

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

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstraße 7
 Barth, Lange Straße 50
 Belgard (Persante), Karlstraße 27
 Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
 Bublitz, Poststraße 144
 Bütow, Lange Straße 68
 Cammin i. Pom., Wallstraße 2
 Demmin, Luisenstraße 28
 Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
 Greifswald, Lange Straße 15
 Köslin, Bergstraße 1
 Kolberg, Kaiserplatz 6
 Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
 Neustettin, Preußische Straße 2
 Pölitz, Baustraße 7
 Polzin, Brunnenstraße 17
 Pyritz, Bahnerstraße 50
 Rügenwalde, Lange Straße 32
 Schivelbein, Steintorstraße 24
 Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
 Stettin, Gießereistraße 23
 Stettin, Breite Straße 58
 Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
 Stralsund, Apollonienmarkt 7
 Swinemünde, Färberstraße 5
 Wolgast, Wilhelmstraße 4



Die **SINGER**

MARKE

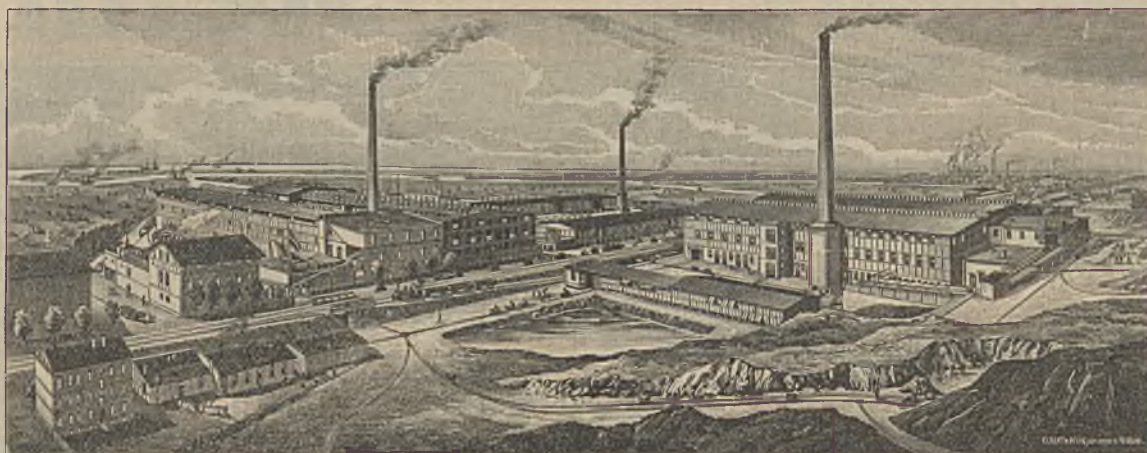
verbürgt Qualität

*Weitstehende
Zahlungserleichterungen
Mäßige Monatsraten*

**SINGER NÄHMASCHINEN
AKTIENGESELLSCHAFT**
Singer Läden überall

Pommersche Ziegeleien

Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kratzwick



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

Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien

Kontor: STETTIN, Bollwerk 3

Ziegelwerke Berndshof bei Ueckermünde

liefert

Hintermauerungssteine, Verblender, Dadusteine, Falzziegel, Deckensteine usw.

Jährliche Leistungsfähigkeit etwa 20 Millionen Hintermauerungssteine.

Mauersteine

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

Dampfziegelei Mügge
Stettin, Warsower Str.
Fernsprecher 22794.

Ziegel- und Drainröhrenwerke Klützw

Frhr. Heinrich v. Seckendorff

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

Fabrikation:

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

Spezialität:

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

Kronziegelei Ueckermünde

P. Bielfeld

Post und Bahn: Ueckermünde Fernruf: Ueckermünde 204
Eigener Anschlußkanal am Haß

Der hochwertige Ziegel

in allen Sorten von anerkannt bester Qualität

Empfehlenswerte Wein- und Bierrestaurants

Restaurant Puhlmann

Rossmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

Auschant von Dortmunder Union, Nürnberger
Sieden, Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

Zur Hütte • Mollkestraße Nr. 14

Fernsprecher 26311

Pilsner Urquell * * Spezial-Auschant

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

Haupt-Bahnhofs-Wirtschaft

Inhaber: R. Schmoldt, Stettin

Das Haus der guten Küche

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

Stettiner

Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und

Leningrad wöchentlich

jeden Freitag von Stettin

jeden Sonnabend von Leningrad

Reval wöchentlich

jeden Freitag von Stettin

jeden Freitag von Reval

Stockholm vierzehntägig

jeden 15. und 30. von Stettin

jeden 8. und 23. von Stockholm

Danzig—Memel vierzehntägig

Königsberg zehntägig

London vierzehntägig

Rotterdam—Norrköping—Stockholm vierzehntägig.

Rotterdam—Finnland vierzehntägig

Stettin—Levante ca. vierzehntägig

Drahtanschrift: Dampferco — Fernsprecher Nr. 35301

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal



Mittagsgedeck

RM. 1.75, 2.25, 3.25

Abendgedeck

RM. 2.25 und 3.25

Dieses Feld kostet monatlich RM. 12.—

Anfang April erscheint:

Das Stettiner Handels-Register 1929.

Das Register gibt Aufschluß über die Rechtsverhältnisse von 6000 Firmen des Regierungsbezirks Stettin. Es verzeichnet in übersichtlicher Anordnung außer der Firma insbesondere deren Inhaber, Gesellschafter, Geschäftsführer, Vorstandsmitglieder, Prokuristen; ferner die Vertretungsbefugnisse, das Grund- oder Stammkapital, den Geschäftszweig, die Adresse, das Jahr der Eintragung u.v.a.m.

Zusammengestellt nach amtlichen Quellen von der

**Industrie- und Handelskammer
zu Stettin**

Preis 3,— RM.

Bestellungen an die Industrie- und Handelskammer
zu Stettin, Frauenstraße 30, Börse.

Neuzeitlicher

Auto-



Licht-

Zünddienst

Pommerns

Erstes Stettiner Auto-Licht- und Magnet-Reparatur-Werk
Telephon Nr. 27 666 STETTIN-ZÜLLCHOW Chausseestraße 2a

Das

Cyklop-System

ermöglicht,

alle Verpackungen zu verbessern

und hierdurch

Ersparnisse zu erzielen.

Der Kundendienst unserer Fachleute hilft Ihnen, die zweckentsprechendsten und billigsten Verpackungsmethoden ausfindig zu machen.

Fordern Sie kostenlos und unverbindlich unsere Beratung.

Cyklop G.m.b.H., Köln

Rheinaustraße 30

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin
Mitteilungen des Deutsch-Finländischen Vereins e. V. zu Stettin
Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

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

Hauptchriftleiter 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. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 7

Stettin, 1. April 1929

9. Jahrg.

Sein oder Nichtsein.*)

Exportsteigerung — ein brennendes Problem.

Von Dr. Klaus Buschmann, Berlin.

Deutschland hat sich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in immer schnellerem Tempo zum Industriestaat entwickelt, auf Kosten der Landwirtschaft. Genau wie England, das ihm auf diesem Wege voranging. Die industrielle Produktion wuchs mit jedem Jahr mehr über unseren Eigenbedarf hinaus, die Steigerung des Exports wurde immer dringlicher, einmal um im Austausch die uns fehlenden Nahrungsmittel und Rohstoffe hereinzubekommen, dann um die Verzinsung des in der Industrie angelegten Kapitals sicherzustellen, und nicht zuletzt, um die unablässig wachsenden Staatsausgaben bestreiten und dazu den Volkswohlstand begründen zu können, dessen wir uns vor 1914 er-

freuten. Der Krieg unterbrach diese Entwicklung, der Auslandsmarkt ging uns verloren, und nachher hieß es sozusagen wieder von vorne anfangen. Wir taten es, aber der Widerstände und Schwierigkeiten aller Art waren so viele, daß es uns bis heute noch nicht gelungen ist, den Export wieder auf den vorigen Stand zu bringen. Unser Außenhandel war 1928, bei Nichtberücksichtigung der Reparationsausfuhr, mit rd. 1,9, die letzten vier Jahre mit insgesamt über 8 Milliarden M. passiv. Aber selbst wenn wir in absehbarer Zeit die Ausfuhr von 1913 dem Werte nach wieder erreichen sollten, würde das nicht mehr genügen. Vielmehr müßte die Ausfuhr von heute, natürlich bei Gewinn bringenden Preisen, noch um fast 100% gesteigert werden, wenn wir in die Lage kommen sollen, allen un-

Vergl. den Artikel: Schein und Sein vom selben Verfasser in der Nr. 6 des „O.-H.“

**Wein-
Abtlg.**

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

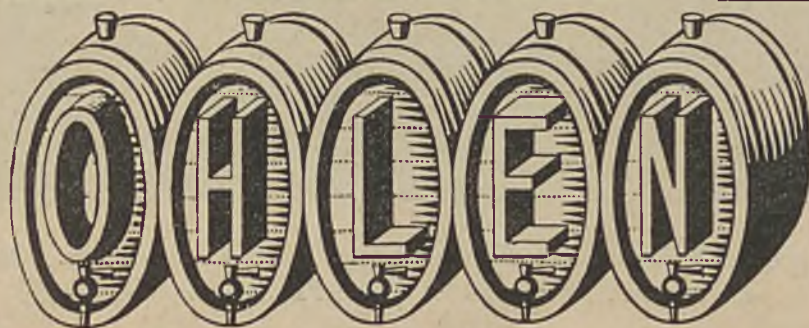
Stimmungs-Kapelle
„Schim - Schu - Vö“

**W.
Ohlen**

Neu!

WEINSTUBEN

Neu!



STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664

Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.

**Bier-
Abtlg.**

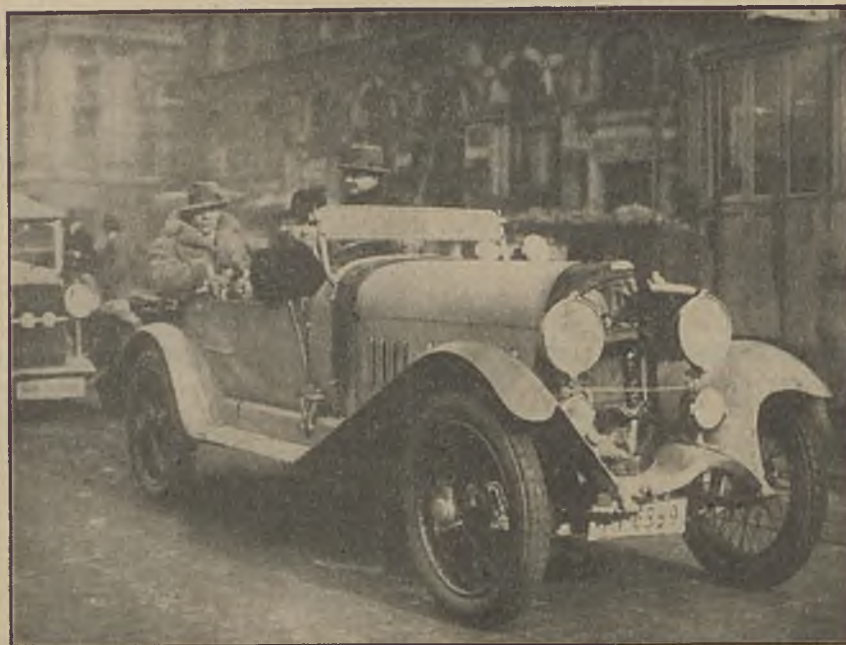
Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

Stimmungs-Kapelle
„Schim - Schu - Vö“

**W.
Ohlen**



Stoewer-8-Zylinder auf dem Genfer Auto-Salon.



Max Schmeling durchfährt nach seiner Rückkehr aus Amerika unter dem Jubel der Bevölkerung die Straßen Hamburgs im 10/50 Ps. Stoewer-Wagen.

seren Zahlungsverpflichtungen aus eigener Kraft gerecht zu werden, wirtschaftlich wieder zu genesen.

Das wissen wir, und deshalb wird denn auch schon seit Jahren von Wirtschaft und Staat alles daran gesetzt, den Auslandsmarkt von vordem zurückzugewinnen und noch zu erweitern. Eine ungeheuer schwere Aufgabe! Man verweist bei uns gern darauf, daß die Industrialisierung und im übrigen die geschwächte Kaufkraft mancher Länder, die einst gute Kunden für uns waren, daran schuld seien, daß wir dort bisher nicht richtig wieder ins Geschäft kamen. Dabei ist aber die Einfuhr der meisten dieser Länder in den letzten zehn Jahren gegen früher gestiegen, nur nicht die aus Deutschland. Wie erklärt sich das? Vielleicht aus günstigeren Handelsverträgen der anderen? Vielleicht daraus, daß unsere Exportpropaganda im Ausland hinter der unserer Konkurrenten noch zu sehr nachsteht? Oder gar daraus, daß bei uns der Staat zu wenig mithilft? Dabei werden aber doch seit einigen Jahren in wachsendem Umfange Reichsmittel für die Förderung des Exports bereitgestellt. So 1926 = 20 Millionen M., dazu die sogen. Russengarantie von mehr als 300 Millionen. In den Haushaltsplan 1927 und ebenso 1928 wurden 175 Millionen eingestellt, für 1929 sind eine Wiederholung vorgesehen und noch besondere Mittel zur Zinsverbilligung für Darlehen an kriegsbeschädigte Exportfirmen. Ferner wurde vor zwei Jahren, dem Beispiel Englands folgend, eine Exportkreditversicherung ins Leben gerufen, die gemeinsam mit dem Reiche von der Frankfurter Allgemeinen Versicherungs-A.-G., Frankfurt a. M., und der „Hermes“ Kreditversicherungsbank A.-G., Berlin, betrieben wird. Sie hat „namentlich seit Einführung der sogen. „Bündelversicherung“, lebhaften Anklang gefunden. Der „zusätzliche“ Export, der auf diese Weise zustande kam, war bisher allerdings gering. Anfang vorigen Jahres hat dann weiter der Reichswirtschaftsminister den Plan einer Exportbank entwickelt, durch die der Förderung des Exports auch ausländisches Kapital dienstbar gemacht werden soll, um selbst Auslandsaufträge bedeutendster Art, z. B. Eisenbahnbauten in den der wirtschaftlichen Erschließung bedürftigen Ländern (Orient!), für deutsche Firmen finanziell durchführbar zu machen. Man darf gespannt sein, ob und wie dieser Plan Gestalt gewinnen wird.

Aber alle unsere Anstrengungen sind schon von vorneherein um einen guten Teil ihrer Aussichten gebracht, wenn uns im Auslande eine anscheinend noch wachsende Schutzzollbewegung hindernd in den Weg tritt, so in England und den Vereinigten Staaten. Doch verzagen dürfen wir deshalb nicht, wir müssen uns auf dem Weltmarkt durchsetzen, namentlich mit unseren Fertigerzeugnissen, denn sie spielen die Hauptrolle. Sind doch in der Fertigung Groß- und Kleinbetrieb auf den Export angewiesen.

Ein hervorragender Vertreter dieses Wirtschaftszweiges, der bekannte Porzellanindustrielle Geheimrat Dr. Rosenthal, appelliert in einer jüngst herausgebrachten Denkschrift „Exportsteigerung — ein brennendes Problem“ an das Reich um Bereitstellung weiterer Mittel für die Förderung des Fertigwarenexports. Als „Werbungs-

kosten“ für diesen Zweck würden nach ihm 30 bis 40 Millionen M. jährlich genügen, die im Notfall zum Teil und vorübergehend auch auf die Wirtschaft umgelegt werden könnten. Rosenthal verweist auf das Ausland und die Mittel, deren man sich namentlich in den Vereinigten Staaten und England zur Förderung des Exports bedient, auf die dortigen Exportförderungsinstitute u. a. m. Für die Verwendung des von ihm propagierten „Exportförderungsfonds“ macht er in der Hauptsache folgende Vorschläge: 1. Ausbau des amtlichen deutschen Außendienstes. U. a. Bereitstellung von Mitteln für bessere Repräsentation im Ausland, für telegraphische Nachrichtenübermittlung, Adressenerfassung und Reisen im Ausland zum Studium der Absatzbedingungen; verstärkte Auskunftserteilung durch die Konsulate und die in der Heimat anwesenden Außenbeamten. 2. Weitergehende Unterstützung der Exportkreditversicherung und Bereitstellung von Krediten, die der Förderung des Exports nach einzelnen Teilen der Welt dienen. 3. Großzügiger Ausbau der Propaganda für das deutsche Erzeugnis im Ausland, unter Benutzung der Auslandsorganisation des Leipziger Meßamtes. — Abgesehen von den Exportförderungskrediten, für die aber doch wohl besondere und höhere Gelder nötig werden dürften, handelt es sich bei diesen Vorschlägen eigentlich nur um kleine Hilfsmittel. Die zum Teil auch schon von anderer Seite empfohlen worden sind. So von mir selbst bereits 1916 in einer Denkschrift, die den Plan eines von den Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft, ähnlich dem englischen Board of Trade, zu errichtenden Außenhandelshofes entwickelte, und vor einem Jahre noch von Prof. Dr. Göbel-Hannover, früherer Handelsfachverständiger des Deutschen Reiches in Rußland, in seiner Schrift „Handelsberichterstattung über das Ausland“. Aber auch kleine Hilfsmittel sind nicht zu verachten, wenn von ihnen etwas zu erwarten steht. Und das ist der Fall, sonst würden sie nicht heute in wohl allen Industrieländern ausgiebig angewandt.

Daß wir in unserer Lage nach verlorenem Krieg, verlorener Finanzkraft, vielfach verlorener Wettbewerbsfähigkeit, nach Auseinanderspaltung der deutschen Wirtschaftspioniere doppelt und dreifach einer guten Handelsberichterstattung über das Ausland bedürfen, steht außer Frage. Vieles ist auch auf diesem Gebiete in den Nachkriegsjahren geschehen; dem Umfange, nicht dem Wert nach, schon beinahe zu viel. Uebrigens schlägt Göbel, was sehr beachtenswert ist, u. a. besondere Ausfuhrzusammenschlüsse der deutschen Industrie zur Erleichterung unseres Außenhandels vor. Könnte man über den Nutzen von Kartellen im Inland zweierlei Meinung sein, so sei der Nutzen von Ausfuhrkartellen unbestreitbar, denn gemeinsames Vorgehen biete große Möglichkeiten der Verbilligung der Propaganda- und Vertriebskosten. Diese Zusammenschlüsse sind u. E. für Klein- und Mittel- wie für Großbetriebe um so mehr am Platze, als auch die Ausfuhrindustrie nicht alles vom Staate erwarten, sondern sich in erster Linie selbst helfen sollte. Man will doch sonst nicht, daß der Staat sich immer mehr in die Wirtschaft einmischt. Das wird aber unvermeidlich sein, wenn man immer wieder nach seiner Hilfe ruft.

Die Bedeutung der deutschen Automobilindustrie.

Von Dr.-Ing. Wilhelm Scholz, Geschäftsführer des Reichsverbandes der Automobilindustrie E.V., Berlin.

Die deutsche Automobilindustrie ergriff zu wiederholten Malen die Gelegenheit, um den Beweis zu erbringen, in welchem Maße ihr umfangreiches Bauprogramm auf dem Gebiete der Personen-, der Nutz-, der Sonderfahrzeuge und Motorräder sich entwickelte. Sie erfaßte die Gelegenheiten der großen internationalen Ausstellungen, um den Nachweis zu führen, welche respektgebietende Entwicklung ihre Fabrikation in den letzten Jahren eingeschlagen hat.

Auf allen Gebieten gelang es der deutschen Automobilindustrie, sich im Rahmen der Weltproduktion wieder die alte Geltung zu verschaffen, die ihre Fabrikate bis zur Zeit des Weltkrieges besaßen. Als Nachkriegswirkung haben ihr Jahre der Hemmungen starke Rückschläge auferlegt. Sie hat vorübergehend den errungenen ersten Platz aufgeben müssen, bis es ihr nun wieder gelang, alle Kräfte zu sammeln und damit erfolgreich in den neuen Wettbewerb einzutreten.

Die deutsche Automobilindustrie stellt als solche eine festgeschlossene Industriegruppe im Rahmen der deutschen Gesamtwirtschaft dar. Schon heute beschäftigt sie rein zahlenmäßig eine gewaltige Arbeiterschaft. Denn nicht nur in den eigenen Werkstätten, sondern auch in denen der Zubehörindustrien steht eine große Menge von Werkleuten in Lohn und Brot. Diese Ausstrahlungen erfassen zunächst die Edelmetallindustrie, dehnen sich dann aber auf alle zubehörschaffenden Betriebe aus; so auf die Gummiindustrie, die Elektrotechnik, auf die Kugellagerindustrie, den Karosseriebau, die Lederindustrie, die Vergaserindustrie und die Betriebe, die sich mit den Betriebsstoffen befassen. Sie alle hängen auf das engste mit dem Kraftfahrzeugbau zusammen und stellen als Ganzes ein wichtiges Glied der Volkswirtschaft dar.

Im Hinblick auf diese ausschlaggebenden Zusammenhänge ist sich die deutsche Automobilindustrie denn auch ihrer Aufgaben im vollsten Umfange bewußt. Das Wort der „Motorisierung“ ist kein Schlagwort mehr. Es ist heute der Ausdruck einer selbstverständlichen Forderung, die im Interesse der Allgemeinheit und der Gesamtwirtschaft erhoben werden muß. Der Begriff Motorisierung hat für alle Länder die gleiche Bedeutung, und in diesem Sinne ist die deutsche Automobilindustrie bemüht gewesen, sich den gegenwärtigen und zukünftigen Forderungen anzupassen. Sie nahm deshalb eine Umstellung vor, durch die es ihr möglich wurde, ihre Leistungsfähigkeit hundertprozentig zu erhöhen. Durch Zusammenfassung der Betriebe konzentrierte sie ihre Kräfte. Sie verringerte die Zahl ihrer Typen, ging zum Serienbau über, sorgte für die Durchführung der Normung, um auf solche Weise den Austauschbau zu fördern. Hand in Hand mit diesen Bestrebungen, mit der Entwicklung zur Großserienfabrikation erfolgte fast automatisch die Preissenkung, so daß die deutschen Fabrikate nun auch dem Weltpreis vollkommen angeglichen sind.

Wer die heutigen Arbeitsmethoden und Arbeitsleistungen der deutschen Automobilfabriken mit denen vor fünf Jahren vergleicht, wird darum zu dem Eindruck kommen, daß die Umwälzungen, die trotz der kurzen Zeitspanne geschehen konnten, es eigentlich rechtfertigen, viel mehr von einem völligen Neuaufbau als von einer Umstellung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie zu sprechen. So wie in technischer Beziehung die Durchkonstruktion der Motorfahrzeuge aller Arten erfolgte, so wurde die Fabrikation durch Heranziehung neuer Werkzeugmaschinen auf eine ganz anders geartete Grundlage gestellt. Die Arbeitsvorgänge erfuhren eine Verdichtung, durch die jede unnütze Handbewegung und damit jeder Zeitverlust ausgeschaltet wurde. Die Fließarbeit, die sowohl für die Fertigung der Einzelteile wie für den Zusammenbau auf der Hauptmontagebahn zur Durchführung kam, brachte erhebliche Vereinfachungen mit sich, die aus der inneren auf die äußere Organisation übergriffen. Die Bauleistungen wurden auf solche Weise erhöht, die Anteilnahme des Arbeiters wuchs am fertigwerdenden Stück, und die Beschleunigung der Arbeit führte zu einer Ersparnis an Betriebskapital. Die so geschaffenen neuen inneren Bindungen im Aufbau der Fertigung mußten auch nach außen wirken. Sie kamen in vollem Umfange den Konsumenten zu gute.

Diese Umstellung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, die in den letzten zwei Jahren erst zur vollen Auswirkung gekommen ist, zwingt durch die Gründlichkeit, mit der sie durchgeführt wurde, zur rückhaltlosen Bewunderung. Sie ist der Ausdruck des intensivsten Willens zur Arbeit, und sie ist als um so bedeutungsvoller zu werten, weil jeder Schritt, der getan wurde, von dem Gedanken geleitet war, sowohl in konstruktiver als auch qualitativer Art das Beste zu leisten. Der Weltruf des deutschen Automobils gründete sich vor dem Kriege auf die Qualitätsarbeit des deutschen Werkmannes, und diesen erneut aufgebauten Ruf gilt es für die deutsche Automobilindustrie nun wieder zu festigen und zu wahren. So waren von vornherein der Umstellungsarbeit die genauen Richtlinien gegeben, und da sie eingehalten worden sind, ist auch damit zu rechnen, daß sich die heutige Fertigung wieder das gleiche Ansehen erwerben wird, wie sie es vor dem Kriege besessen hat.

Der deutsche Automobilbau arbeitet nach dem Grundsatz, daß die Qualität den inneren Wert der Maschine ausmacht. Unter dieser Devise entwickelte sich das umfangreiche Bauprogramm, das dem Gedanken Rechnung trägt, daß dem Motorfahrzeug die Zukunft gehört. Sie ist fest gewillt, ihre gesamte Arbeitskraft in den Dienst des Kommenden zu setzen, um auf solche Weise nicht nur die Interessen der Volkswirtschaft in Deutschland, sondern in der ganzen Welt zu fördern und zu stützen.

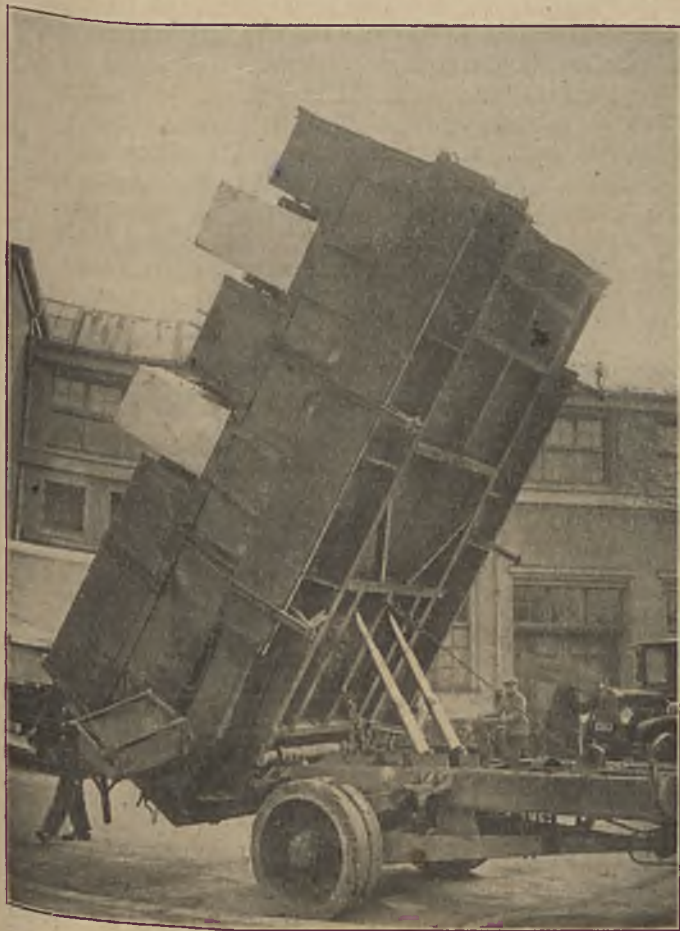
Als Spezialitäten der deutschen Automobilwerke sind neben der hervorragenden Ausbildung des

Personenwagenbaues auch die Herstellung schwerer Nutzkraftwagen zu nennen, die in bevorzugtem Maße neben dem heimischen Markt vom Ausland und besonders in Uebersee gefordert werden. Im Zusammenhang damit steht der als hervorragende Qualitätsarbeit zu nennende Bau von Omnibussen. Auch hier bestehen unantastbare Spitzenleistungen, da alle Erfahrungen aus dem Bau der schweren Lastwagen für die Omnibusfertigung dienstbar gemacht worden sind. Auf diese Weise entstanden hochentwickelte Fabrikate, die der immer steigenden Verwendung dieser Fahrzeuge Rechnung tragen. Deutsche Omnibusse laufen heute schon in der ganzen Welt und unter den verschiedensten, oft schwersten Straßenbedingungen. Sie bewähren sich ebenso auf Flachlandstrecken wie auf Linien, die über steile enge Gebirgspässe führen. Auf langen Ueberlandlinien wie auch im dichten Großstadtverkehr haben sie überall eine bedeutende Rolle im Rahmen des modernen Verkehrswesens zu erfüllen. Tagesleistungen von 400, sogar 500 Kilometern als fahrplanmäßige Reisetrecken sind eine Selbstverständlichkeit geworden, wobei die Wagen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 65 Kilometer-Stunden verlässlich erreichen. Als Neuestes werden jetzt auch Fahrzeuge mit 100 PS-Motor und Schnellganggetriebe gebaut, wodurch die Fahrleistungen sowohl in Bezug auf die Ausgeglichenheit des Ganges als auf die Schnelligkeit noch gesteigert worden sind. Auch für den Omnibusbau gilt für die deutsche Fertigung der Leitsatz „Hohe technische

Vollkommenheit und Wirtschaftlichkeit im Betriebe“. Gerade dadurch, daß Deutschland selbst notwendig auf die Sparsamkeit achten muß, gelang es, Konstruktionen herauszubilden, die nicht nur geringe Betriebsstoffkosten verursachen, sondern neben der Wirtschaftlichkeit eine lange Lebensdauer gewährleisten.

Zu den Nutzkraftwagen und Omnibussen gesellen sich sodann als weitere Spezialität die deutschen Feuerwehrfahrzeuge, die in der ganzen Welt als Spezialfahrzeuge einwandfrei bevorzugt werden. Gleichzeitig mit den Forderungen höchster Betriebssicherheit war es auch hier notwendig, die Geschwindigkeit zu entwickeln, um auf solche Weise das Eingreifen der Wehr schon in den ersten Minuten nach der Feuermeldung nutzbringend herbeizuführen. Die auf diese Weise entstandenen Löschzüge sind technisch in hervorragender Weise ausgebildet worden, so daß nicht nur die Fahrzeuge selbst auf das vielseitigste entwickelt wurden, sondern dadurch auch die Leistungsfähigkeit der Feuerwehren im Ganzen sich steigerte. Das automobiler Feuerwehrfahrzeug mit seinen hochwertigen Pumpen, mechanischen Drehleitern und sonstigen Rettungswerkzeugen ist ein Beispiel für die vorbildliche und hervorragende Entwicklung, die der deutsche Automobilbau auch auf diesem Gebiet genommen hat. Im Zusammenhang hiermit sind dann noch die für den Dienst in den Kommunen bestimmten Sonderfahrzeuge zu nennen, deren Zweck es ist, als Straßen-, Spreng- und Waschmaschinen der öffentlichen Ordnung zu dienen, als Müllabfuhrwagen Aufgaben zu lösen, die in hygienischer Beziehung für den Gesundheitszustand der Städte, im besonderen der Großstädte, von weit sich auswirkender Bedeutung sind. Auch auf diesen Fertigungsgebieten ist gerade, wie die letzten großen internationalen Ausstellungen in Paris, London, Brüssel und Berlin bewiesen haben, von Seiten der deutschen Kraftfahrzeugindustrie Außergewöhnliches geleistet worden.

Im Zusammenhang hiermit seien sodann noch die deutschen Traktoren erwähnt, die sowohl allgemein für den Schleppverkehr als Zugmotoren für den Transport schwerer Lasten als auch für die Arbeit in der Landwirtschaft von hoher Bedeutung sind. Der deutsche Traktorenbau und mit ihm sodann auch noch der Bau der deutschen Motorradfahrzeuge schließen das Bild der gewaltigen Arbeitsaufgaben zusammen, die sich im Laufe dieser Jahre neu entwickelt und so erweitert haben, daß sie heute aus der Weltfertigung des Automobilbaues nicht mehr fortzudenken sind. Die unbestrittenen Tatsachen vielfacher Ueberlegenheit, die im Zusammenhang mit den schon erwähnten Gegenüberstellungen der internationalen Ausstellungen von einwandfrei urteilenden Sachkundigen festgestellt worden sind, zeigten, daß gerade die deutsche Automobilindustrie ihr Bestreben darauf gerichtet hat, ihre Fabrikate nicht nur dem jeweilig neuesten und höchsten Stande der Technik entsprechen zu lassen, sondern sie unter dem Gedanken der Qualitätsarbeit zu erzeugen. Ihre ganze Arbeit weist durchaus die Tendenz auf, Wegebereiter auf der Straße der Zukunft zu sein.



Schwerer hydraulischer Kipper für Müllabfuhr.



Der Steffiner Hafen 1928.

Bericht der Stettiner Hafengesellschaften.

Nachdem bereits am 1. Januar 1929 über das vorläufige Verkehrsergebnis im Stettiner Hafen berichtet wurde, können nunmehr nach endgültiger Aufbereitung des Materials die berichtigten und erweiterten Verkehrszahlen bekannt gegeben werden.

Stettin ist zwar in die Krise, die auf der Gesamtwirtschaft Ostdeutschlands lastet, mit hineingezogen, setzt man aber das Verkehrsergebnis von 1928 im Vergleich zum Vorjahr, so ist im allgemeinen eine Besserung der Verkehrslage eingetreten.

1. Der seewärtige Schiffsverkehr.

Während die Jahre 1925 und 1927 (das Jahr 1926 weicht infolge des englischen Bergarbeiterstreiks erheblich vom Normaldurchschnitt ab) eine gewisse Stagnation des Schiffsverkehrs — gemessen am Raumgehalt — aufwiesen, ist für das verflossene Berichtsjahr eine Verkehrsverbesserung um 16% zu verzeichnen. Die Entwicklung der letzten vier Jahre zeigt die folgende Tabelle:

Stettins seewärtiger Schiffsverkehr im Eingang und Ausgang nach Zahl und Raumgehalt in den Jahren 1925 bis 1928.

	1928		1927	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Eingang	4 686	6 465 745	4 160	5 566 092
Ausgang	4 517	6 386 535	4 117	5 493 704
	1926*)		1925	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Eingang	5 170	7 621 534	3 936	5 726 115
Ausgang	5 263	7 730 279	3 810	5 638 125

Für das Jahr 1928 verteilt sich diese Schiffsbewegung im Eingang und Ausgang auf die in der

*) Das Jahr 1926 ist für Vergleichszwecke wenig geeignet, da die außergewöhnlich vermehrte Schiffs- und Güerbewegung nur als Folge des englischen Bergarbeiterstreiks zu werten ist.

folgenden Tabelle genannten Länder. Hierzu ist zu bemerken, daß der Verkehr Stettins mit dem Ausland sowohl im Eingang als auch im Ausgang etwa das Vierfache des Verkehrs Stettins mit deutschen Häfen ausmacht. Hierdurch ist offensichtlich zum Ausdruck gebracht, daß Stettins Seehafenfunktion sich nicht auf bloße Zubringertätigkeit beschränkt, sondern daß Stettin aufbauend auf seine alte Tradition als größter deutscher Ostseehafen, seinen Charakter als Großhafen trotz der politischen und wirtschaftlichen Strukturänderung im Osten Europas weiter gewahrt hat.

Der seewärtige Schiffsverkehr Stettins im Jahre 1928 im Eingang und Ausgang nach Ländern verteilt.

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Hamburg	470	400 877	360	364 220
Sonstige Nordseehäfen	82	363 596	30	76 845
Pommern	376	248 570	329	229 142
Ostpreußen	215	154 210	297	189 233
Rhein	78	95 376	64	76 950
Bremen	73	37 104	57	87 877
Lübeck	29	36 513	19	13 754
Schleswig-Holstein	91	31 349	79	41 605
Mecklenburg	44	22 776	6	3 896
Sa: Deutsche Häfen	1458	1 390 371	1241	1 083 522
Schweden	924	1 054 481	734	1 381 844
England	317	693 846	177	424 550
Finnland	267	609 401	363	848 815
Dänemark	770	545 011	983	559 635
Holland	190	518 094	172	303 981
Mittelmeer	53	264 039	15	61 086
Ostasien	23	230 077	—	—
Norwegen	193	218 547	94	146 761
Lettland	148	217 884	173	279 468
Belgien	94	197 408	38	92 980
Rußland	59	169 729	75	224 625
Danzig	72	118 446	264	649 550

Estland	60	90 790	75	119 260
Amerika	12	70 146	1	3 634
Memel	32	29 858	59	66 724
Spanien	4	23 103	—	—
Frankreich	6	14 444	25	75 688
Portugal	2	7 033	—	—
Polen	2	4 037	28	64 412
Sa.: Ausländische Häfen	3228	5 075 374	3276	5 303 013
Insgesamt: Deutsche u. ausländische Häfen	4686	6 465 745	4517	6 386 535

In der Beteiligung der Handelsflotten nehmen neben der deutschen Flagge die skandinavischen Flaggen den zweiten Platz ein, wie es durch die günstige verkehrsgeographische Lage Stettins zu den Uferstaaten der Ostsee bedingt ist.

Die in Stettin im Jahre 1928 eingegangenen Seeschiffe nach Flaggen geordnet:

Flagge	Zahl	cbm
Deutsch	2 996	4 103 474
Dänisch	480	624 052
Schwedisch	641	498 774
Norwegisch	200	335 519
Englisch	81	267 898
Holländisch	140	157 917
Finnisch	41	129 487
Griechisch	12	70 080
Russisch	21	67 984
Italienisch	7	47 898
Lettisch	17	37 377
Französisch	9	32 002
Polnisch	6	28 436
Estnisch	8	15 425
Danziger	12	13 296
Japanisch	1	12 050
Spanisch	2	10 850
Rumänisch	1	6 875
Memeler	8	4 448
Tschechisch	1	1 233
Oesterreichisch	2	670
Insgesamt	4 686	6 465 745

2. Der seewärtige Güterverkehr.

Der wichtigste Gradmesser für die Verkehrsbeteiligung eines Hafens ist die seewärts umgeschlagene Gütermenge. Während in den Vorjahren mit Ausnahme des Jahres 1926*) — erst rund 65% des Verkehrs von 1913 erreicht waren, ist im Berichtsjahr diese Zahl auf 74% gestiegen. Im Eingang sowohl wie im Ausgang ist eine Verkehrszunahme zu beobachten, was unter Berücksichtigung der allgemeinen Wirtschaftslage ein deutlicher Beweis für die Anziehungskraft und Leistungs- und Leistungsfähigkeit des Stettiner Hafens ist.

Der seewärtige Güterumschlag in den Jahren 1925 bis 1928 nach Mengen in t zu 1000 kg und in % zum Vorjahr.

	1928		1927	
	t	%	t	%
Einfuhr	3 506 000	+ 17	2 994 000	+ 44
Ausfuhr	1 091 000	+ 4	1 051 000	- 71
Insgesamt	4 597 000	+ 14	4 045 000	- 30
	1926*)		1925	
	t	%	t	%
Einfuhr	2 087 000	- 34	3 154 000	+ 55
Ausfuhr	3 699 000	+ 266	1 011 000	+ 45
Insgesamt	5 786 000	+ 39	4 165 000	+ 52

Zergliedert man diesen Gesamtverkehr nach einigen Hauptgüterarten, so ist in der Einfuhr wie auch in der Ausfuhr in einzelnen Positionen ein beachtlicher Verkehrszuwachs zu beobachten. Es wurden z. B. im Berichtsjahr rund 100% mehr Kohlen als im Vorjahre eingeführt. Die Einfuhr von Sojabohnen hat sich um 50%, die von bearbeitetem Eisen um 15% erhöht. Die Zunahme der

Holzeinfuhr um 40% ist besonders auf den erhöhten Eingang von Papierholz zurückzuführen. In der Ausfuhr fällt namentlich die Steigerung des Ausgangs von landwirtschaftlichen Produkten wie Getreide und Zucker auf, aber auch Papier und Pappe wurden im Berichtsjahre um 10% mehr als im Vorjahre ausgeführt. Es kann gesagt werden, daß, abgesehen von den natürlichen Schwankungen in der Bewegung der einzelnen Güterarten, bedeutende Rückgänge nicht in die Erscheinung getreten sind.

Stettins seewärtige Einfuhr und Ausfuhr in den Hauptgüterarten während der letzten vier Jahre

Mengenangabe in t zu 1000 kg.

Güterart	Einfuhr			
	1928	1927	1926*)	1925
Erze und Schlacken	857 078	902 578	711 074	1 206 018
Kohlen, Koks, Briketts	1 055 868	597 986	338 870	681 820
Bau- und Nutzholz	339 712	235 014	200 733	295 851
Verarbeitetes Eisen	245 280	210 026	88 340	127 323
Steine und Erden	132 323	197 331	140 846	59 369
Phosphate	86 816	114 320	62 033	174 745
Sojabohnen	151 237	106 294	99 860	63 540
Leinsaat	28 336	27 426	21 382	22 350
Getreide	53 436	92 263	39 595	43 354
Salzheringe	70 970	71 616	85 794	85 903
Zellulose	42 139	56 161	31 181	50 772
Thomasmehl	32 923	42 685	33 812	47 740
Butter	26 147	24 273	18 586	16 805
Roheisen	22 401	16 569	5 642	16 670
Eier	6 623	10 030	4 754	2 965
Maschinen	6 021	5 757	4 294	6 379
	Ausfuhr			
	1928	1927	1926*)	1925
Kohlen, Koks, Briketts	93 072	188 648	2 489 330	31 981
Bau- und Nutzholz	59 323	154 519	156 749	85 970
Zucker	165 995	150 324	254 789	201 910
Papier und Pappe	93 813	87 096	82 333	56 807
Verarbeitetes Eisen	88 836	72 269	70 850	46 062
Getreide	189 830	43 599	205 558	158 069
Zement	38 299	38 054	35 059	32 700
Mehl	34 914	36 352	77 613	48 914
Superphosphat	29 502	31 006	44 553	18 152
Stärke und Dextrin	30 945	22 674	35 388	4 846
Zink	25 956	18 580	22 989	18 944
Oele	17 429	15 358	11 014	11 246
Maschinen	10 017	8 645	7 021	19 405
Salzheringe	5 506	7 145	16 585	12 137
Farben und Farbstoffe	7 781	6 442	6 171	7 015
Säuren	7 158	5 182	4 513	5 229
Roheisen	1 097	2 607	2 777	1 574

3. Der Binnenschiffsverkehr.

Das Ergebnis des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen kann nicht als besonders günstig bezeichnet werden, wenn auch nur insgesamt rund 12 000 to weniger als im Vorjahre bewegt wurden. Namentlich fällt ein Rückgang von eingehenden Kahnfrachten auf, während die ausgehenden Kahnfrachten sich im Vergleich zum Vorjahre wesentlich gebessert haben, so daß im Ingesamtverkehr nur ein verhältnismäßig geringer Unterschied gegen das Vorjahr verbleibt. Dadurch, daß der Verkehr auf der oberen Oder monatelang versommt war, wurde die Binnenschifffahrt schwer geschädigt; und doch könnte die Verkehrsbedeutung der binnenwärtigen Wasserstraßen Stettins noch beträchtlich gesteigert werden, — ist doch Stettins Vorzugsstellung unter den Ostseehäfen in Osteuropa gerade durch sein weitläufiges Binnenwasserstraßennetz bestimmt —, wenn die Regulierungs-

*) Das Jahr 1926 ist, wie bereits gesagt, für den Vergleich wenig geeignet.

arbeiten der Oder und namentlich der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens in Anpassung an das wachsende Verkehrsbedürfnis baldigst durchgeführt würden.

Im Berichtsjahre gingen insgesamt 13 070 Fahrzeuge (einschließlich 15 Flöße) ein und 13 109 Fahrzeuge aus.

Die Entwicklung des Stettiner Kahnumschlages in den letzten fünf Jahren zeigt die folgende Tabelle.

Mengenangabe in t zu 1000 kg.

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1928	1 161 587	1 498 255	2 659 842
1927	1 379 759	1 292 145	2 671 904
1926*)	1 721 296	1 048 969	2 770 365
1925	1 128 684	1 409 627	2 538 311
1924	924 416	1 026 158	1 950 574

Nach Wirtschaftsgebieten verteilt gibt die Güterbewegung auf den Binnenwasserstraßen in den letzten fünf Jahren folgendes Bild:

Mengenangabe in t zu 1000 kg.

Jahr	Eingang				Insgesamt	
	oderaufwärts	oderabwärts	Berlin	Warthe, Netze, Elbe		
1928	455 041	264 553	255 877	126 451	59 665	1 161 587
1927	645 697	210 312	251 977	204 256	67 535	1 379 777

1926	1 083 611	153 980	223 420	222 961	37 324	1 721 296
1925	666 485	189 034	163 605	81 578	27 982	1 128 684
1924	503 179	223 582	152 624	13 231	31 800	924 416

Ausgang

1928	313 347	172 216	964 182	12 578	35 932	1 498 255
1927	712 432	84 827	430 716	8 237	55 933	1 292 145
1926	692 879	34 244	279 638	4 491	37 727	1 048 979
1925	945 428	116 169	298 968	17 365	30 697	1 408 627
1924	697 701	117 447	190 065	5 078	15 897	1 026 188

In diesen Zahlen kommt deutlich das Anwachsen des Verkehrs mit Berlin über den Hohenzollernkanal zum Ausdruck. Da dieser Kanal erst 1914 eröffnet wurde, ist die Leistungsfähigkeit dieser Binnenschiffahrtsstraße erst nach dem Kriege in die rechte Erscheinung getreten. Die nahe Verbindung Stettins mit Berlin (nur 135 Eisenbahnkilometer und 178 km auf der Binnenwasserstraße) kennzeichnet unseren Hafen in zunehmendem Maße als den Seehafen der Reichshauptstadt. Die Versommerung der Oder wird besonders offensichtlich, wenn man die Verkehrszahlen „oderaufwärts“ namentlich im Ausgang, aber auch im Eingang betrachtet. Diese Zahlen geben einen untrüglichen Hinweis dafür, daß beschleunigte Hilfe zur Vermeidung weiterer Schäden für sämtliche Oderschiffahrtsinteressenten nottut.

Steuerkalender für April 1929.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

2. April:

1. Zahlung eines Halbjahresbetrages der Rentenbankzinsen in der Landwirtschaft.
2. Zahlung einer Rate auf die Obligationensteuer.
3. Fristablauf für die Abgabe der Steuererklärung zur Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer für buchführende Gewerbetreibende, soweit die Frist allgemein verlängert ist.
4. Ablauf der Frist für Anträge auf Erstattung von Steuerabzugsbeträgen aus 1928.

5. April:

Abführung der im Monat März 1929 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit sie nicht schon am 20. März 1929 abzuführen waren.

10. April:

1. Vorauszahlung auf die Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer für das 1. Kalendervierteljahr 1929. Für die Um-

satzsteuer besteht eine Schonfrist bis zum 15. April.

2. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Kirchensteuer 1928.

15. April:

1. Ablauf der Schonfrist für die Zahlung der Umsatzsteuer für das 1. Kalendervierteljahr 1929.
2. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat März 1929, soweit nicht Sondervorschriften bestehen. In Stettin ist die Zahlung erst am 20. April 1929 fällig.
3. Zahlung der Grundvermögenssteuer für April 1929 für alle nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke.
4. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat April 1929.

20. April:

1. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1929 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200,— RM. übersteigen.
2. Zahlung der Lohnsummensteuer in Stettin.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn

Die Lage der schwedischen Maschinen-Industrie 1928.

Guter Beschäftigungsgrad und erhöhte Ausfuhr.

Die schwedische Maschinenindustrie, deren Entwicklung in den letzten Jahren sich in einer ständig ansteigenden Kurve ausdrückt, konnte auch für 1928 ein recht befriedigendes Ergebnis verzeichnen. Es ist ihr gelungen, ihre Ausfuhr im vergangenen Jahre um weitere 19 Mill. Kr. zu erhöhen, was für den schwedischen Gesamtexport umso erfreulicher war, als dadurch die Folgen der Einschränkung in der Erzproduktion und der Holzverarbeitenden Industrie infolge der langen Arbeitskonflikte gemildert werden konnten. Die günstige Stellung der Maschinenindustrie gegenüber den anderen Exportindustrien des Landes geht aus folgender Uebersicht hervor:

Ausfuhr von:	in Millionen Kronen	
	1927	1928
Maschinen: (nur Kugellager, Motoren, elektr. Maschinen, Separatoren, Telephonapparate)	112	131
Schiffe	21	21
Eisenerz	in 1000 t 10 720	5 130
Papier u. Pappe	" " " 405	390
Papiermasse	" " " 1 455	1 325

Die Steigerung der Produktion in der Maschinen-Industrie war in den einzelnen Zweigen dieser Industrie allerdings recht verschieden. Auch heute entspricht das Ergebnis noch nicht der wirklichen Produktionskapazität der Fabriken. Die volle Ausnutzung der Modernisierungen und Erweiterungen, welche in der Ueberkonjunktur des Weltkrieges vorgenommen worden sind, ist noch nicht erreicht. In diesem Zusammenhang sei auch auf die immer mehr hervortretende Neigung der schwedischen Ausfuhrindustrie hingewiesen, das umfangreiche Auslandsgeschäft mit ausländischem Kapital zu finanzieren. In steigendem Maße sind im letzten Jahre die Aktien der schwedischen Ausfuhrindustrie bzw. ihrer Tochtergesellschaften an den ausländischen Börsen zur Ausgabe gelangt. —

Besonders bemerkenswert ist die Steigerung des Exportes von Kugellagern und Telephonapparaten. Hiervon wurden ausgeführt:

	1927	1928
Telephonapparate für	9 818 000 Kr.	13 541 000 Kr.
Kugellager	27 455 000 „	32 906 000 „

Die Kugellagerindustrie kann hiernach auf ein sehr gutes Geschäftsjahr zurückblicken. Der Umsatz hat sich bei fast unveränderten Preisen um über 5 Mill. Kronen erhöht. Alle Länder haben zu dieser Steigerung beigetragen. Der größte Umsatz wurde in England erzielt. Die englische Tochtergesellschaft der Schwedischen Kugellagerfabrik (SKF) weist in ihrem Jahresabschluß einen Nettogewinn von 40 900 Pfund Sterling gegenüber 28 700 Pfund im Vorjahre auf. Dabei wurde für Abschreibungen, Reserven usw. ein Betrag von 42 900 Pfund gegen 27 000 Pfund im Vorjahre verwendet. Die Produktionssteigerung dieser englischen Tochtergesellschaft wird auf 35% geschätzt; man rechnet mit einer weiteren Steigerung infolge umfangreicher Erweiterungen der Werkstätten. Als unbefriedigend wird nur das Geschäft in Deutschland bezeichnet, wo der Rückschlag in der Automobilindustrie auch

auf den Absatz von Kugellagern einzuwirken beginne. Aus Frankreich wird dagegen eine kräftig steigende Nachfrage gemeldet. Der Auftragsbestand soll am Ende des Jahres größer als zur gleichen Zeit des Vorjahres gewesen sein.

Das der SKF gehörende Eisenwerk Hofors, das seine Produktion fast ausschließlich an die dem Konzern angeschlossenen in- und ausländischen Fabriken abgibt, erhöhte seine Kapazität um 50%. — Durch zwei neue Martinöfen wurde die Stahlproduktion von 40 000 to auf 60 000 to gebracht. Die Gesamtproduktion des SKF-Konzerns wird jetzt auf 85 000 Lager pro Tag angegeben.

Auch die schwedische Separatorindustrie war im vergangenen Jahre gut beschäftigt. Trotzdem ist die Exportziffer des Vorjahres nicht ganz erreicht worden. Die Ausfuhr betrug 25,7 Mill. Kronen gegen 26 Mill. im Vorjahre (und 29,8 Mill. Kronen im Jahre 1926). Ein Moment der Unsicherheit brachte die Kündigung des letzten Abkommens zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, das dann später verlängert worden ist. Die Kündigung hatte zur Folge, daß die A/B. Separator ihre Produktion forcierte, um für alle Fälle gerüstet zu sein. Deswegen dürfte der Lagerbestand auch zu Ende des Jahres erheblich größer als im Vorjahre gewesen sein.

Der Export von Gasakkumulatoren erreichte seit Jahren seine höchste Ziffer. Auch der Auftragsbestand am Jahreswechsel war größer als im Vorjahre trotz starker ausländischer Konkurrenz. Die Svenska Accumulator A/B. Jungner hat ihr Kapital verdoppelt und verteilte auf die Vorzugsaktien eine Dividende von 20% (16% im Vorjahre) und von 12% (8% im Vorjahre) auf die Stammaktien.

Der Export von Benzin- und Röhlmotoren stieg von 13 Mill. im Jahre 1927 auf 15,4 Mill. Kr. 1928.

Die A/B. Svenska Metallverken hat mitgeteilt, daß sich ihr Reingewinn im Jahre 1928 von 921 000 Kr. auf 1 070 000 Kr. erhöht habe und daß eine unveränderte Dividende von 4% vorgeschlagen wird.

Die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen stieg von 7,8 Mill. Kr. auf 8,9 Mill. Kr. Der Export von Dreschmaschinen, Pflügen und Rechenmaschinen wies eine Steigerung von bescheidenem Ausmaß auf, die Ausfuhr von Ernte-, Mäh- und Sämaschinen ist dagegen zurückgegangen. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

	1927	1928
Eggen	33 000 Kr.	73 000 Kr.
Rechenmaschinen	1 300 000 Kr.	1 687 000 Kr.
Pflüge	100 000 Kr.	134 000 Kr.
Dreschmaschinen	410 000 Kr.	961 000 Kr.
Erntemaschinen	463 000 Kr.	453 000 Kr.
Mähmaschinen	4 063 000 Kr.	4 573 000 Kr.
Sämaschinen	1 470 000 Kr.	1 026 000 Kr.
	7 839 000 Kr.	8 907 000 Kr.

Die Wirtschaftslage Norwegens zur Jahreswende 1928/29.

Auch während der letzten Monate des Jahres 1928 schritt der Gesundungsprozeß der norwegischen Wirtschaft langsam und ohne wesentliche Rückschläge fort. In der Abnahme der Arbeitslosenziffern, der größeren Beschäftigung der Industrie und der Belebung des Schiffsfrachtenmarkts kam die Besserung der Lage zum Ausdruck. Die sensationellen Walfangergebnisse und der außergewöhnlich reiche Fischfang spielen daneben auch als Glücksmomente keine unerhebliche Rolle. Andererseits sind die Wirkungen der Deflation noch verschiedentlich spürbar: Die Produktionsunkosten konnten sich dem Tempo des Kronenanstiegs noch nicht anpassen, vor allem deshalb, weil es noch nicht gelungen ist, die Löhne entsprechend herabzusetzen. Infolgedessen leiden verschiedene norwegische Industriezweige stark unter der Konkurrenz des Auslandes, sowohl auf dem Inlands- wie dem Auslandsmarkt. Dies drückt sich zum Teil in der starken Passivität der Handelsbilanz aus. Auch die Zahlungsbilanz wurde in Mitleidenschaft gezogen. Die Hoffnungen auf Erleichterungen der schweren Steuerlasten dürften — im Gegensatz zum schwedischen Nachbarland — nicht so bald in Erfüllung gehen. Die dadurch bedingte Erschwerung der Kapitalbildung zwingt die norwegische Wirtschaft den ausländischen Geldmarkt weiter in Anspruch zu nehmen.

Aus nachfolgender Tabelle sind die Import- und Exportziffern des ganzen Jahres 1928 zu ersehen:

	Einfuhr (cif Wert)	Ausfuhr (fob Wert)	Import- Ueberschuß
	(in Millionen Kronen)		
1. Quartal	249,9	179,1	70,8
2. Quartal	250,2	156,9	93,3
3. Quartal	241,1	176,1	65,0
4. Quartal	271,7	170,2	101,5
Jahr 1928	1,012,9	682,3	330,6
Jahr 1927	976,6	684,7	291,9

Der Vergleich der Ziffern des Jahres 1928 mit den Ziffern des Vorjahres zeigt eine Verschlechterung der Handelsbilanz im Jahre 1928 um 38,7 Millionen Kronen.

Die endgültigen Ziffern der Zahlungsbilanz von 1928 liegen noch nicht vor. Das Defizit wird auf etwa 90 Millionen Kronen geschätzt, was gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um etwa 30 Millionen betragen würde. Die im Jahre 1928 im Ausland aufgenommenen Obligationsanleihen beliefen sich auf über 190 Millionen Kronen, sie sind aber noch nicht vollständig hereingenommen worden. Zu Beginn des Jahres 1928 standen 78 Millionen Kronen, die 1927 aufgenommen, noch zur Verfügung. Außerdem haben bedeutende Aktienübernahmen des Auslandes stattgefunden. — Auf der anderen Seite ist norwegisches Kapital, vor allen Dingen in Gestalt von Anlagen disponiblen Bankkapitals in kurzfristigen ausländischen Darlehn exportiert worden.

Zur Deckung des Defizits der Handelsbilanz von 330,6 Millionen Kronen stehen in erster Linie zur Verfügung die Einkünfte aus der Schifffahrt, dem Walfang und dem Touristenverkehr. Die Einnahmen der norwegischen Volkswirtschaft aus der Schifffahrt werden auf etwa 195 Millionen Kronen,

aus dem Walfang auf etwa 68 Millionen Kronen und aus dem Touristenverkehr auf etwa 25 Millionen Kronen geschätzt. —

Nachstehend geben wir eine Gegenüberstellung der Ein- und Ausfuhrziffern einiger der wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel der Jahre 1928 und 1927:

Einfuhr		1928	1927
Kraftwagen	Kr.	20 447 702	17 851 600
Maschinen	Kr.	52 250 989	40 821 900
Dampfschiffe			
aus Stahl	Reg.-tons	104 565	117 563
Motorschiffe	Reg.-tons	197 583	125 621
Roheisen	Tonnen	14 651	8 577
Stab- u. Stangeneisen	Tonnen	58 747	37 821
Eisenblech	Tonnen	68 488	58 208
Draht	Tonnen	22 717	21 046
Wolle	Tonnen	779	965
Baumwolle	Tonnen	2 719	2 198
Woll- und			
Baumwollgarne	Tonnen	3 558	3 783
Manufakturwaren:			
Seide	Tonnen	368	352
Wolle	Tonnen	1 976	1 972
Baumwolle	Tonnen	5 300	5 911
Steinkohle	Tonnen	2 122 559	2 240 978
Kalkstein	Tonnen	31 532	41 086
Thomasphosphate	Tonnen	21 286	11 990
Weizen	Tonnen	98 828	95 422
Mais	Tonnen	114 956	151 999
Roggen	Tonnen	136 643	180 127
Kaffee	Tonnen	16 659	17 149
Zucker	Tonnen	72 656	71 522
Tabak	Tonnen	2 393	2 384

Ausfuhr		1928	1927
Eisenerze	Tonnen	546 315	379 760
Schwefelkies	Tonnen	437 825	424 255
Zement	Tonnen	160 351	148 857
Norge Salpeter	Tonnen	111 731	136 545
Aluminium	Tonnen	16 842	22 076
Ferrosilizium	Tonnen	29 772	29 445
Titanfarbe	Tonnen	3 256	3 293
Rund- u. Schmittholz	cbm	774 770	714 956
Holzschliff	Tonnen	523 055	496 970
Chem. Holzmasse	Tonnen	271 822	235 972
Papier, alle Sorten	Tonnen	311 475	303 086
Hering			
frisch u. gesalzen	Tonnen	185 184	177 303
Stock- u. Klippfisch	Tonnen	78 002	79 547
Konserven	Tonnen	35 898	37 597
Hering- und			
Fischmehl	Tonnen	50 712	47 066
Gehärtet. Speisefett	Tonnen	36 438	30 240
Dampfmedizintran	hl	76 344	92 448
Anderer Fisch- und Walöle	hl	234 164	191 492
Butter	kg	37 240	11 118
Eier	Stück	120 849	66 933

Aus den obigen Ziffern ist zu ersehen, daß der Import insbesondere von Kraftwagen, Maschinen, Motorschiffen, Roheisen und Eisenhalbfabrikaten, Thomasphosphaten im Vergleich zum Vorjahr erheblich zugenommen hat, während die Einfuhr von Wolle, Mais und Roggen zurückgegangen ist.

Auf der Exportseite fällt besonders die Steigerung des Eisenerzexports auf. Die Produktionskapazität der größten Eisengrube Norwegens, der A/S Sydvaranger ist bedeutend erhöht worden. Höhere Ziffern sind besonders bei Schwefelkies, Zement, Holz und Holzprodukten, Fischen und Fisch- und Walölen, Butter und Eiern zu bemerken, während größere rückläufige Ziffern Norgesalpeter, Aluminium und Dampfmedizintran aufweisen.

Die Neuregelung der polnischen Ausfuhr.

Wesen und Ziele der Exportsyndikate.

Die letzten Verfügungen der polnischen Regierung auf dem Gebiete des Exports von Schweinen, Erzeugnissen aus Schweinefleisch (Bacon), Eiern usw. lenken die Aufmerksamkeit auf die Neugestaltung der polnischen Exportpolitik, die durch die Gründung von Exportsyndikaten unter Mitwirkung der Regierung gekennzeichnet wird. Mit diesen Maßnahmen beschreitet die polnische Regierung einen gänzlich neuen Weg zur Hebung des Exports. Da diese Neuregelung der Ausfuhr sich hauptsächlich auf Erzeugnisse der landwirtschaftlichen Produktion erstreckt, die im deutsch-polnischen Gütertausch eine nicht unbedeutende Rolle spielen, so erscheint ein näheres Eingehen auf das Wesen und die Ziele dieser durchgreifenden Exportreorganisation insbesondere im Hinblick auf die Handelsvertragsverhandlungen von allgemeinem Interesse.

Das Syndikat der Schweineexporteure entstand in Polen vor einigen Monaten auf Initiative des Staatlichen Exportinstituts in Warschau. Es bedurfte eines starken Druckes seitens dieses Instituts, um die verschiedenartigen Elemente, die sich bis dahin in Polen mit der Ausfuhr von Schweinen und Schweinefleisch befaßten, zu einem Zusammenschluß in Form eines gemeinsamen Exportsyndikats zu bewegen. Noch bis vor kurzem bestand eine besondere Exportorganisation für die Westprovinzen, die ihren Sitz in Kattowitz und Bromberg hatte und die erst auf Eingreifen der Regierung in das Warschauer Zentralsyndikat aufging. Die Aufgabe dieses Syndikats besteht vor allen Dingen in der Aufstellung eines Exportplanes und der Regulierung der Ausfuhr in Abhängigkeit von dem jeweiligen Bedarf der ausländischen Märkte. Dadurch soll der planlosen Ausfuhr von polnischen Schweinen gesteuert werden, die zu ständigen erheblichen Preisschwankungen der Exportprodukte im Auslande führte und die naturgemäß Gefahren für die Schweinezucht in Polen in sich barg. Ein weiterer Zweck der Neuregelung der polnischen Schweineausfuhr ist die qualitative Hebung der Exporterzeugnisse und die Erschließung neuer Märkte. Um diesem Syndikat die Gewähr für eine ordnungsmäßige Durchführung seiner Aufgaben zu geben, hat die polnische Regierung bekanntlich im Wege einer Verordnung die durch diese Organisation nicht kontrollierte Schweineausfuhr mit einem hohen Prohibitivzoll belegt, also unterbunden, und nur die Ausfuhr von Schweinen weiter zollfrei belassen, soweit diese durch Vermittlung des War-

schauer Syndikats, beziehungsweise durch die dem Syndikat angeschlossenen Firmen erfolgt.

Anders ist der Charakter des Exportverbandes der Baconfabriken: Hier handelt es sich nicht um die Regelung des Exports und der Preise, sondern um eine finanzielle Stützung des Exports nach einem vom polnischen Industrie- und Handelsministerium ausgearbeitetem Plane. Zur Hebung des Baconexports hat nämlich die polnische Regierung einen Exportfonds durch Einführung bedingter Zollrückerstattungen für die dem Verbands angeschlossenen Firmen bei der Ausfuhr des Fertigproduktes geschaffen. Dieser Fonds, der aus Zollrückerstattungen gespeist wird, hat den Zweck, die Baconausfuhr auch in Zeiten schlechter Preiskonjunktur am englischen Markt auf möglichst gleichbleibender Höhe zu erhalten, wobei die polnische Regierung diese Zollrückerstattung bei der Ausfuhr von Bacon in Anlehnung an das in Deutschland und der Tschechoslowakei gehandhabte „Einfuhrscheinsystem“ eingeführt hat. Aus diesem Fonds kann jedes Mitglied des Verbandes in Zeiten schlechter Konjunktur im Rahmen seiner früheren Einzahlungen, die es in Form von Einfuhrquittungen geleistet hat, entschädigt werden.

Wieder andere Ziele versucht die polnische Regierung durch die Syndizierung des polnischen Eierexports zu erreichen. Die Standardisierung polnischer Exporteier, die auf Grund einer Verordnung des Staatspräsidenten vom 6. März 1928 und durch eine Ausführungsverordnung vom 13. November 1928 eingeführt worden ist, beruht in der Hauptsache auf der Verpflichtung der Sortierung der Exporteier nach gewissen Standardtypen und ihrer entsprechenden Vorbereitung für den Auslandsversand. Die Auslandsmärkte, die Eier zu Konsumtionszwecken beziehen, bevorzugen in der Regel standardisierte Ware. Aus diesem Grunde sind in allen Ausfuhrländern bzw. in denjenigen Staaten, die die Vermittlung im internationalen Eierhandel übernommen haben (Deutschland), Unternehmungen zum Zwecke der Sortierung und der Eieraufbewahrung entstanden. Unter diesen Ländern fehlte bisher Polen. Durch die oben erwähnte Regierungsverordnung sollen also die wichtigsten Voraussetzungen für die Einbeziehung Polens in den internationalen Eierhandel unter möglichster Ausschaltung fremder Vermittlung geschaffen werden. Man verspricht sich davon eine wesentliche Hebung der Ausfuhr und gleichzeitig die Erzielung höherer Preise.

Sowjetrußlands wachsende Wirtschaftsnot.

**Voraussagen des Zusammenbruches — Geldemission und Inflation — Teuerung und Not
Verfehlte Pläne zur Finanzierung der Industrie — Versagende Agrarpolitik.**

Von Carlo von Kügelgen, Berlin.

Es ist kein Zweifel, daß die grundlegenden Mängel des in Sowjetrußland herrschenden sog. kommunistischen Systems immer klarer und unerbittlicher hervortreten. Sie haben einen Grad erreicht, der die Unzufriedenheit der Bevölkerung

auf rein wirtschaftlicher Grundlage — trotz des Terrors — ins Politische hinüberschlagen läßt. Daher ist es nicht verwunderlich, wenn in der Welt- und auch in der deutschen Presse, sich neuerdings wieder Stimmen zu erheben beginnen,

die einen Zusammenbruch der russischen Wirtschaft in absehbarer Zeit, vielleicht sogar schon vor der nächsten Ernte, in Aussicht stellen.

Man pflegt dabei auf das Jahr 1921 zurückzugreifen, wo sich die Wirtschaftskrise in ähnlicher Weise wie jetzt zugespitzt hatte, aber von Lenin durch die Einführung der „Neuen Wirtschaftspolitik“ noch im letzten Augenblick umgebogen wurde. Stalin — ein ausgezeichnete Terrorist und Revolutionär — habe wohl ein Uebermaß an Willenskraft, nicht aber die staatsmännischen Eigenschaften und die Anpassungsfähigkeit Lenins.

Diesen Ausführungen gegenüber, die recht überzeugend klingen, kann man nur entgegenhalten, daß Rußland in seinen Dimensionen und durch die Geduld seines Volkes ganz anderer Zeiträume für Entwicklungen bedarf, als man sich das in der übrigen Welt vorzustellen vermag. Auch hat, wie die neuesten Parteikonferenzen Moskaus beweisen, die Rechtsopposition Frieden mit Stalin gemacht, während Trotzki, der Führer der Linksoption, in schärfstem Kampfe gegen Stalin im Auslande wühlt. Der Friede mit der Rechtsopposition ist aber nach bewährtem Muster der letzten Jahre so vollzogen worden, daß offiziell Bucharin, Rykow und die übrigen Führer ihre Abirrungen zugeben oder zum mindesten schweigen, und die Einhaltung des Stalin-Kurses — fälschlich „Lenin-Kurs“ genannt — hochtönend verkündet wird, man in Wirklichkeit aber den Forderungen der Rechtsopposition nachgibt. Ein Anzeichen dafür sind für erste die den Bauern gewährten Steuerermäßigungen. Doch könnte bald der Rechtskurs mit Naturgewalt durchdringen. — Wir begnügen uns daher damit festzustellen, daß die wirtschaftlichen Schwierigkeiten seit einem Jahr in immer schnellerem Tempo wachsen, ohne einen Zeitpunkt für den Zusammenbruch des Systems anzugeben, das unter Stalin spröde geworden ist, und daher zu zerbrechen droht.

Ein gutes Barometer für den Stand der Sowjetwirtschaft, weil in Zahlen ablesbar, ist die Geldemission. Angesichts der Inflationserscheinungen war der Beschluß gefaßt worden, im Wirtschaftsjahr 1928/29 die Emissionsziffer auf nur 200 Millionen Rubel zurückzuschrauben. Im 2. Quartal d. Js., Januar bis März, sollten zu diesem Zweck 150 Millionen Rubel aus dem Verkehr gezogen werden, da der große Kreditbedarf im Herbst eintritt. Nun ist aber im 1. Quartal d. Js. die laufende Geldmasse schon um 56,5 Millionen gegen 39 Millionen im 1. Quartal vorigen Jahres gestiegen. Im Januar wurden dann freilich 105,4 Millionen Rubel aus dem Verkehr gezogen. Doch im Februar konnte diese notwendige Aktion nicht fortgesetzt werden, sondern es wurden wieder 38,1 Millionen Rubel emittiert und in der ersten Hälfte des März in schnellerem Tempo gar 25,9 Millionen Rubel. Die günstigste Zeit des Jahres für die Geldreduktion ist damit verpaßt und der Finanzplan augenscheinlich über den Haufen geworfen.

Man muß daher annehmen, daß die Inflation mit steigenden Preisen für Industriewaren und landwirtschaftliche Produkte immer weiter fortschreiten wird. Die Kaufkraft des Tschernowezrubels ist im Kleinhandel für die ganze Union am 1. Oktober 1928 auf 47,44% des Nominal-

wertes, am 1. Februar dieses Jahres aber auf 45,89% berechnet worden. Für den Moskauer Privathandel aber waren die entsprechenden Werte 35,85% und 33,48%; in elf Tagen des Februar sank der Index weiter auf 33,3%.

Das Ansteigen der Preise im einzelnen übertrifft aber die Berechnungen der Handelsindexe bei weitem. So haben z. B. die Moskauer Genossenschaften die Preise für Schuhwerk, Wäsche und Haushaltsgegenstände neuerdings bis 15% erhöht. Der Moskauer Konsumvereins-Verband verkauft Kartoffeln zum Preise von 8 Kopeken pro Kilogramm, etwa den Berliner Kleinhandelspreisen entsprechend, erklärt aber, daß der Selbstkostenpreis 12 Kop. betrage und daß er in einem Monat fast 200 000 Rubel allein am Gemüseverkauf verloren habe. In Moskau, wo neuerdings gleich 16 anderen Städten Brotkarten eingeführt worden sind, wird der Arbeiter sich mit 520 Gramm Brot am Tage begnügen müssen — viel weniger, als dieser sich hauptsächlich von Brot nährenden Mann normalerweise verzehrt. Die nichtwerttätige Bevölkerung hat dabei den doppelten Preis (!) im Freihandel zu zahlen. Aber nur durch persönliche Gespräche erhält man einen Einblick in die schwere, bedrückende Not, die den Norden (Leningrad) wie den Süden (Ukraine — Odessa, Charkow), die Städte wie das flache Land umklammert hält. Das Brot ist nicht nur teuer, sondern auch miserabel; Butter, Eier, Zucker sind überhaupt nicht zu haben. Bauern erhalten in den Städten nichts, wenn sie nicht Zeugnisse vorstellen, daß sie ihr gesamtes Getreide abgeliefert haben, usw. Angesichts dieser Erscheinungen fallen einem die Worte Lenins ein: „Gelingt es uns Kommunisten nicht, das Volk mit billiger Ware zu versorgen, wird es uns fortjagen“.

Die höchst gespannte Finanzlage stellt die Durchführung des Staatsbudgets in Frage, zumal der Rückgang der Einnahmen aus einer Reihe wichtiger Budgetposten vorliegt. Er ist zurückzuführen auf die verminderten Steuereingänge infolge der geringeren Alkoholproduktion, auf die Mißernte in einzelnen technischen Kulturen, wie Zuckerrüben, Machorka, und vor allem auf die brutale Knebelung des Privathandels. Man müßte annehmen, daß der schlechte Stand der Finanzen die Regierung veranlassen würde, den Hebel zur Sparsamkeit dort anzusetzen, wo es am ehesten geht, nämlich bei der Finanzierung der Industrie. Das um so mehr, als die Industrie durch Mangel an Rohstoffen und eine scharfe Brennstoffkrise (Versagen der Holzbeschaffung und rückläufige Kohlenförderung) an sich zu einer notgedrungenen Einschränkung der Produktion verurteilt zu sein scheint. Doch davon ist nichts zu merken. Daß die Parteikonferenzen in ihren Resolutionen nach wie vor als Grundlage der kommunistischen Wirtschaftspolitik fortschreitende Industrialisierung des Landes verkünden, würde an sich nicht soviel sagen. Aber der Vertrag der Sowjetregierung mit der amerikanischen General Electric Co., die Heranziehung von 150 ausländischen Ingenieuren und Technikern, die Anfang März beschlossen wurde, der geplante Ausbau des Donezbeckens sowie der Goldwäschereien, der Bau einer Automobilfabrik mit einer Jahresleistung von

100 000 Kraftwagen und viele andere derartige Projekte scheinen darauf hinzudeuten, daß die Industrialisierung immer weiter mit Volldampf betrieben wird. Dafür spricht ja auch das großartige, für Jahre hinaus angenommene Industrialisierungsprogramm.

Angesichts dieses Starrsinnes wird die Frage schon der diesjährigen Finanzierung der Industrie unzweifelhaft immer unlösbarer. Kürzlich erklärte der Finanzkommissar Brjuchanow, die Industrie werde für Neuinvestitionen eine Akkumulation eigener Mittel im Betrage von 1,25 Milliarden Rubel vornehmen müssen, da die Industrie bereits eine Milliarde aus dem Budget erhalten habe und auf weitere Kredite zur Deckung ihrer Fehlbeträge nicht rechnen dürfe. In ihrer Not hat die Sowjetregierung in den letzten Tagen die teilweise Mobilisierung von Rohstoffen und Halbfabrikaten angeordnet, die als „überschüssige Vorräte“ in den einzelnen Betrieben lagern. Man will dadurch 250 Millionen Rubel mobil machen. Die näheren Ausführungsbestimmungen für diese verzweifelte Verordnung sollen in Kürze ausgearbeitet werden. Ja, man ist sogar darauf verfallen, das verfolgte Privatkapital zur Industrialisierung des Landes heranzuziehen. Es soll sich durch den Erwerb von Aktien mit einer Verzinsung bis zu 18% beteiligen, und man hofft in Moskau, dadurch weitere 500 Mill. Rubel dem Ausbau der Industrie zugänglich zu machen.

Diese Pläne und Hoffnungen sind Anzeichen für die Ratlosigkeit Moskaus. Denn zugleich wird eine neue 3. Industrialisierungsanleihe für den Herbst geplant. Die Verhältnisse auf dem Geldmarkt lassen aber weder die Spekulation auf Aktienwerb seitens des Privatkapitals, noch neue Anleihen aussichtsreich erscheinen. Im Gegenteil: der Finanzkommissar Brjuchanow wie sein Stellvertreter Kusnezow klagen darüber, daß die Bevölkerung in zunehmendem Maße staatliche Anleiheobligationen abstößt. So mußte die Russische Staatsbank im 1. Quartal 1928/29 für 40 Mill. Rubel

solche abgestoßene Obligationen ankaufen, während nach dem Plan in diesem Quartal zu diesem Zweck nur 9 Mill. Rubel vorgesehen waren.

Diese Entwicklung der Finanzen ist Wasser auf die Mühle der Rechtsopposition, die vor allen Dingen das Tempo der Industrialisierung zurückzuschrauben und die Produktion der bäuerlichen Landwirtschaft zu heben sucht. Zu diesem Zweck wurde ja sogar eine sog. Warenintervention, d. h. verstärkte Einfuhr von Bedarfsartikeln für die Bauern angeraten. Statt dessen wird das immer bedrohlichere Versagen der Getreidebeschaffung (für den Februar wurden die Zahlen überhaupt nicht veröffentlicht) auf die „Böswilligkeit“ der reichen Bauern zurückgeführt, und man sucht ihnen durch Boykott, d. h. völlige Entrechtung beizukommen. Statt sie mit Waren zu versorgen, ihnen vor allen Dingen Landmaschinen zu geben und so ihre Produktion zu heben, werden sie nach den neuesten Verkaufsbedingungen für Landmaschinen weit hinter die armen und Mittelbauern zurückgestellt.

Die Sowjet-Union erinnert an einen Großunternehmer, der all sein Geld in Fabriken steckt, während er seine herrlichen landwirtschaftlichen Güter mehr oder weniger brach liegen läßt. Obgleich er sich längst überkauft hat, macht er immer neue Bestellungen, augenscheinlich aus Angst vor seinen Fabrikarbeitern, die, schlecht gefüttert und gekleidet, in ihren miserablen Wohnungen murren. Anstatt alle Kräfte darauf zu verwenden, die Landwirtschaft zu heben, wird eine merkwürdige Klassenagrarpolitik getrieben. Die produktionskräftigen Bauern werden in jeder Weise benachteiligt, die produktionschwachen bevorzugt. Eine solche Prämiierung der Untüchtigkeit muß selbst den reichsten Unternehmer mit der Zeit ruinieren. — Unzweifelhaft ist die Entwicklung Sowjetrußlands voller Spannungen, die auf einen Umbruch der Politik oder auf eine gewaltsame Lösung hindeuten.

Reklame ist teuer, aber noch teurer ist keine Reklame!

STUDEBAKER - PERSONEN - AUTOMOBILE

6 und 8 Cylinder

PS.: 9/40

15/70

20/100

Mannesmann - 8 - Cylinder - Personen - Automobile

mit Maybach-Schnellganggetriebe und Oelkühlung

PS.: 10/55

20/100

Generalvertretung für Pommern:

GÖRLITZ & CO., G. m. b. H., Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50.

Telefon 33627.

Jederzeit unverbindliche Vorführung.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Die allgemeine Lage der Wirtschaft um die Jahreswende 1928/29 ist günstig. Die wirtschaftspolitischen Beziehungen zum Ausland wurden durch den Abschluß von Handels-, Schifffahrts- und Konsularverträgen weiter gefördert.

Die schwedische Handelsbilanz für 1928 hat mit einem Passivum von 143 Mill. Kr. abgeschlossen. Ein Vergleich mit dem Vorjahr zeigt eine Verschlechterung um etwa 180 Mill. Kr., die in erster Linie auf Arbeitskonflikte bei den Eisenerzgruben und in der Holz verarbeitenden Industrie zurückgeht. Die Handelsbeziehungen zu Deutschland haben sich weiter günstig entwickelt. In den ersten 9 Monaten 1928 hat Deutschland nach Schweden ausgeführt für 319,8 Mill. Mark (1927: 287,8 Mill. M.); die Ausfuhr Schwedens nach Deutschland betrug in der gleichen Zeit 177,9 Mill. M. (1927: 280,5 Mill. M.). Das deutsche Geschäft konzentrierte sich in der Hauptsache auf Textilien und Lebensmittel. Der schwedische Zolltarif befindet sich zur Zeit in Umarbeitung. Teilerleichterungen sind schon für 1929 zu erwarten. Die schwedische Zahlungsbilanz für 1928 schließt nach vorläufigen Berechnungen mit einem Aktivum von etwa 50—70 Mill. Kr. Die Kapitalanlagen Schwedens im Auslande werden heute auf insgesamt drei Viertel Milliarden Kr. veranschlagt. Die Gesamtanlage der schwedischen Industrie ist mit Ausnahme der Eisen- und Stahlindustrie günstig. Die schwedische Ernte war 1928 im Durchschnitt „mittelgut“.

Nach Ausweis des für 1929/30 vorgelegten Budgets ist die Lage der Staatsfinanzen sehr gut. Der Kurs der schwedischen Krone hat sich im Laufe des Jahres 1928 nur wenig geändert, neue Staatsanleihen wurden nicht ausgegeben. Der allgemeine Effektenindex der Börse schließt mit einer Wertsteigerung von etwa 12% am Jahresende gegenüber 1927. Der Obligationsmarkt war und ist aufnahmefähig.

Das Frachtgeschäft der schwedischen Schifffahrt hat sich mit einem Ueberschuß von ungefähr 175 Mill. Kr. günstig entwickelt. Die schwedischen Staatsbahnen litten dagegen unter den zahlreichen und langwierigen Arbeitskonflikten. Die Luftschifffahrt bleibt von staatlichen Subventionen abhängig.

Das Kennzeichen des Wirtschaftsjahres 1928 waren Arbeitskonflikte in der schwedischen Gruben- und in der Holz verarbeitenden Industrie. Die ersten Folgen dieser Konflikte veranlaßten Regierung und Parlament zum Ausbau der Arbeitsschiedsgerichtsgesetzgebung. Die Arbeitslosigkeit hielt sich in mäßigen Grenzen und zeigte gegenüber 1927 erneute Abnahme.

Bevölkerungsbewegung. Infolge der günstigen Lage der schwedischen Volkswirtschaft ist die Tendenz der schwedischen Auswanderung rückgängig. In den ersten 9 Monaten des Jahres 1928 wanderten 8856 Personen (ganzes Jahr 1927: 12 847) aus, vorzugsweise nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Keine Erhöhung des Zuckerzollens. Der Vorschlag der schwedischen Regierung, den Zuckerzoll zu erhöhen und die Zuckersteuer abzuschaffen, ist vom schwedischen Reichstag am 16. Februar 1929 abgelehnt worden. Ein Gegenvorschlag des Reichstagsausschusses auf Bewilligung einer Subvention von 3% Mill. Kr. für die Zuckerrübenzüchter wurde ebenfalls abgelehnt. Für das Jahr 1929 ist mit einer Verringerung der Anbaufläche auf die Hälfte derjenigen des Vorjahres und mit einer entsprechend erhöhten Einfuhr von Roh- und raffiniertem Zucker zu rechnen. (I.- u. H.-Ztg.)

Modernisierung der Dampfschiffe zwecks Kohlenersparnis. Die scharfe Konkurrenz der Motorschiffe mit den Dampfschiffen hat eine führende schwedische Werft, die Eriksberg-Werke in Göteborg, bewogen, sich speziell mit dem Problem der Verbilligung der Betriebskosten bei Dampfschiffen zu beschäftigen. Der Eriksbergkonzern, der auch in ausgedehntem Maße Dieselmotoren baut, hat neulich für eine schwedische Reederei zu vier Schiffen moderne Dampfmaschinen konstruiert, die eine Ersparnis an Kohlen von 23 v. H. ergeben. Die betreffende Reederei hat nun auch ihr fünftes Dampfschiff zum Umbau der Maschinen hingesandt; die Werft aber glaubt, in diesem Falle noch bessere Resultate erzielen zu können. Die Möglichkeit der Kohlenersparnis hat in Reedereikreisen großes Aufsehen erregt, und wahrscheinlich wird die Anzahl derer groß sein, die ihre Dampfschiffe auf ähnliche Weise modernisieren wollen.

Norwegen.

Außenhandel. Im Januar betrug der Wert des Imports nach Norwegen 72,22 Mill. Kr., derjenige des Exports 60,3 Mill. Kr. Der Export insbesondere von Fischen und Holzveredelungsprodukten ist gestiegen.

Die Lage der Industrie zum Schluß des Jahres 1928. Bergbau. Die Produktion der Hauptprodukte Eisenerz und Schwefelkies war im letzten Vierteljahr 1928 weiter zufriedenstellend, während die Kupfer- und Nickelproduktion weniger günstig liegt.

Holzveredelungsindustrie. Die Holzmasse-Industrie litt weiter unter den niedrigen Preisen. Im Einvernehmen mit schwedischen und finnlandischen Holzmühlen wurde die Produktion zu einem gewissen Grade eingeschränkt. Günstiger lagen die Bedingungen für chemische Holzmasse-Produktion und Preise waren erhöht.

Die Lage der Papierindustrie war nicht so zufriedenstellend, obwohl die Fabrikation höher war als im Vorjahr. Holzindustrie. Der Export war zwar etwas höher wie im Vorjahre, doch hat sich die ungünstige allgemeine Lage nicht gebessert.

Elektrochemische Industrie. Die Ausfuhr von Norgespeter ist infolge der Preisentwicklung auf dem Weltmarkt zurückgegangen, desgleichen der Export von Aluminium, Calciumkarbid und Gyanamid. Man glaubt jedoch im Jahre 1929 durch die großen Neuanlagen von Norsk Hydro die Salpeterproduktion stark steigern zu können.

Konservenindustrie. Der Export war im Jahre 1928 quantitativ gleich groß wie im Vorjahre, doch ging er wertmäßig von 49,5 Mill. Kr. im Jahre 1927 auf 44,6 Mill. Kr. im Jahre 1928 zurück.

Lohnabkommen in der Stickstoffindustrie. Die Lohnverhandlungen bei dem norwegischen Stickstoffwerk Norsk Hydro sind nach der I.- u. H.-Ztg. zum Abschluß gelangt. Die Abmachungen gleichen der bei der Eisen- und Grubenindustrie getroffenen Regelung. Die bisher geltenden Tarifabkommen sind auf zwei Jahre bis zum 31. Mai 1931 verlängert worden, mit dem Vorbehalt einer Indexregulierung im Februar 1930, ausgehend von der Indexzahl 184. Eine Indexregulierung kann jedoch, wie bei der übrigen elektrochemischen Industrie, nur gefordert werden, wenn die Zahlen um mehr als 10 Punkte differieren.

Zur Ein- und Ausfuhr von Waffen und Munition. Eine Kgl. Entschliebung vom 8. Februar 1929 enthält, wie wir der I.- u. H.-Ztg. entnehmen, folgende Erläuterungen zum norwegischen Gesetz vom 28. Juni 1927, betreffend die Einfuhr, Ausfuhr und den Verkauf von Waffen und Munition: § 6 des Gesetzes (nach welchem die Einfuhr lediglich den dazu ermächtigten Waffen- und Munitionshändlern gestattet werden kann) sowie Kap. 4 des Gesetzes (betreffend Handel) gilt nicht für Schrot.

Kap. 3 des Gesetzes (betr. Ausfuhr) sowie Kap. 4 des Gesetzes (betr. Handel) gilt nicht für Harpunen jeglicher Art, Ladungen aus Holz, Gummi u. ä. (ohne aufgesetzte Pulverladungen) für Walfangkanonen sowie Trommeln mit aufgeschossenen Leinen für Harpungewehre.

Ungünstiges Jahresergebnis der Stavangerreedereien. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „G. H. u. S. T.“ ergibt sich aus dem jetzt veröffentlichten Jahresbericht des Stavanger Reedereiverbandes, der neun Reedereien mit 41 Schiffen von zusammen 63 187 Bruttoregistertonnen umfaßt, daß das wirtschaftliche Ergebnis des verflossenen Jahres sehr schlecht gewesen ist. In dem Bericht wird in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Tonnageauflegungskomitees die dringende Notwendigkeit betont, den Steuerdruck zu erleichtern, der auf der norwegischen Schifffahrt ruht.

Dänemark.

Die Wirtschaftslage im Februar. Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des Dänischen Staates erteilen folgende Auskünfte über dänische Wirtschaftsverhältnisse im Februar:

Die Ausfuhr von Butter war im Februar etwas größer als in dem entsprechenden Monat des Vorjahres (28 357 hkg wöchentlich gegen 25 415 hkg im Februar 1928). für die übrigen Landwirtschaftsprodukte jedoch etwas geringer. Die Preise für die ausgeführten Produkte waren für alle Waren, ausgenommen Eier, höher als im Vorjahre, die Speckpreise sogar bedeutend höher.

Die Einfuhr betrug im Januar 129 Mill. Kr., die Ausfuhr 125 Mill. Kr., so daß ein Einfuhrüberschuß von 4 Mill. Kr. gegen 25 Mill. Kr. im Januar 1928 zu verzeichnen war.

Die Engroßpreiẞzahl stieg im Februar von 151 auf 159, welches im wesentlichsten auf die Steigerung der Kohlenpreise zurückzuführen ist. Die Frachtratenzahl stieg infolge der Eisschwierigkeiten, von 113,8 im Januar auf 121,1 im Februar.

In den drei privaten Hauptbanken sind im Laufe des Februar die Darlehen mit ca. 18 Mill. Kr. gestiegen und die Anleihen mit ca. 20 Mill. Kr. Die Bilanz der Nationalbank weist nur verhältnismäßig kleine Verschiebungen auf. Die zirkulierende Notenmenge ist im Laufe des Monats mit 5 1/2 Mill. Kr. auf 341,9 Mill. Kr. gestiegen; ultimo Februar 1928 war die Notenmenge 335,7 Mill. Kr.

Die Arbeitslosigkeit war ausgangs Februar etwas größer als zu dem entsprechenden Zeitpunkt des Vorjahres, in dem der Arbeitslosigkeitsprozentsatz 30,0 gegen 25,9 im Februar 1928 war. In den Industriefächern war der Prozentsatz jedoch niedriger, nämlich 20,7 gegen 25,4 in 1928.

Weitere Zunahme der Zwangsversteigerungen in Dänemark. Ueber die im Februar in Dänemark erfolgten Konkurse, Akkordgesuche und Zwangsversteigerungen entnehmen wir den amtlichen „Statistische Efterretninger“ nachstehende Angaben, denen zum Vergleich die Ziffern der Vormonate beigefügt sind:

	Konkurs- erklärungen	Gesuche um Zwangs- vergleich	Zwangsversteigerg. insgesamt	davon Land- güter
Februar 1929	26	3	297	62
Januar 1929	52	6	209	36
Dezember 1928	32	7	145	35

Lettland.

Der Außenhandel im Jahre 1928 gestaltete sich im Vergleich zu den Jahren 1926 und 1927 folgendermaßen:

	Gesamtumsatz	Import	Export	Passivum
	in Millionen Lats			
1926	448,8	260,3	188,5	71,8
1927	471,1	249,9	221,2	28,7
1928	566,7	308,0	258,7	49,3

Diese Tabelle gibt ein charakteristisches Bild der Außenhandelsentwicklung. Sie zeigt, wie der Import sprunghaft schwankt und von der Konjunktur abhängig ist. Das Emporschnellen der Einfuhrziffer in 1928 ist z. B. vor allem auf die notwendige erhöhte Getreideeinfuhr zurückzuführen. Dagegen entwickelt sich die Ausfuhr organisch in stetiger Aufwärtsbewegung.

Bank von Lettland. Der Rat der Bank von Lettland bestätigte unlängst den Rechenschaftsbericht für 1928. Die Zentrale in Riga mußte auf Verlust 1,4 Mill. abschreiben. Von den im Jahre 1927 als uneinbringlich abgeschriebenen Summen ist es gelungen, 200 000 Lats einzukassieren.

Der Reingewinn der Bank einschließlich der Filialen beläuft sich auf 5,7 Mill. Lats. 59% des Reingewinns werden an den Staat abgeführt, 25% dem Grundkapital, 10% dem Reservekapital zugezählt, ferner 5% in Form von Tantiemen an die Angestellten und 1% an die Verwaltung verteilt. Der Gewinn des vorigen Jahres ist somit 1927 gegenüber um 0,9 Mill. Lats angewachsen.

Wie verlautet, steht eine Reorganisation der Bank von Lettland bevor; sie soll ausschließlich die Funktion einer Emissionsbank behalten.

Kapitalerhöhung bei den Aktienbanken. Die Kapitalerhöhung der Aktienbanken ist im vergangenen Jahre nicht so stark gewesen wie 1927. Folgende Banken haben eine Kapitalerhöhung vorgenommen: die Lettische Aktienbank um 1,4 Mill. Lats, die Lettgallische Aktienbank um 400 000 Lats und die Rigaer Kreditbank um 500 000 Lats. Die Lettländische Kaufmannsbank wird auf Beschluß der Generalversammlung vom Oktober v. Js. endgültig liquidiert. Die Aktien dieser Bank sind schon vorher aus dem Verkehr gezogen worden.

Die Gesamtsumme der Aktienkapitalien der lettlandischen Aktienbanken, die sich zum 1. Januar 1928 auf 29,8 Mill. Lats belief, stellt sich nach Abschreibung von 600 000 Lats und Zuschreibung obiger 2,3 Mill. Lats zum 1. Januar 1929 auf 31,5 Mill. Lats, der relative Zuwachs beträgt mithin 5,7%. Berücksichtigt muß ferner werden, daß nur ein geringer Teil der Neuemissionen bereits im Umlauf gebracht worden ist, der größte Teil wird erst in

diesem Jahr realisiert werden. Schließlich sei noch hervor-gehoben, daß das inländische Kapital an diesem Zuwachs bestenfalls mit 20% beteiligt ist; der weitaus größte Teil entfällt auf das Ausland.

Erhöhung des Kapitals der Lettländischen Kommerzbank. Am 17. Februar hat eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lettländischen Kommerzbank beschlossen, das Aktienkapital zu verdoppeln.

Die Rigaer Kreditbank aus dem Jahre 1928. Aus dem Geschäftsbericht, der auf der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der Rigaer Kreditbank erstattet wurde, geht hervor, daß der Gesamtumsatz der Bank, die im September 1928 eine Kapitalerhöhung vorgenommen hat, im abgelaufenen Geschäftsjahr um 50,3% gestiegen ist. Die Bilanzsumme erhöhte sich von 8,9 Mill. Lat am 31. Dezember 1927 auf 11,2 Mill. Lat am 31. Dezember 1928. Vor allem hat im Berichtsjahr das Kontokorrentgeschäft stark zugenommen.

Der nach Vornahme der Rückstellungen und Abschreibungen in Höhe von 242 543 Lat verbleibende Gewinn von 155 792 Lat wird gemäß Beschluß der Generalversammlung in der Weise verteilt, daß 13 639 Lat zu Amortisationszwecken, 34 600 Lat als Tantieme für Vorstand und Aufsichtsrat, 15 438 Lat für den Reservefonds und 67 500 Lat zur Ausschüttung einer sechsprozentigen Dividende verwendet werden, während der Rest von 24 615 Lat, abzüglich zu zahlender Steuern, auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Exportkreditversicherung. Der Rat der Bank von Lettland befaßte sich auf seiner letzten Sitzung, wie die Rigaer Rundschau berichtet, mit der Frage der Einführung der Exportkreditversicherung im Zusammenhang mit der diesbezüglichen Anregung des Finanzministeriums. Statt der Gründung eines Instituts für Exportkreditversicherung wurde in Vorschlag gebracht, mit den entsprechenden Institutionen des Auslandes in Verbindung zu treten zwecks eventueller Beteiligung der lettlandischen Interessenten an diesen. Die Verwaltung der Bank wurde beauftragt, die nötigen Schritte zu tun.

Wechselproteste. Im Laufe der 11 ersten Monate 1928 kamen in ganz Lettland zum Protest 139 504 Wechsel (11 Mon. 1927: 163 385) auf eine Gesamtsumme von 48 Mill. Lat (11 Mon. 1927: 38 Mill.). Sowohl der Anzahl wie der Wechselsumme nach ist also ein erfreulicher Rückgang zu verzeichnen.

Konkurse. Im Jahre 1928 betrug die Zahl der Konkurse 90 (1927: 114) und die Konkurssumme 3,9 Mill. (1927: 5,4 Mill.); — also auch hier ein günstigeres Bild im Jahre 1928 als 1927. —

Schifffahrt. Im Januar d. J. ist der Schiffsverkehr in den drei Haupthäfen, im Vergleich zum Vorjahr gestiegen, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht:

	Eingang			
	Januar 1928		Januar 1929	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Riga	100	73 796	129	102 519
Libau	46	24 049	61	31 101
Windau	45	27 337	58	31 425
Ausgang				
Riga	99	73 516	129	97 017
Libau	46	24 452	50	29 444
Windau	40	23 528	54	30 982

Im Januar konnte sich der Schiffsverkehr normal abwickeln, erst im Februar begannen die Eisschwierigkeiten, die schließlich im März die Schifffahrt auf Riga lahm legten, während Libau und Windau dem Verkehr offen standen. de facto aber durch die schwere Eislage in der Ostsee verhindert wurden, ihre verhältnismäßige Eisfreiheit voll auszunutzen.

Estland.

Die Geschäftslage. Man schreibt uns aus Reval: Die schwierige Gestaltung der Eisverhältnisse auf der Ostsee und in den dänischen Gewässern haben zu einer zeitweiligen Unterbrechung des Schiffsverkehrs zwischen Estland und dem Westen geführt. Die anfängliche Befürchtung, daß durch das Stocken des Imports eine bedeutende Preissteigerung Platz greifen würde, hat sich indessen als unbegründet erwiesen. Die Getreidevorräte sind zwar nicht groß, doch sind rechtzeitig Vorkehrungen getroffen worden, um die Herbeischaffung auf dem Landwege zu ermöglichen. Zudem ist es gelungen, den Zugang zum Stettiner Hafen mit Eisbrecherhilfe frei zu halten, so daß der regelmäßige Schiffsverkehr zwischen Stettin und Reval

mit geringen Unterbrechungen aufrecht erhalten werden konnte. Da der Export stark behindert ist, so ist die Geschäftslage gespannt, was seinen Ausdruck in einer zunehmenden Geldknappheit findet.

Die Holzausfuhr betrug im Jahre 1928: 314 641 Tonnen im Werte von 19,63 Mill. Kronen im Jahre 1927. Bemerkenswert ist, daß in erster Reihe gesägte Ware: Bretter und Planken zur Ausfuhr kam, ferner Erzeugnisse der Holzindustrie als Furnier, Stuhlsitze, Holzdraht, Garnrollen, Türen, Möbel, und schließlich Props, Sleeper und in geringem Maße Espenklötze. —

Ein Handelsvertrag zwischen Estland und Frankreich ist am 21. Februar d. J. in Paris unterzeichnet worden, er soll das Abkommen vom 8. Januar 1922 ersetzen. Der Vertrag beruht auf der allgemeinen Meistbegünstigung (Ausnahme die baltische Klausel), doch wurden Frankreich recht bedeutende Ermäßigungen des neuen — noch einzuführenden — Zolltarifs zugestanden.

Ausfuhrzoll für Leinsaat. Durch eine Regierungsverordnung ist ein Ausfuhrzoll auf Leinsaat von 0,25 Goldfrank je kg eingeführt worden. Diese Maßregel ist durch die Mißernte zu erklären.

Welcher Automobiltyp eignet sich am meisten für die Wege Estlands? Ueber diese Frage finden zur Zeit im Verkehrsministerium, unter Hinzuziehung von Sachverständigen, Beratungen statt. — Je nach Ausfall dieses Gutachtens soll in Zukunft die Automobilausfuhr beeinflusst werden.

Bankhaus G. Scheel & Co., Reval. Wie aus dem Bericht der Direktion an die Generalversammlung der Aktionäre hervorgeht, hat das bekannte Revaler Bankhaus G. Scheel & Co. im vergangenen Jahre einen Umsatz von 630 606 361 Kronen zu verzeichnen gehabt. Der Reingewinn betrug rund 277 000 Kronen gegen 245 771 im Jahre 1927. Als Dividende gelangen 120 000 Kronen, d. i. 16 Prozent, zur Auszahlung.

Lilauen.

Die Fischerei im Memelgebiete hat, nach dem „Mem. Dampfboot“, im Jahre 1928 mengenmäßig 19% und dem Werte nach 7,6% weniger als im Jahre vorher ergeben. — 1928 wurden insgesamt 1 895 280 kg Fische im Werte von 2 112 027 Lit gefangen. —

Das Ergebnis der Fischerei stellt sich für die letzten drei Jahre folgendermaßen dar:

	1928	1927	1926
Ostsee	434 335 kg	302 490 kg	316 830 kg
Kurisches Haff	764 895 kg	1 105 577 kg	1 444 655 kg
Binnengewässer	696 050 kg	930 600 kg	1 200 800 kg

Verordnung über Aenderung des Warenverzeichnisses zum Zolltarif. Auf Grund des Gesetzes vom 14. Februar 1929 über den deutsch-litauischen Handels- und Schiffahrtsvertrag (Reichsgesetzbl. II S. 103) sowie auf Grund der §§ 12 und 167 Abs. 2 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (Bundesgesetzbl. S. 317) in Verbindung mit Artikel 179 Abs. 2 der Reichsverfassung wird das Warenverzeichnis zum Zolltarif mit Rückwirkung vom 22. Februar 1929 an wie folgt geändert:

1. In den Stichworten „Gerbstoffauszüge“ Ziffer 2 und „Sumachauszug“ sind die Vertragszollsätze „v 2“ „v 4“ jeweils zu ändern in „v frei“.

2. In dem Stichwort „Katechu“ ist Satz 2 der Anmerkung wie folgt zu fassen:

Diese Ware ist nach Nr. 384 zum Satze von 8 RM. für 1 dz zu verzollen oder vertragsmäßig zollfrei zu belassen.

Berlin, den 23. Februar 1929.

Der Reichsminister der Finanzen

Im Auftrage: Ernst.

Z 1401—2200

Aus dem gleichen Anlaß ist in dem Gebrauchszolltarif folgende Aenderung vorzunehmen: In der Tarifstelle 384 sind die Vertragszollsätze „v 2“ und „v 4“ jeweils zu ändern in „v frei“.

Die Eisenbahnfrachtsätze für den Transport von Holz wurden durch Verfügung des litauischen Ministerkabinetts ganz erheblich herabgesetzt.

Die Einfuhr von Maschinen stellte 1928 einen Wert von 12 930 900 Lit dar, davon entfielen auf Deutschland 6,5 Mill. Lit, auf die Ver. Staaten von Nordamerika 3,7 Mill. Lit, auf Schweden 1 Mill. Lit und Lettland 945 400 Lit. —

Freie Stadt Danzig.

Danziger Warenverkehr 1928. In der Nr. 5 des „O.-H.“ sind die monatlichen Ergebnisse des Danziger Warenverkehrs i. J. 1928 bis zum Dezember angegeben, ergänzend teilen wir die Zahlen für den Dezember 1928 mit: Wert der Einfuhr 48,5 Mill. G., Wert der Ausfuhr 32,8 Mill. G.

Der Wert der Gesamteinfuhr und -ausfuhr für das Jahr 1928 (über die Grenzen Danzig See und Danzig Deutschland) zeigten demnach folgende Zahlen: Einfuhr 618,6 Mill., Ausfuhr 324,4 Mill. Gulden.

Für den seewärtigen Warenverkehr kommen der Menge und dem Wert nach, nach den D. N. N., folgende Zahlen für die letzten 6 Jahre in Betracht:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	in to.	in Mill. G.	in to.	in Mill. G.
1923	715 133	299 614 544	1 162 120	383 851 281
1924	884 473	552 099 247	1 731 540	583 885 820
1925	774 925	468 421 850	2 155 309	364 584 465
1926	619 647	305 974 076	5 793 253	465 521 062
1927	1 486 580	489 291 223	6 026 105	415 152 397
1928	1 837 500	618 600 000	6 789 400	528 400 000

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß die Zahlen des Danziger Außenhandels für 1928 sowohl der Menge wie dem Werte nach die höchsten sind, welche Danzig bisher erreicht hat.

Automobilverkehr. Die Danziger Bestimmungen für Kraftfahrzeuge werden zur Zeit einer Neubearbeitung, zwecks Angleichung an die neuesten deutschen Bestimmungen, unterzogen. —

Anleihe des Hafenausschusses. Der Ausschuß für Hafen- und Wasserwege in Danzig beabsichtigt in nächster Zeit eine Anleihe von 10 bis 15 Mill. Gulden zum Ausbau des Danziger Hafens für den Stückgüterumschlag (neue Güterschuppen) und für den Weiterausbau des Beckens für den Massengüterumschlag, aufzunehmen. —

Polen.

Polnische Papierholzausfuhr nach Deutschland. Die Gesamteinfuhr von Papierholz nach Deutschland betrug nach den D. N. N. im Jahre 1928 2 259 900 to. Davon 981 900 to, d. s. 43,5 Proz., aus Polen. Im Vorjahr betrug die deutsche Papierholzeinfuhr nur 1 911 000 to, davon 848 900 to, d. s. 44,5 Proz., aus Polen. Der polnische Anteil ist also ungefähr der gleiche geblieben. Gleichzeitig findet eine nicht unbedeutende Ausfuhr von fertigem Papier aus Deutschland nach Polen statt. 1928 wurden von Deutschland nach Polen 7349 to Druckpapier, 1717 to Packpapier und kleinere Mengen verschiedener hochwertiger Papiere und Papierwaren ausgeführt.

Ausbau der polnischen Papierindustrie. Die gute Konjunktur in der polnischen Papierindustrie begünstigt die Bestrebungen zu weiteren Investitionen in diesem Industriezweig. Projektiert ist die Errichtung einer großen Papierfabrik mit einer Jahresproduktion von 10 000 to durch die „Lignoza A.-G.“ im Kreise Pleß in Ostoberschlesien. Auch die Fabrik für Roationspapier in Myszkow beabsichtigt die Errichtung einer großen Zellulose- und Papierfabrik in der Umgebung von Demblin.

Butterausfuhrzoll. Auf einer Sitzung des Wirtschaftskomitees des Ministerrats wurde beschlossen, einen Butterausfuhrzoll in Höhe von 600 Zloty je Doppelzentner einzuführen. Jedoch können Exportorganisationen von der Bezahlung des Ausfuhrzolles befreit werden. Der Zeitpunkt der Einführung dieses Zolls und die Liste derjenigen Organisationen, die von der Entrichtung des Zolls befreit werden, wird in Kürze durch eine Regierungsverordnung festgesetzt werden.

Der Einfuhrzoll auf geschälten und polierten Reis soll demnächst auf 40 Zloty je 100 kg festgesetzt werden. Es besteht die Absicht, den Reis direkt zu importieren und ihn in Gdingen, Lodz, Warschau, Krakau in eigenen Reismühlen zu bearbeiten.

Der Ausfuhrzoll auf Erlenholz (vergl. O.-H. Nr. 6) trat am 30. März d. Js. in Kraft.

Die Handelsflotte besteht zur Zeit aus 21 Schiffen von insgesamt 59 200 Brgt., davon gehören 14 Schiffe mit 32 900 Brgt. dem staatl. Schiffahrtsunternehmen „Zeguga“

Polska", 1 Schiff von 2000 To. dem Industrie- und Handelsministerium, die übrigen Schiffe verteilen sich auf die „Polnisch-Skandinavische Transportgesellschaft“ und die „Polnisch-Baltische Schiffahrtsgesellschaft“. Im Laufe d. J. 1928 hat sich die Flotte fast verdoppelt.

Der Schiedsspruch im ostoberschlesischen Bergbau gefällt. Am Sonntag wurde der Schiedsspruch im Lohnstreit der ostoberschlesischen Bergarbeiterschaft gefällt. Er sieht eine 5prozentige Lohnerhöhung, rückwirkend ab 1. März, für sämtliche Lohnkategorien vor.

Dieser Spruch, schreiben die D. N. N. hat sowohl unter den Gewerkschaftsvertretern als auch unter der Arbeiterschaft die größte Erregung hervorgerufen. Bekanntlich belief sich die Lohnforderung auf 25 Proz., und auf Arbeiterseite rechnete man mit einer Erhöhung von mindestens 10 bis 12 Proz. der jetzigen Löhne. Von gewerkschaftlicher Seite wird mit einer Ablehnung des Schiedsspruches unter allen Umständen gerechnet. (Vergl. O.-H. Nr. 4 und 6).

Wechselproteste. Im Januar kamen in Polen 356 691 Wechsel zum Protest, die Gesamtsumme betrug 76 787 000 Zloty. Im Dezember v. J. wurden insgesamt 313 128 Wechsel auf eine Summe von 67 688 000 Zloty protestiert.

85 000 Saisonarbeiter gehen nach Deutschland. Der Arbeitsminister machte, nach der Katt. Ztg. im Sejmausschuß für Auswanderungswesen bemerkenswerte Angaben über die polnische Auswanderung und den Umfang der Saisonauswanderungen von polnischen Landarbeitern. Das diesjährige Wanderarbeiterkontingent für Deutschland, daß 63 000 polnische Saisonarbeiter umfaßt, werde wahrscheinlich noch um rund 25 000 erhöht werden. Die überseeische Auswanderung Polens sei von 24 000 Personen im Jahre 1924 auf 64 000 im Jahre 1928 gestiegen. Auch die Auswanderung nach Frankreich dauere im großen Umfange fort, doch suche der polnische Staat für seine Angehörigen Maßnahmen zu schaffen, die zur Erhaltung ihrer Nationalität und Schaffung menschenwürdigen Daseins dienen. In Peru habe Polen inzwischen zwei Millionen Hektar Land erworben, um dort verschsweise eine geschlossene Auswanderungssiedlung durchzuführen. Ueber das Ergebnis könne man heute noch nichts endgültiges sagen.

Rußland.

Außenhandel. Im Januar d. J. wurden über die europäische Grenze Waren eingeführt im Werte von 51,8 Mill. Rbl. und ausgeführt im Werte von 52,2 Mill. Rbl., so daß ein Ausfuhrüberschuß von 0,4 Mill. Rbl. zu verzeichnen war.

Der Außenhandelsumsatz der U. d. S. S. R. über die europäische Grenze in den ersten vier Monaten des laufenden Wirtschaftsjahres (1. Oktober 1928 bis 31. Januar 1929) betrug 450,2 Mill. Rbl., von denen 231,6 Mill. Rbl. auf die Ausfuhr und 218,6 Mill. Rbl. auf die Einfuhr entfielen. Im

Vergleich zu der gleichen Zeit des Vorjahres hat der Export um etwa 11% zugenommen, wogegen der Import auf derselben Höhe geblieben ist. Die Bilanz des Außenhandels der U. d. S. S. R. über die europäische Grenze in den obenbezeichneten vier Monaten zeigte ein Aktivum von 13 Mill. Rbl.

Nichterfüllung des russischen Jahresplanes der Holzfallung. In den letzten Wochen, schreibt der „Holzkäufer“, häufen sich in der russischen Tagespresse, namentlich in den Zeitungen in Archangelsk, Murmansk und Petrosawodsk, die Besorgnisse über die höchstwahrscheinliche Nichterfüllung des Jahresplanes der Holzfallung und des Holzabtransportes zu den Flößungswegen und Bahnlagen. Die Zusammenfassungen über den Gang der Holzaufbereitungsarbeiten, die die Presse bringt, geben ein klares Bild der Lage. Alle in der Union dem Obersten Volkswirtschaftsrat unterstellten Holztrusts, die Holzaufbereitungsstellen der Eisenbahnen, Wasserstraßen und die Gebietsforstverwaltungen haben bis 1. Januar 1929 13 Prozent des geplanten Nutzholzquantums und 17 Prozent der vorgesehenen Brennholzmengen gefällt und 4 resp. 6 Prozent des Jahresplans zu den Flößungslagen und Bahnlagen abtransportiert. Im Vorjahre waren bis zum gleichen Termin 15 resp. 20 Prozent gefällt und durchschnittlich abtransportiert. Die Gründe dieser ungenügenden Erfüllung des Jahresplans werden in den um zwei Wochen späteren Eintritt des Winters und der damit verzögerten Benutzung der Schlittenwege gesucht; auch haben die Forstverwaltungen die Hiebflächen erst verspätet zugeteilt. Ferner wird als weiterer Grund die nicht rechtzeitige Zustellung von Nahrungs- und Futtermitteln für die Holzfäller und die Zugtiere offen zugegeben.

Baumsamen. Für die Ausfuhr ins Ausland sind aus Sibirien nach Leningrad einige Tonnen Baumsamen abgesandt worden. Für das kommende Jahr liegen bereits eine Anzahl von Bestellungen auf Baumsamen aus dem Auslande vor, z. B. auf Samen der gelben Akazie, Tannensamen, Mehldornsamen, Edeltannensamen, Zedernsamen u. a.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finländische Mark. Verkäufer.

19. März 20. März 21. März 22. März

New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,95	192,90	192,90	192,90
Stockholm	1062,00	1062,00	1062,00	1062,00
Berlin	943,50	943,50	944,00	943,50
Paris	155,50	155,50	155,50	155,50
Brüssel	553,00	553,00	553,00	553,00
Amsterdam	1592,50	1592,50	1592,50	1592,50
Basel	765,00	765,00	765,00	765,00
Oslo	1060,50	1060,50	1060,50	1060,50
Kopenhagen	1060,00	1060,00	1060,00	1060,00
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	601,00	605,00	612,00	610,00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	13. März		14. März		16. März	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Newyork	—	3.7435	3.7430	3.7530	3.7480	3.7530
London	—	18.17	18.17	18.22	18.16	18.21
Berlin	—	88.85	88.80	89.40	88.80	89.40
Helsingfors	—	9.40	9.45	9.45	9.40	9.45
Stockholm	—	100.—	100.60	100.60	100.—	100.60
Kopenhagen	—	99.80	100.40	99.80	100.40	99.75
Oslo	—	99.75	100.45	99.75	100.45	99.70
Paris	—	14.60	14.85	14.60	14.85	14.85
Amsterdam	—	149.95	150.75	149.90	150.70	150.70
Riga	—	72.05	72.55	72.05	72.55	72.55
Zürich	—	72.—	72.—	72.60	72.00	72.60
Brüssel	—	52.—	52.50	52.—	52.50	51.95
Malland	—	19.80	20.00	19.60	20.00	20.00
Prag	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.30
Wien	—	52.60	53.20	52.60	53.20	52.55
Budapest	—	65.25	65.95	65.25	65.95	65.90
Warschau	—	41.60	42.80	41.60	42.80	42.80
Kowno	—	36.95	37.55	36.95	37.55	37.55
Moskau (Scheck)	—	192.25	193.75	192.25	193.75	193.75
Danzig	—	72.65	73.25	72.70	73.30	72.65

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	21. März		22. März		23. März	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.182	5.192	5.182	5.192	5.182	5.192
1 Pfund Sterling	25.19	25.24	25.19	25.24	25.19	25.24
100 franz. Francs	20.23	20.38	20.23	20.38	20.23	20.38
100 belg. Belga	71.90	72.45	71.90	72.45	71.90	72.45
100 schweizer Francs	99.60	100.35	99.60	100.35	99.60	100.35
100 italienische Lire	27.11	27.32	27.11	27.32	27.11	27.32
100 schwed. Kronen	138.60	139.30	138.60	139.30	138.60	139.30
100 norweg. Kronen	138.30	139.00	138.30	139.00	138.30	139.00
100 dänische Kronen	138.20	138.90	138.20	138.90	138.20	138.90
100 österr. Schilling	72.70	73.40	72.70	73.40	72.70	73.40
100 tschecho-slowac. Kr.	15.33	15.48	15.33	15.48	15.33	15.48
100 holländ. Gulden	207.60	208.65	207.60	208.65	207.60	208.65
100 deutsche Mark	123.05	123.70	123.05	123.70	123.05	123.70
100 finnland. Mark	12.99	13.11	12.99	13.11	12.99	13.11
100 estländ. Mark	198.10	198.80	198.10	198.80	198.10	198.80
100 poln. Zloty	57.55	57.75	57.55	57.75	57.55	57.75
100 litauische Lits	51.10	51.80	51.10	51.80	51.10	51.80
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

Finland

Außenhandel. Im Februar betrug der Wert der Einfuhr 333,8 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 184,2 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 149,6 Millionen. Der Einfuhrüberschuß für den Februar d. Js. ist wesentlich geringer als im Februar v. Js. (294,5 Mill.), aber etwas höher als der Einfuhrüberschuß für Februar 1927 (128 Mill.). — Vergleicht man die Einfuhr für den Februar d. Js. mit der Einfuhr des Februar 1927 (365 Mill.) so findet man, daß die Einfuhr sich noch etwas vermindert hat. — Die Ausfuhr im Februar d. Js. ist aber leider auch gegenüber der Ausfuhr vom Februar 1927 (237 Mill.) zurückgegangen und zwar liegt der Rückgang, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht, hauptsächlich bei den Erzeugnissen der Papierindustrie und den Holzwaren:

	1929	1928	1927
Erzeugnisse der Papierindustrie	96,2	136,6	122,9
Animalische Lebensmittel	46,1	43,9	54,6
Holzwaren	20,5	25,6	26,3

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß der ungewöhnlich harte Winter den Verkehr sehr behindert hat; immerhin ist anzuerkennen, daß der Einfuhrüberschuß für die beiden ersten Monate des Jahres (344,4 Mill.) um 233,3 Mill. niedriger ist als für die gleiche Zeit 1928, — aber noch 78,3 Mill. höher als für Januar-Februar 1927. —

Die Holzverkäufe für Rechnung des Jahres 1929 nehmen einen günstigen Verlauf. Bis zum 1. März d. Js. waren bereits 520 000 Stds. verkauft, gegen 475 000 Stds. zum gleichen Termin 1928. Wie die Verkäufe sich auf die einzelnen Länder verteilen, zeigt folgende Uebersicht in Stds.:

	bis März 1929	bis März 1928
Großbritannien	150 000	140 000
Belgien	105 000	48 000
Holland	88 000	70 000
Frankreich	49 000	29 000
Deutschland	44 000	85 000
Dänemark	24 000	28 000
Spanien	24 000	26 000
Uebrige europ. Länder	8 000	4 000
Außer europ. Länder	28 000	45 000
Zusammen	520 000	475 000

Gewährung der zollfreien Ein- und Wiederausfuhr von Mustersendungen nach Finnland auch an in Finnland ansässige Firmen. Die seitens der finnländischen Handelskreise durch ihre Organisationen bei dem finnländischen Finanzministerium erhobenen Vorstellungen wegen zollfreier Ein- und Wiederausfuhr von Mustersendungen haben nunmehr dazu geführt, daß auch solche Mustersendungen, die von im Lande ansässigen Firmen eingeführt werden, auf Antrag in dem einzelnen Falle unter gewissen Bedingungen die zollfreie Behandlung genießen können, die bekanntlich bisher nur ausländischen Handlungsreisenden auf Grund der Handelsverträge gewährt wurde. (I.- u. H.-Ztg.)

Geplanter Bau eines Eisenwerks in Finnland. Das Mitglied des Verwaltungsrats der staatlichen Outokumpu-Kupfergruben, Ingenieur Makkonen, ist seit einiger Zeit damit beschäftigt, ein neues Verfahren für die Gewinnung von Eisen aus den bei der Kupferherstellung zurückgebliebenen Schwefelkiesrückständen auszuprobieren. Es besteht die Absicht, ein großes Eisenwerk in der Nähe des Wasserfalls Wallinkoski (Ostfinnland) zu errichten. Man berechnet daß durch dieses Werk der Gesamteisenbedarf Finnlands gedeckt werden könnte. Die finnische Roheiseneinfuhr betrug im Jahre 1928 22 Mill. kg im Werte von 17 Mill. Fmk. Der Leiter des Eisenkonzerns Fiskars A/B., Bergingenieur v. Julm, hat sich bereits für die Durchführung des Projekts ausgesprochen.

Eisverhältnisse und Schifffahrt. Die außergewöhnliche Kalteperiode, die sich um die Mitte des Februar über große Teile Europas erstreckte, war auch in Finnland zu spüren. Da aber Finnland in jedem Winter auf eine andauernde Kalteperiode vorbereitet ist, verursachte die Kälte dort nicht solche Schwierigkeiten und hatte nicht die Folgen wie in manchen anderen Ländern. Es bildete sich natürlich viel mehr Eis in den finnländischen Gewässern als in milderen Wintern. In Kotka hörte die Schifffahrt um den 10. Februar herum auf, und ungefähr 10 Tage später wurden die Eisverhältnisse auch in Helsingfors so schwierig, daß die

Eisbrecherflotte, die genug damit zu tun hatte, die Schifffahrt in den eigentlichen Winterhäfen Hangö und Abo aufrecht zu erhalten, nicht imstande war, den Schiffsverkehr zu unterstützen. Die Eisschwierigkeiten haben sich in diesem Falle nicht wie sonst auf die nächsten Gewässer beschränkt, sondern sich über die ganze Ostsee und hauptsächlich die dänischen Meerengen erstreckt. Die Beschwerden der Schifffahrt wurden Mitte Februar so ernst, daß das Seefahrtsamt gezwungen war, einen Eisbrecher in die dänischen Gewässer zu entsenden, um die Schifffahrt dort zu unterstützen. In Uebereinkunft mit den dänischen Behörden fuhr der „Sampo“ am 15. Februar zuerst nach Danzig ab, wo viele Schiffe — manche in gefährlicher Lage — eingefroren waren. Später fuhr er nach den dänischen Meerengen, wo er allen Schiffen, die Hilfe benötigten — vor allem finnländischen Schiffen — beistehen muß.

Öffnung des Helsingfors Hafens. Unter der Voraussetzung, daß das gegenwärtig herrschende milde Wetter sich nicht bedeutend verschlechtert, hat das Finnische Seefahrtsamt beschlossen, den Helsingfors Hafen gleich nach Ostern zu öffnen.

Die Alandsbarke „Prompt“ löscht trotz Blockade in Göteborg. Bekanntlich löschen und laden die Stauerarbeiter in Kopenhagen die finnländischen Dampfer freudig — sowohl im direkten Verkehr wie in der Trampfahrt — berichtet „Svensk Sjöfartstidningen“; der schwedische Transportarbeiterverband aber setzt bekanntlich seine Sympatieblockade fort. — Kürzlich weigerten sich die Sackträger in Göteborg, die mit Salzlast eingekommene Bark „Prompt“ aus Aland vollständig zu entlösen — denn nachdem ein Teil der Ladung gelöscht war, entdeckten die Sackträger, daß das Schiff durch den Sympatierstreik für die finnländischen Hafenarbeiter „ansteckig“ sei . . . Zu löschen waren noch einige hundert Tons. —

Ein Versuch, die Arbeiter zu bewegen, die auf den Kai gehobenen Säcke weiterzutragen, scheiterte. Die Empfänger der Ladung nahmen die Sache also selbst in die Hand: Die Schiffsmannschaft füllte das Salz in die Säcke und die Angestellten der Firma übernahmen die Säcke an der Reling. —

Also war das Ergebnis der Sympatieblockade der Ausfall von mehreren hundert Kronen Verdienst für die Sackträger. —

Wachsen der Handelsflotte. Im Jahre 1928 wurde die finnländische Handelsflotte um insgesamt 36 Schiffe mit 22 091 Netto-Reg.-To. vermehrt. Hierunter waren 19 Dampfer mit einem Raumgehalt von 16 707 Netto-Reg.-To., 7 Motorschiffe mit 1512 To. und 10 Segelschiffe mit 3 872 Netto-Reg.-To.

Die Firma John Nurminen & Co. erwarb vor kurzem 2 Dampfer von Dänemark, den „Nordhavet“ und den „Nordkusten“ mit 3 355 bzw. 3 582 Reg.-To.

Luftschifffahrt. Der Luftverkehr zwischen Finnland und außerfinnischen Ländern wurde im Jahre 1928 auf 4 Linien aufrechterhalten. 1. Helsingfors—Reval, 2. Helsingfors—Abo—Stochholm, 3. Helsingfors—Riga, 4. Abo—Stochholm. Die letztere dieser Linien ist neu, während die anderen schon im Jahre 1927 bestanden. Im regelmäßigen Verkehr auf diesen Strecken wurden zusammen 246 000 km geflogen gegenüber 214 000 km im Jahre 1927. Hiervon wurden 195 000 km von den Maschinen der „Finnish Aero Oy“ und 51 000 km von ausländischen Flugzeugen zurückgelegt. Die Zahl der beförderten Passagiere beläuft sich auf 3 824, verglichen mit 3 148 im Vorjahre. Die Güterbeförderung stieg von 93 000 to im Jahre 1927 auf 49 500 to im Jahre 1928, während die Menge der beförderten Postsachen von 9 400 auf 14 900 to anwuchs.

Eine Ausstellung für Luftfahrzeuge wird für den Sommer in Helsingfors geplant. Die Ausstellung soll internationalen Charakter haben.

Finnlands Statistisches Jahrbuch für 1928. Vom Zentralbüro für Statistik ist ein neuer Band des Statistischen Jahrbuches von Finnland veröffentlicht worden. Das Jahrbuch enthält 290 Tabellen (353 Seiten), die die Bevölkerung, die Wirtschaft, die sozialen und kulturellen Verhältnisse Finnlands erläutern, sowie eine Anzahl internationaler Besprechungen. Das Jahrbuch ist in zwei Ausgaben, einer finnischen und einer schwedischen, erschienen. Die Tabellen sind in den meisten Fällen auch noch in französischer Sprache gedruckt. Das Buch kostet nur 30 Fmk. (= 3 RM.), und kann vom Zentralbüro für Statistik, Helsingfors, bezogen werden.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A. Mit Gültigkeit vom 1. April 1929 tritt der Nachtrag I zum vorgenannten Tarif in Kraft. Der Nachtrag enthält Ergänzung der EVO., Aenderungen und Ergänzungen der Anlage C, Aenderungen und Ergänzungen der Anlage II und Berichtigungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B. Mit Gültigkeit vom 1. April 1929 tritt der Nachtrag IV zum vorgenannten Tarif in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten erst am 1. Juni 1929 in Kraft, sofern nicht im Nachtrag ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Nottarif. Der Gültigkeitsvermerk des Nottarifs erhält folgende Fassung: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1929“.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife). Mit Gültigkeit vom 15. März d. Js. trat Ausnahmetarif 4 c für Kalk, gebrannten (Brantkalk) auch gemahlen zu Bau- und sonstigen Zwecken mit Sonderfrachtsätzen von Gogolin usw. nach den in dem Tarif aufgeführten Empfangsbahnhöfen in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1929 trat Ausnahmetarif 4 d für Zement von den Versandbahnhöfen Oppeln usw. nach den im Tarif genannten Empfangsbahnhöfen mit Sonderfrachtsätzen in Kraft.

Im Ausnahmetarif 16 a (frische Kartoffeln) wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1929“.

Im Ausnahmetarif 16 c (getrocknete Kartoffeln) wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1929“.

Im Ausnahmetarif 16 d (frischer Kohl) wurde der Gültigkeitsvermerk bis zum 30. April 1929, jederzeit widerruflich, verlängert.

Im Ausnahmetarif 30 (Jute, rohe) wurde mit Gültigkeit vom 21. März d. Js. Berlin Osthafen mit Sonderfrachtsätzen unter den Empfangsbahnhöfen aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 31 (Baumwolle, rohe, Linters usw.) wurde mit Gültigkeit vom 25. März 1929 der Bahnhof Pirna unter den Empfangsbahnhöfen mit Sonderfrachtsätzen aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 35 (Eisen und Stahl usw.) wurde mit Gültigkeit vom 21. März 1929 unter den Versandbahnhöfen für Güter der Klasse F des Warenverzeichnisses Essen-Vogelheim — Gruppe 1 und unter den Sonderfrachtsätzen Konstanz-Petershausen aufgenommen.

Im gleichen Ausnahmetarif wurden mit Gültigkeit vom 25. März 1929 unter den Versandbahnhöfen zu I. die Bahnhöfe

Altglashütten-Falkau	Frachtsätzeiger 3
Asbach (Baden)	Frachtsätzeiger 2

aufgenommen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1929 werden in demselben Ausnahmetarif die Bahnhöfe Breslau-Schottwitz, Glatz, Mittelsteine, Penzig (Oberlaus.) und Saarau mit den dazugehörigen Frachtsätzeigern gestrichen.

Im Ausnahmetarif 38 (Haute und Felle usw.) wurde mit Gültigkeit vom 25. März 1929 der Bahnhof Belgard unter den Empfangsbahnhöfen zu I. nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 52 (Papier und Pappe usw.) wurden mit Gültigkeit vom 21. März d. Js. die Bahnhöfe Bonn Ellerbf., Cavelwisch und Wiesbaden-Biebrich mit Sonderfrachtsätzen als Versandbahnhöfe aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 53 (Garne, Bänder und Gewebe usw.) wurden mit Gültigkeit vom 21. März 1929 die Bahnhöfe Bad Liebenstein-Schweina, Fleißen und Taubenbach unter den Sonderfrachtsätzen als Versandbahnhöfe aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 58 (Reis usw.) wurde mit Gültigkeit vom 21. März d. Js. unter den Empfangsbahnhöfen zu I der Bahnhof Vohenstrauß mit Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im Ausnahmetarif 61 (Tonwaren usw.) wurden mit Gültigkeit vom 25. März 1929 die Bahnhöfe Hahn (Oldbg.) und Hannover-Herrenhausen unter den Versandbahnhöfen aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 85 (Bleiglätte usw.) wurden mit Gültigkeit vom 25. März 1929 die Bahnhöfe Harburg Hbf. und Harburg U.E. unter den Versandbahnhöfen aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 101 (frische Kartoffeln zur Ausfuhr) wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1929“.

Im Ausnahmetarif 122 (Kaffee usw.) wurden mit Gültigkeit vom 25. März 1929 die Sonderfrachtsätze für den Bahnhof Viersen bedeutend ermäßigt.

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

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Ungarischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 15. März d. Js. trat Nachtrag IV in Kraft. Er enthält Aenderungen der Tarifvorschriften und Berichtigungen und Ergänzungen der Tarifafeln einzelner Artikeltarife.

c) Ausländische Tarife.

Oesterreichische Bundesbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1929 tritt der Oesterreichische Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. Juni 1926 nebst Nachträgen I—V und den besonders veröffentlichten Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen außer Kraft und wird durch eine Neuausgabe ersetzt.

d) Verschiedenes.

Anwendung der deutschen Seehafen-Ausnahmetarife für die internationale Ausstellung in Barcelona 1929. Im Falle der Rückbeförderung der Ausstellungsgüter nach Deutschland treten die hierfür in Frage kommenden besonderen Tarifvorschriften im Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Abschnitt B III, nicht in Kraft.

Internationale Automobil-Ausstellung in Kopenhagen. Den im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 35a (Eisen und Stahl usw.) genannten, für die Internationale Automobil-Ausstellung in Kopenhagen bestimmten Sendungen ist der Ausnahmetarif 35a zu gewähren. Im Frachtbrief (Spalte Inhalt) ist einzutragen: „Zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach der Internationalen Automobil-Ausstellung in Kopenhagen“.

Im Falle der Rückbeförderung der Ausstellungsgüter nach Deutschland treten die hierfür in Frage kommenden besonderen Tarifvorschriften im Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Abschnitt B III, nicht in Kraft.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Am Donnerstag, dem 4. April 1929, mittags 12 Uhr, findet im großen Sitzungssaal der Börse, Frauenstr. 30, II Treppen, die 11. Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin statt.

Aus der Tagesordnung seien insbesondere folgende Punkte erwähnt:

1. Erstattung des Geschäftsberichts.
2. Vortrag des Geheimen Regierungsrates Georg Kleinow aus Berlin-Lichterfelde über „Die Wirtschaftsentwicklung der Sowjetunion“ mit Lichtbildern.

Post, Telegraphic.

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

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage des Abgangs der Dampfer um 6 ⁰⁰	Stettin Leitstelle	13. April 27. „	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	Helsingfors	2
		Stettin 5	15 1/2 Uhr				
Lettland	Am Tage des Abgangs der Dampfer um 6 ⁰⁰	Stettin Leitstelle	6. April 13. „	Wellamo	Finnländ. Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors	Abo	2
		Stettin 5	20. „ 15 1/2 Uhr				
		Stettin Leitstelle	6. April 13. „	Henny Regina Ostsee Regina	Rud. Christ. Gribel Stettin	Riga bzw. Windau	2
Estland	Am Tage des Abgangs der Dampfer um 6 ⁰⁰	Stettin Leitstelle	5. April 12. „	unbekannt	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
		Stettin 5	19. „ 26. „ 15 1/4 Uhr				
		Stettin Leitstelle	13. April 27. „	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	„	2
		Stettin 5	15 1/2 Uhr				
		Stettin Leitstelle	13. April 27. „	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	„	2
Stettin 5	15 1/2 Uhr						

Aenderungen bleiben vorbehalten.

Seeschifffahrt.

Die Neuordnung der preußischen Schifffahrts- und Hafenpolizei. Zur Frage der Neuordnung der preußischen Schifffahrts- und Hafenpolizei hat der Preussische Minister für Handel und Gewerbe auf eine Eingabe der Industrie- und Handelskammer wie folgt geantwortet:

„Die Hafenpolizeibeamten in den nichtstaatlichen Häfen sind 1927 aus finanziellen und technischen Gründen auf den Haushalt des Herrn Ministers des Innern übertragen worden. Die Befugnisse zur sachlichen Regelung der Hafen- und Schifffahrtspolizei sind mir jedoch verblieben, so daß Ihre Annahme, durch die Ueberführung der Schifffahrts- und Hafenpolizeibeamten in den nichtstaatlichen Häfen auf den Haushalt des Herrn Ministers des Innern sei der größte Teil der Hafen- und Schifffahrtspolizei dem Fachminister entzogen worden, nicht zutreffend ist.

Die Fragen mit technischem Einschlag, die in erster Linie bei den Orts- und Provinzialbehörden entstehen, werden durch die dort zur Verfügung stehenden Sachverständigen eingehend geprüft. Ein Bedürfnis, einen Fachberater aus

Schifffahrtskreisen mit den die Hafenpolizei betreffenden Angelegenheiten des Ministeriums des Innern zu betrauen, kann daher nicht anerkannt werden.

Der Herr Minister des Innern stimmt mit mir darin überein, daß als Leiter der Hafenpolizei in den nichtstaatlichen Häfen in Königsberg, Stettin, Kiel und Altona nach Möglichkeit nur solche Polizeioffiziere zu bestellen sind, die das Patent als Schiffer auf großer Fahrt besitzen. Dem Herrn Minister des Innern steht eine genügende Anzahl solcher Polizeioffiziere zur Verfügung. Auch der Leiter der Hafenpolizei in Stettin und sein ständiger Vertreter sind im Besitze dieses Patents.

Auch bei der Ersatzstellung für die Hafenpolizeibeamten (Pol.-Wachtmeister, Pol.-Meister) ist es bisher ohne besondere Schwierigkeiten gelungen, aus der dem Herrn Minister des Innern zur Verfügung stehenden großen Beamtenschaft solche mit genügenden Schifffahrtskenntnissen an die Hafenpolizei zu überweisen. Auch wird durch die Einstellung von Anwärtern aus der schifffahrtstreibenden Bevölkerung und durch ihre sorgfältige Vorbildung auf Schulen dafür Sorge getragen, daß ein befähigter Ersatz für die Zukunft sichergestellt ist.

Eine grundlegende Aenderung der bisherigen Uniform der Hafenpolizeibeamten ist nicht eingetreten und wird auch nicht beabsichtigt. Es handelt sich in Ihrer Eingabe wohl in erster Linie um den s. Zt. eingetretenen vorübergehenden Zustand bei Ueberführung eines Teiles der aus der Schutzpolizei übernommenen Beamten auf die Hafenpolizei. Bei diesem hat es sich bis zur Anfertigung der Uniformen der Schifffahrtspolizeibeamten nicht vermeiden lassen, daß die an die Hafenpolizei versetzten Beamten zunächst die Schutzpolizeiuniform weiter tragen mußten. Daraus haben sich in 2 Fällen in Stettin Reibungen mit der seemännischen Bevölkerung ergeben, Vorkommnisse, deren Wiederholung unwahrscheinlich ist.

Daß aus der Aenderung der Abzeichen der Hafenpolizeibeamten die Schifffahrtsbevölkerung Bedenken gegen die Zuständigkeit der einschreitenden Beamten herleiten könnte, halte ich für ausgeschlossen. Die Uniform des Reichswasserschutz mit ihrer dunkelblauen Grundfarbe weicht im Schnitt von der Uniform der Hafen- und Schifffahrtspolizeibeamten ab. Die städtischen Hafenkontrolleure sind keine Polizeibeamten. Sie haben lediglich eine gewisse Verwaltungs- und Aufsichtstätigkeit im Stettiner Hafen.

Ihren Ausführungen, daß durch die Aenderung der Abzeichen der Hafenpolizeibeamten in die Schifffahrt eine Verwirrung hineingetragen ist, vermag ich hiernach nicht beizutreten. Bisher haben sich besondere Unzutraglichkeiten aus der gegenwärtigen Regelung nicht ergeben. Auch in den Fällen, wo aus dem Eingreifen der Schutzpolizei in schifffahrtstechnischer Beziehung Schwierigkeiten aus dem Verhalten des Schifffahrtspersonals entstanden waren, sind diese ohne größere Mühe beseitigt worden.“

Binnenschifffahrt.

Bekanntmachung über die Abänderung des Blinkfeuers auf dem Plauer See. Der Industrie- und Handelskammer ging eine vorläufige Bekanntmachung über die Abänderung des Blinkfeuers auf dem Plauer See zu, die folgenden Wortlaut hat:

„Die Kennung des auf dem Plauer See südlich Plauerhof aufgestellten Blinkfeuers, bisher 1 1/2 Sekunden hell — 3 1/2 Sekunden dunkel (vergl. Bekanntmachung vom 24. März 1928), soll demnächst bei gleichzeitiger Verstärkung der Lichtquelle in 2 Sekunden hell — 2 Sekunden dunkel geändert werden.

Die Warnungssektoren sollen in der Weise zusammengestellt werden, daß auf der Landseite (nach Plauerhof) der rote Sektor und auf der für die Vorbeifahrt am Feuer bestimmten Fahrwasserseite der grüne Sektor scheint. — Demnach steht für die Bergfahrt der grüne Sektor an Steuerbord, der rote an Backbordseite, für die Talfahrt dagegen umgekehrt der rote an Steuerbord und der grüne an Backbordseite des auf das Feuer zusteuenden Fahrzeuges. Beim Passieren des Feuers zwischen den Tonnen A und B wird in beiden Richtungen der grüne Sektor durchfahren.

Zur Unterscheidung von dem Blinkfeuer am Plauer Gemünd (vergl. Bekanntmachung vom 24. Oktober 1928) wird zu gleicher Zeit die Kennung dieses Feuers in 2 Sekunden hell — 3 Sekunden dunkel abgeändert werden.

Eine Skizze der Abänderung der Warnungssektoren des Feuers auf dem Plauer See wird schon jetzt an den Vorstadtschleusen in Brandenburg und an den Schleusen Plau und Rathenow ausgehängt werden.

Der genaue Zeitpunkt der Aenderungen wird noch bekanntgegeben.

Rathenow, den 12. März 1929.

Preuß. Wasserbauamt."

Innere Angelegenheiten.

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

1. Peschke, Johannes, (25 Jahre bei den Germania-Versicherungs-Gesellschaften zu Stettin);
2. Mülling, Paul, (25 Jahre bei der Firma L. C. Schmidt, Inh. Hans Schmidt's Witwe, Ueckermünde);
3. Timm, Wilhelm, (27 Jahre bei der Firma Wilhelm Zibell, Freienwalde i. Pom.).

Verschiedenes.

Vermittlungs-, Auskunfts- etc. Organisation in Posen. Die Firma Bob Mitarbeit, Inhaber Thomas Bobrowski, Poznan (Posen), Spokojna 12, hat die Industrie- und Handelskammer über ihre Tätigkeit auf dem Gebiet der Einkaufs- und Vertriebsorganisation, der Vermittlung und Abmachung, ferner auf dem Gebiet des Auskunfts- und Inkassowesens und ähnlichen verwandten Gebieten informiert. Interessierten Firmen wird anheimgestellt, sich in geeigneten Fällen mit dem Unternehmen in Verbindung zu setzen. Näheres kann die Kammer noch mitteilen.

Jahrbuch 1929 der Deutsch-italienischen Handelskammer in Mailand. Die Deutsch-italienische Handelskammer in Mailand hat der Industrie- und Handelskammer ihr Jahrbuch 1928 übersandt, das sich durch besondere Reichhaltigkeit auszeichnet. Im einzelnen wird insbesondere die Tätigkeit der Kammer im Jahre 1928 und eine Reihe von wirtschaftlichen und juristischen Spezialfragen Italiens behandelt. Auch enthält das Jahrbuch eine ausgiebige statistische und graphische Zusammenstellung der italienischen Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung des Warenverkehrs mit Deutschland. Ferner ist ein Bezugsquellenverzeichnis vorhanden. Interessenten können das Jahrbuch auf dem Büro der Kammer einsenden.

Die Aufwertung amerikanischer Versicherter. Hierzu hat die Reichsgemeinschaft Amerikanischer Versicherter E. V., Berlin W 50, Tauentzienstr. 3, der Industrie- und Handelskammer folgende Mitteilung übersandt:

„Die Aufwertungsangelegenheit gegen die amerikanischen Gesellschaften ist noch in vollem Fluß. Auf die Höhe des in einem besonderen Senatsverfahren festzusetzenden Beitrages der „New York“ wird es von erheblicher Bedeutung sein, daß nunmehr auch zwischen der „New York“ und der polnischen Gruppe der Rubel-Versicherten ein Vergleich zustande gekommen ist, wonach die „New York“ 20 Cents pro Rubel der Goldmarkreserve zu zahlen hat, was einem Satze von 40 Prozent entspricht. Auch die „Equitable“, die bisher jede weitere Aufwertung aus russischen Versicherungen ablehnte, hat sich zum ersten Male zu einer (von dem Versicherten geforderten) Abfindung aus einer russischen Police bereit gefunden, die einer Aufwertung von 20 Prozent gleichkommt. Dementsprechend geht nunmehr auch die Erklärung des Reichsaufsichtsamtes dahin, daß die „New York“ unbedingt im gleichen Prozentsatze die deutschen Versicherer zu entschädigen habe, wie ihn die Versicherten deutscher Gesellschaften erhalten. Für das Festsetzungsverfahren des Beitrages ist es notwendig, daß dem Senate die für die Höhe des Beitrages wesentlichen Unterlagen, wie Jahresberichte und Prospekte der Gesellschaften, vorgelegt werden. Es ist daher wünschenswert, daß die Versicherten der Reichsgemeinschaft etwaige in ihren Händen befindliche Unterlagen vorlegen.“

Löschung von Firmen aus dem Handelsregister. Folgende im Handelsregister des Amtsgerichts zu Stettin eingetragene Firmen sollen von Amts wegen gelöscht werden: Max Reiwald; Schroeder & Poettcke; Carl Steinert; Photomechanik Willy Salchow; Max Heinrich Loh; Carl Zimmer-

mann; Fritz H. Krüger & Co.; Friedrich P. Wenzel; Norddeutsches Warenkontor Franz Teßler; Pommernhandel Paul Post; Max Schröder, Wolle; „Wilago“ Möbelverkaufsstelle Stettin Hermann Arndt; Erwin Möbner; Walter Robra; Ulrich Reinert; „Nutricia“ Handelsvertretungen Schmolder & Co.; Julius Wertheim; Ludwig Jantzen Nachfl.; Louis Weil & Co. Nachfolger; M. Schmidt; Krüger & Albers; Emil Proskauer; Friedrich Maltzahn; Oscar Schmidt; C. L. Wißmann; Ulrich Stoetzer; Johannes Schwartz; Hugo Kaul & Co. Elektrische Installationen; Friedrich Feige; Abraham Flachs; Victor Devantier; „Chabeso“ Sport- und Tafelgetränke Kühn & Dahne; Gebr. Fürstenberg; Siegmund Gronemann; Max Hirsch; Emil Amberger; Hartmann & Marquardt; Walter Gauger; Automatische Gasbeleuchtungs-Industrie und Gasfernzünder-Fabrik Franz Küchler; Flemming & Halfter; Deu & Liebig; Allgemeine Torfgesellschaft Schneider & Eccardt m. b. H. & Co.; „Grotafa“ Großhandlung für Tabakfabrikate August Seeliger; Wilhelm Dickert & Co.

Die Inhaber dieser Firmen oder deren Rechtsnachfolger sind aufgefordert worden, ihren etwaigen Widerspruch gegen die beabsichtigte Löschung bis zum 15. Juni 1929 beim Amtsgericht Stettin geltend zu machen. (Bekanntmachung des Amtsgerichts Stettin vom 15. März 1929.).

Geschäftsbedingungen für den Berliner Eierhandel. Von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin gingen der Kammer die von ersterer im Januar 1929 neu festgestellten Geschäftsbedingungen für den Berliner Eierhandel zu. Interessenten können ein Exemplar der Bedingungen leihweise erhalten bzw. die Bedingungen auf dem Büro der Kammer einsehen.

Buchbesprechung.

Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart. (Erschienen im Verlag von Reimar Hobbing.)

Das Werk gibt eine lückenlose Darstellung der gesamten Kraftverkehrswirtschaft mit allen ihren Verzweigungen in allgemein verständlicher, überall das Wesentliche heraushebender Form. Insbesondere werden in dem Werk die technischen und fabrikatorischen Probleme in ihrer Vieltätigkeit, ferner die Bewirtschaftung und sachgemäße Behandlung des Kraftfahrzeuges, der In- und Auslandsverkehr mit Kraftfahrzeugen vom Standpunkt des Händlers wie des Käufers, wobei auch die in Frage kommenden Zoll- und Handelsvertragsfragen berücksichtigt werden, schließlich auch die allgemeinen Verkehrsfragen und die Verkehrsregelung sowie die gesamten Nebenindustrien der Kraftfahrzeugherstellung und Kraftfahrzeugverwendung behandelt. Das Werk ist als wichtiges Nachschlagewerk anzusehen, das für alle am Automobilwesen interessierten Kreise von Interesse sein dürfte.

Angebote und Nachfragen.

- 10462 Chemnitz sucht Vertreter der Kurzwarenbranche und auch der Tapetenbranche.
- 10551 Agenturfirma (Export und Import) in Bordeaux sucht Geschäftsverbindung mit deutschen Firmen für den Austausch von Produkten der Inseln franz. Guadeloupe, Martinique und Madagaskar gegen dort benötigte Waren.
- 10557 Hamburg wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Firmen für den Vertrieb eines Wasch- und Bleichmittels (Markenartifel).
- 10582 Mechanische Buntweberei in Großschönau i. Sa. sucht für den Bezirk Pommern Vertreter zum Vertrieb eigener Fabrikate.
- 10583 Leukersdorf i. Erzgeb. sucht für den Vertrieb der Erzeugnisse einer Strumpffabrik tüchtigen seriösen Vertreter, der möglichst mittels eines kleinen Wagens ganz Pommern bereist und sowohl Grossisten wie Detailgeschäfte besucht.
- 10648 Bremen sucht für Stettin tüchtigen Vertreter für den Verkauf cubanischen Asphalts.
- 10722 Budapest sucht für Stettin gut eingeführten Vertreter der Drogen- und Vegetabilien-Branche.
- 10760 Preetz i. Holst. sucht für den Stettiner Bezirk geeigneten Provisionsvertreter für Holsteiner Wurst- und Fleischwaren.
- 10761 Bukarest wünscht Geschäftsverbindung mit Großhandelsfirmen, die imstande sind, Kakao-Bohnen, Kakao-Butter, Vanille, Agar-Agar, Kaffee, Reis und andere Kolonialwaren nach Bukarest zu liefern.

- 10762 Torgelow wünscht Geschäftsverbindung mit Exporteuren für Waschemangeln.
 10852 Oran (Algerien) wünscht Geschäftsverbindung mit Im- und Exportfirmen für Erbsen und Bohnen.
 10902 Stettin sucht Verbindung mit ausländischen Importeuren von schwefelsaurem Ammoniak.

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).

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachtenmarkt. Stettin, 27. März. Die Eisschwierigkeiten auf der Ostsee sind inzwischen so weit behoben, daß die Schifffahrt mehr und mehr in vollem Umfange wieder in Gang gekommen ist. In der Erfahrung wird von Lulea nach Stettin noch keine Rate genannt, hingegen wird von Oxelösund nach Stettin eine Rate von Kr. 3,25, von Oxelösund nach der Nordsee eine Rate von Kr. 3,20 bis Kr. 3,25 fio notiert. Von Narvik nach Rotterdam ist eine Rate von Kr. 3,70 bis Kr. 3,75 fio zu erzielen, von Gefle nach Rotterdam eine Rate von Kr. 3,40 fio.

Für Kohle beträgt zur Zeit der Abfassung dieses Berichts die Fracht von der Ostküste Englands nach Stettin 5/9 bis 6/—. Für Holz von Südfinnland nach Holland ist bei Dampfern mittlerer Größe eine Rate von 24 fl. zu erzielen.

Was die Mittelmeerfrachten anbetrifft, so wird von Rotterdam eine Rate von 9/—, von Danzig nach dem Mittelmeer Raten von 11/3 bis 11/6 genannt. Nach den Adriaehäfen beträgt die Rate 1/6 mehr. Der Frachtenmarkt für Erz rückkehrend vom Mittelmeer ist ziemlich leblos. Für Phosphat nach der Ostsee ist eine Rate von 8/9 (ohne Dispatche) zu notieren. Von Melilla nach Stettin bzw. Danzig

wird eine Rate von 6/6 bis 6/75, von Huelva eine solche von 9/— genannt.

Im übrigen sind noch folgende Frachten zu nennen: Stettin—Hull 12/1500 tons Zucker 9/6 10/—; Stettin—London 700 tons Zucker 9/— 9/6, 1200 tons Zucker 9/— 9/6; Stettin—Dover 600 tons Weizen 10/—; Stettin—London 5/600 tons Weizen 10/—; Stettin—Glasgow Sillosh oder Liverpool max. 800 tons Weizen 15/— 16/—; Stettin—Bristolkanal 5/600 tons Hafer 15/— 16/—; Stettin—Bristolkanal 5/550 tons Hafer 15/— 16/—; Stettin—Dublin 816 tons Weizen 15/—; Stettin—Bayonne 1000 tons Schwergetreide 12/— 13/—; Stettin—Lübeck range Rouen 1000 tons Weizen 9/— 10/—; Stettin—Stolpmünde range Oslo und Larvik 800 oder 1100 tons Schwergetreide Kr. 8.—; Stettin—Stolpmünde range Gothenburg 600 tons Schwergetreide Kr. 8.— 9.—; Stettin—Stolpmünde range Kalmar 5/550 tons Hafer Kr. 10.—; Stettin—Kalmar 4/500 tons Roggen Kr. 7½ 8.—; Stettin—Helsingfors 1200 tons Roggen 9/6 10/—; Stettin—Riga 500 tons Roggen 9/—, bis 1500 tons Hafer 10/—; Stolpmünde—Southampton 5/600 tons Hafer 12/— 13/—; option Bristolkanal 15/— 16/—; Stettin—Oldenburg 300 tons Hafer RM. 10.—; Danzig—Itzehoe 5/1200 tons Zucker RM. 9.—; Fowey—Stettin 4/500 tons Clay 10/— 11/—; Plymouth—Stettin 3/400 tons Clay 10/— 11/— per ton.

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

Japan: Eigentumsvorbehalt beim Verkauf von Maschinen.
Rußland: Holzanfertigung im laufenden Wirtschaftsjahr.
Palästina: Deutsche Reklamationen gegen palästinensische Firmen.

Bulgarien: Anknüpfung von Geschäftsverbindungen sowie Auskunftserteilung über Firmen.

Dänemark: Eigentumsvorbehalt an Konsignationslagern.
Portugal: Errichtung von Niederlassungen.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Sportartikelhändler in Oesterreich. — Warenhäuser in Niederländisch-Indien. — Deutsche und deutschstämmige Vertreterfirmen in der Türkei. — Hersteller von Ton-, Fayence-, Steingut- und Porzellanwaren in Ungarn.

Warennachfragen und Vertretungsgesuche. Wie der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel mitgeteilt wird, haben in Polen ansässige Firmen Interesse für die Vertretung von Rohbaumwolle, Lumpen und Abfällen, ferner für die Einfuhr von Essig-Essenzen 80%ig, Seegras (laufend größere Mengen), Reklame- und Zugabeartikeln, Neuheiten für den Massenverkauf, Fleischerei- und anderen Maschinen. Näheres ist auf dem Büro der Stelle zu erfahren.

International Germanic Trust Company, New York. Dieses Unternehmen hat kürzlich eine Auslands-Waren-Abteilung in New York, 26 Broadway, eröffnet, deren Aufgabe es ist, Fabrikanten und Exporteuren im Geschäftsverkehr mit Amerika besondere Erleichterungen zu gewähren. Die Abteilung übernimmt die Lagerung, Versicherung und Aushandigung von Waren, die Ausfindigmachung geeigneter Vertreter sowie von Geschäftsverbindungen und deren Ueberwachung, die Eintreibung von Forderungen, Schlichtung von Handelsstreitigkeiten, alle bankmäßigen Geschäfte und den gesamten Interessenschutz. Auch Patent- und Lizenzsachen werden bearbeitet. Nähere Auskunft über dieses Unternehmen kann die Reichsnachrichtenstelle erteilen.

Aufhebung der Legalisierung der Ursprungszeugnisse in Lettland. Lettland hat bisher mit folgenden Staaten eine Ein-

gung über die Legalisierung der Ursprungszeugnisse erzielt: Estland, Finnland, Schweden, England, den Ver. Staaten von Nordamerika, Schweiz, Deutschland, Dänemark, Holland, der Tschechoslowakei, Belgien, Räterußland und Oesterreich. In der nächsten Zeit soll eine Beratung des Finanz- und Außenministeriums und der Staatskontrolle über eine Vereinfachung der Ausstellung der Ursprungszeugnisse stattfinden. Es soll beabsichtigt sein, die Transitzertifikate, die wenig Bedeutung haben, aber große Schwierigkeiten verursachen, abzuschaffen.

Konsignationslager in Frankreich. Hierüber angestellte Ermittlungen haben ergeben, daß die französischen gesetzlichen Bestimmungen dem Eigentümer eines Konsignationslagers den gleichen Schutz wie die deutsche Gesetzgebung gewähren. Bei Beobachtung der notwendigen Sicherheitsmaßregeln sollen nach von deutschen Firmen gemachten Erfahrungen im allgemeinen Enttäuschungen nicht zu erwarten sein. Es ist danach zu empfehlen, das Eigentum an den konsignierten Waren zu kennzeichnen, um im Konkursfall oder bei Zahlungsschwierigkeiten die Konsignationsware von der Konkursmasse bzw. dem Eigentum des Schuldners aussondern zu können. Dieses Ziel kann erreicht werden durch besondere Kennzeichnung der einzelnen Stücke z. B. Numerierung von Maschinen oder Instrumenten. Vor allem ist jedoch auf gesonderte Buchführung und regelmäßige Abrechnung in kürzeren Fristen (etwa 2-4 Wochen) zu achten. Falls die mit der Verwaltung des Konsignationslagers beauftragte Firma einer solchen Abmachung trotz Mahnung nicht Folge leistet, erscheint eine Kontrolle des Konsignationslagers durch einen Beauftragten der konsignierenden Firma angebracht. Bei genauer Innehaltung derartiger Abmachungen, die vertraglich festzulegen sind, dürften Verluste im Konkursfall oder bei Zahlungsschwierigkeiten für Firmen, die Konsignationslager in Frankreich einrichten wollen, zu vermeiden sein. Bei Errichtung von Konsignationslagern spielt natürlich auch die Steuerfrage eine Rolle. Wie bekannt, ist im Gegensatz zu den direkten Lieferungen vom deutschen Verkäufer an den französischen Verkäufer, wo nur die Umsatzsteuer einmal in Gestalt der Einfuhrtaxe bei der Verzollung zur Erhebung kommt, bei Verkauf über Konsignationslager nicht nur die Umsatzsteuer in Gestalt der Einfuhrtaxe bei der Verzollung, sondern auch die Umsatzsteuer bei Verkauf ab Lager zu zahlen. Interessenten kann

auf Wunsch von der Reichsnachrichtenstelle noch eine neuere Entscheidung des Cours d'Appel de Dijon zugestellt werden, die sich mit der Frage der Konsignationslager befaßt.

Amerikanisches Handbuch der heimischen Konjunkturforschung. Das vom Bureau Foreign and Domestic Commerce erstmalig im Jahre 1926 und vor kurzem in einer Neuauflage unter dem Titel „Market Research Agencies, a Guide to Publications and Activities relating to Domestic Marketing“ herausgegebene Handbuch vermittelt einen Überblick über die einzelnen bereits geleisteten und bereits in Angriff oder in Aussicht genommenen Arbeiten, die die Beteiligung zahlreicher amtlicher und privater Stellen auf dem Gebiete der Konjunkturforschung behandeln. Auf Grund sorgfältiger Erhebungen werden darin alle amtlichen und privaten Stellen in den Ver. Staaten aufgeführt, die sich mit heimischer Konjunkturforschung und sonstigen Marktanalysen befassen. Daneben sind die Veröffentlichungen dieser Stellen darin aufgeführt. Nähere Auskunft kann die Reichsnachrichtenstelle erteilen.

Zollreklamationen in Holland. Nach vorliegenden Nachrichten sollen sich in letzter Zeit die Zollreklamationen in Holland gemehrt haben. Sie sind großenteils auf Unkenntnis der holländischen Zollvorschriften zurückzuführen. Viele deutsche Firmen, die franco Haus liefern, beauftragen ihren Spediteur, nur den Netto-Fakturabtrag zollamtlich zu deklarieren, wogegen nach der holländischen Vorschrift noch Fracht, Verpackung und Versicherungskosten zu dem Fakturawerte hinzuzurechnen und mit zu verzollen sind. Die holländischen Zollstrafen sind im allgemeinen sehr hoch und betragen das fünf- bis zehnfache des Zollsatzes. Es kommt nur selten vor, daß die Strafe herabgesetzt oder erlassen wird.

Anknüpfung von Geschäftsverbindungen mit dem Auslande. Noch immer werden von den deutschen Auslandsvertretungen die Beobachtungen gemacht, daß es immer wieder deutsche Firmen gibt, die zu leichtfertig neue Geschäftsverbindungen mit dem Auslande anknüpfen und Waren auf Kredit liefern, ohne vorher Erkundigungen über die finanzielle Lage des Bestellers eingezogen zu haben. Es ist sogar vorgekommen, daß deutsche Fabriken solchen ausländischen Firmen Kredit gewährt haben, die entweder schon in der Kartei der unzuverlässigen Firmen des Auslandes, die von den Reichsnachrichtenstellen geführt wird, aufgenommen worden waren oder auf deren ungünstige finanzielle Lage die deutschen Auslandsvertretungen mit der Mahnung zur Vorsicht bereits aufmerksam gemacht hatten. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß sich die betreffenden deutschen Fabriken und Exporteure um die bestehenden Einrichtungen (Kartei der unzuverlässigen Firmen des Auslandes usw.) nicht kümmern. Es liegt daher im dringendsten Interesse der deutschen Firmen, die mit dem Ausland in Geschäftsverbindung treten wollen, sich in allen Fällen vorher eine Auskunft zu beschaffen.

Eigentumsvorbehalt in Polen. In den ehemals preussischen Gebietsteilen Polens gelten noch die Bestimmungen des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches über den Eigentumsvorbehalt. Nach dem polnischen Gesetz vom 2. August 1926 über die Anwendung des internationalen Privatrechts in Polen (Dziennik Ustaw Nr. 101 Ps. 581), welches am 13. November 1926 in Kraft getreten ist, kann mit einem polnischen Käufer, und zwar auf dem ganzen Gebiet der Republik Polen, vereinbart werden, daß für die Beurteilung des zwischen ihm und dem deutschen Verkäufer abgeschlossenen Rechtsgeschäftes das deutsche bürgerliche Recht, soweit es noch in den ehemals deutschen Gebieten Geltung hat, maßgebend sein soll. Es kann demnach auch in Kongreßpolen zu Gunsten eines deutschen Gläubigers ein Lieferungsvertrag mit Eigentumsvorbehalt wirksam abgeschlossen und dieser erforderlichenfalls gerichtlich geltend gemacht werden.

Es erscheint zweckmäßig, den Eigentumsvorbehalt in einem zweiseitigen, notariell beglaubigten Vertrage zu vereinbaren, sich also nicht mit einer einseitigen Erklärung des Käufers zu begnügen, weil im zweiten Falle der Käufer später eventuell den Einwand machen könnte, er wäre sich über die Tragweite der ihm zur Unterschrift vorgelegten Er-

klärung nicht bewußt gewesen, hätte die darin angeführten Gesetzestexte nicht gekannt oder dergl. mehr, während im ersten Fall, d. h. nach Abschluß eines zweiseitigen, notariell beglaubigten Vertrages, der Käufer solche Einwendungen nicht erheben kann. Außerdem sind bei der Geltendmachung des Eigentumsvorbehalts das Datum des Vertrages und die Feststellung der Identität der betreffenden Ware von Wichtigkeit. Ist das Datum nur einseitig festgelegt, so gilt es noch nicht in jedem Falle als notorisch sicher, während bei einem zweiseitigen beurkundeten Vertrage diesbezügliche Einwendungen unmöglich sind. Die Kosten eines solchen Vertrages belaufen sich auf 1,1% Stempel-, etwa 0,1% städtische Gebühren, wozu noch die notarielle Gebühr kommt, welche von Fall zu Fall verschieden ist.

Was den Inhalt des Vertrages anbelangt, so erscheint die Ausarbeitung eines Schemas kaum möglich, da die eigentlichen Kaufbedingungen ja sehr verschieden gestaltet sein können. Zur Sicherung der Gültigkeit des Eigentumsvorbehalts empfiehlt sich die Aufnahme folgender Klausel:

„Die Parteien erklären, daß sie diesen Kaufvertrag mit allen seinen Rechtsfolgen in Übereinstimmung mit Art. 9 des polnischen Gesetzes vom 2. August 1926, betreffend Internationales Privatrecht, bzw. Art. 7 des Gesetzes vom 2. August 1926, betreffend Internationales Privatrecht, der Geltung des bürgerlichen Rechtes unterwerfen, welches im ehemaligen preussischen Gebiet der Republik Polen in Kraft geblieben ist, insbesondere aber dem § 455 des B.G.B.“

Schwieriger gestaltet sich die Sicherung des Eigentums durch einen Eigentumsvorbehalt bei der Lieferung von Maschinen, die der Käufer in sein Fabrikgebäude einbauen läßt; denn Artikel 524 des auch in Polen geltenden Code civil bestimmt, daß Maschinen, die für den Betrieb einer Fabrik nötig sind, infolge ihrer Zweckbestimmung als Immobilien gelten. Als Immobilien gelten nach Artikel 525 Mobilien dann, wenn sie mit dem Mobil mit Gips oder Zement verbunden sind, oder wenn sie nicht ohne Beschädigung des Mobils oder des Immobils entfernt werden können. Auch durch die Eintragung der Maschinen durch den Fabrikeigentümer in das Grundstück werden diese zu Immobilien. In diesen Fällen könnte Verkäufer trotz seines Eigentumsvorbehalts sein Eigentumsrecht an den Maschinen nicht geltend machen. Bei Verkäufen von Maschinen, die in das Fabrikgrundstück des polnischen Käufers eingebaut werden sollen, wäre daher die Eintragung einer Sicherungshypothek auf das Fabrikgrundstück des polnischen Käufers zu empfehlen.

Die Entscheidung darüber, ob im gegebenen Falle der Ausschluß eines Eigentumsvorbehalts oder die Eintragung einer Hypothek zweckdienlich ist, wird von der Natur der zu liefernden Waren wie auch der Höhe der bereits erfolgten Belastung der Fabrikgrundstücke abhängen. In manchen Fällen kann sowohl die Sicherung des Eigentums an der gelieferten Ware durch einen Eigentumsvorbehalt als auch die Sicherung der Forderung aus dem Lieferungsvertrag durch Eintragung einer Hypothek angezeigt erscheinen.

Oft wird die Frage aufgeworfen, ob es möglich sei, eine unter Eigentumsvorbehalt verkaufte Maschine als Eigentum des Verkäufers zu kennzeichnen. Eine Kennzeichnung der unter Eigentumsvorbehalt verkauften Maschine hätte wohl kaum praktischen Wert, da man sich gegen eine willkürliche Entfernung einer entsprechenden Kennzeichnung nicht sichern könnte. Im Falle einer gerichtlichen Pfändung oder Versteigerung einer Maschine, an welcher ein Eigentumsvorbehalt besteht, wäre derjenige, welcher die Maschine unter Eigentumsvorbehalt des Verkäufers gekauft hat, verpflichtet den Vollzugsbeamten auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Der Eigentümer der Maschine könnte gegen eine solche Pfändung Einspruch erheben, und im Falle eines Konkurses des Käufers könnte eine Aussonderung der Maschine gefordert werden.

Zu einer weiteren Frage, ob eine Entschädigung für die Benutzung der Maschine vereinbart werden könnte, ist zu bemerken, daß die Aufnahme einer solchen Vereinbarung in den Kaufvertrag in erster Linie ja wohl von dem Einverständnis des polnischen Käufers abhängig sein dürfte. Ob eine solche Vereinbarung für den Käufer rechtswirksam wäre und eine hierauf begründete Forderung eingeklagt werden könnte, läßt sich weder nach dem geltenden polnischen Recht, noch auf Grund irgendwelcher früheren Entscheidungen polnischer Gerichte beantworten. Da jedoch die Geltung deutschen Rechtes für den ganzen Vertrag vereinbart werden kann, so wäre auch diese Frage eventuell nach deutschem Recht zu entscheiden.

Mannesmann.

In rastloser Entwicklung haben die Mannesmann-Werke A.-G. in Remscheid im Jahre 1928 an dem Ausbau ihres Werkes, ihren Fabrikations-Methoden und an der Vervollkommnung ihrer Fabrikate gearbeitet. Keine Mühe und Kosten sind gescheut worden, um in den Modellen 1929 Wagen überragender internationaler Klasse auf den Markt zu bringen. Das Jahr 1928 brachte umwälzende technische Neuerungen auf den Markt, welche sich die Mannesmann-Werke restlos zu Nutze gemacht haben. Neben der bewährten Type „Sechzig“ 10/55 PS = 2,5 Ltr. 8 Zylinder, der Type „Siebzig Sport“ 10/70 PS 2,5 Ltr., zeigten die Mannesmann-Werke erstmalig auf der Automobil-Ausstellung die Type „Hundert“ einen 8 Zylinder in der Stärke 20/100 PS 5,2 Ltr.

Der allgemeine Eindruck ist bei sämtlichen Typen die Präzision der Arbeit, Solidität und ein ruhiges, geschmackvolles Aussehen.

Neuerungen sind der 8 Zylinder-Motor Schnellgang-Getriebe, Bosch-Dewandre-Servo-Bremse, Oelkühlung und Stoßdämpfer Druckschmierung, Gummilagerung des ganzen Chassis und Motors (damit Fortfall vieler Schmierstellen und lästigen Federbolzengeräusches).

Die Mannesmann-Werke haben es verstanden, in den Karosserie-Aufbauten, Innenausstattung, Formen, Farben und Bequemlichkeiten, welche verbunden mit der hervorragenden technischen Konstruktion und dadurch erreichten Fahreigenschaften, einen Wagen auf den Markt zu bringen, welchen das Publikum in dieser Preisklasse und Qualität bisher vergeblich suchte.

Studebaker Automobile.

In den Ausstellungsräumen der Firma Görlitz & Co., G. m. b. H., Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50, der Vertretung der weltbekannten Studebaker-Werke, fand als konsequente Folge der bereits erfolgten Ankündigung der neuen Studebaker-Modelle, die Vorführung dieser herrlichen neuen Typen vor geladenem Publikum statt.

Es ist erstaunlich und kaum begreiflich, wie es der Firma Studebaker möglich war, ihre bereits schon so vollendeten Modelle in weiterem Maße so weit zu vervollkommen. Man sieht an allen vorgestellten Neuschöpfungen eine besonders betonte ausgeprägt moderne Note vorherrschen, welche diese Wagen nicht nur mit der Zeit, aber vielmehr vor der Zeit marschieren läßt. Die vier Grundtypen des berühmten Studebaker Meisterschafts-Quartett, der „Präsident“, der „Director“, der „Commander“ und der „Ers-

kine“ sind hier in einer zahlreichen Auswahl von Karosseriemodellen und von Farbenkombinationen vertreten, und jeder Geschmack, jede Zweckbestimmung, jede Geldbörse kann darunter das Passende finden, einerlei, ob der Käufer ein Geschäftsmann, ein Sportsmann oder eine verwöhnteste Welt-dame ist.

Die hier in einem neuen Kleide vorgeführten Wagen sind dieselben, welche im vergangenen 1/4 Jahre ihre Geschwindigkeit und ihre Ausdauer durch Aufstellung neuer offizieller amerikanischer Rekorde für compl. ausgerüstete Serienwagen bewiesen haben, so daß man sagen darf, daß Studebaker zu den bisherigen Rekorderfolgen noch Rekorde in Bezug auf vollendete Schönheit und Vornehmheit der Ausstattung und Ausführung seiner neuen Typen hinzugefügt hat. Man kann bestimmt erwarten, daß jeder Autler von diesen Modellen in jeder Hinsicht begeistert sein wird.

Die Stahlband-Umreifung als Verpackungshilfe.

Es gab eine Zeit, in der man Versandkisten am besten dadurch zu schützen glaubte, daß man sie an den Kanten mit Bandeisen benagelte. Heute weiß man, daß dadurch weder gegen Beraubung, noch gegen Bruch ein nennenswerter Schutz erreicht wird.

Man ist immer mehr vom Umnageln zur nagellosen Umreifung übergegangen. Das weiche Bandeisen ist verdrängt worden durch Stahlband mit besonders hoher Festigkeit und geringer Dehnung. Dieses Stahlband wird mit Spezialapparaten so straff gespannt, daß es die Festigkeit des Verpackungskörpers wesentlich erhöht. So hat man z. B. in der Technischen Reichsanstalt zentnerschwere Kisten mit Stahlband-Umreifung versuchsweise aus 8 m Höhe auf Granitplatten geworfen; das Stahlband fing dabei den gewaltigen Stoß elastisch auf und blieb unversehrt.

Die Bandenden werden beim Umreifen durch einen Hülsenverschluß verbunden, der sich — einmal zerstört — nicht wieder herstellen läßt. An solchen Sendungen ist also jede Beraubung sofort äußerlich sichtbar; das ist erfahrungsgemäß der beste Beraubungsschutz.

Die Stahlband-Umreifung ist nicht auf Kisten beschränkt geblieben. In Abb. 1 sieht man z. B. eine Zusammenstellung der verschiedensten Verpackungskörper, die nagellos umreift wurden. Außer Kisten sind es Verschläge der verschiedensten Form, Kartons, sogenannte Holzstoffkisten und dergl. runde Körper wie Deckel und Körbe werden kreuzweise umreift. Bei sehr kleinen Kisten umreift man oft mehrere gemeinsam. Viele Versandgüter werden auch ohne irgendwelche Verpackung durch Umreifung gebündelt, wie z. B. Stiele, Faßdauben, Bretter, Parkettstäbe; in der Holzindustrie und in der Eisenindustrie hat sich diese einfache und billige Versandart schon sehr eingebürgert.

Die Anwendungsmöglichkeiten der Stahlband-Umreifung sind durch diese Zusammenstellung noch längst nicht erschöpft. Und noch viel unerschöpflicher sind die Möglichkeiten, durch geschickte Anwendung der Umreifung ganz beträchtliche Ersparnisse zu erzielen.

Typische Beispiele liefern die Getränkeindustrien, die in Kisten exportieren. So erspart z. B. eine Export-Brauerei mit einem Versand von 170 000 Kisten seit Einführung der Cyklop-Umreifung jährlich Rm. 102 000,— allein an Kistenholz; man konnte die Holzstärke um fast die Hälfte vermindern und die Querleisten weglassen.

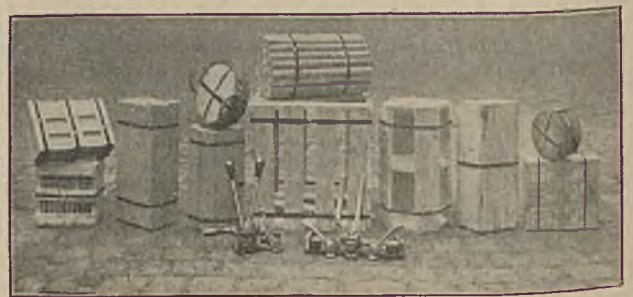


Abb. 1. Nach Cyklop-System umreifte Verpackungskörper.

Durch den Fortfall der Außenleisten an Kisten kann man bis zu 30% Frachtraum sparen; beim Ueberseeversand bedeutet das eine gleich große Ersparnis an Frachtkosten.

Die Kistendeckel brauchen — wenn man umreift — überhaupt nicht genagelt oder nur ganz leicht angeheftet zu werden. Das bringt große Lohnersparnisse, denn der Umreifungsvorgang dauert nur wenige Sekunden; außerdem werden die Kisten geschont und sind öfter verwendbar.

Oft kann überhaupt an die Stelle der Kiste der Karton treten, da ihm die Umreifung genügend Festigkeit gibt. So wurden z. B. früher Parfümeriesendungen mit 65 kg Nettogewicht in Kisten exportiert. Man hat die Kisten durch Holzstoffkarton ersetzt, der mehrfach umreift und dann mit Jute verleimt wird. Das Taragewicht ging dadurch von 15 kg auf 3 kg herunter, die Verpackungskosten von Rm.

5,50 auf Rm. 3,50. Man spart also jetzt 15% an Fracht, 15% an Zöllen und 36% an Verpackungskosten.

Ein anderer Fall! Hülsen für Taschenlampenbatterien, früher in Holzkisten verpackt, werden jetzt in starkem Karton versandt, der in drei Richtungen umreift wird. Die Kistenverpackung kostete Rm. 10,— bis 11,—, die Kartonverpackung nur Rm. 3,40. Außerdem wurde das Bruttogewicht auf die Hälfte vermindert; ebenso die Packlöhne, denn

in Papier eingelegt und kreuzweise umreift. An den Kanten legt man Schlauchstückchen zum Schutz gegen Einschneiden unter das Stahlband. Das umreifte Paket wird mit Stroh oder Heu und Papier umwickelt und dann in Jute eingenaht. Die Zeitersparnis beim Verpacken beträgt 30%, die Materialersparnis 40 Pfg. je Sendung.

Teppichrollen hat man früher mit Bindfaden umschnürt. Das hatte den großen Nachteil, daß beim Transport



Abb. 2. Cyklop-Umreifung in einer Brauerei.



Abb. 3. Wie man heute Parfümerien exportiert: Statt der Kiste ein mehrfach umreifter Holzstoffkarton, der mit Jute verleimt wird.

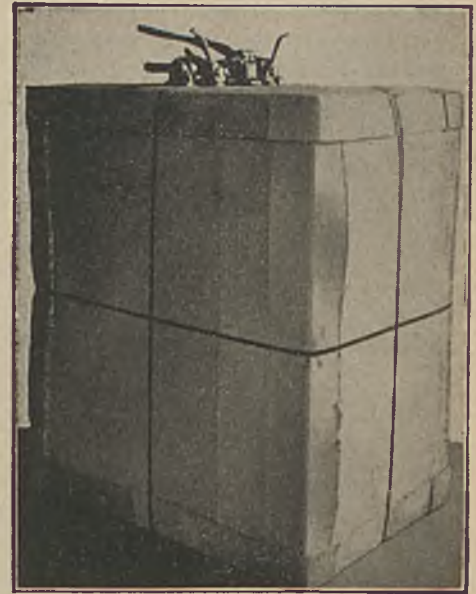


Abb. 4. Eine Verpackung, die 70% an Material, 50% an Lohn und 50% an Fracht erspart.



Abb. 5. Schonende Behandlung von Feuerwehrschräuchen.

ein Arbeiter verpackte früher 15 Kisten am Tag, jetzt 15 Kartons in einem halben Tag.

Außer der Zeit- und Geldersparnis ist sehr oft auch die Schonung des Versandgutes von Bedeutung. — So hat man z. B. früher Feuerwehrschräuche einzeln mit Hanfstreifen umschnürt. Jetzt gibt man den empfindlichen Schräuchen überhaupt keine innere Umschnürung mehr, sondern wickelt sie einfach in Papier; zwei Scheiben werden dann zusammen

die inneren Lagen der Rolle leicht herausrutschen. Heute umreift man die Rollen mit Stahlband in der Langsrichtung. Dadurch bekommt die ganze Rolle einen festen Halt in sich. An den Stirnseiten wird ein Streifen Pappe und eine gerillte Latte unter das Stahlband gelegt.

Die Abbildungen und Zahlenunterlagen wurden von der Cyklop G. m. b. H., Köln, Rheinaustr. 30, zur Verfügung gestellt.



Auto-Licht-Zünddienst.

Zum modernen Menschen und zur modernen Geschäftswelt gehört heute ein modernes Automobil. Die elektrische Ausrüstung des heutigen Automobils ist derart kompliziert, daß die Auto-Reparatur-Werkstätten, welche bisher bei Störungen der Zündung und Beleuchtung aufgesucht wurden, diese nicht mehr sachgemäß ausführen können. Spezialwerkstätten sowie gewiegte und erfahrene Spezialisten sind hierfür erforderlich.

Vor Jahresfrist ist nun hierfür eine Spezialwerkstätte der modernsten Art errichtet worden.

Aus der Beleuchtungs- und Zündungsbranche hervorgegangene Spezialisten stehen zur Verfügung.

An der Hauptdurchfahrtsstraße Stettin-Norden gelegen, mit bequemer Ein- und Ausfahrt versehen, gibt eine geräumige Einbauhalle Gelegenheit zur gleichzeitigen Behandlung von ca. 10 Wagen.

Für die Ausführung aller Untersuchungen und Arbeiten stehen neben den üblichen Werkzeugmaschinen zahlreiche Spezialapparate und Werkzeuge fast durchweg Sonderausführungen für alle Fabrikate zur Verfügung, die es ermöglichen, alle Störungen und Fehler schnell und sicher festzustellen und zu beseitigen.

Ein besonderer Stand für Motorräder, welche an Zündung sowie Beleuchtung kranken, ist zu erwähnen.

Reichlich Seiten- und Oberlicht geben der Halle genügend Helligkeit und ein freundliches Aussehen.

Parallel zur Einbauhalle, jedoch gesondert, befindet sich die mechanische Werkstatt.

Außer besonderen Werkbänken und Spezialmaschinen sind hierin eingerichtet ein Prüfstand zum Kontrollieren der inneren Teile von Apparaten, als da sind: Ankerkerne für Magnetapparate, Wicklungen der Anker von Lichtmaschinen und Anlasser, Vorrichtung zum Prüfen von Kondensatoren, der Feldwicklungen von Maschinen, Hochfrequenzapparate zum Prüfen der Hartgummitteile auf Durchschlag.

Ein elektrischer Trockenofen ist vorhanden zum Austrocknen von feuchten Wicklungen. Nach Fertigmontage der Reparaturstücke befindet sich zum Beispiel für Anlasser wiederum ein Spezialprüfstand, auf welchem in kürzester Zeit ohne viel zeitraubendes Auswechseln von Konsolen und Paßstücken jeder Anlasser verschiedenster Art einwandfrei geprüft werden kann.

Ein Universalprüfstand, auf welchem zu gleicher Zeit drei Magnete, eine Lichtzündmaschine und eine Lichtmaschine, jede von den kleinsten Touren bis zu den höchsten Touren aufwärts geprüft werden können, ist als Hauptstück der Werkstatt eingerichtet. Zum Reparieren und Justieren der Reglerschalter ist eine besondere Einrichtung geschaffen. Ein Magnetisierstock und weitere Apparate vervollkommen das Gesamttaggregat.

Gesondert vom Betrieb ist ein Batterieraum vorhanden, in welchem Reparatur sowie Behandlung und Aufladung sämtlicher Batterien vorgenommen werden.

In einem mustergültigen Lager werden reichlich Ersatzteile fast aller Fabrikate gehalten, ebenso ist der Arbeitsgang so organisiert, daß die einlaufenden Aufträge und Arbeiten fast ausnahmslos noch am Tage des Eingangs zur Erledigung gelangen.

Victoria - Dampfwäscherei

Modern
engerichteter
Betrieb

G. Vander Haegen

Stettin, Hohenzollernstraße 10
Fernsprecher 31770

Wäscht * Plättet Gut / Schonend / Preiswert



NORD-OSTSEE

SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 6

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

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

GEBR. KOLBE

MASCHINENFABRIK — KESSEL-
SCHMIEDE — SCHIFFSREPARATUREN

STETTIN

MAUERSTRASSE 1 FERNSPRECHER 30883

Das Arbeitsamt Stettin

vermittelt

tüchtige Arbeitskräfte aller Berufe

unparteiisch und kostenlos

Anruf: Sammelnummer 256 61

Hut - Scheye

Breite Straße 6 Herrenhüte
Ruf 26020 Elegante Mützen

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

Germania-Versicherung
Stettin

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

Grundkapital, Sicherheitsfonds und offene Reserven:
90 Millionen Reichsmark

Gesamtversicherungsbestand Ende 1928:
ca. 390 Millionen RM.

Prämieinnahme 1928: 25 Millionen RM.

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-Versiche-
rungen. — **Luftfahrzeug**-Versicherungen. — **Feuer-**,
Einbruch - Diebstahl-Versicherungen. — **Wasser-**
leitungsschäden-Versicherungen — **Büromaschinen-**
Versicherungen. — **Transport**-Versicherungen aller
Art. — **Reisegepäck**-Versicherungen.

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

HIER LIEST MAN ÜBERALL
DEN
"OSTSEE-HANDEL"

