erster Stelle. Es folgen Deutschland mit 33 Millionen, Finnland mit 8, Lettland und Schweden mit je 6 und Rußland mit 5,5 Millionen. Von den Herkunftsändern steht im Import an erster Stelle Deutschland mit ca. 40 Millionen, es folgen die Vereinigten Staaten mit 23,6, England mit 14,4, Schweden mit 7, Polen mit 6 und Frankreich mit 5 Millionen Kronen.

Höchstzölle gegen Litauen. Vom 1. Januar d. J. ab hat Estland dem Beispiele Litauens folgend diesem Staate gegenüber die Höchstzölle in Anwendung gebracht. Im übrigen finden Verhandlungen zwecks Abschluß eines Handelsvertrages statt.

Wechselproteste. Die schwierige Wirtschaftslage kommt auch im Ansteigen der Wechselproteste zum Ausdruck. Im Dezember 1928 kamen zum Protest 5210 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 1346 000 Kronen. Das ist seit November 1925 der höchste Monatsbetrag.

Im ganzen Jahre 1928 wurden in Estland 45 155 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 10,3 Mill. Kronen protestiert. Im Jahre 1927 war die Gesamtsumme der protestierten Wechsel gleichfalls 10,3 Mill. Kr., die Anzahl der Wechsel 47 159.

Die Russisch-Baltische Werft (vergl. „O.-H.“ Nr. 23) wird demnächst liquidiert werden. Der Hauptgläubiger, die

englische Firma Vickers & Co., hat auf einen Teil seiner Forderung verzichtet und soll für den Rest Staatsschuldenscheine erhalten, dadurch wird die Liquidierung sehr erleichtert. — Die Regierung muß nun zu diesem Vorschlag Stellung nehmen.

Litauen.

Der Deutsch-Litauische Handels- und Schifffahrtsvertrag wurde vom deutschen Reichstag am 7. Februar d. J. angenommen. Von verschiedenen Parteien wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die in Litauen lebenden Deutschen und die Memelländer nicht weiter schikaniert, sondern gerecht behandelt werden möchten.

Die Schifffahrt im Hafen Memel zeigte im Jahre 1928 folgendes Bild. Es kamen ein 824 Schiffe mit 468 492,51 Nrgt. Es gingen aus 824 Schiffe mit 468 408,04 Nrgt.

Nach dem „Mem. Dampfb.“ fügen wir noch folgende Uebersicht über den Seeschiffsverkehr in den Jahren 1924—1928 hinzu.

Jahr	eingelaufen			ausgelaufen		
	Schiffe	Nrgt.	cbm netto	Schiffe	Nrgt.	cbm netto
1924	694	266 777	755 074	707	266 550	754 336
1925	748	328 686	93 147	744	327 144	925 817
1926	717	334 436	974 754	719	349 786	989 859
1927	831	433 897	1 214 939	828	428 760	1 213 393
1928	824	468 492	1 325 833	824	468 408	1 325 594

Wie man sieht, steigt der Verkehr von Jahr zu Jahr, sowohl was die Zahl der Schiffe wie die Tonnage anlangt. Nach derselben Quelle geben wir folgende Vergleichstabelle des Waren-Imports:

Vergleichstabelle des Waren-Imports Seewärts eingeführt wurden (einschließlich Transit)

	in den Jahren:		
	1926	1927	1928
	to	to	to
1. Steinkohle	136 337	230 311	94 681
2. Düngemittel	72 595	84 312	93 176
3. Zement	29 366	37 297	39 436
4. Kalksteine	37 159	36 580	44 219
5. Eisen	11 233	11 208	17 333
6. Schwefelkies und Rohphosphat	51 116	13 270	63 264
7. Papierholz	7 277	16 172	—
8. Salz	12 917	8 164	7 231
9. Mineralien	3 079	4 000	5 000
10. Steine	5 45	1 143	1 191
11. Petroleum und Benzin	9 474	11 726	17 609
12. Stückgüter	18 500	25 693	36 436
13. Diverse	9 097	12 629	18 250

Im ganzen 398 697 492 502 437 897

Im Werte von Lit 87 723 409 131 712 518 153 121 412

Die im Jahre 1928 eingeführten 94 681 to Steinkohlen verteilen sich wie folgt: Eisenbahnverwaltung 25 442 to, Privathändler 25 128 to, Memeler Zellulose 37 931 to, Städtische Betriebswerke 6180 to, zusammen 94 681 to.

Die Wechselproteste im Oktober 1928 sind im Vergleich zum September v. J. bedeutend gestiegen; es kamen zum Protest 11 640 Wechsel (Sept. 878) auf die Gesamtsumme von 3 822 814 Lit (Sept. 2 985 860 Lit).

Die Flachsausfuhr hat im vorigen Jahr erheblich abgenommen. Im Jahre 1927 wurden nach dem Auslande 2500 Waggon Flachs ausgeführt, im Jahre 1928 bis zum 5. Dezember aber nur 1200 Waggon. Infolge der ungünstigen Konjunktur auf dem Weltmarkt wird ein erheblicher Teil des Flachsvorrates der vergangenen Ernte erst in der nächsten Saison zur Ausfuhr gelangen. Im übrigen dürfte die Durchführung der Bestimmung über die Registratur der Flachsexporteure das Ausscheiden einer größeren Zahl kleiner Händler und demnach zum mindesten in den nächsten Jahren eine weitere Minderung der Exportquanten zur Folge haben.

Ankauf von Saatgetreide. Die Regierung hat den Kooperativverband der litauischen Landwirte „Lietukis“ beauftragt, unter der Aufsicht der Landwirtschaftskammer für den von der Regierung bereitgestellten Betrag von 10 Millionen Lit für die durch die Mißernte schwer geschädigten Landwirtschaft Nordlitauens Saatgetreide aufzukaufen. Hierfür sind folgende Sätze bestimmt worden: Für Gerste 28.—, für Hafer 25.— und für Weizen 34.— Lit pro Zentner. Die kreditweise Ueberlassung dieses Getreides an die geschädigten Landwirte wird mit einem Aufschlag von rund je 4.— Lit pro Zentner erfolgen. Die genannten Aufkaufspreise verstehen sich nur für erstklassige Saaten. Jedoch sollen im

Bedarfsfälle auch minderwertige Sorten zu entsprechend niedrigeren Preisen gekauft werden, die jedoch vor Abgabe an die Landwirte erst in den Elevatoren zu trocknen und zu reinigen sind.

Freie Stadt Danzig.

Seeverkehr. In den Hafen Danzig liefen im Januar d. J. ein 435 Schiffe mit 327 816 Nrgt., davon 191 Schiffe mit Ladung; es gingen aus 428 Schiffe mit 320 790 Nrgt., davon 331 Schiffe mit Ladung. Die deutsche Flagge stand mit 131 Schiffen von zusammen 81 941 Nrgt. an erster Stelle.

Der Kohlenumschlag Danzig und Gdingen im Januar zeigte im Vergleich zum Januar v. J. wiederum eine Steigerung: Danzig 452 797 to (Januar 28: 417 043 to), Gdingen 188 847 to (Januar 28: 153 385 to).

Der Flugverkehr Berlin—Danzig—Königsberg findet jetzt wieder an allen Wochentagen statt. Bis zum 5. Februar wurde diese Strecke nur dreimal in der Woche befliegen.

Die Bank von Danzig hat im Jahre 1928 nach verschiedenen Abschreibungen einen Reingewinn von 1 568 756 Gulden zu verzeichnen. Der Aufsichtsrat schlägt der Generalversammlung (26. Februar) vor, vom Reingewinn dem Reservefonds 993 364 Gulden zu überweisen, wodurch dieser Fonds auf 4 687 023 Gulden steigt, 119 601 Gulden auf neue Rechnung vorzutragen und eine Dividende von 7½% zu verteilen.

Die Danziger Hypothekenbank A.-G. hat 1928 bearbeitet, es wurden neue Pfandbriefe für 4¼ Mill. Gulden ausgegeben, 120 000 Gulden wurden den Reserven zugeführt. Es soll eine Dividende von 8% wie im Vorjahre verteilt werden.

Internationale Hafen- und Schiffsahrts-Ausstellung in Danzig-Zoppot. Nach Mitteilung der Ausstellungsleitung ist der Plan einer Internationalen Hafen- und Schiffsahrts-Ausstellung in Danzig dahin abgeändert worden, daß in der Zeit vom 14. Juli bis 11. August eine Große Ausstellung für Schiffbau, Hafenbau, Wasserbau, Hochbau und Straßenbau mit den Sonderabteilungen für Verkehrswerbung, Wassersport und Fischerei durchgeführt wird. Die Veranstaltung hat sich die Wanderausstellung der Nordwestdeutschen Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Werkbundes und des Museums Folkwang-Essen „Bauten der Technik“ gesichert.

Polen.

Außenhandel. Im Dezember v. J. betrug der Wert der Einfuhr 238,4 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 209,1 Mill. Zloty, mithin der Einfuhrüberschuß 29,3 Mill. (Nov. 6 Mill. Zloty).

Im ganzen Jahr 1928 betrug der Wert der Einfuhr 3362,1 Mill., der Wert der Ausfuhr 2507,9 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 854,2 Millionen Zloty. Der Grund für das Ansteigen des Passivsaldo im Jahre 1928 von 380,4 Mill. (1927) auf 854,2 Mill. liegt nicht im Rückgang der Ausfuhr, sondern in der kräftigen Zunahme der Einfuhr von 2890,5 Mill. (1927) auf 3332,1 Mill. Der Wert der ausgeführten Waren ist sich in den beiden letzten Jahren nahezu gleichgeblieben (2507,9 und 2510,1 Mill. Zloty).

Die Verhandlungen über den deutsch-polnischen Handelsvertrag kommen nicht vom Fleck. Deutschland hat in die Verlängerung des Holzabkommens für 1929 gewilligt, hat in der Frage der Schweineinfuhr, der Kohlen- und Eiseneinfuhr ganz wesentliche Zugeständnisse gemacht, ohne dadurch erreichen zu können, daß Polen den deutschen Wünschen in bezug auf den Zolltarif, Ursprungszeugnis, den Eisenbahn- und Schiffsverkehr entgegenkommt.

Wenn man sich die Entwicklung des Handels zwischen Deutschland und Polen betrachtet, kommt man zum Schluß, daß Deutschland warten kann.

Die Kapitalflucht aus Polen, die, infolge Anspannung am polnischen Geldmarkt, sich wieder stärker fühlbar macht, soll nach Meinung Sachverständiger auf die hohe Steuer von Kapital und Renten (11%) zurückzuführen sein und auf die Pflicht der Banken zur Steuerauskunft. Die Abwanderung in die Danziger Banken wird auf viele Millionen Gulden geschätzt.

Der Kohleumschlag im Hafen Gdingen im Jahre 1928 betrug 1 749 826 to, das bedeutet gegenüber 1927 eine Zunahme von 862 573 to. —

Die skandinavischen Kohlenabnehmer verlangen Vereinheitlichung der Lieferungsbedingungen der oberschlesischen Kohlenlieferanten.

Die Bank von Polen wird für das Jahr 1928 eine Dividende von 16% zahlen.

Ermäßigung des Börsenstempels. Nach einer im polnischen Gesetzblatt bekanntgegebenen Verordnung des Finanzministers werden mit Gültigkeit für das ganze Jahr 1929 die Stempelgebühren beim Umsatz von Wertpapieren von 0,2 Prozent auf 0,1 Prozent ermäßigt.

Die diesjährige Ernte war günstiger als in den Vorjahren, nur die Weizenernte stand der des Vorjahres nach. Es wurden geerntet 50 Mill. Dz. Roggen, 14,8 Mill. Dz. Weizen, 19 Mill. Dz. Gerste, 36,5 Mill. Dz. Hafer.

Für die Ausfuhr von Hülsenfrüchten über deutsche Seehäfen. Mit Gültigkeit vom 4. Februar sind die Frachten für Hülsenfrüchte zwischen den nördlichen deutsch-polnischen Grenzübergängen Fraustadt, Wehrse, Freyhan und Costau und den deutschen Seehäfen Hamburg-Wilhelmsburg, Bremen, Bremerhaven-Wesermünde, Lübeck, Warnemünde, Saßnitz Hafen und Stettin nicht unerheblich ermäßigt worden.

Streik der Bergarbeiter? Am 3. Februar hat der Betriebsrätekongreß der Bergarbeiter in Kattowitz getagt und den Beschluß gefaßt, am 11. Februar in den Streik zu treten, falls ihre Lohnforderungen (20%) nicht bewilligt werden. Mit den Organisationen der Hütten- und Metallarbeiter soll Fühlung genommen werden, um auch sie zum Streik zu bewegen, desgleichen mit den übrigen Kohlenrevieren.

Das Arbeitsministerium vertritt den Standpunkt, daß das am 20. September 1928 abgeschlossene Abkommen erst am 28. Februar 1929 gekündigt werden kann, daher seien die vorzeitigen Forderungen auf Lohnerhöhung unberechtigt.

Am 8. Februar wurde in Kattowitz vom Kongreß der Delegierten und Vertrauensleute sämtlicher Arbeitsgemeinschaften aus dem oberschlesischen, Dombrower und Krakauer Revier der Beschluß gefaßt, den Generalstreik im oberschlesischen Bergbau und in sämtlichen anderen Kohlenrevieren am 11. Februar zu beginnen. Die endgültige Entscheidung fiel auf der am Sonntag, den 10. Februar, in Kattowitz abgehaltenen Betriebsrätekongferenz.

Auf Grund von Erklärungen einer nach Kattowitz entsandten Regierungskommission wurde beschlossen, den Streik am 11. Februar nicht zu proklamieren, falls aber die Schlichtung des Streites durch die Kommission nicht erfolgt, einen neuen Termin für die Proklamation des Generalstreiks im Bergbau anzusetzen.

Kohlenausfuhr nach den Oststaaten 1928. Die polnische Kohlenausfuhr zeigt im ganzen Jahre 1928 eine erhebliche Zunahme, wobei besonders die Ausfuhr nach den Oststaaten gewachsen ist. Während 1927 Lettland der Hauptabnehmer im Osten war, ist es 1928 Finnland, wohin 547 000 to polnische Kohlen ausgeführt wurden gegen 238 000 to im Vorjahre. Die Ausfuhr nach Lettland betrug im letzten Jahre 466 000 to gegen 370 000 to im Vorjahre. Nach Litauen wurden 86 400 to ausgeführt gegen 83 900 to im Vorjahre, nach dem Memelgebiet 74 000 to gegen 40 000 to. Sehr gering ist die Ausfuhr nach Estland mit 8500 to gegen 4300, was auf den Umstand zurückzuführen ist, daß Estland seinen Brennstoffbedarf in der Hauptsache durch seinen Oelschiefer decken kann. Die Ausfuhr nach Rußland, die 1926 465 000 to betrug, hat fast ganz aufgehört, da Rußland heute selbst Kohlen ausführt. Es wurden nur nach Murmansk 17 000 to Kohlen ausgeführt. Die polnische Gesamtausfuhr ist von 11,6 Mill. to in 1927 auf 13,4 Mill. in 1928 gestiegen. Dieser bedeutende Fortschritt ist aber nur dem Verkauf zu Verlustpreisen zuzuschreiben. Der Preis fob Danzig, der 1927 noch durchschnittlich 15 sh. oder 32 Zloty betrug, wurde 1923 allmählich bis auf 12 sh. oder 26 Zloty herabgesetzt. Da die Fracht bis Danzig 7,20 Zloty beträgt, die übrigen Unkosten 6 Zloty ausmachen, so bleiben als Preis ab Grube nur 13 Zloty, während die Selbstkosten 17 Zloty für die Tonne betragen.

Rußland.

Ein Deutsch-russisches Schlichtungsabkommen ist am 25. Januar d. J. in Moskau unterzeichnet worden. Das nach dem Wortlaut der Vereinbarung den Zweck hat, Streitigkeiten jeder Art, insbesondere Meinungsverschiedenheiten, die bei der Auslegung der zwischen den beiden vertragsschließenden Teilen bestehenden zweiseitigen Verträge und der zu ihrer Erläuterung und Ausführung ergangenen oder ergehenden Vereinbarungen entstehen, falls ihre Regelung auf diplomatischem Wege auf Schwierigkeiten stößt, gemäß den Bestimmungen des Abkommens einem Schlichtungsverfahren zu unterwerfen. Die Schlichtungskommission soll mindestens einmal im

Jahr zusammentreten, um über strittige Fragen eine gerechte und beide Teile befriedigende Lösung den Regierungen in Vorschlag zu bringen. — Der Vertrag wurde für 3 Jahre abgeschlossen.

Außenhandel. In den beiden letzten Monaten v. J. zeigte der Wert des Außenhandels über die europäische Grenze folgende Zahlen in Mill. Rbl.:

	November	Dezember
Einfuhr	62	48
Ausfuhr	48	65

In den ersten 3 Monaten des am 1. Oktober begonnenen Wirtschaftsjahres betrug der Wert der Einfuhr 166,7 Mill., der Wert der Ausfuhr 180 Mill. Rbl., mithin ist die Handelsbilanz mit 13,3 Mill. Rbl. aktiv. Dieses Ergebnis wurde erreicht durch Forcierung der Ausfuhr von Holz, Kohle, Naphtha, Erz.

Der Naphthaexport. „Finanzblatt“ berichtet nach offiziellen Quellen über die Naphthaproduktion und den Naphthaexport Rußlands folgendes:

1913 wurden 9,2 Mill. to Rohöl gewonnen, 1925/26: 8,3 Mill. to, 1926/27: 10,1 Mill. to, 1927/28: 11,4 Mill. to. Die Produktion der Vorkriegszeit ist also in den letzten beiden Jahren bereits überholt worden.

Vor dem Kriege wurden bloß 950 000 to ausgeführt, 1925/26 aber 1,5 Mill. to, 1926/27 über 2 Mill. to und 1927/28 2,7 Mill. to. Von dieser Ausfuhr entfielen auf Petroleum 663 000 to und auf Benzin 700 000 to.

Vor dem Kriege waren die größten Abnehmer der Naphthaprodukte England und die Türkei. In den beiden letzten Wirtschaftsjahren verteilt sich die ausgeführte Menge auf folgende Länder (in 1000 to):

	1926/27	1927/28
Aegypten	131.7	218.7
Belgien	64.4	103.6
Deutschland	246.6	344.2
England	381.0	387.4
Frankreich	386.1	354.8
Indien	24.5	1.4.9
Italien	477.7	493.9
Spanien	69.2	206.2
Tschecho-Slowakei	99.7	100.3
Türkei	34.1	120.6
Andre Länder	123.8	243.7
	2038.8	2728.3

In dem letzten Jahr hat sich die Ausfuhr nach Indien, Spanien und der Türkei außerordentlich erhöht, doch auch Aegypten, Belgien und Deutschland konnten ihren Import steigern. Die Ausfuhr nach England, Frankreich, Italien und der Tschechoslowakei dagegen zeigt wenig Veränderung.

Flachsausfuhr. Nach dem Exportplan für das laufende Wirtschaftsjahr, schreibt die Rig. Rundsch., sollte das Gesamtquantum an Ausfuhrflachs 20 000 to betragen. Diese recht geringe Menge zur Ausfuhr bestimmten Flachses wurde auf Grund von ungünstigen Berichten über die diesjährige Flachsernte festgesetzt, im Hinblick darauf, daß eine größere Menge nicht ausgeführt werden könne, wenn man den Rohstoffmangel der eigenen Industrie nicht noch mehr verschärfen wolle. Nun zeigt sich aber, daß die Erfassung von Flachs im Dezember die Erwartungen übertroffen hat und 54 000 to aufbereitet werden konnten; infolgedessen ist dem „Exportlion“ die Möglichkeit geboten, das im Export-

plan festgesetzte Ausfuhrquantum von 20 000 auf 30 000 to zu erhöhen. So viel bekannt ist, hat Sowjetrußland in dieser Saison bereits ca. 23 000 to Flachs verkauft, so daß zur Abrechnung des neuen Exportquantums noch ca. 7000 freibleiben, man also demnächst wohl mit neuem sowjetrussischem Angebot wird rechnen können.

Nach den Dekadenberichten über die Flachserfassung im Januar zeigt sich aber ein jahres Sinken der erfaßten Flachsmengen, die sich für die erste Dekade auf 12 000 to, für die zweite auf nur 3000 to belaufen. Sollte also dieses Nachlassen in den Erfassungen nicht auf Zufälligkeiten zurückzuführen sein, sondern auf einer Erschöpfung der Vorräte beruhen, so würden damit die Anfang der Saison ausgesprochenen Annahmen über eine schwache Flachsernte sich bestätigen und die billig getätigten bisherigen Abschlüsse auf Devisen hunger zurückzuführen sein.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen

	Gemacht	5. Febr.		6. Febr.		9. Febr.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	374.50	375.50	374.50	375.50	374.15	375.15
Lo don . . .	—	18.16	18.21	18.16	18.21	18.17	18.22
Berlin . . .	—	88.85	89.45	88.90	89.50	88.85	89.45
Helsingfors . . .	—	9.40	9.45	9.40	9.45	9.40	9.45
Stockholm . . .	—	100.10	100.70	100.10	100.70	100.10	100.70
Kopenhagen . . .	—	99.85	100.45	99.80	100.40	99.90	100.50
Os'o . . .	—	99.70	100.40	99.70	100.40	99.80	100.50
Paris . . .	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.60	14.85
Amsterdam . . .	—	150.00	150.80	150.00	150.80	149.85	150.65
Riga . . .	—	72.10	72.60	72.10	72.60	72.05	72.55
Zürich . . .	—	72.05	72.65	72.00	72.60	72.00	72.60
Brüssel . . .	—	52.05	52.55	52.05	52.55	52.05	52.55
Malland . . .	—	19.60	20.00	19.60	20.00	19.60	20.00
Prag . . .	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.05	11.25
Wien . . .	—	52.60	53.20	52.60	53.00	52.50	53.10
Budapest . . .	—	65.25	65.95	65.25	65.95	65.20	65.90
War-chau . . .	—	41.60	42.80	41.60	42.80	41.60	42.80
Kowno . . .	—	36.95	37.55	36.95	37.55	36.90	37.50
Moskau (Scheck) . . .	—	192.25	193.75	192.25	193.75	192.25	193.45
Danzig . . .	—	72.65	73.25	72.65	73.25	72.00	73.30

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	7. Febr.		8. Febr.		9. Febr.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.182	5.192	5.182	5.192	5.182	5.192
1 Pfund Sterling . . .	25.18	25.23	25.19	25.24	25.19	25.24
100 franz. Francs . . .	20.25	20.40	20.24	20.39	20.23	20.39
100 belg. Belga . . .	72.00	72.55	72.00	72.55	72.00	72.55
100 schweizer Francs . . .	99.65	100.40	99.65	100.40	99.60	100.35
100 italienische Lire . . .	27.11	27.32	27.10	27.31	27.09	27.30
100 schwed. Kronen . . .	138.75	139.45	138.75	139.45	138.75	139.45
100 norweg. Kronen . . .	138.25	138.95	138.30	139.00	138.30	139.00
100 dänische Kronen . . .	138.30	139.00	138.30	139.05	138.30	139.00
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 . . .	207.75	208.80	207.70	208.75	207.65	208.00
100 deutsche Mark . . .	123.10	123.75	123.05	123.70	123.00	123.65
100 finnland. Mark . . .	12.99	13.11	12.99	13.11	12.99	13.11
100 estländ. Mark . . .	138.15	138.85	138.15	138.75	138.10	138.80
100 poln. Zloty . . .	57.55	57.75	57.55	57.75	57.55	57.75
100 litauische Lits . . .	51.—	51.70	51.—	51.70	51.—	51.70
1 SSS R-Tscherwonez . . .	—	—	—	—	—	—



Ursprung 1857 — 70jährige traditionelle Erfahrungen
Aktienkapitalen 11 000 000 Reichsmark

Grundkapital, Sicherheitsfonds und offene Reserven:

40 Millionen Reichsmark

Prämieinnahme 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.

Finland

Zum deutschen Gesandten in Helsingfors wurde Dr. Renner, bisher Gesandter in Athen, ernannt.

Außenhandel. Im Dezember v. J. betrug der Wert der Einfuhr 586,1 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 495,5 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 90,6 Mill. Die Einfuhr zeigt endlich ein Absinken von 735,1 Millionen im November auf 495,5 Mill. im Dezember, freilich ist sie noch um 22,6 Mill. Fmk. höher als im Dezember 1927, aber das Ergebnis ist namentlich mit Rücksicht auf die infolge der schwachen Ernte verstärkte Einfuhr von Getreide und Futtermitteln doch günstig zu nennen. Nimmt man aber die Gesamteinfuhr des Jahres 1928: 8011,8 Mill. Fmk. und die Gesamtausfuhr: 6243,3 Mill. Fmk., so kommt man immerhin zu der ganz ungewöhnlich hohen Passivität der Handelsbilanz von 1768,5 Millionen. —

Nachstehend geben wir nach dem „Mercator“ für die wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrgegenstände vergleichende Zahlen für die drei letzten Jahre.

A. Die wichtigsten Einfuhrwaren
(Wert in Millionen Fmk.):

	1928	1927	1926
Getreide	993.3	653.3	706.6
Futtermittel	432.9	266.0	323.9
Früchte und dergleichen	180.2	139.5	138.7
Kolonialwaren	734.5	622.0	479.8
Spinnstoffe	324.0	304.4	249.0
Garn	193.6	159.0	151.8
Zeuge	520.1	406.7	360.1
Versch. Textilindustriegerzeugnisse	305.6	239.4	206.7
Häute und Felle	388.1	275.5	219.5
Metalle	925.1	746.5	614.7
Maschinen und Apparate	601.5	520.2	385.4
Transportmittel	472.7	384.6	287.7
Stein- und Erdarten	420.7	390.0	273.7
Oele und Fette	386.4	328.7	309.1
Chem. Grundstoffe	172.6	157.7	142.0

Wie man sieht, zeigt die Einfuhr sämtlicher Warengruppen eine nicht unerhebliche Steigerung und nicht bloß Transportmittel (Automobile) und Baumaterialien, die an der gesteigerten Einfuhr die Hauptschuld tragen sollen.

Wenden wir uns der Ausfuhr zu, so zeigen

B. Die wichtigsten Ausfuhrgegenstände
folgende Zahlen in Millionen Fmk.:

	1928	1927	1926
Holzwaren	3481.3	3711.1	3153.2
Erzeugnisse der Papierindustrie	1866.9	1677.9	1628.7
Animalische Lebensmittel	512.3	564.8	530.6
Häute und Felle	127.3	133.5	115.5

Bis auf die Erzeugnisse der Papierindustrie haben alle Posten im Vergleich zu 1927 einen kleinen Rückgang, gegenüber 1926 aber eine Steigerung (bis auf animalische Lebensmittel) zu verzeichnen. — Der Wert der Gesamtausfuhr ist aber, wie schon gesagt, nur um weniges geringer als 1927. Der Einfuhrüberschuß des Jahres 1928 (1768,5 Mill. Fmk.) fällt also ganz der übersteigerten Einfuhr zur Last.

Im Jahre 1928 wurden folgende Waren in größerer Menge aus Finnland ausgeführt (außer oben genannter Waren der Hauptgruppen). Die Zahlen in der Klammer beziehen sich auf das Jahr 1927:

	Wert
Fleisch	565 t (1425 t) 5,33 Mill. Fmk. (12,15)
Butter	13 376 t (15076 t) 457,61 Mill. Fmk. (474,84)
Käse	1 648 t (2949 t) 33,23 Mill. Fmk. (53,73)
Fisch, aller Art	915 t (1699 t) 8,13 Mill. Fmk. (10,37)
Papiermasse, Pappe, Papier u. dergl.	1866,95 Mill. Fmk. (1677,88)
davon:	
Schleifmasse (in trocken gedachtem Gewicht)	137 717 t (102185) 129,28 Mill. Fmk. (108,25)
Sulfitzellulose	359 115 t (269578) 701,94 Mill. Fmk. (595,50)
Sulfatzellulose	113 909 t (93994) 238,95 Mill. Fmk. (208,52)
Pappe	45 248 t (38289 t) 85,55 Mill. Fmk. (77,29)
Umschlagpapier	41 029 t (34748 t) 142,51 Mill. Fmk. (125,20)
Zeitungs- papier	171 564 t (155446) 424,04 Mill. Fmk. (407,24)
Schreibpapier	3 787 t (5777) 19,11 Mill. Fmk. (29,26)
Papier (aller Art)	243 807 t (223466) 706,00 Mill. Fmk. (682,39)

Gesetzesvorlage über die Neuregelung der Einkommen- und Vermögenssteuer — Doppelbesteuerungsvertrag. Diese Vorlage, welche auch die Ausländerbesteuerung neu regelt, kommt im Februar im finnländischen Reichstage zur Schlußbehandlung. Die Ueberreichung eines finnländischen Entwurfs zu einem finnländisch-deutschen Vertrag zur Beseitigung der Doppelbesteuerung wird nach Annahme obigen Gesetzes erwartet.

Schwedische Beschwerden gegen das Verhalten der finnländischen Forstverwaltung bei Holzauktionen. „Nya Dagligt Allehanda“, Stockholm, kritisiert die finnländische Forstverwaltung, welche bei den Holzauktionen dieser Behörde Höchstangebote ausländischer Käufer unter nichtigen Gründen öfters zurückgewiesen habe, um die verauktionierte Ware zu billigeren Preisen selbst zu verarbeiten oder der eignen Industrie zuzuführen. Tatsächlich dürfte die Forstverwaltung formell auf Grund ihrer Auktionsbestimmungen im Rechte sein, das Holz unabhängig von der Höhe des Angebots einem beliebigen Käufer zuzuschlagen. Da die Holzauktionen aber öffentlich sind, so dürfte von diesem Rechte nur ausnahmsweise Gebrauch gemacht werden, sonst wird das allgemeine Interesse an den Holzauktionen zurückgehen, was kaum der Erzielung möglichst günstiger Preise (was doch der Zweck der Auktion ist) förderlich wäre.

Rückgang der Holzproduktion. Auf der Versammlung des Verbandes finnländischer Sägewerksbesitzer wurde zufolge „Handelstidningen“ festgestellt, daß für die Holzexporteure Finnlands die Konkurrenz mit den gegenwärtigen niedrigen russischen Preisen sehr erschwert sei. Durch Umfrage hat die Leitung des genannten Verbandes festgestellt, daß die Holzproduktion des letzten Jahres hinter der des Vorjahres um etwa 75 Millionen Kubikfuß bzw. ca. 300 000 Standards zurückgeblieben ist. Nach diesen Feststellungen sei anzunehmen, daß das Angebot an Schnittholz zur Lieferung im Jahre 1929 eine Million Standards kaum überschreiten werde.

Größerer Lieferauftrag nach Deutschland. Ein größerer Auftrag im Werte von ca. 10 Millionen Fmk. über eine neue Kohlenlöschanlage für den Helsingforscher Hafen fiel an die Demag, Duisburg. Es bestand hauptsächlich schwedische und einheimische Konkurrenz (Maskin- & Brobyggnads A/B.).

Fernsprechverkehr Deutschland—Finnland. Am 30. Januar d. J. um 11.30 Uhr vormittags (deutscher Zeit) wurde der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Finnland eröffnet. Alle deutschen Orte können mit allen erreichbaren Orten Finnlands sprechen. Die niedrigste Gebühr für ein Dreiminutengespräch beträgt 6,50 RM.

Kurz vorher war der Fernsprechverkehr Finnland—Schweden (nach Verlegung eines Telephonkabels) eröffnet worden.

Deutsche Buchausstellung. Die vom Börsenverein deutscher Buchhändler, Leipzig, in Helsingfors veranstaltete Ausstellung deutscher Buchkunst wurde am 15. Dezember v. J. eröffnet und erfreute sich eines regen Besuches. Die Ausstellung wird sicherlich zur weiteren Verbreitung des deutschen Buches in Finnland beitragen.

Industriemesse in Abo. Anlässlich der 700-Jahrfeier der Stadt Abo wird vom 15.—23. Juni 1929 eine Industriemesse dort abgehalten. Die Teilnahme ist jedoch nur für finnländische Firmen offen.

Eine neue Handelskammer wurde in Kotka gegründet. Ihr Arbeitsgebiet umfaßt i. a. den Flußlauf des Kymmene von St. Michel bis Kotka.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäuter.

30. Jan. 31. Jan. 1. Febr. 2. Febr.

	30. Jan.	31. Jan.	1. Febr.	2. Febr.
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,70	192,65	192,70	192,65
Stockholm	1063,00	1062,50	1062,50	1062,50
Berlin	945,00	944,50	944,00	944,50
Paris	155,50	155,50	155,50	155,50
Brüssel	553,00	553,00	553,00	553,00
Amsterdam	1594,00	1593,50	1593,00	1593,00
Basel	765,00	765,00	765,00	765,00
Oslo	1060,00	1060,00	1060,00	1060,00
Kopenhagen	1060,50	1060,50	1060,50	1060,50
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	692,00	640,00	642,00	688,00

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.
Laut Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 4. Januar 1929 — Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 4 vom 15. Januar 1929 — ist die nach der Verordnung vom 4. Juli 1928 (Reichsgesetzblatt II S. 503) am 31. März 1929 ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 420×297 mm mit altem Aufdruck — auch sofern sie nicht aus Normalpapier 4a hergestellt sind — bis zum 30. September 1929 verlängert worden. Dagegen dürfen die alten Frachtbriefe, die nicht dem Din-Format A 3 (420×297 mm) entsprechen (also noch ein Ausmaß von 380×300 mm und bei doppelseitigem Aufdruck ein solches von 190×300 mm haben), vom 1. April 1929 ab nicht mehr als Frachtbriefdoppel verwendet werden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.
Frachtberechnung für Kollerstoff. Lumpenpapier, alt abgängig (z. B. aus dem Verkehr gezogene Banknoten), das in einem Kollergang kleingemahlen und mit Wasser umgerührt worden ist, gehört je nach dem Wassergehalt zur Tarifstelle „Lumpenhalbzeugmasse“ der Klasse C oder D.

Frachtberechnung für Formstahl mit Nocken (Spindelmaterial). Stahlstücke von prismatischer Form mit rechteckigem Querschnitt, unscharfen Längskanten mit bestimmten Ausmaßen und mit einem Ansatz in Gestalt einer flachen Pyramide gehören nach der derzeitigen Tariflage als unbearbeitetes Stab- und Formeisen, warm gewalzt, zur Tarifstelle 12 a) a) der Klasse D; vor dem 15. Oktober 1928 gehörten sie zur Tarifstelle „Stab- und Formeisen und -stahl“ der Klasse C, Ziffer 23 a).

Frachtberechnung für Salz- und Pfefferstreuer aus Glas. Salz- und Pfefferstreuer aus Glas sind ihrer wesentlichen Zweckbestimmung nach Küchen- oder Tafelgeräte für Streuzwecke, auch wenn sie außerdem der Verpackung oder Aufbewahrung dienen. Sie tarifieren daher nicht nach der Tarifstelle „Glas“, Klasse C, Ziffer 8 (Verpackungsflaschen), sondern, wenn sie ohne Deckel oder mit Glasdeckel versandt werden, nach der Tarifstelle Klasse B, Ziffer 2 (Hohlglaswaren); wenn sie mit Deckeln aus anderen Stoffen versandt werden, als zusammengesetzte Ware nach Klasse A.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 31. Januar 1929 wurde in vorgenanntem Durchfuhr-Ausnahmetarif, Abteilung 33 „Erdnüsse und Kopra“ mit B-Frachtsätzen eingeführt. Die Frachtsätze betragen Reichsmark für 100 kg

zwischen Stettin und	in der 10 t-	in der Hauptklasse
Basel Bad. Bf. Ort und Uebergang	2.23	2.16
Waldshut Uebergang	2.23	2.27
Schaffhausen Ort und Uebergang	2.53	2.46
Singen (Hohentwiel) Uebergang	2.52	2.46
Konstanz Uebergang	2.61	2.55
Friedrichshafen Uebergang	2.10	2.05
Lindau-Reutin, —		
Lindau Stadt Uebergang	2.11	2.06

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 4. Februar 1929 wurden die Frachtsätze für Hülsenfrüchte (Abteilung 54) für den Verkehr zwischen den im Tarif genannten Seehafenstationen und den nachstehend genannten Grenzen bedeutend ermäßigt. Die Frachtsätze betragen Reichsmark für 100 kg

zwischen Stettin und	in der 5 t-	in der 10 t-	in der Hauptklasse
Fraustadt Grenze	1.21	1.01	0.81
Wehrse Grenze	1.26	1.13	0.91
Freyhan Grenze	1.59	1.26	1.12
Costau Grenze	1.67	1.42	1.17

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Im Ausnahmetarif 9a (Wein) erhielt mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 der Abschnitt „Geltungsbereich“ folgende Fassung:

„Geltungsbereich:

Von allen im Deutschen Reich gelegenen Bahnhöfen nach

allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten auf Entfernungen bis 450 km mit Ausnahme des Verkehrs mit folgenden Bahnen:
(Bahnen bleiben unverändert.)“

Im Ausnahmetarif 10c (Brenntorf) wurden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 die Frachtsätze herabgesetzt und der Geltungsbereich auf eine Entfernung bis 250 km erweitert.

Im Ausnahmetarif 31 (Baumwolle usw.) wurden mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 „Oberkotzau“ und „Piesteritz“ als Empfangsbahnhöfe unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 32 (Schafwolle) wurde mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 „Oberkotzau“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 33 (Thür. Waren) wurden die mit Gültigkeit vom 16. Dezember v. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 eingeführten, bedeutend ermäßigten Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe abermals durch neue Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Februar d. Js. ersetzt, wodurch Erhöhungen eingetreten sind (vgl. Ostsee-Handel Nr. 1 vom 1. Januar 1929 S. 34).

Im Ausnahmetarif 34 (Hanf usw.) wurde mit Gültigkeit vom 28. Januar d. Js. „Oberkotzau“ als Empfangsbahnhof mit Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 35 (Eisen und Stahl usw.) wurden mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 unter den Versandbahnhöfen zu I

Halbau	mit Frachtsatzzeiger	2
Karf	„	4
Königstein (Elbe)	„	2
Pöllwitz	„	2
Ronneburg (Thür.)	„	2
Zirndorf (zu 25 a)	„	2

nachtragen.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde unter II „Barnim“ als Versandbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen.

Im gleichen Ausnahmetarif wurden die mit Gültigkeit vom 16. Dezember v. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 eingeführten ermäßigten Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe abermals durch neue Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 ersetzt, wodurch teilweise Erhöhungen eingetreten sind. (Vgl. Ostsee-Handel Nr. 1 vom 1. Januar 1929 S. 34.)

Im Ausnahmetarif 38 (Häute und Felle usw.) wurde mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 „Oberkotzau“ als Empfangsbahnhof zu I aufgenommen.

Gleichzeitig wurden unter II „Beurig-Saarburg“ und „Laubuseschbach“ als Empfangsbahnhöfe unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 52 (Papier und Pappe usw.) wurden mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 die Bahnhöfe Ahlhorn, Lucka (Kr. Altenburg), Seidau Ladest., Stolpen und Velbert Hbf. mit Sonderfrachtsätzen als Versandbahnhöfe aufgenommen.

Im gleichen Ausnahmetarif wurden die mit Gültigkeit vom 20. Dezember v. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 eingeführten, bedeutend ermäßigten Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe abermals durch neue mit Gültigkeit vom 1. Februar d. Js. ersetzt. Hierdurch sind teils Erhöhungen, teils Ermäßigungen der Frachtsätze eingetreten. (Vgl. Ostsee-Handel Nr. 1 vom 1. Januar 1929 S. 34.)

Im Ausnahmetarif 53 (Garne usw.) wurde mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 als neue Abteilung im Warenverzeichnis aufgenommen:

III. Sacke, leere, neue, aus Baumwolle, Leinen- und Jute-gewebe.

Im gleichen Ausnahmetarif wurden die mit Gültigkeit vom 10. Dezember v. Js., längstens bis zum 31. Januar 1929 eingeführten Sonderfrachtsätze abermals mit Gültigkeit vom 1. Februar d. Js. durch neue Frachtsätze ersetzt. Hierdurch sind teilweise Erhöhungen der Frachtsätze eingetreten.

Im Ausnahmetarif 61 (Tonwaren) wurde die Gültigkeitsdauer für die mit Gültigkeit vom 20. Dezember v. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Januar 1929 eingeführten Sonderfrachtsätze verschiedener Bahnhöfe bis zum 28. Februar d. Js. verlängert. (Vergl. Nr. 1 S. 34 des „Ostsee-Handel“ vom 1. Januar 1929.)

Im Ausnahmetarif 103 (Korkrinde usw.) wurde mit Gültigkeit vom 28. Januar 1929 unter den Empfangsbahnhöfen zu I „Oberkotzau“ nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 194 (Siziumkarbid usw.) wurden mit Gültigkeit vom 4. Februar 1929 die Bahnhöfe Lüdenscheid, Melle, Probstzella, Solingen Hbf., Sonneberg (Thür.) und Steinach (Thür.) unter den Versandbahnhöfen aufgenommen. (Vgl. S. 34 der Nr. 1 des „Ostsee-Handel“ vom 1. Januar 1929.)

Ueber die Höhe der nicht genannten Frachtsätze erteilt das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin Auskunft.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarife 6f, 6g und 6l. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. Js. bis auf jederzeitigen Widerruf wurden die bisherigen vorgenannten Ausnahmetarife, welche für Steinkohlen usw. bzw. Braunkohlen usw. von deutschen Gewinnungsstätten nach Bahnhöfen des Ostseeküstengebiets bzw. nach Bahnhöfen des Nord- und Ostseeküstengebiets gelten, neu herausgegeben.

b) Deutsche Verbands-tarife.

Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Güterverkehr. Sammelgut nach der U.d.S.S.R. ist für die Folge nur noch dann zur Beförderung anzunehmen, wenn im Frachtbrief die zu einer Sammelgutsendung gehörigen Einzelstücke nach Inhalt und Gewicht genau angegeben sind. Diese Einzelangabe ist notwendig, weil auf den Sowjetbahnen der tariarische Begriff „Sammelgut“ nicht bekannt ist. Sendungen, die im Frachtbrief nur mit dieser allgemeinen Angabe bezeichnet sind, müssen auf den sowjetischen Grenzstationen zur Feststellung des genauen Inhaltes einer Sendung, der für die Frachtberechnung notwendig ist, entladen werden. Das bedeutet aber außer einer Frachtverteuerung (Ladekosten) eine nicht unerhebliche Verzögerung in der Beförderung der Sendungen. Die genaue Angabe der zu einer Sammelgutsendung gehörigen Einzelstücke im Frachtbrief liegt daher im allgemeinen Interesse der Versender.

Deutsch-Rumänischer Verbandgütertarif. Der im „Ostsee-Handel“ auf Seite 20 in Nr. 24 vom 15. Dezember 1928 angekündigte Deutsch-Rumänische Verbandgütertarif wurde am 1. Februar 1929 eingeleitet. Der Tarif enthält besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, die Tarifvorschriften und ausgerechnete Frachtsätze von den Versandbahnhöfen bis zu den Bestimmungsbahnhöfen für folgende Güter als Frachtgut in Wagenladungen: Getreide, Hülsenfrüchte, Samen, Oelkuchen, Oelkuchen, Kleie, frisches Obst, Walnüsse, geschlachtetes Geflügel, Hühner- und Gänsefedern, Eier, Schnittholz, Benzin, Mineralschmieröl, Erdölpech, Quarzitsteine, ge-

mahlener Spat, Eisenerz, Koks, Ammonsalpeter, Natronsalpeter, Salpetersäure, Düngemittel, Holzkalk, Lumpen und Holzgeist. Die Frachtsätze sind in Reichspennig für 100 kg angegeben. Bei den einzelnen Verkehrsverbindungen ist der Beförderungsweg zwischen den Versand- und den Bestimmungsbahnhöfen vermerkt.

c) Ausländische Tarife.

Jugoslavien. Die in Nr. 1 des „Ostsee-Handel“ vom 1. Januar 1929 angekündigte Erhöhung der Gütertarife im Königreiche S.H.S. tritt erst am 1. März 1929 in Kraft. Hierzu wird bemerkt, daß für gewisse Güter die Erhöhung 5% übersteigen wird.

Nordisch-Schweizerischer Güterverkehr. In Nr. 22 des „Ostsee-Handel“ wurde mitgeteilt, daß ein Tarif für die Beförderung von sauren Südfrüchten als Frachtgut in Wagenladungen von Genève-Cornavin transit nach Dänemark, Schweden und Norwegen durch Deutschland am 15. November v. Js. in Kraft getreten ist.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 wurden frische Weintrauben in diesen Tarif einbezogen. Aus diesem Anlaß erschien eine Neuausgabe des Tarifs.

Oesterreich. (Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 wurde der Nachtrag I zu obigem Tarif ausgegeben.

Oesterreichisch-Ungarischer Verbandtarif. Die Verkehrsleitungsverschriften vom 1. August 1926 nebst Nachträgen I-IV sowie die besonders bekanntgegebenen Aenderungen und Ergänzungen hierzu werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1929 aufgehoben und durch neue Verkehrsleitungsverschriften ersetzt.

Polische Staatsbahnen. (Gütertarif Teil II-V.) Der im „Ostsee-Handel“ Nr. 1 vom 1. Januar d. Js. angekündigte Nachtrag V zum Gütertarif Teil II-V wurde zum 1. Januar 1929 herausgegeben. Nachtrag VI zum gleichen Tarif gelangte am 5. Februar d. Js. zur Ausgabe.

Tschechoslowakei-Danzig. Voraussichtlich wird im Laufe dieses Monats als Heft 3 des Tschechoslowakisch-Polnischen Verbandtarifes ein neuer Tarif für den Verkehr Tschechoslowakei-Danzig, an welchem auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit einigen Durchgangsstrecken beteiligt ist, erscheinen.

d) Verschiedenes.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1929 wird die Bezeichnung des Bahnhöfes „Halbau“ in „Halbau (Schlesien)“ abgeändert.

Reichsnachrichtenstelle

für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

Rumänien: Das Ausgleichsverfahren außerhalb des Konkurses in der Bukowina.

England: Schutzzoll in der Wolltextilindustrie.

Brasilien: Der Fruchtextport.

Italien: Seidenzucht in Sizilien.

Niederl. Indien: Eigentumsvorbehalt, Vereinbarung des Gerichtsstandes und Konsignationslager.

Schweiz: Die Stickerei-Industrie.

Holland: Die Elektrizitätsindustrie.

Jugoslavien: Eigentumsvorbehalt.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Deutsche Einfuhrfirmen in Hankow. — Drogengroßhändler in Oesterreich.

Sicherung in Konsignationsgeschäften nach Brasilien. Für Anfang nächsten Jahres ist durch den Syndikus des Verbandes Deutsch-Brasilianischer Firmen die Errichtung einer Treuhandsstelle für Rio de Janeiro in Aussicht genommen. Eine der Hauptaufgaben dieser Stelle soll u. a. die Ueberwachung von Konsignationen ausländischer Firmen sein. Diese Einrichtung würde den Wunsch nach einer Sicherung in Konsignationsgeschäften in gewissem Maße erfüllen. Einzelheiten über die Organisation der Treuhandsstelle liegen noch nicht vor.

Erdnußhandel in China 1927/28. Der Reichsnachrichtenstelle ging eine Aufzeichnung über den Erdnußhandel 1927/28 zu, die sich im Einzelnen über die allgemeinen Bedingungen des Erdnußhandels, die verschiedenen Zweige des Handels, die Hauptausfuhrhäfen und die Hauptaufnahmehäfen äußert. Interessenten können eine Abschrift der Aufzeichnung von der Stelle anfordern.

Das Wirtschaftsjahr 1928 in der Schweiz. Die Schweizerische Bankgesellschaft hat auch in diesem Jahr einen Bericht über das vergangene Wirtschaftsjahr veröffentlicht, von dem der Reichsnachrichtenstelle ein Exemplar vorliegt. Interessenten können den Bericht leihweise erhalten.

Einrichtung einer schwedischen Material-Kontrollanstalt für elektrotechnisches Material. Seit Jahren bestehen in Schweden Bestrebungen, die im Interesse der Verbraucher und der einheimischen Industrie auf eine gegen die Verwendung billigen und minderwertigen Materials gerichtete Kontrolle des im Handel befindlichen elektrischen Installationsmaterials und von elektrischen Haushaltsartikeln abzielen. Diese Bestrebungen haben jetzt zu der Schaffung eines Kontrollorgans geführt, das unter dem Namen „Schwedische Elektrische Material-Kontrollanstalt“ in Form einer Aktiengesellschaft ins Leben gerufen worden ist und dessen Träger die Vereinigung der schwedischen Elektrizitätswerke und elf größere Feuerversicherungsgesellschaften sind. Nähere Mitteilungen über die Aufgabe der Anstalt und ihre Satzungen kann die Reichsnachrichtenstelle machen.

Uruguay und seine wirtschaftlichen Verhältnisse. Hierüber liegt der Reichsnachrichtenstelle eine Aufzeichnung vor, die Interessenten in Abschrift von der Stelle erhalten können.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Eisenbahnwesen.

Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der Reichsverkehrsminister hat eine Verordnung vom 4. Januar 1929 erlassen, die folgenden Wortlaut hat:

„Die nach der Verordnung vom 4. Juli 1928 (Reichsgesetzblatt II S. 506) am 31. März 1929 ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 420×297 mm mit altem Ausdruck — auch sofern sie nicht aus Normalpapier 4a hergestellt sind — wird bis zum 30. September 1929 verlängert. Dagegen dürfen die alten Frachtbriefe, die nicht dem Din-Format A 3 (420×297 mm) entsprechen (also noch ein Ausmaß von 380×300 mm und bei doppelseitigem Ausdruck ein solches von 190×300 mm haben), vom 1. April 1929 ab nicht mehr als Frachtbriefdoppel verwendet werden.“

Fahrverbildung in Deutschland zum Besuche von anerkannten ausländischen Messen. Auf der Deutschen Reichsbahn besteht zu Reisen nach und von der Messe in allen Wagenklassen der Personen-, Eil- und D-Züge eine Fahrpreismäßigung von 25% vom gewöhnlichen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt zusammen, auch im Durchgangsverkehr.

1. Erlangung der Vergünstigung: Gegen Vorzeigung des Messeausweises, der bei Verabfolgung ermäßigter Fahrausweise abgestempelt wird:

a) Beim Reiseantritt in Deutschland nur am Fahrkartenschalter der Reichsbahn.

b) Zur Durchreise durch Deutschland bei Reisebüros im Auslande und am Fahrkartenschalter des deutschen Grenzbahnhofs.

2. Art der Fahrausweise: Am Fahrkartenschalter der Bahnhöfe werden Blankokarten ausgefertigt; vorherige Lösung deshalb erwünscht.

Die ausländischen Reisebüros geben ermäßigte Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros aus.

3. Gültigkeit: Zur Hinreise frühestens vom 5. Tage vor Messebeginn bis spätestens zum 6. Messtage (höchstens 11 Tage).

Zur Rückfahrt vom 1. Messtage ab längstens 14 Tage.

Die Geltungsdauer wird mit dem ersten und letzten Tage auf jeder Fahrkarte angegeben.

Der Fahrausweis für die Rückfahrt (Wiedereinreise nach Deutschland) ist schon bei der Hinfahrt mitzulösen, er kann aber über einen anderen Weg oder auch von einem anderen deutschen Grenzbahnhof abgeben, jedoch nur wieder zurück nach dem gleichen deutschen Reiseantrittsbahnhof und im Durchgangsverkehr nach dem gleichen, bei der Hinfahrt zur Einreise nach Deutschland gewählten Grenzbahnhof.

Für Hin- oder Rückfahrt allein wird die Ermäßigung nicht gewährt.

4. Messeausweis: Der Messeausweis ist mit der Fahrkarte vorzuzeigen. Die ermäßigten Fahrausweise gelten nur in Verbindung mit dem Messeausweis und sind nicht übertragbar.

5. Sonstiges: Fahrtunterbrechung und Uebergang in eine höhere Wagenklasse wie im allgemeinen Verkehr. Als Uebergangsfahrpreis wird der volle Preisunterschied zwischen der bezahlten und der höheren Wagenklasse erhoben.

Für FD- und FFD-Züge sowie für Expres- und Luxuszüge Nachzahlung der vollen tarifmäßigen Zuschläge.

6. Anerkannte Messen: Zur Zeit sind 15 ausländische Veranstaltungen als anerkannte Mustermessen im Sinne des Messetaris anzusehen und zwar die Mustermesse in Agram (Zagreb), Basel, Brünn, Budapest, Graz, Laibach (Ljubljana), Lyon, Mailand, Memel, Padua, Prag, Preßburg, Reichenberg, Saloniki und Wien.

Für nachstehende Frühjahrmessen des Jahres 1929 ist die Anwendung der deutschen Fahrpreismäßigung von der Deutschen Reichsbahn zugestanden:

in	Dauer	Geltungsdauer der Fahrkarte zur Hinreise	zur Rückreise
Lyon	4.—17. 3. 29	27. 2.— 9. 3. 29	4.—17. 3. 29
Wien	10.—17. 3. 29	5. 3.—15. 3. 29	10.—23. 3. 29
Prag	17.— 4. 3. 29	12. 3.—22. 3. 29	17.—30. 3. 29
Mailand	12.—27. 4. 29	7. 4.—17. 4. 25	12.— 5. 4. 29
Budapest	4.—13. 5. 29	29. 4.— 9. 5. 29	4.—17. 5. 29

Außenhandel.

Ausfuhrförderungsfragen im Deutschen Industrie- und Handelstag. Der Außenhandelsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags versammelte sich am 1. 2. 1929 in Berlin in einer sehr zahlreich besuchten Sitzung unter Vorsitz des Hamburger Senators Witthoefft. Kommerzienrat Vogel (Chemnitz) berichtete über das handelspolitische Verhältnis zu England und legte die Gründe dar, aus denen die Weiterentwicklung der englischen Schutzzollbewegung mit schwerer Sorge betrachtet wird. Vertreter zahlreicher Industrie- und Handelsgruppen gaben ihrer Meinung dahin Ausdruck, daß trotz der ziffermäßig nicht ungünstigen Entwicklung der deutsch-englischen Handelsbilanz bei dem zu beürthetenden weiteren Ausbau der englischen Schutzzölle eine empfindliche Beeinträchtigung des mühevoll aufgebauten deutschen Ausfuhrgeschäfts nach England eintreten müsse. Es wurde dem dringenden Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Reichsregierung nichts unversucht lassen möge, die vorgesehenen Möglichkeiten neuer Verhandlungen auszunutzen und um Abstellung der wachsenden Zoll- und Aberrigungsschwierigkeiten bemüht zu sein. Dabei wurde mehrfach betont, wie wichtig auch Deutschland als Lieferant, aber auch als Abnehmer für den englischen Ausuhrhandel ist, wo es in Ein- und Ausfuhr mit an erster Stelle steht.

Der Gedanke wechselseitigen Güterauswechsels stand auch im Mittelpunkt der nachfolgenden durch einen Bericht von Dr. Wilden (Düsseldorf) eingeleiteten Erörterungen über die organisatorischen Hilfsmittel der Ausfuhrförderung. Auch hier wurde betont, daß Deutschland nichts ferner liege, als eine Ueberschwemmung fremder Märkte mit Waren, daß es aber im Zusammenhang mit seinen Einuhrbedürfnissen und seinen privat- und öffentlich-wirtschaftlichen Verpflichtungen alles daran setzen müsse, den Warenaustausch wechselseitig zu gestalten. In diesem Sinne äußerte sich unter zahlreichen Rednern besonders auch Geheimrat Dr. Rosenthal, der namentlich auf Grund ganz neu im Ausland gewonnener Eindrücke die Bedeutung der deutschen Auslandshandelskammern sowie die wirtschaftlich sich äußernde Wichtigkeit des deutschen Auslandsschulwesens und sonstiger geistiger Werbemittel betonte. In einer Entschliebung wurde hervorgehoben, daß zwar wesentliches im Wiederaufbau der zur Wahrung deutscher Wirtschaftsinteressen bestimmten amtlichen Auslandsmissionen bereits geschehen sei, daß auf diesem Wege aber noch weiter vorangeschritten werden müsse, vor allem, daß an allen wichtigen Plätzen des Auslandes besonders hierfür geeignete und bestimmte Beamte auf lange Frist aufgestellt werden, die insbesondere auch Gewähr für die noch weiterhin notwendige Verbesserung der wirtschaftlichen Berichterstattung nach Inhalt und Schnelligkeit geben. Nachdrücklich wurde betont, daß es sich hierbei nicht darum handeln könne, Ausuhr schlechthin, auch solche durch ungeeignete Kräfte anzuregen und zu fördern, daß vielmehr alles auf den kaufmännischen Blick und die kaufmännische Erfahrung der mit dem Außenhandel Befaßten ankomme und die unentbehrliche Tätigkeit des Groß- und Ueberseehandels nicht verkümmert werden dürfe. Weitere Untersuchungen über die zweckmäßige Gestaltung der Ausfuhrförderungsmaßnahmen werden in Zusammenarbeit mit den übrigen berufenen Organisationen sich anschließen.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Aufnahme des Kreditschwinds in das Strafgesetzbuch. Hierzu nahm die Kammer dem Deutschen Industrie- und Handelstag gegenüber in Ergänzung eines von ihr bereits erstatteten Gutachtens wie folgt Stellung:

„Sie ergänzt dieses dahin, daß sie mit der vom Reichsverband des Deutschen Groß- und Ueberseehandels und dem Centralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes vorgeschlagenen Formulierung sich einverstanden erklärt.

An der angegebenen Stelle wäre demnach einzufügen: „Wer, abgesehen von den Fällen des Betruges, das Vermögen eines anderen dadurch schädigt, daß er sich im Bewußtsein oder in Voraussicht seines dem anderen unbekanntem Unvermögens zur Verlagerung ein Darlehen oder

eine Vorleistung aus einem gegenseitigen Verträge gewähren läßt, wird wegen Krediterschleichung mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft.

Die Tat wird nur auf Verlangen des Verletzten verfolgt, in besonders leichten Fällen kann das Gericht von Strafe absehen."

Innere Angelegenheiten.

In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am Dienstag, den 5. Februar 1929, sind folgende Herren beeidigt und öffentlich angestellt worden:

1. Wilhelm Gutzmann, Eggesin, als Sachverständiger für Rundholz und geschnittene Hölzer sowie für gesägte Hölzer und Bretter;
2. Albert Kühl, Stettin,
3. Hanns Winkelmann, Stettin, als Sachverständige für Möbel;
4. M. Peiper, Stettin, als Sachverständiger für Eier;
5. Martin Kleinschmidt, Stettin,
6. Paul Pollack, Stettin,
7. Hermann Staegemann, Stettin, als Sachverständige für Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör;
8. Hermann Kreplin, Greifenberg, als Sachverständiger für Kartoffeln, Heu und Stroh sowie als Probenehmer von
 1. Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchten, deren Saaten, sowie Erzeugnissen der Getreidemühlen und
 2. Futtermitteln (außer Melasse) für Greifenberg;
9. Walter Klettner, Plathe, als Probenehmer von
 1. Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchten, deren Saaten, sowie Erzeugnissen der Getreidemühlen und
 2. Futtermitteln (außer Melasse) für Plathe;
10. Karl Werber, Anklam, als Probenehmer von
 1. Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchten, deren Saaten, sowie Erzeugnissen der Getreidemühlen und
 2. Futtermitteln (außer Melasse) für Anklam.

Messen und Ausstellungen.

Die russische Rohstoffausstellung auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1929. Es ist kein Zuall, daß die Halle 18 auf der Leipziger Technischen Messe, in der sich seit Jahren die russische Rohstoffausstellung wiederholt, gegenüber den größten Maschinenhallen liegt. Denn mit seinen landwirtschaftlichen und mineralischen Produkten und mit seinen Fellen, die es auf die Versteigerungen nach Leipzig bringt, bezahlt Rußland das, was es aus Deutschland an Maschinen, Werkzeugen und anderen Fertigfabrikaten bezieht. Um welche Werte es sich dabei handelt, zeigt die jüngste russische Aufrechnung, wonach Rußland im Oktober und November 1928 zusammen für 24 Millionen Rubel aus Deutschland importiert hat. Darunter stehen industrielle Einrichtungen und landwirtschaftliches Inventar mit insgesamt 10,6 Millionen an erster und Industrie- und Landmaschinen mit 6,5 Millionen an zweiter Stelle. Dafür liefert Rußland seine Rohstoffe, von denen die Ausstellung sehr interessante Musterproben enthält.

Sie gibt nicht nur eine Uebersicht der russischen Produktion an Getreide, Holz, wertvollen Tierfellen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen, an Flachs, Wolle, Leder, Borsten, Baumwolle, Harz und Wachs, sondern läßt auch, was für den Gütertausch sehr wichtig ist, die Fortschritte dieser Produktion erkennen. Eine besondere Bedeutung hatten die russischen Manganerze, als sich die amerikanische Hochfinanz durch die Konzessionen Harrimans auf die Mangangruben am Kaukasus einen wesentlichen Teil dieser russischen Erze sicherte. Mit der Auflösung dieses Vertrages kommen auch die Erze anderer Fundstätten für den Export in Betracht, da sich hauptsächlich Europa mit ihnen versorgt.

Seit etwa zwei Jahren ist durch die damals abgeschlossenen geologischen Untersuchungen in der sogenannten Kursker-Anomalie festgestellt worden, daß Rußland und nicht Nordamerika das eisenreichste Land der Erde ist. In den riesigen sich etwa zweihundert bis vierhundert Meter unter der Erdoberfläche hinziehenden, mächtigen Eisenerzriffen von hohem Eisengehalt besitzt Rußland allein dort größere Reserven, als die gesamten Vorräte aller anderen Erdteile zu-

sammen betragen. Diese Eisenerzbasis scheint sich nun noch verbreitern zu sollen, denn es wird jetzt von der Feststellung einer neuen Magnetanomalie in der Ukraine berichtet. Durch die Abweichungen der Magnetnadel in den geologischen Suchgeräten aufmerksam gemacht, hat man die Gegend am Unterlaufe des Dnjepr genauer durchforscht, und es heißt, daß die neu dort festgestellten Eisenerzlagerstätten nur 70 bis 80 Meter unter der Erde liegen. In der Struktur den hochwertigen Erzen von Kriwoi Rog entsprechend, sind sie in der Nähe des im Bau befindlichen Wasserkraftwerks Dnjeprostoi auch billig zu verhüten und dann auch leicht abzutransportieren.

Solche Erzproben pflegt zuerst die russische Rohstoffausstellung zu zeigen, ebenso die verschiedenen Sorten der russischen Kohle, mit deren Ausfuhr nach den Mittelmeerbahnen Rußland neuerdings seine aus Aegypten bezogene Baumwolle und die italienischen Seidenstoffe bezahlt. Russischer Anthracit — im Preise zwischen deutschem und englischem liegend — ist sogar schon in Nordrankreich durch Transporte bis Rouen auf den Markt gebracht worden.

Auf der russischen Rohstoffausstellung auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1928 waren zuerst russische Molkereiprodukte zu sehen, besonders russischer Käse, mit dessen Export man damals begonnen hatte. Hier hat sich inzwischen eine bedeutsame Umstellung vollzogen, die voraussichtlich auch schon auf der nächsten Leipziger Frühjahrsmesse 1929 (Mustermesse vom 3.—9., Große Technische Messe bis 13. März) genauer zu verfolgen sein wird.

Die Landwirtschaft der Ukraine ist in steigendem Maße zur Viehwirtschaft übergegangen, und deren Produkte treten in der Ausfuhr vielfach schon an die Stelle des Körner-Exports. Hat doch trotz des offiziellen Abbruchs der Handelsbeziehungen allein England in den neun Monaten vom Oktober 1927 bis Juni 1928 für 70 Millionen Reichsmark an Eiern (15 Millionen), Butter (29 Millionen), geschlachtetes Wild und Geflügel (10 Millionen) und Fleisch, Bacon (16 Millionen) aus Rußland erhalten. Die Produktion von Bacon, also von magerem Schweinefleisch, wie es in England gern zum Frühstück gegessen wird, ist die jüngste Spezialität der russischen Produktion, die anscheinend mit dem Versagen der Getreideablieferung eine große Zukunft hat. Wird doch gerade jetzt gemeldet, daß in Woronesch nach zehnjährigem Stillstand eine Baconabrik wieder aufgemacht worden ist, die, mit dänischen Maschinen ausgestattet, täglich zwei Waggons Bacon liefert. Von allen solchen symptomatischen Umstellungen in der Wirtschaft Rußlands gibt die Rohstoffausstellung stets ein getreues Abbild. Und da sie auch den Stand der russischen Industrie in Holzwaren, Porzellan und Keramik und in Textilien sowie in der Bauerntechnik an charakteristischen Proben zeigt, so ist sie ein außerordentlich wichtiger Gradmesser der Wirtschaftsenergie Rußlands für jenen, der direkt oder indirekt mit diesem über ungeheure Bodenschätze verfügenden Lande zu tun hat.

Buchbesprechungen.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1929, herausgegeben von Dr. H. Grobleben. Der Preis beträgt RM. 4.50.

Daß die Schriftleitung immer wieder bestrebt ist, den Kalender reichhaltig zu gestalten, beweist der neue Jahrgang 1929. Besondere Aufmerksamkeit ist dieses Mal der Statistik zugewendet worden. Es sind Aufstellungen aufgenommen über den „Bestand der Binnenschiffe“, über den „Gesamtverkehr auf der deutschen Elbe“ von 1912 bis 1926, über den „Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Schandau“ 1912, 1913, 1924 bis 1926, über den „Güterverkehr der wichtigsten Elbehäfen“ in den Jahren 1913, 1926, 1927, über die „Schiffahrtsperiode und Ausnutzung des Laderaums an Tagen“ 1911 bis 1926, über die „Aus-schüttungen der Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaften“ 1905 bis 1926 usw. Ferner enthält der Kalender Angaben über den Schlepplohntarif auf der Oder. Abgesehen hiervon bringt der Kalender die neuesten Gesetze und Verordnungen der Tschechoslowakei, des Reiches und der einzelnen Länder, die für die einzelnen Flußgebiete in Frage kommen. Wir heben nur die neue Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen nebst Ausführungsbestimmungen sowie die Schiffahrtszollordnung für die Tschechoslowakei hervor. Ferner gibt der Kalender über Zusammensetzung der Wasserbaubehörden, Schiffahrtsgesellschaften usw. erschöpfende Auskunft. Die Zusammenstellung der von den Handelskammern festgestellten Handels-

und Schiffahrtsgebräuche ist fortgesetzt worden. Auch dieser neue Jahrgang dürfte allen berechtigten Wünschen der Schiffahrtsinteressenten entsprechen.

Krak's Export Directory 1929. Von dem Adreßbuch-Verlag Krak's Legat, Kopenhagen K., 17, Nytorv, ging der Kammer ein Exemplar des bezeichneten Export-Kalenders für 1929 zu. Es handelt sich um den bekannten Kalender, der auf praktische Weise Kenntnis von den Waren gibt, die von Dänemark auf dem Weltmarkt angeboten werden. Der Exportkalender ist ausgearbeitet worden mit Empfehlung der Vorsitzenden der beiden leitenden Handelsorganisationen für Dänemark: der Kaufmannschaft zu Kopenhagen und der Provinzialhandelskammer.

Angebote und Nachfragen.

8756. Jungenthal (Rhld.) sucht für den Vertrieb von Klein-Dieselmotoren und Diesellokomotiven (Schmalspur) Vertreter für Pommern.
8755. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Südfucht-Großhandlungen, die in der Lage sind, regelmäßig größere Quantitäten Südrüchte jeder Art abzusetzen.
8716. Wien sucht für den Vertrieb von Sparwäsche (kalt abwaschbaren Kragen, Manschetten und Vorhemden) einen Vertreter.
8923. Lille möchte Vertretung von in Deutschland konstruierten Hochfrequenzapparaten für Frankreich und Belgien übernehmen.
8956. Chemnitz sucht gut eingeführten Vertreter (möglichst mit Auto) für den Vertrieb von Sprechmaschinenbestandteilen, wie Schalldosen, Zugfedern, Platten, Tellern, Nadeln etc.

8967. Dordogne (Südwestfrankreich) sucht Vertreter für den Engros-Verkauf von Nußkernen und speziell von Tafelnüssen.
9013. Hörde i. Westf. beabsichtigt Vertretung für hiesigen Bezirk an eine Firma zu vergeben, die Isolierarbeiten (Warmeschutz) bei Industriefirmen ausführt.
9026. Eine Möbelfabrik in Bruchsal i. Baden sucht für den Stettiner Regierungsbezirk tüchtigen, gut eingeführten Vertreter.
9029. Berlin sucht für den Vertrieb von Schuhhändlerbedarfsartikeln Vertreter, der bei Schuhmachereien, Besohlanstalten, Schuhgeschäften, Lederhandlungen gut eingeführt ist.
9066. Stadtroda i. Thür. sucht für den Vertrieb eigener Fabrikationsware (Indanthren-Decken, -Sofe, (Frauen- und Kinderschürzen) für den Bezirk Pommern Vertreter, der bei Manufakturwarengeschäften und Warenhäusern gut eingeführt ist.
9163. Wien möchte Generalvertretung deutscher Firmen der chemisch-pharmazeutischen und Herbarien-Branche für Oesterreich, Jugoslawien und Ungarn übernehmen.
9336. Hamburg sucht Vertreter für den Vertrieb von aus Portugal importierten Oelsardinen.

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 Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Schluß des redaktionellen Teils.

Was ist Taylorix?

Der Name „Taylorix“, umfaßt ein wirtschaftliches Programm für das gesamte kaufmännische Rechnungswesen. Mit der Wahl des Namens ist die Verpflichtung zu ernsthafter rationeller Arbeit verbunden, wie auch Taylor selbst auf dem Gebiet der mechanischen Arbeit den Weg zu zielbewußter Produktion eröffnete. Wenn man die kaum 7 Jahre angestrengter Pionierarbeit der Taylorix-Organisation überschaut, und die Auswirkungen der taylorisierten Methode in der Praxis verfolgt, so gewinnt man die Ueberzeugung, daß das aufgestellte Programm nicht Schlagwort, sondern Tat bedeutet.

Die Anfänge der Taylorix-Arbeit fallen in die Zeit der Inflation, in der wenig Interesse für Wirtschaftlichkeit vorhanden war, weil der Taumel des Verdienens kaufmännische Ueberlegungen jahrhundertelanger Vergangenheit außer Kurs setzte. Nur ein Problem war brennend: die Behandlung fremder Währungen in der Buchhaltung. Dafür wies das Taylorix-Verfahren einen denkbar einfachen und sicheren Weg und darum regte sich das Interesse an diesem ersten Loseblatt-Durchschreibe-Verfahren in Deutschland. Als erste erkannten klarblickende süddeutsche Kaufleute und Industrielle die Vorzüge der Taylorix-Methode, die an Stelle dickleibiger, unübersichtlicher Folianten lose Kontenblätter, in Karteiform klar gegliedert, organisch jedem Betrieb angepaßt, brachte und statt der zahlreichen Uebertragungen (mit ihren vielen Fehlern) im Durchschreibe-Verfahren durch einmaliges Niederschreiben die Buchung auf Konto und Journal zugleich erledigte. Damit war die Möglichkeit täglicher Kontrolle und Uebersicht in Tagesbilanzen sowie eine wirksame Arbeitersparnis gegenüber den alten Umständlichkeiten gegeben. Bald regte sich auch, durch planmäßige Werbung geweckt, das Interesse besonders der fortschrittlichen rheinischen Kaufmannschaft, und heute ist die Taylorix-Buchhaltung wohl die bekannteste Durchschreibe-Buchhaltung in Deutschland. Jedes moderne Buchhaltungswerk erwähnt sie, in zahlreichen privaten und städtischen Handelsschulen ist sie Lehrgegenstand.

Die Entwicklung ging vom sogenannten Zwei-Blatt-Verfahren (gleichzeitige Beschriftung von Konto und Journal) weiter zum Drei-Blatt-Verfahren. Hier wird in zweiter Durchschrift das Gruppen-Konto mit vollem Text bebucht, so daß zwangsläufig jederzeit die Rohbilanz gebildet ist. Zwei-Spalten- und Drei-Spalten-Buchhaltung ermöglichen die Gruppierung in einer Durchschrift durch die getrennte Ver-

buchung der Kontokorrent- (Debitoren und Kreditoren) Buchungen von den übrigen Sachbuchungen.

Neu ist das Gruppen-Journal-Verfahren, das ebenfalls mit nur einer Durchschrift jede gewünschte automatische Gruppierung gestattet.

Bei der Taylorix-Einzug-Buchhaltung wird Belastung und Gutschrift auf dem Gegenkonto und umgekehrt, auf derselben Zeile, also in einem Arbeitsgang, verbucht.

Für die verschiedenen Branchen sind verschiedene Organisation-Prinzipien zu beachten, was durch besonders angepaßte Kontenpläne und Formulare berücksichtigt wird. Deshalb gibt es keinen Erwerbsbetrieb, in dem nicht das Taylorix-Verfahren mit Nutzen verwendet würde: Klein-, Mittel- und Groß-Betriebe aller Art gebrauchen es.

Während nun bisher Organisations-Erfahrungen mit aller Vorsicht behütet wurden, gibt die Taylorix-Organisation ihre Grundzüge öffentlich bekannt. Eine Reihe von Fachschriften ist bereits erschienen, andere folgen in nächster Zeit. Genannt seien z. B. die „Anleitung zur Einrichtung und Führung einer taylorisierten Buchhaltung“ zur Instruktion des Buchhalters, „Taylorisierte Buchhaltung im Zeitungs-Verlag“, in Sägewerks-Betrieben, in Brauereien und Mälzereien, in Banken, in der Landwirtschaft, bei Behörden (auf kameralistischer Grundlage), ferner ein Lehrgang für Handelsbetriebe aller Art, für Bilanz, Statistik usw. Wie kaum im sonstigen Fachschrifttum wird hier vor allem gezeigt, wie in der Geschäfts-Buchhaltung ohne Mehrarbeit die wichtigsten kalkulatorischen und statistischen Unterlagen gesammelt und verwertet und wie organisatorisch bestmögliche Arbeitsvereinfachungen erzielt werden können. — Neben dem Gebiet der allgemeinen Geschäfts-Buchhaltung sind auch für die Lohn- und Gehalts-Buchhaltung, die Lager- und Anlagen-Buchhaltung zum Teil völlig neue Wege gewiesen worden. Auch hierüber sind Fachschriften von Taylorix erschienen.

Die Einrichtungen und Geräte wurden in jahrelanger Praxis auf die einfachste und zweckmäßigste Form gebracht. Im Verfahren selbst sind alle Kompliziertheiten ausgeschaltet — häufig bringen ja scheinbare Vereinfachungen wesentlich erhöhte Denkarbeit. Die Vielseitigkeit und Anpassungsfähigkeit, die große Organisations-Praxis und die Vorteile und Einfachheit des Verfahrens haben es vermocht, daß der Name Taylorix eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung erhielt.